comune di trieste
piazza Unità d'Italia 4
34121 Trieste
www.comune.trieste.it
partita iva 00210240321

Applicativo di Gestione pubblicazione Atti su web

Area Organizzazione

Trieste, mercoledì 31 luglio 2013

Oggetto: Certificazione di pubblicazione all'albo pretorio on line del provvedimento: "Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste - Approvazione"

Il Comune di Trieste attesta l'avvenuta pubblicazione sul proprio albo *on-line* del provvedimento **"Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste - Approvazione"**,
del **08/07/2013** , numero **02130027** , per un periodo di **15** giorni di calendario, dal **15/07/2013** al **30/07/2013**

La pubblicazione dell'atto non ha subito alcuna interruzione durante il periodo considerato.

Il presente atto ha valore di attestazione legale perchè generato automaticamente dall'applicativo di gestione web in modalità protetta e non può essere modificato o alterato nel contenuto dagli operatori, in ottemperanza alle disposizioni vigenti in materia.

comune di trieste
consiglio comunale

VERBALE DELLA DELIBERAZIONE ☐ IMMEDIATAMENTE ESEGUIBILE
n. 27 dd. 8 luglio 2013

AREA CITTA' E TERRITORIO
Servizio Mobilità e Traffico All.: 25 +2
Prot. n. 12/43487/54/11/1-90

OGGETTO: Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste – Approvazione

Compongono il Consiglio Comunale i signori:

	PRES.		PRES
ANDOLINA Marino	si	GERIN Daniela	si
ANTONIONE Roberto	-	GIACOMELLI Claudio	si
BANDELLI Franco	si	GRILLI Carlo	si
BARBO Giovanni	si	KARLSEN Patrick	si
BASSI Paolo	si	LEPORE Loredana	si
BELTRAME Stefano	si	LOBIANCO Michele	si
BERTOLI Everest	si	MENIS Paolo	-
BUCCI Maurizio	-	MOZZI Anna Maria	si
CAMBER Piero	si	MUZZI Aureo	si
CANNATARO Alfredo	si	PATUANELLI Stefano	-
CARMI Alessandro	si	PETROSSI Fabio	si
CETIN Cesare	si	RAVALICO Mario	si
CIMOLINO Tiziana	-	REALI Mario	si
COLONI Giovanni Maria	si	ROSOLEN Alessia	si
COSOLINI Roberto	si	ROVIS Paolo	si
de GIOIA Roberto	si	SOSSI Marino	si
DECARLI Roberto	si	SVAB Igor	si
DECLICH Manuela	si	TONCELLI Marco	-
FARAGUNA Pietro	-	UKMAR Stefano	si
FERRARA Maurizio	si	ZERJUL Manuel	si
FURLANIČ Iztok	si		

Sono presenti **34** consiglieri / sono assenti **7** consiglieri

Ai sensi dell'art. 49 del D. Lgs. 2000/267, si esprime parere favorevole in merito alla regolarità tecnica.

Il provvedimento **NON** comporta spesa o riduzione d'entrata.

Data, 20 NOV. 2012

IL DIRETTORE

F.to dott. ing. GIULIO BERNETTI

Ai sensi dell'art. 49 del D. Lgs. 2000/267, si esprime parere favorevole in merito alla regolarità contabile.

Data, 20 NOV. 2012

IL DIRETTORE DELLA RAGIONERIA

F.to dott. Vincenzo Di Maggio

Assessori

D'AGOSTINO Bruno	si	LAURENI Umberto	si
DAPRETTO Andrea	-	MARCHIGIANI Elena	-
FAMULARI Laura	-	MARTINI Fabiana	si
GRIM Antonella	-	MIRACCO Franco	si
KRAUS Edi	si	MONTESANO Matteo	-

n. ord.: 78

Presiede il Presidente dott. Iztok **FURLANIČ**
Partecipa il Segretario Generale dott.ssa Filomena **FALABELLA**

ATTESTAZIONI ai fini dell'art. 1 della L.R. n. 21/2003 e successive modificazioni e integrazioni
l'atto viene pubblicato all'**Albo informatico** dal 15.7.2013 al 30.7.2013
e diventa esecutivo in data 31.7.2013

LA PRESENTE COPIA È CONFORME AL ORIGINALE

L'IMPIEGATO RESPONSABILE

Mod. - cs-com-ts pz/10 99/1aff_is\del-glu pm6

Il Consiglio Comunale

Premesso che, con deliberazione giuntale n. 327 dd. 16.07.2012, è stato adottato il nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) ed il relativo Rapporto Ambientale (RA);

che, contestualmente, è stato dato mandato al Servizio Mobilità e Traffico di proseguire con l'iter della Valutazione Ambientale Strategica legata al PGTU, dando pubblicazione del Rapporto Ambientale sul sito istituzionale dell'Amministrazione ai sensi di legge ed avviando, a decorrere dalla data della pubblicazione medesima, il periodo di 60 giorni previsto per le osservazioni delle autorità con competenza ambientale, dei cittadini e di tutti i portatori di interesse;

dato atto che il PGTU ed il RA sono stati pubblicati integralmente, ai fini della massima trasparenza e diffusione, sul sito istituzionale dell'amministrazione;

che gli uffici hanno provveduto alla pubblicazione dell'avviso relativo all'adozione del Rapporto Ambientale sul Bollettino Ufficiale della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia n. 32 dd. 08.08.2012, come previsto dagli art. 13 e 14 del D. Lgs. 152/2006;

preso atto che, entro il termine di sessanta giorni a partire dalla data di pubblicazione del relativo avviso sul BUR, chiunque poteva prendere visione del Piano e del RA e presentare proprie osservazioni;

che, entro i suddetti termini sono pervenute n. 6 osservazioni di natura ambientale, conservate in atti;

che, con deliberazione giuntale n. 534 dd. 15.11.2012, allegato sub 25) al presente provvedimento, si è provveduto:

1. di controdedurre alle n. 6 osservazioni, conservate in atti, pervenute sul Rapporto Ambientale (RA), relativo al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) adottato con deliberazione giuntale n. 327 dd. 16.07.2012, come da schema allegato;
2. di esprimere parere favorevole al Rapporto Ambientale così come modificato a seguito delle controdeduzioni soprarichiamate ed allegato al presente provvedimento di cui fa parte integrante e sostanziale;
3. di dare atto che, a seguito del parere favorevole sul RA di cui al punto 2), il PGTU, adottato con deliberazione giuntale n. 327 dd. 16.07.2012, viene modificato ed integrato in alcuni punti degli elaborati;
4. di dare seguito al procedimento secondo quanto previsto dall'art. 16 del D. Lgs 152/2006;
5. di dare esecuzione al disposto dell'art. 17 del D. Lgs 152/2006 in ordine alle informazioni sulle decisioni;

viste le Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico (Art. 36 del decreto legislativo 30 aprile1992, n. 285. Nuovo codice della strada) di cui al Supplemento Ordinario alla G.U. n. 146 del 24.06.1995;

dato atto che, ai sensi delle sopraccitate direttive, il PGTU è stato depositato integralmente per trenta giorni in visione del pubblico, sia presso gli uffici sia sul sito istituzionale, con relativa contestuale comunicazione di possibile presentazione di osservazioni nel medesimo termine, anche da parte di singoli cittadini;

preso atto dunque che, entro il termine di trenta giorni a partire dalla data di pubblicazione, chiunque poteva prendere visione del Piano e presentare proprie osservazioni;

che sono pervenute ai sensi e nei termini di cui sopra n. 274 osservazioni, conservate in atti, e riassunte nello schema allegato sub 24) al presente provvedimento, di cui è parte integrante e sostanziale;

ritenuto necessario dare risposta a tutte le osservazioni pervenute in termine, proponendo l'accoglimento parziale o totale di quelle che hanno fornito elementi di miglioramento o affinamento dei contenuti del Piano, senza peraltro modificarne l'impostazione di base come risulta dal sopraccitato allegato sub. 24) alla presente deliberazione;

acquisiti i seguenti pareri dei Consigli Circoscrizionali, ai sensi dell'art. 24 del "Regolamento per il Funzionamento delle Circoscrizioni di decentramento", conservati in atti, e ritenuto di controdedurre come segue:

I Circoscrizione - parere favorevole espresso nella seduta di data 20.12.2012, *"con il suggerimento che per la sosta a pagamento su S.P. in località Prosecco da civ. 133 a 282 su ambo i lati sia adottata la tariffa minima analoga a quella prevista in località Opicina"*;

- il suggerimento viene accolto, con la precisazione che quanto richiesto è riferito a contenuti già presenti negli elaborati di piano;

II Circoscrizione - parere favorevole espresso nella seduta di data 18.12.2012 con le seguenti osservazioni riportate per sintesi:

1. richiesta di modifica della viabilità all'interno dell'abitato di Basovizza, con particolare riferimento all'istituzione di una nuova area pedonale in via Gruden;

2. richiesta di sistemazione dell'incrocio tra la via Kette e la S.S. 14, nell'abitato di Basovizza;

3. proposta di estensione della sosta a pagamento nell'abitato di Opicina alla via di Prosecco dall'incrocio con via Nazionale fino all'incrocio con via Doberdò, e alla via della Vena tra la via Nazionale e la via dei Ginepri;

4. estensione delle aree di sosta a pagamento al parcheggio di proprietà comunale all'altezza del civ. 12 di via di Prosecco;

5. proposta di istituzione, in tutte le aree a pagamento dei paesi dell'Altipiano previste nel piano (Opicina, Basovizza e Prosecco), di una nuova zona tariffaria

che preveda la sosta gratuita per la prima mezz'ora, e tariffe incrementali a partire dalla seconda mezz'ora;

6. richiesta di revisione dell'intero sistema di linee del servizio di trasporto pubblico urbano che servono l'altipiano est;

alle quali si controdeduce come segue:

- Non viene accolta la richiesta 1, in quanto la proposta incide su una strada di interesse extra-nazionale e modifica pesantemente l'assetto viario previsto per l'abitato. Si nota che l'area di via Gruden in oggetto è comunque già prevista come "percorso pedonale privilegiato" e quindi il Piano prevede che sia oggetto di riqualificazione.

- Viene accolta la richiesta 2, con la precisazione che quanto richiesto è riferito a contenuti già presenti negli elaborati di piano.

- Viene accolta la proposta 3 di estensione della sosta a pagamento nell'abitato di Opicina anche a via di Prosecco dall'incrocio con via Nazionale fino all'incrocio con via Doberdò e alla via della Vena tra la via Nazionale e la via dei Ginepri, modificando di conseguenza l'elaborato di Piano ST.

- Non viene accolta l'osservazione 4 relativa all'estensione delle aree di sosta a pagamento al parcheggio di proprietà comunale all'altezza del civ. 12 di via di Prosecco, in quanto l'area indicata non costituisce sede stradale o area destinata a servizi stradali e/o alla circolazione.

- Non viene accolta la proposta 5, relativa all'istituzione di una nuova zona tariffaria, in quanto l'eventuale accoglimento della proposta implicherebbe una disparità di trattamento tra zone aventi caratteristiche similari, inserite nella "fascia blu" e facenti parte di altre circoscrizioni, non avendo queste ultime formulato la medesima richiesta.

- Si nota infine che la richiesta 6 di revisione dell'intero sistema di linee che servono l'altipiano est esula dalle competenze del Piano.

III Circoscrizione - parere contrario espresso nella seduta del 17.12.2012;

IV Circoscrizione - parere contrario espresso nella seduta del 20.12.2012;

V Circoscrizione - parere contrario espresso nella seduta del 17.12.2012 - con le seguenti osservazioni:

1. *"la ferma contrarietà all'inversione di marcia della via Madonnina;*

2. *la contrarietà della chiusura al traffico di Corso Saba;*

3. *la ferma contrarietà alla creazione di posteggi a pagamento nelle vie Settefontane/Piazza Perugino e San Marco/Campo San Giacomo;*

4. *contrarietà al trasferimento di un senso di marcia dalla via dell'Istria a via Gramsci;*

5. *la soppressione del punto 6.4.2. della Relazione Tecnica."*

in relazione alle quali si evidenzia quanto segue:

- Con riferimento al punto 1, si rileva che l'inversione del senso di marcia di via della Madonnina consente, da un parte, l'eliminazione della criticità rappresentata dalla strettoia oggi presente in via Oriani / Largo Barriera, e, dall'altra, di limitare l'inquinamento in una via in salita, stretta e attualmente caratterizzata da flussi non irrilevanti, con continui fenomeni di "stop and go".

- Con riferimento al punto 2, si rileva che, a seguito della previsione di riservare al Trasporto Pubblico il Corso Saba, l'itinerario alternativo da Piazza Goldoni in direzione di viale D'Annunzio per il flusso veicolare privato seguirà la galleria Sandrinelli, e quindi, in discesa, via del Bosco; tale flusso sarà regolato dal riassetto dell'incrocio di piazza Sansovino, grazie alla razionalizzazione delle manovre e alla modifica degli impianti semaforici.

- Per quanto concerne il punto 3, si rileva che la scelta tiene conto delle necessità di turn-over nelle ore diurne e della sosta dei residenti nelle ore notturne.

- Per quanto riguarda il punto 4, si nota che tale modifica consente l'istituzione di una corsia di marcia riservata al TPL in via dell'Istria, in una zona fortemente congestionata. Si ricorda, infine, che comunque ogni modifica della disciplina della circolazione nella via Gramsci è subordinata alla ristrutturazione dell'intersezione della stessa con le via Ponziana e Orlandini.

- Si evidenzia, infine, che il punto 5 è riferito alla definizione di alcuni "assi a tolleranza zero", sui quali la sosta abusiva non può essere tollerata in relazione alle esigenza di capacità e di assetto complessivo della circolazione; su tali assi gli intralci dovuti alle soste abusive sono inaccettabili per garantire la fluidità della circolazione e evitare conseguenze negative anche in termini di inquinamento.

VI Circoscrizione - parere favorevole espresso nella seduta del 20.12.2012, con le seguenti osservazioni:

che siano considerati sperimentali i progetti relativi agli interventi sulla via Giulia e la realizzazione della nuova piazza e rotatoria in piazzale Gioberti, dando priorità alla sicurezza del relativo incrocio;

- vengono accolte le richieste di sperimentazione dell'area pedonale di Piazzale Gioberti e degli interventi di riqualificazione di via Giulia, che sono riferiti a contenuti già presenti negli elaborati di Piano;

VII Circoscrizione - parere contrario espresso nella seduta del 13.12.2012.

delibera

1. di controdedurre alle 274 osservazioni conservate in atti e pervenute nel periodo di deposito del PGTU, nei termini indicati nell'allegato sub 24) alla presente deliberazione;
2. di recepire il parere favorevole al Rapporto Ambientale (RA), unitamente alle osservazioni e relative controdeduzioni al RA, espresso dalla Giunta Comunale, in qualità di autorità competente nella procedura di Valutazione Ambientale Strategica, con deliberazione n. 534 dd. 15.11.2012, allegato sub 25) al presente provvedimento, di cui fa parte integrante e sostanziale,
3. di approvare il Piano Generale del Traffico Urbano, adottato con deliberazione n. 327 del 16.07.2012 e modificato con deliberazione giuntale 534 dd. 15.11.2012, così come integrato conseguentemente all'accoglimento delle osservazioni, nei termini indicati al punto 1) del presente dispositivo e composto dai seguenti allegati, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento:

All.	Tavola	TITOLO
01	RT	Relazione Tecnica
02	MP	Interventi per la Mobilità Pedonale
03	MC	Interventi per la Mobilità Ciclabile – Trieste
04	MCc	Interventi per la Mobilità Ciclabile – Trieste centro
05	TPLcop	Copertura delle linee del TPL – Trieste
06	TPLs	Schema delle linee del TPL – Trieste centro – Stato di fatto
07	TPLp	Schema delle linee del TPL – Trieste centro – Stato di progetto
08	VPc	Schema Generale di Circolazione della Viabilità Principale – Trieste centro
09	VP	Schema Generale di Circolazione della Viabilità Principale – Trieste

10	**CFc**	Classifica Funzionale delle Strade – Trieste centro
11	**CF**	Classifica Funzionale delle Strade – Trieste
12	**ST**	Organizzazione degli Spazi di Sosta e Regolamentazione Tariffaria
13	**RV**	Regolamento Viario
14	**VTA**	Volumi di Traffico (Ae), Ora di punta del mattino (7:30/8:30) - Stato attuale
15	**VTAs**	Volumi di Traffico (Ae), Ora di punta del mattino (7:30/8:30) - Stato attuale, v/c
16	**VTP**	Volumi di Traffico (Ae), Ora di punta del mattino (7:30/8:30) - Stato di progetto
17	**VTPs**	Volumi di Traffico (Ae), Ora di punta del mattino (7:30/8:30) - Stato di progetto, v/c
18	**INCa**	Incidentalità lungo gli assi stradali
19	**INCn**	Incidentalità ai nodi
20	**FA**	Fasi di attuazione
21	**AT**	Ambiti territoriali per i Piani Particolareggiati
22	**CP**	Esiti della fase di consultazione e partecipazione
23	**RA**	Rapporto Ambientale

4. di dare esecuzione al disposto dell'art. 17 del D. Lgs 152/2006 in ordine alle informazioni sulle decisioni e dell'art. 18 in ordine al monitoraggio;

5. di dare la massima diffusione al presente provvedimento attraverso la sua pubblicazione sul BUR e sul sito istituzionale.

Il Presidente Furlanič pone in trattazione - in prosecuzione - la proposta di deliberazione ad oggetto <Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste - Approvazione> rammentando che i lavori consiliari riprendono con la fase dedicata alle dichiarazioni di voto e votazione finale sulla proposta così come risulta modificata a seguito dell'accoglimento di osservazioni ed emendamenti [sui quali sono stati espressi i pareri ex art. 49 D.Lvo 267/2000 ed allegati al Verbale di seduta dd. 21 giugno 2013 numero d'ordine 73/2013] avvenuto nel corso delle riunioni precedenti e che costituiscono rispettivamente **l'allegato sub A** e **l'allegato sub B** al presente Verbale.

Si dà atto che la sequenza di trattazione della proposta è la seguente:

- nel Consiglio comunale n. 71 del 19 giugno 2013 convocato alle ore 18.00 e conclusosi alle ore 23.06, la proposta è stata presentata ed illustrata; si è svolto e concluso, altresì, il dibattito di carattere generale [il verbale di seduta è costituito dal **numero d'ordine 72/2013**],
- in prosecuzione : nel Consiglio comunale n. 72 del 20 giugno 2013 convocato alle ore 18.00 [sospeso alle ore 03.20 del 21/6/13 e ripreso alle ore 11.0 della medesima giornata] e conclusosi alle ore 17.57 del 21 giugno 2013, si è aperta la trattazione e votazione delle controdeduzioni alle osservazioni presentate nei termini di Legge [il verbale di seduta è costituito dal **numero d'ordine 73/2013**],
- in prosecuzione nel Consiglio comunale n. 73 del 21 giugno 2013 convocato alle ore 18.00 [sospeso alle ore 00.30 del 22/6/13 e ripreso alle ore 10.30 della medesima giornata] e conclusosi alle ore 18.00 del 22 giugno 2013, si è conclusa la trattazione e votazione delle controdeduzioni alle osservazioni presentate nei termini di Legge ed è stata aperta la trattazione e votazione sulle proposte di emendamento presentate, [il verbale di seduta è costituito dal **numero d'ordine 74/2013**],
- in prosecuzione nel Consiglio comunale n. 74 del 24 giugno 2013 convocato alle ore 10.00 e conclusosi alle ore 19.15 si è conclusa la trattazione e votazione sulle proposte di emendamento presentate, [il verbale di seduta è costituito dal **numero d'ordine 75/2013**],

Il consigliere Bertoli interviene per mozione d'ordine: chiede che il Consiglio comunale sia reso edotto circa l'avvenuta rielaborazione degli elaborati di Piano a seguito delle osservazioni ed emendamenti accolti nel corso delle sedute consiliari sopra riassunte e chiede che gli stessi siano distribuiti ai signori consiglieri presenti in Aula per una compiuta visione

Il Presidente Furlanič informa che gli elaborati di Piano come modificati sono stati depositati presso gli Uffici del Consiglio comunale a disposizione dei consiglieri e che sono immediatamente visibili; sottolinea, inoltre, che ogniqualvolta vengono approvati emendamenti, il testo finale posto in votazione è la proposta modificata, non per questo il testo viene rielaborato prima del voto.

Il consigliere Bertoli rileva che trattasi di modifiche particolarmente complesse e chiede un rinvio della trattazione al fine di poter visionare gli atti.

Il consigliere Decarli parla contro riprendendo le motivazioni già espresse dal Presidente Furlanič.

A questo **il Presidente** pone in votazione palese, mediante sistema elettronico, la mozione d'ordine del consigliere Bertoli.

A votazione ultimata, la stessa risulta respinta col seguente risultato, accertato e proclamato dallo stesso Presidente: presenti **36**, votanti **33**, favorevoli **12**, contrari **21**, non votanti **3** (i consiglieri Bassi, Carmi e Petrossi). **[vedasi tabulato n. 1]**

Il consigliere Patuanelli interviene per ricordare che nel corso di una precedente riunione consiliare [*vedi Consiglio Comunale dd. 20.6.2013, verbale di seduta numero d'ordine 73/2013*] ebbe modo di anticipare una potenziale pregiudiziale riferita all'incidenza dell'accoglimento degli emendamenti sul Rapporto Ambientale, e quindi sulla VAS, depositato e riferito alla proposta originaria.

L'arch. Cassin, in qualità di Direttore dell'Area Città e Territorio, fornisce i chiarimenti richiesti confermando che le proposte di controdeduzioni alle osservazioni accolte furono verificate dall'allora Direttore del Servizio ing. Giulio Bernetti curatore anche del Rapporto Ambientale.

Per quanto riguarda, invece, le proposte di emendamento, sottolinea che l'istruttoria propedeutica all'espressione del parere di regolarità tecnica, ha valutato l'incidenza che un eventuale accoglimento avrebbe avuto sul Rapporto Ambientale esprimendosi in modo contrario qualora l'emendamento, ove accolto, avesse prodotto un effetto negativo sul Rapporto Ambientale.

In ogni caso, con riferimento a tutto ciò che è stato accolto, osservazioni ed emendamenti, assicura che è stata svolta un'istruttoria tecnica volta alla verifica di che trattasi.

> [Si dà atto che viene depositata e conservata in atti una relazione, a firma del Direttore del Servizio Edilizia Privata ed Edilizia Residenziale Pubblica Mobilità e Traffico arch. Ave Furlan, di verifica al Rapporto Ambientale dei possibili effetti derivanti dall'accoglimento delle osservazioni/emendamenti al P.G.T.U.]

Il consigliere Patuanelli soddisfatto della risposta fornita, rinuncia alla presentazione formale della pregiudiziale

Il consigliere Bertoli con mozione d'ordine chiede di avere copia della Relazione su indicata e depositata.

Critica il fatto che i consiglieri non siano stati informati circa l'avvenuto deposito degli elaborati di Piano come modificati, in ogni caso prende atto della dichiarata rielaborazione del Piano a cura degli Uffici competenti e chiede che gli elaborati siano depositati in Aula prima del voto.

A questo punto, su disposizione **del Presidente Furlanič**, viene messa a disposizione dei consiglieri una copia degli elaborati di Piano come modificati a seguito delle osservazioni ed emendamenti accolti nel corso delle sedute consiliari sopra riportate.

A questo punto **il Presidente** dichiara aperta la fase delle dichiarazioni di voto, rammentando le modalità di intervento così riassunte : ogni consigliere ha a disposizione 3 minuti ad eccezione dei gruppi composti da quattro o più consiglieri che hanno a disposizione 10 minuti. Intervengono i consiglieri:

Decarli: ringrazia l'Assessore, gli uffici e tutti i dipendenti che hanno assistito ai lavori dell'Aula; ritiene che in questo percorso la riuscita del Piano del Traffico abbia dato un contributo al miglioramento della condizione della città non solo per l'aspetto legato alla sosta o alla mobilità ma anche per il contributo alla valorizzazione degli spazi pubblici, regolamentando la viabilità, il traffico e la funzione della Trieste Trasporti.
Ritiene che questo Piano faccia di Trieste una città finalmente europea, e rileva come questa Amministrazione si sia assunta l'onere di approntare, consultando categorie di lavoratori, un documento atteso dal 1998.
Ricorda il lavoro svolto in collaborazione con l'opposizione, il cui apporto nelle commissioni dedicate è stato importante e ben coordinato dal consigliere Ravalico Presidente della VI commissione consiliare competente per materia.
Dichiara pertanto il suo voto favorevole, richiamando il dovere dell'Aula di vegliare su quanto attuerà Trieste Trasporti e Saba Italia con i parcheggi.

Lobianco: ritiene che il Piano del Traffico dovrebbe essere un piano di immediata realizzabilità mentre quello in disamina contiene elementi di criticità, quali la mancanza di studi sui modelli della generazione a trazione, distribuzione, ripartizione modale, assegnazione; ritiene che non convinca l'analisi della domanda di mobilità con la relativa definizione della matrice di origine-destinazione, né lo studio sulle zonizzazioni, sui punti di inizio, fine e spostamenti, e l'analisi del modello di scelta modale complessiva; ritiene discutibile altresì un'analisi dell'offerta di mobilità per il trasporto privato che trascura le strade locali, falsando così la previsione di offerta di rete viaria attraverso i nodi, gli archi, le manovre di svolta; crede che sia errato non integrare il PGTU con il trasporto pubblico locale e reputa che l'appesantimento del traffico sulle rive, derivanti dalle scelte su via Mazzini e Corso Italia, rischiano di vanificare le caratteristiche della viabilità sulle rive stesse; ritiene non convincenti tutta una serie di pedonalizzazioni, che spesso non tengono conto della reale necessità di passaggio di veicoli pubblici e privati, mentre altre creano microcentri nel centro cittadino; si dichiara infine contrario alla scelta di snaturare il Borgo Giuseppino e di chiudere la tenuta residenziale del Borgo Teresiano con la messa a pagamento degli stalli di sosta, la perdita di molti stalli e la decisione di

mettere a pagamento molte zone residenziali, dimostrando mancanza di rispetto nei confronti dei cittadini.
Auspica che in fase attuativa venga monitorata la realizzabilità di tale Piano, prevedendo la possibilità di una variante..
Ringrazia tutti quanti hanno collaborato alla realizzazione di questo Piano e dichiara il suo voto contrario.

Andolina: ricorda come nel programma del Sindaco fosse previsto l'incremento delle aree pedonali e delle piste ciclabili ma si chiede per quale motivo tale programma debba essere attuato a discapito di consolidate abitudini dei cittadini. Rileva come si faciliti solo in apparenza il transito degli autobus visto che nonostante l'aumento delle corsie preferenziali il servizio sarà ridimensionato; fa presente che il proprio gruppo aveva chiesto un intervento autorevole del Sindaco presso la Regione per imporre almeno il ripristino del numero di corse finora esistenti
Dichiara infine che sulla proposta deliberativa in oggetto la Federazione della Sinistra esprimerà il proprio voto contrario.

Karlsen: rileva come tra tutti gli atti che caratterizzano in profondità e a lungo termine l'operato di maggioranza, il Piano del Traffico sia probabilmente quello più impattante nella vita quotidiana delle persone.
Rivolge il proprio apprezzamento per il lavoro svolto dall'assessore e ricorda la complessità dell'iter seguito che porta all'approvazione di un Piano del Traffico che sviluppa e corregge elementi critici dell'attuale viabilità proponendo al tempo stesso nuovi modi di vivere gli spazi pubblici della città; valuta infine che la mobilità debole ne esca rafforzata e ritiene positivo il disegno globale delle piste ciclabili e delle aree pedonali.
Dichiara infine che sulla proposta deliberativa esprimerà il proprio voto favorevole.

Cetin: condivide quanto detto dai Consiglieri Decarli e Karlsen e rileva come il Piano del Traffico in approvazione non si limiti a toccare la viabilità ed il traffico, ma dia un nuovo approccio alla mobilità avvicinando la nostra città a modelli virtuosi ed a esperienze già viste in altre realtà europee.
Ritiene innegabile che vi siano degli aspetti da migliorare rilevando come la questione del trasporto pubblico locale evidenziata dal gruppo consiliare della Federazione della Sinistra sia una tematica complicata che non attiene da un punto di vista propriamente normativo direttamente alle competenze del Piano del Traffico. Osserva che le corsie per i bus ne escono ampiamente rafforzate e questa è una indicazione forte e coerente con un impianto che incentiva la mobilità del trasporto pubblico locale, la mobilità pedonale e le piste ciclabili.

Osserva come finalmente i ciclisti abbiano ricevuto la dovuta attenzione, rilevando una debolezza del Comune solo nell'interazione con la Trieste Trasporti riguardo alla possibilità di consentire la circolazione dei ciclisti nelle corsie preferenziali riservate agli autobus.
Ricorda come il Consiglio comunale abbia approvato un emendamento, proposto dal gruppo consiliare della Federazione della Sinistra che elimina l'accorpamento di due linee strategiche come la 9 e la 10 che collegano le periferie con il centro città rilevando come il Consiglio comunale abbia potuto incidere positivamente sul Piano del Traffico; ritiene pertanto che la questione sollevata dal gruppo consiliare della Federazione della Sinistra non sia un motivo valido per esprimere un voto contrario in quanto l'impianto complessivo è più che mai soddisfacente.
Dichiara pertanto che sulla proposta deliberativa esprimerà un voto favorevole.

Bandelli: rileva come il Piano del Traffico sia uno di quegli strumenti urbanistici in grado di segnare o determinare, la storia politica di una Amministrazione e soprattutto il suo percorso politico.
Si rammarica del fatto che il centro destra nel periodo 2001- 2011 non sia stato capace di varare un Piano del Traffico da anni atteso per lo sviluppo non solo economico della nostra città ma anche per la qualità della vita.
Ricorda quando la consigliera Alessia Rosolen allora capogruppo di Alleanza Nazionale lanciò l'ipotesi della chiusura di via Mazzini ed osserva con soddisfazione che questa idea viene ora accolta dalla attuale maggioranza.
Si complimenta con l'Assessore Marchigiani per quanto ha saputo dimostrare anche in termini di coraggio politico ed evidenzia come il gruppo consiliare di Un'Altra Trieste abbia scelto la via dell'opposizione propositiva.
Rileva come grazie al gruppo consiliare di Un'Altra Trieste vi sia stata la riduzione dei parcheggi a pagamento in viale Miramare, in via San Marco, la pedonalizzazione di via Gallina, di via Foschiatti, di via XXX Ottobre, di via Macchiavelli e di via Madonna del Mare.
Constata con favore la decisione di abolizione le ZTL le facilitazioni per i parcheggi ai residenti, e l'impianto fondamentale basato sulla chiusura di via Mazzini.
Ritiene infine che il Piano sia perfettibile e fa presente che il gruppo consiliare di Un'Altra Trieste continuerà a vigilare sulla possibilità di togliere dove possibile, con dei piani particolareggiati le zone a pagamento,
Dichiara, a nome del gruppo, infine il voto favorevole.

Rovis: rivolge il proprio apprezzamento per il lavoro svolto sia dagli uffici sia dall'Assessore Marchigiani svolto con impegno, passione e dedizione.
Precisa che tale riconoscimento non implichi una condivisione per i contenuti del prodotto svolto ora sottoposto al Consiglio comunale.

Spiega di avere una serie di fortissime perplessità sul Piano che si arroga il diritto di rieducare i cittadini, anziché andare a risolvere le problematiche esistenti e che sacrifica e penalizza intere categorie di cittadini, come ad esempio i diversamente abili e coloro che in città lavorano; sottolinea la mancanza di un'analisi sugli effetti economici nei confronti di negozi, uffici, attività economiche che sorgono ed insistono sulle zone interessate dalle modifiche.
Reputa che questo sia un difetto gravissimo specialmente in un momento in cui l'economia è debolissima.
Apprezza la scelta di sottrarre al traffico privato Corso Italia già inserita su sua iniziativa nella bozza del Piano Camus e dichiara che per i motivi esposti esprimerà il proprio voto contrario.

Sossi: spiega l'importanza che il gruppo consiliare di Sinistra Ecologia e Libertà attribuisce alla fase attuativa del Piano attraverso i piani particolareggiati e l'importanza di procedere anche in quella fase al continuo e proficuo confronto iniziato con le circoscrizioni e con i cittadini.
Ritiene che il Piano dei parcheggi non vada posto fra le priorità ma ritiene importante un ragionamento complessivo con Trieste Trasporti e con la Regione sul trasporto pubblico.
Spiega che il Sel eprimerà un voto favorevole ma condizionato seguendo con grande attenzione e con grande determinazione tutte le fasi attuative del Piano affinchè vi sia una applicazione dello stesso che tenga conto della città, dei cittadini, delle crisi economiche oggi esistenti e del fatto che se questa città vuole diventare più accogliente, è necessario che si continui con il percorso democratico già intrapreso dall'Assessore Marchigiani.

Patuanelli: spiega che pianificare significa, innanzitutto, fissare degli obiettivi per poi disegnare i percorsi che portano al raggiungimento di quegli obiettivi.
Giudica positivo il percorso seguito, evidenzia il contributo dato dal proprio gruppo e dà atto all'Amministrazione di aver fatto scelte coraggiose.
Rileva l'importanza della fase attuativa, e fa presente che il proprio gruppo ha predisposto un ordine del giorno affinché tutti i procedimenti attuativi passino attraverso la Commissione consiliare permanente competente, il Consiglio comunale e forme di partecipazione già effettuate per piani attutivi a San Vito e a San Luigi.
Dichiara, infine, che il gruppo consiliare Movimento 5 Stelle esprimerà il proprio voto favorevole.

Camber: intervenire in vece e per conto del consigliere comunale Cannataro appartenente al gruppo consiliare Lista Civica Dipiazza , presente in aula ma impossibilitato a svolgere materialmente l'intervento; dà lettura di quanto dallo stesso scritto.

Il consigliere ringrazia in primo luogo il Sindaco e la sua Giunta per l'impegno profuso nei lavori inerenti il Piano del Traffico, la tematica dei rifiuti e i delicati aspetti che attengono all'IMU.
Ringrazia inoltre il personale tecnico per la capacità dimostrata nello sviluppo delle proposte progettuali esprimendo, però, in qualità di consigliere comunale e di rappresentante dei propri elettori un parere negativo al proposto Piano Generale del Traffico.
Precisa che detto parere nasce sia dalle istanze segnalate da numerosi cittadini sia da personali convinzioni maturate nel corso del mandato.
Fa presente che tali motivazioni di contrarietà sono scaturite dalla personale constatazione della generale inattuabilità o inopportunità della realizzazione delle proposte in corso di valutazione, in particolare per quanto attiene al trasporto pubblico locale; valuta del tutto inopportuna la proposta di modificare la gestione della linea 9 in ragione del fatto che l'attuale schedulazione e l'attuale percorso della stessa risulta, senza dubbio, efficiente ed efficace.
Relativamente al tema della pedonalizzazione di alcune aree urbane non ravvede alcun vantaggio, identificando varie problematiche connesse alla proposta pedonalizzazione di via Mazzini implicante un aggravio dello scorrimento del traffico in Corso Italia.
In merito alle proposte relative alle zone deputate a parcheggio a pagamento, ravvisa che vi potranno essere problemi di diritto amministrativo se si considera ad esempio il caso di cittadini abitanti nelle zone interessate i quali a fronte del pagamento di una quota mensile non vedrebbero, in realtà, garantita la certezza di poter effettivamente usufruire di un posto auto.
In merito alle piste ciclabili evidenzia come non si possa non tenere conto della morfologia urbana di Trieste; non comprende quindi, il senso di porre in essere tutta una serie di progetti volti, dal momento che questi risulterebbero di fatto inapplicabili e laddove fossero realizzati, appesantirebbero drammaticamente il traffico rendendo di fatto, impraticabile un controllo adeguato da parte delle forze dell'ordine.

Coloni: dichiara il voto favorevole del gruppo consiliare del Partito Democratico, sulla proposta deliberativa che è un atto di grande rilevanza tecnica e politica.
Spiega che si è data attuazione al programma amministrativo e si è concretizzata la responsabilità di governo nell'analisi dei diversi interessi e necessità della cittadinanza, compiendo le opportune mediazioni.
Ricorda che vi è stato un processo molto articolato, partecipato e vivace proseguito fino all'inizio della discussione quando in Aula sono stati ascoltati i presentatori di una petizione che per quanto riguarda il costo mensile dei parcheggi nella sostanza è stata accolta dall'Amministrazione.
Fa presente che questo metodo di confronto e di dialogo proseguirà durante la fase attuativa che dovrà essere progressiva e graduale.

Sottolinea l'interesse verso la mobilità pedonale, l'utenza debole e i temi della sosta, difficili vista la conformazione della città e la sua struttura demografica.Ricorda tutte le migliorie apportate durante l'iter seguito e quelle apportate dal Consiglio comunale, frutto anche del lavoro di Commissione.
Evidenzia l'incremento delle corsie preferenziali che porterà benefici al trasporto pubblico locale, la razionalizzazione delle linee e la riduzione, a beneficio della salute dei cittadini, degli inquinanti.
Ringrazia infine per il lavoro svolto l'Assessore Marchigiani, la Giunta, il Presidente Ravalico e tutti i colleghi della VI Commissione sia di maggioranza che di opposizione nonché i Consigli circoscrizionali e i loro Presidenti, gli uffici che hanno progettato e poi seguito tutto l'iter sotto il profilo tecnico ed il personale della Segreteria Generale, delle circoscrizioni e della Polizia locale che ha prestato servizio durante le sedute consiliari.

Bertoli: aggiunge ai ringraziamenti appena fatti dal consigliere Coloni un ringraziamento anche al consigliere Andolina che con il suo intervento ha messo in evidenza le vere criticità di questo Piano.
Ricorda al Sindaco di aver fissato nel 2011 come priorità nella campagna elettorale la questione del lavoro e constata come ora drammaticamente questa Amministrazione abbia invece dato la priorità al Piano del Traffico, dimenticandosi del lavoro e dei provvedimenti che servono per rilanciare l'economia.
Ritiene che il commercio non si rilanci con i parcheggi a pagamento davanti ai negozi per aumentare la rotazione o per incrementare le entrate ma con la riduzione della pressione fiscale.
Rileva a questo proposito come oltre all'aumento dell'IMU, della TARES, vi sarà anche l'aumento della spesa per i parcheggi a pagamento e ricorda come siano a rischio i posti di lavoro di quei dipendenti della società SABA a cui è stata affidata un'ampia gestione dei parcheggi a pagamento;
Fa presente a questo proposito di aver presentato a tutela di quei lavoratori un ordine del giorno e si augura che il Sindaco intenda farlo proprio.
Rileva infine che all'aumento di corsie preferenziali per gli autobus non corrisponderà un aumento di linee e la mancanza di risorse disponibli per provvedere agli investimenti necessari alla realizzazione delle previste piste ciclabili.

Ferrara: ritiene che si tratti di un Piano nato male vista la bocciatura delle Circoscrizioni e proseguito ancor peggio a causa dell'assenza del mobility manager, della figura prevista per legge.
Evidenza come la partecipazione della cittadinanza attraverso le osservazioni sia stata chiesta furbescamente tra il 15 agosto e 15 settembre 2012 periodo in cui la città è semivuota.

Riconosce l'impegno profuso da chi ha gestito questo progetto ma non ne condivide il contenuto che ritiene eccessivamente impattante e non corrispondente alle esigenze della città.
Fa presente che il gruppo consiliare della Lega Nord ha evitato un inutile ostruzionismo presentando un unico emendamento volutamente centrato sul trasporto pubblico e ringrazia il Sindaco Cosolini per averlo accolto.
Dichiara infine che il gruppo della Lega Nord uscirà dall'Aula e non parteciperà alla votazione.

[a questo punto escono dall'Aula i consiglieri de Gioia e Ferrara]

Bucci: dichiara di aver provato un grande interesse per il Piano solo all'inizio del suo percorso in quanto ricalcava in buona parte il lavoro già predisposto e lasciato in eredità dall'Amministrazione comunale precedente.
Ricorda a questo proposito il lungo lavoro svolto per un progetto che aveva l'ambizione di migliorare la circolazione ma soprattutto la vivibilità della città.
Fa presente di aver mutato atteggiamento solo quando l'attuale Amministrazione ha voluto dare la propria impronta, con l'inserimento di principi poco confacenti alla realtà cittadina e con l'esclusione di aspetti importanti come quelli legati al turismo.
Dichiara che pertanto sulla proposta deliberativa esprimerà il proprio voto contrario

A questo punto rilevato che nessun altro chiede di intervenire **il Presidente** pone in votazione palese, mediante sistema elettronico, la proposta di deliberazione così come risulta modificata dall'accoglimento delle osservazioni ed emendamenti nel corso delle precedenti sedute consiliari elencate in apertura del presente verbale.

La proposta di deliberazione come modificata risulta essere la seguente:

<<Il Consiglio Comunale

Premesso che, con deliberazione giuntale n. 327 dd. 16.07.2012, è stato adottato il nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) ed il relativo Rapporto Ambientale (RA);

che, contestualmente, è stato dato mandato al Servizio Mobilità e Traffico di proseguire con l'iter della Valutazione Ambientale Strategica legata al PGTU, dando pubblicazione del Rapporto Ambientale sul sito istituzionale dell'Amministrazione ai sensi di legge ed avviando, a decorrere dalla data della pubblicazione medesima, il periodo di 60 giorni previsto per le osservazioni delle autorità con competenza ambientale, dei cittadini e di tutti i portatori di interesse;

dato atto che il PGTU ed il RA sono stati pubblicati integralmente, ai fini della massima trasparenza e diffusione, sul sito istituzionale dell'amministrazione;

che gli uffici hanno provveduto alla pubblicazione dell'avviso relativo all'adozione del Rapporto Ambientale sul Bollettino Ufficiale della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia n. 32 dd. 08.08.2012, come previsto dagli art. 13 e 14 del D. Lgs. 152/2006;

preso atto che, entro il termine di sessanta giorni a partire dalla data di pubblicazione del relativo avviso sul BUR, chiunque poteva prendere visione del Piano e del RA e presentare proprie osservazioni;

che, entro i suddetti termini sono pervenute n. 6 osservazioni di natura ambientale, conservate in atti;

che, con deliberazione giuntale n. 534 dd. 15.11.2012, allegato sub 25) al presente provvedimento, si è provveduto:

1. di controdedurre alle n. 6 osservazioni, conservate in atti, pervenute sul Rapporto Ambientale (RA), relativo al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) adottato con deliberazione giuntale n. 327 dd. 16.07.2012, come da schema allegato;
2. di esprimere parere favorevole al Rapporto Ambientale così come modificato a seguito delle controdeduzioni soprarichiamate ed allegato al presente provvedimento di cui fa parte integrante e sostanziale;
3. di dare atto che, a seguito del parere favorevole sul RA di cui al punto 2), il PGTU, adottato con deliberazione giuntale n. 327 dd. 16.07.2012, viene modificato ed integrato in alcuni punti degli elaborati;
4. di dare seguito al procedimento secondo quanto previsto dall'art. 16 del D. Lgs. 152/2006;
5. di dare esecuzione al disposto dell'art. 17 del D. Lgs. 152/2006 in ordine alle informazioni sulle decisioni;

viste le Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico (Art. 36 del decreto legislativo 30 aprile1992, n. 285. Nuovo codice della strada) di cui al Supplemento Ordinario alla G.U. n. 146 del 24.06.1995;

dato atto che, ai sensi delle sopraccitate direttive, il PGTU è stato depositato integralmente per trenta giorni in visione del pubblico, sia presso gli uffici sia sul sito istituzionale, con relativa contestuale comunicazione di possibile presentazione di osservazioni nel medesimo termine, anche da parte di singoli cittadini;

preso atto dunque che, entro il termine di trenta giorni a partire dalla data di pubblicazione, chiunque poteva prendere visione del Piano e presentare proprie osservazioni;

che sono pervenute ai sensi e nei termini di cui sopra n. 274 osservazioni, conservate in atti, e riassunte nello schema allegato sub 24) al presente provvedimento, di cui è parte integrante e sostanziale;

ritenuto necessario dare risposta a tutte le osservazioni pervenute in termine, proponendo l'accoglimento parziale o totale di quelle che hanno fornito elementi di miglioramento o affinamento dei contenuti del Piano, senza peraltro modificarne l'impostazione di base come risulta dal sopraccitato allegato sub. 24) alla presente deliberazione;

acquisiti i seguenti pareri dei Consigli Circoscrizionali, ai sensi dell'art. 24 del "Regolamento per il Funzionamento delle Circoscrizioni di decentramento", conservati in atti, e ritenuto di controdedurre come segue:

I Circoscrizione - parere favorevole espresso nella seduta di data 20.12.2012, *"con il suggerimento che per la sosta a pagamento su S.P. in località Prosecco da civ. 133 a 282 su ambo i lati sia adottata la tariffa minima analoga a quella prevista in località Opicina"*;

- il suggerimento viene accolto, con la precisazione che quanto richiesto è riferito a contenuti già presenti negli elaborati di piano;

II Circoscrizione - parere favorevole espresso nella seduta di data 18.12.2012 con le seguenti osservazioni riportate per sintesi:

1. richiesta di modifica della viabilità all'interno dell'abitato di Basovizza, con particolare riferimento all'istituzione di una nuova area pedonale in via Gruden;
2. richiesta di sistemazione dell'incrocio tra la via Kette e la S.S. 14, nell'abitato di Basovizza;
3. proposta di estensione della sosta a pagamento nell'abitato di Opicina alla via di Prosecco dall'incrocio con via Nazionale fino all'incrocio con via Doberdò, e alla via della Vena tra la via Nazionale e la via dei Ginepri;
4. estensione delle aree di sosta a pagamento al parcheggio di proprietà comunale all'altezza del civ. 12 di via di Prosecco;
5. proposta di istituzione, in tutte le aree a pagamento dei paesi dell'Altipiano previste nel piano (Opicina, Basovizza e Prosecco), di una nuova zona tariffaria che preveda la sosta gratuita per la prima mezz'ora, e tariffe incrementali a partire dalla seconda mezz'ora;
6. richiesta di revisione dell'intero sistema di linee del servizio di trasporto pubblico urbano che servono l'altipiano est;

alle quali si controdeduce come segue:

- Non viene accolta la richiesta 1, in quanto la proposta incide su una strada di interesse extra-nazionale e modifica pesantemente l'assetto viario previsto per l'abitato. Si nota che l'area di via Gruden in oggetto è comunque già prevista come "percorso pedonale privilegiato" e quindi il Piano prevede che sia oggetto di riqualificazione.
- Viene accolta la richiesta 2, con la precisazione che quanto richiesto è riferito a contenuti già presenti negli elaborati di piano.
- Viene accolta la proposta 3 di estensione della sosta a pagamento nell'abitato di Opicina anche a via di Prosecco dall'incrocio con via Nazionale fino all'incrocio con via Doberdò e

alla via della Vena tra la via Nazionale e la via dei Ginepri, modificando di conseguenza l'elaborato di Piano ST.

- Non viene accolta l'osservazione 4 relativa all'estensione delle aree di sosta a pagamento al parcheggio di proprietà comunale all'altezza del civ. 12 di via di Prosecco, in quanto l'area indicata non costituisce sede stradale o area destinata a servizi stradali e/o alla circolazione.

- Non viene accolta la proposta 5, relativa all'istituzione di una nuova zona tariffaria, in quanto l'eventuale accoglimento della proposta implicherebbe una disparità di trattamento tra zone aventi caratteristiche similari, inserite nella "fascia blu" e facenti parte di altre circoscrizioni, non avendo queste ultime formulato la medesima richiesta.

- Si nota infine che la richiesta 6 di revisione dell'intero sistema di linee che servono l'altipiano est esula dalle competenze del Piano.

III Circoscrizione - parere contrario espresso nella seduta del 17.12.2012;

IV Circoscrizione - parere contrario espresso nella seduta del 20.12.2012;

V Circoscrizione - parere contrario espresso nella seduta del 17.12.2012 - con le seguenti osservazioni:

1. *"la ferma contrarietà all'inversione di marcia della via Madonnina;*
2. *la contrarietà della chiusura al traffico di Corso Saba;*
3. *la ferma contrarietà alla creazione di posteggi a pagamento nelle vie Settefontane/Piazza Perugino e San Marco/Campo San Giacomo;*
4. *contrarietà al trasferimento di un senso di marcia dalla via dell'Istria a via Gramsci;*
5. *la soppressione del punto 6.4.2. della Relazione Tecnica."*

in relazione alle quali si evidenzia quanto segue:

- Con riferimento al punto 1, si rileva che l'inversione del senso di marcia di via della Madonnina consente, da un parte, l'eliminazione della criticità rappresentata dalla strettoia oggi presente in via Oriani / Largo Barriera, e, dall'altra, di limitare l'inquinamento in una via in salita, stretta e attualmente caratterizzata da flussi non irrilevanti, con continui fenomeni di "stop and go".

- Con riferimento al punto 2, si rileva che, a seguito della previsione di riservare al Trasporto Pubblico il Corso Saba, l'itinerario alternativo da Piazza Goldoni in direzione di viale D'Annunzio per il flusso veicolare privato seguirà la galleria Sandrinelli, e quindi, in discesa, via del Bosco; tale flusso sarà regolato dal riassetto dell'incrocio di piazza

Sansovino, grazie alla razionalizzazione delle manovre e alla modifica degli impianti semaforici.

- Per quanto concerne il punto 3, si rileva che la scelta tiene conto delle necessità di turn-over nelle ore diurne e della sosta dei residenti nelle ore notturne.

- Per quanto riguarda il punto 4, si nota che tale modifica consente l'istituzione di una corsia di marcia riservata al TPL in via dell'Istria, in una zona fortemente congestionata. Si ricorda, infine, che comunque ogni modifica della disciplina della circolazione nella via Gramsci è subordinata alla ristrutturazione dell'intersezione della stessa con le via Ponziana e Orlandini.

- Si evidenzia, infine, che il punto 5 è riferito alla definizione di alcuni "assi a tolleranza zero", sui quali la sosta abusiva non può essere tollerata in relazione alle esigenza di capacità e di assetto complessivo della circolazione; su tali assi gli intralci dovuti alle soste abusive sono inaccettabili per garantire la fluidità della circolazione e evitare conseguenze negative anche in termini di inquinamento.

VI Circoscrizione - parere favorevole espresso nella seduta del 20.12.2012, con le seguenti osservazioni:

che siano considerati sperimentali i progetti relativi agli interventi sulla via Giulia e la realizzazione della nuova piazza e rotatoria in piazzale Gioberti, dando priorità alla sicurezza del relativo incrocio;

- vengono accolte le richieste di sperimentazione dell'area pedonale di Piazzale Gioberti e degli interventi di riqualificazione di via Giulia, che sono riferiti a contenuti già presenti negli elaborati di Piano;

VII Circoscrizione - parere contrario espresso nella seduta del 13.12.2012.

delibera

1. di controdedurre alle 274 osservazioni conservate in atti e pervenute nel periodo di deposito del PGTU, nei termini indicati nell'allegato sub 24) alla presente deliberazione;
2. di recepire il parere favorevole al Rapporto Ambientale (RA), unitamente alle osservazioni e relative controdeduzioni al RA, espresso dalla Giunta Comunale, in qualità di autorità competente nella procedura di Valutazione Ambientale Strategica, con deliberazione n. 534 dd. 15.11.2012, allegato sub 25) al presente provvedimento, di cui fa parte integrante e sostanziale,
3. di approvare il Piano Generale del Traffico Urbano, adottato con deliberazione n. 327 del 16.07.2012 e modificato con deliberazione giuntale 534 dd. 15.11.2012, così come integrato conseguentemente all'accoglimento delle osservazioni, nei termini indicati al punto 1) del

presente dispositivo e composto dai seguenti allegati, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento:

All.	Tavola	TITOLO
01	RT	Relazione Tecnica – Rev.1 – come emendato
02	MP	Interventi per la Mobilità Pedonale – Rev. 1 – come emendato
03	MC	Interventi per la Mobilità Ciclabile – Trieste – Rev. 1 - come emendato
04	MCc	Interventi per la Mobilità Ciclabile – Trieste centro – Rev. 1 - come emendato
05	TPLcop	Copertura delle linee del TPL – Trieste
06	TPLs	Schema delle linee del TPL – Trieste centro – Stato di fatto
07	TPLp	Schema delle linee del TPL – Trieste centro – Stato di progetto – Rev. 1 - come emendato
08	VPc	Schema Generale di Circolazione della Viabilità Principale – Trieste centro – Rev. 1 - come emendato
09	VP	Schema Generale di Circolazione della Viabilità Principale – Trieste – Rev. 1 - come emendato
10	CFc	Classifica Funzionale delle Strade – Trieste centro – Rev. 1 - come emendato
11	CF	Classifica Funzionale delle Strade – Trieste – Rev. 1 - come emendato
12	ST	Organizzazione degli Spazi di Sosta e Regolamentazione Tariffaria – Rev. 1 - come emendato
13	RV	Regolamento Viario – Rev. 1 - come emendato
14	VTA	Volumi di Traffico (Ae), Ora di punta del mattino (7:30/8:30) - Stato attuale
15	VTAs	Volumi di Traffico (Ae), Ora di punta del mattino (7:30/8:30) - Stato attuale, v/c
16	VTP	Volumi di Traffico (Ae), Ora di punta del mattino (7:30/8:30) - Stato di progetto – Rev. 1 - come emendato
17	VTPs	Volumi di Traffico (Ae), Ora di punta del mattino (7:30/8:30) - Stato di progetto, v/c – Rev. 1 - come emendato
18	INCa	Incidentalità lungo gli assi stradali
19	INCn	Incidentalità ai nodi
20	FA	Fasi di attuazione – Rev. 1 - come emendato

21	**AT**	Ambiti territoriali per i Piani Particolareggiati
22	**CP**	Esiti della fase di consultazione e partecipazione
23	**RA**	Rapporto Ambientale

4. di dare esecuzione al disposto dell'art. 17 del D. Lgs 152/2006 in ordine alle informazioni sulle decisioni e dell'art. 18 in ordine al monitoraggio;

5. di dare la massima diffusione al presente provvedimento attraverso la sua pubblicazione sul BUR e sul sito istituzionale.**>>**

A votazione ultimata, la stessa viene **approvata** col seguente risultato, accertato e proclamato dallo stesso Presidente: presenti **36**, votanti **36**, favorevoli **25**, contrari **11**. **[vedasi tabulato n. 2]**

A questo punto **l'Assessore Marchigiani** chiede di poter intervenire per esprimere la propria soddisfazione per il risultato raggiunto. Si dichiara consapevole in merito al fatto che i principi contenuti nel Piano non possano essere condivisi dall'intero Consiglio comunale, ma ritiene che il lavoro espresso sia il sintomo di una politica positiva, sensibile anche alle posizioni opposte volta a ricercare soluzioni soddisfacenti per i più.

La su estesa deliberazione assume il n. **27.**

Verbale fatto e sottoscritto.

IL PRESIDENTE
Iztok Furlanič

IL SEGRETARIO GENERALE
Filomena Falabella

MB-FA/d

COMUNE DI TRIESTE

TABULATO N. 1

Consiglio comunale del 08-07-2013

Votazione n. 9.000 alle ore 19:02

Atto: mdo bertoli
Oggetto:

Votazione: PALESE

Presenti alla votazione.....36

Votanti.....33

Di cui

Favorevoli.....12
Contrari.....21
Astenuti..... 0

Non votanti..... 3

ESPRESSIONI DI VOTO

FAVOREVOLI [12]
BANDELLI , BERTOLI , CAMBER , CANNATARO , DE GIOIA , DECLICH , FERRARA , GIACOMELLI , GRILLI , LOBIANCO , ROSOLEN , ROVIS

CONTRARI [21]
ANDOLINA , BARBO , BELTRAME , CETIN , COLONI , DECARLI , FARAGUNA , FURLANIC , GERIN , KARLSEN , LEPORE , MENIS , MOZZI , MUZZI , PATUANELLI , RAVALICO , REALI , SOSSI , SVAB , UKMAR , ZERJUL

ASTENUTI [0]

NON VOTANTI [3]
BASSI , CARMI , PETROSSI

COMUNE DI TRIESTE **TABULATO N. 2**

Consiglio comunale del 08-07-2013

Votazione n. 2.000 alle ore 20:01

Atto: 4.
Oggetto:

Votazione: PALESE

Presenti alla votazione.....36

Votanti.....36

Di cui

Favorevoli.....25
Contrari.....11
Astenuti..... 0

Non votanti..... 0

ESPRESSIONI DI VOTO

FAVOREVOLI [25]
BANDELLI , BARBO , BASSI , BELTRAME , CARMI , CETIN , COLONI , COSOLINI , DECARLI , FARAGUNA , GERIN , KARLSEN , LEPORE , MENIS , MOZZI , MUZZI , PATUANELLI , PETROSSI , RAVALICO , REALI , ROSOLEN , SVAB , TONCELLI , UKMAR , ZERJUL

CONTRARI [11]
ANDOLINA , BERTOLI , BUCCI , CAMBER , CANNATARO , DECLICH , FURLANIC , GIACOMELLI , GRILLI , LOBIANCO , ROVIS

ASTENUTI [0]

NON VOTANTI [0]

SEGRETERIA GENERALE
Attività Organi Istituzionali

ALLEGATO "B"

al verbale della deliberazione n. 27/2013
(n. d'ordine 78)

PROPOSTA DELIBERATIVA AD OGGETTO:

"Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste – Approvazione"

EMENDAMENTI ACCOLTI

NELL'ORDINE DI TRATTAZIONE IN AULA

comune di trieste
consiglio comunale

SUB-SUD ~~SUB-EM-1~~

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE

"P.G.T.U. - APPROVAZIONE"

21/06/13
ore 22.45

SUBEMENDAMENTO ALL'EMENDAMENTO 1
DEI CONSIGLIERI DEGLIOIA - FERRARA

DOPO L'ULTIMA FRASE "IL TRASPORTO SUI MEZZI PUBBLICI SIA GRATUITO" VIENE AGGIUNTO IL SEGUENTE PARAGRAFO:

"IN ALTERNATIVA, SI PROPONE DI ISTITUIRE UN SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO - ANCHE IN FUNZIONE TURISTICA - LUNGO IL TRACCIATO CIRCOLARE COMPRESO TRA LA VIA CARDUCCI, VIA GHEGA, P.ZZA LIBERTÀ, CORSO CAVOUR, RIVA TRE NOVEMBRE, P.ZZA TOMMASEO, P.ZZA DELLA BORSA, CORSO ITALIA, PIAZZA GOLDONI, VIA CARDUCCI. TALE LINEA SARÀ ESPLETATA DA BUS ECOLOGICI, DI PREFERENZA AD EMISSIONE IN ATMOSFERA PARI A ZERO. ANCHE IN TALE IPOTESI ALTERNATIVA SI PROPONE ALLA REGIONE ~~IL SERVIZIO~~ LA GRATUITÀ DEL TRASPORTO SARÀ ~~GRATUITO~~; A ~~CALL FINE~~ ~~IL COSTO RELATIVO DOVRÀ ESSERE GARANTITO DA SPONSORIZZAZIONI ADEGUATE~~".

ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 267/2000 parere favorevole

1

EMENDAMENTO

Oggetto: Emendamento alla proposta di Delibera Consiliare "Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste- Approvazione"

- Al fine di incentivare l'uso dei mezzi di trasporto pubblico,
- di limitare le fonti di inquinamento,
- di dare pratica attuazione alla mobilità sostenibile,
- di incentivare il commercio nel centro cittadino;
- si propone che nell'area compresa tra la Via Carducci, Via Ghega, P.zza Libertà, Corso Cavour, Riva 3 Novembre, P.zza Tommaseo, P.zza della Borsa, corso Italia, P.zza Goldoni,

il trasporto sui mezzi pubblici sia gratuito.

Roberto De Gioia

Maurizio Ferrara

(Lega Nord)

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE
Ricevuto il 18.6.13 ore 12.43
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

152

GRUPPO CONSILIARE/SVETNIŠKA SKUPINA
Federazione della sinistra – Zveza levice

Emendamento 9

Oggetto: Delibera »Piano del Traffico Urbano del Comune di Trieste – Approvazione«

Modificare l'elaborato TPLp in questo modo:

Mantenimento degli attuali percorsi delle linee di TPL n° 9 e n° 10, con scostamenti minimi rispetto ai percorsi attuali. Scostamenti dovuti esclusivamente a chiusure di strade o modifiche della viabilità.

Eliminare dunque la previsione di unificazione delle due linee di TPL.

Il consigliere comunale
Iztok Furlanič

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/6/2013 ore 11
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

334

Comune di Trieste
Gruppo Consiliare
Il Popolo della Libertà

Emendamento alla proposta di delibera avente per oggetto:
"Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste - Approvazione".

EMENDAMENTO 68

Considerato che la fusione delle linee 9 e 10 porta a molti disagi per l'utenza a causa della scarsa penetrazione in città delle due principali linee triestine, mentre la proposta del bus navetta "B" comporta scomodi, caotici e lenti trasbordi in piazza Goldoni si propone di eliminare la previsione di fusione delle linee 9 e 10

Modificare conseguentemente e coerentemente tutti gli allegati interessati da tale previsione.

Trieste, 18 giugno 2013

Everest Bertoli
Capogruppo PdL

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 18.6.13 ore 15
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

188

EMENDAMENTO

alla proposta di deliberazione:

"Approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste".

Negli elaborati RT e TPLp, per maggior chiarezza e per evitare fraintendimenti riferibili alle competenze del trasporto pubblico locale, si propone di modificare l'indicazione di "Navetta Blu" come segue:

"Nuova linea".

IL PRESIDENTE VI COMM.

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 18/6/13 ore 14
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

UN'ALTRA TRIESTE

133

Oggetto: Piano generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste– Approvazione

EMENDAMENTO

Si chiede di eliminare la previsione di rendere a pagamento la sosta in Via San Marco.

Alessia Rosolen
Franco Bandelli

Trieste, 19 giugno 2013

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE
Ricevuto il 19.6.13 10.35
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

Gruppo Consiliare "Un'Altra Trieste"
Piazza Benco 2/B – 34122 TRIESTE
Tel. 040 3721746 – Fax. 0403406353
www.unaltratrieste.it – info@unaltratrieste.it

6

UN'ALTRA TRIESTE

142

Oggetto: Piano generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste– Approvazione

EMENDAMENTO

Si chiede di non prevedere l'istituzione dei parcheggi a pagamento dal Bivio di Miramare all'ingresso del Castello.

Alessia Rosolen
Franco Bandelli

Trieste, 19 giugno 2013

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE
Ricevuto il 19.6.13 10.35
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

Gruppo Consiliare "Un'Altra Trieste"
Piazza Benco 2/B – 34122 TRIESTE
Tel. 040 3721746 – Fax. 0403406353
www.unaltratrieste.it – info@unaltratrieste.it

15

GRUPPO CONSILIARE/SVETNIŠKA SKUPINA
Federazione della sinistra – Zveza levice

149

Emendamento 6

Oggetto: Delibera »Piano del Traffico Urbano del Comune di Trieste – Approvazione«

Modificare l'elaborato ST in questo modo:

Passeggio Sant'Andrea: eliminare nuova area di sosta a pagamento.

Trattasi di classico parcheggio di scambio, dove l'introduzione di una tariffa porterebbe solo ad un maggior afflusso di auto in città.

Il consigliere comunale
Iztok Furlanič

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI STRUTTURA GENERALE
Servizio 19/06/2013 ore 11
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

169

EMENDAMENTO

alla proposta di deliberazione
"APPROVAZIONE DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
DEL COMUNE DI TRIESTE"

Si propone di modificare l'elaborato ST come segue:

Eliminare l'area di sosta a pagamento prevista a san Giovanni in via San Cilino

un tanto al fine di agevolare i cittadini nell'attuale momento di crisi

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/6/13 ore 14 00
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

(IDV)

(SEL)

170

EMENDAMENTO

alla proposta di deliberazione
"APPROVAZIONE DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
DEL COMUNE DI TRIESTE"

Si propone di modificare l'elaborato ST come segue:

Eliminare l'area di sosta a pagamento prevista in via Settefontane nel tratto compreso tra via Conti e via Revoltella

un tanto al fine di agevolare i cittadini nell'attuale momento di crisi

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/6/13 ore 14 00
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

(IDV)

(SEL)

Comune di Trieste
Gruppo Consiliare
Il Popolo della Libertà

Emendamento alla proposta di delibera avente per oggetto:
"Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste - Approvazione".

EMENDAMENTO ~~42~~

Eliminare dal PGTU la previsione di istituire stalli a pagamento sulla Via Pirano (su entrambi i lati della via) considerando la pesante incidenza del costo della sosta per i cittadini residenti, soprattutto alla luce dell'attuale situazione economica di crisi, in raffronto con i possibili minimi benefici alle attività commerciali delle zone interessate.
Modificare di conseguenza tutti gli allegati interessati da tale previsione.

Trieste, 18 giugno 2013

Everest Bertoli
Capogruppo PdL

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE
Ricevuto il 19.6.13 9.45
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

31

Comune di Trieste
Gruppo Consiliare
Il Popolo della Libertà

Emendamento alla proposta di delibera avente per oggetto:
"Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste - Approvazione".

EMENDAMENTO 39

Eliminare dal PGTU la previsione di istituire stalli a pagamento sulla Via Giulia (su entrambi i lati della via) considerando la pesante incidenza del costo della sosta per i cittadini residenti, soprattutto alla luce dell'attuale situazione economica di crisi, in raffronto con i possibili minimi benefici alle attività commerciali delle zone interessate.
Modificare di conseguenza tutti gli allegati interessati da tale previsione.

Trieste, 18 giugno 2013

Everest Bertoli
Capogruppo PdL

ROVIS

Manuela Declich

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE
Ricevuto il 19.6.13 9.45
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

32

Comune di Trieste
Gruppo Consiliare
Il Popolo della Libertà

Emendamento alla proposta di delibera avente per oggetto:
"Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste - Approvazione".

EMENDAMENTO 38

Eliminare dal PGTU la previsione di istituire stalli a pagamento sulla Via Carpison (su entrambi i lati della via) considerando la pesante incidenza del costo della sosta per i cittadini residenti, soprattutto alla luce dell'attuale situazione economica di crisi, in raffronto con i possibili minimi benefici alle attività commerciali delle zone interessate.
Modificare di conseguenza tutti gli allegati interessati da tale previsione.

Trieste, 18 giugno 2013

Everest Bertoli
Capogruppo PdL

ROVIS

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE
Ricevuto il 19.6.13 9,45
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

91

Oggetto:emendamento delibera " Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste – Approvazione"

Titolo

Organizzazione degli spazi di sosta e regolamentazione tariffaria specifiche per zona.

Tavola
ST

Si propone lo stralcio dalla Tavola ST dell'area di sosta a pagamento di Via Capitolina.

Michele Lobianco
Cons. Com.le

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19.6.13 ore 10.22
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

161

EMENDAMENTO

alla proposta di deliberazione:
"Approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste".

Si propone di mantenere la tariffa oraria attuale di 1(uno) euro/ora per il parcheggio nella fascia Gialla, rimanendo inalterato il previsto incremento del 50% dalla terza ora. A tale fine vengono apportate le eventuali nececessarie modifiche agli elaborati di Piano.

Un tanto al fine di agevolare il cittadini nell'attuale momento di crisi.

Mario Pavlin
Sedoni
Daniela Feri (SEL)

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/6/13 ore 13
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

162

EMENDAMENTO

alla proposta di deliberazione:
"Approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste".

Si propone di modificare la tariffa oraria per il parcheggio nella fascia Blù da 0,60 euro/ora a 0,50 euro/ora senza alcun ulteriore incremento dalla terza ora. A tale fine vengono apportate le evntuali nececessarie modifiche agli elaborati di Piano.

Un tanto al fine di agevolare il cittadini nell'attuale momento di crisi.

Mauro Rovelli
Sfolomi
Daniele Flin (SEL)

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/6/13 ore 13 58
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

220

Comune di Trieste
Gruppo Consiliare
Il Popolo della Libertà

IL POPOLO DELLA LIBERTÀ

Emendamento alla proposta di delibera avente per oggetto:
"Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste - Approvazione".

EMENDAMENTO 02

All'art. 6 dell'allegato 01. punto 6.5.1 (tabella tariffe denominata *Fig. 25 tabella delle zone tariffarie*) considerato che il PGTU non è uno strumento mirato a sistemare le casse comunali con tariffe elevate per la sosta a pagamento. si chiede di modificare la tariffa orario per la ZONA BLU da 1,50 a 1,00 euro l'ora.

Modificare di conseguenza tutti gli allegati interessati da tale previsione

Trieste, 18 giugno 2013

Il Consigliere
Capogruppo

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 18.6.13 ore 14,18
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

167

EMENDAMENTO

alla proposta di deliberazione:

"Approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste".

Si propone di modificare l'elaborato RT, al paragrafo 6.5.1. come segue:

dopo:

"la zona blu è riferita alle aree meno centrali ed è indirizzata a favorire il turn-over in porzioni limitate del territorio,"

aggiungere le parole:

"In tali aree si prevede la gratuità della prima mezz'ora di sosta."

Un tanto al fine di recepire quanto richiesto dalla II Circoscrizione per le aree di competenza e di estendere tale richiesta per coerenza a tutte le aree ricadenti in "fascia blu".

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/6/13 ore 14^00
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

147

GRUPPO CONSILIARE/
SVETNIŠKA SKUPINA
Federazione della sinistra – Zveza levice

Emendamento 4

Oggetto: Delibera »Piano del Traffico Urbano del Comune di Trieste – Approvazione«

Si propone di modificare l'elaborato RT, al paragrafo 6.5.1, come segue:

Dopo le parole "Le indicazioni relative alla disciplina della sosta a pagamento sulla strada sono evidenziate nella tavola ST."

inserire la frase "Si precisa che per la zona di Roiano la realizzazione delle previste aree a pagamento rientranti nella fascia blu sarà subordinata alla creazione di nuovi parcheggi nell'area ex caserma Polstrada".

Il consigliere comunale
Iztok Furlanič

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/06/2013 ore 11 55
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

163

EMENDAMENTO

alla proposta di deliberazione
"APPROVAZIONE DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
DEL COMUNE DI TRIESTE"

Si propone di modificare l'elaborato ST come segue:

Trasformare i nuovi stalli a pagamento siti in via Carducci dall'attuale zona tariffaria "gialla" alla zona tariffaria "blu"

un tanto al fine di agevolare i cittadini nell'attuale momento di crisi

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 18/6/13 ore 14
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

164

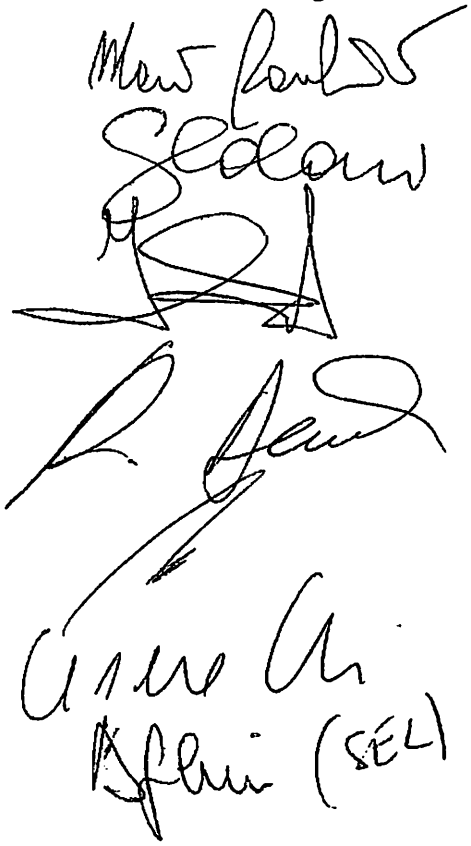
EMENDAMENTO

alla proposta di deliberazione
"APPROVAZIONE DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
DEL COMUNE DI TRIESTE"

Si propone di modificare l'elaborato ST come segue:

Trasformare i nuovi stalli a pagamento siti in via San Michele dall'attuale zona tariffaria "gialla" alla zona tariffaria "blu"

un tanto al fine di agevolare i cittadini nell'attuale momento di crisi



COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/6/13 ore 14^00
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

165

EMENDAMENTO

alla proposta di deliberazione
"APPROVAZIONE DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
DEL COMUNE DI TRIESTE"

Si propone di modificare l'elaborato ST come segue:

Trasformare i nuovi stalli a pagamento siti in via San Francesco (nel tratto compreso tra la via Carducci e la via Palestrina) dall'attuale zona tariffaria "gialla" alla zona tariffaria "blu"

un tanto al fine di agevolare i cittadini nell'attuale momento di crisi

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/6/13 ore 14
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

166

EMENDAMENTO

alla proposta di deliberazione
"APPROVAZIONE DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
DEL COMUNE DI TRIESTE"

Si propone di modificare l'elaborato ST come segue:

Trasformare i nuovi stalli a pagamento siti in via Coroneo nel tratto compreso tra Largo Piave e Foro Ulpiano dall'attuale zona tariffaria "gialla" alla zona tariffaria "blu".

un tanto al fine di agevolare i cittadini nell'attuale momento di crisi

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/6/13 ore 14
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

171

EMENDAMENTO
alla proposta di deliberazione:
"Approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste".

Si propone di modificare l'elaborato ST, individuando una nuova perimetrazione per l'area denominata "Zona ad agevolazione tariffaria per residenti" come da indicazioni contenute nella planimetria allegata.

Un tanto al fine di corrispondere alle richieste della Quarta Circoscrizione formulate in merito.

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/6/13 ore 14[00]
L'IMPIEGATO RESPONSABILE



172

EMENDAMENTO
alla proposta di deliberazione:
"Approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste".

Si propone di modificare l'elaborato ST, come segue:

Riduzione della zona a pagamento lungo la via Combi, limitandola al tratto compreso tra i civici 17, 19 e 21.
Un tanto al fine di corrispondere alle richieste formulate in merito dalla Quarta Circoscrizione.

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/6/13 ore 14⁰⁰
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

(IdV)
(SEL)

189

EMENDAMENTO

alla proposta di deliberazione:

"Approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste".

Si propone di modificare l'elaborato ST come segue:

Eliminazione dell'area di sosta a pagamento in Piazza della Cattedrale.

UN TANTO AL FINE DI AGEVOLARE L'ACCESSO AL SITO STORICO/CULTURALE/TURISTICO COSTITUITO DAL COMPLESSO DEL CASTELLO DI SAN GIUSTO, DELLA CATTEDRALE DI SAN GIUSTO, DELL'ORTO LAPIDARIO E DEL PARCO DELLA RIMEMBRANZA

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/6/13 ore 14 02
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

IL PRESIDENTE VI COMM.

192

Emendamento 3

Oggetto: Emendamento alla proposta di Delibera Consiliare "Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste- Approvazione"

- Chiedo che gli stalli a pagamento per la sosta delle auto possano essere utilizzati , dalle persone munite di contrassegno per i portatori di disabilita', per un' ora in forma gratuita.

Carlo Grilli
Gruppo Misto

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/06/13 ore 14[86]
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

287

Comune di Trieste
Gruppo Consiliare
Il Popolo della Libertà

Emendamento alla proposta di delibera avente per oggetto:
"Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste - Approvazione".

EMENDAMENTO 37

Eliminare dal PGTU tutte le disposizioni relative all'istituzione di nuovi stalli a pagamento che risultino in contrasto con l'art. 7, comma 8, del Codice della Strada, tenendo conto anche della sentenza n.116 dd 09 gennaio 2007 emessa dall Corte di Cassazione a Sezioni Unite.
Modificare di conseguenza tutti gli allegati interessati da tale previsione.

Trieste, 18 giugno 2013

Everest Bertoli
Capogruppo PdL

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 18/6/2013 ore 15
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

156

Uffici del Consiglio

Oggetto: via del Rosario

PROPOSTA di EMENDAMENTO
alla proposta di deliberazione:
"Approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste".

Al fine di migliorare l'utilizzo degli spazi stradali sul tratto in questione , si propone di modificare gli elaborati MP e MCc, come segue:

Istituzione di una ZTL ad elevata valenza pedonale in via del Rosario.

Pietro Faraone (PD)
Mario Ravalico (PD)

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE
Ricevuto il 19.6.13 13/4
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

SUB. EM 157

comune di trieste
consiglio comunale

SUBEMENDAMENTO

ALL'EMENDAMENTO n. 157

Nella premessa, dopo le parole "nelle zone interessate", aggiungere le parole " come proposto dalla IV Circoscrizione

Glaloni (PD)

20/6/2013

22.34

157

Uffici del Consiglio

Oggetto: via Cavana, Madonna del Mare

PROPOSTA di EMENDAMENTO
alla proposta di deliberazione:
"Approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste".

Al fine di completare la direttrice pedonale che collega Ponterosso, Piazza Borsa, Piazza Unità d'Italia a Piazza Venezia, pur non aggravando le esigenze di trasporto pubblico locale nella zona interessata,

si propone di modificare gli elaborati MP e MCc, come segue:

Istituzione di una ZTL ad elevata valenza pedonale per il tratto di via Cavana compreso tra via Felice Venezian e Via Madonna del Mare e in via Madonna del Mare, nel tratto compreso tra la via Cavana e la via del Bastione

(PD) (PD)

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE
Ricevuto il 19.6.13 13.14
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

340

Comune di Trieste
Gruppo Consiliare
Il Popolo della Libertà

Emendamento alla proposta di delibera avente per oggetto:
"Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste - Approvazione".

EMENDAMENTO 74

Si propone di lasciare l'intera Via Marconi aperta al traffico

Modificare conseguentemente e coerentemente tutti gli allegati interessati da tale previsione.

Trieste, 18 giugno 2013

Everest Bertoli
Capogruppo PdL

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 18.6.13 ore 15.00
L'INCARICATO RESPONSABILE

173

EMENDAMENTO
alla proposta di deliberazione:
"Approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste".

Si propone di modificare l'elaborato RV, all'art. 13 "Zona a Traffico Limitato ad Elevata Valenza Pedonale", paragrafo "Componenti di traffico", come segue:

dopo le parole:

"Eventuali deroghe o ulteriori restrizioni possono essere introdotte in ragione delle caratteristiche ambientali, dimensionali e strutturali della strada."

aggiungere le parole:

"o per ulteriori necessità degli utilizzatori della strada."

Un tanto al fine di ampliare le possibilità di deroghe in alcune vie definite come ZTL ad elevata valenza pedonale, ove in fase attuativa emergano ulteriori necessità.

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 6/6/13 ore 14
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

174

EMENDAMENTO
alla proposta di deliberazione:
"Approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste".

Si propone di modificare l'elaborato FA, come segue:

Al paragrafo 2.1 "Interventi", aggiungere, dopo le parole "Istituzione di un doppio senso di marcia lungo la via Fabio Severo nel tratto tra via XXIV Maggio e via Papiniano",

la frase seguente:

"- Pedonalizzazione dei due tratti di via XXX Ottobre, compresi rispettivamente tra via Milano e via del Lavatoio, e tra via Machiavelli e Piazza Sant'Antonio."

Un tanto al fine di poter procedere all'ampliamento delle aree pedonali di piazza Oberdan e Piazza Sant'Antonio in un'ottica di promozione della mobilità sostenibile.

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/6/13 ore 14
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

14

Comune di Trieste
Gruppo Consiliare
Il Popolo della Libertà

Emendamento alla proposta di delibera avente per oggetto:
"Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste - Approvazione".

EMENDAMENTO 55

Eliminare dal PGTU la previsione di istituire stalli a pagamento sulla Via di Conconello (su entrambi i lati della via) considerando la pesante incidenza del costo della sosta per i cittadini residenti, soprattutto alla luce dell'attuale situazione economica di crisi.
Modificare di conseguenza tutti gli allegati interessati da tale previsione.

Trieste, 18 giugno 2013

Everest Bertoli
Capogruppo PdL

ROVIS

Manuele Declich

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE
Ricevuto il 19.6.13 9.45
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

15

Comune di Trieste
Gruppo Consiliare
Il Popolo della Libertà

Emendamento alla proposta di delibera avente per oggetto:
"Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste - Approvazione".

EMENDAMENTO 54

Eliminare dal PGTU la previsione di istituire stalli a pagamento sulla Via dei Salici (su entrambi i lati della via) considerando la pesante incidenza del costo della sosta per i cittadini residenti, soprattutto alla luce dell'attuale situazione economica di crisi.
Modificare di conseguenza tutti gli allegati interessati da tale previsione.

Trieste, 18 giugno 2013

Everest Bertoli
Capogruppo PdL

ROVIS

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE
Ricevuto il 19.6.13 9.45
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

comune di trieste
consiglio comunale

22/6/2013
16.44

Proposta di subemendamento al n. 73
Oggetto: "Approvazione del PGTU del Comune di Ts"

Si propone di sostituire nel testo "via Piccolomini"
con "via Rossetti"

Ai sensi dell'art. 49 del
Dlgs 267/2000 si esprime
parere favorevole di
regolarità tecnica
Trieste 24/06/2013

73

EMENDAMENTO
alla proposta di deliberazione:
"Approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste".

Si propone di modificare gli elaborati MP e MCc, come segue:

Istituzione di una "ZTL ad elevata valenza pedonale" nel tratto di viale XX Settembre (lato più prossimo a via Crispi) compreso tra la via Piccolomini e la via Zovenzoni, in corrispondenza del Teatro Rossetti, al fine di destinare un ulteriore tratto del Viale XX Settembre ad una più agevole fruizione dei pedoni e di dare respiro ed una maggiore sicurezza alla zona antistante il Teatro Rossetti.

Giovanni Barbo

Alessandro Carmi

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/06/2013 ore 10 12
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

194

EMENDAMENTO 5

Oggetto: Emendamento alla proposta di Delibera Consiliare "Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste- Approvazione"

Chiedo che le autovetture munite di contrassegno e disabile a bordo possano transitare nelle zone ad alta pedonalita' per comprovate motivazioni.

Carlo Grilli
Gruppo Misto

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/6/13 ore 14/26
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

195

EMENDAMENTO 6

Oggetto: Emendamento alla proposta di Delibera Consiliare "Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste- Approvazione"

Chiedo che le autovetture adibite al trasporto pubblico che si recano in loco a supporto di una persona disabile munita di contrassegno, possano transitare nelle zone ad alta pedonalita' per comprovate motivazioni.

Carlo Grilli
Gruppo Misto

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19.06.2013 ore 14^26
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

SUB. EM 160 20/06/13 ore 20.14

comune di trieste
consiglio comunale

oggetto: Approvazione del PATO del Comune di Trieste

SUBEMENDAMENTO
dell'EMENDAMENTO 160

In merito all'applicazione per gli obiettivi del conto elettrico di cui al paragrafo 6.5.2 della "Relazione Tecnica" e per rendere più flessibile la fruizione, si propone di prevedere un canone mensile e uno sconto del 15% sul canone annuale di abbonamento per coloro che effettuano il pagamento anticipato in unica rata per tutto l'annualità.

Si fa fine vengano apportate le eventuali necessarie modifiche agli elaborati di piano

22/06/1
1122

comune di trieste
consiglio comunale

Proposta di subemendamento all'emendamento 160 M

Si propone di aggiungere all'emendamento in oggetto il seguente paragrafo:

"Nella medesima sede si propone di prevedere che i titoli di possesso dell'autovettura per la quale si rilascia l'agevolazione comprendano oltre alla proprietà e altri diritti reali, il leasing e l'uso di autoveicoli aziendali."

Cons. Ferrara (PD)

Ai sensi dell'art. 49 del Dlgs 267/2000 si esprime parere favorevole di regolarità tecnica

Trieste 24/06/2013

DISTRIB. [illegible]

160

EMENDAMENTO

alla proposta di deliberazione:
"Approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste".

In merito all'agevolazione per gli abitanti del centro storico di cui al paragrafo 6.5.2 della "Relazione Tecnica" e per renderne più flessibile la fruizione, si propone di prevedere uno sconto del 15% sul canone annuale di abbonamento per coloro che effettuino il pagamento anticipato in unica rata per tutta l'annualità. A tale fine vengono apportate le eventuali necessarie modifiche agli elaborati di Piano.

(SEL)

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/6/13 ore 13 rd
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

comune di trieste
consiglio comunale

PROPOSTA DI DELIBERA

"P.G.T.U. DEL COMUNE DI TRIESTE - APPROVAZIONE"

SUBEMENDAMENTO ALL'EMENDAMENTO 135
(ROSOLEN - BANDELLI)

VIENE ~~VENGONO~~ AGGIUNTO IL SEGUENTE CAPOVERSO DOPO LE PAROLE "VIA DEL BASTIONE.":

~~PREVIA ACCORDO CON LA PROVINCIA DI TRIESTE E LA TRIESTE TRASPORTI S.P.A. RELATIVO AL PERCORSO ALTERNATIVO DELLA LINEA 24~~ "LA PEDONALIZZAZIONE RIGUARDA ANCHE IL TRATTO DI VIA CAVANA TRA VIA FELICE VENEZIAN E VIA MADONNA DEL MARE."

(CITTADINI) (PD)

Ai sensi dell'art. 49 del Dlgs 267/2000 si esprime parere favorevole di regolarità tecnica
Trieste 24/06/2013

UN'ALTRA TRIESTE

135

Oggetto: Piano generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste– Approvazione

EMENDAMENTO

Si chiede di rendere pedonale Via Madonna del Mare tra Via Cavana e Via del Bastione.

Alessia Rosolen
Franco Bandelli

Trieste, 19 giugno 2013

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE
Ricevuto il 19.6.13 10.35
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

Gruppo Consiliare "Un'Altra Trieste"
Piazza Benco 2/B – 34122 TRIESTE
Tel. 040 3721746 – Fax. 0403406353
www.unaltratrieste.it – info@unaltratrieste.it

comune di trieste
consiglio comunale

22/06/13
ore 12[57]
[signature]

oggetto: PGTU - approvazione

subemendamento
emendamento 139

si chiede di modificare l'elaborato ST come segue:

Trasformare i nuovi stalli siti in via ~~[illegible]~~ Maiolica dall'attuale zona tariffaria GIALLA alla zona tariffaria BLU

[signature] (DE GIOIA)

Ai sensi dell'art. 49 del Dlgs 267/2000
si esprime parere favorevole
di regolarità tecnica

Trieste 24/06/2013

[signature]

UN'ALTRA TRIESTE

139

Oggetto: Piano generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste– Approvazione

EMENDAMENTO

Si chiede di procedere alla completa pedonalizzazione di Via Foschiatti, da Piazza Ospedale a Via Fonderia, mantenendo lungo le laterali Zone ad Elevata Pedonalità.

Alessia Rosolen
Franco Bandelli

Trieste, 19 giugno 2013

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE
Ricevuto il 19.6.13 1035
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

Gruppo Consiliare "Un'Altra Trieste"
Piazza Benco 2/B – 34122 TRIESTE
Tel. 040 3721746 – Fax. 0403406353
www.unaltratrieste.it – info@unaltratrieste.it

SUB - SUBEMENDAMENTO

24/06/13 ore 14^02 [illegible]

AL EM. 141

22/06/13 ore 12^57 [illegible]

comune di trieste
consiglio comunale

Subemendare togliendo le parole "all'interno del silos"

Colaio (PD)

oggetto: PGTU - approvazione

subemendamento
emendamento 141

Si chiede di procedere all'istituzione di una ZTL ad alta pedonalità nella Via Machiavelli tra Via Filzi e Via xxx Ottobre. Prevedendo contestuali generalizzazioni per i residenti ~~all'interno del silos~~.

[illegible] (DE 6101A)

ai sensi dell'art. 49 del Dlgs 267/2000 si esprime parere favorevole di regolarità tecnica ~~alla 1° parte~~ dell'emendamento ~~mentre per quanto riguarda la 2° parte dell'emendamento si esprime parere contrario in quanto la sosta negli impianti di parcamento e le tariffe relative esulano dalle competenze del PGTU~~

24/06/2013

[illegible]

UN'ALTRA TRIESTE

141

Oggetto: Piano generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste– Approvazione

EMENDAMENTO

Si chiede di procedere all'istituzione di una ZTL ad elevata pedonalità lungo tutta la Via XXX Ottobre (fatti salvi i provvedimenti di pedonalizzazione già realizzati). Prevedendo contestuali agevolazioni per i residenti all'interno del Silos.

Alessia Rosolen
Franco Bandelli

Trieste, 19 giugno 2013

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE
Ricevuto il 19.6.13 1035
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

Gruppo Consiliare "Un'Altra Trieste"
Piazza Benco 2/B – 34122 TRIESTE
Tel. 040 3721746 – Fax. 0403406353
www.unaltratrieste.it – info@unaltratrieste.it

21/06/13
11.40

MOVIMENTO 5 STELLE TRIESTE

Oggetto: Proposta di deliberazione "Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste - Approvazione."

Proposta di subemendamento all'emendamento n. 349

Si propone di eliminare il punto 4 della proposta di emendamento.

Trieste, 21 giugno 2013

~~Stefano Patuanelli~~
PAOLO MENIS

24/06/13
ore 14.00

MOVIMENTO 5 STELLE TRIESTE

Oggetto: Proposta di deliberazione "Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste - Approvazione."

Proposta di subemendamento n. 2 all'emendamento n. 349

Si propone:

1. di modificare il nuovo art. 13/bis, nel testo e nel titolo, inserendo le parole "A VALENZA PEDONALE" dopo la parola "PENETRAZIONE", ovunque presenti.
2. di eliminare il punto 2 dell'emendamento;
3. di inserire un nuovo punto 2, come di seguito:

2. di inserire, nel regolamento viario, l'art. 13/ter come di seguito:

"ART. 13/ter ZONA A TRAFFICO LIMITATO DI PENETRAZIONE A VALENZA PEDONALE E COMMERCIALE

Funzioni

La zona a traffico limitato (ZTL) di penetrazione a valenza pedonale e commerciale ha la funzione di garantire uno spazio principalmente interdetto alla circolazione dei veicoli, in grado di assicurare però l'avvicinamento all'area pedonale di persone con disabilità motorie e degli utenti delle attività commerciali presenti.

Componenti di traffico

La circolazione è vietata a tutti i veicoli ad eccezione di quelli in servizio di emergenza, dei velocipedi e dei veicoli, privati o del trasporto pubblico individuale (taxi), a servizio di persone con limitate o impedite capacità motorie.

I veicoli autorizzati a circolare nelle ZTL devono adottare una velocità e un comportamento adeguati al rispetto della mobilità pedonale

LISTA CIVICA TRIESTE 5 STELLE beppegrillo.it

presente. Eventuali deroghe o ulteriori restrizioni possono essere introdotte in ragione delle caratteristiche ambientali, dimensionali e strutturali della strada. Ulteriori deroghe o restrizioni possono essere introdotte per altri utenti in fasce orarie e con modalità regolamentate a tutela della valenza pedonale.

Disciplina d'uso

Corsie

In questa categoria di strada è prevista l'individuazione di un'apposita corsia (corsia di emergenza) dedicata al transito dei mezzi di soccorso che deve essere permanentemente sgombra da ostacoli. Nel caso in cui sia prevista una corsia riservata al TPL, questa assolve anche le funzioni di corsia di emergenza.

Nel caso di esigenze legate alla mobilità ciclabile, laddove le caratteristiche della strada, i flussi pedonali e l'assetto dell'arredo urbano lo consentono, è possibile individuare un itinerario ciclabile mediante idonea segnaletica.

Sosta

La sosta è di norma vietata a tutti i veicoli ad eccezione di quelli in servizio di emergenza e dei velocipedi.

Ai veicoli a servizio di persone con limitate o impedite capacità motorie è consentita la fermata e la breve sosta per l'accompagnamento del disabile, senza arrecare intralcio, disagio o pericolo alla circolazione anche pedonale.

Carico / Scarico

Il carico/scarico delle merci può essere consentito durante l'intero arco della giornata o essere limitato a fasce orarie. In presenza di corsie riservate al TPL, si ammette di norma su di esse il carico-scarico delle merci dalle ore 21.00 alle ore 7.00.

È consentita la sosta operativa dei veicoli destinati al carico/scarico delle merci nelle aree appositamente individuate o al fuori di queste, senza arrecare intralcio, disagio o pericolo alla circolazione anche pedonale.

Circolazione Pedonale e Ciclabile

Consentita su tutta la sede stradale, ad eccezione delle eventuali corsie riservate al TPL. I velocipedi devono comunque adottare una velocità e un comportamento adeguati al rispetto della mobilità pedonale presente.

Fermate Bus

Le fermate del trasporto pubblico locale sono consentite laddove sono individuate le corsie riservate al TPL."

modificando quindi le previsioni di piano per le aree di seguito indicate, introducendo le ZTL di penetrazione a valenza pedonale e commerciale di cui al neo formato art. 13/ter del Regolamento Viario, da retinarsi in colore grigio scuro, nelle seguenti strade:

- Via Crispi;
- Via Fonderia;
- Via San Maurizio;
- Via Foschiatti tra via Fonderia e Via San Maurizio.

3. di inserire nell'emendamento il seguente punto 4:

4. di trasformare in ZTL ad elevata valenza pedonale le seguenti strade:
   - XXX ottobre da Via Milano a Via Valdirivo;

   indicando, nell'elaborato VPc, la previsione di svolta in Via Mercadante per garantire lo scambio tra Via Milano e Via Valdirivo;

4. di inserire nell'emendamento il seguente punto 6:

6. di modificare l'ultima frase del paragrafo "Componenti di Traffico" dell'art. 13 del Regolamento Viario come segue:

"Eventuali deroghe o ulteriori restrizioni possono essere introdotte esclusivamente in ragione delle caratteristiche ambientali, dimensionali e strutturali della strada."

Ai sensi dell'art. 49 del Dlgs 267/2000 si esprime parere favorevole di regolarità tecnica.

Paolo Menis

Paolo Menis

LISTA CIVICA TRIESTE 5 STELLE ☆☆☆☆☆ beppegrillo.it

Trieste 24/06/2013

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/06/13 ore 15
L'INCARICATO RESPONSABILE

MOVIMENTO 5 STELLE TRIESTE

Proposta di emendamento n. 349

Oggetto: Proposta di deliberazione "Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste - Approvazione."

Premesso:

- che, come previsto dalla normativa vigente e dalle linee guida per la redazione del piano, approvate con deliberazione giuntale, "*il Piano deve essere orientato ad agevolare la mobilità pedonale e, più in generale, quella dell'utenza debole*";
- che il Piano in analisi, individua diverse azioni per garantire maggior sicurezza alla circolazione dei pedoni e dei velocipedi;
- che è del tutto evidente che tra le categorie di utenza debole da tutelare vi sono le persone che, temporaneamente o in modo permanente, presentano difficoltà motorie e di deambulazione;
- che dev'essere garantito l'equilibrio tra la necessità di migliorare la qualità ambientale, paesaggistica e architettonica del centro cittadino, ottenuto mediante l'ampliamento delle zone pedonali, con il diritto di ciascuno di potervi accedere.
- che la via XXX ottobre rappresenta un asse di collegamento importante tra Piazza Oberdan - Piazza Dalmazia ed il centro storico della città;
- che, a loro volta, le Piazze citate raccolgono numerosi utenti a piedi provenienti dai parcheggi in strutture di Foro Ulpiano e Silos e dalla Stazione Centrale;
- che un aumento delle aree pedonali nella zona di Piazza Oberdan, hub del TPL, porterebbe ad un miglioramento generalizzato nella fruizione degli spazi, anche da parte dei numerosi studenti delle vicine sedi universitarie, che gioverebbe anche alle attività commerciali della zona.

Si propone:

1. di inserire, nel Regolamento Viario, l'art. 13/bis come di seguito:

LISTA CIVICA TRIESTE 5 STELLE beppegrillo.it

MOVIMENTO 5 STELLE TRIESTE

"ART. 13/bis ZONA A TRAFFICO LIMITATO DI PENETRAZIONE

Funzioni

La zona a traffico limitato (ZTL) di penetrazione ha la funzione di garantire uno spazio principalmente interdetto alla circolazione dei veicoli, in grado di assicurare però l'avvicinamento all'area pedonale di persone con disabilità motorie.

Componenti di traffico

La circolazione è vietata a tutti i veicoli ad eccezione di quelli in servizio di emergenza, dei velocipedi e dei veicoli, privati o del trasporto pubblico individuale (taxi), a servizio di persone con limitate o impedite capacità motorie.

I veicoli autorizzati a circolare nelle ZTL devono adottare una velocità e un comportamento adeguati al rispetto della mobilità pedonale presente. Eventuali deroghe o ulteriori restrizioni possono essere introdotte in ragione delle caratteristiche ambientali, dimensionali e strutturali della strada.

Disciplina d'uso

Corsie

In questa categoria di strada è prevista l'individuazione di un'apposita corsia (corsia di emergenza) dedicata al transito dei mezzi di soccorso che deve essere permanentemente sgombra da ostacoli.

Nel caso di esigenze legate alla mobilità ciclabile, laddove le caratteristiche della strada, i flussi pedonali e l'assetto dell'arredo urbano lo consentono, è possibile individuare un itinerario ciclabile mediante idonea segnaletica.

Sosta

La sosta è di norma vietata a tutti i veicoli ad eccezione di quelli in servizio di emergenza e dei velocipedi.

Ai veicoli a servizio di persone con limitate o impedite capacità motorie è consentita la fermata e la breve sosta per l'accompagnamento del

LISTA CIVICA TRIESTE 5 STELLE beppegrillo.it

disabile, senza arrecare intralcio, disagio o pericolo alla circolazione anche pedonale.

Carico / Scarico

L'accesso ai veicoli per il carico/scarico delle merci non è di norma consentito.

Eventuali deroghe per l'accesso e la sosta operativa, in base a quanto previsto dall'art. 135 del D.P.R. n. 495 del 16/12/1992, possono essere concesse ai veicoli di peso e dimensioni adeguate, se le caratteristiche dell'area lo consentono e in limitate fasce orarie notturne.

Circolazione Pedonale e Ciclabile

Consentita su tutta la sede stradale. I velocipedi devono comunque adottare una velocità e un comportamento adeguati al rispetto della mobilità pedonale presente.

Fermate Bus

La circolazione è vietata a tutti i veicoli per il trasporto collettivo."

modificando quindi le previsioni di piano per le aree di seguito indicate ed evidenziate in grigio chiaro nella planimetria allegata a titolo illustrativo, introducendo le ZTL di penetrazione di cui al neo formato art. 13/bis del Regolamento Viario in:

- Via Santa Caterina da Corso Italia a Piazza Repubblica;
- Via XXX ottobre da Via Valdirivo a Via Machiavelli;
- Via Machiavelli da Via XXX ottobre a Via Filzi.

eliminando nel contempo la previsione di parcheggi a pagamento per le strade sopra citate che attualmente lo prevedono;

2. di trasformare in area pedonale la Via XXX ottobre, da Via Milano a Via Valdirivo, indicando, nell'elaborato VPc, la previsione di svolta in via Mercadante per garantire lo scambio tra via Milano e via Valdirivo;

3. di eliminare la ZTL ad elevata valenza pedonale prevista per il tratto di via Imbriani da Corso Italia a via Mazzini trasformandola contemporaneamente in area pedonale;

4. di trasformare in ZTL ad elevata valenza pedonale le seguenti strade:
   - Via Della Zonta da Via Valdirivo a Via di Torre Bianca;

LISTA CIVICA TRIESTE 5 STELLE beppegrillo.it

- Via di Torre Bianca da Via della Zonta a Via XXX ottobre;

5. di modificare la proposta di deliberazione e tutti gli allegati, ove occorrente, per dare attuazione a quanto proposto.

Trieste, 18 giugno 2013

Stefano Patuanelli

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19.06.13 ore 15[14]
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

LISTA CIVICA TRIESTE 5 STELLE
beppegrillo.it

MOVIMENTO 5 STELLE TRIESTE

Proposta di emendamento n. 349

Oggetto: Proposta di deliberazione "Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste - Approvazione."

ALLEGATO

PLANIMETRIA

LISTA CIVICA TRIESTE 5 STELLE

beppegrillo.it

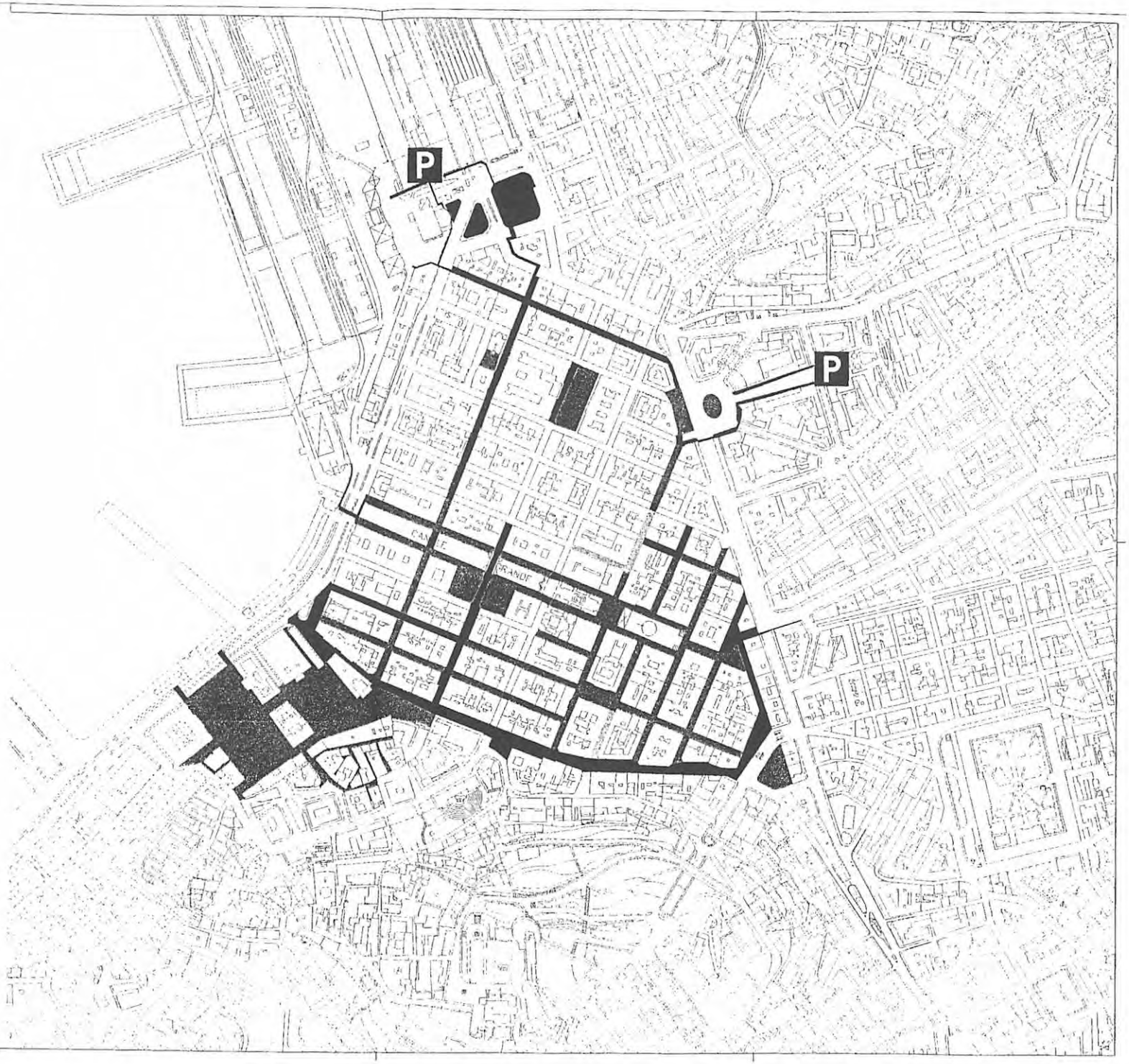
ALLEGATO EM. 349

MOVIMENTO 5 STELLE TRIESTE

Proposta di emendamento n.

Oggetto: Proposta di deliberazione "Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste - Approvazione."

ALLEGATO



LEGENDA:

- Aree pedonali
- ZTL (ad elevata valenza pedonale)
- ZTL (di penetrazione)
- Parchi e giardini
- P Parcheggi in impianto

179

EMENDAMENTO

alla proposta di deliberazione:

"Approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste".

Negli elaborati MC e MCc, per maggior chiarezza in riferimento alla proprietà dell'area in questione, si propone di modificare l'indicazione della pista ciclabile che attraversa l'area del Porto Vecchio come segue:

Indicazione univoca della pista ciclabile, con colore distintivo e legenda dedicata.

IL PRESIDENTE COMM. V.

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/6/13 ore 14 02
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

175

EMENDAMENTO
alla proposta di deliberazione:
"Approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste".

Negli elaborati VP e VPc si propone di inserire l'indicazione di "Semaforo esistente" nelle intersezioni specificate:

- Via Mazzini / via Roma,
- via Mazzini / via S. Spiridione,
- Corso Italia / via Santa Caterina,

in quanto trattasi di impianti già presenti allo stato attuale.

IL PRESIDENTE COMM. JI

Mario Ranlier

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/6/13 ore 14 02
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

176

EMENDAMENTO

alla proposta di deliberazione:

"Approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste".

Negli elaborati VP e VPc, si propone di inserire l'indicazione di "Semaforo da modificare" nelle intersezioni specificate:

- via Ginnastica / via Timeus,
- via Ginnastica / via Brunner,
- via Pascoli / via Piccardi,
- via Battisti / via Rossetti.

Tali modifiche trovano giustificazione nel fatto che si tratta di impianti che necessitano di modifiche strutturali a seguito delle variazioni apportate alla viabilità degli assi coinvolti.

IL RESIDENTE COMM. VI

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/6/13 ore 14 09
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

177

EMENDAMENTO

alla proposta di deliberazione:

"Approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste".

Si propone di modificare gli elaborati VP e VPc, come segue:

Indicazione di "Intersezione da ristrutturare" presso il nodo tra via Frausin, via dell'Istria e via Veronese.

Tale modifica trova motivazione nelle variazioni alla viabilità previste dal Piano per gli assi interessati.

Il Presidente Comm. VI

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/6/13 ore 14
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

178

EMENDAMENTO

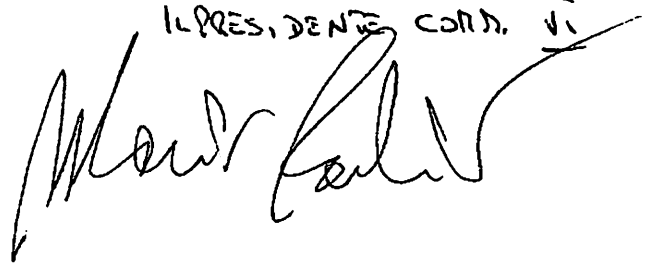
alla proposta di deliberazione:

"Approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste".

Per maggior chiarezza, si propone di modificare gli elaborati VP e VPc, come segue:

in luogo della dicitura "Viabilità integrativa di proprietà di altri enti", inserire la dicitura "Viabilità indicativa di proprietà di altri enti".

IL PRESIDENTE CONS. VI



COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/6/13 ore 14^09
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

181

EMENDAMENTO

alla proposta di deliberazione:

"Approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste".

Si propone di modificare gli elaborati VP e VPc come segue:

Rimuovere l'indicazione di "Viabilità locale in presenza di corsie riservate al TPL" in Piazza Oberdan nel tratto adiacente l'attuale capolinea delle linee 42 e 44.

Un tanto al fine di eliminare la previsione della possibilità di svolta da via Carducci in Piazza Oberdan per i mezzi privati ed agevolare quindi le manovre dei mezzi del TPL.

IL PRESIDENTE CONS. VI

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/6/13 ore 14
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

182

EMENDAMENTO

alla proposta di deliberazione:

"Approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste".

Si propone di modificare gli elaborati VP e VPc, come segue:

Rimuovere l'indicazione di senso unico di marcia in via Roma, nel tratto riservato al TPL, tra via Mazzini e Piazza della Borsa.

Un tanto al fine di consentire un eventuale doppio senso di marcia dei mezzi del TPL nel tratto in questione.

IL PRESIDENTE CONS. VI.

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/6/13 ore 14
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

183

EMENDAMENTO

alla proposta di deliberazione:

"Approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste".

Si propone di modificare gli elaborati VP e VPc come segue:

sostituire l'indicazione di "Semaforo esistente" con l'indicazione di "Intersezione da ristrutturare" presso il nodo di Largo Piave.

Un tanto a causa della necessaria riorganizzazione dell'intersezione di Largo Piave.

IL PRESIDENTE COMM. VI

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/6/13 ore 14 07
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

185

EMENDAMENTO
alla proposta di deliberazione:
"Approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste".

Si propone di modificare gli elaborati VP e VPc, a livello puramente grafico e per maggiore chiarezza espositiva, come segue:

Inserimento delle frecce direzionali nei tratti della viabilità principale compresi tra Piazza Vico e Piazza Sansovino.

IL PRESIDENTE COMM. VI

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/6/13 ore 14^02
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

187

EMENDAMENTO

alla proposta di deliberazione:

"Approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste".

Considerate le modifiche alla viabilità proposte ed i flussi di traffico coinvolti, si propone di inserire negli elaborati VP e VPc l'indicazione di un nuovo impianto semaforico negli incroci specificati:

Intersezione tra via Foscolo e via Parini,
intersezione tra via Pietà e via Gatteri.

IL PRESIDENTE CONS. VI

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE 02
Ricevuto il 19/6/13 ore 14
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

GRUPPO CONSILIARE/SVETNIŠKA SKUPINA
Federazione della sinistra – Zveza levice

151

Emendamento 8

Oggetto: Delibera »Piano del Traffico Urbano del Comune di Trieste – Approvazione«

Modificare gli elaborati VP VPc (e gli altri se neccessario) in questo modo:

Inserire tra le »Intersezioni da ristrutturare« anche le seguenti:

- via D'Alviano/via Svevo;
- viale Campi elisi/GVT/via della Rampa;
- piazzale Cagni/via Caboto/strada Vecchia dell'Istria/via Flavia;
- p.zza Foraggi;
- piazzale Valmaura

Il consigliere comunale
Iztok Furlanič

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/6/2013 ore 11
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

180

EMENDAMENTO

alla proposta di deliberazione:

"Approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste".

Si propone di modificare l'elaborato ST, per completezza d'esposizione, come segue:

aggiungere l'indicazione "Parcheggio in impianto" in corrispondenza del Centro Commerciale "Il Giulia".

IL PRESIDENTE CONS. VI

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/6/13 ore 14 01
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

184

EMENDAMENTO
alla proposta di deliberazione:
"Approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste".

Si propone di modificare l'elaborato RT, paragrafo 6.3.2: Asse Viale D'Annunzio - piazza Goldoni, come segue:

sostituire le parole:

"Il Piano prevede la realizzazione di una corsia riservata centrale con direzione via Carducci, analogamente a quanto previsto in via Giulia."

con le parole:

"Il Piano prevede la realizzazione di una corsia riservata con direzione via Carducci."

IL PRESIDENTE CONS. VI

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/06/13 ore 14 01
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

186

EMENDAMENTO
alla proposta di deliberazione:
"Approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste".

Si propone di modificare l'elaborato RT al paragrafo 4 come segue:

a valle della frase "Matrice Origine/Destinazione della città di Trieste che evidenzia gli spostamenti tra le diverse zone della città in base all'orario, alla motivazione e al mezzo utilizzato;"

inserire per maggior chiarezza la frase:

"Tale matrice è stata aggiornata con i rilievi di flusso di traffico attuali".

IL PRESIDENTE Comm. VI

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/6/13 alle 14[07]
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

MOVIMENTO 5 STELLE TRIESTE

3

Proposta di emendamento n.

Oggetto: Proposta di deliberazione "Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste - Approvazione."

Si propone di sostituire le parole *"(anche di tipo ecologico)"* alle pagine 52 e 54 della Relazione Tecnica (RT) con le parole *"a propulsione elettrica o a gas naturale compresso"*.

Trieste, 18 giugno 2013

Stefano Patuanelli

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE
Ricevuto il 18.6.13 ore 9.39
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

LISTA CIVICA TRIESTE 5 STELLE
beppegrillo.it

MOVIMENTO 5 STELLE TRIESTE

4

Proposta di emendamento n.

Oggetto: Proposta di deliberazione "Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste - Approvazione."

Si propone di aggiungere al passaggio al centro di pag. 5 della Relazione Tecnica (RT) che inizia con *"Il secondo livello di progettazione..."* e termina con *"... dell'intero centro abitato,"*, il seguente testo:

> *"o atti ad affrontare tematiche specifiche sull'intero ambito territoriale".*

Trieste, 18 giugno 2013

Stefano Patuanelli

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE
Ricevuto il 18.6.13 ore 9.39
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

LISTA CIVICA TRIESTE 5 STELLE
beppegrillo.it

MOVIMENTO 5 STELLE TRIESTE

5

Proposta di emendamento n.

Oggetto: Proposta di deliberazione "Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste - Approvazione."

Si propone di eliminare i ringraziamenti alla pagina 71 della Relazione Tecnica.

Trieste, 18 giugno 2013

Stefano Patuanelli

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE
Ricevuto il 18.6.13 ore 9.39
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

LISTA CIVICA TRIESTE 5 STELLE
beppegrillo.it

298

Comune di Trieste
Gruppo Consiliare
Il Popolo della Libertà

Emendamento alla proposta di delibera avente per oggetto:
"Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste - Approvazione".

EMENDAMENTO 48

A pagina 60, punto 6.4.2, dell'allegato 01 (Relazione Tecnica) dopo la parola "Piazza della Libertà" aggiungere la seguente frase:
"Via Fabio Severo"

Modificare di conseguenza tutti gli allegati interessati da tale previsione.

Trieste, 18 giugno 2013

Everest Bertoli
Capogruppo PdL

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 18/6/13 ore 15^00
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

302

Comune di Trieste
Gruppo Consiliare
Il Popolo della Libertà

Emendamento alla proposta di delibera avente per oggetto:
"Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste - Approvazione".

EMENDAMENTO 52

A pagina 60, punto 6.4.2, dell'allegato 01 (Relazione Tecnica) dopo la parola "Piazza della Libertà" aggiungere la seguente frase:
"Via Flavia"

Modificare di conseguenza tutti gli allegati interessati da tale previsione.

Trieste, 18 giugno 2013

Everest Bertoli
Capogruppo PdL

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 18/6/2013 ore 15^00
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

308

Comune di Trieste
Gruppo Consiliare
Il Popolo della Libertà

Emendamento alla proposta di delibera avente per oggetto:
"Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste - Approvazione".

EMENDAMENTO 63

A pagina 60, punto 6.4.2, dell'allegato 01 (Relazione Tecnica) dopo le parole "anche in termini di inquinamento" sopprimere le seguenti parole:
"(tra Piazza Goldoni e Via Battisti)"

Modificare di conseguenza tutti gli allegati interessati da tale previsione.

Trieste, 18 giugno 2013

Everest Bertoli
Capogruppo PdL

COMUNE DI TRIESTE
AREA SERVIZI DI SEGRETERIA GENERALE
Ricevuto il 19/06/13 ore 13°°
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

comune di trieste
consiglio comunale

24/06/13
13^35

Proposta di subemendamento a emendamento ~~[redacted]~~ 6

Aggiungere il seguente periodo:

"Si decide altresì che, negli elaborati RT e TPLP, si elimino i riferimenti alla "nuova linea"

Pietro Faraguna

Ai sensi dell'art. 49 del Dlgs 267/2000 si esprime parere favorevole di regolarità tecnica.

Trieste 24/06/2013

comune di trieste
consiglio comunale

SUB EMENDAMENTO
ALL'EMENDAMENTO n° 6

SI PROPONE DI STRALCIARE
IL PUNTO 2

Ai sensi dell'art. 49 del Dlgs 267/2000
si esprime parere favorevole di
regolarità tecnica.
Trieste 24/06/2013

18.23 24/06/2013

MOVIMENTO 5 STELLE TRIESTE

6

Proposta di emendamento n.

Oggetto: Proposta di deliberazione "Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste - Approvazione."

Premesso:

- che il piano in analisi prevede la creazione di una ZTL ad elevata valenza pedonale in Corso Italia;
- che, con la chiusura totale o parziale di Via Mazzini, Corso Italia diventa arteria fondamentale del TPL;
- che il Piano prevede una strozzatura al regolare flusso dei mezzi del TPL in via Canal Piccolo, causata dalla previsione del doppio senso di marcia, che sarà gestita attraverso un impianto semaforico a senso unico alternato;
- che le line in salita da Riva del Mandracchio e Riva III novembre in direzione Piazza Goldoni risultano essere solo tre (linea 23, linea 24, linea 30).
- che la linea 23, proveniente dalla Stazione Centrale e diretta agli stabilimenti della Wartsila - Grandi Motori Trieste (GMT) potrebbe svolgere la sua funzione di collegamento percorrendo direttamente Via Ghega da Piazza Libertà per proseguire in Via Carducci riprendendo quindi da Largo Barriera il percorso originale;
- che la linea 24, proveniente dalla zona San Giusto/Via San Michele, potrebbe rientrare prima di Via Canal Piccolo in Via del Mercato Vecchio per procedere in Piazza dello Scuero Vecchio in direzione Via Pozzo del Mare/Via del Teatro Romano riprendendo poi in Via San Spiridione/Via Filzi il percorso originario;
- che la linea 30, proveniente dalla zona di San Vito, nel Piano in analisi svolta a destra in Via Canal Piccolo per attraversare il centro in direzione Stazione Centrale, mentre potrebbe effettuare il percorso più breve procedendo su Riva III novembre/Corso Cavuor.

Accertato:

- che le modifiche proposte consentono un risparmio chilometrico relativo al TPL;

LISTA CIVICA TRIESTE 5 STELLE beppegrillo.it

- che la proposta consente di non semaforizzare il senso unico alternato in Via Canal Piccolo con risparmio di costi e razionalizzazione dei percosri;
- che l'elaborato TPLp risulta comunque indicativo e attuabile attraverso l'accordo dell'Ente cui compete il TPL (Provincia di Trieste) e il concessionario del servizio (attualmente Trieste Trasporti S.p.A.).

Si propone

- di modificare i percorsi delle linee di TPL nn. 23, 24 e 30 come in premessa nell'elaborato TPLp e in tutti gli altri elaborati necessari;
- di trasformare in zona pedonale Via Mazzini da Via Roma a Riva III novembre.

Trieste, 18 giugno 2013

Stefano Patuanelli

COMUNE DI TRIESTE
AREA ORGANIZZAZIONE
Ricevuto il 18.6.13 ore 9.39
L'IMPIEGATO RESPONSABILE

LISTA CIVICA TRIESTE 5 STELLE
beppegrillo.it

SEGRETERIA GENERALE
Attività Organi Istituzionali

ALLEGATO "A"

al verbale della deliberazione n. 27/2013
(n. d'ordine 78)

PROPOSTA DELIBERATIVA AD OGGETTO:

"Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste – Approvazione"

OSSERVAZIONI ACCOLTE

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
3	Sono proprietario di un immobile situato all'angolo di via Malcolca con via Sorgente, attualmente è diviso in 3 vani di cui uno al civico 7 di via Sorgente è affittato ad un officina di riparazione scooter e moto, come si dovranno comportare quando farete la via Sorgente pedonale? Ho intenzione di dedicare un vano attiguo in via Sorgente a garage per moto, sarà possibile il transito ai veicoli di queste attività? Saluti, grazie	possibilità di transito nelle vie pedonali per i veicoli recantisi in officine (via Sorgente)	SI	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già previsti dalla normativa vigente: l'accessibilità ai veicoli diretti a proprietà laterali è garantita anche nelle aree pedonali	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	
8	Sono un residente nel centro storico della città, proprio ai confini del borgo giuseppino (salita del montanelli per la precisione). in merito al nuovo piano generale del traffico urbano e in particolare in tema di sosta, pur apprezzando lo sforzo teso a favorire la sosta dei residenti nell'area più centrale della città, mi chiedo se non sia possibile, come già avviene in altri comuni anche della regione (vedi grado) prevedere per i residenti, oltre che il piano di sconti in previsione (tra l'altro da estendere anche alle aree gestite da soggetti terzi), anche degli abbonamenti annuali/mensili per la sosta nelle zone a pagamento (o in aree dedicate) e anche in questo caso estendendo il beneficio anche alle aree gestite da soggetti terzi come ttp o altri. saluti	—	—	—	—		
8		A) possibilità di prevedere per residenti del centro storico abbonamenti annuali/mensili per sosta in zone a pagamento nell'area più centrale della città	SI	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto già recepita negli elaborati di Piano a seguito delle osservazioni accolte in sede di VAS. Il piano prevede l'introduzione di un abbonamento ad un canone annuale di euro 360 che consente la sosta su tutte le aree a pagamento gestite da AMT nell'ambito dell'area tratteggiata evidenziata nella tavola ST	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	
10	Sul Piccolo ho letto qualche informazione sulle tariffe agevolate per residenti, ma non sono riuscito a ritrovare le stesse informazioni nei documenti su internet. Sempre in tema parcheggi non sono elencati i parcheggi lunga sosta dove poter dimenticare la propria autovettura con tariffe ragionevoli ovvero meno di 60 €/mese buon lavoro Bruno Spanghero	—	—	—	—		
10		A) nei documenti mancano informazioni sulle tariffe agevolate per residenti	SI	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	
19	piste ciclabili più possibile, per abbattere l' inquinamento e migliorare la salute pubblica. Passerella sul Canale indispensabile!!	—	—	—	—		
19		A) estendere le piste ciclabili	SI	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	
30	Ecco allora le loro proteste quando sono in mezzo la pista ciclopedonale e vengono sfiorati da due bici che sfrecciano da opposte direzioni ai loro lati, magari a 20 km/h. Spesso sono anziani, se si suona con il campanello è ancora peggio perchè per voltarsi a guardare si spostano di lato e se il lato è quello da cui sta arrivando la bicicletta sono guai! Inoltre chi va in bicicletta è obbligato dal codice ad usare la pista ciclabile, anche se nel caso delle Rive resta il dubbio sulla sussistenza di tale obbligo, mancando la delimitazione a terra, e mancando una chiara pronuncia delle Autorità di polizia locale in merito. Visto il traffico di Tir presente sulle Rive è peraltro impensabile per l'estrema pericolosità ed intralcio al traffico stesso fare circolare chi vuole pedalare veloce per le corsie normali. Sempre di biciclette si tratta e quindi vanno più lente degli altri veicoli creando ostruzione al traffico. Quindi il mio appello è di trasformare l'esistente pista ciclopedonale mista in pista ciclopedonale divisa tramite apposita segnaletica orizzontale in modo da ridurre la possibilità di gravi incidenti con i pedoni, ed essere	—	—	—	—		
30		B) trasformare esistente pista ciclopedonale mista lungo le Rive in pista ciclopedonale divisa tramite apposita segnaletica orizzontale	SI	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano (tavole MC e MCc)	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	
39	Buongiorno, volevo chiedere informazioni in merito al nuovo PGTU dove non trovo riscontro per l'applicazione del comma 8 art. 7 del nuovo codice della strada che cito testualmente : "Qualora il comune assuma l'esercizio diretto del parcheggio con custodia o lo dia in concessione ovvero disponga l'installazione dei dispositivi di controllo di durata della sosta di cui al comma 1, lettera f), su parte della stessa area o su altra parte nelle immediate vicinanze, deve riservare una adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta. Tale obbligo non sussiste per le zone definite a norma dell'art. 3 "area pedonale" e "zona a traffico limitato", nonché per quelle definite "A" dall'art. 2 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 97 del 16 aprile 1968, e in altre zone di particolare rilevanza urbanistica, opportunamente individuate e delimitate dalla giunta nelle quali sussistano esigenze e condizioni particolari di traffico. "	manca riscontro per applicazione comma 8 art. 7 Nuovo Codice della Strada (non sono presenti stalli gratuiti nel centro cittadino)	SI	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano: Il Codice della Strada prevede che l'obbligo di riservare una adeguata area destinata a parcheggio libero non sussiste per le zone "definite A dall'art. 2 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 97 del 16 aprile 1968, e in altre zone di particolare rilevanza urbanistica, opportunamente individuate e delimitate dalla giunta nelle quali sussistano esigenze e condizioni particolari di traffico"	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	
41		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 126A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 139A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 149A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 159A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 176A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
44	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicata nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività/comodità' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	—	—	—	—		
44		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 126A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 139A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 149A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 159A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 176A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
45	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicata nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività/comodità' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	—	—	—	—		

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
46		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
48	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--	--	
46		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
47	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--	--	
47		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
48	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--	--	
48		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
49	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--	--	

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
49		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 64A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 108A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 164A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 198A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 226A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
50	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
60		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 64A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 164A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 198A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 226A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
61	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
61		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 64A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 164A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 198A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 226A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
62	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
62		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 64A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 164A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 198A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 226A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
63	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunta
63		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 60A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 86A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
64	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
64		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 60A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 86A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
65	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
65		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 60A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 86A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
66	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
66		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 60A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 86A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
67	credo che una città che vuole guardare al futuro debba prevedere già oggi, nel piano del traffico, una mobilità sostenibile al 100%, invitando i propri cittadini a sostituire i veicoli privati a motore con spostamenti pedonali, uso di biciclette e mezzi pubblici. per questo propongo di chiudere una porzione consistente del centro cittadino ai veicoli privati motorizzati, a 2 e 4 ruote, a prevedere il limite del 30 km/h all'interno dei centri abitati, nonché di prevedere lungo tutto il territorio comunale le piste ciclabili, se non in sede propria almeno prevedendo una porzione di marciapiede quale pista ciclabile, delimitato da segnaletica orizzontale, come si vede già da 10/15 anni nelle città di mezza Europa	--	--	--	--		
69	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) CICLABILITA' - BICICLETTE Con i saliscendi che ha Trieste, in bicicletta si va volentieri nelle zone pianeggianti e con saliscendi più dolci ... perciò per favorire gli spostamenti con un mezzo economico, antitrisi ed ecologico come la bici, bisognerebbe prevedere delle piste ciclabili o opportuna segnalazione e opportune precauzioni in tutte queste zone di Trieste. Se fatto in strade sicure è anche un mezzo che tiene in salute: può compensare da solo quel bisogno di movimento che in città viene a mancare. Servirebbe abilitare la piena ciclabilità per tutto il Borgo Teresiano, tutte le rive fino alla piscina bianchi, tutto viale xx settembre, tutta via cesare Battisti, via giulia, rotonda del boscetto e viale raffaele sanzio. Pista ciclabile in via carducci	--	--	--	--		
69		B) piena ciclabilità (pista con opportuna segnaletica) per tutte le Rive fino piscina Bianchi	SI	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
60	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicata nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	—	—	—	—	—	
60		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 60A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 62A, 61B, 62B, 63A, 64A, 66A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 136A, 140A, 141A, 143A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
61	Cari soci ed amici, il Comune di Trieste ha deliberato il nuovo Piano Generale del Traffico (PGTU) uno strumento urbanistico importante che getta le basi dei futuri cambiamenti della mobilità nella nostra città. PER QUANTO RIGUARDA LA CICLABILITA' ci sono alcuni aspetti positivi ma pure alcuni nodi critici, primo fra tutti la mancata previsione di un collegamento in sede propria veloce comodo e sicuro tra le Rive e San Giovanni. Lungo quest'asse infatti il Piano prevede che i ciclisti condividano un percorso promiscuo con i pedoni (cioè com'è adesso il marciapiede ciclopedonale delle Rive o il Viale XX Settembre). Come Ulisse-FIAB riteniamo che, per favorire realmente l'uso della bicicletta come mezzo di spostamento in città, sia fondamentale poter garantire ai ciclisti di pedalare in sicurezza e senza entrare in conflitto con pedoni e auto. Per questo vogliamo insistere con il Comune sulla necessità di avere una ciclabile in sede propria lungo le vie Mazzini e Battisti.	—	—	—	—	—	
61		B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 60A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 62A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 136A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
62	Cari soci ed amici, il Comune di Trieste ha deliberato il nuovo Piano Generale del Traffico (PGTU) uno strumento urbanistico importante che getta le basi dei futuri cambiamenti della mobilità nella nostra città. PER QUANTO RIGUARDA LA CICLABILITA' ci sono alcuni aspetti positivi ma pure alcuni nodi critici, primo fra tutti la mancata previsione di un collegamento in sede propria veloce comodo e sicuro tra le Rive e San Giovanni. Lungo quest'asse infatti il Piano prevede che i ciclisti condividano un percorso promiscuo con i pedoni (cioè com'è adesso il marciapiede ciclopedonale delle Rive o il Viale XX Settembre). Come Ulisse-FIAB riteniamo che, per favorire realmente l'uso della bicicletta come mezzo di spostamento in città, sia fondamentale poter garantire ai ciclisti di pedalare in sicurezza e senza entrare in conflitto con pedoni e auto. Per questo vogliamo insistere con il Comune sulla necessità di avere una ciclabile in sede propria lungo le vie Mazzini e Battisti.	—	—	—	—	—	
62		B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 60A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 62A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 136A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
63	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicata nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	—	—	—	—	—	
63		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 60A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 136A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
64	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
64		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 60A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
65	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
65		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 60A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
66	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
66		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 60A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
67	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
67		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 60A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
68	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
68		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accogibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 184A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
69	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
69		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accogibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 184A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
70	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
70		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accogibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 184A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
71	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
71		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accogibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 184A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
74	Osservazioni al nuovo Piano Generale del Traffico Urbano In merito al nuovo PGTU adottato dalla giunta in data 16/7/12 per quanto riguarda la ciclabilità, pur apprezzando i molti aspetti positivi del piano che gettano le basi per un futuro cambiamento della mobilità cittadina, segnaliamo che vi sono ancora dei punti deboli per i quali vorremmo proporre le seguenti modifiche : - PI-GRECO: ASSE CICLABILE RIVE – S. GIOVANNI. Chiediamo di individuare un percorso bidirezionale in corsia riservata che sfrutti la pedonalizzazione della Via Mazzini e la ristrutturazione della Via Battisti, nel tratto che va dai Portici di Chiozza fino all'altezza del Giardino Pubblico, per poi ritornare su Viale XX Settembre come previsto dall'attuale PGTU. Ciò a vantaggio della sicurezza, della diminuzione di conflittualità bici-pedone, (come attualmente avviene lungo i tratti ad alta frequentazione pedonale in zona Ponte Rosso e Viale XX Settembre) e di una maggiore fruibilità dei percorsi. - Affrontare e risolvere il nodo critico dell'attraversamento ciclabile bidirezionale di via Carducci, nel tratto che va dai Portici di Chiozza, al Passo Fausto Pecorari ed	--	--	--	--		

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
74		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in corsia riservata lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 126A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 164A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 198A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 208A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 218A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
74		D) percorso ciclabile Stazione-Roiano-Barcola-Miramare: bidirezionalità, continuità e quanto più possibile in sede propria	SI	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	
75	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
76		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 126A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 164A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 198A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 208A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 218A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
76	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
76		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 126A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 164A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 198A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 208A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 218A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
77	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
77		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 126A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 164A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 198A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 208A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 218A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
78	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
78		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 66A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 166A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
79	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	—	—	—	—		
79		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 166A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
80	per favorire ulteriormente l'uso urbano della bicicletta garantendo in modo più efficiente sicurezza agli utenti ed attrattività ai percorsi ciclabili, che devono essere quanto più possibile in sede propria e continui, propongo - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	—	—	—	—		
80		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 166A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
81	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	—	—	—	—		
81		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 166A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
82	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	—	—	—	—		
82		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 166A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
83	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
93		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 126A, 129A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 164A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
84	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
84		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 126A, 129A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 164A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
85	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
85		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 126A, 129A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 164A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
87	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
87		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 126A, 129A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 164A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
88	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
88		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 46A, 48A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 89A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
89	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicata nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
89		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 89A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 109A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
90	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicata nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
90		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 89A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 109A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
91	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicata nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
91		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 89A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 109A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
92	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicata nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
92	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicata nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 236A, 238A, 239A, 240A, 241A, 243A, 259A, 260A
93	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicata nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
93		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 236A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
94	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicata nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
94		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 236A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
95	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicata nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
95		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 236A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
96	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicata nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
96		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 48A, 48A, 47A, 48A, 48A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
97	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
97		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 48A, 48A, 47A, 48A, 48A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
98	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
98		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 48A, 48A, 47A, 48A, 48A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
99	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
99		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 48A, 48A, 47A, 48A, 48A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
100	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
100		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 48A, 48A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 178A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 236A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
101	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
101		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 48A, 48A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 178A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 236A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
102	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
102		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 48A, 48A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 178A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 236A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
103	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
103		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 48A, 48A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 178A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 236A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
104	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
104		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 48A, 48A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
105	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
105		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
106	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
106		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
107	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
107		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
108	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
108		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
109	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
109		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 60A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 112A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
110	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
110		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 60A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 112A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
111	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
111		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 60A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
112	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
112		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 60A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
113	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
113		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 133A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 148A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 236A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
114	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tre le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
114		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 148A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 236A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
115	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
116		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 148A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 236A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
117	Manca un collegamento in sede propria veloce comodo e sicuro tra le Rive e San Giovanni. Lungo quest'asse infatti il Piano prevede che i ciclisti condividano un percorso promiscuo con i pedoni (cioè com'è adesso il marciapiede ciclopedonale delle Rive o il Viale XX Settembre). Per favorire realmente l'uso della bicicletta come mezzo di spostamento in città, è fondamentale poter garantire ai ciclisti di pedalare in sicurezza e senza entrare in conflitto con pedoni e auto. Per questo ritengo che sia necessario avere una ciclabile in sede propria lungo le via Mazzini e Battisti	–	–	–	–		
117		B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117D, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 148A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 236A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
117		C) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	NO	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto	RESPINTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	32A, 41B, 44B, 45B, 46B, 47B, 48B, 49B, 50B, 51B, 52B, 53B, 54B, 55B, 56B, 59C, 60B, 61C, 62C, 63B, 64B, 65B, 66B, 67B, 68B, 69B, 70B, 71B, 74B, 75B, 76B, 77B, 78B, 79B, 80B, 81B, 82B, 83B, 84B, 85B, 97B, 88B, 89B, 90B, 91B, 92B, 93B, 94B, 95B, 96B, 97B, 98B, 99B, 100B, 101B, 102B, 103B, 104B, 105B, 106B, 107B, 108B, 109B, 110B, 111B, 112B, 113B, 114B, 115B, 117C, 118B, 119B, 121B, 122B, 123B, 125B, 126B, 127B, 128B, 129B, 130B, 131B, 132B, 133B, 134B, 135B, 136B, 137B, 138B, 140B, 141B, 142B, 143B, 144B, 145B, 146B, 147B, 148B, 150B, 151B, 152B, 153B, 154B, 155B, 156B, 157B, 158B, 159B, 160B, 161B, 162B, 164B, 165B, 167B, 168B, 169B, 170B, 171B, 172B, 173A, 174B, 175B, 179B, 180B, 181B, 182B, 183B, 184B, 185B, 186B, 187B, 188B, 189B, 191B, 193B, 194B, 195B, 196B, 197B, 199B, 200B, 201B, 202B, 203B, 204B, 205B, 206B, 207B, 209B, 210B, 211B, 212B, 213B, 214B, 215B, 216B, 219B, 220B, 222B, 223B, 224B, 225B, 226B, 229B, 230B, 231C, 232B, 233B, 234B, 236B, 238B, 239B, 240B, 241B, 242B, 259B, 260B
118	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
118		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 48A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
119	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
119		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 48A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
120	propongo la pedonalizzazione della via Manzoni, in prosecuzione del tratto sul quale già è prevista pedonalizzazione e, almeno, sino alla confluenza con la via Pascoli in subordine, propongo che la via Manzoni, nel tratto indicato, divenga ZTL. Si consideri che - la zona è particolarmente tranquilla, ad altissimo tasso di concentrazione abitativa (molto caratterizzata dal punto di vista etnico), senza alcuno spazione verde, priva di luoghi di socializzazione alternativi a quello rappresentato da piazza Garibaldi - la via Manzoni si sviluppa perlatmente lungo un polo scolastico relativamente importante, che trarrebbe beneficio da un maggior isolamento dal traffico - la via Pascoli è piuttosto congestionata anche per afflusso, su incrocio pericoloso, di veicoli da via Manzoni propongo inoltre che venga istituito un percorso pedonale privilegiato di connessione tra l'area verde di villa Engelmann e piazza Garibaldi	–	–	–	–		
120		C) istituzione di un percorso pedonale privilegiato di connessione tra area verde di villa Engelmann e p.zza Garibaldi	SI	L'osservazione è accoglibile e implica la modifica dei relativi elaborati per inserire il tratteggio richiesto	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	
121	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
131		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 48A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
122	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
122		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 48A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
123	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
123		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 116A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
124	Con sorpresa scopro dalla mappa pubblicata, che la parte bassa di via della Madonna del Mare, che sulle prime vostre comunicazioni era segnalata come pedonale, rimane completamente aperta al traffico. Pare che alcuni gestori di esercizi commerciali presenti in zona si contrari alla chiusura, si siano mobilitati per revocarla...con successo evidentemente. Rilevo invece che i gestori degli esercizi commerciali direttamente interessati, ovvero presenti nella parte bassa di via Madonna del Mare, sono assolutamente favorevoli alla pedonalizzazione, non potrebbe essere altrimenti: due ristorantini, un bar libreria e due negozi di abbigliamento non potrebbero che giovare di una zona a mobilità esclusivamente pedonale. Faccio notare che: 1) il rione non è frequentato solo da commercianti o automobilisti, ma anche da pedoni, anziani, bambini, studenti, turisti, ciclisti, genitori con bimbi in carrozzella, disabili, cani, etc. 2) che da parte della nuova maggioranza, che in molti abbiamo votato fiduciosi in un cambiamento di metodo e merito, ci si aspetta un'assunzione di responsabilità	--	--	--	--		
124	3) La strada in oggetto non ha praticamente marciapiede: su di un lato si limita a un cordolo impercorribile e fuori da ogni standard di sicurezza, dall'altro raggiunge forse i 50 centimetri. Quando l'autobus curva invade completamente il marciapiede in modo assai pericoloso. Spesso i pedoni sono costretti a fermarsi, cambiare lato o scendere, soprattutto le carrozzelle dei bambini per non parlare di quelle dei disabili. È realmente pericoloso, non aspettarsi l'incidente per intervenire. 4) Sulla mappa "Interventi per la mobilità ciclabile" noto che il medesimo tratto di strada è segnalato come "Itinerario pista ciclabile" oppure forse "Itinerario ciclabile promiscuo" (non è proprio chiaro causa lunghezza del tratteggio) cosa significa? Temo non significhi nulla. Suppongo che tutto rimanga così come già è: marciapiedi larghi 20 centimetri fisicamente impercorribili: pedoni, carrozzelle, anziani in uscita dalla casa di riposo, bimbi, studenti delle vicine scuole e biblioteca, disabili, turisti in cerca della basilica paleocristiana "fantasma", autobus, automobili, furgoni, biciclette e	--	--	--	--		
124		B) elaborato MC: tratto di strada segnalato come "Itinerario pista ciclabile" oppure forse "Itinerario ciclabile promiscuo" (non chiaro causa lunghezza tratteggio)	SI	L'osservazione è accoglibile e implica la modifica del tratteggio richiesta nei relativi elaborati	ACCOLTA	APPROVATA	
125	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
125		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 116A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
126	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
126		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 116A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
127	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
127		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
128	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
128		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
129	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
129		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
130	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
130		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
131	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
131		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 66A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 116A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 136A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 156A, 158A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 166A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 236A, 238A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
132	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
132		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 66A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 116A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 136A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 156A, 158A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 166A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 236A, 238A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
133	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
133		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 66A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 116A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 136A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 156A, 158A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 166A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 236A, 238A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
134	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
134		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 66A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 116A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 136A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 156A, 158A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 166A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 236A, 238A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
135	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
136		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 102A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 112A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 122A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 146A, 146A, 147A, 148A, 150A, 161A, 152A, 153A, 154A, 155A, 166A, 157A, 162A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 162A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 189A, 189A, 191A, 193A, 194A, 196A, 194A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 206A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 212A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 234A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 232A, 234A, 236A, 239A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
136	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	—	—	—	—		
136		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 102A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 112A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 122A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 146A, 146A, 147A, 148A, 150A, 161A, 152A, 153A, 154A, 155A, 166A, 157A, 162A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 162A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 189A, 189A, 191A, 193A, 194A, 196A, 194A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 206A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 212A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 234A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 236A, 239A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
137	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	—	—	—	—		
137		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 102A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 112A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 122A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 146A, 146A, 147A, 148A, 150A, 161A, 152A, 153A, 154A, 155A, 166A, 157A, 162A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 162A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 189A, 189A, 191A, 193A, 194A, 196A, 194A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 206A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 212A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 234A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 236A, 239A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
138	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	—	—	—	—		
138		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 102A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 112A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 122A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 146A, 146A, 147A, 148A, 150A, 161A, 152A, 153A, 154A, 155A, 166A, 157A, 162A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 162A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 189A, 189A, 191A, 193A, 194A, 196A, 194A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 206A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 212A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 234A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 236A, 239A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
139	Buon giorno spero che si possa ampliare di molto le piste ciclabili a Trieste, come hanno fatto in pochi anni a Capodistria. Dal mio punto di vista si potrebbe collegare anche la periferia, magari tramite passaggio S.Andrea al centro citta' e fare qualche posteggio per bici. Grazie un ciclista speranzoso	—	—	—	—		
139		B) collegare periferia e centro città (magari tramite passaggio S.Andrea)	SI	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	
140	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	—	—	—	—		

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
140		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 116A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 196A, 194A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 204A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 216A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
141	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
141		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 116A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 196A, 194A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 204A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 216A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
142	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
142		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 116A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 196A, 194A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 204A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 216A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
143	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
143		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 116A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 196A, 194A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 204A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 216A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
144	Il lavoro fatto ha molti aspetti positivi ma tratta le cose in modo parziale e frammentato, è necessario quindi trovare ulteriori soluzioni per non rendere la convivenza tra pedoni e ciclisti ancora più difficile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
144		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 116A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 196A, 194A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 204A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 216A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
145	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–	–	
145		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accogibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 48A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 164A, 155A, 166A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 191A, 192A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 236A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
146	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–	–	
146		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accogibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 48A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 164A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 191A, 192A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 236A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
147	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–	–	
147		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accogibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 164A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 191A, 192A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 236A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
148	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–	–	
149		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accogibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 164A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 191A, 192A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 236A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
150	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–	–	

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
150		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accogibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 99A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 139A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
151	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicata nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né questi di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
151		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accogibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 99A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 139A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
152	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicata nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né questi di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
152		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accogibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 99A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 139A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
153	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicata nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né questi di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
153		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accogibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 99A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 139A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
154	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicata nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né questi di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
154		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 129A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 179A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
155	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
156		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 129A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 179A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
156	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
157		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 129A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 179A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
157	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
158		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 129A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 179A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
159	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
158		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 89A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 99A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
159	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
159		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 99A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
160	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
160		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 99A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
161	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
161		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 99A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
162	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
162		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20.6.13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 69A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 79A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 98A, 99A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 179A, 178A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 226A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
164	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	—	—	—	—		
164		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20.6.13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 79A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 98A, 99A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 179A, 178A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 226A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
165	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	—	—	—	—		
165		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20.6.13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 79A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 98A, 99A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 179A, 178A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 226A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
166	Relazione sintetica 1) Togliere "Piano partecipato" 2) Correggere dove si dice che la via Timeus è in salita o sostituire con il nome corretto della via (Crispi?...) 3) Accennare a dove le Zone 30 potrebbero essere successivamente realizzate 4) Le matrici Origine/Destinazione a quando risalgono? 5) Invertire il senso di marcia della via Pindemonte fino via Rossetti per scaricare via Giulia/viale XX Settembre 6) Viale XX Settembre: sia zona 30, con parcheggio veicoli e di riferimento per la viabilità ciclabile 7) Il termine "Circolazione dei pedoni" svilisce la persona, ricorda che questo piano è sovraordinato ad altri, di conseguenza il PRG rischia di scadere nell'ingegneria del traffico. Si cambia mezzo protassico (dall'auto alla bici) e per di più per imposizione e non per scelta: vantaggio relativo e discutibile. Va di più a piedi chi scende da un bus o da un automobile che un ciclista, e la città di questo ha bisogno. 8) Con questo piano non si parla mai di flussi di veicoli ecc ma di ricadute sul commercio, la residenza ecc. non era meglio un approccio maggiormente interdisciplinare?	—	—	—	—		
166		B) RS: correggere dove si dice che v.Timeus è in salita o sostituire con nome corretto via (Crispi?...)	SI	L'osservazione è accoglibile e implica la modifica dell'elaborato relativo sostituendo "vie molto strette e con la presenza di salite" con "vie molto strette e con la presenza di salite"	ACCOLTA	CC 72 dd. 20.6.13 APPROVATA	
166		D) RS: matrici Origine/Destinazione a quando risalgono?	SI	L'osservazione è accoglibile e implica la specificazione nella Relazione Tecnica (elaborato RT) dell'orizzonte temporale di riferimento dei dati. Al capitolo 4.2 della Relazione Tecnica si aggiunge la frase "effettuate nel 2002" dopo la frase "da apposite indagini a domicilio"	ACCOLTA	CC 72 dd. 20.6.13 APPROVATA	
167	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	—	—	—	—		
167		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20.6.13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 79A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 98A, 99A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 179A, 178A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 226A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
168	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–	–	
168	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 48A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
169	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–	–	
169		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 48A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
170	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–	–	
170	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 48A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
171	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–	–	
171		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 48A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
172	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–	–	

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
172		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 163A, 164A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
174	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--	--	
174		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 163A, 164A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
178	Caro Sindaco, aggiungo la mia firma a questa osservazione dell' Associazione cicloturisti e ciclisti urbani Utsse - Federazione Italiana Amici della Bicicletta, che sicuramente ti e' gia' arrivata in piu' copie, perche' uso spesso venire in citta' da S.Giovanni in bicicletta e l'attuale percorso misto ciclopedonabile non e' il massimo, ne' per noi, ne' per i pedoni. Cordialmente ciao, Tommaso (Nino) Russo - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti.	--	--	--	--	--	
178		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 163A, 164A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
179	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--	--	
179		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 103A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
180	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--	--	

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
180		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 138A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 159A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 166A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 179A, 178A, 180A, 191A, 182A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 198A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 228A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
181	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	—	—	—	—		
181		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 139A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 166A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 179A, 178A, 180A, 191A, 182A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 198A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 228A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
182	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	—	—	—	—		
182		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 139A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 166A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 179A, 178A, 180A, 191A, 182A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 198A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 228A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
183	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	—	—	—	—		
183		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 139A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 166A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 179A, 178A, 180A, 191A, 182A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 198A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 228A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
184	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	—	—	—	—		

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
184		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 176A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 198A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
185	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
186		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 176A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 198A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
186	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
187		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 176A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 198A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
187	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
188	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
188		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 46A, 48A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 66A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 236A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
189	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività/comodità' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
189		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 46A, 48A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 66A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 236A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
190	Plaudo alla scelta di unire le ciclabili esistenti (Cottur di San Giacomo e ciclabile verso Barcola) in un unico percorso unico. Sarebbe utile anche un percorso ciclabile che dal centro arrivi fino a Muggia, unendosi alla ciclabile che porta a Parenzo. La ciclabile che porta dalla stazione a Barcola e Miramare è però impraticabile a causa di buche, dossi, scalini, interruzioni, tavolini di bar... Consiglio di rivedere almeno il manto stradale di questa ciclabile e di valutare la possibilità di spostarla tutta (o almeno il tratto Barcola-Miramare) sul lato mare, fra la zona pedonale per i bagnanti e la strada. In modo che i ciclisti possano pedalare più vicino al mare e i bagnanti abbiano uno spazio di decompressione tra loro e le auto. Sarebbe anche più sicuro.	–	–	–	–		
190		A) introduzione di percorso ciclabile dal centro a Muggia	SI	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano, per quanto di competenza entro i confini comunali	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	
190		C) impraticabilità di ciclabile che porta da stazione a Barcola e Miramare: valutare possibilità di spostarla tutta (o almeno il tratto Barcola-Miramare) su lato mare	SI	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano. Il dettaglio sul posizionamento esatto della pista ciclabile lungo l'asse è demandato alla pianificazione attuativa	ACCOLTA	*CC 72 dd. 21,6,13 APPROVATA*	
191	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività/comodità' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
191		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 46A, 48A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 66A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 236A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
193	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività/comodità' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
193		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 46A, 48A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 66A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 236A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
194	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
194		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 60A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
195	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
195		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 60A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
196	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuata per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
196		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 60A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
197	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
197		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 60A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
199	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
199		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
200	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
200		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
201	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
201		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
202	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
202		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
203	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
203		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 226A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
204	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	—	—	—	—		
294		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
295	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	—	—	—	—		
296		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
298	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	—	—	—	—		
296		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
297	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	—	—	—	—		

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
207		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 166A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 192A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 226A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
209	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
208		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 166A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 192A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 226A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
210	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicata nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
210		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 166A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 212A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 226A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
211	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicata nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tre le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
211		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 166A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 212A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 226A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
212	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicata nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
212		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 166A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 212A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 226A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
213	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–	–	
213		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 60A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 114A, 116A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 236A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
214	Egregio signor sindaco Roberto Cosolini, condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette e sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini ed una pista ciclabile bidirezionale anche in via Battisti. Grazie giorgio sandri	–	–	–	–	–	
214		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 60A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 116A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 236A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
215	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–	–	
215		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 60A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 116A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 236A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
216	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–	–	
216		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 60A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 116A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 236A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
219	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–	–	

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunta
219		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 48A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
220	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
220		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 48A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
222	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
222		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 48A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
223	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		
223		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 48A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
224	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (PI-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	--	--	--	--		

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
224		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 48A, 49A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 129A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 149A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
225	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
226		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 48A, 49A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 129A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 149A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
226	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
227		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 48A, 49A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 129A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 149A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
228	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
229		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 48A, 49A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 129A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 149A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
230	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
230		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 136A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 228A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 238A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
231	1) La pista ciclabile lungo viale Miramare che da Roiano porta in centro, presenta una situazione di grave pericolo in corrispondenza dalla stazione centrale, dove la pista finisce ed i ciclisti si immettono nel traffico. In quel punto la percorso è quasi sempre sbarrato da una-due automobili irregolarmente parcheggiate in doppia fila, la visuale è ridotta a causa degli alberi ed i ciclisti, che per poter passare sono costretti a spostarsi sulla sinistra invadendo viale Miramare, rischiano di essere investiti dai veicoli in arrivo. Una soluzione per eliminare questo pericolo e rendere fluida l'immissione delle biciclette nel traffico, potrebbe essere quella di prolungare verso il centro di una decina di metri la striscia gialla che delimita la ciclabile, in modo da scoraggiare gli automobilisti dal parcheggiare in doppia fila. Avevo già segnalato questo pericolo alla polizia municipale, mi è stato risposto che si sarebbero attivati, ma il pericolo rimane 2) Sarebbe molto utile una pista ciclabile dalle Rive fino a San Giovanni, per esempio lungo via Mazzini e via Battisti	–	–	–	–		
231		A) grave situazione di pericolo pista ciclabile lungo v.le Miramare (da Roiano verso centro) in corrispondenza dalla stazione centrale (fine pista e immissione ciclisti nel traffico)	SI	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano per quanto riguarda il rissetto del percorso ciclabile Roiano - Stazione Centrale	ACCOLTA	*CC 72 dd. 21,6,13 APPROVATA*	
231		B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 228A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
232	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
233		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 228A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
233	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
233		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 228A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
234	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
234		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 66A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 86A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 208A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 218A, 220A, 222A, 223A, 224A, 226A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
235	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività/comodità' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
236		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 66A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 86A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 208A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 218A, 220A, 222A, 223A, 224A, 226A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
238	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività/comodità' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
238		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 66A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 86A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 208A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 218A, 220A, 222A, 223A, 224A, 226A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
239	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività/comodità' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		
239		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 66A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 86A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 208A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 218A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
240	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività/comodità' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	–	–	–	–		

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
240		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
241	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicata nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività/comodità' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	—	—	—	—		
241		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
242	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicata nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, né quelli di attrattività/comodità' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	—	—	—	—		
242		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
255	*documentazione cartacea conservata in atti*	—	—	—	—		
256		C) mantenere senso unico di circolazione attorno a intero comprensorio ospedaliero	SI	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano	ACCOLTA	CC 72 dd. 21,6,13 APPROVATA	
256	*documentazione cartacea conservata in atti*	—	—	—	—		
256		I) riportare anche in Regolamento Viario previsione di non consentire transito biciclette su corsie riservate al TPL	SI	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano	ACCOLTA	CC 72 dd. 21,6,13 APPROVATA	256I, 274D
256		C) p.zza Libertà: chiarire stato arco stradale fronte Stazione (da mappe sembra ridivenizio promiscuo)	SI	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano	ACCOLTA	CC 72 dd. 21,6,13 APPROVATA	
256		T) mantenimento di C.so Saba in senso unico a salire	SI	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano	ACCOLTA	CC 72 dd. 21,6,13 APPROVATA	
256		AD) si concorda nel mantenere transito linea 8 lungo v. di Roiano, ancorchè trasformata in ZTL	SI	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano	ACCOLTA	CC 72 dd. 21,6,13 APPROVATA	
259	*documentazione cartacea conservata in atti*	—	—	—	—		
269		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 50A, 51A, 52A, 53A, 54A, 55A, 56A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 76A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 175A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 219A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
260	*documentazione cartacea conservata in atti*	—	—	—	—		

N°	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni	Esito sintetico	Esito votazione CC	votazioni congiunte
260		A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	SI	L'osservazione è accogibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc	ACCOLTA	CC 72 dd. 20,6,13 APPROVATA	41A, 44A, 45A, 46A, 47A, 48A, 49A, 58A, 61A, 62A, 63A, 64A, 65A, 66A, 60A, 61B, 62B, 63A, 64A, 65A, 66A, 67A, 68A, 69A, 70A, 71A, 74A, 75A, 76A, 77A, 78A, 79A, 80A, 81A, 82A, 83A, 84A, 85A, 87A, 88A, 89A, 90A, 91A, 92A, 93A, 94A, 95A, 96A, 97A, 98A, 99A, 100A, 101A, 102A, 103A, 104A, 105A, 106A, 107A, 108A, 109A, 110A, 111A, 112A, 113A, 114A, 115A, 117B, 118A, 119A, 121A, 122A, 123A, 125A, 126A, 127A, 128A, 129A, 130A, 131A, 132A, 133A, 134A, 135A, 136A, 137A, 138A, 140A, 141A, 142A, 143A, 144A, 145A, 146A, 147A, 148A, 150A, 151A, 152A, 153A, 154A, 155A, 156A, 157A, 158A, 159A, 160A, 161A, 162A, 164A, 165A, 167A, 168A, 169A, 170A, 171A, 172A, 174A, 178A, 179A, 180A, 181A, 182A, 183A, 184A, 185A, 186A, 187A, 188A, 189A, 191A, 193A, 194A, 195A, 196A, 197A, 199A, 200A, 201A, 202A, 203A, 204A, 205A, 206A, 207A, 209A, 210A, 211A, 212A, 213A, 214A, 215A, 216A, 218A, 220A, 222A, 223A, 224A, 225A, 226A, 229A, 230A, 231B, 232A, 233A, 234A, 235A, 238A, 239A, 240A, 241A, 242A, 259A, 260A
260		C) realizzare corsia/pista ciclabile bidirezionale in strada dietro al teatro Miela	SI	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano	ACCOLTA	*CC 72 dd. 21,6,13 APPROVATA*	
263	*documentazione cartacea conservata in atti*	--	--	--	--		
263		A) spostare percorso linea verde all'esterno del triangolo alberato	SI	L'osservazione è accogibile e implica lo spostamento del percorso indicativo della linea verde nell'elaborato TPLp all'esterno della aiuola di Piazza Tommaseo	ACCOLTA	*CC 72 dd. 21,6,13 APPROVATA*	
264	*documentazione cartacea conservata in atti*	--	--	--	--		
274	*documentazione cartacea conservata in atti*	--	--	--	--		
274		C) non "aprire" i percorsi delle linee (mantenere percorso di andata e ritorno su stessa direttrice oppure, dove non fisicamente possibile, contenere al minimo distanza tra due direzioni)	SI	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano, in quanto le linee sono state "aperte" solamente in limitati casi dove imposto dall'assetto generale del Piano	ACCOLTA	*CC 72 dd. 21,6,13 APPROVATA*	
274		D) riportare anche in Regolamento Viario previsione di non consentire transito biciclette su strade riservate al TPL	SI	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano	ACCOLTA	*CC 72 dd. 21,6,13 APPROVATA*	256I, 274D
274		G) mantenimento di p.zza Goldoni come nodo di interscambio per linee che vi transitano attualmente	SI	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano	ACCOLTA	*CC 72 dd. 21,6,13 APPROVATA*	

REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA
COMUNE DI TRIESTE
Servizio Mobilità e Traffico

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

PIANO PARTECIPATO



Progettista:
Ing. Giulio BERNETTI

Collaboratori tecnici di progetto:
Ing. Lea RANDAZZO
Ing. Sara BORGOGNA

MODIFICHE AL PIANO CONSEGUENTI
AI LAVORI CONSILIARI

Il Direttore di Area
arch. M. Casaln

Direttore di Servizio
arch. A. Furlan

Titolo
Relazione tecnica

Tavola
RT

Data: luglio 2013

Rev. 1

Trieste

Sommario

1. OGGETTO DEL PIANO, SCALA DI VALORI E LIVELLI DI PROGETTAZIONE 4

2. INDIRIZZI E ITER DEL PIANO 6

2.1. INDIRIZZI DELLA GIUNTA 6
2.2. ITER DEL PIANO 8

3. METODOLOGIA 9

3.1. PIANIFICAZIONE DEI TRASPORTI E MODELLI 9
3.2. AREA DI STUDIO E ZONIZZAZIONE 10
3.3. DOMANDA E OFFERTA DI MOBILITA' 10
3.3.1. Modello di domanda 10
3.3.2. Modello di offerta 10
3.4. IL MODELLO DI SCELTA MODALE 11
3.4.1. Specificazione: forma funzionale 11
3.4.2. Specificazione: attributi 12
3.4.3. Specificazione: Funzioni di utilità 15
3.4.4. Calibrazione del modello 15
3.4.5. Validazione del modello 16
3.5. IL MODELLO DI ASSEGNAZIONE 17
3.6. LA MICROSIMULAZIONE 17
3.7. LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA 18

4. ANALISI E CRITICITA' DELLO STATO DI FATTO 20

4.1. AREA DI STUDIO E ZONIZZAZIONE 20
4.2. ANALISI DELLA DOMANDA DI MOBILITA' 21
4.3. ANALISI DELL'OFFERTA DI MOBILITA' 22
4.3.1. Trasporto privato 22
4.3.2. Trasporto pubblico 24
4.3.3. Offerta di sosta 26
4.4. INTERAZIONE DOMANDA-OFFERTA 26
4.5. INDAGINI COMPLEMENTARI 29
4.5.1. Qualità dell'aria 29
4.5.2. Incidentalità 29

4.5.3. Controllo semaforico *30*
4.6. CRITICITA' 30
4.6.1. Mobilità pedonale e ciclabile *30*
4.6.2. Trasporto Pubblico Locale *31*
4.6.3. Mobilità del traffico privato *31*
4.6.4. Sosta *31*
4.6.5. Altre criticità *32*
5. LA BOZZA E LA PARTECIPAZIONE 33
5.1. INTRODUZIONE 33
5.2. LA BOZZA DEL PIANO 33
5.2.1. Mobilità pedonale *34*
5.2.2. Mobilità ciclabile *34*
5.2.3. Trasporto Pubblico Locale *34*
5.2.4. Trasporto privato *35*
5.2.5. Sosta *36*
5.3. LA PARTECIPAZIONE 36
6. SCENARIO DI PROGETTO E VALUTAZIONE DEL PIANO 40
6.1. MOBILITA' PEDONALE (TAVOLA MP) 41
6.1.1. Valutazione delle proposte di piano *43*
6.2. MOBILITA' CICLABILE (TAVOLE MC E MCC) 45
6.2.1. Valutazione delle proposte di piano *46*
6.3. TRASPORTO PUBBLICO (TAVOLE TPLCOP, TPLS E TPLP) 47
6.3.1. I poli del trasporto pubblico locale e l'intermodalità *48*
6.3.2. Gli assi del trasporto pubblico locale *50*
6.3.3. Ipotesi di medio periodo *53*
6.3.4. Servizio di trasporto pubblico extraurbano *53*
6.3.5. Il trasporto pubblico individuale *54*
6.3.6. Valutazione delle proposte di piano *54*
6.3.7. Le fasi di attuazione del PGTU in relazione al TPL *56*
6.4. VIABILITA' PRINCIPALE (TAVOLE CF, CFC, VP, VPC, VTA, VTP, VTAS, VTPS) 57
6.4.1. Classificazione funzionale delle strade *59*
6.4.2. Individuazione di assi a tolleranza zero *60*
6.4.3. Valutazione delle proposte di piano *61*
6.5. SOSTA (TAVOLA ST) 62
6.5.1. La sosta a pagamento *62*
6.5.2. Agevolazione per gli abitanti del centro storico *63*
6.5.3. Valutazione delle proposte di piano *64*
6.6. TRASPORTO MERCI 65
6.7. PIANO DI EMERGENZA AMBIENTALE 65
6.8. SICUREZZA STRADALE (TAVOLE INCA E INCN) 66
6.9. REGOLAZIONE SEMAFORICA 67
6.10. REGOLAMENTO VIARIO (ELABORATO RV) 68
6.11. ATTUAZIONE DEL PIANO (ELABORATO FA) 68
6.12. AMBITI TERRITORIALI PER I PPTU (TAVOLA AT) 68
6.13. ESITI DELLA PARTECIPAZIONE (ELABORATO CP) 69
6.14. ELEMENTI PRESCRITTIVI E INDICATIVI 69
7. CONCLUSIONI 70

1. OGGETTO DEL PIANO, SCALA DI VALORI E LIVELLI DI PROGETTAZIONE

Il Nuovo Codice della Strada fa obbligo della redazione del Piano urbano del traffico (PUT) ai comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti. Il PUT, basato su una serie approfondita di indagini e analisi, costituisce uno strumento tecnico-amministrativo di breve periodo, finalizzato a conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico e il contenimento dei consumi energetici, nel rispetto dei valori ambientali.

Il Piano urbano del traffico (PUT) è costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate. In questo contesto il PUT, pur tenendo in considerazione lo sviluppo di previste infrastrutture, non può darne per accertata la realizzazione. Per esempio, nel caso di Trieste, il previsto parcheggio sotto il colle di San Giusto non è considerato in termini di offerta di sosta in quanto non ancora realizzato, ma se ne tiene conto garantendo che la via Teatro Romano possa rimanere aperta e sopportarne il traffico.

In particolare il PUT deve essere inteso come "piano di immediata realizzabilità", con l'obiettivo di contenere al massimo - mediante interventi di modesto onere economico - le criticità della circolazione; tali criticità potranno infatti essere interamente rimosse solo attraverso adeguati potenziamenti dell'offerta di infrastrutture e di servizi del trasporto pubblico collettivo, interventi, questi ultimi, che non sono di diretta competenza del PUT. Rimanendo sull'esempio della sosta, è evidente che il PUT non può dare una risposta alla cronica carenza di sosta nel centro cittadino, che può essere risolta solo con la costruzione di nuovi impianti di parcheggio, ma può contribuire a governare l'offerta ed a contenere gli aspetti più critici.

Ciò di cui il PUT si occupa è, in sostanza, la corretta organizzazione del traffico urbano attraverso un'ampia serie coordinata di azioni, su tutto il territorio urbanizzato e su tutte le componenti della circolazione stradale: interventi sul sistema dell'offerta (miglioramento della capacità di trasporto dell'intero sistema attraverso gli schemi di circolazione e la corretta organizzazione degli incroci) e sul sistema della domanda di trasporto (orientamento e controllo della domanda verso modalità di trasporto sostenibili).

Le quattro componenti fondamentali del traffico, qui di seguito esposte secondo l'ordine assunto nella scala dei valori di cui agli indirizzi ministeriali contenuti nelle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico" (Supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 146 dd. 24/06/1995), sono:

1. circolazione dei pedoni;

2. movimento di veicoli per il trasporto collettivo con fermate di linea (autobus, filobus e tram), urbani ed extraurbani;
3. movimento di veicoli motorizzati senza fermate di linea (autovetture, autoveicoli commerciali, ciclomotori, motoveicoli, autobus turistici e taxi);
4. sosta di veicoli motorizzati, in particolare relativamente alle autovetture private.

L'adozione dell'anzidetta scala di valori delle componenti fondamentali del traffico rappresenta una precisa strategia del Piano, dalla quale in generale consegue che, in caso di congestione di una strada dovuta alla presenza contemporanea delle quattro componenti, il problema viene risolto "allontanando" - dapprima - la sosta dei veicoli privati individuali e - successivamente, qualora non si fosse raggiunto il grado di riordino desiderato - le altre componenti di traffico, nell'ordine inverso a quello precedentemente indicato.

Il PUT trova applicazione attraverso tre livelli di progettazione:

1. il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU);
2. i Piani Particolareggiati del Traffico Urbano (PPTU);
3. il Piani Esecutivi del Traffico Urbano o di Segnaletica.

Il presente documento ed i relativi allegati costituiscono il primo livello di progettazione, il PGTU, inteso quale progetto preliminare o piano quadro del PUT, relativo all'intero centro abitato ed indicante la politica intermodale adottata, lo schema generale della circolazione, gli interventi a favore della mobilità pedonale e ciclabile e le scelte in tema di sosta e relativa tariffazione.

Il secondo livello di progettazione è quello dei Piani particolareggiati del traffico urbano, intesi quali progetti di massima per l'attuazione del PGTU, relativi ad ambiti territoriali più ristretti di quelli dell'intero centro abitato o atti ad affrontare tematiche specifiche sull'intero ambito territoriale, da elaborare secondo le indicazioni generali del PGTU. Per quanto riguarda Trieste, i Piani particolareggiati sono stati elaborati negli ultimi anni sempre attraverso la partecipazione attiva dei cittadini e per questo motivo hanno assunto la denominazione di piani partecipati.

Il terzo livello di progettazione è quello dei Piani esecutivi del traffico urbano, intesi quali progetti esecutivi dei Piani particolareggiati del traffico urbano. La progettazione esecutiva riguarda, di volta in volta, l'intero complesso degli interventi di un singolo Piano particolareggiato, ovvero singoli lotti funzionali della viabilità principale e/o dell'intera rete viaria di specifiche zone urbane (comprendenti una o più maglie di viabilità principale e la relativa viabilità interna a carattere locale), facenti parte di uno stesso Piano particolareggiato. Tale livello di progettazione è più legato a progetti esecutivi dei lavori pubblici che a un livello di pianificazione.

2. INDIRIZZI E ITER DEL PIANO

Con delibera 397 dd. 15/09/11 la Giunta Comunale ha ritenuto opportuno procedere ad un aggiornamento della bozza del PGTU esistente, alla luce dei nuovi scenari (sviluppo di alcuni rilevanti piani che incidono sensibilmente sulla mobilità cittadina, quali il POD2009[1] e il PISUS [2], recenti variazioni legate all'utilizzo del territorio, ecc.) e tenuto conto del programma della nuova Amministrazione, che prevede, tra l'altro:

- il rafforzamento del trasporto pubblico e un piano della mobilità a misura di diverse soluzioni modali, che tenda alla riduzione della circolazione dei mezzi privati e a favorire mobilità pubblica, ciclabile, pedonale e dei diversamente abili;
- l'estensione della rete delle piste ciclabili, sperimentando anche la progressiva introduzione del bike sharing;
- un piano di estese pedonalizzazioni nel centro e nelle periferie;
- la realizzazione di nuovi parcheggi di cintura che può favorire l'abitudine ad uno scambio di modalità di spostamento per molti cittadini in transito verso il centro.

In questo contesto la Giunta ha definito gli opportuni indirizzi ed obiettivi finalizzati a proseguire l'iter di aggiornamento del PGTU e della relativa Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

2.1. INDIRIZZI DELLA GIUNTA

La Giunta Comunale ha individuato con la stessa delibera n. 397 dd. 15/09/11 gli indirizzi cui gli uffici devono attenersi nella redazione del Piano.

Gli indirizzi della Giunta sono di seguito riportati.

[1] POD2009: insieme di progetti finanziati dal Ministero dell'Ambiente e finalizzati alla realizzazione di opere che incentivano la mobilità sostenibile. A Trieste rientrano in questo canale di finanziamento i progetti di pedonalizzazione di Piazza Ponterosso, riqualificazione di via Trento e Largo Panfili, riqualificazione di strada di Fiume in corrispondenza dell'ospedale di Cattinara e riqualificazione funzionale della galleria Montebello – Piazza Foraggi.

[2] PISUS (Piano Integrato di Sviluppo Urbano Sostenibile): nell'ambito dei fondi strutturali europei POR-FESR 2007-2013, il Comune di Trieste ha presentato il piano "PISUS – TRIESTE ATTIVA – cultura, turismo, sostenibilità" che si articola su tre assi di intervento coordinati e finalizzati ad migliorare l'accessibilità all'area centrale della città sotto il profilo della mobilità sostenibile, incrementare l'offerta culturale cittadina e promuovere l'imprenditorialità nel centro città.

Iter del Piano

Il processo di approvazione del Piano deve essere caratterizzato dalla massima partecipazione e dal coinvolgimento delle categorie interessate e della cittadinanza, anche attraverso le competenti circoscrizioni.

Mobilità pedonale, ciclabile e dell'utenza debole

Il Piano deve essere orientato ad agevolare la mobilità pedonale e, più in generale, quella dell'utenza debole. In questo contesto, si devono localizzare nuovi percorsi e aree pedonali, sia nelle zone centrali della città, sia in quelle periferiche e nei borghi carsici, in aree predisposte ad essere riqualificate e destinate alla mobilità sostenibile. La mobilità dell'utenza debole può anche essere facilitata consentendo ai disabili l'accesso in alcune aree soggette a restrizioni. I percorsi e le piste ciclabili devono essere sviluppati in modo da penetrare nelle principali valli della città e collegarsi alla rete provinciale. La mobilità ciclabile può anche essere agevolata consentendo ai ciclisti, in alcune situazioni, l'utilizzo delle corsie bus.

Trasporto pubblico

E' necessario agevolare il trasporto pubblico incrementando le corsie riservate sulle principali dorsali e ponendo particolare attenzione alla fluidificazione del traffico nelle strade utilizzate dai bus. Il collegamento tra le Rive e piazza Goldoni deve essere attentamente valutato, individuando possibilmente soluzioni di equilibrio tra le strade interessate.

Circolazione dei veicoli privati

Il Piano deve prevedere una revisione della maglia viaria principale, individuando uno schema di circolazione razionale e cercando di migliorare le situazioni oggi critiche.

Sosta

E' necessario ampliare la sosta a pagamento per le autovetture nel centro storico prevedendo significative agevolazioni per i residenti, tenuto conto dell'opportunità di eliminare le ZTL che oggi non offrono un adeguato livello di servizio. La sosta a pagamento può anche essere prevista in alcune aree strategiche per il commercio anche al di fuori del centro storico, in modo da garantire un efficace turn-over a servizio dei negozi nelle ore diurne e un bacino di sosta ai residenti nelle ore notturne. Per quanto riguarda la sosta al di fuori della sede stradale e che prevede interventi di tipo infrastrutturale, si demanda ala competenza al Programma Urbano dei Parcheggi (PUP), con le cui previsioni il PGTU dovrà essere coerente.

Inquinamento e sicurezza stradale

Il Piano deve proporre interventi mirati alla riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, nonché individuare gli interventi da adottare in caso di emergenza ambientale. Particolare attenzione dovrà essere posta sul miglioramento della sicurezza stradale, con particolare riferimento agli assi caratterizzati da particolare criticità (via Giulia, via Brigata Casale, via Flavia, viale Miramare, via Valerio, ecc.). In alcune zone della città (in sede di pianificazione particolareggiata) si ritiene interessante prevedere la possibilità di introdurre delle Zone 30, dove il traffico venga opportunamente calmierato e si privilegi il transito pedonale.

2.2. ITER DEL PIANO

In base agli indirizzi forniti dalla Giunta è stato sviluppato il nuovo PGTU, comprensivo della procedura di VAS. Lo schema delle tempistiche è evidenziato nella figura che affianca l'iter dei due strumenti.

La bozza del Piano e il rapporto ambientale preliminare sono stati approvati con delibera giuntale n. 45 dd. 06/02/2012 che, tra l'altro, ha individuato gli enti con competenza ambientale e ha dato mandato agli uffici di proseguire l'iter.

Nei successivi tre mesi si è svolta una fase di partecipazione, come meglio specificato nel relativo capitolo, e si sono altresì ricevute le osservazioni dagli enti con competenza ambientale in merito alla rapporto ambientale preliminare.

La Bozza, in base alle valutazioni tecniche e in seguito ai risultati della fase di consultazione e partecipazione è stata opportunamente aggiornata.

L'iter del PGTU prevede una adozione da parte della Giunta degli elaborati definitivi e una approvazione da parte del Consiglio Comunale. Per i soli aspetti inerenti il Trasporto Pubblico Locale, il Piano deve essere successivamente trasmesso alla Provincia di Trieste per l'approvazione di competenza.

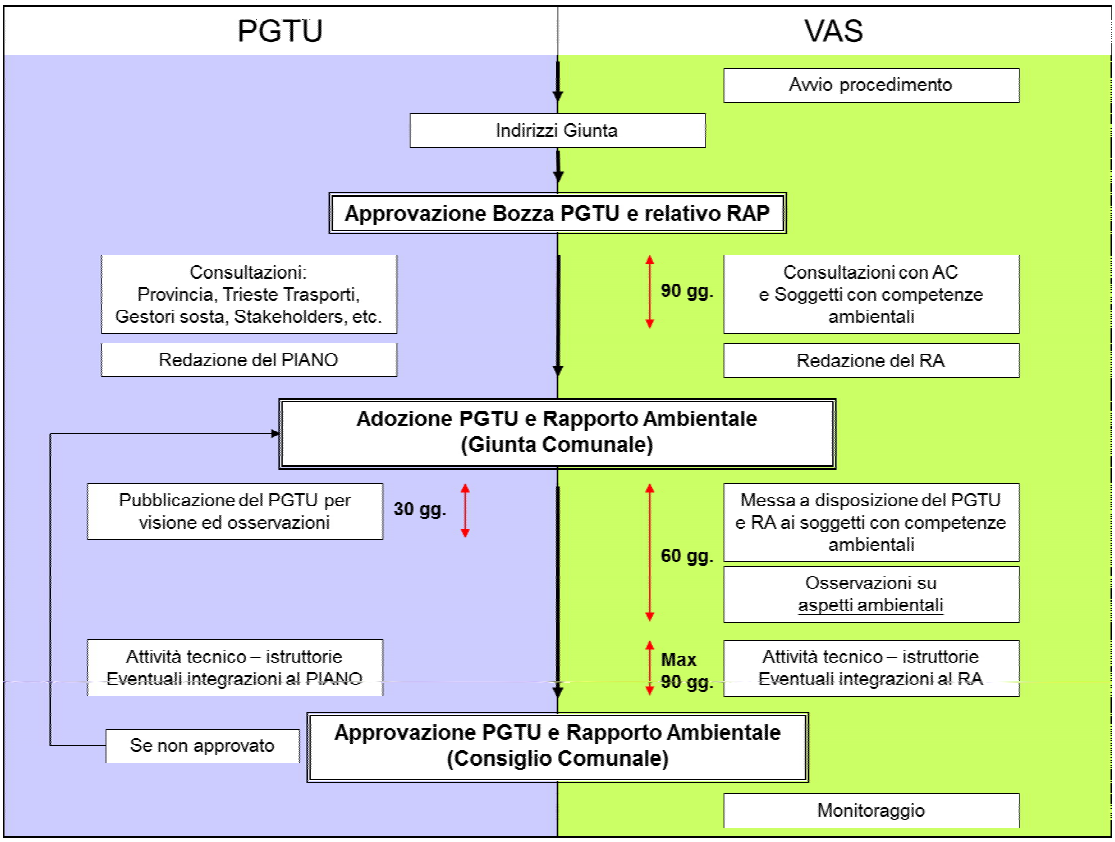


Figura 1 – Iter del Piano e della relativa VAS.

3. METODOLOGIA

Nel presente capitolo viene descritta in generale la metodologia tecnico-scientifica per la redazione di piani nel settore della mobilità; si analizzano poi i modelli e le procedure adottate nella stesura delle proposte di piano e nella loro successiva valutazione, rimandando a testi specifici di ingegneria dei trasporti per eventuali approfondimenti.

3.1. PIANIFICAZIONE DEI TRASPORTI E MODELLI

La pianificazione dei trasporti offre un insieme di possibili approcci quantitativi per simulare le diverse dimensioni di scelta dell'utenza in relazione alle proprie opzioni di viaggio; si tratta dei cosiddetti "modelli a 4 stadi": generazione/attrazione, distribuzione, ripartizione modale ed assegnazione.

Nel caso specifico del PGTU, poiché in base alle direttive ministeriali esso non prevede modifiche sostanziali all'assetto insediativi ed urbanistico del territorio, i modelli delle prime due tipologie (generazione/attrazione e distribuzione) non sono rilevanti. E' invece importante modellizzare sia la scelta del modo di trasporto, per quantificare l'entità di un'eventuale diversione modale a seguito dell'attuazione degli interventi di piano mediante un modello di ripartizione modale, sia la scelta del percorso, per stimare i carichi sulla rete nello scenario di progetto attraverso un modello di assegnazione.

Dal punto di vista operativo, l'approccio tradizionalmente utilizzato nella pianificazione dei trasporti prevede, dopo aver definito gli obiettivi dello studio, l'individuazione dell'area oggetto dello studio e la sua ripartizione in zone coerenti con gli obiettivi delle elaborazioni. Successivamente si conduce l'analisi dell'offerta infrastrutturale e di servizi esistente, la quale che conduce alla costruzione dei grafi rappresentativi della rete allo stato attuale, e l'analisi della domanda di mobilità, che porta alla definizione delle matrici Origine/Destinazione (matrici O/D).

La fase successiva prevede l'analisi dell'interazione tra domanda e offerta, allo scopo di conoscere il funzionamento del sistema. L'insieme dei modelli di offerta e di domanda, una volta calibrati in modo da riprodurre la configurazione attuale del sistema, consente di simularne il funzionamento nello scenario di progetto per valutare in maniera quantitativa le proposte di piano, mediante l'utilizzo di opportuni indicatori.

Nei capitoli che seguono verranno descritte brevemente le varie fasi che conducono alla costruzione dei modelli utilizzati nella fase di valutazione delle proposte di intervento contenute nel Piano.

3.2. AREA DI STUDIO E ZONIZZAZIONE

Una volta definiti gli obiettivi dello studio (che discendono essenzialmente dalle Direttive ministeriali e dagli indirizzi della giunta), viene definita l'area geografica che comprende il sistema in esame e nella quale si ritiene si esauriscano la maggior parte degli effetti degli interventi previsti. La parte di territorio che si trova al di fuori dell'ideale cordone che racchiude l'area di studio costituisce l'ambiente esterno, del quale interessano elusivamente le interconnessioni con l'area di studio stessa.

Ai fini della modellizzazione, l'area di studio viene suddivisa in zone omogenee di traffico fra le quali si svolgono gli spostamenti che riguardano il sistema. Tale fase prende il nome di *zonizzazione* ed ha l'obiettivo di approssimare tutti i punti di inizio e fine degli spostamenti che avvengono fra le diverse zone (*spostamenti interzonali*) con un unico punto, denominato *centroide di zona*. Ne discende che il criterio teorico fondamentale da seguire nella zonizzazione è quello di individuare porzioni di territorio per le quali tale concentrazione risulti un'ipotesi accettabile e sia quindi possibile trascurare gli spostamenti intrazonali.

Dal punto di vista pratico esistono invece diversi criteri per effettuare la zonizzazione, fra i quali la facilità di reperimento dei dati (definizione di zone coincidenti con confini di entità amministrative o sezioni di censimento), la necessità di considerare la struttura socio-economica e fisica del territorio (individuazione di zone a prevalente destinazione residenziale, produttiva, di relazione, presenza di barriere naturali, ecc.) ed i principali nodi generatori ed attrattori di traffico.

3.3. DOMANDA E OFFERTA DI MOBILITA'

Gli interventi attuabili sul sistema di trasporto in una determinata area sono valutabili in modo quantitativo attraverso l'uso di un modello matematico del sistema; esso si compone di un modello che simula le caratteristiche rilevanti della domanda di trasporto (modello di domanda), un modello che simula le caratteristiche principali del servizio offerto dal sistema (modello di offerta) ed un modello che simula le interazioni domanda/offerta.

3.3.1. Modello di domanda

La domanda di mobilità, ovvero il flusso di spostamenti che avviene in un periodo di tempo prefissato in una determinata zona, viene modellizzata con le matrici Origine/Destinazione (matrici O/D). Tali matrici hanno un numero di righe e di colonne pari al numero delle zone fra le quali possono avvenire gli spostamenti; il generico elemento d_{od} fornisce il numero degli spostamenti che hanno origine nella zona "o" e destinazione nella zona "d" nell'unità di tempo, ovvero il flusso O/D tra diverse zone in cui è stato discretizzato l'universo di studio. Vengono in tal modo trascurati tutti gli spostamenti che si esauriscono all'interno delle singole zone.

3.3.2. Modello di offerta

Il modello di offerta è rappresentato da un grafo. Il grafo è una struttura matematica costituita da nodi ed archi, aventi le caratteristiche opportune per simulare la situazione reale.

Un importante sottoinsieme dei nodi è costituito dai nodi centroidi, nei quali si ipotizzano concentrati i punti terminali di spostamento in ingresso/uscita da ciascuna zona di

traffico. In generale esiste un centroide per ogni zona; spesso si tratta di nodi fittizi cui non corrisponde alcun luogo fisico.

Gli archi rappresentano i collegamenti fra i diversi nodi. Nella modellizzazione del sistema, a ciascun senso di marcia di ciascun modo o servizio di trasporto corrisponde almeno un arco del grafo. Quando i nodi centroidi non coincidono con nodi reali si introducono nel grafo degli archi connettori, cui è associato lo spostamento tra il centroide di zona ed un nodo reale della rete. Ciascun arco è caratterizzato da un tempo di trasferimento e/o da altri costi sopportati dall'utente del sistema per spostarsi dal nodo iniziale a quello finale. Tali costi sono sintetizzati in una funzione di costo che rapporta la velocità e i tempi di percorrenza al volume di traffico presente; tale funzione consente di simulare il peggioramento delle condizioni di circolazione all'aumentare della congestione.

3.4. IL MODELLO DI SCELTA MODALE

Per simulare il meccanismo con il quale l'utente sceglie la modalità di trasporto per effettuare i propri spostamenti, si è costruito un modello di ripartizione modale, seguendo le fasi classiche relative alla costruzione dei modelli: specificazione (che comprende la definizione della forma funzionale e degli attributi del modello), calibrazione e validazione.

3.4.1. Specificazione: forma funzionale

La forma funzionale adottata è quella del modello Logit Multinomiale. Tale approccio, fra quelli più utilizzati nell'ambito dell'ingegneria dei trasporti per la simulazione della ripartizione modale, appartiene alla classe dei modelli di utilità aleatoria e si basa sull'ipotesi che i residui aleatori relativi alle diverse alternative siano indipendentemente ed identicamente distribuiti secondo una variabile aleatoria di Gumbel a media nulla e di parametro θ, ossia si ha una funzione di distribuzione di probabilità marginale data da:

$$F_{\varepsilon_j}(x) = \Pr ob\left[\varepsilon_j \le x\right] = \exp\left[-\exp\left(-\frac{x}{\theta} - e\right)\right]$$

dove e è la costante di Eulero (e ≈ 0.577). Altri elementi importanti relativi alla variabile aleatoria di Gumbel sono in particolare media e varianza, le quali valgono rispettivamente:

$$E\left[\varepsilon_j\right] = 0 \qquad \forall j$$

$$Var\left[\varepsilon_j\right] = \sigma_\varepsilon^2 = \frac{\pi^2}{6}\theta^2 \qquad \forall j$$

Inoltre, l'ipotesi di indipendenza dei residui aleatori implica che la covarianza fra una qualunque coppia di residui sia nulla:

$$Cov\left(\varepsilon_j, \varepsilon_h\right) = 0 \qquad \forall\ \mathrm{j,h} \in \mathrm{I}$$

Da quanto detto risulta che le utilità percepite U_j, somma di una costante V_j e della variabile aleatoria. ε_j sono anch'esse variabili aleatorie di Gumbel con funzione di distribuzione di probabilità, media e varianza fornite rispettivamente da:

$$F_{U_j}(U) = \Pr ob\left[V_j + \varepsilon_j < U\right] = \Pr ob\left[\varepsilon_j \le U - V_j\right] = \exp\left[-\exp\left(-\frac{U - V_j}{\theta} - e\right)\right]$$

$$E\left[U_j\right] = V_j \qquad \forall j$$

$$\mathrm{Var}\left[U_j\right] = \frac{\pi^2}{6}\theta^2 \qquad \forall j$$

Tale formulazione gode della proprietà di stabilità rispetto alla massimizzazione, che rende la variabile di Gumbel particolarmente conveniente per la distribuzione dei residui nei modelli di utilità aleatoria, consentendo di esprimere la probabilità di scelta di una alternativa come la probabilità che l'utilità percepita per tale alternativa sia la massima fra quelle relative a tutte le alternative disponibili. Sotto queste ipotesi, la probabilità di scegliere un'alternativa fra quelle disponibili può essere espressa in forma chiusa come:

$$p[1] = \frac{\exp(V_1/\theta)}{\sum_i \exp(V_i/\theta)}$$

dove l'indice i rappresenta la generica alternativa e la sommatoria al denominatore deve essere estesa alle n alternative disponibili. La suddetta espressione definisce analiticamente il modello Logit Multinomiale che, assumendo che il parametro sia indipendente dal valore della utilità sistematica cioè dagli attributi che la compongono, è un modello additivo e gode di alcune importanti proprietà (quali la dipendenza dalle differenze di utilità sistematica, l'influenza della varianza dei residui e l'indipendenza delle alternative irrilevanti).

3.4.2. Specificazione: attributi

Una volta definita la forma funzionale del modello, il passo successivo è relativo alla scelta delle variabili esplicative (attributi). Tale scelta dipende dal particolare tipo di modello che si intende costruire; vi sono tuttavia alcune regole di base da seguire, quale ad esempio quella di evitare variabili che siano tra loro collineari ovvero linearmente dipendenti le une dalle altre.

	MODO DI TRASPORTO			
ATTRIBUTO	**AUTO**	**MOTO**	**AUTOBUS**	**PIEDI**
Tempo di Viaggio (TDV)	•	•	•	•
Trasbordo (TRASB)			•	
Intertempo (INTT)			•	
Adiacenza (ADIA)				•
Istruzione (ISTR)		•	•	
Parcheggi Totali (PARKT)	•			
Ricerca del Parcheggio (RICERCA_P)	•			
Numero di Auto (N_AUTO)	•			
Numero di Moto (N_MOTO)		•		
ASA	•	•		•

Figura 2 – Gli attributi del modello di ripartizione modale.

Nella specificazione di un modello di ripartizione modale vi sono alcuni attributi tipici dei sistemi di trasporto, quali il tempo di viaggio, la distanza di viaggio e il costo di viaggio, che

generalmente vanno sempre considerati in quanto caratterizzanti il trasporto stesso. Inoltre, vanno individuati in base alle specifiche situazioni ulteriori attributi in modo da riprodurre al meglio le scelte effettuate dagli utenti.

La tabella sintetizza gli attributi specificati nel modello costruito nell'ambito del Piano, in relazione alle diverse modalità di trasporto analizzate (auto, moto, autobus, piedi).

Tempo di viaggio (TDV)

Il tempo di viaggio quantifica il tempo complessivo di spostamento dalla zona di origine alla zona di destinazione, diverso a seconda del mezzo di trasporto scelto dall'utente. Tale attributo è stato stimato per ogni coppia O/D come prodotto tra la distanza tra le due zone ed un valore di velocità stimato per i quattro modi di trasporto. Per la velocità si sono adottati valori considerati standard nella letteratura: per gli spostamenti a piedi è stata utilizzata una velocità pari a 1,2 m/s, mentre per i modi motorizzati si è stabilito un range di velocità sulla base del quale si sono stimati dei valori definitivi a seguito di un processo iterativo.

Trasbordo (TRASB)

L'attributo trasbordo quantifica il numero di cambiamenti di linea effettuati per raggiungere una destinazione utilizzando il mezzo di trasporto pubblico. Anche in questo caso possono sorgere ambiguità nel caso di percorsi equivalenti con diverso numero di trasbordi: in questo caso si è adottato il valore medio dei trasbordi sui percorsi equivalenti tra l'origine e la destinazione.

Intertempo (INTT)

Per intertempo si intende il tempo che intercorre tra il passaggio di due autobus successivi di una stessa linea (inverso della frequenza del servizio): ovviamente tale attributo può essere considerato solamente nell'ambito del trasporto pubblico. Nella determinazione di tale attributo vanno precisati alcuni aspetti: innanzitutto, sebbene vi siano delle fluttuazioni aleatorie negli intertempi del servizio di trasporto, questi generalmente tendono al valore medio, ovvero quello previsto dall'orario di servizio, condizione questa prevista inoltre per il buon funzionamento dell'offerta di trasporto. Si deve inoltre tener conto dell'eventuale presenza di più linee con frequenza diversa su uno stesso percorso. Esistono diversi approcci per tale valutazione; nel caso di studio si è scelto di adottare il concetto di "intertempo equivalente" (derivante dalla "frequenza equivalente", criterio utilizzato generalmente nelle assegnazioni su reti di trasporto pubblico nel calcolo degli ipercammini di minimo costo). Si riesce in questo modo a tenere conto della maggiore attrattività del mezzo pubblico dovuto ad un maggior numero di passaggi orari del servizio (ammettendo però la semplificazione di considerare uniformemente distribuito nel tempo il passaggio degli autobus). Altro dettaglio da non trascurare è la scelta di utilizzare una funzione logaritmica dell'intertempo, tenendo conto che la disponibilità di un utente che attende un linea poco frequente è maggiore di chi aspetta linee con frequenze maggiori (intertempi minori).

Adiacenza (ADIA)

L'adiacenza inizialmente è stata considerata come una variabile di tipo "dummy" (che può assumere valore 0 oppure 1), che indica se la zona di origine e quella di destinazione sono direttamente confinanti. Tale scelta deriva dal fatto che l'utente che si sposta tra due zone limitrofe può vedere con favore uno spostamento a piedi piuttosto che con un mezzo motorizzato, anche se il tempo di viaggio risulta essere nettamente più alto. Successivamente, per rendere l'attributo maggiormente aderente alla realtà, si è pensato di rapportare il valore della variabile "dummy" con il dato relativo all'estensione delle aree prese in analisi, adottando un attributo ottenuto dal rapporto tra la variabile binaria e l'area totale della zona di

destinazione: in questo modo lo spostamento a piedi viene tanto più favorito, quanto più la zona di destinazione ha un'estensione limitata. Chiaramente l'attributo in questione viene associato al modo "piedi" e ci si aspetta un coefficiente di segno positivo.

Istruzione (ISTR)

L'attributo istruzione è un attributo di tipo "dummy" che considera una caratteristica socio-economica dell'area di studio. Poiché si ritiene che la presenza di strutture per l'istruzione (sedi universitarie e scuole superiori) risulti una forte attrazione per lo spostamento tramite mezzo pubblico o veicolo a due ruote (considerando quest'ultimo un mezzo molto utilizzato dagli studenti universitari e delle scuole superiori), si è attribuito il valore 1, relativamente ai due modi sopraccitati, se nella zona di destinazione sono appunto presenti poli per l'istruzione. Per tale attributo ci si aspetta un coefficiente di segno positivo, trattandosi di un attributo che favorisce gli spostamenti verso quella zona di destinazione.

Parcheggi totali (PARKT)

L'attributo parcheggi totali, relativo al solo modo "auto", permette di quantificare il numero totale degli stalli di sosta di superficie presenti nella zona di destinazione, liberi e a pagamento; l'attenzione è focalizzata non tanto sulla tipologia di parcheggio, quanto sulla possibilità di poter posteggiare il proprio mezzo. Relativamente a tutte le zone in cui non vi sono particolari problemi di parcheggio (numero degli stalli di sosta superiore alle necessità della popolazione), è stato scelto un valore "fittizio", ma tale da risultare sovrabbondante per non influenzare negativamente la ripartizione modale (a seguito di alcune valutazioni si è scelto di attribuire un valore limite pari a 3000 parcheggi). Un'altra scelta è stata la trasformazione logaritmica della variabile, sostituendo il numero effettivo dei posteggi con il logaritmo di tale valore, ottenendo un migliore adattamento del modello; tale scelta è giustificata dal fatto che un incremento degli stalli di sosta risulta essere maggiormente percepito dall'utente nelle zone in cui il loro numero è basso.

Ricerca del parcheggio (RICERCA_P)

In una città come Trieste la ricerca del parcheggio può rivelarsi un fattore determinante nelle scelte degli utenti; in aree particolarmente frequentate, soprattutto nelle ore di punta, o laddove vi sia un forte squilibrio tra domanda ed offerta di sosta (sia libera che a pagamento), la ricerca può comportare una notevole perdita di tempo e, di conseguenza, portare l'utente a scegliere un modo di trasporto alternativo per il quale tale problema non sussista (moto, bus, piedi). Considerata la difficoltà e l'incertezza nella valutazione di tale attributo, si è scelto di attribuire alle zone dei valori corrispondenti a diversi livelli connessi con la difficoltà nel reperire un posteggio, prendendo a riferimento il numero dei parcheggi nella zona, la posizione geografica, il numero dei residenti. Si è quindi associato un valore 1 alle zone in cui il parcheggio si trova con facilità e la perdita di tempo è ridotta (zone più esterne o poco popolate), un valore 2 nelle situazioni intermedie in cui la ricerca di un parcheggio occupa un tempo ridotto (zone centrali ma con poche attrattività o aree con un elevato numero di stalli a pagamento a disposizione dell'utenza) ed infine un valore 3 nelle zone in cui la ricerca del parcheggio comporta una notevole perdita di tempo non calcolabile a priori, comunque tale da indurre nell'utente un possibile rifiuto nell'utilizzo del mezzo di trasporto in questione.

Numero di auto (N_AUTO)

Il numero di auto è stato determinato facendo una proporzione tra il campione scelto e la totalità della popolazione all'interno della zona, ottenendo un numero medio di auto complessive all'interno della zona di origine con un limitato range di errore. Ciò consente di trattare un attributo come il possesso dell'auto, specifico del singolo utente, come una variabile

della coppia O/D. Questo attributo, favorevole per il modo AUTO, viene introdotto per tener conto della preferenza verso l'utilizzo dell'automobile se posseduta dall'utente e per valutare la disponibilità del mezzo stesso, che chiaramente aumenta all'aumentare del numero di automobili all'interno della zona.

Numero di moto (N_MOTO)

La valutazione di tale attributo è stata condotta analogamente al caso precedente; valgono quindi le medesime considerazioni di cui sopra.

Attributo specifico dell'alternativa (ASA)

Si tratta di una variabile, detta anche di preferenza modale, che si è soliti introdurre in questo tipo di analisi; entra a far parte di tre dei quattro modi di trasporto trattati (nel caso in questione si è adottato un attributo specifico per i modi "auto", "motociclo" e "piedi"). Il suo coefficiente è detto "Costante Specifica dell'Alternativa" e rappresenta una sorta di termine noto dell'utilità sistematica, che viene visto come la differenza tra l'utilità media e quella spiegata dagli attributi utilizzati.

3.4.3. Specificazione: Funzioni di utilità

Dopo aver descritto i diversi attributi considerati, è possibile a questo punto esplicitare le funzioni di utilità sistematica del modello. Tali funzioni sono lineari ed espresse come sommatorie degli attributi descritti precedentemente per i relativi coefficienti, alcuni di questi uguali per le diverse scelte possibili, gli altri specifici per ognuno dei modi di trasporto.

$$U(bus) = \beta_{tdv} \cdot TDV\_bus + \beta_{trasb} \cdot TRASB + \beta_{int} \cdot INTT + \beta_{istr} \cdot ISTR$$

$$U(auto) = \beta_{csa} \cdot ASA\_AUTO + \beta_{tdv} \cdot TDV\_auto + \beta_{na} \cdot N\_AUTO + \beta_{ric} \cdot RICERCA\_P + \beta_{park} \cdot PARKT$$

$$U(moto) = \beta_{csa} \cdot ASA\_MOTO + \beta_{tdv} \cdot TDV\_moto + \beta_{nm} \cdot N\_MOTO + \beta_{istr} \cdot ISTR$$

$$U(pedone) = \beta_{csa} \cdot ASA\_PEDONE + \beta_{tdv} \cdot TDV\_pedone + \beta_{adia} \cdot ADIA$$

3.4.4. Calibrazione del modello

Il modello Logit Multinomiale adottato per la simulazione della scelta modale fornisce le relazioni matematiche che restituiscono come output la probabilità che un individuo scelga un'alternativa in funzione del vettore degli attributi di tutte le alternative disponibili e dei vettori di parametri relativi all'utilità sistematica ed alla funzione di probabilità congiunta dei residui aleatori.

La dipendenza delle probabilità di scelta dal vettore degli attributi e dal vettore dei parametri avviene attraverso le funzioni di utilità sistematica, che di solito vengono assunte come combinazioni lineari degli attributi (o loro trasformazioni funzionali) con coefficienti dati dai parametri incogniti. Calibrare il modello significa ottenere delle stime dei coefficienti sulla base delle scelte effettuate da un campione di utenti.

Quale insieme di calibrazione è stato scelto un numero di coppie origine/destinazione tra le quali esiste un numero non nullo di spostamenti rilevati; per tali coppie di zone sono stati determinati gli attributi ad esse associati. La scelta del set di calibrazione riguarda gli spostamenti effettuati nelle ore di punta dalle 7.00 alle 9.00; in questo modo si ottiene un set di dati significativo e con un congruo numero di coppie per la calibrazione.

Per ottenere i coefficienti del modello a partire dal set di dati è necessario ricercare i valori che meglio consentono di rappresentare le variabili dipendenti tramite le variabili indipendenti specificate. La procedura generalmente utilizzata è quella di minimizzare o massimizzare una funzione opportunamente definita. Nel caso di modelli di regressione lineare si utilizzano procedure basate sulla minimizzazione dei minimi quadrati degli scarti; nel caso di modelli Logit (Logit Multinomiale o Nested Logit) si utilizza la massima verosimiglianza (*Maximum Likelyhood*), volta ad ottenere dei coefficienti che permettono il migliore adattamento dei valori previsti a quelli effettivamente rilevati. Tale procedura prevede la massimizzazione di una funzione ottenuta attraverso la trasformazione logaritmica della funzione di massima verosimiglianza, che definisce la probabilità che tutti i valori predetti siano uguali a quelli rilevati. Si ottengono così i coefficienti del modello Logit.

Le calibrazione del modello è stata eseguita utilizzando appositi software di analisi statistica, con i quali sono state condotte anche indagini sulla correlazione delle variabili indipendenti, per evitare errori in fasi di calibrazione.

Per valutare la bontà del modello è stato utilizzato un parametro chiamato ρ^2 che fornisce un'indicazione su quanto il modello rappresenti meglio il campione rispetto a un modello che supponga nulle le relazioni fra variabili dipendenti e indipendenti.

Per la valutazione dei risultati della calibrazione sono stati utilizzati alcuni criteri e indici che forniscono il livello di significatività delle variabili dipendenti nell'esplicare il modello. Una valutazione preliminare consiste nell'analisi del segno dei coefficienti ottenuti: è chiaro che un coefficiente di segno positivo su un attributo peggiorativo dell'alternativa è indice di un errore, dovuto alla formulazione non corretta del modello oppure ad un'errata valutazione dell'attributo. Gli altri indicatori utilizzati sono i seguenti:

- l'errore standard, che valuta la dispersione del valore calcolato attorno alla media (minore è tale valore, maggiore è la certezza che il coefficiente sia il più adatto a correlare variabili dipendenti e indipendenti);
- il test "t", che indica quanto effettivamente il valore del coefficiente determinato è in grado di spiegare il valore osservato (il solo errore standard, infatti, può dare valutazioni diverse a seconda delle unità di misura con cui è espresso l'attributo a cui si riferisce); il valore di tale test deve risultare maggiore di valori predefiniti e, in generale, maggiore di 1,2 in valore assoluto;
- il test "F", che rappresenta quanto l'attributo, unitamente al suo coefficiente, riesce a spiegare la variazione del dato osservato ed esprime la probabilità che tale attributo non sia correlato con la variabile dipendente; un livello di accettabilità di tale test per modelli multiattributo è nell'ordine del 10-15%.

A valle della fase di calibrazione si è ottenuto il modello definitivo. Dall'analisi dello stesso si può notare come il segno dei coefficienti sia quello atteso e come la significatività delle variabili sia generalmente buona (i valori del test t e del test F sono accettabili per tutti i coefficienti stimati). Per quanto riguarda gli stimatori generali del modello, il Likelihood ratio test assume un valore di 994,28 ed il ρ^2 è soddisfacente e pari a 0,23. Tali valori sono in linea con quelli reperiti nella letteratura specializzata e, anche se non particolarmente elevati, vanno interpretati in un'ottica che consideri gli errori di rilevazione dei dati e lo sviluppo di un modello molto complesso.

3.4.5. Validazione del modello

L'effettiva applicabilità del modello discende dalla procedure di validazione, che prevede che il modello sia applicato ad un campione di osservazioni diverso da quello utilizzato in fase di calibrazione, in modo da confrontare i valori predetti dal modello con quelli effettivamente

rilevati sul campione. Il set di validazione è costituito da tutte le coppie O/D con spostamenti rilevati non nulli all'interno dei confini comunali della città di Trieste, corrispondenti a 6267 spostamenti su auto, 2404 spostamenti su moto, 4492 movimenti sul mezzo pubblico e 4505 a piedi, per un totale di 17668 spostamenti nell'arco della intera giornata.

Per la validazione sono state utilizzate diverse tecniche, quali la cross tabulation, la stima degli errori delle percentuali di ripartizione modale ovvero della ripartizione nel numero di spostamenti e la stima degli errori in funzione del numero di spostamenti che si registrano fra le coppie O/D. Tutti i test effettuati hanno dato esito positivo e concordante, nel senso che il modello è risultato in grado di riprodurre i dati rilevati con una tolleranza sufficientemente ridotta specialmente se riferita al numero di spostamenti tra le singole coppie O/D (errori bassi in corrispondenza di flussi elevati).

3.5. IL MODELLO DI ASSEGNAZIONE

Il modello di assegnazione consente di ottenere i carichi previsti su tutti gli archi del grafo presupponendo che il generico utente si comporti in maniera razionale, ossia tale da effettuare le proprie scelte minimizzando il costo percepito del proprio percorso.

Nel caso del modello della città di Trieste, è stato utilizzato l'algoritmo di assegnazione all'equilibrio. Tale metodologia ripartisce la domanda secondo il primo principio di Wardrop: *"Ogni singolo utente sceglie il suo itinerario in modo che la durata dello spostamento su tutti gli itinerari alternativi risulti uguale e che cambiando itinerario aumenterebbe il tempo di percorrenza individuale (ottimo di utente)*". L'algoritmo si basa sull'ipotesi che ogni utente sia perfettamente informato sullo stato della rete. Sebbene tale ipotesi in generale non sia realistica, considerando il particolare ambito urbano d'intervento e la presenza di spostamenti sistematici, l'ipotesi può essere considerata attendibile. Essa inoltre garantisce l'esistenza e l'unicità della soluzione e quindi la possibilità di stimare il volume orario di flusso veicolare su ogni arco della rete.

L'algoritmo di assegnazione sfrutta un processo iterativo di minimizzazione del costo (tempo) di percorrenza di ciascun itinerario. Per consentire il calcolo dei tempi di percorrenza, ad ogni arco vengono associate le lunghezze, le velocità a rete scarica e un'opportuna funzione d'impedenza (curva CR), che adatta il tempo di percorrenza al flusso presente sull'arco, attraverso la correlazione tra volume di traffico corrente e la capacità dell'arco stesso. Tale funzione consente di calcolare un tempo di viaggio corrente in funzione della densità veicolare da utilizzare nella procedura di assegnazione a minimo costo.

Per la costruzione del modello della rete viaria del Comune di Trieste è stato utilizzato il Software PTV VISUM (versione 11.52), software di punta a livello mondiale per l'implementazione di modelli di macro-simulazione, in dotazione da diversi anni presso il Servizio Mobilità e Traffico.

3.6. LA MICROSIMULAZIONE

Gli strumenti di micro-simulazione sono in grado di rappresentare in maniera puntuale, precisa e specifica il traffico e la sua evoluzione istantanea, prendendo in considerazione sia gli aspetti geometrici di dettaglio dell'infrastruttura che il comportamento reale dei conducenti. Il modello di micro-simulazione del traffico è in grado di analizzare ed elaborare, istante per istante, il movimento di ogni singolo veicolo presente sulla rete, sulla base di leggi legate al moto del veicolo ed al comportamento del conducente (accelerazione-decelerazione, cambio corsia, manovre di svolta, precedenze, ecc.).

Il modello dei flussi di traffico basato sull'approccio microscopico modellizza il comportamento di un singolo o di un gruppo di veicoli che deve seguire un veicolo di testa su una stessa traiettoria (car-following) e il comportamento dei veicoli nelle situazioni di cambio di corsia (lane change).

Il Servizio Mobilità e Traffico utilizza il Software PTV VISSIM (versione 5.30); anche in questo caso si tratta di un software di punta a livello mondiale per l'implementazione di modelli di micro-simulazione. Esso è stato utilizzato per la costruzione del modello della parte centrale della città di Trieste.

Il software VISSIM impiega il modello di percezione psicofisica di Wiedemann (1974). Il concetto di base del modello consiste nel fatto che il conducente di un veicolo più rapido comincia a frenare nel momento in cui tocca la sua soglia individuale di percezione. Dal momento che non sa stimare in maniera esatta la velocità del veicolo che lo precede, la velocità del suo veicolo diminuisce al di sotto di questa, e ciò ha per conseguenza un'accelerazione dopo il raggiungimento della sua soglia di percezione. Ne risulta una successione di lievi azioni di accelerazione e decelerazione.

L'utilizzo di funzioni di distribuzione stocastica della velocità e del distanziamento tra i veicoli permette di tener conto del comportamento distinto di differenti conducenti. La calibrazione del modello è stata fatta attraverso numerose sperimentazioni all'Istituto di Scienze della Circolazione dell'Università di Karlsruhe. Le periodiche misure sul campo e i derivanti aggiornamenti dei parametri dei modelli, consentono di analizzare i cambiamenti del comportamento di guida dei conducenti e i miglioramenti delle prestazioni dei veicoli, garantendo quindi una loro corretta modellizzazione.

3.7. LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è un processo finalizzato ad integrare considerazioni di natura ambientale nei piani e nei programmi, per migliorare la qualità decisionale complessiva. Tale procedura è disciplinata dalla Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'Unione Europea e dal Decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152 "Norme in materia ambientale", successivamente modificato ed integrato dal Decreto legislativo 16 gennaio 2008 n. 4 "Modifiche al D.lgs 3 aprile 2006 n. 152" e s.m.i.

Obiettivo principale della VAS, così come individuato dalla Direttiva Europea di cui sopra, è "garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione delle considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi, al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile". La forte relazione tra VAS e sviluppo sostenibile comporta una necessaria attenzione nell'individuazione delle informazioni ambientali pertinenti e conseguentemente degli indicatori, che non possono quindi essere standardizzati ma devono essere specificatamente individuati per ogni singolo processo VAS, sulla base delle peculiarità territoriali e ambientali ma anche sociali, economiche e demografiche.

Parallelamente la VAS si propone altri obiettivi concernenti sia il miglioramento dell'informazione alla cittadinanza, sia la promozione della partecipazione pubblica nei processi di pianificazione-programmazione.

Alla luce di quanto fin qui considerato, il PGTU è stato sottoposto a VAS, in quanto strumento della pianificazione territoriale che può avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale (ex art. 6 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.).

In particolare la valutazione ambientale strategica relativa all'aggiornamento del PGTU è stata avviata con deliberazione della Giunta comunale n. 44 dd. 9/02/2009, in conformità alla LR 11/2005. Con la medesima deliberazione, l'Amministrazione, dando atto che l'Autorità

procedente è il Consiglio comunale mentre l'Autorità competente è la Giunta, ha definito la procedura di VAS del PGTU secondo il seguente schema:

- la redazione del Rapporto ambientale deve avere i contenuti dell'art. 5 dell'Allegato 1 della Direttiva 2001/42/CE;
- devono essere acquisiti i pareri delle autorità competenti in materia ambientale ai sensi dell'art. 4 della LR 16/2008 e si deve procedere con l'approvazione del Rapporto ambientale;
- le modalità di informazione al pubblico devono essere coordinate con le fasi di pubblicazione del Piano al fine di evitare duplicazioni procedimentali.

In generale la VAS, secondo il disposto normativo, si concretizza nella redazione di un Rapporto Ambientale (RA), strutturato in modo da fornire una serie di informazioni relative alle caratteristiche ambientali dell'area, agli obiettivi di piano, ai prevedibili effetti ambientali derivanti dall'attuazione del Piano e agli effetti relativi all'attuazione di eventuali alternative.

Prima del Rapporto Ambientale vi è la possibilità di redigere un rapporto preliminare avente la funzione di una verifica e di un confronto preliminare con gli enti con competenza ambientale (fase di Scoping).

Le informazioni contenute nel Rapporto Ambientale devono poi essere riassunte in una sintesi non tecnica, allo scopo di rendere facilmente accessibili e comprensibili al pubblico gli elementi-chiave del Rapporto Ambientale.

La procedura di VAS legata al presente PGTU viene così delineata:

- fase di assoggettabilità del PGTU a VAS, superata dal disposto normativo dell'art. 2 della Direttiva Europea che prevede che venga effettuata una valutazione ambientale per tutti i piani e i programmi della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli;
- elaborazione del Rapporto ambientale preliminare (RAP), con funzione di Scoping, allegato alla Bozza di Piano ed approvato con la stessa dalla Giunta Comunale con propria delibera N. 45 dd. 06/02/2012;
- fase di consultazione (90 giorni) mediante trasmissione del RAP alle Autorità con competenza ambientale, individuate dalla delibera di Giunta di cui sopra, ai fini del rilascio del parere per quanto di competenza e del conseguente recepimento o meno delle eventuali osservazioni/integrazioni;
- redazione del Rapporto Ambientale (RA), con allegate Sintesi non tecnica e Relazione di incidenza, costituente parte integrante del PGTU, strutturato in modo da fornire una serie di informazioni relative alle caratteristiche ambientali dell'area, mediante indicatori di natura quantitativa e qualitativa, agli obiettivi di piano, ai prevedibili effetti ambientali derivanti dall'attuazione del Piano e al confronto tra le diverse soluzioni alternative (stato di fatto, bozza di piano e piano definitivo);
- adozione da parte della Giunta del PGTU e del collegato RA;
- fase di consultazione (90 giorni), che prende avvio con la trasmissione del RA alle Autorità con competenza ambientale ai fini dell' espressione di un parere motivato;
- istruttoria tecnico-amministrativa ed eventuale integrazione del RA a seguito delle osservazioni pervenute con pareri di cui al punto precedente;
- contestuale approvazione del PGTU e del RA mediante apposita delibera da parte del Consiglio Comunale;
- monitoraggio degli indicatori individuati dal RA.

Si precisa, inoltre, che la trattazione più specifica e completa degli indicatori individuati nella procedura di VAS, è illustrata ai capitoli 4 e 5 del Rapporto Ambientale, allegato al presente Piano, dove sono messi a confronto lo scenario di non intervento (alternativa 0), la bozza di piano (alternativa 1) e la configurazione finale del PGTU (alternativa 2).

4. ANALISI E CRITICITA' DELLO STATO DI FATTO

La conoscenza qualitativa e quantitativa del quadro dello stato di fatto è di fondamentale importanza per l'applicazione delle metodologie esposte.

Le analisi sono basate sulle informazioni già disponibili presso il Comune di Trieste, principalmente con riferimento a:

- Matrice Origine/Destinazione della città di Trieste che evidenzia gli spostamenti tra le diverse zone della città in base all'orario, alla motivazione e al mezzo utilizzato, tale matrice è stata aggiornata con i rilievi di flusso di traffico attuali;
- analisi effettuate dal professionista incaricato dell'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano attualmente in vigore e approvate con delibera giuntale n. 392 di data 26/08/2004;
- ulteriori analisi effettuate dal Servizio Mobilità e Traffico in merito alla mobilità in città (rilievi di traffico, conteggi, manovre ai nodi, rilievi di transiti pedonali e ciclabili, ecc.).

Tali informazioni sono fondamentali, in quanto consentono di quantificare l'entità e la direzione degli spostamenti tra le diverse zone dell'area di studio, evidenziare eventuali punti critici del sistema, costituiscono l'elemento di confronto tra lo scenario di progetto (proposte del Piano) e lo "scenario zero" (stato di fatto) e sono utilizzate nelle diverse fasi di costruzione dei modelli di simulazione (specificazione, calibrazione e validazione).

4.1. AREA DI STUDIO E ZONIZZAZIONE

L'area di studio individuata coincide con il territorio di riferimento del Comune di Trieste e con le aree ad asso adiacenti, in quanto con lo stesso sviluppano interazioni non trascurabili in termini di mobilità. La figura illustra la zonizzazione adottata.

L'area così individuata è stata suddivisa in zone di traffico di differente dimensione in relazione all'importanza che rivestono ai fini dello studio. Le zone così individuate sono evidenziate negli elaborati relativi alle analisi citate.

I confini delle zone sono generalmente definiti in base alle esigenze dello studio ma anche alla disponibilità dei dati. In questo contesto le zone generalmente sono aggregazioni di sezioni censuarie dell'ISTAT.

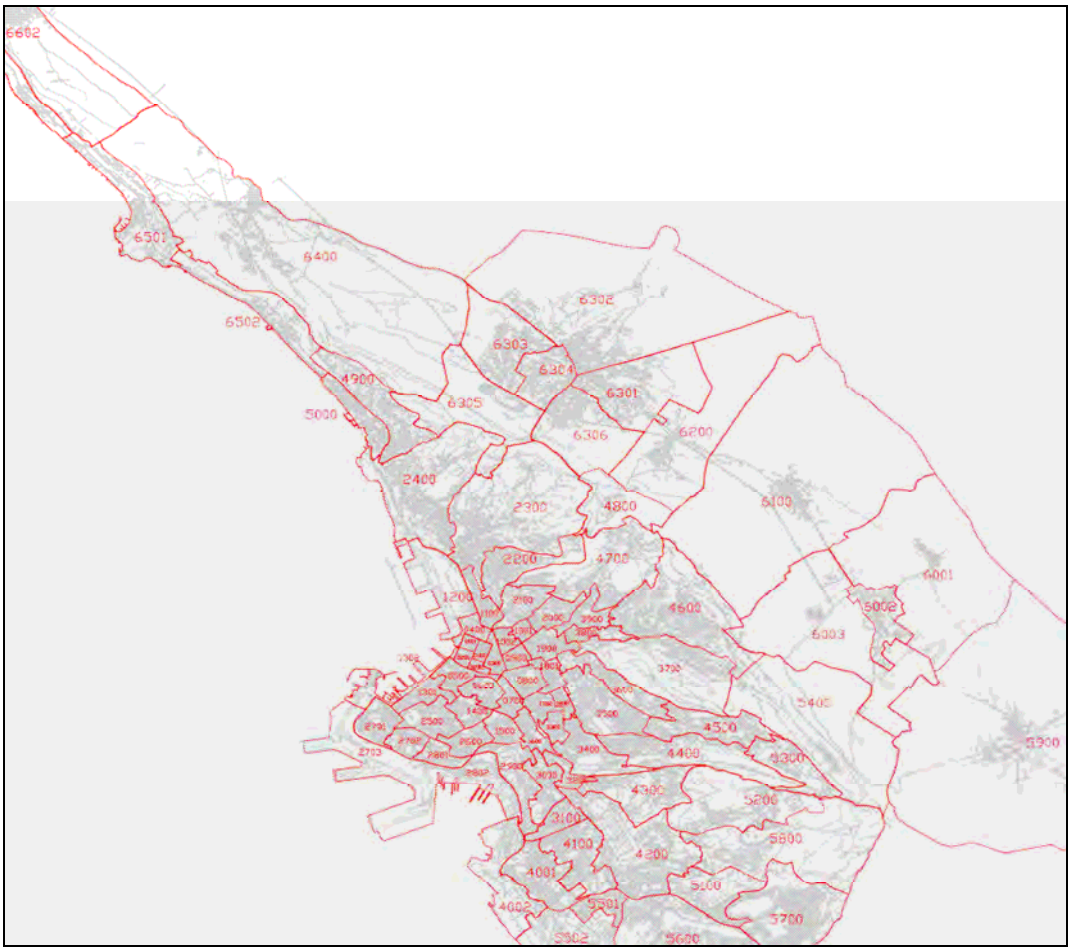


Figura 3 – Zonizzazione.

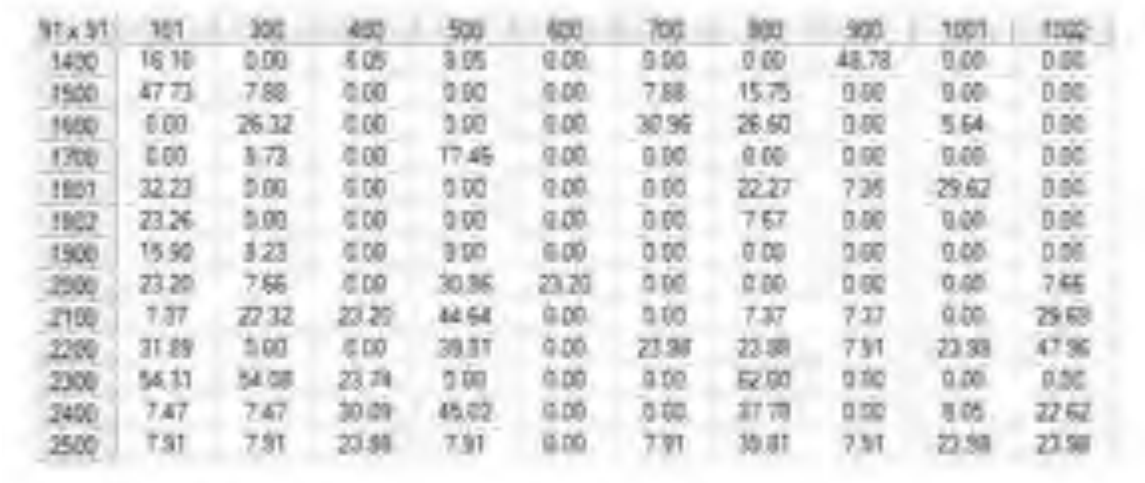
4.2. ANALISI DELLA DOMANDA DI MOBILITA'

L'analisi della domanda di mobilità è stata condotta sulla base delle informazioni disponibili dalle matrici Origine-Destinazione del Comune di Trieste, ottenute sia da apposite indagini a domicilio effettuate nel 2002 (interviste relative alle abitudini di spostamento in un giorno feriale medio realizzate mediante la compilazione di appositi questionari), sia da aggiornamenti della banca dati effettuati attraverso specifiche misurazioni in relazione a modificazioni dell'uso del territorio (per esempio apertura dei confini di stato tra Italia e Slovenia).

Una matrice Origine-Destinazione consente, in sostanza, di valutare il numero degli spostamenti che avvengono tra le diverse zone della città in relazione al mezzo utilizzato, al motivo dello spostamento e all'ora in cui lo stesso è effettuato. Un database appositamente realizzato consente di estrarre i dati necessari ai diversi scopi dello studio.

In linea generale le analisi sono basate sulla matrice riferita all'ora di punta della città che, nel caso di Trieste, corrisponde all'intervallo del mattino 7:30 – 8:30.

A titolo di esempio la figura evidenzia un estratto della matrice per i collegamenti tra alcune zone con riferimento agli spostamenti (autovetture equivalenti) nell'ora di punta.



91 x 91	101	300	400	500	600	700	800	900	1001	1100
1400	16.10	0.00	5.05	9.05	0.00	0.00	0.00	48.78	0.00	0.00
1500	47.73	7.88	0.00	0.00	0.00	7.88	15.75	0.00	0.00	0.00
1600	0.00	26.32	0.00	0.00	0.00	30.96	26.60	0.00	5.64	0.00
1700	0.00	9.73	0.00	17.46	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
1801	32.23	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	22.27	7.35	29.62	0.00
1802	23.26	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	7.67	0.00	0.00	0.00
1900	15.90	8.23	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
2000	23.20	7.66	0.00	30.86	23.20	0.00	0.00	0.00	0.00	7.66
2100	7.37	22.32	23.20	44.64	0.00	0.00	7.37	7.37	0.00	29.69
2200	31.89	0.00	0.00	39.81	0.00	23.88	23.88	7.91	23.88	47.96
2300	54.11	54.08	23.74	0.00	0.00	0.00	62.00	0.00	0.00	0.00
2400	7.47	7.47	30.09	45.02	0.00	0.00	37.78	0.00	8.05	22.62
2500	7.91	7.91	23.88	7.91	0.00	7.91	39.81	7.91	23.88	23.88

Figura 4 – Porzione della matrice O/D relativa agli spostamenti nell'ora di punta.

Oltre al consistente numero complessivo degli spostamenti in città (il cui dato giornaliero supera le 420.000 unità), è interessante evidenziare la ripartizione tra le diverse modalità di trasporto che, in termini spostamenti giornalieri, vede l'utilizzo dell'autovettura al 47%, del trasporto pubblico (bus, tram, ferrovia) al 20%, dei motocicli al 13%; la restante percentuale riguarda gli spostamenti a piedi (19%) e con altre modalità di trasporto (1%, essenzialmente relativa alla mobilità ciclabile).

Per quanto riguarda la domanda di sosta è possibile fare riferimento agli elaborati del Programma Urbano dei Parcheggi del Comune di Trieste. La domanda di sosta in una determinata area è definita, ora per ora, a partire da quella dei residenti per i quali si è fatto riferimento all'intervallo orario notturno compreso tra le 4 e le 5 del mattino. A partire da questa domanda base è possibile individuare la domanda nelle diverse ore della giornata sommando o sottraendo gli spostamenti che avvengono durante la giornata da e per la zona considerata, in base a quanto risulta dalla relativa matrice O/D.

4.3. ANALISI DELL'OFFERTA DI MOBILITA'

L'analisi dell'offerta è finalizzata a conoscere le infrastrutture e i servizi esistenti in termini di configurazione e prestazione, per quanto riguarda sia il trasporto privato sia quello pubblico.

4.3.1. Trasporto privato

L'offerta per il trasporto privato si configura mediante la definizione di un grafo stradale che evidenzia la viabilità e il verso di marcia consentito. Il grafo considera gli archi utili alle finalità dello studio, trascurando le strade locali e residenziali che non hanno nessun effetto ai fini del collegamento tra le diverse zone del territorio.

Per la costruzione del modello di offerta della rete viaria del Comune di Trieste è stato utilizzato il Software PTV VISUM.

L'offerta di rete viaria del modello comprende un totale di 529 nodi, 1286 archi e la definizione di 4716 manovre di svolta. Una coppia di nodi comprende due archi, uno per direzione di marcia, che sono stati configurati sulla base dei sensi di circolazione esistenti. Le

manovre di svolta infine, sono state consentite oppure impedite secondo le vigenti ordinanze in linea di viabilità.

Ad ogni arco è stata associata la propria capacità in termini di veicoli equivalenti per ora. Tale valore è stato calcolato applicando la metodologia proposta dall'Highway Capacity Manual, nel quale il massimo volume di traffico assorbibile da un arco è funzione, tra l'altro, della tipologia di intersezione a valle dell'arco, dalla larghezza e dal numero di corsie, dalla presenza di veicoli pesanti e dalle tipologie di manovra. Pertanto il modello dello stato di fatto "fotografa" per ogni arco viario la propria capacità in funzione delle caratteristiche geometriche e funzionali attualmente vigenti.

Al fine di tenere conto inoltre di alcune manovre sfavorite (per esempio la presenza di un attraversamento pedonale), è stato applicato un ritardo in termini di tempo alle suddette capacità di svolta.

Al grafo di rete sono stati aggiunti 91 centroidi e 260 archi connettori, per un totale di 8281 relazioni Origine/Destinazione. I centroidi sono stati inseriti nel baricentro della sezione censuaria di riferimento (o della loro aggregazione), e connessi alla rete attraverso gli archi connettori in opportuni sezioni così da non alterare (o minimizzare) l'equilibrio di Kirchhoff ai nodi.

Nella figura, che evidenzia una porzione della rete della città di Trieste, sono riconoscibili gli archi a doppio senso di marcia (blu) e quelli a senso unico (verde), i centroidi delle diverse zone e gli archi connettori, che consentono alla domanda che si manifesta nel centroide di svilupparsi sulla rete.

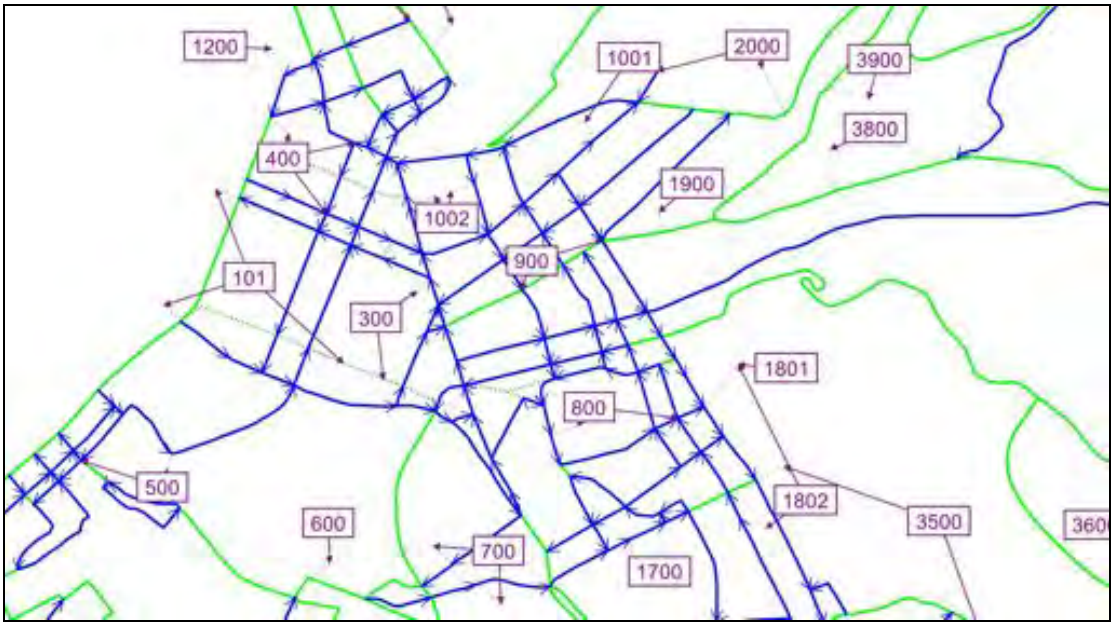


Figura 5 – Dettaglio del grafo della città di Trieste.

Ai fini dell'analisi di dettaglio tramite il modello di microsimulazione, la rete della viabilità è stata riprodotto attraverso un appropriato modello per tutta l'area centrale della città come riportato in figura.



Figura 6 – Rete oggetto della microsimulazione della città di Trieste (stato attuale).

Per quanto riguarda l'offerta relativa alla mobilità pedonale, in città è presente un discreto numero di aree e percorsi pedonali che, tuttavia, presentano evidenti lacune in termini di continuità. Per quanto riguarda la mobilità ciclabile, la carenza di una vera e propria rete cittadina è manifesta, pur tenendo conto delle difficoltà legate all'orografia e alla conformazione del territorio.

4.3.2. Trasporto pubblico

L'offerta del pubblico si esplica attraverso la definizione di linee, percorsi e frequenze del Trasporto Pubblico Locale. In particolare è possibile definire la copertura che esso offre in relazione alle diverse zone del territorio. Tale copertura, con riferimento alle linee attualmente gestite dalla Trieste Trasporti, è evidenziata nell'elaborato TPLcop, riferita all'intero territorio comunale.

L'attuale offerta in termini di linee è invece evidenziata nell'elaborato TPLs che evidenzia le strade percorse dal TPL con l'indicazione delle linee, le corsie riservate e i capilinea. Tale planimetria è riferita alla porzione di territorio comunale nella quale sono localizzate le modifiche indotte dal Piano.

Dall'analisi emerge che la copertura garantita dal TPL è molto estesa e il servizio risulta particolarmente capillare. Oltre alla presenza di alcuni collegamenti di carattere diametrale, vi sono numerose linee a configurazione radiale con presenza di capolinea nelle aree centrali della città, che impongono l'esigenza di un trasbordo per soddisfare le esigenze di collegamento tra le aree periferiche.

Con riferimento alla frequenza dei collegamenti offerti dal TPL è possibile evidenziare alcuni assi di forza che presentano una frequenza molto elevata e una marcata sovrapposizione di linee. Un elemento fondamentale nella valutazione del servizio di trasporto pubblico è rappresentato dalla stima della velocità commerciale.

Nella figura sono riportati i valori medi della velocità commerciale delle diverse linee allo stato attuale (i dati forniti da Trieste Trasporti sono relativi ai tempi di percorrenza al netto delle soste tecniche).

Linea	Velocità Commerciale	**Linea**	Velocità Commerciale
A	17,12	**24**	10,15
B	15,42	**25**	15,77
C	18,52	**26**	13,31
D	13,57	**26/**	17,73
X	25,61	**27**	18,95
1	13,60	**28**	11,06
2	10,64	**29**	16,35
2/	14,58	**30**	12,21
3	18,47	**31**	11,58
4	25,24	**32**	18,99
4/	15,88	**33**	12,71
5	11,15	**34**	15,59
6	16,24	**35**	13,48
7	26,89	**36**	19,27
8	17,12	**37**	18,62
9	13,68	**38**	10,89
10	12,43	**39**	29,05
11	15,74	**39/**	28,91
12	14,71	**40**	23,54
13	15,26	**41**	20,93
14	18,16	**42**	23,78
15	13,19	**43**	22,92
16	13,63	**44**	25,09
17	15,12	**46**	25,70
17/	13,50	**47**	25,91
18	12,35	**48**	18,54
19	13,80	**49/**	26,36
20	22,73	**50**	16,91
21	17,03	**51**	27,65
22	15,48	**52**	14,96
23	18,96	**73**	25,60
Valore medio = 17,16			

Figura 7 – Velocità commerciale media delle diverse linee di trasporto pubblico.

Oltre al trasporto pubblico collettivo su strada, la Trieste Trasporti gestisce un modesto servizio marittimo che garantisce alcuni collegamenti tra le aree costiere.

Oltre al trasporto pubblico locale di carattere urbano e gestito dalla Trieste Trasporti, il territorio comunale è interessato da servizi di trasporto extraurbano di carattere regionale e internazionale. Tale servizio fa sostanzialmente capo al polo di Piazza Libertà. Pertanto, in termini di incidenza del piano, vi è l'esigenza di tenere in debita considerazione la valenza del polo di Piazza Libertà anche in termini intermodali, ricordando, peraltro, che al medesimo polo fa riferimento il collegamento ferroviario e quello di servizio all'aeroporto di Ronchi dei Legionari.

4.3.3. Offerta di sosta

La determinazione dell'offerta di sosta risulta un problema veramente molto complesso, non soltanto perché richiede la misura del numero di stalli regolari lungo la strada, elemento più facilmente stimabile, ma perché richiede la quantificazione del numero di posti macchina presenti a diverso titolo fuori dalla carreggiata. Tra questi posti si contano non soltanto quelli dei parcheggi in impianto, ma anche quelli relativi a posti privati, box, corti interne, ecc.

Una stima di buon livello fa parte degli elaborati di analisi del Programma Urbano dei Parcheggi del Comune di Trieste, cui si rimanda per il quadro completo dello stato di fatto. Per quanto riguarda le finalità del PGTU, che non prevede interventi di tipo infrastrutturale e che quindi non può sopperire alle carenze strutturali di sosta, può essere interessante valutare il bilancio dell'offerta di sosta in seguito alle previsioni del Piano stesso. Per tale valutazione si rimanda al relativo capitolo.

4.4. INTERAZIONE DOMANDA-OFFERTA

La domanda di mobilità si esplica sviluppandosi sulla rete in base alla disponibilità dell'offerta, sia in termini infrastrutturali che di servizio.

La situazione allo stato attuale per quanto riguarda il traffico privato è stata ottenuta attraverso i metodi esaminati nel relativo capitolo, mediante l'assegnazione dei flussi di traffico alla rete della città con riferimento all'ora di punta cittadina. Per quanto riguarda il trasporto pubblico, lo stato attuale è stato ricostruito su una rete ad esso dedicata, in relazione alle diverse linee e all'utilizzo delle stesse da parte degli utenti.

La calibrazione delle rete che consente di ottenere la rappresentazione reale dello stato attuale si è basata su diverse tipologie di analisi ed in particolare:

- Conteggi dei flussi di traffico in alcuni archi della rete;
- Conteggi e manovre ai principali impianti semaforici;
- Rilievi dei carichi a bordo delle linee principali della rete dei servizi di trasporto pubblico;
- Analisi dei tempi di percorrenza per i veicoli privati rilevati lungo alcuni initerari significativi;
- Analisi dei tempi di percorrenza rilevati per i veicoli in servizio di trasporto pubblico lungo alcuni itinerari significativi.

I dati emersi dai conteggi e dalle analisi di cui sopra sono relativi a indagini effettuate nell'ambito delle analisi preliminari del PGTU (e contenuti nella relativa documentazione agli atti) e a dati raccolti dal Servizio Mobilità e Traffico attraverso indagini puntuali nel corso degli ultimi anni.

Tali dati sono stati utilizzati nella fase di calibrazione del modello di offerta della città di Trieste. Tale fase prevede il confronto tra il dato di flusso simulato e il dato di flusso rilevato sugli archi, ed un adattamento del modello di offerta al fine di minimizzare la differenza tra i dati sopra menzionati. Occorre specificare che in questa fase la matrice Origine/Destinazione non è stata modificata, ma la calibrazione ha riguardato solamente gli elementi del modello di offerta (capacità, velocità, archi e manovre di svolta).

I risultati del modello utilizzato sono stati confrontati con le rilevazioni effettuate nella fascia oraria di punta del mattino. A valle della fase di calibrazione, le differenze tra i flussi assegnati e quelli rilevati risultano minime: la retta che interpola i dati consente di stimare la bontà del modello con un coefficiente R^2 di 0,9 e un errore medio del 16%. Da notare che le differenze inoltre sono per buona parte in eccesso, cioè il modello tende a sovrastimare leggermente alcuni

flussi su determinati archi (ipotesi cautelativa ai fini dell'utilizzo del modello in fase di stima revisionale).



Figura 8 – Provenienza e destinazione attuale dei veicoli che utilizzano il primo isolato di via Valdirivo tra la via Carducci e la via Filzi.

I risultati della calibrazione, che tiene conto anche della presenza del TPL sulle diverse strade interessate in termini di riduzione della capacità teorica degli assi in relazione al numero di veicoli del trasporto pubblico presenti nell'ora di punta, hanno consentito di riprodurre la situazione a Trieste tra le 7.30 e le 8.30 del mattino, mediante dei flussogrammi che identificano per ogni strada della rete la quantità di traffico circolante. I flussogrammi relativi ai volumi di traffico privato sono evidenziati nella tavola VTA. Il risultato è riportato in termini qualitativi anche nella tavola VTAs, dove le diverse strade assumono una colorazione diversa in relazione al rapporto tra il traffico presente e la capacità della strada.

La rete calibrata consente di effettuare interessanti valutazioni sullo stato attuale della circolazione in modo da evidenziare le principali criticità e prevedere le reazioni dell'utenza a seguito di modifiche da effettuare. A titolo di esempio, la figura evidenzia la composizione del traffico lungo il primo tratto della via Valdirivo (tra via Carducci e via Filzi) nell'ora di punta del mattino. È possibile individuare, in relazione ai diversi flussogrammi, le provenienze e le destinazioni dei veicoli che impegnano tale tratto di strada.

Un rappresentazione dello stato attuale di maggiore dettaglio è stata possibile attraverso la realizzazione di una rete di microsimulazione.

La rete di Trieste è stata realizzata comprendendo la parte più centrale della città, avente come perimetro piazza Libertà, le Rive, il colle di San Giusto, piazza Vico, viale D'Annunzio, via Rossetti, via Giulia e via Fabio Severo. All'interno dell'area sono stati modellizzati tutti gli archi stradali con le opportune larghezze e numero di corsie, le intersezioni con le opportune regole di precedenza, gli attraversamenti pedonali semaforizzati, gli impianti semaforici attuali (con i tempi del Piano 2, tempo di ciclo 90") e le fermate del Trasporto Pubblico Locale.

La domanda di trasporto è stata inserita nel software VISSIM come dato di output del modello di macro-simulazione in precedenza predisposto e calibrato. Tale modello, infatti, consente di esportare i dati di ingresso dei veicoli nella porzione di rete micro-simulata, e di valutare le percentuali di destinazione da ciascuna origine complete di itinerario. Il modello di

micro-simulazione richiede come dati di flusso le origini ed il numero dei veicoli ed i diversi itinerari che percorrono per raggiungere le proprie destinazioni. I dati forniti, in veicoli equivalenti, sono opportunamente divisi dal software in veicoli del tipo auto, motorino e mezzo pesante, sulla base delle percentuali reali di ripartizione ottenute dai rilievi sul campo.

I veicoli del trasporto pubblico, infine, sono stati inseriti in base agli orari reali delle linee che interessano l'area modellizzata, di un giorno feriale invernale, con le proprie fermate e capilinea, facendo riferimento alla fascia oraria 7:30 – 8:30.

Un dettaglio della rete di microsimulazione è riportata a titolo di esempio in figura.



Figura 9 – Dettaglio della rete di microsimulazione.

La calibrazione del modello di micro-simulazione è stata condotta sulla base di dati di tempi di percorrenza di alcune linee di autobus (precisamente la 9, la 10 e la 20) e dei relativi tempi di sosta medi alle fermate, in una giornata feriale tipo. Calcolando la velocità commerciale media degli autobus di linea nell'area modellizzata nello stato di fatto, è stato quindi possibile calibrare il modello fissando il valore reale dei tempi di fermata (con l'opportuna deviazione standard) e agendo opportunamente sugli intervalli di velocità dei veicoli che percorrono la rete, in modo tale da minimizzare gli scostamenti tra i valori di velocità rilevati e quelli simulati. I risultati del modello sono stati mediati tra 30 simulazioni della circolazione nell'ora di punta, per tenere conto della diversa distribuzione di Poisson che il software utilizza nell'inserimento dei veicoli nella rete.

Per quanto riguarda la sosta, si rimanda agli elaborati delle analisi preliminari del PGTU e al Programma Urbano dei Parcheggi per una fotografia dell'attuale interazione tra domanda e offerta di sosta ed in particolare del fabbisogno. Ai fini del PGTU si ritiene utile una valutazione in merito alle variazioni nell'offerta di sosta indotte dall'applicazione del Piano, ricordando che la domanda viene considerata sostanzialmente invariata. Per questi dettagli si rimanda al relativo capitolo della valutazione del Piano.

Con particolare riferimento alla sosta a pagamento, si sono effettuati alcuni approfondimenti legati ai dati disponibili dei principali gestori della sosta a pagamento in città: AMT, TTP e SABAITALIA.

Per quanto riguarda la sosta su strada, si evidenzia un forte utilizzo degli stalli a disposizione nelle aree centrali della città che riguarda tutti i gestori. Il tasso di occupazione medio presenta nei mesi invernali di febbraio/marzo livelli molto significativi quasi ovunque, con punte attorno al 90% nelle aree centrali. Tenendo conto di una naturale variabilità dell'occupazione durante la giornata, una media così elevata implica che nelle ore di massima pressione tali aree sono evidentemente al completo. La differenza che nei diversi mesi dell'anno è riportata, a titolo di esempio, nella figura.

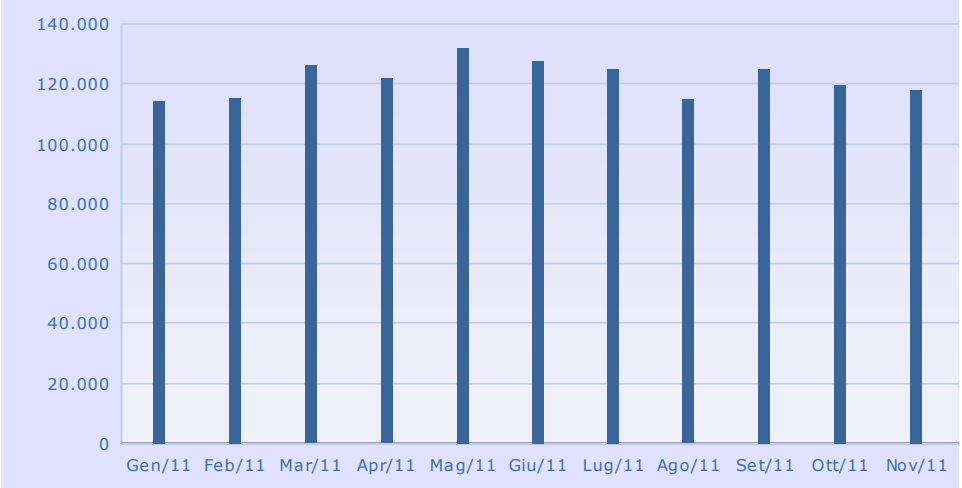


Figura 10 – Ticket mensili emessi dai parcometri nel 2011 (fonte AMT).

Per quanto riguarda gli impianti di sosta a rotazione, gestisti principalmente da SABAITALIA e da AMT, l'utilizzo di questi è fortemente minore di quanto avviene per la sosta su strada. È sufficiente ricordare che un impianto abbastanza utilizzato come quello di Foro Ulpiano ha avuto nel 2011 una copertura diurna media pari al 32% e un impianto meno utilizzato, come quello del SILOS, presenta nello stesso anno una copertura media diurna pari al 15%.

Tale fenomeno è evidentemente legato ad uno squilibrio tra le tariffe (la sosta in strada è oggi più economica) e ad una scarsa appetibilità degli impianti che può derivare da strutture non adeguate o da un collegamento pedonale poco attrattivo con il cuore della città storica.

4.5. INDAGINI COMPLEMENTARI

Oltre alle analisi legate direttamente alla interazione tra domanda e offerta, nella redazione del Piano sono stati presi in considerazioni altre analisi di carattere complementare:

- analisi sulla qualità dell'aria;
- analisi sulla incidentalità;
- analisi sugli impianti semaforici.

4.5.1. Qualità dell'aria

Per quanto riguarda le informazioni e le analisi legate alla qualità dell'aria si rimanda al Rapporto Ambientale della Valutazione Ambientale Strategica legata al PGTU.

4.5.2. Incidentalità

Per quanto riguarda l'incidentalità, il fenomeno è molto complesso ed è caratterizzato da elementi legati non soltanto al traffico in senso stretto, ma anche ad aspetti di natura sociale, culturale ed economica. In questo contesto è opportuno individuare un criterio per valutare il livello di rischio di una strada o di un incrocio in relazione agli incidenti che su di essi si sviluppano e che spesso non sono collegati direttamente alle caratteristiche geometriche o di traffico dell'area. L'analisi del rischio, che fa riferimento ai dati disponibili nella fase di analisi del PGTU, consiste nello stimare la probabilità e la severità degli incidenti della rete viaria cittadina. La probabilità è ottenuta come rapporto tra il numero degli eventi e l'intervallo temporale a cui si

riferiscono i rilievi ottenuti. Evidentemente il numero degli eventi può essere anche correlato al flusso veicolare presente sulla strada – ed è utile tenere in considerazione questo elemento nella lettura dei dati – tuttavia, in molti casi, gli incidenti avvengono in ore notturne o con flussi scarsi o quasi assenti.

La severità rappresenta la misura della gravità delle conseguenze dell'incidente: mortale (indice di rischio pari a 3), con feriti (indice di rischio pari a 2) con soli danni materiali (indice di rischio pari a 1). Il prodotto della probabilità e della severità degli incidenti consente di stimare il rischio connesso all'incidentalità stradale. Si sono ottenuti per ciascuna intersezione ed asse stradale il livello di rischio relativo agli incidenti, ai feriti ed ai morti, la cui somma porta a stabilire il livello di rischio globale. Tale livello di rischio è riportato a livello qualitativo negli elaborati INCa e INCn, rispettivamente per i principali assi e nodi stradali.

4.5.3. Controllo semaforico

L'area centrale della città è caratterizzata da una ingente presenza di incroci di tipo semaforizzato, il cui coordinamento è un elemento essenziale nella determinazione della qualità della circolazione.

Il sistema semaforico della città si basa sull'uso di un calcolatore centralizzato cui sono connessi la maggior parte degli impianti della città. Tale calcolatore di fabbricazione SIEMENS e di tecnologia estremamente recente consente di implementare diverse funzionalità legate alla gestione del traffico che allo stato attuale non sono utilizzate, quali ad esempio la scelta dei piani in funzione delle reali condizioni della circolazione e il monitoraggio in tempo reale del traffico cittadino attraverso un sistema di rilevatori che può essere implementato e che consentirebbe di fornire informazioni al cittadino anche direttamente via web.

Il funzionamento attuale dell'elaboratore centrale utilizza la tecnica di "selezione di piano" sulla base della scelta tra 4 diversi piani semaforici che si alternano in funzione delle diverse ore del giorno e dei diversi giorni della settimana.

I piani semaforici di tutti gli impianti della città fanno parte del bagaglio di informazioni di cui è in possesso il Servizio Mobilità e Traffico.

È importante ricordare che alcuni impianti periferici hanno un funzionamento autonomo e basato sulle condizioni del traffico, in base ad una serie di spire di rilevamento. È il caso degli impianti periferici come quelli di Piazzale Cagni, via Brigata Casale, Largo Baiamonti, via Valmaura, Obelisco, via Bonomea, via Boveto, via Valerio, viale Campi Elisi.

4.6. CRITICITA'

Sulla base del quadro evidenziato per lo stato di fatto, è opportuno evidenziare alcune criticità che possono essere utili per inquadrare lo scenario da cui ha preso avvio la redazione del nuovo Piano. Le criticità sono riportate nell'ordine di cui alla scala dei valori individuata per le diverse componenti fondamentali del traffico dalle direttive ministeriali per la redazione, adozione ed attuazione dei piani del traffico.

4.6.1. Mobilità pedonale e ciclabile

Allo stato attuale le aree pedonali sono piuttosto frammentate e sono presenti diversi elementi di discontinuità. Questo scenario implica la mancanza di itinerari completi per il collegamento tra le diverse aree pedonali. Si evidenzia, inoltre, la mancanza di buoni collegamenti pedonali con gli impianti di parcheggio che circondano il centro.

Alcuni attraversamenti pedonali non offrono adeguate condizioni dimensionali e di protezione in relazione ai consistenti flussi presenti sia veicolari che pedonali, quali ad esempio gli

attraversamenti di via Giulia o gli attraversamenti della via San Nicolò con le vie Roma e San Spiridione.

Per quanto riguarda la mobilità ciclabile, pur considerando le problematiche legate alla conformazione orografica del territorio, è evidente la mancanza di infrastrutture ciclabili e di un disegno globale di rete ciclabile urbana. Mancano, inoltre, opportuni collegamenti con i percorsi e gli itinerari ciclabili esistenti o proposti da altre amministrazioni e di carattere sovracomunale.

4.6.2. Trasporto Pubblico Locale

La rete del trasporto pubblico, pur estesa e capillare, prevede percorsi che si sviluppano principalmente in sede promiscua con il traffico privato. Tale elemento risulta penalizzante in termini di velocità commerciale soprattutto nelle aree più centrali della città, dove i ritardi sono sensibili soprattutto nelle ore di punta di maggior congestione. La lunghezza complessiva delle corsie preferenziali non raggiunge i 5 km. Va inoltre sottolineato che alcune corsie si sviluppano su sedi poco fruibili in relazione ai fenomeni di sosta abusiva (per esempio la corsia di via Carducci in direzione piazza Oberdan nel tratto tra Largo Barriera Vecchia e via Battisti), o risultano sottoutilizzate dalle linee portati del trasporto pubblico (per esempio la corsia di via Conti).

Si evidenzia, infine, che la presenza di un congruo numero di linee radiali non consente il collegamento diretto tra diverse zone periferiche del territorio, collegamento che potrebbe essere garantito da ipotesi di introduzione di linee diametrali, ferme restando in questo campo le competenze dirette dell'amministrazione provinciale.

4.6.3. Mobilità del traffico privato

Per quanto riguarda la maglia viaria del traffico privato, innanzitutto è necessario tenere conto della forte presenza di traffico su due ruote nella città di Trieste, che ha visto un importante incremento negli ultimi venti anni.

Possono essere evidenziate alcuni situazioni di criticità localizzate principalmente nelle aree più centrali lungo alcuni itinerari e in alcuni nodi, tra i quali possono essere citati la piazza Libertà, la via Roma e la via Milano, la piazza Dalmazia, la via Battisti, l'itinerario via Timeus – via Ginnastica, l'itinerario via Piccardi – via Canova, il nodo via Oriani – via Madonnina - Largo Barriera Vecchia, la via Carducci, con particolare riferimento al tratto tra Passo Goldoni e Ponte della Fabra.

Alcune situazioni di criticità sono legate non tanto alla capacità teorica della strada, ma all'uso disordinato e indisciplinato della sede stradale (manovre irregolari degli utenti o fenomeni di sosta abusiva), come accade per esempio lungo la via Giulia.

Altre possibili criticità possono essere risolte solo attraverso opportuni interventi infrastrutturali che non sono oggetto di intervento diretto di un Piano Urbano del Traffico; in questo contesto vanno ricordati i possibili collegamenti ottenibili con gallerie di cui alle previsioni del Piano Regolatore Generale Comunale o con il riutilizzo di aree oggi non sfruttate come ad esempio la zona di Porto Vecchio.

4.6.4. Sosta

Le criticità legate alla sosta sono per lo più dovute alla differenza tra domanda e offerta che non può essere colmata in assenza di nuove infrastrutture di parcheggio.

Vi sono in ogni caso alcune situazioni di squilibrio legate, ad esempio, al forte utilizzo dei parcheggi in superficie nelle aree più centrali della città, anche con evidenti situazioni di abusivismo, a fronte di impianti di parcheggio che evidenziano una bassa percentuale di utilizzo. Tale elemento è anche causato dalla mancanza di un coordinamento tariffario che non incentiva l'utilizzo degli stalli in impianto.

Va sottolineato, inoltre, che la sosta abusiva avviene anche in buona parte lungo assi della viabilità principale con evidenti ricadute sulla capacità degli stessi e conseguenti fenomeni di congestione.

Le Zone a Traffico Limitato dedicate ai residenti del centro storico sono inadeguate, insufficienti e vengono viste in ogni caso come un privilegio ingiustificato garantito a pochi. Tale sistema necessita di essere sostanzialmente rivisto.

Da ultimo, è evidente sul territorio lo squilibrio tra la domanda e la sosta relativa ai motocicli, con l'utilizzo disordinato da parte di questi della sede stradale.

4.6.5. Altre criticità

Per quanto riguarda le problematiche di inquinamento, si evidenzia che, allo stato attuale, i provvedimenti generali antinquinamento risultano piuttosto obsoleti e non più adeguati al parco veicolare circolante. Risultano invece di maggiore efficacia gli interventi legati alle emergenze ambientali. La protezione di alcune aree attraverso l'istituzione delle Zone a Traffico Limitato per i residenti è di dimensioni molto modeste e poco efficace come misura antinquinamento. In linea generale va evidenziato che molte problematiche legate all'inquinamento da traffico sono generate dal mancato rispetto della regolamentazione della sosta che comporta situazioni di congestione e conseguente incremento di emissioni di inquinanti. Alcune criticità localizzate possono essere individuate laddove il traffico è consistente su vie molto strette o con la presenza di salite. È il caso per esempio della via Madonnina, della via Timeus e della via San Michele.

Alcune criticità possono essere evidenziate sotto il profilo della sicurezza stradale e dell'incidentalità. In particolare, come evidenziato nell' elaborato INCa, alcuni assi presentano un livello di rischio piuttosto elevato: viale Miramare, via Carducci, via Giulia, via dell'Istria e via Flavia. L'elaborato INCn consente di individuare i nodi più delicati: sono le piazze Libertà, Dalmazia, Foraggi, Cagni e Largo Barriera Vecchia.

Con riferimento al sistema semaforico, è importante sottolineare che i piani semaforici attualmente in esecuzione necessitano di un aggiornamento legato alle attuali condizioni del traffico. Inoltre, le potenzialità del nuovo calcolatore centrale suggeriscono l'introduzione di un sistema di spire di rilevamento distribuito in città, ai fini di avere un monitoraggio aggiornato in tempo reale del traffico nelle diverse aree della città, in modo da poter intervenire sulla selezione dei piani.

5. LA BOZZA E LA PARTECIPAZIONE

5.1. INTRODUZIONE

Con la deliberazione n. 397 dd. 15/09/2011 la Giunta Comunale ha approvato gli indirizzi per l'aggiornamento del PGTU, esplicitando la volontà di perseguire un iter di approvazione del Piano caratterizzato dalla massima partecipazione e dal coinvolgimento delle categorie interessate e della cittadinanza, anche attraverso le competenti Circoscrizioni.

In data 06/02/2012 l'Amministrazione Comunale ha presentato ufficialmente la bozza del Piano alla cittadinanza, dando così inizio alla fase di partecipazione, che ha rappresentato il massimo momento di condivisione delle scelte di Piano da parte di tutti i portatori di interesse e della cittadinanza.

Tale fase è durata circa tre mesi, durante i quali si sono tenute numerose riunioni con i portatori di interesse, appuntamenti pubblici nelle varie Circoscrizioni ed è stato istituito un Tavolo con Provincia di Trieste e Trieste Trasporti, che si è riunito con cadenza settimanale.

Di seguito si riporta una breve descrizione dei contenuti principali della Bozza di Piano approvata ed oggetto della condivisione, nonché i principali esiti dell'attività di partecipazione.

Al termine della fase di partecipazione, la bozza di piano è stata rivista al fine di giungere alla versione definitiva di cui allo scenario di progetto descritto nel capitolo 6.

5.2. LA BOZZA DEL PIANO

La bozza del PGTU è stata elaborata in base agli indirizzi dell'Amministrazione e coerentemente con quanto disciplinato nelle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico", in base alla seguente metodologia:

- esame degli indirizzi forniti dalla Giunta;
- studio delle analisi preliminari del PGTU già in possesso dell'Amministrazione;
- rilievi di traffico e aggiornamento del grafo della città in relazione ai cambiamenti intervenuti sul territorio;
- valutazione della precedente bozza del PGTU approvata con delibera giuntale n. 337 dd. 29/07/2010 ed in particolare degli elementi di fatto non più applicabili o comunque influenzati alla luce dei nuovi scenari e indirizzi;
- macrosimulazioni su vari scenari della rete viabilistica pubblica e privata principale;
- microsimulazioni su possibili scenari di viabilità delle zone maggiormente delicate e sensibili;
- verifiche puntuali degli incroci e degli assi più importanti;
- analisi di possibili scenari legati alla gestione della sosta di superficie;

- analisi dei collegamenti ciclabili e pedonali da sviluppare e incentivare.

Di seguito si riporta una sintetica descrizione delle azioni previste nella Bozza di Piano in relazione alle varie tematiche.

5.2.1. Mobilità pedonale

La mobilità pedonale è stata favorita attraverso un'estensione delle aree pedonali e dei percorsi pedonali privilegiati dal centro alla periferia, con la finalità di creare una rete continua dedicata all'utenza debole.

L'area compresa tra il Canale di Ponterosso e Piazza Unità viene per gran parte pedonalizzata; rimane il trasporto pubblico che può sviluppare le sue dorsali sulle vie Roma, Mazzini bassa e Corso Italia, nonché su un anello di servizio che tocca Piazza Tommaseo – Canal Piccolo – Piazza della Borsa; al traffico privato è consentito il solo asse di attraversamento via Teatro Romano – San Spiridione. Tutta la rimanente area risulta completamente pedonalizzata ad eccezione di Corso Italia, Mazzini bassa e via Imbriani che diventano aree ad elevata valenza pedonale.

Sono stati individuati una serie di collegamenti tra tutte le zone pedonali e verdi della città, nonché i vari parcheggi di cintura, mediante l'incentivazione di percorsi pedonali ben attrezzati. In particolare si completa l'asse pedonale che parte da Piazza Venezia e arriva fino a piazza Libertà; un asse parallelo a questo consente il collegamento tra Piazza Oberdan e Corso Italia; in senso ortogonale è possibile individuare l'asse Piazza Unità – Boschetto, asse completato dalle pedonalizzazioni previste su via Mazzini, via Gallina, via Crispi e viale XX Settembre.

Relativamente alle aree periferiche, le proposte di pedonalizzazione riguardano Roiano, San Giovanni (per cui si propone la realizzazione di una vera e propria piazza pedonale attorno alla chiesa) e la parte bassa di via Settefontane, mentre nei borghi carsici si segnala la previsione di aree pedonali e percorsi pedonali privilegiati negli abitati di Opicina e Basovizza.

5.2.2. Mobilità ciclabile

Relativamente alla mobilità ciclabile, la Bozza ha proposto la creazione di vari itinerari ciclabili urbani atti a favorire lo spostamento all'interno del comune, in modo da agevolare lo spostamento ciclabile per motivi non solo ricreativi ma anche lavorativi. In particolare, nella Bozza è stato introdotto il disegno di un "Pi-greco della mobilità ciclabile", costituito da un asse costiero (Viale Miramare – Stazione – Rive – Campi Elisi) e da due assi trasversali che penetrano nelle due valli principali della città più densamente abitate e pianeggianti (via Giulia – San Giovanni e viale D'Annunzio – viale Ippodromo – via Cumano).

5.2.3. Trasporto Pubblico Locale

Per agevolare il trasporto pubblico locale, la Bozza ha previsto un incremento delle corsie riservate lungo le principali direttrici di accesso alle aree centrali della città, con particolare riferimento a quelle che nella fase di analisi avevano evidenziato particolari condizioni di sofferenza, in modo da aumentare la velocità commerciale dei mezzi e rendere più appetibile l'utilizzo del TPL.

Innanzitutto si è cercato di non allontanare il trasporto pubblico dalla zona pedonale del centro, in modo da garantire un efficace servizio a queste aree. Il trasporto pubblico mantiene quindi l'attraversamento del centro attraverso Corso Italia (che sarà percorso dai mezzi pubblici in doppio senso) e un anello costituito da Mazzini – Tommaseo – Canal Piccolo – Piazza della Borsa – via Roma.

La Bozza ha proposto la realizzazione di un controviale interamente dedicato al trasporto pubblico su via Carducci nel tratto tra via Battisti e piazza Oberdan, con una corsia riservata per senso di marcia; si prevede inoltre di riservare interamente al TPL il Corso Saba (in doppio senso

di marcia) e la via Ginnastica (in doppio senso di marcia nella tratta tra via Carducci e via Timeus, in senso unico di marcia in salita nel tratto tra la via Timeus e la via Rossetti).

Un primo percorso prevede una corsia preferenziale in direzione centripeta che corre lungo gran parte della via Giulia, raggiunge la via Battisti (ove il TPL ha una preferenziale in salita e viaggia in promiscuo in discesa su tre corsie), si porta su via Imbriani, scende lungo Corso Italia, interessa parzialmente la via Mazzini e si porta fino a piazza Tommaseo.

Il percorso sud-nord di maggiore lunghezza consente al TPL di partire con una preferenziale in Piazza Foraggi e mantenere la stessa su viale D'Annunzio, rimanere in sede protetta per attraversare piazza Garibaldi e raggiungere Barriera Vecchia; da qui il TPL può collegarsi all'asse est-ovest attraverso il Corso Saba o proseguire fino alla Stazione, percorrendo la nuova corsia riservata in via Carducci nel tratto tra via Battisti e piazza Oberdan. Lungo quest'ultimo percorso può essere individuata una variante in sede protetta lungo Corso Saba – Corso Italia – Via Imbriani per un maggior servizio nelle aree pedonali. In direzione opposta il trasporto pubblico può partire dalla Stazione, utilizzare come asse preferenziale la via Geppa, strada allo stato attuale in condizioni poco appetibili anche per il pedone in quanto spesso poco frequentata, e raggiungere le preferenziali su via Carducci. Accanto a questo collegamento è previsto un asse sud-nord che consenta al TPL di evitare nel tratto più critico l'attuale asse Piccardi – Canova, spesso congestionato, e di potenziare l'utilizzo della via Conti.

Sono inoltre previsti altri interventi minori a favore del TPL, quali ad esempio una corsia preferenziale presso la strettoia del centro storico di Prosecco o quella che costeggia Campo San Giacomo.

5.2.4. Trasporto privato

Relativamente al trasporto privato, sulla base dei vincoli dettati dalle scelte effettuate relativamente alla mobilità pedonale/ciclabile e al trasporto pubblico, dalla morfologia del territorio, dai problemi di congestione del traffico, di inquinamento e di incidentalità, la Bozza di Piano ha individuato una maglia viaria principale tale da garantire un sistema di spostamenti razionale ed efficace, attraverso una ridistribuzione dei flussi sulla rete e cercando di non sovraccaricare le arterie oggi non particolarmente trafficate.

Un importante intervento riguarda la zona del Borgo Teresiano. Per quanto riguarda gli assi paralleli alla linea di costa, viene mantenuto il collegamento Teatro Romano – San Spiridione – Filzi, mentre la direttrice opposta di via Roma perde la sua funzione e può essere dedicata prevalentemente al TPL. Per quanto riguarda gli assi ortogonali al mare, ferma restando la via Milano quale direttrice prevalente per raggiungere dalle Rive le zone Giulia e Fabio Severo, la via Valdirivo viene invertita di marcia, consentendo così una risalita verso la zona Barriera e Gallerie attraverso l'itinerario Valdirivo – Carducci – Piazza Goldoni. In direzione opposta assume un significato la via Galatti che consente di collegare la Carducci alle Rive.

Un altro intervento rilevante riguarda l'istituzione del senso unico in direzione via Carducci della via Battisti. La risalita in direzione San Giovanni è prevista, da un lato attraverso la Coroneo - Rismondo, dall'altro attraverso il percorso Largo Santorio – Slataper – Stuparich - Rossetti (tutte invertite lungo questo percorso). La Battisti diventa così a tre corsie in discesa e viene collegata direttamente a piazza Goldoni attraverso la via Carducci, sostituendo in questo modo il tortuoso percorso Battisti – Xidias – Timeus – Ginnastica – Goldoni.

Il riassetto del nodo di Piazza Goldoni è un altro importante provvedimento che elimina l'annoso problema della confluenza su Carducci dei flussi di Barriera e di Piazza Goldoni nel tratto sempre congestionato tra Passo Goldoni e Ponte della Fabra. Un'altra proposta riguarda l'utilizzo in doppio senso della parte della via Fabio Severo tra la via Carducci e la via Coroneo; tale assetto consente di evitare la svolta a destra da via Carducci a via Coroneo che viene ad intralciare con il controviale proposto per i mezzi pubblici. Altri interventi collaterali, infine, completano il nuovo

assetto della viabilità principale e sono finalizzati a garantire un assetto della circolazione razionale e un deflusso su buoni livelli di servizio.

5.2.5. Sosta

Per quanto riguarda il sistema della sosta, la politica adottata nella Bozza si è basata sulle seguenti linee guida:

- evitare la riduzione di offerta di sosta, se non per favorire le aree e i percorsi ciclo/pedonali e il trasporto pubblico;
- massimizzazione dell'utilizzo delle superfici a disposizione per la possibile sosta, compatibilmente con le priorità stabilite dalla scala dei valori;
- eliminazione delle Zone a Traffico Limitato (ZTL) a servizio dei residenti;
- agevolazioni per la sosta dei residenti del centro storico nelle aree maggiormente turistiche, attraverso il completamento delle zone di sosta a pagamento e la contestuale agevolazione ai residenti; in particolare sono state individuate due zone: una ad elevato regime di agevolazione tariffario e una a basso regime di agevolazione tariffario, che prevedono un monte ore giornaliero rispettivamente pari a 5 ore e 2 ore;
- ampliamento dell'offerta della sosta per motocicli;
- introduzione di zone di sosta a pagamento in piccole aree a forte interesse commerciale con la finalità di eliminare le soste abusive, agevolare il turn-over giornaliero per gli esercizi commerciali e garantire una risorsa notturna di sosta per i residenti;
- introduzione di due sole tariffe di sosta (intervallo orario 8:00 - 20:00), una per le zone del centro storico e adiacenti agli impianti di parcheggio (1,20 euro all'ora), l'altra nelle altre aree (0,80 euro all'ora);
- introduzione di una tariffa incrementale (solo per la tariffazione più elevata) a partire dalla terza ora di sosta in superficie in modo da favorire l'utilizzo degli impianti nel caso di sosta di medio-lungo periodo (maggiorazione di 30 cent/ora dalla terza alla sesta ora e maggiorazione di 60 cent/ora per le ore successive);
- incentivazione all'utilizzo dei parcheggi di cintura, attraverso il miglioramento dei collegamenti pedonali e ciclabili e la politica tariffaria di superficie, in modo da favorire lo scambio tra la vettura privata e le altre modalità di trasporto (TPL, bicicletta e trasferimenti a piedi).

5.3. LA PARTECIPAZIONE

L'attività di partecipazione, della durata di circa tre mesi a partire dall'approvazione della Bozza di Piano da parte della Giunta Comunale, si è svolta attraverso una serie di incontri con i vari stakeholders, convocati ufficialmente dall'Amministrazione comunale.

I soggetti coinvolti sono stati: Provincia di Trieste, Trieste Trasporti, AMT, Saba Italia, TTP, ACI, Commissione Taxi, Circoscrizioni Amministrative, Categorie economiche, Confcommercio, Confindustria, Comitati (es. Corso Italia – via Mazzini), Vigili del Fuoco, Azienda Ospedaliera, ASS, Croce Rossa, Carabinieri, Prefettura, Questura, Guardia di Finanza, Agricoltura e Foreste (Regione FVG), CNA e Confartigianato, Osservatorio Mobilità Sostenibile e associazioni ambientaliste (WWF, Italia Nostra, Legambiente), Ordini professionali (ingegneri, architetti, geometri, periti) e ANCE, Aziende del Tavolo di Coordinamento del Mobility Management (Fincantieri, Lucchini, Generali, Regione FVG), Università (Mobility Manager e rappresentanti studenti), Consulta dei Disabili, Consulta dei Giovani, Rappresentanze sindacali del trasporto pubblico e associazioni legate al trasporto pubblico, Polizia Locale, Altri servizi comunali: Ufficio Occupazioni Suolo

Pubblico, Ambiente, Strade, Acegas Illuminazione, Acegas Semafori, Acegas Ambiente/rifiuti, FareAmbiente, Organizzazioni Sindacali del Comune di Trieste, Autorità con competenza ambientale.

Al fine di estendere al massimo la fase partecipativa, le riunioni tenutesi nelle sedi delle varie Circoscrizioni Amministrative erano aperte al pubblico ed hanno visto pertanto la presenza di numerosi cittadini.

A seguito dei vari incontri sono pervenute dai diversi portatori d'interesse note ufficiali contenenti le osservazioni e le richieste avanzate dagli stessi. Parallelamente, sono state raccolte le osservazioni e le proposte pervenute all'Amministrazione attraverso altri canali, quali incontri informali, mail, note cartacee e segnalazioni telefoniche.

Gli esiti della partecipazione hanno portato alla creazione di un database contenente le varie richieste e osservazioni, catalogate per argomento, richiedente, localizzazione e attinenza al PGTU.

Il database così ottenuto è composto da un totale di 558 records, dall'aggregazione dei quali è stato possibile da un lato ricavare alcune valutazioni di sintesi sull'attività di partecipazione, dall'altro, ferme restando le valutazioni tecniche, ottenere alcuni input per la redazione del piano definitivo.

Complessivamente l'82% delle osservazioni e proposte deriva dagli esiti degli incontri con i portatori d'interesse ufficiali, mentre il restante 18% proviene da singoli cittadini e comitati.

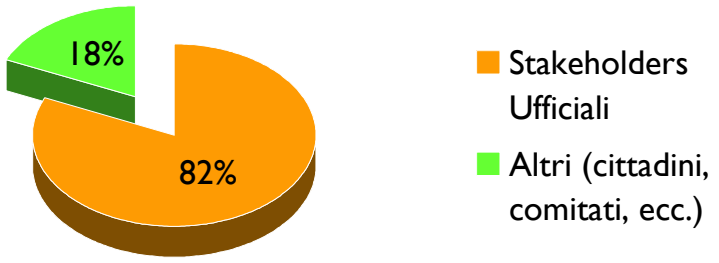


Figura 11 – Provenienza delle richieste e osservazioni.

Per quanto concerne gli ambiti di interesse, le osservazioni riguardano per il 20% aspetti inerenti la viabilità, per il 20% il TPL, per il 16% la sosta, per l'11% la mobilità pedonale e ciclabile; il rimanente 33% è relativo ad aspetti di carattere normativo e di disciplina della circolazione.

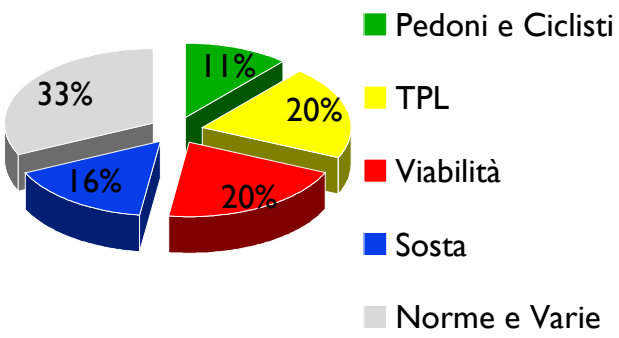


Figura 12 – Ambiti tematici delle richieste e osservazioni.

Le problematiche emerse in fase di partecipazione sono di seguito sintetizzate in relazione ai diversi ambiti tematici.

In relazione all'utenza pedonale e ciclabile, è stato rilevato un notevole interesse per l'incremento di aree pedonali e piste ciclabili nel centro; alcune perplessità sono state riscontrate per quanto riguarda la compresenza di bici e pedoni in aree e su percorsi pedonali e l'uso promiscuo delle corsie preferenziali da parte dei mezzi del TPL e delle biciclette. Inoltre, è stata evidenziata la volontà di subordinare la realizzazione di nuove aree pedonali nei rioni al reperimento di aree di sosta alternative da adibire a parcheggio. Infine, sono state evidenziate alcune problematiche relative alla fruibilità del centro da parte di categorie con specifiche esigenze, quali disabili, taxi e mezzi adibiti al carico/scarico delle merci.

Relativamente al Trasporto pubblico locale sono state evidenziate problematiche inerenti la presenza di percorsi tortuosi e la difficoltà di effettuazione di alcune manovre di svolta (ad esempio lungo l'itinerario via Imbriani - Corso Italia - via Roma e via Mazzini), il transito dei bus di 18 m nel Borgo Teresiano, la percorribilità della via Geppa da parte dei mezzi del TPL (a causa delle vibrazioni indotte dagli stessi mezzi sugli edifici circostanti), gli itinerari dei mezzi del trasporto pubblico a servizio dell'area Ospedale Maggiore ed infine l'esigenza di istituire apposite zone dedicate al carico/scarico delle merci anche in corrispondenza delle corsie riservate al TPL, in modo da evitare fenomeni di sosta abusiva. È stata inoltre manifestata la volontà di mantenere i poli di interscambio di piazza Goldoni e Piazza Oberdan e il percorso del TPL lungo la via Gallina.

Per quanto concerne la viabilità privata, sono state sollevate, tra le altre, le seguenti questioni: il mancato controllo della sosta abusiva da parte della Polizia Locale e la conseguente esigenza di individuare degli assi stradali "a tolleranza zero", la pericolosità dovuta all'inversione del senso di marcia di via Rossetti, la carenza di collegamento viario in salita tra le Rive e il Castello di San Giusto a causa dell'istituzione del senso unico di marcia in discesa lungo la via San Michele ed infine la necessità di ridurre il traffico veicolare sulla via Galatti e gli spostamenti di attraversamento del Borgo Teresiano.

Riguardo alla sosta, le osservazioni pervenute concernono principalmente la richiesta di aumento degli stalli per motocicli nel territorio comunale, di agevolazioni tariffarie per i residenti nel centro storico e nei contenitori e di revisione delle tariffe applicate all'interno degli impianti di parcheggio (quali ad esempio Foro Ulpiano, Silos, via Pietà ecc..). Inoltre, sono state rilevate problematiche in ordine alla viabilità di accesso al parcheggio ACI di via Genova e al gradimento o meno circa l'istituzione di aree di sosta a pagamento nei rioni e nei borghi carsici (ad esempio, esito favorevole per le aree di sosta a pagamento a Opicina e Prosecco e negativo per quelle di via Vergerio e Largo Mioni).

Va sottolineato che, del totale delle osservazioni pervenute, il 69% riguarda problematiche di competenza del PGTU, il 20% riguarda aspetti oggetto di Piani particolareggiati o di provvedimenti di attuazione diretta e il restante 11% questioni che esulano completante dalle competenze del PGTU.

Delle osservazioni di competenza del PGTU (pari al 69% del totale) ne sono state accolte il 59%, in quanto ritenute compatibili con le valutazioni e scelte tecniche (anche in riferimento agli esiti degli incontri del tavolo tecnico congiunto con Provincia di Trieste e Trieste Trasporti), parzialmente accolte il 20% e non accolte il restante 21%.

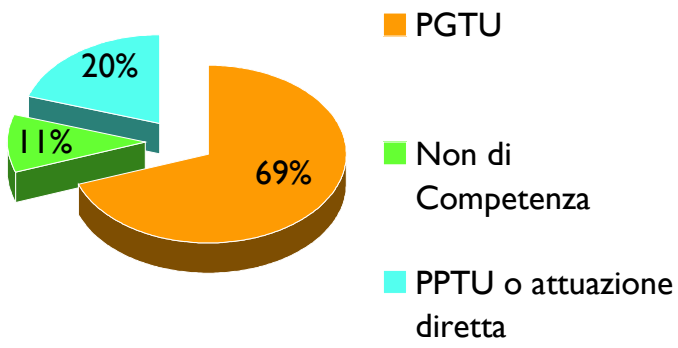


Figura 13 – Ambiti di competenza delle osservazioni e proposte.

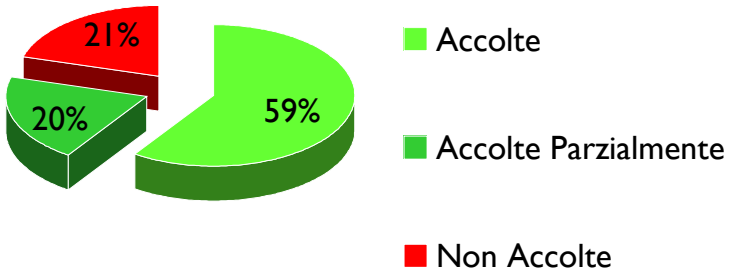


Figura 14 – Esiti finali.

I dettagli legati alle proposte avanzate nella fase di partecipazione sono evidenziati nell'elaborato CP che, per ciascuna proposta o osservazione effettuata dai portatori di interesse sentiti durante la fase di partecipazione, fornisce l'esito in relazione alle scelte di Piano.

La risposta si configura in un esito della proposta/osservazione e può essere di cinque tipi:

- SI, quando il Piano accoglie sostanzialmente la proposta/osservazione;
- PARZ, quando il Piano accoglie parzialmente la proposta/osservazione;
- NO, quando non è stato possibile accogliere la proposta/osservazione;
- PP, quando la proposta/osservazione riguarda aspetti oggetto di Piani Particolareggiati o di provvedimenti di attuazione diretta;
- NdC, quando la proposta/osservazione riguarda questioni che esulano dalle competenze del PGTU.

6. SCENARIO DI PROGETTO E VALUTAZIONE DEL PIANO

La configurazione finale del PGTU è frutto, fermi restando gli indirizzi forniti dalla Giunta Municipale e le imprescindibili valutazioni tecniche, della mediazione tra l'assetto proposto nella Bozza del Piano e le richieste di modifica alla stessa emerse nella fase di partecipazione da parte dei diversi portatori di interesse.

In questo capitolo sono riassunti i principali contenuti del Piano e dei relativi elaborati grafici, suddivisi per area tematica. Di seguito sono riportati i capitoli che riguardano i principali elementi della mobilità cittadina, nell'ordine stabilito dalla scala dei valori: mobilità pedonale e ciclabile, il sistema del trasporto pubblico, la rete della viabilità principale, la politica della sosta.

Infine, alcuni capitoli riguardano i rimanenti temi specifici del Piano: il trasporto delle merci, il piano di emergenza ambientale, la sicurezza, la regolazione semaforica, il regolamento viario, le fasi attuative, gli ambiti dei piani particolareggiati e la definizione degli elementi prescrittivi del Piano.

Per le principali aree tematiche si è dedicato un capitolo alla valutazione delle proposte del Piano. L'obiettivo di questo capitolo consiste, infatti, non solo nell'esposizione delle scelte del Piano, ma anche nella sintetica trattazione dei risultati della fase di valutazione delle proposte alla luce dell'utilizzo dei modelli appositamente realizzati (descritti nel capitolo dedicato alla metodologia). Si sottolinea l'importanza della fase di valutazione in piani complessi come quelli che si riferiscono alla mobilità, in quanto è solo a valle di una attenta valutazione che si riesce a verificare quantitativamente il grado di raggiungimento degli obiettivi prefissati assicurando nel contempo la "tenuta" del sistema nel suo complesso.

Si rimanda al Rapporto Ambientale relativo al processo di VAS legata al Piano per la quantificazione degli indicatori ambientali, per la valutazione delle singole azioni previste dal Piano e per il confronto delle stesse con i diversi scenari di riferimento.

6.1. MOBILITA' PEDONALE (tavola MP)

Coerentemente con gli indirizzi progettuali pervenuti dalla Giunta, il Piano è orientato ad agevolare la mobilità pedonale.

Il Piano propone, di conseguenza, un ampliamento delle aree e dei percorsi pedonali basato sui seguenti principi:

- ampliare le aree ad elevata pedonalità del centro;
- collegare con percorsi pedonali il centro storico con i principali impianti di parcheggio a corona del Borgo Teresiano;
- collegare i percorsi pedonali esistenti;
- individuare aree che possono essere soggette ad una buona fruibilità pedonale nelle periferie.

Con riferimento al primo punto, il Piano propone l'incremento delle aree pedonali già oggi esistenti nelle zone centrali della città, nell'ottica di individuare una vasta area utilizzabile quasi esclusivamente dai pedoni, ma che sia al tempo stesso ben servita dai mezzi pubblici.

In questo contesto l'area compresa tra il Canale di Ponterosso e Piazza Unità viene per gran parte pedonalizzata. I principali interventi riguardano, in tal senso, la pedonalizzazione di via Mazzini e via Imbriani.

Rimane il trasporto pubblico che attraversa in maniera baricentrica questa area e si rende, quindi, competitivo sotto il profilo del servizio alle aree pedonali nei confronti del traffico privato. A quest'ultimo è consentito il solo asse di attraversamento via Teatro Romano – San Spiridione, asse sul quale è previsto un traffico comunque modesto. Tutta la rimanente area risulta completamente pedonale o comunque ad elevata valenza pedonale.

Sono state infatti introdotte le ZTL ad elevata valenza pedonale che hanno sostanzialmente la caratteristica delle aree pedonali, ma nelle quali è consentito l'accesso ad alcune categorie e servizi che è importante che possano avvicinarsi il più possibile alle diverse destinazioni: carico/scarico delle merci, veicoli al servizio dei disabili, trasporto pubblico collettivo e individuale. Similmente alle aree pedonali, questa tipologia di ZTL può essere soggetta ad interventi di riqualificazione che possono comportare una diversa pavimentazione, la presenza di arredi, l'occupazione della sede stradale da parte degli esercizi pubblici, ecc.

Sono state inoltre create le ZTL di penetrazione a valenza pedonale, con funzione di garantire uno spazio principalmente interdetto alla circolazione dei veicoli, in grado di assicurare però l'avvicinamento all'area pedonale di persone con disabilità motorie, e le ZTL di penetrazione a valenza pedonale e commerciale, aventi la funzione di garantire uno spazio principalmente interdetto alla circolazione dei veicoli, in grado di assicurare però l'avvicinamento all'area pedonale di persone con disabilità motorie e degli utenti delle attività commerciali presenti.

Per ampliare la fruibilità pedonale della città sono stati individuati alcuni percorsi pedonali privilegiati che, pur non rientrando nella categoria di aree pedonali vere e proprie, devono essere destinati ad un'agevole percorribilità da parte dei pedoni. Le vie interessate dai percorsi pedonali privilegiati devono essere attentamente valutate nell'ambito dei progetti di manutenzione e qualificazione, in modo da attuare interventi che favoriscano la mobilità pedonale (eliminazione della sosta, allargamento dei marciapiedi, ecc.).

La prima tipologia di interventi legati ai percorsi pedonali privilegiati, prevede la realizzazioni di percorsi ad elevata percorribilità pedonale che colleghino gli impianti di parcheggio che circondano il centro storico con il centro storico stesso. La ricerca di un'ampia pedonalizzazione delle aree più centrali implica l'esigenza di un maggiore utilizzo dei parcheggi di cintura. Si è quindi cercato di valorizzare il percorso che collega tali impianti con il centro, percorso che allo stato attuale si presenta poco chiaro quando non addirittura inesistente. Si

pensi, a titolo di esempio, alla qualità dell'itinerario che un utente deve affrontare oggi per raggiungere l'area di Corso Italia dopo aver parcheggiato al Silos. È proprio il collegamento Silos – centro pedonalizzato il primo percorso che si è individuato: l'itinerario inizia da piazza Libertà riqualificata come previsto dal relativo progetto approvato dall'amministrazione, prosegue lungo la via Geppa e, attraverso la via Trento e la prevista passerella sul Canale, raggiunge il cuore del centro storico.



Figura 15 – Il Piano prevede di riservare il Corso Italia completamente ai mezzi pubblici.



Figura 16 – Piazza della Repubblica è destinata ad area pedonale nelle previsioni del Piano.

Un secondo percorso è dedicato all'impianto di Foro Ulpiano. Attraverso gli agevoli porticati che già oggi costeggiano la via Giustiniano è possibile raggiungere piazza Oberdan e, da qui, delle ZTL ad elevata valenza pedonale e di penetrazione a valenza pedonale che interessano la via XXX Ottobre consentono di raggiungere le aree pedonali principali.

Un terzo percorso è finalizzato alla connessione del parcheggio in impianto di via Pietà con l'area più centrale. Per questo obiettivo è stata prevista la pedonalizzazione di via Foschiatti nel tratto tra Piazza dell'Ospitale e via Fonderia, la ZTL ad elevata valenza pedonale sulla stessa via Foschiatti nel tratto rimanente che consente di raggiungere largo Barriera; da qui, attraverso un percorso privilegiato che interessa corso Saba, i pedoni possono raggiungere la piazza Goldoni e la via Mazzini resa dal Piano pedonale.

Altri percorsi pedonali privilegiati sono stati identificati anche in zone meno centrali, con la finalità di limitare la frammentazione delle aree pedonali e attrezzare percorsi pedonali continui che le colleghino. Accanto all'asse pedonale che il Piano prevede completato tra la piazza Venezia e la piazza Libertà, in senso ortogonale a questo viene identificato l'asse piazza Unità – Borgo Teresiano – Viale XX Settembre – Rotonda del Boschetto; un percorso collega il Giardino Pubblico con l'ospedale Maggiore, un altro Campo San Giacomo con largo Barriera, un altro ancora mette in collegamento (anche con opportune aree pedonali vere e proprie) piazza Perugino con piazza Garibaldi, un altro collega quest'ultima al giardino di villa Engelmann, ecc.

Inoltre, sono state individuate alcune aree che possono essere soggette ad una buona fruibilità pedonale nelle periferie e nei borghi carsici: da Basovizza, dove si individua la necessità di una riqualificazione dell'area più centrale e commerciale a Opicina, dove si identificano alcuni percorsi pedonali privilegiati di collegamento tra alcune aree strategiche; da Roiano, dove è stata identificata una nuova ZTL ad elevata valenza pedonale, a San Giovanni, con l'ipotesi di una nuova piazza che affianca la chiesa di piazzale Gioberti. Infine, aree da destinare ad una elevata pedonalizzazione sono state identificate su proprietà di altri enti; esse sono soggette a progetti attuativi che dovranno essere concertati con tali enti.

In linea generale si ritiene utile, anche a seguito delle richieste pervenute nella fase della partecipazione, subordinare l'attuazione di alcune aree pedonali e ZTL a ulteriori momenti di consultazione con le competenti circoscrizioni, soprattutto con riferimento alle aree più periferiche dove, in alcuni casi, è stato chiesto che gli interventi legati alla mobilità pedonale siano subordinati alla realizzazione di una nuova offerta di sosta (per esempio, nel rione di Roiano).

L'assetto della rete dedicata alla mobilità pedonale è rappresentata nella Tavola MP. L'esatta estensione e delimitazione delle aree tratteggiate nella tavola MP potrà essere definita in sede attuativa, anche in relazione a specifiche esigenze legate alla necessità di recuperare piccole aree di sosta destinate, per esempio, a motocicli, veicoli a servizio di persone con limitate o impedite capacità motorie, ecc.

Si rimanda al Regolamento Viario (elaborato RV) per la caratterizzazione delle aree e le categorie di traffico ammissibili per ciascuna di esse.

6.1.1. Valutazione delle proposte di piano

L'assetto proposto dal Piano in merito alla mobilità pedonale raggiunge gli obiettivi di ampliare notevolmente le aree a disposizione dei pedoni e le zone a traffico limitato ad elevata valenza pedonale.

Per le valutazioni di dettaglio legate alle specifiche azioni, si rimanda sostanzialmente alle azioni descritte nel Rapporto Ambientale (elaborato RA) nell'ambito della Valutazione Ambientale Strategica. Si ritiene comunque opportuno riportare in questo capitolo alcuni indicatori complessivi che consentono di quantificare il raggiungimento degli obiettivi descritti.

La superficie delle aree pedonali passa da un valore attuale di circa 90.000 mq ad oltre 130.000 mq, con un incremento complessivo del 44% rispetto allo stato attuale. La quantità di aree pedonali corrisponde sostanzialmente a circa 0,65 mq per ciascun abitante.

Le attuali ZTL coprono una superficie di circa 16.000 mq. La proposta di piano porta a circa 40.000 mq l'area dedicata alle ZTL, con un incremento del 150%, anche se i due valori non sono direttamente confrontabili in quanto allo stato attuale molte ZTL sono di tipo residenziale e quindi aperte ad un traffico veicolare locale, mentre le ZTL proposte dal Piano sono di tipo "ad elevata valenza pedonale", "di penetrazione a valenza pedonale e commerciale e di penetrazione" e "di penetrazione a valenza pedonale" e quindi destinate prevalentemente ai pedoni. Il valore specifico è pari a circa 0,20 mq di ZTL per ciascun abitante.

Il Piano individua, inoltre, diversi itinerari pedonali che collegano le principali aree pedonali e i poli di attrazione, come evidenziato nella tavola MP.

6.2. MOBILITA' CICLABILE (tavole MC e MCc)

Questo capitolo e gli elaborati grafici legati alla mobilità ciclabile si configurano come piano della mobilità ciclabile, poiché individuano i principali percorsi e le aree di sosta. Ai piani attuativi sono, invece, demandate le progettazioni di dettaglio e i relativi costi.

La mobilità ciclabile prevista dal Piano può essere suddivisa in quella di utilizzo prevalentemente urbano, dedicata agli spostamenti di tipo sistematico, e in quella a carattere prevalentemente turistico ed extraurbano.

Per quanto riguarda l'area urbana, il Piano propone una sorta di Pi-greco su cui sviluppare i progetti per l'implementazione del trasporto su bicicletta. Il Pi-greco è costituito da un asse costiero (Viale Miramare – Stazione – Rive – Campi Elisi) e da due assi trasversali che penetrano nelle due valli strategiche della città: quella di via Giulia - San Giovanni e quella dell'asse D'Annunzio – Ippodromo – Cumano. In queste aree è possibile individuare una rete ciclabile prevalentemente pianeggiante a disposizione dei cittadini che possono spostarsi abitualmente in bicicletta. Tali collegamenti ciclabili, infatti, toccano rioni anche periferici con forti insediamenti residenziali (Roiano, San Giovanni, area d'Annunzio – Ippodromo, ecc.) e collegano importanti poli di attrazione/generazione di spostamenti (la Stazione, le sedi di Regione, Provincia e Comune, l'area del Polo Natatorio-Fincantieri-Lloyd, l'Acegas-Aps, le Generali, le aree museali, ecc.).

Il Piano prevede, a titolo indicativo, numerosi siti in cui possono essere collocati nuovi portabiciclette.



Figura 17 - Pi-Greco: mobilità ciclabile.

L'utilizzo della bicicletta lungo il Pi-greco potrà essere stimolato anche attraverso il bike – sharing, un sistema che prevede il noleggio di biciclette condivise mediante l'utilizzo di ciclostazioni dislocate in più punti di prelievo e rilascio del mezzo sul territorio. Il Piano individua, a titolo indicativo, le aree in cui è possibile collocare le ciclostazioni legate al bike – sharing, individuando

tre principali gruppi funzionali di ciclostazioni. Tale sistema è prevalentemente finanziato da progetti ministeriali ed europei, cui il Comune di Trieste partecipa.

Lungo il Pi-greco si è cercato di individuare percorsi ciclabili non promiscui: è il caso della pista lungo le Rive e di collegamento con la pista ciclabile della val Rosandra che parte in via Orlandini, delle vie Trento – XXX Ottobre – Geppa, dell'asse di corso Saba e per buona parte del percorso di viale D'Annunzio verso Cumano.

In sede di piani attuativi sarà possibile valutare esattamente i percorsi che possono essere effettuati in sede propria e quelli in corsie promiscue (per esempio, è possibile valutare la possibilità di portare su sede propria il ramo del Pi-greco che si dirige dal centro verso San Giovanni). Anche l'istituzione di zone 30 che possono essere agevolmente utilizzate dai ciclisti possono essere valutate in sede di piani particolareggiati.

Per limitare possibili conflittualità e assecondare le richieste di Provincia e Trieste Trasporti, il Piano sceglie di evitare la promiscuità tra bici e bus. Questo significa che le bici non possono utilizzare le corsie preferenziali dei mezzi pubblici. Per contro, analogamente a quanto avviene in molte altre città italiane, è accettata la promiscuità tra pedoni e biciclette, fermo restando che vi è l'esigenza che si sviluppi in città una cultura di reciproco rispetto tra le due categorie. Tuttavia, come peraltro specificato nel regolamento viario, laddove le caratteristiche della strada, i flussi pedonali e l'assetto dell'arredo urbano lo consentono, è possibile individuare un itinerario ciclabile mediante idonea segnaletica

Con riferimento ai percorsi con maggiore vocazione turistica, il sistema della mobilità ciclabile nel suo complesso connette il Pi-greco della zona centrale alle maggiori direttrici sviluppate o da sviluppare: l'asse Strada Costiera – Miramare – Stazione, la pista che si sviluppa sul sedime della ex-ferrovia Trieste - Erpelle, il collegamento con la zona industriale verso Muggia, le piste e i percorsi ciclabili dell'altipiano.

In sede di attuazione, sentiti nel merito anche gli enti proprietari delle strade per quelle non comunali, sarà possibile valutare con esattezza dove i percorsi ciclabili a vocazione turistica potranno essere realizzati in sede propria e dove in sede promiscua.

Le previsioni in tema di mobilità ciclabile sono evidenziate nella tavola MC che interessa l'intero territorio comunale e MCc che si riferisce principalmente all'area centrale della città.

6.2.1. Valutazione delle proposte di piano

Il Piano propone una notevole implementazione del sistema della mobilità ciclabile.

Per le valutazioni di dettaglio legate alle specifiche azioni, si rimanda alle azioni evidenziate nel Rapporto Ambientale (elaborato RA) nell'ambito della Valutazione Ambientale Strategica.

Si ritiene comunque opportuno evidenziare in questo capitolo che il Piano prevede di incrementare gli attuali 15 km di percorsi ciclabili (quasi totalmente di tipo turistico) per raggiungere una lunghezza totale di oltre 85 Km. In particolare, sono previsti 21 km di nuovi percorsi con funzione di collegamento urbano e 64 km di nuovi percorsi di tipo turistico.

6.3. TRASPORTO PUBBLICO (tavole TPLcop, TPLs e TPLp)

Nell'ambito delle competenze del PGTU, concordemente con quanto previsto dal Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale (PRTPL), sono possibili azioni che favoriscano l'efficacia del trasporto pubblico in un assetto generale sostanzialmente invariato, anche se sono fattibili, anzi auspicabili, modifiche di limitata entità che interessino i percorsi di alcune linee o la revisione di fermate o capilinea. Il PGTU pertanto ha il compito di individuare i provvedimenti che favoriscano il trasporto pubblico, senza richiedere significativi potenziamenti o variazioni del servizio.

Ferme restando le dirette competenza dell'amministrazione provinciale in tema di trasporto pubblico locale, nella predisposizione del Piano si è teso alla massima valorizzazione possibile del TPL, compatibilmente con le altre fondamentali esigenze di mobilità esistenti nel Comune, tenendo conto delle caratteristiche funzionali della rete e delle esigenze legate all'accessibilità dei principali poli di attrazione (centro storico, ospedali e collegamento tra di essi, impianti di parcheggio, sedi scolastiche e universitarie, ecc.). Il Piano propone un incremento delle corsie riservate al TPL sulle principali direttrici di accesso alle aree centrali della città che nella fase di analisi hanno evidenziato particolari condizioni di sofferenza, in modo da aumentare la velocità commerciale dei mezzi e rendere più appetibile l'utilizzo del TPL. Inoltre, si è cercato di non allontanare il trasporto pubblico dalle aree prevalentemente pedonali del centro, in modo da garantire un servizio efficace e vincente nei confronti del trasporto privato verso queste zone. Come si vedrà, infatti, il trasporto pubblico mantiene l'attraversamento del Borgo Teresiano e il collegamento Piazza Goldoni – Rive mediante Corso Italia, che sarà percorso dai mezzi pubblici in doppio senso. È fin d'ora importante sottolineare che, in previsione di emergenze o impedimenti che possano inibire tale collegamento, la via Mazzini dovrà avere comunque una struttura tale da poter sopportare il transito del mezzi del trasporto pubblico in caso di emergenza.

La tavola TPLcop evidenzia la copertura dell'attuale servizio del TPL sull'intero territorio comunale. Le tavole TPLs e TPLp contengono, rispettivamente, la descrizione del servizio urbano del TPL nella situazione esistente e l'evidenzia delle variazioni introdotte dal Piano. Le due tavole sono riferite alla porzione di territorio interessata dalle modifiche introdotte dal Piano stesso.

Il Piano sostanzialmente conferma l'assetto complessivo del trasporto pubblico, prevedendo limitati interventi che possono essere raggruppati nelle seguenti tipologie:

- provvedimenti strettamente necessari in relazione alle politiche generali di governo della mobilità, con particolare riferimento alla scala dei valori di cui alle direttive ministeriali per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico (per esempio, laddove viene data priorità alla mobilità pedonale e ciclabile);
- provvedimenti già previsti in piani o progetti approvati dall'amministrazione;
- provvedimenti che mirano ad aumentare la velocità commerciale o l'efficacia del servizio del trasporto pubblico, mediante la previsione di corsie riservate, la razionalizzazione di alcune manovre e l'incentivazione dell'intermodalità;
- modeste modifiche di tracciato legate all'assetto della circolazione o alla copertura di aree oggi non servite dal trasporto pubblico;
- ipotesi progettuali di medio periodo che potrebbero essere realizzate per un miglioramento del servizio, ferme restando le competenze dell'amministrazione provinciale in materia.

Le azioni di piano non influenzano i servizi del TPL dei comuni limitrofi.

Per quanto riguarda il servizio di trasporto pubblico marittimo, lo stesso esula dalle competenze del PGTU ed è considerato invariante rispetto allo stato attuale, anche se è evidente che l'aumento degli itinerari pedonali nel centro storico ne possono favorire l'utilizzo in relazione agli attuali punti di attracco.

Nei capitoli che seguono è descritto il sistema del trasporto pubblico, con particolare riferimento alle modifiche proposte dal Piano in relazione ai poli, agli assi e alle ipotesi di medio periodo. Dopo alcune valutazioni sul trasporto pubblico extraurbano e individuale, un capitolo è dedicato alla valutazione delle proposte del Piano e a come il Piano può trovare attuazione in relazione al TPL.

6.3.1. I poli del trasporto pubblico locale e l'intermodalità

Il Piano è stato redatto tenendo in considerazione i principali poli intermodali che coinvolgono il trasporto pubblico locale. Tali poli sono rappresentati principalmente dalle aree di piazza Libertà, piazza Oberdan e dal polo di piazza Goldoni – via Gallina – largo Barriera.

Le previsioni di piano fanno sì che tali poli si caratterizzino anche come punto di partenza di percorsi pedonali e ciclabili per raggiungere le diverse destinazioni nel centro storico.

Polo di piazza Libertà

La piazza Libertà è il polo intermodale per eccellenza della città, perché a essa afferiscono, oltre ad un numero consistente di capolinea del TPL, il trasporto ferroviario, il trasporto pubblico extraurbano e internazionale, il collegamento con l'aeroporto, nonché impianti ed aree di parcheggio. In quest'area il Piano recepisce sostanzialmente il progetto di riqualificazione di piazza Libertà, già approvato dall'amministrazione comunale con il parere favorevole della Provincia. Il progetto prevede la concentrazione dei capilinea nell'area compresa tra il Silos e la Sala Tripcovich, fatta eccezione per alcune linee dirette prevalentemente verso la zona della sede universitaria di piazzale Europa che trovano posto nell'area adiacente al giardino centrale sul lato di viale Miramare. La maggior parte delle linee del TPL in partenza da piazza Libertà si porterà di fronte all'ingresso principale della Sala Tripcovich per attraversare corso Cavour e raggiungere la via Ghega, dove le corsie di attestamento veicolare dovranno essere opportunamente sagomate in modo da consentire le manovre dei mezzi pubblici in svolta verso destra. Tale soluzione si è resa necessaria stante l'inutilizzabilità da parte del trasporto pubblico locale della via Geppa, come risultato della fase di partecipazione.

In sede di attuazione potranno essere valutate ulteriori eventuali modifiche finalizzate a migliorare complessivamente il funzionamento del polo. In particolare, in fase esecutiva, potranno essere valutate altre soluzioni in merito ai capilinea delle linee 23 e 51 che sono state ricollocate rispetto a quanto previsto dal progetto di Piazza Libertà.

Dalla zona di piazza Libertà si potranno raggiungere le aree del centro storico attraverso i percorsi pedonali e ciclabili appositamente previsti dal Piano.

Polo di piazza Oberdan

Al polo di piazza Oberdan fanno capo importanti impianti e aree di parcheggio e numerosi capilinea del TPL, compreso quello della linea tramviaria.

Il Piano propone un modesto riassetto della piazza, in relazione anche ai percorsi del traffico privato che da via Galatti devono raggiungere la via Giustiniano, con la finalità di evitare inutili allungamenti dei percorsi del TPL e attraversamenti della via Carducci se non necessari. Alcune linee provenienti da via Ghega vengono mantenute sul lato del capolinea del tram in modo da poter eventualmente rientrare sulla via Ghega utilizzando il collegamento via del Lavatoio – via Filzi; i capilinea delle rimanenti linee trovano spazio nell'area di piazza Oberdan vicino ai diversi porticati, con modeste variazioni rispetto allo stato attuale.

Da piazza Oberdan è possibile raggiungere le aree più interne del centro storico attraverso i percorsi ciclopedonali previsti su via XXX Ottore e via della Geppa – via Trento.

Polo di piazza Goldoni – via Gallina – largo Barriera

Il polo, che copre un'area più vasta dei precedenti, vede la presenza di numerose linee di trasporto pubblico e di alcuni importanti impianti di parcheggio, tra i quali quello di via Pietà, collegato a largo Barriera attraverso il recupero della valenza pedonale della via Foschiatti.

La versione definitiva del Piano, in base anche alle richieste della Provincia, propone il mantenimento del Polo di piazza Goldoni come fulcro di tutta l'area. Il polo è raggiunto da numerose linee attraverso la via Gallina e da altre provenienti da Corso Italia e dalla galleria Sandrinelli; inoltre, viene avvicinato virtualmente alla zona di largo Barriera grazie al collegamento ciclopedonale che coinvolge il corso Saba.

Il polo è efficacemente collegato con il cuore del centro storico attraverso i numerosi percorsi pedonali che coinvolgono la via Mazzini e il Corso Italia.

Oltre ai principali poli sopra evidenziati, esistono sul territorio diversi altri punti di collegamento intermodale tra il trasporto pubblico e quello privato. Tale collegamento può essere evidenziato mettendo in relazione la presenza di impianti di parcheggio e quella di fermate del TPL. In particolare, la tabella riporta il numero di fermate e/o capolinea posti in prossimità dei principali parcheggi pubblici o ad uso pubblico (in impianto e in superficie), considerando un raggio operativo non superiore a 100 m.

Parcheggi	**n. fermate**
Foro Ulpiano	6
Silos	19
Campo Marzio	2
Campo San Giacomo	2
Via Pietà	3
Piazzale Cagni	9
Stadio Valmaura	3
Cimitero Costalunga	1
Quadrivio Opicina	2
Piazzale 11 Settembre	2
Cattinara	8
Opicina (zona cimitero)	2
Prosecco centro	3
Strada per confine Lipica	2

Figura 18 – Tabella delle fermate e capilinea in prossimità delle aree di parcheggio più rilevanti.

6.3.2. Gli assi del trasporto pubblico locale

Il Piano conferma nella sostanza gli attuali assi portanti del trasporto pubblico locale e, dove possibile, ne rafforza il ruolo, attraverso l'incremento delle corsie riservate e la fluidificazione complessiva del traffico.

Si riassumono di seguito l'assetto dei principali assi e delle principali aree interessate dalle corsie riservate al TPL e gli interventi previsti dal Piano.

Asse Stazione – largo Barriera e Asse Stazione – via Roma

Il Piano conferma sostanzialmente il collegamento tra la piazza Libertà e Barriera, con alcune modifiche rispetto all'attuale assetto. In particolare, il tracciato, quasi interamente su corsie riservate, risale la via Ghega e la via Carducci dove, in corrispondenza di via Reti si porta lungo la via Gallina per raggiungere, attraverso piazza Goldoni e il corso Saba, largo Barriera. A questa dorsale il Piano associa un collegamento che dalla via Ghega si stacca lungo la via Roma che è prevalentemente destinata al trasporto pubblico locale: vi è una corsia riservata nel tratto via Galatti – via Milano e da via Machiavelli a Corso Italia; il TPL su via Roma condivide la sede stradale con la viabilità privata principale nel solo tratto tra via Ghega e via Galatti e con una viabilità locale nel tratto tra via Milano e via Machiavelli.

Si ritiene opportuno in questa sede, evidenziare alcuni suggerimenti legati alla fase attuativa in merito alla protezione delle corsie riservate al TPL: in particolare, deve essere attentamente valutata la posizione degli attraversamenti pedonali e la posa in opera di idonei manufatti per la protezione dei pedoni (per esempio, l'installazione di paletti a protezione della corsia di via Ghega).

Asse via Battisti – via Giulia

Il Piano punta a potenziare i percorsi del trasporto pubblico lungo l'intero itinerario di via Giulia e via Battisti. Tale asse è stato scelto poiché su di esso si sviluppano diverse linee portanti fondamentali per il TPL (linee 6, 9, 35).

Lungo la via Giulia, in accordo con un progetto a finanziamento regionale già avviato dall'amministrazione comunale, è prevista una corsia preferenziale per i mezzi pubblici in direzione centro città, che è la direzione di maggiore sofferenza in base ai dati di traffico disponibili ed alle informazioni della Trieste Trasporti. La corsia è collocata a centro strada per evitare il fenomeno delle soste abusive, gode del diritto di precedenza in corrispondenza delle manovre di "merging" prima delle rotatorie ed è affiancata, dove necessario, da appositi marciapiedi per i passeggeri in attesa. In questo contesto, è opportuno sottolineare che il progetto ha un carattere innovativo per la città; si ritiene opportuno pertanto verificarne l'efficacia e l'impatto dopo un adeguato periodo di sperimentazione, in modo da poter applicare gli eventuali opportuni interventi correttivi, tenuto conto che buona parte degli interventi sono di tipo segnaletico e quindi reversibili.

Lungo la via Battisti, il Piano prevede una corsia preferenziale in salita verso la via Giulia per quasi la totalità dello sviluppo dell'arteria. In questo caso non vi è una forte differenza tra i ritardi accumulati dai mezzi del TPL nelle due direzioni, ma va tenuto conto che nella direzione opposta una maggiore fluidità è garantita dalla presenza di 3 corsie, rispetto alle 2 corsie attuali.



Figura 19 - Via Giulia - corsie riservate a trasporto pubblico

Asse Viale D'Annunzio – piazza Goldoni

Viale D'Annunzio è un importante asse del trasporto pubblico su cui circolano numerose linee e che collega rioni molto densamente popolati. Il Piano prevede la realizzazione di una corsia riservata con direzione via Carducci. Il percorso in corsia riservata su viale D'Annunzio prosegue anche dopo largo Sonnino (il traffico privato viene deviato verso la via Raffineria) e in piazza Garibaldi. Vi è quindi un tratto in sede promiscua lungo la via Oriani, che, tuttavia, presenta una capacità maggiore di quella attuale in quanto la mancanza della svolta a sinistra in via Madonnina consente di evitare l'attuale strettoia. Sono confermate le attuali corsie lungo largo Barriera e il mezzo pubblico torna in sede promiscua in via Carducci, anch'essa con una sezione utile più ampia grazie alla mancanza della corsia riservata in direzione largo Barriera. Il collegamento opposto (piazza Goldoni – largo Barriera) avviene attraverso una corsia riservata in corso Saba.

Asse Corso Italia

Nelle previsioni di piano l'intero Corso Italia, ripulito dal traffico privato, è destinato al TPL nei due sensi di marcia. Il collegamento finale con le Rive è garantito dall'anello costituito da Corso Italia – via Roma - via Mazzini – Piazza Tommaseo – via Canal Piccolo. In questo modo i mezzi del trasporto pubblico locale possono raggiungere efficacemente il cuore delle aree pedonali del centro storico (si rimanda per i dettagli all'elaborato TPLp). Tale anello potrebbe eventualmente essere percorso in senso opposto a quanto sopradescritto. Si evidenzia in ogni caso che la soluzione proposta e indicata nella tavola TPLp risulta essere quella che determina il minor impatto sul nodo di piazza Tommaseo.

Ferme restando le competenze della Provincia in merito alla disciplina del TPL, nell'ipotesi di un'eventuale pedonalizzazione dell'intera via Mazzini, si individua quale possibile soluzione l'utilizzo della via Canal Piccolo in senso unico alternato regolato da un impianto semaforico, destinato esclusivamente al TPL e ai mezzi di emergenza. Per garantire la miglior funzionalità di tale impianto sarà necessario ridurre al minimo le linee transitanti su tale collegamento.

In tutti i casi, è auspicabile ricollocare il capolinea della linea 10 in una zona diversa dal fronte della Chiesa Greco-Ortodossa, per valorizzare la visibilità dell'edificio di culto.



Figura 20 - Corso Italia: zona a traffico limitato ad elevata valenza pedonale percorsa dal trasporto pubblico locale.

Il Piano propone, inoltre, una razionalizzazione dei percorsi e dei capilinea lungo Corso Italia, finalizzata ad evitare manovre poco agevoli ai mezzi o giri viziosi che generano un impatto negativo sulla pedonalità dell'area.

Per la delicatezza del collegamento tra le Rive e Piazza Goldoni è opportuno sottolineare che, nonostante la via Mazzini sia destinata ad area pedonale, è opportuno che la struttura della strada consenta in ogni caso l'utilizzo della stessa da parte dei mezzi del TPL in caso di emergenza qualora, per qualsiasi evenienza (per esempio lavori stradali), si rendesse indisponibile il Corso Italia.

Area Ospedale Maggiore

L'area in esame, anche a seguito delle osservazioni effettuate dalla Provincia in sede di bozza del PGTU, viene mantenuta per quanto possibile invariata.

Rimangono confermate la corsie preferenziali di via Conti, piazza Ospedale e via Tarabocchia. A queste si affiancano alcuni tratti di corsia riservata finalizzate ad agevolare il TPL:

- lungo la via Canova, dove gli ultimi isolati (senza sacrificio di sosta già oggi inibita) sono riservati al trasporto pubblico;
- lungo la via Ginnastica, dove è riservato al trasporto pubblico il tratto in salita tra la via Brunner e la via Rossetti e in discesa il tratto tra la Gatteri e la Brunner;
- lungo la via Pascoli, dove è riservato al TPL il tratto in discesa tra le via Piccardi e via D'Azeglio.

In questa zona il Piano propone alcune modeste modifiche ai tracciati delle linee del TPL in relazione al nuovo assetto. Per esempio è possibile che la linea 25 risalga direttamente la via Ginnastica per collegare direttamente la piazza Goldoni alla via Farneto e che la linea 11 utilizzi la via Pietà per raggiungere la via Rossetti.

Altre interventi minori che coinvolgono il Trasporto Pubblico Locale

Altri interventi minori sono previsti a favore del TPL, quali ad esempio una corsia preferenziale lungo la via Coroneo in discesa (come peraltro richiesto esplicitamente dalla Provincia) e una corsia lungo campo San Giacomo.

Nell'area di San Giovanni è previsto un riassetto dei capilinea e delle manovre in piazzale Gioberti per far posto ad una nuova piazza. In questo contesto la linea rionale 12 raggiungerà la via delle Docce attraverso una bretella che percorre la parte retrostante della Chiesa in senso orario (tale area ha dimensioni sufficienti a garantire il doppio senso di marcia per consentire di mantenere inalterato il percorso del traffico privato che scende dalla via del Caravaggio). Tale previsione ha un impatto rilevante sulle abitudini e sull'assetto del rione ed è pertanto opportuno che l'intervento definitivo sia preceduto da una fase di sperimentazione per valutare l'efficacia e il gradimento dello stesso.

6.3.3. Ipotesi di medio periodo

Ferme restando le competenze della Provincia in merito alla disciplina del TPL, il Piano propone un'ipotesi di medio periodo finalizzata ad incrementare l'utilizzo di possibili navette ecologiche per i collegamenti di breve raggio, anche a servizio dell'utenza che necessita di limitare le distanze percorse a piedi.

L'ipotesi riguarda l'istituzione di una navetta "verde", che si ipotizza di dimensioni modeste e a propulsione elettrica o a gas naturale compresso, finalizzata a offrire un servizio di collegamento tra i vari impianti di parcheggio che circondano il centro storico e le aree pedonali del centro. Il tragitto più interessante sotto il profilo della massimizzazione del servizio è quello che percorre una sorta di due anelli congiunti: piazza Libertà (zona parcheggio Silos) – via Ghega – via Roma – Corso Italia – Corso Saba – Barriera – (zona parcheggio via Pietà) – via Carducci – piazza Oberdan (zona parcheggio Foro Ulpiano) – via Ghega – via Roma – via Mazzini– Rive – piazza Libertà. I costi e le frequenze della nuova linea possono essere valutati in sede attuativa.

Fermo restando che, in base alla L.R. 23/2007, la competenza relativa alle tariffe applicate al TPL non è comunale bensì regionale, al fine di incentivare l'uso dei mezzi di trasporto pubblico e di limitare le fonti di inquinamento, l'amministrazione intende attivarsi presso l'Ente competente affinché il trasporto sui mezzi pubblici diventi gratuito nell'area compresa tra la via Carducci, via Ghega, Piazza Libertà, Corso Cavour, Riva Tre Novembre, Piazza Tommaseo, Piazza della Borsa, Corso Italia, Piazza Goldoni. In alternativa potrà essere valutata l'istituzione di un servizio di trasporto pubblico, anche con funzione turistica, lungo il tracciato circolare che racchiude l'area di cui sopra. Tale linea potrebbe essere espletata da bus ecologici, di preferenza ad emissione in atmosfera pari a zero; inoltre per essa potrà essere proposta alla Regione la gratuità del trasporto per l'utenza.

6.3.4. Servizio di trasporto pubblico extraurbano

I servizi di trasporto extraurbano, a carattere regionale e internazionale, fanno principalmente capo al polo di Piazza Libertà. A tale polo intermodale afferiscono, inoltre, anche numerose linee del trasporto pubblico locale, il servizio ferroviario e diversi impianti di parcheggio.

Le linee del trasporto pubblico extraurbano si diramano dalla piazza per servire l'aeroporto, le province limitrofe e diverse destinazioni internazionali.

Per quanto riguarda l'assetto di tale polo, l'amministrazione ha recentemente approvato un progetto di riqualificazione di Piazza Libertà che razionalizza gli spazi pubblici, facilità i percorsi pedonali e ciclabili e incentiva l'accessibilità e l'intermodalità anche delle linee di trasporto extraurbano.

Il PGTU recepisce sostanzialmente le previsioni del progetto. Inoltre, le ricadute delle proposte contenute nel Piano sulle diverse linee di trasporto extraurbano ed internazionale che interessano il territorio comunale, si esplicitano anche nei benefici più generali legati alla fluidificazione del traffico.

6.3.5. Il trasporto pubblico individuale

Gli assi a disposizione del Trasporto Pubblico collettivo possono essere agevolmente utilizzati anche dal Trasporto Pubblico Individuale (taxi) che, in base alle previsioni di piano, ha un buon accesso all'area centrale e pedonale della città, in modo da poter offrire un servizio adeguato anche alle categorie più deboli. In questo contesto va evidenziato che a questa tipologia di trasporto pubblico è di norma consentito l'accesso alle numerose Zone a Traffico Limitato proposte dal Piano, con le limitazioni di cui al Regolamento Viario, anche laddove non sia presente una corsia dedicata al trasporto pubblico.

6.3.6. Valutazione delle proposte di piano

Per quanto riguarda il TPL, la valutazione di quanto previsto dal PGTU viene effettuata con riferimento ai seguenti indicatori:

- corsie preferenziali;
- sistema semaforico;
- velocità commerciale;
- ripartizione modale;
- valutazione chilometrica.

Di seguito si riportano i risultati riferiti ai suddetti indicatori.

Corsie preferenziali

Allo stato attuale sul territorio sono presenti circa 4,6 km di corsie riservate al trasporto pubblico locale. Nelle ipotesi di Piano si è cercato di implementare tale lunghezza con particolare riferimento agli assi portanti del trasporto pubblico in modo da garantire un forte utilizzo delle corsie preferenziali (è il caso, per esempio, della via Giulia o di viale D'Annunzio, ma anche della via Roma). L'applicazione completa del Piano porterebbe ad 8,8 km di corsie riservate, con un incremento del 90% rispetto ad oggi.

Sistema semaforico

L'assetto del sistema semaforico del centro cittadino e le esigenze di coordinamento imposte dal controllo centralizzato rendono di difficile attuazione l'implementazione di sistemi di preferenziazione semaforica a favore del TPL sugli assi ad utilizzo misto tra traffico pubblico e privato. In altre zone della città, in sede di attuazione, sarà possibile valutare l'introduzione di piani semaforici che consentano fasi dedicate al trasporto pubblico, come oggi avviene a Opicina in corrispondenza dell'Obelisco e del Quadrivio, in relazione al passaggio del tram.

In sede di progettazione esecutiva dovrà essere posta particolare attenzione alla pianificazione semaforica, in modo da agevolare il più possibile gli spostamenti dei mezzi pubblici.

Velocità commerciale

Il Piano agevola il trasporto pubblico in termini di velocità commerciale agendo in due principali direzioni: da un lato si prevede un notevole incremento delle corsie riservate (come in

via Battisti o in via Oriani), dall'altro si mira a fluidificare il traffico nelle strade utilizzate dai bus (ad esempio mediante l'eliminazione della sosta abusiva in vari tratti con l'istituzione di stalli per motocicli in linea o altri interventi).

In base alle previsioni del Piano, l'aumento del numero di chilometri che potranno essere percorsi su corsie preferenziali, unito all'elevato numero di linee che vi potranno circolare (considerato che le corsie interessano principalmente le linee ad elevata frequenza), ha una ricaduta significativa sulla velocità commerciale dei mezzi del TPL, con particolare riferimento alle aree centrali della città dove la stessa è fortemente penalizzata dalle condizioni critiche del traffico nell'ora di punta e dove il Piano agisce direttamente sull'assetto della rete pubblica e privata.

Applicando la metodologia descritta in precedenza, a partire dai dati relativi alla velocità commerciale allo stato attuale nell'area centrale della città (area oggetto della microsimulazione) che è pari a 12,5 km/h, è stato possibile con il modello di microsimulazione determinare la velocità commerciale nello scenario di progetto con riferimento all'ora di punta del mattino che risulta pari a circa 14,3 km/h. I risultati ottenuti permettono di quantificare in un 14,4% l'incremento della velocità commerciale a seguito dell'attuazione dei provvedimenti di piano. Gli effetti del PGTU non sono influenti sulla velocità commerciale dei mezzi pubblici nelle aree periferiche della città e del Carso, né nelle ore della giornata dove il traffico non presenta particolari criticità.

Tale incremento assume una particolare importanza e significatività, tenuto conto che il PGTU può influire solamente sulla quota parte della velocità commerciale legata alle condizioni della circolazione (aumento corsie preferenziali e fluidificazione del traffico), peraltro in un numero limitato di ore giornaliere. Esistono, invece, altri elementi che influenzano significativamente la velocità commerciale, quali i tempi di salita e discesa in fermata e il numero di fermate lungo la linea, sui quali il PGTU non può intervenire direttamente.

Ripartizione modale

Dall'applicazione del modello di scelta modale deriva che le modifiche proposte all'attuale assetto delle rete dei servizi di TPL, in termini di aumento della velocità commerciale e relativa diminuzione dei tempi di percorrenza su tutta la rete, consentono di ottenere complessivamente un aumento del numero di utenti che utilizzano il mezzo pubblico per i loro spostamenti pari al 6% nell'arco della giornata. Tale valore corrisponde ad una riduzione di inquinanti in atmosfera giornalieri pari a circa 85.000 g/km di CO, 9000 g/km di VOC, 21000 g/km di NO_X e 12.000.000 g/km di CO_2 (il valore è stato assunto pari a circa 10 volte il valore calcolato sull'ora di punta).

La previsione, pur utilizzando un valore di incremento medio anche in zone periferiche non sensibili al riassetto della viabilità, è sufficientemente cautelativa, in quanto non considera altri effetti che possono giocare a favore di uno spostamento modale verso il trasporto pubblico, quali ad esempio: l'aumento delle tariffe della sosta e la minore offerta di stalli a disposizione dei visitatori in alcune zone, la mancanza di alternative al mezzo pubblico in alcune aree centrali della città a seguito della pedonalizzazione (si pensi alle ripercussioni sulla zona del provvedimento di chiusura del Corso Italia ai mezzi privati), l'allungamento di alcuni percorsi effettuati sul mezzo privato.

Valutazione chilometrica

Particolare attenzione è stata posta sul problema del chilometraggio che i mezzi pubblici devono percorrere a seguito delle variazioni al sistema indotte dal Piano. Sebbene il Piano incida in maniera non eccessiva sui tracciati delle linee del TPL, la razionalizzazione di diverse manovre e la semplificazione di alcuni percorsi comporta un guadagno in termini chilometrici, anche tenuto conto di alcuni progetti già approvati dall'amministrazione che comportano invece un incremento dei chilometri (per esempio nel polo di piazza Libertà).

Sulla base dell'orario invernale della Trieste Trasporti dell'anno in corso, tenuto conto di tutte le linee e di tutti i percorsi effettuati, è stata determinata la variazione chilometrica complessiva. Si stima che, nella giornata feriale media, l'applicazione complessiva del Piano non comporta una riduzione chilometrica ai mezzi del TPL pari a circa 70 km.

6.3.7. Le fasi di attuazione del PGTU in relazione al TPL

Gli interventi previsti dal PGTU trovano attuazione sul territorio attraverso una sequenza di fasi che conducano all'attuazione complessiva del Piano evitando di determinare situazioni di circolazione insostenibili per la durata di ciascun intervento.

La descrizione delle diverse fasi è contenuto nell'elaborato FA dove, per ciascuna fase in relazione agli interventi previsti, sono evidenziate le modifiche proposte al TPL, ferme restando ovviamente le competenze della Provincia in materia, anche relativamente agli approfondimenti progettuali che dovessero rendersi necessari in fase di attuazione (esatta individuazione di fermate e capilinea, esigenze legate alle manovre dei bus, ecc.).

6.4. VIABILITA' PRINCIPALE (tavole CF, CFc, VP, VPc, VTA, VTP, VTAs, VTPs)

La maglia della viabilità principale deve essere in grado di servire gli spostamenti interzonali con adeguata capacità e garantendo livelli di servizio non critici. La sua struttura è vincolata naturalmente dalle scelte effettuate in tema di mobilità pedonale/ciclabile e da quelle legate al trasporto pubblico. Tenuto conto di queste restrizioni, le scelte di riorganizzazione della viabilità principale prendono in considerazione alcune situazioni oggi critiche sotto il profilo della congestione del traffico, dell'inquinamento e dell'incidentalità.

Sotto il profilo della congestione, particolarmente critica appare la situazione attuale che riguarda la via Oriani (strettoia in corrispondenza dell'imbocco di via Madonnina), la via Carducci (nel tratto tra Largo Barriera e Ponte della Fabra), la Piazza Goldoni (con particolare riferimento al tratto tra l'incrocio via Pellico – Corso Italia e Passo Goldoni), il nodo di piazza Dalmazia (con particolare riferimento alle problematiche legate alle manovre dei bus provenienti da via Ghega), l'incrocio via Battisti – via Rossetti, la via Ginnastica, la via Timeus, la parte bassa della via Coroneo, l'incrocio via Roma – via Milano. Il riassetto proposto dal Piano consente di alleggerire o di fluidificare il traffico in tali aree, ove possibile e compatibile con le scelte effettuate anche tenuto conto della fase di partecipazione.

Per quanto riguarda le problematiche legate all'inquinamento, si sono valutate con attenzione le situazioni sulle strade strette e percorse in salita da un notevole traffico, quali ad esempio la via Madonnina, la via San Michele, la via Timeus, la parte terminale della via Canova. Per queste arterie il Piano propone delle riduzioni dei flussi o la percorrenza in discesa.

Altri approfondimenti hanno riguardato le situazioni che, in base alle analisi preliminari sull'incidentalità, presentavano delle problematiche di sicurezza stradale. È il caso, per esempio, della via Giulia dove, il riordino delle manovre e il riassetto di alcuni incroci consente l'eliminazione dei punti neri. Diversi interventi a favore della sicurezza possono essere valutati solamente in sede di piani particolareggiati, tuttavia, già alla scala del PGTU sono state valutate alcune possibilità di intervento. In generale, lo schema della circolazione proposta consente una semplificazione delle manovre e un riassetto di alcuni nodi delicati (nuovi attraversamenti semaforizzati, nuove rotatorie, eliminazione di svolte a sinistra, ecc.).

Sulla base delle considerazioni e dei vincoli su esposti, il PGTU individua uno schema di mobilità che si basa sostanzialmente sui seguenti principi:

- garantire spostamenti efficaci tra le diverse zone della città;
- migliorare la fluidità della circolazione;
- minimizzare l'attraversamento del centro storico, compatibilmente con i vincoli esistenti;
- rivedere la maglia della viabilità principale utilizzando strade sufficientemente larghe;
- limitare l'incremento di traffico sulle vie oggi secondarie;
- utilizzare più percorsi dove è necessario ripartire su più strade un carico di traffico non sostenibile da una unica via.

E' utile sottolineare che non è stato sempre possibile rispettare pienamente i principi esposti, talvolta per rispettare i vincoli legati alle scelte legate all'utenza sovraordinata (pedonale, ciclabile e relativa al trasporto pubblico), talvolta per la mancanza di alternative, alle volte ancora per tenere conto della fase di partecipazione,

Un importante intervento riguarda la zona del Borgo Teresiano. Lo spostamento del traffico privato dal cuore dell'area pedonale implica una revisione dell'attraversamento del Borgo.

Per quanto riguarda gli assi paralleli alla linea di costa, viene mantenuto il collegamento Teatro Romano – San Spiridione – Filzi, mentre la direttrice opposta di via Roma perde la sua funzione e può essere dedicata prevalentemente al trasporto pubblico.

Per quanto riguarda gli assi ortogonali al mare, ferma restando la via Milano quale direttrice prevalente per raggiungere dalle Rive le zone Giulia e Fabio Severo e la via Valdirivo quale direttrice opposta, è stato necessario individuare un collegamento sostenibile per raggiungere l'area di Piazza Goldoni in assenza di Corso Italia. In questo senso è stato proposto l'itinerario che da via Milano, alleggerita dal contributo della via Roma, attraverso la via Carducci raggiunge la Piazza Goldoni. La sostenibilità della proposta è stata valutata anche a livello di microsimulazione.



Figura 21 – Il nuovo assetto della via Battisti.

Una importante scelta del Piano è stata quella di consentire un collegamento breve ed efficace tra la via Rittmeyer e l'area di via Coroneo. Tale collegamento è determinato dal percorso via Roma – via Galatti – Piazza Oberdan. Raggiunta la piazza Oberdan è possibile portarsi sul collegamento via Giustiniano – via Cicerone per raggiungere largo Piave, oppure utilizzare direttamente la via Fabio Severo in salita per proseguire verso la parte più alta della via Coroneo attraverso il collegamento via Fabio Severo – via Papiniano. A questo collegamento si aggiunge il fatto che la via Roma viene riservata al trasporto pubblico in tutto il tratto che costeggia la piazza Vittorio Veneto e, quindi, i veicoli provenienti da via Ghega devono utilizzare la via Galatti per dirigersi o verso piazza Oberdan o verso le Rive.

L'assetto proposto, che si discosta in modo non indifferente dalla bozza del Piano e tiene conto dei risultati della fase di partecipazione, raggiunge diversi scopi:

- alleggerisce la via Milano nel tratto più critico (via Roma – via Carducci);
- elimina l'utilizzo della via Galatti come asse di collegamento tra la via Carducci e le Rive, riducendone sensibilmente il traffico con particolare riferimento al tratto più lungo compreso tra la via Roma e le Rive (elemento evidenziato come critico nella fase di partecipazione in relazione alle proposte della bozza del Piano);
- migliora il collegamento pedonale lungo il lato principale della piazza Vittorio Veneto che fronteggia il palazzo delle Poste;
- limita l'utilizzo del Borgo Teresiano da parte dei flussi di attraversamento;

- genera un percorso più breve di quello attuale per il collegamento importante tra le vie Commerciale e Udine e l'area di Piazza Oberdan – via Coroneo – via Fabio Severo;
- alleggerisce il primo tratto della via Coroneo (quello più critico).

Questa importante proposta del Piano è stata valutata in sede di microsimulazione e con la verifica di dettaglio del possibile nuovo assetto di piazza Oberdan – via Giustiniano – via Cicerone, strade peraltro molto ampie.

Un altro intervento rilevante riguarda l'istituzione del senso unico (in direzione via Carducci) di buona parte della via Battisti. La risalita in direzione San Giovanni è prevista, da un lato attraverso il collegamento via Coroneo – via Rismondo, dall'altro attraverso il percorso via Ginnastica (in senso opposto rispetto all'attuale) – via Brunner – via Polonio.

La Battisti diventa così a tre corsie in discesa nella sua parte più delicata e viene collegata direttamente a piazza Goldoni attraverso la via Carducci, sostituendo in questo modo il tortuoso percorso via Battisti – via Xidias – via Timeus – via Ginnastica – piazza Goldoni. La via Timeus, quindi, perde il ruolo di collegamento tra la via Battisti e Piazza Goldoni, conservando il solo traffico diretto verso l'ospedale Maggiore.

Il riassetto del nodo di Piazza Goldoni è un altro importante provvedimento che elimina l'annoso problema della confluenza su Carducci dei flussi di Largo Barriera e di Piazza Goldoni nel tratto sempre congestionato tra Passo Goldoni e Ponte della Fabra.

Molti altri interventi collaterali completano il nuovo assetto della viabilità principale e sono finalizzati a garantire un assetto della circolazione razionale e un deflusso su buoni livelli di servizio.



Figura 22- Il nuovo assetto della via Carducci tra la via Battisti e piazza Goldoni.

L'assetto complessivo della circolazione principale è rappresentata negli elaborati VP e VPc, rispettivamente per l'intera città e per la parte centrale.

6.4.1. Classificazione funzionale delle strade

Le tavole CF, CFc evidenziato la nuova classifica funzionale delle strade. Quest'ultima si basa non solamente sulla razionalizzazione del sistema e sulla necessità di coerenza in merito alle

modalità di utilizzo delle strade, ma tiene anche conto delle esigenze concrete della mobilità cittadina e delle peculiarità della città. In sostanza, la classificazione è tenuta ad un livello cautelativamente basso per garantire una corretta disciplina d'uso nel rispetto dei vincoli che pone il Codice della Strada.

La classifica funzionale delle strade della città utilizza le seguenti categorie:

- autostrade;
- strade extraurbane secondarie;
- strade locali interzonali (di primo e di secondo livello);
- strade locali.

Le autostrade e le strade extraurbane secondarie sono molto spesso di proprietà e gestione di altri enti (ANAS, FVG Strade, Provincia, ecc.) e la classificazione deriva dalle caratteristiche strutturali e funzionali, sentiti nel merito gli enti proprietari. Le strade locali interzonali sono quelle che rivestono un carattere prioritario per gli spostamenti tra i diversi rioni della città e sono suddivisi in due livelli: il primo riguarda collegamenti prioritari sia per il trasporto privato che per il trasporto pubblico, il secondo investe spostamenti di raggio minore o, in ogni caso, raggruppa strade su cui circola il trasporto pubblico locale. Le rimanenti strade sono classificate come locali.

Le modalità di utilizzo delle diverse categorie di strade è disciplinata nel Regolamento Viario (RV).

6.4.2. Individuazione di assi a tolleranza zero

Nella fase di partecipazione della bozza del Piano sono emerse numerose segnalazioni in merito alle pesanti ripercussioni sul traffico che si hanno in relazione alle soste abusive su alcune strade particolarmente delicate. Sentita nel merito la Polizia Locale, si ritiene interessante evidenziare gli assi sui quali la sosta abusiva non può essere tollerata in relazione alle esigenza di capacità e dell'assetto complessivo della circolazione. Si riportano di seguito le strade che si possono definire "assi a tolleranza zero" dove gli intralci dovuti alle soste abusive sono inaccettabili per garantire la fluidità della circolazione e evitare conseguenze negative anche in termini di inquinamento:

- Via Oriani
- Largo Barriera
- Via del Bosco
- Via Cicerone
- Via Coroneo
- Via Polonio
- Via Gatteri
- Corso Cavour
- Via Carducci
- Via Galatti
- Via Milano
- Via Valdirivo
- Via Rittmeyer
- Via Pauliana
- Piazza Libertà
- Via Fabio Severo
- Via Flavia.

6.4.3. Valutazione delle proposte di piano

Il Piano propone una riorganizzazione non trascurabile della maglia viaria principale. La valutazione delle proposte è stata fatta mediante opportune simulazioni che evidenziano la sostenibilità dell'assetto del Piano, sia a livello di macroanalisi con l'assegnazione della matrice Origine-Destinazione al grafo dell'intera città, sia a livello di microsimulazione dell'area centrale.

I volumi di traffico espressi in autovetture equivalenti nell'ora di punta del mattino sono evidenziati negli elaborati VTA e VTP rispettivamente per lo stato attuale e quello di progetto. Gli elaborati VTAs e VTPs illustrano per la situazione attuale e quella di progetto il rapporto volume/capacità sui singoli archi nella medesima ora di punta. Gli elaborati consentono di avere un quadro complessivo sulla qualità della circolazione allo stato attuale e nell'assetto proposto dal Piano. È evidente il miglioramento che propone il Piano con particolare riferimento al centro storico e alla sostanziale tenuta dell'intero sistema.

Vale la pena ricordare che, a titolo cautelativo, le assegnazioni sono state effettuate a domanda invariata e, quindi, senza tener conto dei benefici che possono derivare in termini di ripartizione modale e di alleggerimento della circolazione veicolare privata, a seguito della nuova offerta ciclo-pedonale e del trasporto pubblico locale.

Per le valutazioni di dettaglio di alcune specifiche azioni del Piano, si rimanda al Rapporto Ambientale (elaborato RA) nell'ambito della Valutazione Ambientale Strategica.

6.5. SOSTA (tavola ST)

La questione della sosta rappresenta una delle principali criticità del traffico privato cittadino. Il PGTU non può compensare lo squilibrio tra domanda e offerta che può essere risolto solo a livello di nuove infrastrutture per la sosta, ma ricopre un ruolo importante nella gestione della sosta su strada esistente. La gestione della sosta in impianto non è materia diretta del PGTU e, soprattutto, essa dipende da scelte effettuate da soggetti spesso privati su cui l'Amministrazione ha un potere decisionale molto limitato.

In questo contesto la politica della sosta adottata si basa sulle seguenti linee guida:

- evitare la riduzione di offerta di sosta se non per favorire le aree e i percorsi ciclo/pedonali e il trasporto pubblico;
- massimizzazione dell'utilizzo delle superfici a disposizione per la possibile sosta, compatibilmente con le priorità stabilite dalla scala dei valori;
- eliminazione delle Zone a Traffico Limitato (ZTL) a servizio dei residenti che oggi non funzionano e danno un'offerta di sosta minima in relazione al numero di residenti interessati dal provvedimento;
- ampliamento dell'offerta della sosta per motocicli attraverso l'eliminazione di divieti di sosta in favore di una sosta in linea per motocicli che, oltre ad aumentare l'offerta di sosta consente di eliminare la sosta abusiva (provvedimenti di questo tipo già sperimentati in città hanno dato ottimi risultati);
- agevolazioni per la sosta dei residenti del centro storico nelle aree maggiormente turistiche attraverso il completamento delle zone di sosta a pagamento e la contestuale agevolazione ai residenti;
- introduzione di zone di sosta a pagamento in piccole aree a forte interesse commerciale con la tripla finalità di eliminare le soste abusive, agevolare il turn-over giornaliero per gli esercizi commerciali e garantire una risorsa notturna di sosta per i residenti (provvedimenti analoghi sono già stati sperimentati in città, per esempio in Largo Roiano, ed hanno ricevuto apprezzamento sia da parte dei residenti che da parte dei commercianti);
- razionalizzazione delle tariffe della sosta a pagamento;
- incentivazione all'utilizzo dei parcheggi di cintura al centro storico, attraverso il miglioramento dei collegamenti pedonali e ciclabili e la politica tariffaria di superficie, in modo da favorire lo scambio tra la vettura privata e le altre modalità di trasporto.

Sulla base di questi indirizzi, il Piano propone un riassetto di alcune strade in termini di sosta, con particolare riferimento a quella a pagamento.

La maggior parte della sosta libera rimane tale anche nelle previsioni del Piano, con l'eccezione di quella che viene destinata a pagamento e della sosta perduta per il riassetto della circolazione o la creazione di aree pedonali, piste ciclabili e ZTL ad elevata valenza pedonale, di penetrazione a valenza pedonale e di penetrazione a valenza pedonale e commerciale.

La sosta per i motocicli subisce una contrazione per effetto delle pedonalizzazioni, ma tale effetto viene compensato dal recupero di sosta lungo nuovi assi della viabilità principale.

6.5.1. La sosta a pagamento

In base agli indirizzi dell'Amministrazione, nonché agli esiti delle consultazioni relative alla bozza del Piano, si possono definire le diverse zone tariffarie e relative tariffe specificate in figura. In base anche alle richieste degli utenti, si ritiene corretto precisare che l'unità minima di tariffazione sia di 30 minuti.

La fascia Viola recepisce sostanzialmente gli accordi in merito alla realizzazione del Park San Giusto, è una fascia molto elevata ed è destinata a favorire l'utilizzo del parcheggio nel costruendo impianto di parcheggio. Si riferisce ad un'area molto limitata e a diretto contatto con l'area di Piazza Unità.

La fascia rossa è relativa all'area del centro storico del Borgo Teresiano e del Borgo Giuseppino, presenta un costo elevato per i visitatori, ma è soggetta alle agevolazioni previste per i residenti, come evidenziato dalla tavola ST.

La zona gialla è a corona del centro storico e per la maggior parte porta ad incentivare l'utilizzo dei parcheggi di cintura dei Borghi.

Fascia	*Tariffa oraria*	*Incremento*
Viola	1,70	+50% dalla terza ora
Rossa	1,50	+50% dalla terza ora
Gialla	1,00	+50% dalla terza ora
Blu	0,50	-

Figura 23 - Tabella delle zone tariffarie.

Le zone fin qui descritte sono localizzate comunque nei pressi di impianti di parcheggi di cui si vuole favorire l'utilizzo e, pertanto, sono soggette ad una tariffa che incrementa del 50% a partire dalla terza ora.

La zona blu è in genere riferita alle aree meno centrali ed è indirizzata a favorire il turn-over in porzioni limitate del territorio. In tali aree si prevede la gratuità della prima mezz'ora di sosta. Le aree soggette a questa tariffazione hanno subito una forte contrazione in relazione alla fase di consultazione dove molte circoscrizioni hanno chiesto l'eliminazione di diverse aree a pagamento.

La sosta a pagamento si intende operativa tra le 8:00 e le 20:00, ad eccezione dei giorni festivi quando la sosta è gratuita.

Si precisa che per i veicoli al servizio di persone con capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta in possesso del contrassegno di cui al D.P.R. 30.07.2012 n. 151 la prima ora di sosta sugli stalli a pagamento è gratuita.

Le tariffe proposte possono essere variate a seguito di deliberazione consigliare; qualora una zona di sosta dovesse essere riservata a particolari categorie di veicoli, quali ad esempio autocaravan, che necessitano di una valutazione tariffaria ad hoc, le tariffe possono essere approvate con deliberazione giuntale.

Le indicazioni relative alla disciplina della sosta a pagamento sulla strada sono evidenziate nella tavola ST.

Si precisa che, per la zona di Roiano, la realizzazione delle previste aree a pagamento rientranti nella fascia blu sarà subordinata alla creazione di nuovi parcheggi nell'area ex Caserma Polstrada.

6.5.2. Agevolazione per gli abitanti del centro storico

I residenti del Borgo Teresiano oggi possono contare su un'offerta di sosta gratuita a loro dedicata ma estremamente limitata (le attuali ZTL per i residenti che offrono circa 250 stalli) rispetto ai nuclei familiari residenti (i nuclei interessati dalle ZTL attuali sono circa 1500) e localizzata in aree ove, per un motivo o per un altro, diverse categorie vantano diritto di accesso. L'assetto proposto dal Piano, invece, punta ad aumentare la disponibilità di sosta per i residenti che possono così contare su maggiori spazi e possibilità di sosta rispetto ad oggi, anche se non gratuitamente ma ad una tariffa fortemente agevolata rispetto ai visitatori.

La proposta del Piano, infatti, frutto degli esiti della fase di partecipazione e consultazione sui contenuti della Bozza, individua una mediazione tra esigenze contrapposte: agevolare i residenti nella ricerca del parcheggio, limitare l'eccessivo accesso di veicoli nel centro storico disincentivando un elevato turn over, consentire l'ingresso alle categorie che ne hanno realmente l'esigenza.

L'esito di tale mediazione porta ad un'agevolazione riservata ai residenti del centro storico (area tratteggiata evidenziata nella tavola ST) così articolata:

- Abbonamento ad un canone mensile di euro 30 (costo totale annuo di euro 360) che consente la sosta su tutte le aree a pagamento gestite da AMT nell'ambito dell'area tratteggiata evidenziata nella tavola ST. Si prevede inoltre uno sconto del 15% sul canone annuale di abbonamento per coloro che effettuano il pagamento anticipato in unica rata per tutta l'annualità.

L'agevolazione riguarda una autovettura per nucleo familiare residente; i titoli di possesso dell'autovettura per la quale si rilascia l'agevolazione comprendono, oltre alla proprietà e altri diritti reali, il leasing e l'uso di autoveicoli aziendali.

6.5.3. Valutazione delle proposte di piano

In questo capitolo si ritiene utile evidenziare alcuni elementi quantitativi legati al nuovo assetto proposto dal Piano in tema di sosta.

In particolare, ricordando che il Piano non può sostanzialmente prevedere nuove infrastrutture di sosta e che gli spazi stradali sono quelli a disposizione, si pone l'attenzione sulle variazioni in termini di bilancio di sosta che possono derivare dall'attuazione del Piano, rimandando agli elaborati del Programma Urbano dei Parcheggi per una fotografia complessiva dell'attuale situazione della sosta.

La valutazione è stata effettuata in termini di differenza di sosta rispetto allo stato attuale (in termini di numero di stalli di sosta per le auto ed i motocicli), con riferimento alle aree interessate dai principali provvedimenti del Piano.

Le aree sono state suddivise nelle seguenti 4 macrozone:

- Macrozona 1 (Centro Storico), comprendente le aree del Borgo Teresiano, Borgo Giuseppino e San Giusto;
- Macrozona 2 (Area Tribunale – Battisti), comprendente le strade comprese tra gli assi di via Carducci, via Severo, via Battisti e le vie limitrofe;
- Macrozona 3 (Area Ospedale), comprendente le vie comprese tra il viale XX settembre, la via Rossetti, la via Pascoli e la via Oriani;
- Macrozona 4 (Rioni e Borghi Carsici), comprendente i principali interventi non ricompresi nelle macrozone precedenti (via Settefontane, San Giacomo, San Giovanni, Roiano, Opicina, Basovizza, ecc.).

Macrozona	***Descrizione***	***Variazione Auto***	***Variazione Motocicli***
1	Centro Storico	+46	+25
2	Area Tribunale - Battisti	-98	+84
3	Area Ospedale	-125	+413
4	Rioni e Borghi Carsici	-160	-20
Totale		***-337***	***502***

Figura 24 - Tabella del bilancio della sosta per effetto dell'applicazione del Piano.

I risultati delle analisi, riportati nella tabella, tengono conto di molteplici elementi: i parcheggi persi per effetto della creazione di aree pedonali e ZTL, della realizzazione di piste ciclabili e itinerari ciclopedonali, dei provvedimenti legati all'assetto della viabilità principale, nonché dell'istituzione di corsie riservate al TPL. Per contro, si tiene altresì conto del possibile recupero della sosta per effetto dell'istituzione di nuovi sensi unici sulla rete viaria principale, della possibilità di individuare aree di sosta per motocicli lungo gli assi urbani e nuove aree "cuscinetto" riservate a categorie specifiche in adiacenza alle aree pedonali e alle ZTL (parcheggi per disabili, aree di carico/scarico, limitate aree di parcheggio per motocicli, ecc.).

Complessivamente per effetto dell'applicazione totale del Piano si perdono circa 300 posti auto a fronte di un incremento di circa 500 posti per motocicli.

A questo bilancio è necessario aggiungere la perdita di offerta di sosta relativa ai progetti già finanziati o in corso di finanziamento e approvati dall'amministrazione comunale, quali ad esempio quelli di riqualificazione di Piazza Libertà e quelli relativi ai progetti PISUS e POD2009 di cui si è già detto. Tali progetti comportano un ulteriore sacrificio di sosta veicolare pari a circa 250 posti auto e 150 posti per motocicli.

Si precisa, tuttavia, che non è possibile in questa fase effettuare un bilancio preciso in tema di sosta che può emergere solamente a seguito della pianificazione di dettaglio, soprattutto per quanto riguarda la rete viaria non principale.

Per quanto l'offerta di sosta per i residenti dell'area del centro storico, si ritiene importante sottolineare che il Piano propone circa 1200 posti a pagamento (fascia rossa) nei quali i circa 2600 nuclei residenti possono sostare ad una tariffa fortemente agevolata. Il rapporto tra posti a tariffa agevolata per i residenti e nuclei familiari è poco inferiore ad 1 posto ogni 2 nuclei. Allo stato attuale, invece, il rapporto tra le ZTL per i residenti e i nuclei interessati è pari a circa 1 a 6 (circa 250 posti per 1500 residenti).

Si ritiene utile sottolineare che i dati forniti sono relativi alla sola sosta su strade di competenza del Comune di Trieste ed è esclusa l'offerta di sosta negli impianti di parcheggio che, come evidenziato nel capitolo relativo allo stato attuale, presentano ampia riserva di sosta oggi inutilizzata che può ampiamente compensare le pur modeste perdite legate al Piano.

6.6. TRASPORTO MERCI

Per la disciplina del trasporto delle merci e delle attività legate al rifornimento degli esercizi commerciali, l'elaborato Regolamento Viario (RV) fornisce le prescrizioni e le indicazioni inerenti la disciplina del carico/scarico delle merci per la parte che interessa la viabilità pubblica, curando in particolare gli aspetti connessi alle ricadute sul traffico derivanti dalla presenza sulla carreggiata di veicoli commerciali.

6.7. PIANO DI EMERGENZA AMBIENTALE

La strategia del Piano è finalizzata a ridurre l'inquinamento mediante una serie articolata di misure tese ad aumentare la fruibilità pedonale e ciclabile del centro e a favorire l'utilizzo del servizio di trasporto pubblico a scapito delle modalità di trasporto motorizzate private. Anche il nuovo schema della viabilità principale e il conseguente riassetto del sistema semaforico contribuiscono a fluidificare il traffico e ad eliminare alcuni punti critici per la circolazione, grazie ad una riduzione dei flussi e delle manovre in corrispondenza di alcuni nodi oggi molto congestionati, fatto che contribuisce a migliorare le condizioni di inquinamento da traffico in città.

Gli aspetti legati all'ambiente sono approfonditi nel processo di Valutazione Ambientale Strategica che accompagna il Piano.

Per quanto riguarda le condizioni di emergenza ambientale che possono presentarsi in relazione alle condizioni atmosferiche, al traffico cittadino e agli altri elementi che contribuiscono

al raggiungimento della soglia di inquinamento accettabile, negli anni è stata raggiunta da parte del Comune di Trieste una soluzione di compromesso che tiene in considerazione da un lato la normativa vigente e dall'altro le esigenze di tutte le categorie economiche e sociali degli utenti. Si tratta di un dispositivo che regolamenta condizioni, criteri e modalità d'intervento relative alla limitazione alla circolazione veicolare di autoveicoli e motoveicoli in caso di superamento delle concentrazioni massime giornaliere degli agenti inquinanti; tale dispositivo viene assunto quale parte integrante del presente PGTU. Si conferma quindi l'opportunità di prevedere blocchi orari al traffico che escludano l'utilizzo delle targhe alterne che si sono rilevate controproducenti sul lungo periodo e che, per contro, garantiscano ogni agevolazione alla politica del car-pooling. Considerando infatti che allo stato attuale il coefficiente di occupazione delle autovetture in città non supera il valore di 1,2 passeggeri per veicolo, vanno incentivati, anche durante i provvedimenti di emergenza ambientale, tutti gli spostamenti che sono effettuati con tre passeggeri a bordo.

6.8. SICUREZZA STRADALE (tavole INCa e INCn)

Per quanto riguarda la sicurezza stradale, dall'analisi dell'incidentalità individua gli assi stradali e le intersezioni presso le quali si hanno la maggior parte dei sinistri, che avvengono principalmente per velocità non adeguate ovvero per il disordine che caratterizza l'utilizzo delle carreggiate stradali.

Il riordino della viabilità principale e la disciplina contenuta nel regolamento viario, attraverso una definizione più precisa delle funzioni cui devono assolvere le varie strade in relazione alle diverse tipologie di utenti, è un primo forte provvedimento a favore della sicurezza. Un secondo elemento nella direzione di aumentare i livelli di sicurezza è costituito dalla proposta, contenuta nel Piano, di modificare alcune intersezioni, semplificando le manovre consentite ed introducendo, dove ritenuti necessari, alcune nuove rotatorie o impianti di regolazione semaforica (incroci da ristrutturare).

Gli elaborati INCa e INCn evidenziano le aree (incroci e assi) che risultano più critiche in relazione alla sicurezza stradale, tratteggiando opportunamente quelle nelle quali il Piano prevede degli interventi di carattere strutturale, funzionale o disciplinare. In questo modo, anche a livello grafico, è possibile mettere in evidenzia l'efficacia degli interventi previsti.

Particolare importanza rivestono i percorsi pedonali previsti dal Piano che vanno protetti con opportuni provvedimenti a favore degli attraversamenti e della protezione nei confronti dei veicoli. In questo contesto, pur non prevedendo espliciti percorsi pedonali in alcune aree periferiche, si ritiene opportuno richiamare l'esigenza di prevedere la protezione degli attraversamenti pedonali attraverso introduzione di APL (attraversamenti pedonali luminosi) in caso di scarsa luminosità e sfalsamento degli attraversamenti in modo da consentire ai pedoni di attraversare una corrente veicolare alla volta: è il caso degli assi di via Flavia, via Brigata Casale, Strada Nuova per Opicina.

Non vanno infine dimenticati gli sforzi che l'amministrazione sta compiendo per l'introduzione dei portali luminosi alle porte di accesso alla città in modo da intervenire efficacemente e tempestivamente in caso di qualsiasi tipo di emergenza.

Nell'ambito dei piani particolareggiati del traffico, è possibile prevedere, dove opportuno in relazione alla tipologia delle strade e del traffico coinvolto, nonché in relazione all'uso del territorio (zone residenziali, scuole, ecc.) l'istituzione di "zone 30", aree in cui è favorita la circolazione pedonale e i veicoli motorizzati devono mantenere velocità estremamente limitate e prestare particolare attenzione alle categorie deboli.

6.9. REGOLAZIONE SEMAFORICA

La regolazione semaforica non costituisce un elaborato del PGTU in quanto viene demandata ai piani particolareggiati. In ogni caso, nell'elaborato grafico rappresentante la viabilità principale viene evidenziato il nuovo schema degli impianti semaforici e gli incroci che possono essere oggetto di ristrutturazione (attraverso impianti semaforici, rotatorie o altre iniziative finalizzate a canalizzare il traffico). In questo contesto si ritiene necessario far rilevare alcuni elementi utili:

- verifica dello scenario di progetto: grazie ad un approfondito studio e agli strumenti della microsimulazione, è stato possibile verificare ad un livello dettagliato la consistenza delle proposte di piano che dimostrano di poter essere attuate con un adeguato controllo semaforico;
- nuovi impianti semaforici: il Piano propone un esiguo numero di nuovi impianti, nell'ottica di contenere la spesa prevista e di non sovraccaricare il centro di nuovi impianti (tavole VP e VPc);
- adeguamento degli impianti esistenti: la nuova disciplina della circolazione prevede il riassetto di alcuni impianti (tavole VP e VPc);
- posizionamento di rilevatori di traffico: è opportuno, come già richiamato, procedere alla posa in opera di spire di rilevazione del traffico in periferia per avere sempre una situazione sempre aggiornata; tale possibilità è offerta anche dalla nuova centrale semaforica recentemente installata;
- aggiornamento dei piani semaforici: sulla base dei rilievi si ritiene interessante procedere periodicamente ad una revisione dei piani e delle strategie di funzionamento in modo da adeguare sempre gli impianti alle esigenze della mobilità;
- tempi di giallo veicolari: in relazione alle richieste pervenute da Trieste Trasporti legate a migliorare il comfort di viaggio dei passeggeri, si ritiene utile che, in sede di regolazione degli impianti semaforici, i tempi di giallo veicolari siano portati a 4 secondi.



Figura 25 – Intersezione tra via Battisti e via Carducci: microsimulazione per la valutazione del possibile assetto degli impianti semaforici.

6.10. REGOLAMENTO VIARIO (elaborato RV)

Il documento disciplina le principali caratteristiche degli elementi che riguardano la mobilità, nonché le modalità di utilizzo delle diverse classi di strade, fornisce criteri per la definizione degli stalli di sosta regolari sulla carreggiata (si pensi ai nuovi parcheggi motorini in linea che necessitano di una dimensione più adeguata ai nuovi mezzi e tale da evitare un parcheggio non regolare) e per le occupazioni di suolo pubblico, definisce permessi e vincoli per il carico e scarico delle merci e fornisce alcune indicazioni di tipo progettuale (ad esempio caratteristiche geometriche rampe di ingresso/uscita garage ecc..) e di tipo procedurale. Tutti questi elementi costituiscono il corpo dell'elaborato RV.

6.11. ATTUAZIONE DEL PIANO (elaborato FA)

La realizzazione del Piano proposto comporta un insieme di modifiche alla circolazione e agli impianti semaforici, per i quali è necessario prevedere una sequenza di interventi che possa condurre alla soluzione complessiva, evitando situazioni di circolazione non sostenibili per la durata di ciascun intervento. È necessario quindi prospettare una sequenza di fasi di intervento, analizzando per ciascuna di esse gli effetti in termini di distribuzione dei traffici, ed individuando i maggiori interventi necessari per la loro regolazione.

La definizione delle fasi attuative e la loro verifica è oggetto dell'elaborato FA.

L'attuazione degli interventi sulla viabilità secondaria e nei diversi rioni è invece delegata alla redazione dei piani particolareggiati.

In questo contesto si sottolinea che alcuni provvedimenti potranno essere preceduti da una fase sperimentale, in modo da valutare l'effetto degli stessi, anche di concerto con le competenti circoscrizioni.

Non si ritiene opportuno effettuare in questa sede una valutazione di tipo economico in merito ai costi di attuazione del Piano, in quanto la scala di riferimento del PGTU non è adeguata a questo scopo. Il costo del Piano potrà essere definito in fase di attuazione dei diversi lotti. A titolo di esempio, basti ricordare che la realizzazione di un'area pedonale può avere un costo che varia da un valore insignificante e legato al posizionamento di alcuni cartelli di segnaletica stradale, ad un valore decisamente importante come quello riferito ad un progetto di riqualificazione con pavimentazione di pregio.

In ogni caso, vale la pena sottolineare che, pur nel riassetto complessivo della mobilità cittadina, il Piano presta attenzione alle modifiche dei sistemi più onerosi, quale ad esempio quello semaforico, limitando gli interventi dove strettamente necessario.

Particolare attenzione è stata fatta sugli aspetti economici in tema di sosta a pagamento, in modo da verificare la tenuta del sistema in merito alle entrate di questo capitolo del bilancio dell'amministrazione comunale e in tema di trasporto pubblico locale, in modo da non alterare il delicato equilibrio chilometrico regolato dai rapporti tra la Provincia di Trieste e la Trieste Trasporti.

6.12. AMBITI TERRITORIALI PER I PPTU (tavola AT)

I Piani Particolareggiati del Traffico Urbano (PPTU) costituiscono il secondo livello di progettazione e sono intesi quali progetti di massima per l'attuazione del PGTU, riferiti ad ambiti territoriali più ristretti di quelli dell'intero centro abitato (circoscrizioni, settori urbani, quartieri o singole zone urbane) e riguardano i progetti per le strutture pedonali (marciapiedi, attraversamenti

e percorsi), l'organizzazione della sosta e delle fermate dei mezzi pubblici, gli schemi dettagliati di circolazione, l'organizzazione delle intersezioni stradali, ecc.

Si ritiene opportuno non prevedere a priori un ordine per lo sviluppo dei piani particolareggiati, ferma restando la coerenza con le fasi attuative legate alla viabilità principale, in quanto le scelte possono essere effettuate di volta in volta in base alle priorità dell'amministrazione.

I Piani Particolareggiati dovranno, in ogni caso, essere coerenti con le previsioni del PGTU, anche con riferimento alle indicazioni dei sensi di marcia desumibili dall'elaborato VTPs, in base al posizionamento (destra o sinistra) della banda (v/c) rispetto all'arco, anche quando gli archi non fanno parte della viabilità principale.

Nell'elaborato AT è evidenziata una suddivisione per lotti funzionali della città in modo da consentire uno sviluppo dei Piani Particolareggiati coerente con l'assetto della viabilità principale. Ogni lotto funzionale può essere in ogni caso suddiviso in più Piani, dove ritenuto necessario in fase attuativa in relazione alla complessità degli interventi da sviluppare. L'elaborato tiene già in considerazione i confini dei piani particolareggiati recentemente sviluppati.

È opportuno sottolineare che, conformemente alla struttura del PGTU, è opportuno che i piani particolareggiati siano sviluppati con ampia partecipazione. In questo contesto trova giustificazione l'acronimo PPPTU (Piani Particolareggiati Partecipati del Traffico Urbano) che accompagnerà le fasi di sviluppo progettuale dei piani attuativi.

6.13. ESITI DELLA PARTECIPAZIONE (elaborato CP)

Si è ritenuto opportuno, nella massima trasparenza del processo, allegare alle tavole del Piano un elaborato che sintetizzi gli esiti della fase di partecipazione e delle consultazioni di cui al capitolo 5. L'elaborato classifica le diverse proposte/osservazioni in base all'ambito tematico di riferimento (codificato in base agli acronimi utilizzati negli elaborati di piano), al proponente e alla zona interessata. Di ciascuna proposta/osservazione, che viene brevemente sintetizzata, l'elaborato fornisce l'esito della proposta e, principalmente nei casi in cui la stessa non sia stata accolta completamente, la motivazione del mancato accoglimento.

6.14. ELEMENTI PRESCRITTIVI E INDICATIVI

Ai fini dell'applicazione del PGTU, a partire dalla pianificazione particolareggiata, è opportuno precisare quali siano i contenuti del Piano da considerarsi prescrittivi.

Sono elementi prescrittivi del Piano:

- l'elaborato MP, relativamente alle aree pedonali e alle ZTL ad elevata valenza pedonale, di penetrazione a valenza pedonale e di penetrazione a valenza pedonale e commerciale;
- gli elaborati VPc e VP, relativamente alla viabilità principale e alle corsie riservate al TPL;
- l'elaborato ST, relativamente alla localizzazione dei parcheggi a pagamento in superficie, alla tariffa degli stessi e all'area individuata per i residenti a tariffa agevolata;
- l'elaborato RV;
- le misure per il monitoraggio del Piano specificate nel relativo Rapporto Ambientale.

Gli altri elementi possono essere considerati come elementi indicativi, di indirizzo, cioè che possono essere motivatamente modificati nelle successive fasi del processo.

Limitate e piccole modifiche alle previsioni del Piano, possono essere adottate con delibera di Giunta, qualora ritenuto opportuno.

7. CONCLUSIONI

Il presente documento illustra le linee guida che hanno portato alla redazione del Piano e ne sintetizza i principali contenuti. Il Piano definitivo è frutto del delicato lavoro di mediazione tra le varie componenti che costituiscono la mobilità cittadina e che evidenziano esigenze forti, diverse e, generalmente, in contrasto tra loro.

Nel rispetto della scala dei valori adottata, il Piano ha posto particolare attenzione alla mobilità pedonale e ciclabile; sono state conseguentemente individuate le soluzioni più idonee per il trasporto pubblico, ferma restando in questo tema la diretta competenza dell'amministrazione provinciale; quindi, è stata rivista la maglia della viabilità principale privata e l'assetto della sosta.

Una particolare importanza per l'impronta del Piano definitivo, va attribuita alla fase della partecipazione che, attraverso le proposte e le osservazioni dei diversi portatori di interesse che hanno fatto seguito alla pubblicazione della bozza del Piano, ha portato ad un documento finale che può essere definito concretamente partecipato.

Il Piano propone uno scenario che facilita gli spostamenti su modalità di trasporto da incentivare (mobilità pedonale, ciclabile e su trasporto pubblico) e, allo stesso tempo, definisce uno schema della circolazione compatibile con l'esigenza di razionalizzare gli spostamenti e ridurre l'inquinamento atmosferico ed acustico. In tema di sosta, il Piano prospetta delle soluzioni che contemperano le esigenze dei diversi soggetti interessati alle aree di sosta: agevola l'utilizzo degli impianti di cintura per i visitatori, favorisce la sosta dei residenti nell'area più centrale della città e, al tempo stesso, garantisce una buona accessibilità al sistema di rifornimento delle merci e ai veicoli a servizio dei disabili.

REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA
COMUNE DI TRIESTE
Servizio Mobilità e Traffico

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
PIANO PARTECIPATO

PGTU TRIESTE

Progettista:
Ing. Giulio BERNETTI

Collaboratori tecnici di progetto:
Ing. Lea RANDAZZO
Ing. Sara BORGOGNA

MODIFICHE AL PIANO CONSEGUENTI AI LAVORI CONSILIARI

Il Direttore di Area
arch. M. Cassin

Direttore di Servizio
arch. A. Furlan

Titolo
Interventi per la mobilità pedonale

Tavola
MP

Data: luglio 2013

Scala 1:2500

Rev. 1

TrieSTe

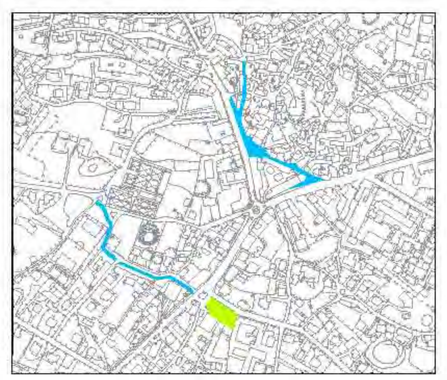
LEGENDA:

- Aree pedonali
- ZTL ad elevata valenza pedonale
- ZTL di penetrazione a valenza pedonale
- ZTL di penetrazione a valenza pedonale e commerciale
- Percorsi pedonali privilegiati
- Parchi e giardini
- Percorsi pedonali privilegiati di proprietà di altri enti
- Parcheggi in impianto

BASOVIZZA



OPICINA (scala 1:5000)



ROIANO



SAN GIOVANNI



REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA
COMUNE DI TRIESTE
Servizio Mobilità e Traffico

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
PIANO PARTECIPATO

PGTU TRIESTE

Progettista:
Ing. Giulio BERNETTI

Collaboratori tecnici di progetto:
ing. Lea RANDAZZO
ing. Sara BORSOGNA

MODIFICHE AL PIANO CONSEGUENTI AI LAVORI CONSILIARI

Il Direttore di Area
arch. M. Cassin

Direttore di Servizio
arch. A. Furlan

Titolo
Interventi per la mobilità ciclabile Trieste

Tavola
MC

Data: luglio 2013

Scala 1:20000

Rev. 1

Trieste

LEGENDA:

Funzione urbana

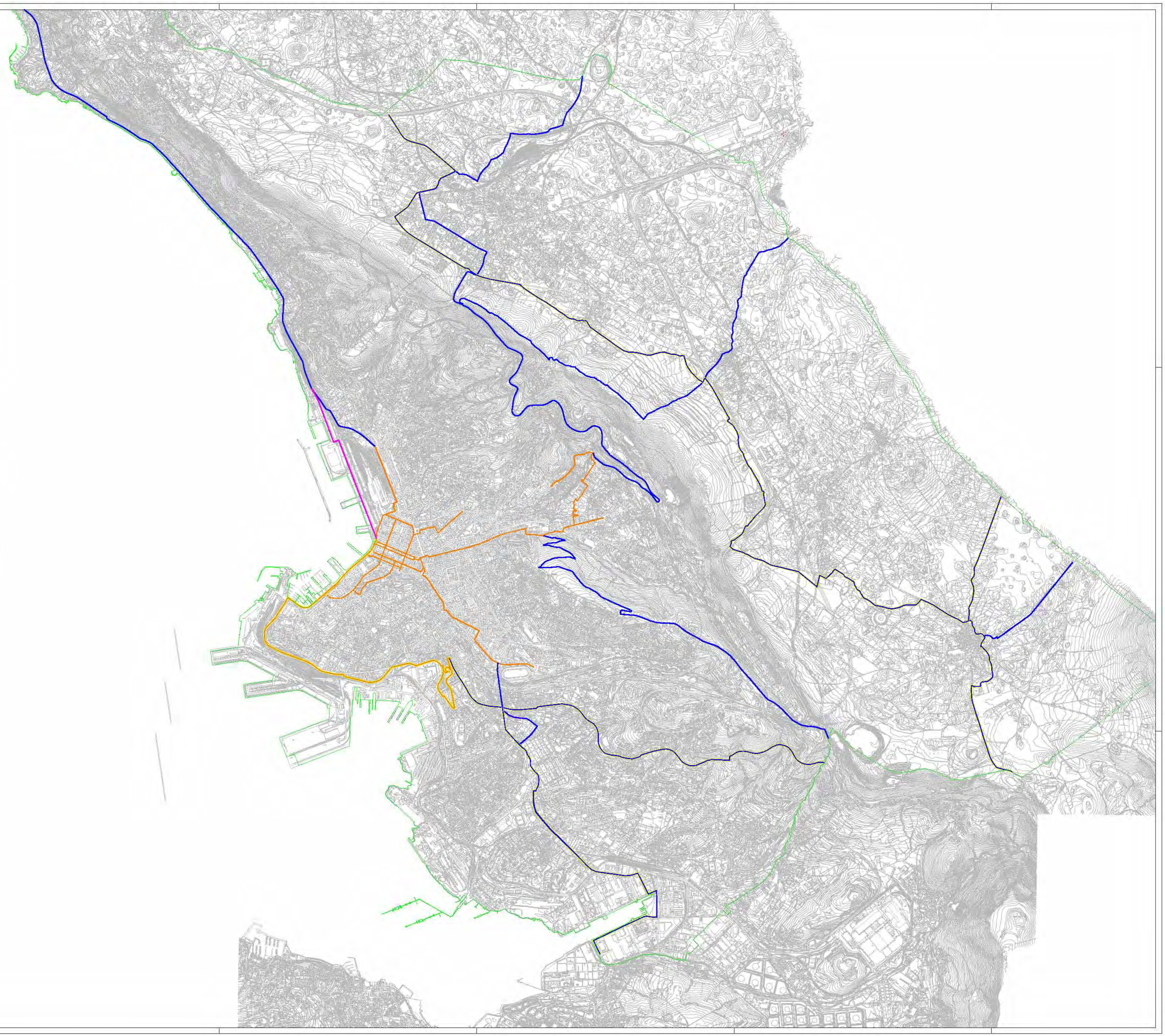
- Itinerari e piste ciclabili
- Itinerari e piste ciclabili promiscue
- Itinerario/pista ciclabile nell'ambito del Porto Vecchio

Funzione turistica

- Itinerari e piste ciclabili

- Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale (ReCIR)

- Confine Territorio Comunale



REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA
COMUNE DI TRIESTE
Servizio Mobilità e Traffico

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
PIANO PARTECIPATO

PGTU TRIESTE

Progettista:
ing. Giulio BERNETTI

Collaboratori tecnici di progetto:
ing. Lea RANDAZZO
ing. Sara BORGOGNA

MODIFICHE AL PIANO CONSEGUENTI AI LAVORI CONSILIARI

Il Direttore di Area
arch. M. Cassin

Direttore di Servizio
arch. A. Furlan

Titolo
Interventi per la mobilità ciclabile Trieste centro

Tavola
MCc

Data: luglio 2013

Scala 1:5000

Rev. 1

Trieste

LEGENDA:

- Aree pedonali
- ZTL ad elevata valenza pedonale
- ZTL di penetrazione a valenza pedonale
- ZTL di penetrazione a valenza pedonale e commerciale
- Percorsi pedonali privilegiati
- Parchi e giardini
- Percorsi pedonali privilegiati proposti di proprietà di altri enti
- Parcheggi in impianto

Funzione urbana

- Itinerari e piste ciclabili
- Itinerari e piste ciclabili promiscue
- Itinerario/pista ciclabile nell'ambito del Porto Vecchio

Funzione turistica

- Itinerari e piste ciclabili

Progetto Bike Sharing - Ciclostazioni

- Gruppo A
- Gruppo B
- Gruppo C
- Proposta di parcheggio biciclette
- Parcheggio biciclette esistenti

REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA
COMUNE DI TRIESTE
Servizio Mobilità e Traffico

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
PIANO PARTECIPATO

PGTU TRIESTE

Responsabile del procedimento
ing. Giulio BERNETTI

Progettista:
ing. Giulio BERNETTI

Collaboratori tecnici di progetto:
ing. Lea RANDAZZO
ing. Sara BORGOGNA

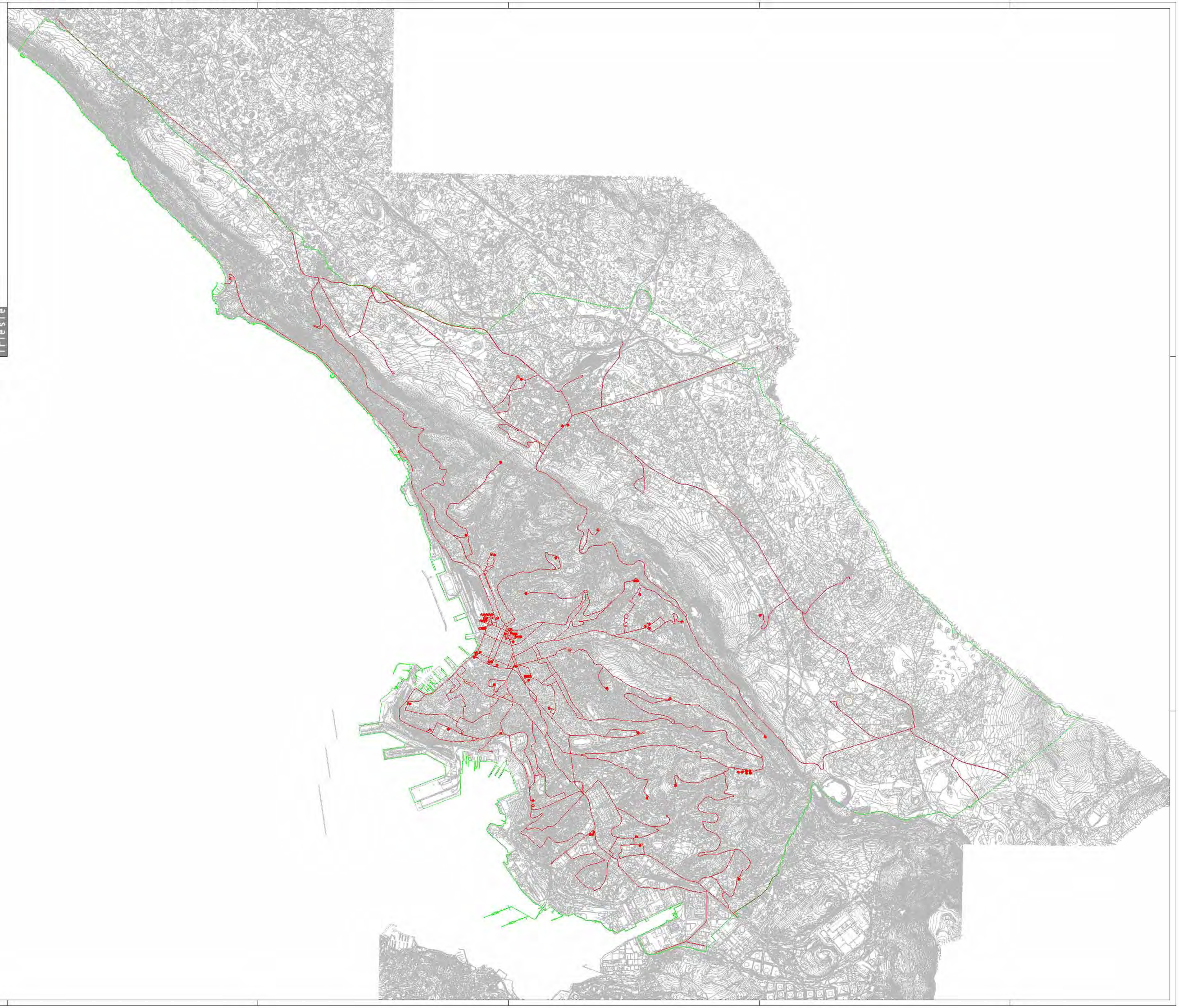
Titolo
Copertura delle linee del TPL - Trieste

Tavola
TPLcop

Data: novembre 2012

Scala 1:20000

Trieste



LEGENDA:

- Strade percorse dalle linee del trasporto pubblico
- 22 Capolinea Bus
- Confine Territorio Comunale

REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA
COMUNE DI TRIESTE
Servizio Mobilità e Traffico

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
PIANO PARTECIPATO

PGTU TRIESTE

Responsabile del procedimento
ing. Giulio BERNETTI

Progettista:
ing. Giulio BERNETTI

Collaboratori tecnici di progetto:
ing. Lea RANDAZZO
ing. Sara BORGOGNA

Titolo
Schema delle linee del TPL - Trieste centro
Stato di fatto

Tavola
TPLs

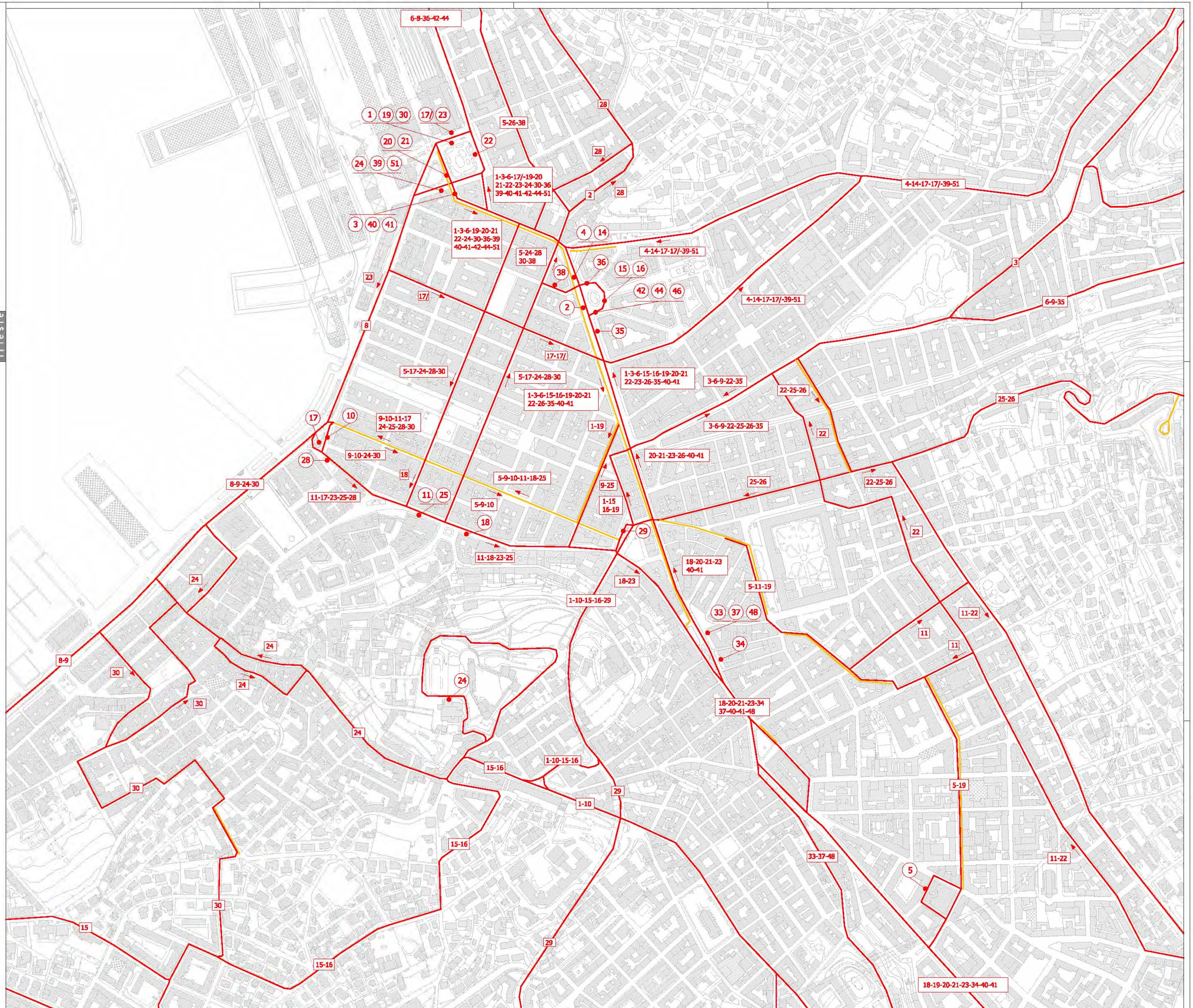
Data: novembre 2012

Scala 1:2500

Trieste

LEGENDA:

- Strade percorse dal TPL
- Corsie riservate al TPL
- (22) Capolinea Bus



REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA
COMUNE DI TRIESTE
Servizio Mobilità e Traffico

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
PIANO PARTECIPATO

PGTU TRIESTE

Progettista:
Ing. Giulio BERNETTI

Collaboratori tecnici di progetto:
Ing. Lea RANDAZZO
Ing. Sara BORGOGNA

MODIFICHE AL PIANO CONSEGUENTI AI LAVORI CONSILIARI

Il Direttore di Area
arch. M. Cassin

Direttore di Servizio
arch. A. Furlan

Titolo
Schema delle linee del TPL - Trieste centro
Stato di progetto

Tavola
TPLp

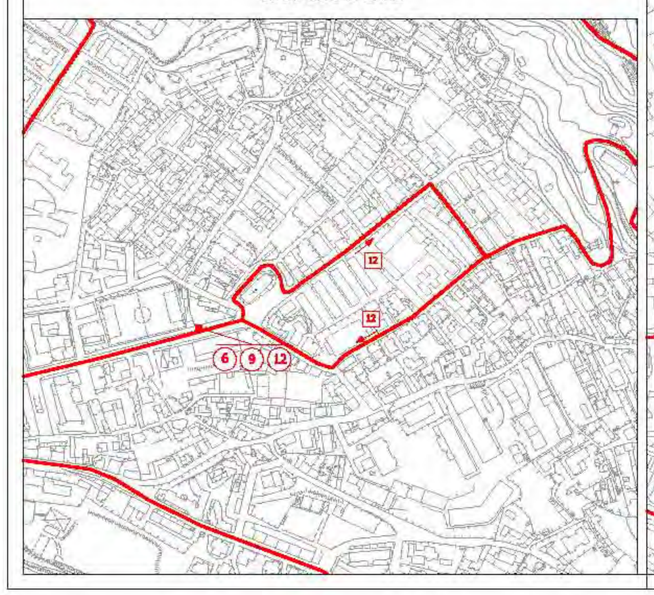
Data: luglio 2013 | Scala 1:2500 | Rev. 1

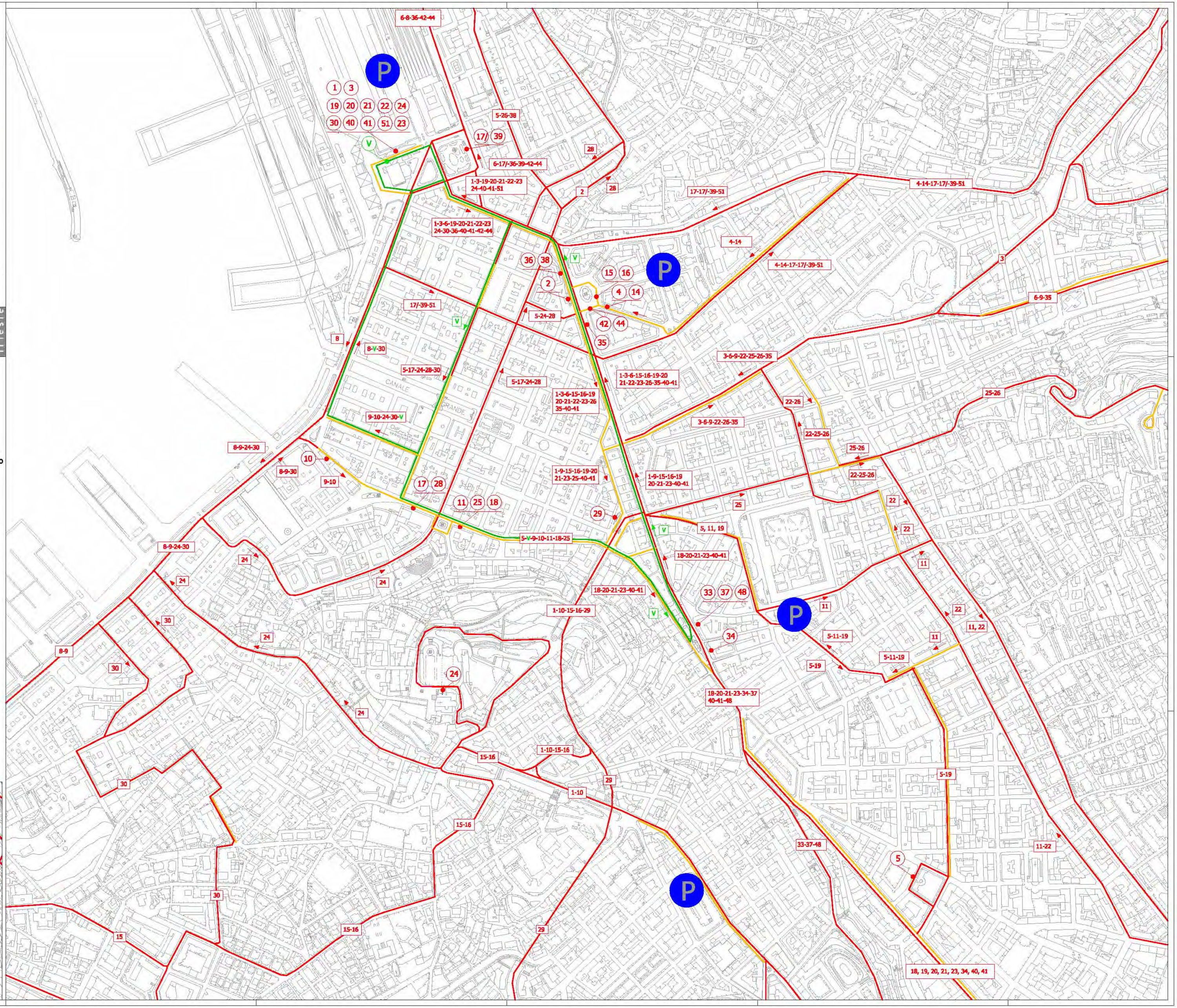
Trieste

LEGENDA:

- Strade percorse dal TPL
- Corsie di progetto riservate al TPL
- Linea VERDE - Navetta Ecologica - Ipotesi di percorso
- 22 Capolinea Bus
- P Parcheggi in Impianto

SAN GIOVANNI





REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA
COMUNE DI TRIESTE
Servizio Mobilità e Traffico

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
PIANO PARTECIPATO

PGTU TRIESTE

Progettista:
ing. Giulio BERNETTI

Collaboratori tecnici di progetto:
ing. Lea RANDAZZO
ing. Sara BORGOGNA

MODIFICHE AL PIANO CONSEGUENTI AI LAVORI CONSILIARI

Il Direttore di Area
arch. M. Cassin

Direttore di Servizio
arch. A. Furlan

Titolo
Schema generale di circolazione della viabilità principale - Trieste centro

Tavola
VPc

Data: luglio 2013
Scala 1:5000
Rev. 1

Trieste

LEGENDA:

- Viabilità principale
- Corsie riservate al TPL
- Viabilità indicativa di proprietà di altri enti
- Viabilità locale in presenza di corsie riservate al TPL

- Semaforo pedonale nuovo
- Semaforo pedonale esistente
- Semaforo pedonale da modificare
- Semaforo nuovo
- Semaforo esistente
- Semaforo da modificare
- Intersezione da ristrutturare
- Parcheggio in impianto

REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA
COMUNE DI TRIESTE
Servizio Mobilità e Traffico

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
Piano Partecipato

PGTU TRIESTE

Progettista:
Ing. Giulio BERNETTI

Collaboratori tecnici di progetto:
Ing. Lea RANDAZZO
Ing. Sara BORGOGNA

MODIFICHE AL PIANO CONSEGUENTI AI LAVORI CONSILIARI

Il Direttore di Area
arch. M. Cassin

Direttore di Servizio
arch. A. Furlan

Titolo
Schema generale di circolazione della viabilità principale - Trieste

Tavola
VP

Data: luglio 2013
Scala 1:20000
Rev. 1

Trieste

LEGENDA:

- Viabilità principale
- Corsie riservate al TPL
- Viabilità indicativa di proprietà di altri enti
- Confine Territorio Comunale

- Semaforo pedonale nuovo
- Semaforo pedonale esistente
- Semaforo pedonale da modificare
- Semaforo nuovo
- Semaforo esistente
- Semaforo da modificare
- Intersezione da ristrutturare
- Parcheggio in impianto



REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA
COMUNE DI TRIESTE
Servizio Mobilità e Traffico

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
PIANO PARTECIPATO

PGTU TRIESTE

Progettista:
Ing. Giulio BERNETTI

Collaboratori tecnici di progetto:
Ing. Lea RANDAZZO
Ing. Sara BORGOGNA

MODIFICHE AL PIANO CONSEGUENTI AI LAVORI CONSILIARI

Il Direttore di Area
arch. M. Cassin

Direttore di Servizio
arch. A. Furlan

Titolo
Classificazione delle strade
Trieste centro

Tavola
CFc

Data: luglio 2013

Scala 1:5000

Rev. 1

Trieste

LEGENDA:
Classificazione delle strade

- Autostrade
- Strada extraurbana secondaria
- Strada locale interzonale - I livello
- Strada locale interzonale - II livello
- Strada locale
- Centri abitati

REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA
COMUNE DI TRIESTE
Servizio Mobilità e Traffico

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
PIANO PARTECIPATO

PGTU TRIESTE

Progettista:
Ing. Giulio BERNETTI

Collaboratori tecnici di progetto:
Ing. Lea RANDAZZO
Ing. Sara BORGOGNA

MODIFICHE AL PIANO CONSEGUENTI AI LAVORI CONSILIARI

Il Direttore di Area
arch. M. Cassin

Direttore di Servizio
arch. A. Furlan

Titolo
Classificazione delle strade
Trieste

Tavola
CF

Data: luglio 2013

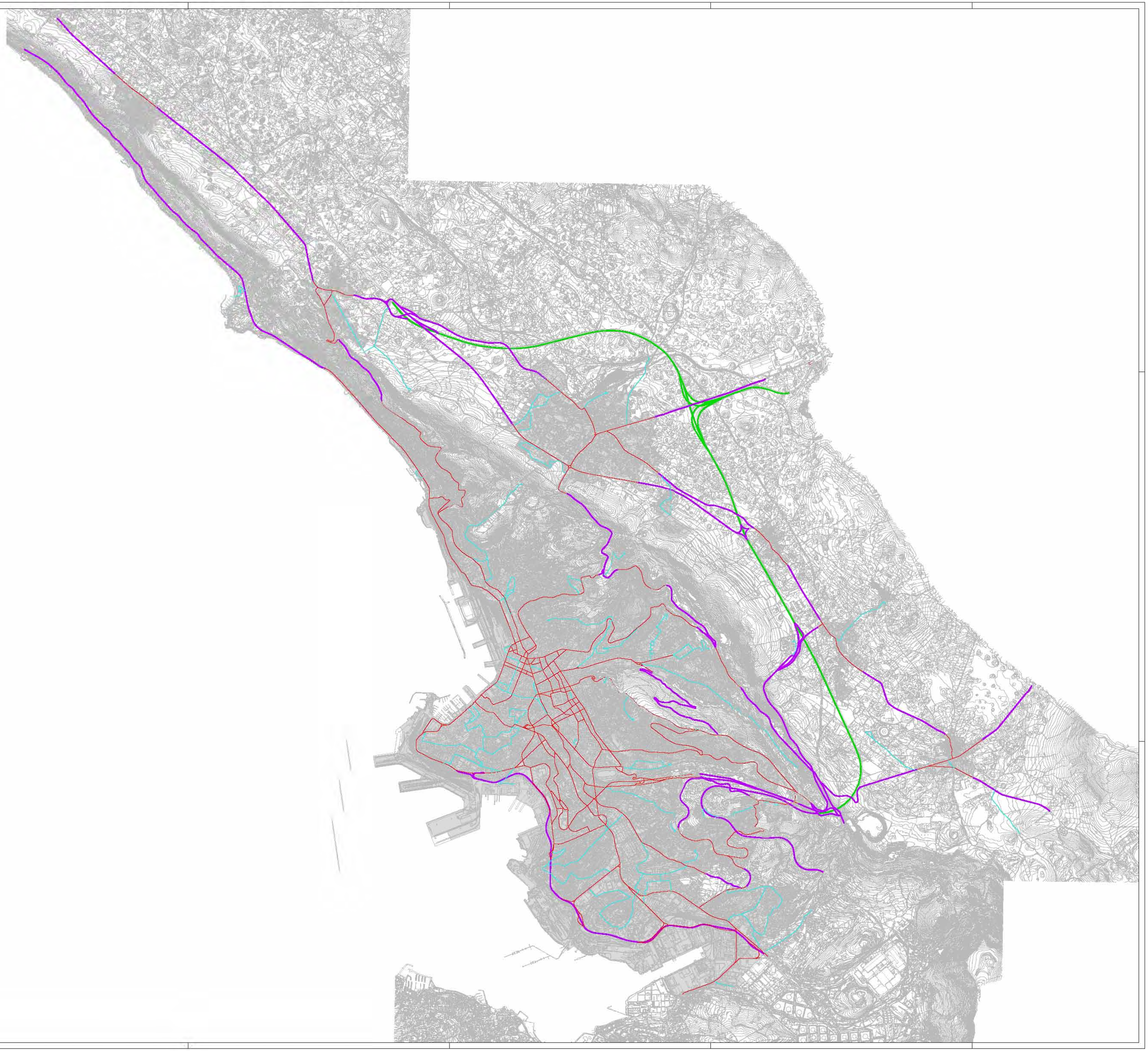
Scala 1:20000

Rev. 1

TrieSTe

LEGENDA:
Classificazione delle strade

- Autostrade
- Strada extraurbana secondaria
- Strada locale interzonale - I livello
- Strada locale interzonale - II livello
- Strada locale
- Centri abitati



REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA
COMUNE DI TRIESTE
Servizio Mobilità e Traffico

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
PIANO PARTECIPATO

PGTU TRIESTE

Progettista:
Ing. Giulio BERNETTI

Collaboratori tecnici di progetto:
ing. Lea RANDAZZO
ing. Sara BORGOGNA

MODIFICHE AL PIANO CONSEGUENTI AI LAVORI CONSILIARI

Il Direttore di Area
arch. M. Casàn

Direttore di Servizio
arch. A. Farlan

Titolo
Organizzazione degli spazi di sosta e regolamentazione tariffaria specifiche per zona

Tavola
ST

Data: luglio 2013

Scala 1:3000

Rev. 1

Trieste

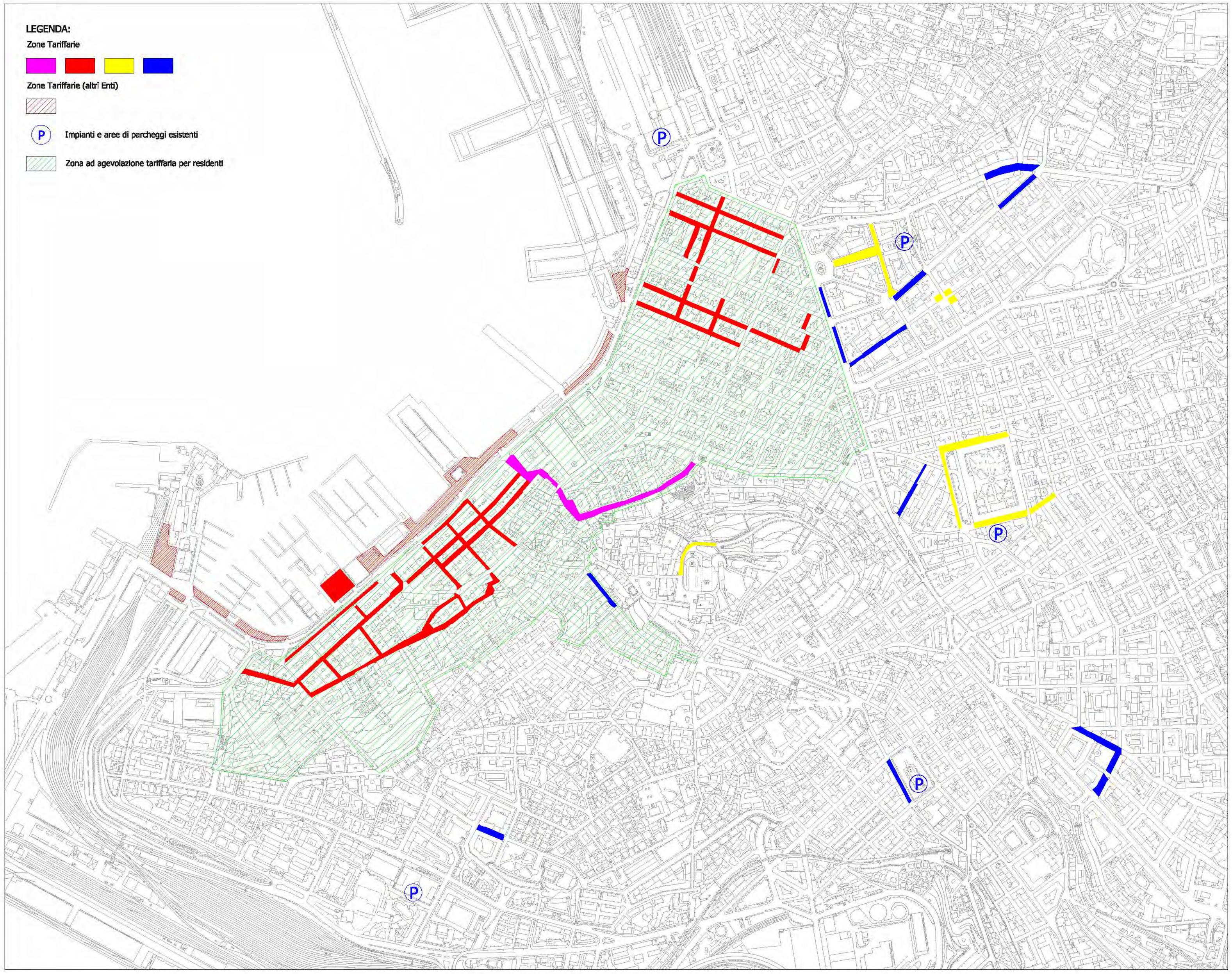
LEGENDA:

Zone Tariffarie

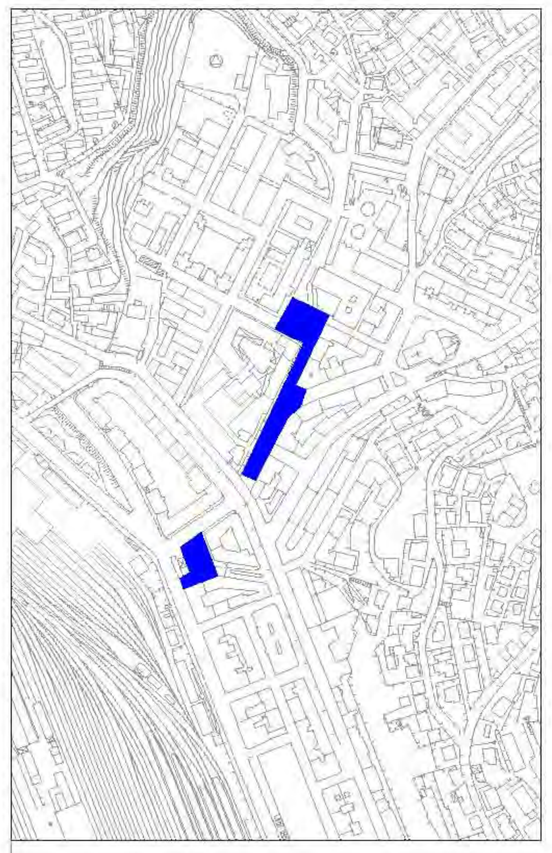
Zone Tariffarie (altri Enti)

P Impianti e aree di parcheggi esistenti

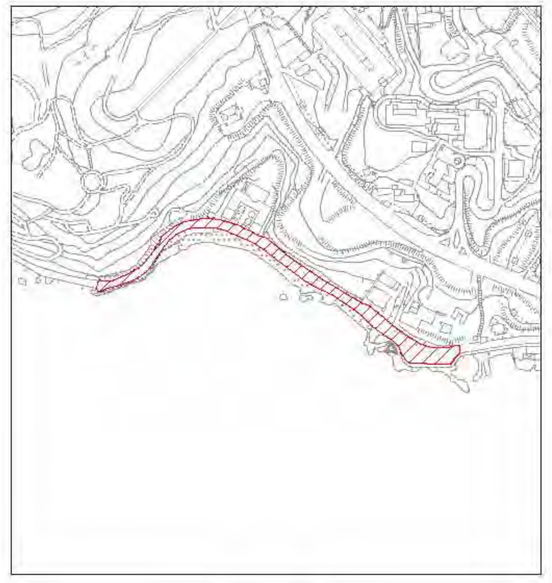
Zona ad agevolazione tariffaria per residenti



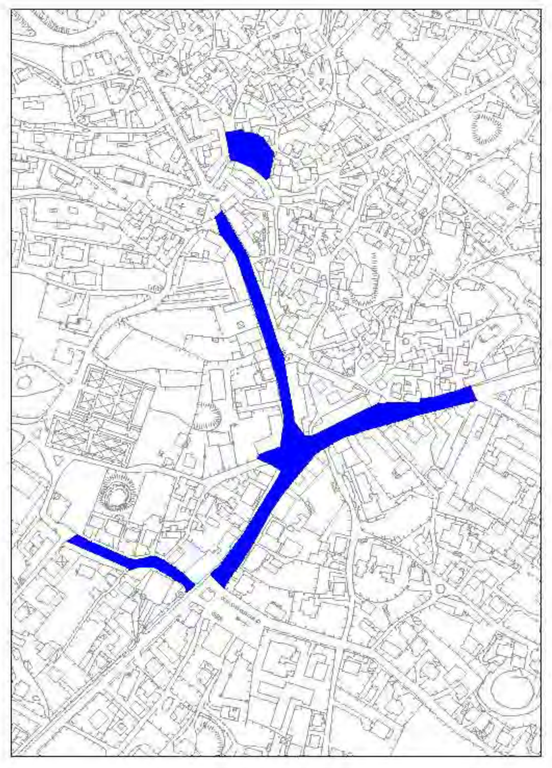
ROIANO



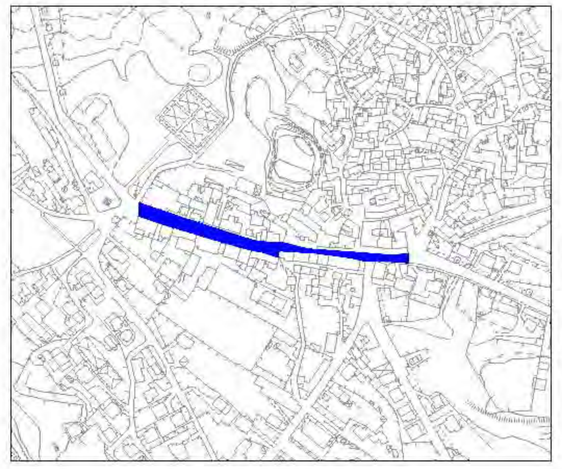
MIRAMARE



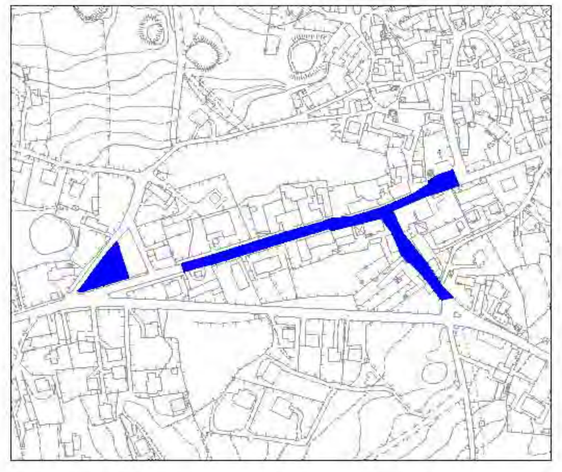
OPICINA



PROSECCO



BASOVIZZA



REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA
COMUNE DI TRIESTE
Servizio Mobilità e Traffico

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

PIANO PARTECIPATO



Progettista:
Ing. Giulio BERNETTI

Collaboratori tecnici di progetto:
Ing. Lea RANDAZZO
Ing. Sara BORGOGNA

MODIFICHE AL PIANO CONSEGUENTI
AI LAVORI CONSILIARI

Il Direttore di Area
arch. M. Casaln

Direttore di Servizio
arch. A. Furlan

Titolo
Regolamento viario

Tavola
RV

Data: luglio 2013

Rev. 1

Trieste

Sommario

TITOLO I **4**
CONTENUTI GENERALI **4**
ART. 1 FINALITA' E CAMPO DI APPLICAZIONE 4
ART. 2 CONTENUTI 4
ART. 3 PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO 5
TITOLO II **6**
DEFINIZIONI STRADALI E DI TRAFFICO **6**
ART. 4 DENOMINAZIONI E RIFERIMENTI 6
TITOLO III **11**
CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLE STRADE **11**
ART. 5 DEFINIZIONE DEI TIPI PRINCIPALI DI STRADA 11
ART. 6 FUNZIONI DEI TIPI PRINCIPALI DI STRADA 13
TITOLO IV **15**
DISCIPLINA D'USO DELLE STRADE **15**
ART. 7 INDIVIDUAZIONE DEL TRATTO STRADALE 15
ART. 8 STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA 16
ART. 9 STRADA LOCALE INTERZONALE – I LIVELLO 17
ART. 10 STRADA LOCALE INTERZONALE – II LIVELLO 19
ART. 11 STRADA LOCALE 21
ART. 12 CORSIE RISERVATE AL TPL 23
ART. 13 ZONA A TRAFFICO LIMITATO AD ELEVATA VALENZA PEDONALE 24
ART. 13/bis ZONA A TRAFFICO LIMITATO DI PENETRAZIONE A VALENZA PEDONALE 26
ART. 13/ter ZONA A TRAFFICO LIMITATO DI PENETRAZIONE A VALENZA PEDONALE E COMMERCIALE 28
ART. 14 AREA PEDONALE 30
TITOLO V **32**
ORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE E DELLA SOSTA **32**

ART. 15 SOSTA IN CARREGGIATA 32
ART. 16 PASSI CARRABILI 33
ART. 17 RAMPE E ACCESSI AD AUTORIMESSE E PARCHEGGI PRIVATI 33
ART. 18 PERCORSI E ATTRAVERSAMENTI PEDONALI 34
ART. 19 PERCORSI E ATTRAVERSAMENTI CICLABILI 36
ART. 20 PERCORSI PEDONALI E CICLABILI IN PROMISCUO 37
ART. 21 CARICO E SCARICO DELLE MERCI 37
ART. 22 MODERAZIONE DELLA VELOCITA' E AREE SENSIBILI 38
TITOLO VI 40
DISCIPLINA PER LE OCCUPAZIONI DELLA SEDE STRADALE 40
ART. 23 DEFINIZIONI E COMPORTAMENTI GENERALI 40
ART. 24 INSTALLAZIONI PUBBLICITARIE 40
ART. 25 CHIOSCHI, EDICOLE, CABINE 40
ART. 26 RIFIUTI URBANI 41
ART. 27 CANTIERI STRADALI 41
ART. 28 OCCUPAZIONI DEI CANTIERI EDILI 42
ART. 29 TAVOLI, SEDIE, DEHORS, ESPOSIZIONI COMMERCIALI 43
TITOLO VII 45
DISPOSIZIONI TRANSITORIE E RIFERIMENTI NORMATIVI 45
ART. 30 DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI 45
RIFERIMENTI NORMATIVI 45

TITOLO I
CONTENUTI GENERALI

ART. 1 FINALITA' E CAMPO DI APPLICAZIONE

Il Regolamento Viario (RV) disciplina i diversi elementi connessi alla viabilità, affinché essi possano svolgere la loro funzione preminente nel contesto dell'intera rete urbana e affinché sia assicurato un omogeneo grado di sicurezza e di regolarità d'uso alle infrastrutture stradali comunali.

Il Regolamento Viario è parte integrante del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) comunale, secondo quanto previsto dalle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico". Il presente RV ha per oggetto la definizione delle caratteristiche geometriche e di traffico e la disciplina d'uso di ciascuna strada di competenza del Comune compresa nell'intero territorio comunale, nel rispetto delle definizioni dei diversi tipi di strade previste dal Nuovo Codice della Strada (D.L. 285 30 aprile 1992) e dal relativo Regolamento di Attuazione (D.P.R. 495 16 dicembre 1992). Quanto disposto non si applica alle strade di proprietà non comunale ed esterne al centro abitato. Inoltre, gli standard tecnici riportati in questo documento vanno integrati con le prescrizioni di carattere urbanistico presenti negli altri strumenti di pianificazione urbana.

Le indicazioni contenute nel presente regolamento hanno l'obiettivo di disciplinare la tipologia e l'uso della sede stradale più che definire precisi e inderogabili parametri. Per questa ragione, le indicazioni di tipo quantitativo riportate sono da intendersi come indicazioni di riferimento per una gestione razionale della sede stradale (movimento e sosta) e delle attività che vi si svolgono (cantieri, carico/scarico delle merci, ecc.).

ART. 2 CONTENUTI

Il Regolamento Viario esplicita gli standard tecnici di ogni tipo di strada urbana, attraverso le seguenti classificazioni e prescrizioni:

- classificazione funzionale delle strade urbane;
- componenti di traffico ammesse (pedoni, veicoli motorizzati per il trasporto collettivo e privato, biciclette, sosta, carico-scarico delle merci) per ciascuna tipologia di strada;
- disciplina d'uso delle strade;
- organizzazione delle intersezioni stradali;

- caratteristiche delle aree di sosta in sede stradale;
- disciplina delle occupazioni di sedi stradali (di carattere temporaneo o permanente).

Ulteriori elementi per la progettazione riguardano i seguenti ambiti:

- prescrizioni dettagliate sulla gestione della sosta, dei passi carrabili e delle aree per il carico-scarico delle merci;
- percorsi pedonali;
- percorsi ciclabili e ciclo-pedonali;
- spazi riservati al trasporto collettivo (fermate e corsie preferenziali);
- sistemi di moderazione del traffico urbano;
- zone a traffico limitato (ZTL), aree pedonali;
- segnaletica stradale.

ART. 3 PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO

Il Regolamento Viario Comunale viene aggiornato in ogni caso contestualmente all'aggiornamento del PGTU.

TITOLO II

DEFINIZIONI STRADALI E DI TRAFFICO

ART. 4 DENOMINAZIONI E RIFERIMENTI

Al fine dell'applicazione delle norme contenute nel presente Regolamento Viario si riportano di seguito alcune definizioni utilizzate nel documento e le denominazioni stradali e di traffico di cui all'art. 3 del D.L. 30 n. 285, 30 aprile 1992, Nuovo Codice della Strada e s.m.i.:

1) AREA DI INTERSEZIONE: parte della intersezione a raso, nella quale si intersecano due o più correnti di traffico.

2) AREA PEDONALE: zona interdetta alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza, i velocipedi e i veicoli al servizio di persone con limitate o impedite capacità motorie, nonché eventuali deroghe per i veicoli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi. In particolari situazioni i comuni possono introdurre, attraverso apposita segnalazione, ulteriori restrizioni alla circolazione su aree pedonali. In base a quanto previsto dall'art. 135 del D.P.R. n. 495 del 16/12/1992, possono essere previste ulteriori limitazioni ed eccezioni;

3) ATTRAVERSAMENTO PEDONALE: parte della carreggiata, opportunamente segnalata ed organizzata, sulla quale i pedoni in transito dall'uno all'altro lato della strada godono della precedenza rispetto ai veicoli.

4) BANCHINA: parte della strada compresa tra il margine della carreggiata ed il più vicino tra i seguenti elementi longitudinali: marciapiede, spartitraffico, arginello, ciglio interno della cunetta, ciglio superiore della scarpata nei rilevati.

5) BRACCIO DI INTERSEZIONE: cfr. Ramo di intersezione.

6) CANALIZZAZIONE: insieme di apprestamenti destinato a selezionare le correnti di traffico per guidarle in determinate direzioni.

7) CARREGGIATA: parte della strada destinata allo scorrimento dei veicoli; essa è composta da una o più corsie di marcia ed, in genere, è pavimentata e delimitata da strisce di margine.

8) CENTRO ABITATO: insieme di edifici, delimitato lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine. Per insieme di edifici si intende un raggruppamento continuo, ancorché intervallato da strade, piazze, giardini o simili, costituito da non meno di venticinque fabbricati e da aree di uso pubblico con accessi veicolari o pedonali sulla strada.

9) CIRCOLAZIONE: è il movimento, la fermata e la sosta dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulla strada.

10) CONFINE STRADALE: limite della proprietà stradale quale risulta dagli atti di acquisizione o dalle fasce di esproprio del progetto approvato; in mancanza, il confine è costituito dal ciglio esterno del fosso di guardia o della cunetta, ove esistenti, o dal piede della scarpata se la strada è in rilevato o dal ciglio superiore della scarpata se la strada è in trincea.

11) CORRENTE DI TRAFFICO: insieme di veicoli (corrente veicolare), o pedoni (corrente pedonale), che si muovono su una strada nello stesso senso di marcia su una o più file parallele, seguendo una determinata traiettoria.

12) CORSIA: parte longitudinale della strada di larghezza idonea a permettere il transito di una sola fila di veicoli.

13) CORSIA DI ACCELERAZIONE: corsia specializzata per consentire ed agevolare l'ingresso ai veicoli sulla carreggiata.

14) CORSIA DI DECELERAZIONE: corsia specializzata per consentire l'uscita dei veicoli da una carreggiata in modo da non provocare rallentamenti ai veicoli non interessati a tale manovra.

15) CORSIA DI EMERGENZA: corsia, adiacente alla carreggiata, destinata alle soste di emergenza, al transito dei veicoli di soccorso ed, eccezionalmente, al movimento dei pedoni, nei casi in cui sia ammessa la circolazione degli stessi.

16) CORSIA DI MARCIA: corsia facente parte della carreggiata, normalmente delimitata da segnaletica orizzontale.

17) CORSIA RISERVATA: corsia di marcia destinata alla circolazione esclusiva di una o solo di alcune categorie di veicoli.

18) CORSIA SPECIALIZZATA: corsia destinata ai veicoli che si accingono ad effettuare determinate manovre, quali svolta, attraversamento, sorpasso, decelerazione, accelerazione, manovra per la sosta o che presentano basse velocità o altro.

19) CUNETTA: manufatto destinato allo smaltimento delle acque meteoriche o di drenaggio, realizzato longitudinalmente od anche trasversalmente all'andamento della strada.

20) CURVA: raccordo longitudinale fra due tratti di strada rettilinei, aventi assi intersecantisi, tali da determinare condizioni di limitata visibilità.

21) FASCIA DI PERTINENZA: striscia di terreno compresa tra la carreggiata ed il confine stradale. È parte della proprietà stradale e può essere utilizzata solo per la realizzazione di altre parti della strada.

22) FASCIA DI RISPETTO: striscia di terreno, esterna al confine stradale, sulla quale esistono vincoli alla realizzazione, da parte dei proprietari del terreno, di costruzioni, recinzioni, piantagioni, depositi e simili.

23) FASCIA DI SOSTA LATERALE: parte della strada adiacente alla carreggiata, separata da questa mediante striscia di margine discontinua e comprendente la fila degli stalli di sosta e la relativa corsia di manovra.

24) GOLFO DI FERMATA: parte della strada, esterna alla carreggiata, destinata alle fermate dei mezzi collettivi di linea ed adiacente al marciapiede o ad altro spazio di attesa per i pedoni.

25) INTERSEZIONE A LIVELLI SFALSATI: insieme di infrastrutture (sovrappassi; sottopassi e rampe) che consente lo smistamento delle correnti veicolari fra rami di strade poste a diversi livelli.

26) INTERSEZIONE A RASO (o A LIVELLO): area comune a più strade, organizzata in modo da consentire lo smistamento delle correnti di traffico dall'una all'altra di esse.

27) ISOLA DI CANALIZAZZIONE: parte della strada, opportunamente delimitata e non transitabile, destinata a incanalare le correnti di traffico.

28) ISOLA DI TRAFFICO: cfr. Isola di canalizzazione.

29) ISOLA SALVAGENTE: cfr. Salvagente.

30) ISOLA SPARTITRAFFICO: cfr. Spartitraffico.

31) ITINERARIO INTERZONALE: strade o tratti di strade facenti parte degli itinerari così definiti dagli accordi internazionali.

32) LIVELLETTA: tratto di strada a pendenza longitudinale costante.

33) MARCIAPIEDE: parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti delimitata e protetta, destinata ai pedoni.

34) PARCHEGGIO: area o infrastruttura posta fuori della carreggiata, destinata alla sosta regolamentata o non dei veicoli.

34-bis) PARCHEGGIO SCAMBIATORE: parcheggio situato in prossimità di stazioni o fermate del trasporto pubblico locale o del trasporto ferroviario, per agevolare l'intermodalità.

35) PASSAGGIO A LIVELLO: intersezione a raso, opportunamente attrezzata e segnalata ai fini della sicurezza, tra una o più strade ed una linea ferroviaria o tranviaria in sede propria.

36) PASSAGGIO PEDONALE (cfr. anche Marciapiede): parte della strada separata dalla carreggiata, mediante una striscia bianca continua o una apposita protezione parallela ad essa e destinata al transito dei pedoni. Esso espleta la funzione di un marciapiede stradale, in mancanza di esso.

37) PASSO CARRABILE: accesso ad un'area laterale idonea allo stazionamento di uno o più veicoli.

38) PIAZZOLA DI SOSTA: parte della strada, di lunghezza limitata, adiacente esternamente alla banchina, destinata alla sosta dei veicoli.

39) PISTA CICLABILE: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi.

40) RACCORDO CONCAVO (CUNETTA): raccordo tra due livellette contigue di diversa pendenza che si intersecano al di sotto della superficie stradale. Tratto di strada con andamento longitudinale concavo.

41) RACCORDO CONVESSO (DOSSO): raccordo tra due livellette contigue di diversa pendenza che si intersecano al di sopra della superficie stradale. Tratto di strada con andamento longitudinale convesso.

42) RAMO DI INTERSEZIONE: tratto di strada afferente una intersezione.

43) RAMPA (DI INTERSEZIONE): strada destinata a collegare due rami di un'intersezione.

44) RIPA: zona di terreno immediatamente sovrastante o sottostante le scarpate del corpo stradale rispettivamente in taglio o in riporto sul terreno preesistente alla strada.

45) SALVAGENTE: parte della strada, rialzata o opportunamente delimitata e protetta, destinata al riparo ed alla sosta dei pedoni, in corrispondenza di attraversamenti pedonali o di fermate dei trasporti collettivi.

46) SEDE STRADALE: superficie compresa entro i confini stradali. Comprende la carreggiata e le fasce di pertinenza.

47) SEDE TRAMVIARIA: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei tram e dei veicoli assimilabili.

48) SENTIERO (o MULATTIERA o TRATTURO): strada a fondo naturale formatasi per effetto del passaggio di pedoni o di animali.

49) SOSTA OPERATIVA: utilizzata nel contesto delle operazioni di carico/scarico delle merci, è intesa con la presenza dell'operatore impiegato in attività di carico/scarico (in tutti gli altri casi si configura la sosta inoperosa).

50) SPARTITRAFFICO: parte longitudinale non carrabile della strada destinata alla separazione di correnti veicolari.

51) STRADA EXTRAURBANA: strada esterna ai centri abitati.

52) STRADA URBANA: strada interna ad un centro abitato.

53) STRADA VICINALE (o PODERALE o DI BONIFICA): strada privata fuori dai centri abitati ad uso pubblico.

54) SVINCOLO: intersezione a livelli sfalsati in cui le correnti veicolari non si intersecano tra loro.

55) UTENTE DEBOLE DELLA STRADA: pedoni, disabili in carrozzella, ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade.

56) ZONA A TRAFFICO LIMITATO: area in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli.

57) ZONA DI ATTESTAMENTO: tratto di carreggiata, immediatamente a monte della linea di arresto, destinato all'accumulo dei veicoli in attesa di via libera e, generalmente, suddiviso in corsie specializzate separate da strisce longitudinali continue.

58) ZONA DI PRESELEZIONE: tratto di carreggiata, opportunamente segnalato, ove è consentito il cambio di corsia affinché i veicoli possano incanalarsi nelle corsie specializzate.

59) ZONA DI SCAMBIO: tratto di carreggiata a senso unico, di idonea lunghezza, lungo il quale correnti di traffico parallele, in movimento nello stesso verso, possono cambiare la reciproca posizione senza doversi arrestare.

60) ZONA RESIDENZIALE: zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine.

TITOLO III

CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLE STRADE

ART. 5 DEFINIZIONE DEI TIPI PRINCIPALI DI STRADA

In base all'articolo 2 del Codice della Strada, le strade sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi:

A) autostrade;
B) strade extraurbane principali;
C) strade extraurbane secondarie;
D) strade urbane di scorrimento;
E) strade di quartiere;
F) strade locali;
F bis) itinerari ciclopedonali.

Si ricordano di seguito le caratteristiche delle classi principali di strade urbane secondo il Codice della Strada.

A - Autostrada: strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di parcheggio, entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.

B - Strada extraurbana principale: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio, che comprendano spazi per la sosta, con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.

C - Strada extraurbana secondaria: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.

D - Strada urbana di scorrimento: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate.

E - Strada urbana di quartiere: strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.

F - Strada locale: strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata ai fini di cui al comma 1 non facente parte degli altri tipi di strade.

F bis - Itinerario ciclopedonale: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada.

È denominata "strada di servizio" la strada affiancata ad una strada principale (autostrada, strada extraurbana principale, strada urbana di scorrimento) avente la funzione di consentire la sosta ed il raggruppamento degli accessi dalle proprietà laterali alla strada principale e viceversa, nonché il movimento e le manovre dei veicoli non ammessi sulla strada principale stessa.

Al fine di adattare la classifica funzionale alle caratteristiche geometriche e funzionali delle strade esistenti, le Direttive per la redazione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico consentono di utilizzare categorie intermedie a quelle previste dal Codice della Strada e introducono le seguenti tipologie:

a) Strade di Scorrimento Veloce (intermedie tra le autostrade e le strade urbane di scorrimento);
b) Strade Urbane Interquartiere (intermedie tra le strade urbane di scorrimento e le strade di quartiere);
c) Strade Locali Interzonali (intermedie tra le strade di quartiere e le strade locali).

Ai fini dell'applicazione del presente Regolamento, per una maggiore specificazione e diversificazione delle diverse strade che interessano il territorio comunale, le strade locali interzonali sono suddivise in due sotto-livelli:

- strade locali interzonali – I livello;
- strade locali interzonali – II livello.

In base alle caratteristiche geometriche e funzionali delle strade che attraversano il territorio comunale, la classificazione funzionale adottata nel PGTU individua le seguenti categorie di strade (evidenziate negli elaborati CF e CFc):

1) autostrade;
2) strade extraurbane secondarie;
3) strade locali interzonali – I livello;

4) strade locali interzonali – II livello;
5) strade locali.

ART. 6 FUNZIONI DEI TIPI PRINCIPALI DI STRADA

Di seguito sono riportate le principali funzioni delle categorie in cui le strade del Comune di Trieste sono classificate:

Autostrade

La loro funzione è quella di rendere avulso il centro abitato dai problemi del suo traffico di attraversamento, traffico questo che non ha interessi specifici con il centro medesimo in quanto ad origine e destinazione degli spostamenti. Per questa categoria di strade sono ammesse solamente le componenti di traffico relative ai movimenti veicolari; ne risultano pertanto escluse le componenti di traffico relative ai pedoni, ai velocipedi, ai ciclomotori, alla fermata ed alla sosta (salvo quelle di emergenza).

Per le caratteristiche geometriche e funzionali, per quanto riguarda il territorio comunale, rientra in questa categoria solamente l'asta della Grande Viabilità Triestina (GVT) che dalla galleria Carso porta in direzione nord-ovest fino ai limiti del territorio comunale. Tale strada non è di proprietà del Comune di Trieste e pertanto non viene disciplinata dal presente regolamento.

Strade extraurbane secondarie

La loro funzione è prevalentemente quella di collegare tra loro i diversi centri abitati del territorio o parti del medesimo centro abitato. Questa tipologia di strada si caratterizza per l'attraversamento di porzioni di territorio esterne al centro abitato. Per questa categoria di strade, in linea generale, non vi sono restrizioni alla circolazione di tutte le componenti del traffico; tuttavia, nelle diverse strade, possono essere introdotte limitazioni alla circolazione di alcune categorie di veicoli e/o dei pedoni.

Per quanto riguarda il territorio comunale, rientrano in questa categoria diversi tratti di strade provinciali o gestiti da ANAS o FVG Strade esterne al centro abitato (per esempio la S.P. 1 del Carso, la strada Costiera, la Strada Nuova per Opicina, molti tratti della GVT) e alcune strade comunali (per esempio la strada del Boschetto o parte della via Brigata Casale). Il presente regolamento disciplina esclusivamente le strade extraurbane di proprietà del Comune di Trieste.

Strade locali interzonali – I livello

La loro funzione è quella di collegamento tra quartieri limitrofi e tra le zone estreme di quartieri più vasti, nonché di distribuire il traffico delle strade di ordine superiore e raccogliere il traffico delle strade interzonali di secondo livello e delle strade locali. Sono ammesse tutte le componenti di traffico; eventuali restrizioni possono essere introdotte in ragione delle caratteristiche ambientali, dimensionali e strutturali della strada.

Per quanto riguarda il territorio comunale, rientrano in questa categoria le principali strade cittadine percorse dalla maggior parte del traffico privato e/o pubblico.

Strade locali interzonali – II livello

La loro funzione è quella di penetrazione nei quartieri e di distribuzione del traffico (privato e/o pubblico, quest'ultimo anche in via esclusiva) delle strade di ordine superiore e di eventuale raccolta del traffico privato delle strade locali. Sono ammesse in generale tutte le componenti di traffico; eventuali restrizioni possono essere introdotte in ragione delle caratteristiche ambientali, dimensionali e strutturali della strada, nonché a seguito della individuazione di Zone a Traffico Limitato (ZTL).

Per quanto riguarda il territorio comunale, rientrano in questa categoria le principali strade percorse dal trasporto pubblico locale che non rientrano nelle categorie precedenti.

Strade locali

La loro funzione è quella di strade a servizio diretto degli edifici per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati. In questa categoria rientrano, inoltre, le strade pedonali e le strade destinate prevalentemente al parcheggio dei veicoli. Sulle strade locali non è di norma ammessa la circolazione dei mezzi di trasporto pubblico locale. Ulteriori restrizioni alle componenti di traffico ammesse possono essere introdotte in ragione delle caratteristiche ambientali, dimensionali e strutturali della strada, nonché a seguito della individuazione di Zone a Traffico Limitato (ZTL) o Aree Pedonali (AP). Eventuali deroghe al transito del TPL, qualora ritenuto necessario, possono essere introdotte se le condizioni ambientali, dimensionali e strutturali della strada lo consentono.

TITOLO IV
DISCIPLINA D'USO DELLE STRADE

ART. 7 INDIVIDUAZIONE DEL TRATTO STRADALE

Nel presente titolo si definisce la disciplina d'uso di tutte le diverse tipologie di strade che si possono individuare sul territorio comunale, sia con riferimento alla classificazione funzionale che alle caratteristiche più peculiari e legate ad ulteriori vincoli (quali zone a traffico limitato, aree pedonali, ecc.). In questo contesto, per individuare la corretta disciplina d'uso di una strada è necessario fare riferimento sia agli elaborati CF e CFc (classificazione funzionale delle strade), sia agli elaborati MP, VP e VPc (riferiti rispettivamente alla mobilità pedonale e allo schema generale della circolazione) che evidenziano ulteriori vincoli o limiti alle stesse strade.

E' quindi possibile che il medesimo tratto di strada sia soggetto contemporaneamente ad una disciplina legata alla sua classificazione funzionale e ad una legata al suo inserimento nel contesto delle altre tematiche del piano. In questo caso, ovviamente, in presenza di vincoli diversi è necessario fare riferimento a quello più restrittivo.

La disciplina d'uso delle strade è riportata di seguito, con riferimento alle seguenti categorie che riguardano le strade di proprietà comunale o con competenze comunali:

- Strada extraurbana secondaria;
- Strada locale interzonale – I livello;
- Strada locale interzonale – II livello;
- Strada locale;
- Corsia riservata ai mezzi pubblici;
- Zona a Traffico Limitato ad elevata valenza pedonale;
- Area Pedonale.

ART. 8 STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA

Funzioni

Ha la funzione di collegare tra loro i diversi centri abitati del territorio o parti del medesimo centro abitato. Si caratterizza per l'attraversamento di porzioni di territorio esterne al centro abitato.

Componenti di traffico

Sono ammesse in generale tutte le componenti di traffico. Eventuali restrizioni possono essere introdotte in ragione delle caratteristiche ambientali, dimensionali e strutturali della strada.

Disciplina d'uso

Corsie
Sono strade ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine. Possono tuttavia in alcuni tratti avere carreggiate separate da spartitraffico e marciapiedi.

Intersezioni
Le intersezioni sono organizzate prevalentemente a raso, semaforizzate o a precedenza. La strada extraurbana secondaria gode del diritto di precedenza sulle strade interzonali; nel caso di un'intersezione tra strade extraurbane secondarie, il diritto di precedenza deve essere opportunamente segnalato. La regolazione delle svolte a sinistra tramite corsie specializzate va effettuata in rapporto all'entità delle singole manovre.

Sosta
In generale la sosta, ad eccezione di quella di emergenza, non è consentita a lato strada ma in apposite piazzole esterne alla carreggiata.

Carico / Scarico
Il carico/scarico non è di norma consentito lungo la carreggiata.

Circolazione Pedonale e Ciclabile
La circolazione pedonale, dove consentita, avviene lungo la banchina o su eventuali marciapiedi. Gli attraversamenti pedonali devono essere zebrati e eventualmente semaforizzati. L'ubicazione preferenziale degli attraversamenti pedonali è in corrispondenza delle intersezioni. Le piste ciclabili, ove occorrano, possono essere realizzate, oltre che su sede propria, anche con corsie riservate.

Fermate Bus
Le fermate per il trasporto pubblico devono essere organizzate preferibilmente in sede propria.

ART. 9 STRADA LOCALE INTERZONALE – I LIVELLO

Funzioni

Ha la funzione di collegamento tra quartieri limitrofi e tra le zone estreme di quartieri più vasti; distribuisce il traffico delle strade di ordine superiore e raccoglie il traffico delle strade interzonali di secondo livello e delle strade locali.

Componenti di traffico

Sono ammesse tutte le componenti di traffico. Eventuali restrizioni possono essere introdotte in ragione delle caratteristiche ambientali, dimensionali e strutturali della strada.

Disciplina d'uso

Corsie

Sono strade ad unica carreggiata o a carreggiate separate da spartitraffico, con una o più corsie per senso di marcia, banchine pavimentate e marciapiedi.

Intersezioni

Le intersezioni sono organizzate a raso, semaforizzate o a precedenza. La strada interzonale di I livello gode del diritto di precedenza sulle strade interzonali di II livello e sulle strade locali; nel caso di un'intersezione tra strade interzonali, il diritto di precedenza deve essere opportunamente segnalato. La regolazione delle svolte a sinistra tramite corsie specializzate va effettuata in rapporto all'entità delle singole manovre.

Sosta

In relazione ai flussi di traffico coinvolti e alle caratteristiche funzionali e geometriche della strada, possono essere istituiti i seguenti provvedimenti in ordine decrescente di preferenza: divieto di sosta e fermata, divieto di sosta, stalli per motocicli in linea, altre tipologie di sosta. Ove consentita, la sosta può avvenire anche in assenza di corsia di manovra.

Carico / Scarico

Laddove la sosta è consentita, possono essere istituite apposite aree di carico/scarico. In caso di provvedimenti di restrizione alla sosta, il carico/scarico delle merci può essere ammesso al di fuori degli intervalli 7.30-9.30 e 17.30-19.30 (ore di punta della città) e solamente negli isolati dove tali operazioni sono ritenute compatibili con i flussi esistenti.

Circolazione Pedonale e Ciclabile

La circolazione pedonale avviene di norma su marciapiedi. Gli attraversamenti pedonali devono essere zebrati e eventualmente

semaforizzati. L'ubicazione preferenziale degli attraversamenti pedonali è in corrispondenza delle intersezioni. Le piste ciclabili, ove occorrano, possono essere realizzate, oltre che su sede propria, anche con corsie riservate.

Fermate Bus

Le fermate per il trasporto pubblico devono essere organizzate preferibilmente in sede propria. In alcuni casi, a seguito di una opportuna valutazione tecnica dei flussi di traffico e della geometria della strada, è possibile prevedere l'avanzamento del marciapiede (molo di fermata) lungo il solo tratto di fermata, in modo da impedire la sosta dei veicoli in corrispondenza della fermata.

ART. 10 STRADA LOCALE INTERZONALE – II LIVELLO

Funzioni

Ha la funzione di penetrazione nei quartieri; distribuisce il traffico (privato e/o pubblico, quest'ultimo anche in via esclusiva) delle strade di ordine superiore e raccoglie il traffico privato delle strade locali.

Componenti di traffico

Sono ammesse tutte le componenti di traffico. Eventuali restrizioni possono essere introdotte in ragione delle caratteristiche ambientali, dimensionali e strutturali della strada, nonché a seguito della individuazione di Zone a Traffico Limitato (ZTL).

Disciplina d'uso

Corsie
Sono strade ad unica carreggiata, generalmente con una corsia per senso di marcia, banchine pavimentate e, dove possibile, marciapiedi.

Intersezioni
Le intersezioni sono organizzate a raso, semaforizzate o a precedenza. La strada interzonale di II livello gode del diritto di precedenza sulle strade locali; nel caso di un'intersezione tra strade interzonali, il diritto di precedenza deve essere opportunamente segnalato. La regolazione delle svolte a sinistra tramite corsie specializzate va effettuata in rapporto all'entità delle singole manovre.

Sosta
In relazione ai flussi di traffico coinvolti e alle caratteristiche funzionali e geometriche della strada, è consentita la sosta a lato strada, anche in assenza di corsia di manovra.

Carico / Scarico
Laddove la sosta è consentita, possono essere istituite apposite aree di carico/scarico. In caso di provvedimenti di restrizione alla sosta, il carico/scarico delle merci può essere ammesso al di fuori degli intervalli 7.30-9.30 e 17.30-19.30 (ore di punta della città) e solamente negli isolati dove tali operazioni sono ritenute compatibili con i flussi esistenti.

Circolazione Pedonale e Ciclabile
La circolazione pedonale avviene su marciapiedi, dove esistenti. Gli attraversamenti pedonali devono essere zebrati e eventualmente semaforizzati. L'ubicazione preferenziale degli attraversamenti pedonali è in corrispondenza delle intersezioni. Le piste ciclabili, ove occorrano, possono essere realizzate, oltre che su sede propria, anche con corsie riservate.

Fermate Bus

Le fermate per il trasporto pubblico devono essere organizzate preferibilmente in sede propria. In alcuni casi, a seguito di una opportuna valutazione tecnica dei flussi di traffico e della geometria della strada, è possibile prevedere l'avanzamento del marciapiede (molo di fermata) lungo il solo tratto di fermata, in modo da impedire la sosta dei veicoli in corrispondenza della fermata.

ART. 11 STRADA LOCALE

Funzioni

Ha funzione di servizio diretto agli edifici per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale o terminale degli spostamenti veicolari. In questa categoria rientrano, inoltre, le strade pedonali e le strade destinate prevalentemente al parcheggio dei veicoli.

Componenti di traffico

Sono ammesse tutte le componenti di traffico, ad eccezione del Trasporto Pubblico Locale la cui circolazione, di norma, non è consentita. Eventuali ulteriori restrizioni possono essere introdotte in ragione delle caratteristiche ambientali, dimensionali e strutturali della strada, nonché a seguito della individuazione di Zone a Traffico Limitato (ZTL) o Aree Pedonali (AP). Eventuali deroghe al transito del TPL, qualora ritenuto necessario, possono essere introdotte se le condizioni ambientali, dimensionali e strutturali della strada lo consentono.

Disciplina d'uso

Corsie

E' una strada ad unica carreggiata, preferibilmente con banchine pavimentate e/o marciapiedi.

Intersezioni

Le intersezioni sono organizzate a raso; il diritto di precedenza va inteso a destra se non altrimenti segnalato. La scelta della priorità della precedenza va assegnata con riferimento a criteri quali l'entità di traffico, la visibilità e la sicurezza delle manovre. La svolta a sinistra è permessa di norma senza restrizioni.

Sosta

In relazione ai flussi di traffico coinvolti e alle caratteristiche funzionali e geometriche della strada, è consentita la sosta a lato strada, anche in assenza di corsia di manovra. Compatibilmente con le dimensioni della carreggiata vanno individuati il maggior numero possibile di stalli regolari.

Carico / Scarico

Laddove la sosta è consentita, possono essere istituite apposite aree di carico/scarico. In caso di provvedimenti di restrizione alla sosta, il carico/scarico delle merci può essere ammesso solamente negli isolati dove tali operazioni sono ritenute compatibili con i flussi esistenti.

Circolazione Pedonale e Ciclabile

La circolazione pedonale avviene su marciapiedi, dove esistenti. Gli attraversamenti pedonali devono essere zebrati e ubicati preferibilmente in corrispondenza delle intersezioni. Le piste ciclabili, ove occorrano, possono essere realizzate, oltre che su sede propria, anche con corsie riservate.

Fermate Bus

Di norma i mezzi di trasporto pubblico non transitano sulle strade locali.

ART. 12 CORSIE RISERVATE AL TPL

Funzioni

Le corsie riservate al TPL hanno la funzione di consentire un incremento della velocità commerciale del servizio di trasporto pubblico, evitando dei percorsi promiscui con altri veicoli.

Componenti di traffico

La circolazione lungo le corsie riservate al TPL è consentito ai veicoli del trasporto pubblico collettivo (bus) ed individuale (taxi), ai mezzi delle forze dell'ordine, ai mezzi in servizio di emergenza.
La circolazione dei velocipedi è di norma esclusa dalle corsie riservate al TPL.
Il transito (è esclusa la sosta) dei veicoli a servizio di persone con limitate o impedite capacità motorie è consentito solamente se la destinazione dello spostamento non è raggiungibile attraverso la viabilità ordinaria.
La circolazione dei mezzi a servizio del carico/scarico delle merci è consentito dalle ore 21.00 alle ore 7.00; al di fuori di tale intervallo è consentito il transito (è esclusa la sosta e la fermata) solo se la destinazione dello spostamento non è raggiungibile attraverso la viabilità ordinaria.
Eventuali deroghe o ulteriori restrizioni possono essere introdotte in ragione delle caratteristiche ambientali, dimensionali e strutturali della strada.

Disciplina d'uso

Corsie
Le corsie a sevizio del Trasporto Pubblico hanno di norma una larghezza minima non inferiore a 3 m.

Sosta
Sulle corsie riservate al TPL di norma non è consentita la sosta.

Carico / Scarico
Nelle corsie riservate al servizio di trasporto pubblico si ammette di norma il carico-scarico delle merci dalle ore 21.00 alle ore 7.00.

Circolazione Pedonale e Ciclabile
Gli attraversamenti pedonali devono essere zebrati e eventualmente semaforizzati. L'ubicazione preferenziale degli attraversamenti pedonali è in corrispondenza delle intersezioni.

Fermate Bus
Le fermate di mezzi pubblici sono consentite.

ART. 13 ZONA A TRAFFICO LIMITATO AD ELEVATA VALENZA PEDONALE

Funzioni

La zona a traffico limitato (ZTL) ad elevata valenza pedonale ha la funzione di garantire uno spazio principalmente interdetto alla circolazione dei veicoli, in grado di assicurare un recupero della vivibilità degli spazi urbani a servizio dei pedoni e dei velocipedi. All'interno delle ZTL ad elevata valenza pedonale possono essere previste corsie riservate al TPL che hanno la funzione di consentire al servizio di trasporto pubblico di penetrare nelle zone della città ad alta concentrazione pedonale, in modo da servire efficacemente tali aree.

Componenti di traffico

La circolazione è vietata a tutti i veicoli ad eccezione di quelli in servizio di emergenza, dei mezzi delle forze dell'ordine, dei velocipedi, dei veicoli a servizio di persone con limitate o impedite capacità motorie, dei veicoli del trasporto pubblico collettivo (laddove sono previste corsie riservate al TPL), dei veicoli del trasporto pubblico individuale (taxi) e dei veicoli a servizio del carico/scarico delle merci.
I veicoli autorizzati a circolare nelle ZTL devono adottare una velocità e un comportamento adeguati al rispetto della mobilità pedonale presente.
Eventuali deroghe o ulteriori restrizioni possono essere introdotte esclusivamente in ragione delle caratteristiche ambientali, dimensionali e strutturali della strada.

Disciplina d'uso

Corsie
In questa categoria di strada è prevista l'individuazione di un'apposita corsia (corsia di emergenza) dedicata al transito dei mezzi di soccorso che deve essere permanentemente sgombra da ostacoli. Nel caso in cui sia prevista una corsia riservata al TPL, questa assolve anche le funzioni di corsia di emergenza.
Nel caso di esigenze legate alla mobilità ciclabile, laddove le caratteristiche della strada, i flussi pedonali e l'assetto dell'arredo urbano lo consentono, è possibile individuare un itinerario ciclabile mediante idonea segnaletica.

Sosta
I veicoli a servizio di persone con limitate o impedite capacità motorie possono effettuare la sosta nelle aree appositamente individuate; al di fuori di tali aree è consentita la fermata e, ad esclusione delle eventuali corsie riservate al TPL, la breve sosta per l'accompagnamento del disabile, senza arrecare intralcio, disagio o pericolo alla circolazione anche pedonale.

Carico / Scarico

Il carico/scarico delle merci può essere consentito durante l'intero arco della giornata o essere limitato a fasce orarie. In presenza di corsie riservate al TPL, si ammette di norma su di esse il carico-scarico delle merci dalle ore 21.00 alle ore 7.00.
È consentita la sosta operativa dei veicoli destinati al carico/scarico delle merci nelle aree appositamente individuate o al fuori di queste, senza arrecare intralcio, disagio o pericolo alla circolazione anche pedonale.

Circolazione Pedonale e Ciclabile
Consentita su tutta la sede stradale, ad eccezione delle eventuali corsie riservate al TPL. I velocipedi devono comunque adottare una velocità e un comportamento adeguati al rispetto della mobilità pedonale presente.

Fermate Bus
Le fermate del trasporto pubblico locale sono consentite laddove sono individuate le corsie riservate al TPL.

ART. 13/bis ZONA A TRAFFICO LIMITATO DI PENETRAZIONE A VALENZA PEDONALE

Funzioni

La zona a traffico limitato (ZTL) di penetrazione a valenza pedonale ha la funzione di garantire uno spazio principalmente interdetto alla circolazione dei veicoli, in grado di assicurare però l'avvicinamento all'area pedonale di persone con disabilità motorie.

Componenti di traffico

La circolazione è vietata a tutti i veicoli ad eccezione di quelli in servizio di emergenza, dei velocipedi e dei veicoli, privati o del trasporto pubblico individuale (taxi), a servizio di persone con limitate o impedite capacità motorie.
I veicoli autorizzati a circolare nelle ZTL devono adottare una velocità e un comportamento adeguati al rispetto della mobilità pedonale presente. Eventuali deroghe o ulteriori restrizioni possono essere introdotte in ragione delle caratteristiche ambientali, dimensionali e strutturali della strada.

Disciplina d'uso

Corsie
In questa categoria di strada è prevista l'individuazione di un'apposita corsia (corsia di emergenza) dedicata al transito dei mezzi di soccorso che deve essere permanentemente sgombra da ostacoli.
Nel caso di esigenze legate alla mobilità ciclabile, laddove le caratteristiche della strada, i flussi pedonali e l'assetto dell'arredo urbano lo consentono, è possibile individuare un itinerario ciclabile mediante idonea segnaletica.

Sosta
La sosta è di norma vietata a tutti i veicoli ad eccezione di quelli in servizio di emergenza e dei velocipedi.
Ai veicoli a servizio di persone con limitate o impedite capacità motorie è consentita la fermata e la breve sosta per l'accompagnamento del disabile, senza arrecare intralcio, disagio o pericolo alla circolazione anche pedonale.

Carico / Scarico
L'accesso ai veicoli per il carico/scarico delle merci non è di norma consentito.
Eventuali deroghe per l'accesso e la sosta operativa, in base a quanto previsto dall'art. 135 del D.P.R. n. 495 del 16/12/1992, possono essere concesse ai veicoli di peso e dimensioni adeguate, se le caratteristiche dell'area lo consentono e in limitate fasce orarie notturne.

Circolazione Pedonale e Ciclabile

Consentita su tutta la sede stradale. I velocipedi devono comunque adottare una velocità e un comportamento adeguati al rispetto della mobilità pedonale presente.

Fermate Bus
La circolazione è vietata a tutti i veicoli per il trasporto collettivo.

ART. 13/ter ZONA A TRAFFICO LIMITATO DI PENETRAZIONE A VALENZA PEDONALE E COMMERCIALE

Funzioni

La zona a traffico limitato (ZTL) di penetrazione a valenza pedonale e commerciale ha la funzione di garantire uno spazio principalmente interdetto alla circolazione dei veicoli, in grado di assicurare però l'avvicinamento all'area pedonale di persone con disabilità motorie e degli utenti delle attività commerciali presenti.

Componenti di traffico

La circolazione è vietata a tutti i veicoli ad eccezione di quelli in servizio di emergenza, dei velocipedi e dei veicoli privati o del trasporto pubblico individuale (taxi), a servizio di persone con limitate o impedite capacità motorie.
I veicoli autorizzati a circolare nelle ZTL devono adottare una velocità e un comportamento adeguati al rispetto della mobilità pedonale presente.
Eventuali deroghe o ulteriori restrizioni possono essere introdotte in ragione delle caratteristiche ambientali, dimensionali e strutturali della strada. Ulteriori deroghe o restrizioni possono essere introdotte per altri utenti in fasce orarie e con modalità regolamentate a tutela della valenza pedonale.

Disciplina d'uso

Corsie
In questa categoria di strada è prevista l'individuazione di un'apposita corsia (corsia di emergenza) dedicata al transito dei mezzi di soccorso che deve essere permanentemente sgombra da ostacoli. Nel caso in cui sia prevista una corsia riservata al TPL, questa assolve anche le funzioni di corsia di emergenza.
Nel caso di esigenze legate alla mobilità ciclabile, laddove le caratteristiche della strada, i flussi pedonali e l'assetto dell'arredo urbano lo consentono, è possibile individuare un itinerario ciclabile mediante idonea segnaletica.

Sosta
La sosta è di norma vietata a tutti i veicoli ad eccezione di quelli in servizio di emergenza e dei velocipedi.
Ai veicoli a servizio di persone con limitate o impedite capacità motorie è consentita la fermata e la breve sosta per l'accompagnamento del disabile, senza arrecare intralcio, disagio o pericolo alla circolazione anche pedonale.

Carico / Scarico
Il carico/scarico delle merci può essere consentito durante l'intero arco della giornata o essere limitato a fasce orarie. In presenza di corsie riservate al

TPL, si ammette di norma su di esse il carico-scarico delle merci dalle ore 21.00 alle ore 7.00.
È consentita la sosta operativa dei veicoli destinati al carico/scarico delle merci nelle aree appositamente individuate o al fuori di queste, senza arrecare intralcio, disagio o pericolo alla circolazione anche pedonale.

Circolazione Pedonale e Ciclabile
Consentita su tutta la sede stradale, ad eccezione delle eventuali corsie riservate al TPL. I velocipedi devono comunque adottare una velocità e un comportamento adeguati al rispetto della mobilità pedonale presente.

Fermate Bus
Le fermate del trasporto pubblico locale sono consentite laddove sono individuate le corsie riservate al TPL.

ART. 14 AREA PEDONALE

Funzioni

L'Area Pedonale ha la funzione di garantire uno spazio interdetto alla circolazione dei veicoli, in grado di assicurare un recupero della vivibilità degli spazi urbani a servizio dei pedoni e dei velocipedi.

Componenti di traffico

La circolazione è vietata a tutti i veicoli ad eccezione di quelli in servizio di emergenza e dei velocipedi.
Eventuali deroghe o ulteriori restrizioni possono essere introdotte in ragione delle caratteristiche ambientali, dimensionali e strutturali della strada.
Per favorire l'accessibilità dei veicoli a servizio di persone con limitate o impedite capacità motorie, è opportuno individuare un numero adeguato di stalli riservati a tale categoria nelle zone immediatamente adiacenti alle aree pedonali. Inoltre, possono essere accordati limitati e specifici permessi temporanei a veicoli a servizio di persone con limitate o impedite capacità motorie, in base ad accertate necessità e se le caratteristiche dell'area lo consentono.

Disciplina d'uso

Corsie
In questa categoria di strada è prevista l'individuazione di una apposita corsia dedicata al transito dei mezzi di soccorso che deve essere permanentemente sgombra da ostacoli.
Nel caso di esigenze legate alla mobilità ciclabile, laddove le caratteristiche della strada, i flussi pedonali e l'assetto dell'arredo urbano lo consentono, è possibile individuare un itinerario ciclabile mediante idonea segnaletica.

Sosta
La sosta è di norma vietata a tutti i veicoli ad eccezione di quelli in servizio di emergenza e dei velocipedi.

Carico / Scarico
L'accesso ai veicoli per il carico/scarico delle merci non è di norma consentito.
Eventuali deroghe per l'accesso e la sosta operativa, in base a quanto previsto dall'art. 135 del D.P.R. n. 495 del 16/12/1992, possono essere concesse ai veicoli di peso e dimensioni adeguate, se le caratteristiche dell'area lo consentono e in limitate fasce orarie notturne.

Circolazione Pedonale e Ciclabile
Consentita su tutta la sede stradale. I velocipedi devono comunque adottare una velocità e un comportamento adeguati al rispetto della mobilità pedonale presente.

Fermate Bus
La circolazione è vietata a tutti i veicoli per il trasporto collettivo.

TITOLO V
ORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE E DELLA SOSTA

ART. 15 SOSTA IN CARREGGIATA

Gli standard dimensionali per la disposizione della sosta individuano le dimensioni minime da rispettare per la salvaguardia della funzione di sosta e contemporaneamente per garantire la funzione di circolazione dei veicoli e dei pedoni, nonché le dimensioni cui fare riferimento.

Sono considerate le seguenti tre principali disposizioni degli stalli rispetto alla sede stradale:

- longitudinale (L): gli stalli sono disposti parallelamente alla direzione di marcia dei veicoli; hanno larghezza minima pari a 2,00 metri (eccezionalmente 1,80 m) e lunghezza minima pari a 5.00 metri (riducibile a 4,80 metri in casi particolari);
- a spina di pesce (S): gli stalli sono disposti a 45° rispetto alla direzione di marcia dei veicoli (stalli di larghezza minima 2,30 m e lunghezza minima pari a 4,80 m); per questa disposizione possono anche essere considerate varianti a 60° (stalli di larghezza di 2,30 m e lunghezza minima pari a 4,80 m), a 30° (stalli di larghezza di 2,30 m e lunghezza minima pari a 4,50 m) o altra inclinazione con profondità variabile in relazione all'inclinazione;
- a pettine (P): gli stalli sono disposti ortogonali alla direzione di marcia dei veicoli, hanno larghezza minima pari a 2,30 m e lunghezza minima pari a 5,00 m, riducibile a 4,80 m in casi particolari).

La delimitazione degli stalli di sosta (o dell'area complessiva dedicata alla sosta) mediante strisce orizzontali è obbligatoria ovunque gli stalli siano disposti a spina o a pettine ed è raccomandata nella Strade Interzonali quando gli stalli siano disposti longitudinalmente.

Stalli riservati ai veicoli a servizio di persone con limitate o impedite capacità motorie

Per quanto riguarda le caratteristiche e gli standard dimensionali di tali stalli valgono le prescrizioni degli schemi grafici contenuti nel Codice della Strada e nel Relativo Regolamento di Attuazione. Gli stalli devono essere ubicati preferibilmente in aderenza ai principali percorsi e aree pedonali e nelle vicinanze degli accessi di edifici pubblici e servizi di pubblico interesse. Nell'ambito delle attrezzature per la sosta a pagamento devono essere previsti, nella misura di

1 ogni 50 o frazione di 50, posti auto riservati gratuitamente ai veicoli al servizio di persone con limitate o impedite capacità motorie.

Spazi di manovra

In alcune strade può essere realizzata esternamente alla carreggiata un'area di sosta laterale e un'apposita corsia di manovra. La larghezza di tale corsia deve essere determinata in funzione dello schema attuato nella disposizione degli stalli, come riportato nel seguente prospetto:

- stalli longitudinali: larghezza minima della corsia di manovra 3,50 m (riducibile a 3,00 m per esigenze particolari);
- stalli a pettine: larghezza minima della corsia di manovra 6,00 m (riducibile a 5,00 m in casi particolari);
- stalli a spina (60°): larghezza minima della corsia di manovra 4,20 m (per inclinazioni inferiori la larghezza può essere progressivamente ridotta fino a 3,5 m).

Tipologia di stalli

La disposizione e quindi il numero di stalli disponibili per la sosta veicolare è definito, lungo gli archi in cui la sosta è ammessa, in sede di PPTU. Data la larghezza della carreggiata e fissato lo spazio da destinare alla sosta veicolare, si cercherà la disposizione ottimale degli stalli in funzione della loro dimensione e della larghezza corsia di manovra necessaria agli stessi, in modo da rendere massima l'offerta di sosta.

Stalli per motocicli

Gli stalli per motocicli possono disporsi a pettine, a spina di pesce o in linea.

Se l'ingombro del motociclo parcheggiato a pettine risulta tale da ridurre la larghezza del modulo di corsia al di sotto della larghezza necessaria per la data tipologia di strada, si impone la disposizione degli stalli per motocicli a spina di pesce con una opportuna inclinazione.

Nel caso di stalli in linea, per assicurare il parcheggio del motociclo parallelamente all'asse stradale e quindi l'inserimento integrale del motociclo all'interno della sagoma rettangolare dello stallo, si propone una dimensione degli stalli pari a m 0,70 x 2,30. Tale tipologia di sosta può avere anche la funzione di disincentivare la sosta abusiva sulle strade più importanti e quindi ottenere un benefico effetto sulla circolazione veicolare.

ART. 16 PASSI CARRABILI

Per quanto riguarda la procedura autorizzativa e la concessione di Passi Carrabili si rimanda all'art. 22 del Codice della Strada ed al relativo regolamento di attuazione.

ART. 17 RAMPE E ACCESSI AD AUTORIMESSE E PARCHEGGI PRIVATI

Per quanto riguarda le dimensioni da garantire per accessi e rampe di autorimesse e parcheggi privati, valgono di norma le seguenti prescrizioni:

- larghezza minima per rampe/accessi in senso unico di marcia: 3,5 m;
- larghezza minima per rampe/accessi in doppio senso di marcia: 4,5 m (fino a 9 posti auto), 5,0 m (da 10 a 50 posti auto), 5,5 m (oltre i 50 posti auto);
- per autorimesse e parcheggi con un numero di stalli superiori a 200 veicoli, ingressi ed uscite devono essere di norma fisicamente separati.

ART. 18 PERCORSI E ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

Percorsi pedonali

Caratteristiche dimensionali

I percorsi devono avere un andamento il più possibile regolare ed essere privi di strozzature ed ostacoli, sia sul piano orizzontale che su quello verticale. Su ogni tipo di strada devono essere realizzati percorsi pedonali; la loro larghezza minima di riferimento è fissata in 1,50 m, con tratti più ampi nei tratti a più intenso traffico pedonale; inoltre, i percorsi pedonali devono essere sgombri da ostacoli fino ad una altezza minima di 2,20 m. La larghezza dei marciapiedi va considerata al netto sia di strisce e alberature, sia di occupazioni di suolo pubblico impegnative: edicole di giornali, cabine telefoniche, ecc.. Su di essi possono, comunque, trovare collocazione alcuni servizi di modesto impegno: centralini semaforici, colonnine di chiamata di soccorso, idranti, pali e supporti per l'illuminazione e per la segnaletica verticale. Tali servizi devono essere collocati in modo da non creare intralcio al flusso pedonale ed in particolare al transito dei disabili.

Dislivello

Il dislivello tra il piano del marciapiede e le zone carrabili ad esso adiacenti non deve superare di norma i 15 cm; i marciapiedi devono essere protetti da idoneo parapetto nel caso in cui il dislivello rispetto al piano carrabile sia superiore a 20 cm. Inoltre, nel caso di dislivello molto ridotto, è buona regola che la differenza di quota senza ricorso a rampe non superi i 2,5 cm, e che, in questo caso, tale gradino sia arrotondato a regola d'arte.

Pavimentazione

La pavimentazione delle aree e percorsi pedonali deve essere in materiale compatto ed antisdrucciolevole. Inoltre, negli spazi privi di riferimenti fisici continui quali piazze o slarghi e in corrispondenza delle fermate BUS e degli attraversamenti pedonali, è opportuno completare la pavimentazione con materiali differenziati e colorazioni tali da facilitare l'orientamento dei disabili e ipovedenti. Non sono ammesse fessure (griglie e altri manufatti) con larghezza o diametro superiore a 2 cm; le griglie vanno disposte ortogonalmente al senso di marcia.

Particolare attenzione deve essere posta nella definizione della pendenza trasversale per consentire un'adeguata percorribilità ai disabili.

Protezione

I percorsi pedonali situati a lato di corsie riservate ai mezzi di trasporto pubblico possono eventualmente essere protetti da idonei elementi parapedonali. Analoghi sistemi di

protezione laterali possono essere applicati nel caso di mancato rispetto del divieto di sosta su percorso pedonale.

Per marciapiedi protetti si intendono le corsie pedonali dotate, in corrispondenza del lato prospiciente le carreggiate veicolari, di elementi fisici (guard-rail, cordoli, fittoni, reti, ecc.) la cui altezza, lungo tutto il marciapiede, non consenta agli autoveicoli di portarsi su tale zona pedonale. Sono altresì da considerarsi marciapiedi protetti quelli non a diretto contatto con le carreggiate dove transitano gli autoveicoli. Tutti i marciapiedi ed i passaggi pedonali che si affacciano su carreggiate sottostanti debbono essere muniti di opportuna rete di protezione.

Attraversamenti pedonali

Caratteristiche dimensionali

Gli attraversamenti pedonali possono essere a raso non semaforizzati, a raso semaforizzati e a livelli sfalsati.

Nel caso di attraversamenti non semaforizzati, oltre alla segnaletica verticale di attenzione e localizzazione, ove prevista dal Codice della Strada, può essere impiegata una segnaletica orizzontale di tipo ottico e acustico come precisato nel presente regolamento. Gli attraversamenti a raso sono evidenziati da zebrature di larghezza pari di norma a 4,00 m (riducibile a 2,50 m per esigenze particolari).

La larghezza delle strisce e degli intervalli è di 50 cm. La larghezza degli attraversamenti pedonali deve essere comunque commisurata all'entità del flusso pedonale. Per favorire la circolazione dei pedoni, gli attraversamenti a raso vanno realizzati prevedendo, sull'intera larghezza del percorso pedonale opportune rampe ed inviti ai cigli dei marciapiedi con pendenza consigliata pari a 8%.

Gli attraversamenti localizzati presso le fermate del TPL, qualora non regolati da semaforo, devono di norma essere collocati posteriormente rispetto alla fermata del bus.

Sulle strade dove è consentita la sosta laterale, al fine di garantire la mutua visibilità tra i pedoni che si accingono ad impegnare la carreggiata e le automobili in movimento, l'attraversamento pedonale può essere preceduto, nel senso di marcia dei veicoli, da una striscia a zig-zag di lunghezza commisurata alla distanza di visibilità. Su tale striscia è vietata la sosta. In alternativa, nel caso di percorsi pedonali rialzati rispetto al piano viabile, i marciapiedi possono essere avanzati verso l'attraversamento pedonale fino al limite degli stalli di sosta.

Isole salvagente

Le isole salvagente devono garantire una larghezza minima utile di 1,50 m; le dimensioni dell'isola vanno comunque commisurate al flusso pedonale previsto; inoltre, è buona norma siano interrotte in corrispondenza delle strisce pedonali zebrate per una larghezza pari a quella dell'attraversamento pedonale, per permettere un attraversamento continuo a livello della pavimentazione stradale. In funzione dei flussi di traffico veicolare è consigliabile introdurre isole salvagente sfalsate al fine della sicurezza degli attraversamenti pedonali.

ART. 19 PERCORSI E ATTRAVERSAMENTI CICLABILI

Percorsi ciclabili

Gli itinerari ciclabili comprendono le seguenti tipologie di offerta, riportate qui in ordine decrescente rispetto alla sicurezza che le stesse offrono per l'utenza ciclistica:

- piste ciclabili in sede propria (sede fisicamente separata da quelle relative ai veicoli a motore e pedoni attraverso idonei spartitraffico longitudinali);
- piste ciclabili su corsia riservata (ricavata dal marciapiede o dalla carreggiata stradale);
- percorsi promiscui pedonali e ciclabili;
- percorsi promiscui ciclabili e veicolari.

Il PGTU, in sede di previsione, si limita a definire la rete degli itinerari ciclabili. L'esatta individuazione della tipologia di offerta va definita in fase attuativa.

Caratteristiche geometriche

Larghezza delle corsie: la larghezza minima di una corsia ciclabile, comprese le strisce di margine, è di 1,50 m. Tale larghezza può essere ridotta fino a 1,25 m; nel caso di due corsie contigue la larghezza minima complessiva è di 2,50 m (per brevi tratti tale larghezza può essere ridotta a 2,00 m).

Nel caso di pista ciclabile in sede propria, la separazione fisica con la carreggiata (spartitraffico) deve essere di norma larga almeno 0,50 m.

La pendenza longitudinale delle piste ciclabili è preferibile non superi il 5%; tale valore può essere superato in casi particolari (come ad esempio nel caso delle rampe per gli attraversamenti a livelli sfalsati) o per tratti più lunghi a causa della particolare orografia del territorio. I raggi di curvatura planimetrici (valutati rispetto al ciglio interno della pista) è preferibile risultino in ogni caso superiori a 5 m; in aree di intersezione e in punti particolarmente vincolati, i raggi di curvatura possono essere ridotti a 3 m, purché sia garantita la visuale libera e la curva venga segnalata opportunamente.

Pavimentazione e arredi

Deve essere curata in modo particolare le realizzazione della sovrastruttura in modo da garantire condizioni di massima regolarità.

All'interno della pista ciclabile, deve essere evitata la posa in opera di griglie per la raccolta delle acque meteoriche con elementi paralleli alla direzione di marcia. Inoltre, si consiglia di seguire i seguenti orientamenti tecnici:

- lo strato di usura delle piste ciclabili si realizza, di norma, in conglomerato bituminoso nero, con l'utilizzo di resine di colore rosso da applicare sulla superficie nei punti critici (attraversamenti, incroci e zone di conflitto con altri flussi veicolari), mentre i percorsi pedonali vengono differenziati, ove possibile, tramite una diversa pavimentazione (ad esempio tramite l'utilizzo di betonelle); ogni cambio di direzione della pista va segnalato con apposite frecce direzionali sulla pavimentazione;
- lungo gli itinerari ciclabili va riportato sulla superficie il pittogramma con il simbolo della bicicletta ad ogni ingresso della pista ciclabile e nei punti di conflitto (quali, ad esempio, i

passi carrai…), con la ripetizione di tale simbolo ad intervalli di 30-50 m lungo l'intero percorso, salvo che situazioni particolari lo sconsiglino.

Attraversamenti ciclabili

Gli attraversamenti ciclabili garantiscono la continuità di una pista ciclabile in un'area di intersezione. Gli attraversamenti a raso sono contraddistinti mediante adeguata segnaletica verticale e orizzontale così come previsto dal Codice della Strada. In particolare, gli attraversamenti ciclabili sono evidenziati mediante due strisce bianche discontinue di dimensioni 50x50 cm; la distanza minima tra i bordi interni delle strisce trasversali è di 1 m per gli attraversamenti a senso unico e di 2 m per gli attraversamenti a doppio senso. In caso di attraversamento ciclabile contiguo ad un attraversamento pedonale, è sufficiente evidenziare con la striscia discontinua solo la parte non adiacente all'attraversamento pedonale. In questo ultimo caso le piste ciclabili su corsia riservata devono in genere affiancarsi al lato interno agli attraversamenti pedonali, in modo da istituire per i ciclisti la circolazione a rotatoria con senso unico antiorario sull'intersezione. In tali attraversamenti si raccomanda che l'eventuale isola salvagente abbia una larghezza non inferiore a 2,0 m. Sulle strade dove è consentita la sosta laterale, al fine di garantire la mutua visibilità tra i ciclisti e le automobili in movimento, l'attraversamento ciclabile può essere preceduto sulla destra da una striscia a zig zag di lunghezza commisurata alla distanza di visibilità; su tale striscia è vietata la sosta.

Aree di parcheggio

Ogni pista ciclabile deve essere dotata di idonee aree per la sosta dei velocipedi. L'ubicazione ottimale deve essere ricercata in funzione dei poli attrattori e dello spazio disponibile; tali spazi di sosta non devono in alcun modo essere causa di intralcio o pericolo per la circolazione di pedoni, biciclette e autoveicoli. Sono da privilegiare per la sosta aree coperte o in cui una eventuale copertura ben si integri con il contesto circostante.

ART. 20 PERCORSI PEDONALI E CICLABILI IN PROMISCUO

I percorsi pedonali e ciclabili in promiscuo trovano ideale ma non esclusiva collocazione all'interno dei parchi, giardini pubblici, aree pedonali e simili. Tali percorsi possono essere realizzati anche per garantire la continuità della rete pedonale e ciclabile urbana, qualora l'entità dei flussi interessati risulti compatibile con la sicurezza di pedoni e ciclisti.

ART. 21 CARICO E SCARICO DELLE MERCI

In qualunque situazione e su ogni tipo di strada il carico e lo scarico delle merci deve essere effettuato senza arrecare intralcio, disagio o pericolo alla circolazione stradale. Il mezzo interessato deve sostare negli spazi destinati alla sosta o in quelli specifici per il carico/scarico, ove esistenti, e senza occupare marciapiedi e piste ciclabili; la sosta può essere ammessa in carreggiata, ma in particolari orari e in modo differenziato in funzione della categoria di strada in questione.

Allo scopo di ridurre l'effetto negativo prodotto dai veicoli pesanti sulla circolazione nelle ore di punta, si impone in linea generale che non sia permesso il carico/scarico sulla carreggiata stradale dalle ore 7.30 alle ore 9.30 e dalle ore 17.30 alle 19.30.

Gli effetti degli ingombri dei veicoli adibiti al trasporto delle merci risultano variabili in funzione delle caratteristiche geometriche e di traffico delle strade interessate e degli orari in cui le soste avvengono. Per questo motivo risulta ragionevole differenziare le modalità di sosta per il carico e scarico in funzione di queste due variabili, tenuto conto della classificazione funzionale della rete stradale.

L'istituzione di un'area destinata al carico/scarico delle merci deve essere effettuata in base a criteri di interesse pubblico o sulla base di richieste formulate da un congruo numero di esercizi commerciali.

ART. 22 MODERAZIONE DELLA VELOCITA' E AREE SENSIBILI

Nell'ambito dei Piani Particolareggiati, è possibile individuare aree della città che escludano le Strade Locali Interzonali e che possono essere classificate come Zone 30, Isole Ambientali, Aree Residenziali. I Piani Particolareggiati definiscono le caratteristiche di tali aree, le componenti di traffico ammesse e le norme comportamentali. In tali piani potranno essere previste anche particolari limitazioni o cautele da adottare nei pressi di edifici scolastici, di culto, ricreatori, ecc.

Ai fini della moderazione della velocità sono ammissibili esclusivamente gli interventi di seguito descritti.

Bande trasversali ad effetto ottico e acustico

Su tutte le strade, su tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, si possono porre in opera dispositivi per il rallentamento della velocità costituiti da bande trasversali ad effetto ottico o acustico.

I sistemi ad effetto ottico sono realizzati mediante applicazione in serie di almeno quattro strisce bianche rifrangenti con larghezza crescente nel senso di marcia e distanziamento decrescente. La prima striscia può avere indicativamente una larghezza di 20 cm, le successive da realizzarsi con un incremento di almeno 10 cm nella larghezza.

I sistemi ad effetto acustico sono realizzati mediante irruvidimento della pavimentazione stradale ottenuta con la scarificazione della stessa o con l'applicazione di strati sottili di materiale in rilievo in aderenza, eventualmente integrato con dispositivi rifrangenti. Tali dispositivi possono anche produrre effetti vibratori di intensità proporzionale alla velocità di transito.

Tali dispositivi possono essere utilizzati lungo le strade locali interzonali o locali.

Chicane

Tale accorgimento consiste nella realizzazione di opportuni disassamenti delle corsie rispetto all'asse stradale; si può applicare in corrispondenza di lunghi tratti rettilinei o in prossimità di luoghi particolarmente affollati. Il disassamento induce una riduzione di velocità e si può ottenere anche mediante il parcheggio alternato (nelle strade in cui la sosta è permessa in carreggiata).

Tali dispositivi possono essere utilizzati lungo le strade locali.

Strade a fondo cieco

La strada a fondo cieco si utilizza principalmente nei quartieri residenziali e permette di impedire in modo efficace il traffico di attraversamento a favore della mobilità pedonale.

Tali dispositivi possono essere utilizzati lungo le strade locali.

Isole salvagente

L'isola salvagente svolge la duplice funzione di protezione dei pedoni e di moderazione della velocità, costituendosi come restringimento fisico e visivo al campo stradale.

Tali dispositivi possono essere utilizzati lungo le strade locali interzonali o locali.

Strettoie

E' possibile realizzare opportuni restringimenti puntuali della carreggiata fino ad una larghezza minima di 3,00 m. La lunghezza massima della strettoia è di 10 m. Tali restringimenti sono regolati a senso unico alternato a vista.

Tali dispositivi possono essere utilizzati lungo le strade locali.

Dissuasori di sosta

I dissuasori di sosta sono dispositivi atti ad impedire la sosta di veicoli in aree determinate. Essi possono essere utilizzati per costituire un impedimento materiale alla sosta abusiva. Tali dispositivi possono utilmente e preferibilmente armonizzarsi con gli arredi stradali ed assolvere anche a funzioni accessorie quali la delimitazione di zone e percorsi pedonali, delle zone verdi, delle aiuole e degli spazi destinati ad altri usi. I dissuasori vanno collocati al di fuori della carreggiata.

TITOLO VI

DISCIPLINA PER LE OCCUPAZIONI DELLA SEDE STRADALE

ART. 23 DEFINIZIONI E COMPORTAMENTI GENERALI

Il presente Regolamento Viario indica le norme generali di carattere operativo affinché, in seguito all'occupazione di spazi, non vengano meno le condizioni di sicurezza per tutte le categorie di fruitori della strada. Sono comunque esaminate le sole occupazioni che possono produrre effetti sulla viabilità pedonale e veicolare circostante.

Il rilascio della concessione è subordinato al rispetto delle norme del Codice della Strada e del suo Regolamento di esecuzione, nonché agli altri regolamenti esistenti anche a livello comunale (Regolamento Edilizio, Regolamento per le occupazioni di suolo pubblico, Regolamento del Verde Pubblico, Regolamento sulla Pubblicità lungo le strade, ecc.).

ART. 24 INSTALLAZIONI PUBBLICITARIE

La collocazione di impianti quali insegne, cartelli, striscioni, stendardi, ecc. è disciplinata dall' art. 23 del Codice della Strada e dal relativo regolamento di attuazione, nonché dal "Regolamento Comunale sulla pubblicità lungo le strade o in vista di esse nel territorio del Comune di Trieste".

ART. 25 CHIOSCHI, EDICOLE, CABINE

Il collocamento di strutture che determinano occupazione permanente di suolo pubblico o privato per funzioni di servizio deve rispettare le seguenti indicazioni.

Qualora le strutture siano collocate nelle aree pedonali, esse devono garantire il passaggio dei pedoni, rispettare le corsie di emergenza, permettere le manovre per i portatori di handicap e garantire, in funzione del grado di attrazione, la sosta dei fruitori affinché questi non intralcino la circolazione. L'occupazione dei marciapiedi da parte di chioschi ed edicole può essere consentita fino ad una massimo della metà della loro larghezza, garantendo una zona per la circolazione dei pedoni larga di norma almeno 2 m.

E' vietata la collocazione di chioschi, edicole e cabine in carreggiata o su aree dedicate alla sosta.

ART. 26 RIFIUTI URBANI

Il regolamento non disciplina l'esatta collocazione dei cassonetti per la raccolta anche differenziata dei rifiuti solidi urbani, che possono essere collocati ovunque lungo le strade nel rispetto del Codice della Strada, del presente regolamento e delle aree con altre destinazioni in base a quanto definito dalle relative ordinanze in linea di viabilità.

I cassonetti devono essere collocati in genere fuori dalla carreggiata in modo, comunque, da non arrecare intralcio o pericolo alla circolazione di veicoli e pedoni, con particolare attenzione alla mobilità dei disabili. Ove il cassonetto venga collocato ai margini della carreggiata, l'area di ubicazione dello stesso deve essere delimitata con segnaletica orizzontale conforme al Codice della Strada.

I cassonetti devono essere posizionati di norma fuori dalla carreggiata nelle Strade Locali Interzonali. E' ammesso il posizionamento dei cassonetti in carreggiata nelle Strade Locali qualora di norma vi sia ammessa la sosta. Ove il cassonetto occupi il marciapiede anche parzialmente, il percorso pedonale deve comunque garantire una larghezza minima di 1,5 metri, riducibile solo in caso di effettiva necessità o qualora il percorso pedonale sia comunque limitato da altri elementi.

Il prelievo dei rifiuti deve essere eseguito in modo da minimizzare l'impatto sul traffico cittadino ed evitando quindi, per quanto possibile, le strade interzonali nelle fasce orarie 7.30–9.30 e 17.30–19.30.

ART. 27 CANTIERI STRADALI

Tranne che per gli interventi di emergenza, è vietato eseguire opere e aprire cantieri stradali, anche temporanei, sulle strade, loro pertinenze e fasce di rispetto e di visibilità senza preventiva autorizzazione della competente autorità proprietaria della strada.

L'occupazione della sede stradale è autorizzata sulle strade interzonali a condizione che venga predisposto un itinerario alternativo per il traffico.

Chiunque esegua lavori o depositi materiale sulle aree destinate alla circolazione o alla sosta di veicoli e di pedoni deve adottare gli accorgimenti necessari per garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione, compreso il mantenimento della segnaletica in efficienza, sia di giorno che di notte.

Nel caso di cantieri che interessino la viabilità primaria, i lavori devono essere possibilmente svolti in più turni, utilizzando l'intero arco della giornata, e possibilmente nei giorni di minimo impegno della strada da parte dei flussi veicolari.

In tutti i casi di lavori che provochino la soppressione totale (o parziale) di una o più corsie, è necessario allegare alla domanda di ordinanza anche un piano che indichi gli accorgimenti idonei per ridurre il disagio degli utenti della strada e dei residenti.

Nel caso di riduzione temporanea della sede viaria, è necessaria la presenza di personale e/o attrezzature idonee per la regolazione dei flussi secondo le esigenze della circolazione.

Gli accorgimenti necessari alla sicurezza della circolazione nel tratto di strada che precede un cantiere o una zona di deposito, consistono in un segnalamento adeguato alle velocità consentite ai veicoli, alle dimensioni della deviazione, al tipo di strada e alle condizioni del traffico.

Nel caso di scavi in prossimità di alberature, dovranno essere rispettate le norme tecniche per la disciplina e la salvaguardia del verde; l'inizio dei lavori dovrà essere comunicato con congruo anticipo al competente servizio per le necessarie verifiche.

Nel caso di scavi in prossimità di spire per il rilevamento del traffico o di impianti semaforici, dovranno essere presi contatti con i gestori del sistema semaforico per le opportune prescrizioni e verifiche.

La segnaletica di sicurezza dei lavori deve comprendere speciali accorgimenti per l'incolumità dei pedoni che transitano in prossimità del cantiere. Se il marciapiede è stato occupato dal cantiere o non esiste, occorre delimitare e proteggere un corridoio di transito pedonale di larghezza di almeno 1 metro e comunque proporzionale ai flussi pedonali previsti.

Laddove possibile è preferibile evitare che i provvedimenti in linea di viabilità legati ai lavori interessino le ore di punta del mattino e della sera.

ART. 28 OCCUPAZIONI DEI CANTIERI EDILI

L'occupazione di suolo pubblico in sede stradale può essere dovuta alla necessità di eseguire lavori edili (installazione di gru, ristrutturazioni, ecc.). Valgono le stesse indicazioni sulla segnaletica di sicurezza e sulla protezione da garantire agli utenti della strada specificate per i cantieri stradali. L'occupazione legata ai cantieri edili può essere suddivisa nelle categorie di seguito specificate.

Area di cantiere

Le aree di cantiere possono occupare il marciapiede ma anche la carreggiata stradale con le seguenti limitazioni:

- nelle zone in cui è consentita la sosta è possibile istituire un'occupazione di suolo pubblico per un'area di cantiere all'interno dell'area di sosta, ferme restando ulteriori prescrizioni che possono riguardare la circolazione veicolare e pedonale;
- nelle zone in cui la sosta è vietata o dove l'area richiesta eccede quella adibita alla sosta, l'occupazione di suolo pubblico con un cantiere è consentita di norma nelle strade locali; eventuali deroghe possono essere concesse sulle strade interzonali laddove le condizioni del traffico e la geometria della strada lo consentono;
- in linea generale deve essere garantita una larghezza utile destinata al transito dei veicoli di 3 m (3,50 m in presenza di TPL) nel caso di un senso unico di marcia e di 5,5 m (6,50 m in presenza di TPL) nel caso di un doppio senso di marcia. Tali valori sono da modificare opportunamente in relazione al numero di corsie per senso di marcia necessarie a servire il traffico coinvolto;
- ulteriori restrizioni in termini di durata o estensione dell'occupazione possono essere poste in relazione alle condizioni del traffico e alla geometria della strada.

Armature

Le armature, caratterizzate dal transito dei pedoni sotto la struttura, possono occupare il marciapiede ma anche la carreggiata stradale con le limitazioni previste per le aree di cantiere. La larghezza dell'armatura sul marciapiede deve essere commisurata alle dimensioni del marciapiede stesso, in modo da favorire il transito pedonale in relazione ai

flussi di pedoni interessati e minimizzare l'impatto della struttura. In ogni caso, l'armatura deve garantire di norma una larghezza minima utile al transito dei pedoni di 1 m.

Transenne mobili

Le transenne mobili sono caratterizzate da una limitazione oraria che garantisce lo sgombero completo dell'area occupata al di fuori dell'orario stabilito.
Le transenne mobili possono occupare il marciapiede ma anche la carreggiata stradale con le limitazioni previste per le aree di cantiere, con l'agevolazione di poter essere consentite anche sulle strade interzonali con l'esclusione degli intervalli 7.30-9.30 e 17.30-19.30.

Modifiche e ulteriori restrizioni alle occupazioni sopra elencate possono essere introdotte per qualsiasi esigenza legata alla circolazione pubblica.

Qualora, per esigenze tecniche imprescindibili, la presenza di una occupazione legata ad un cantiere edile necessiti di una modifica alla disciplina della circolazione nell'area interessata (chiusura di strade, soppressione di corsie, sensi unici alternati, ecc.), è necessaria la richiesta da parte dell'interessato di una ordinanza in linea di viabilità.

ART. 29 TAVOLI, SEDIE, DEHORS, ESPOSIZIONI COMMERCIALI

Ferme restando le procedure e le disposizioni di cui agli specifici regolamenti comunali, vanno rispettate in ogni caso le regole generali di seguito riportate.

Occupazioni dei marciapiedi

- Nel caso di occupazione dei marciapiedi, le occupazioni non possono insistere su più della metà della larghezza del marciapiede e, in ogni caso, deve essere assicurato uno spazio libero non inferiore a 2,00 m ai fini di salvaguardare la continuità del percorso pedonale;
- qualora sui marciapiedi sia consentita la sosta veicolare, le occupazioni potranno sostituire tale sosta nei periodi ritenuti di minore criticità per la domanda di sosta, nel rispetto della geometria delle aree di sosta e purché ciò non induca la sosta abusiva in carreggiata;
- in corrispondenza di attraversamenti pedonali deve essere mantenuta libera un'area destinata al transito pedonale di larghezza non inferiore a 2,00 m, per una lunghezza minima di 2,00 m, misurata lungo il marciapiede a partire da ciascun lato del passaggio pedonale, esternamente allo stesso;
- le occupazioni devono di norma essere arretrate di almeno 0,50 m dal filo del marciapiede; in presenza di sosta veicolare tale valore può essere opportunamente aumentato per agevolare le manovre di salita e discesa dai veicoli;
- le occupazioni non devono interferire né con gli accessi pedonali agli edifici o ai passaggi, né con gli affacci di vetrine di soggetti terzi;
- in corrispondenza di accessi carrai le occupazioni non devono costituire ostacolo al regolare transito dei veicoli, né limitare il campo visivo necessario per eseguire le manovre in piena sicurezza; in caso di immissione diretta sulla via, deve essere

mantenuto libero uno spazio di 2.00 m su ciascun lato, oltre alla larghezza del passaggio carraio;

- nelle situazioni di particolari esigenze dettate dalle caratteristiche dei luoghi, da problematiche di traffico, ecc., l'Amministrazione può, nell'ambito del procedimento autorizzativo, a suo insindacabile giudizio, prescrivere l'aumento nella misura necessaria delle distanze indicate nei precedenti commi;
- le occupazioni, di norma, devono essere ubicate in prossimità dei fabbricati, sempre che tale zona non costituisca già itinerario naturale del transito pedonale e comunque salvaguardando le esigenze di sicurezza.

Occupazioni della sede stradale

- Nelle zone a traffico limitato ad elevata valenza pedonale è consentita l'occupazione di parte della carreggiata nel rispetto delle corsie di emergenza e degli spazi di sosta riservati per specifiche finalità;
- nelle aree della città destinate esclusivamente al transito pedonale (aree pedonali, rialzi di piazze e giardini, passeggiate ecc..) per quanto concerne la dimensione degli spazi minimi dedicati ai pedoni si rimanda a quanto specificato ai commi precedenti e comunque nel pieno rispetto delle corsie di emergenza individuate dal competente Servizio.

Occupazioni sui rialzi opposti agli esercizi

Le occupazioni sul lato opposto della strada rispetto all'esercizio commerciale, sono consentite in presenza di marciapiedi particolarmente ampi (in grado di soddisfare i parametri disposti nel regolamento di riferimento), passeggiate, piazze e giardini e nel rispetto dei seguenti punti:

- su strada interzonale e di ordine superiore l'occupazione non è consentita per motivi di sicurezza stradale;
- su strada locale o in zona a traffico limitato è consentita l'occupazione, purchè siano salvaguardati i percorsi pedonali e le esigenze di sicurezza;
- su strade ove sia prevista una corsia riservata al TPL l'occupazione è consentita esclusivamente su rialzi di piazze, giardini, passeggiate ad elevata fruizione pedonale, valutandone di volta in volta l'effettiva idoneità;
- nella aree pedonali, nelle strade chiuse al traffico e nelle zone a traffico limitato ad elevata valenza pedonale, l'occupazione è consentita purché esterna alle corsie di emergenza individuate nell'area.

TITOLO VII

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E RIFERIMENTI NORMATIVI

ART. 30 DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

Il presente regolamento entra in vigore con l'approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano da parte del Consiglio Comunale.

Eventuali deroghe alle disposizioni del presente regolamento possono essere previste in ragione di motivate esigenze per le situazioni esistenti alla data di entrata in vigore.

RIFERIMENTI NORMATIVI

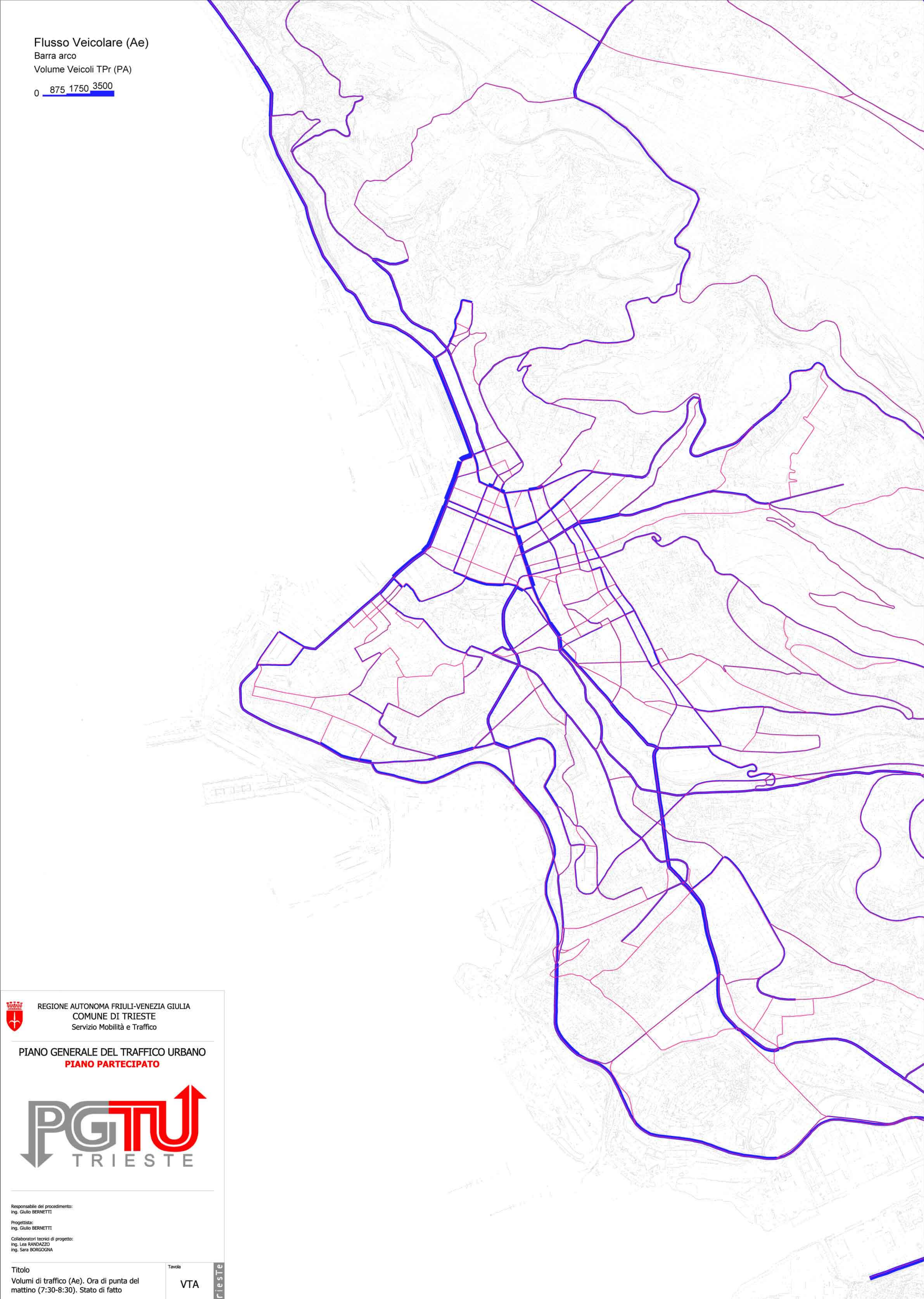
Le principali norme e regolamenti e s.m.i. di riferimento del presente Regolamento Viario sono di seguito riportate. A queste si aggiungono i diversi regolamenti comunali.

- *Disposizioni in materia di parcheggi (Legge" 24/03/1989, n. 122);*
- *Norme sull'arredo funzionale delle strade urbane (CNR B.U. n. 150/1992);*
- *Indirizzi per la fluidificazione del Traffico Urbano (Circolare Ministeriale 28/05/1991, n. 1196);*
- *Limitazioni della circolazione dei mezzi pesanti fuori e in attraversamento dei centri abitati (Circolare della Presidenza del Consiglio dei Ministri 05/08/1993, n. 62);*
- *Nuovo Codice della Strada, (D. Lgs. 30/04/1992, n. 285 integrato dal D. Lgs. 10/09/1993, n. 360);*
- *Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada (D.P.R. 16/12/1992, n. 495 integrato dal D.P.R. 16/09/1996, n. 610);*
- *Itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane (Circolare della Presidenza del Consiglio dei Ministri 31/03/1993, n. 432);*
- *Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico (G.U. 24/06/1995, n. 146);*

- *Norme sulle caratteristiche geometriche e di traffico delle intersezioni urbane (CNR B.U. n. 90/1983);*
- *Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali (D.M. 19/04/2006);*
- *Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade (D.M. 5/11/2001);*
- *Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili (D.M. 30/11/1999 n. 557).*

Flusso Veicolare (Ae)
Barra arco
Volume Veicoli TPr (PA)

0 875 1750 3500



REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA
COMUNE DI TRIESTE
Servizio Mobilità e Traffico

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
PIANO PARTECIPATO

PGTU TRIESTE

Responsabile del procedimento:
ing. Giulio BERNETTI

Progettista:
ing. Giulio BERNETTI

Collaboratori tecnici di progetto:
ing. Lea RANDAZZO
ing. Sara BORGOGNA

Titolo
Volumi di traffico (Ae). Ora di punta del mattino (7:30-8:30). Stato di fatto

Data: novembre 2012

Tavola
VTA

TrieSTe

Grado di Saturazione

Barra arco

Saturazione TPr (PA)

- fino a 45%
- > 45%
- > 60%
- > 75%
- > 90%

REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA
COMUNE DI TRIESTE
Servizio Mobilità e Traffico

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
PIANO PARTECIPATO

PGTU TRIESTE

Responsabile del procedimento:
ing. Giulio BERNETTI

Progettista:
ing. Giulio BERNETTI

Collaboratori tecnici di progetto:
ing. Lea RANDAZZO
ing. Sara BORGOGNA

Titolo

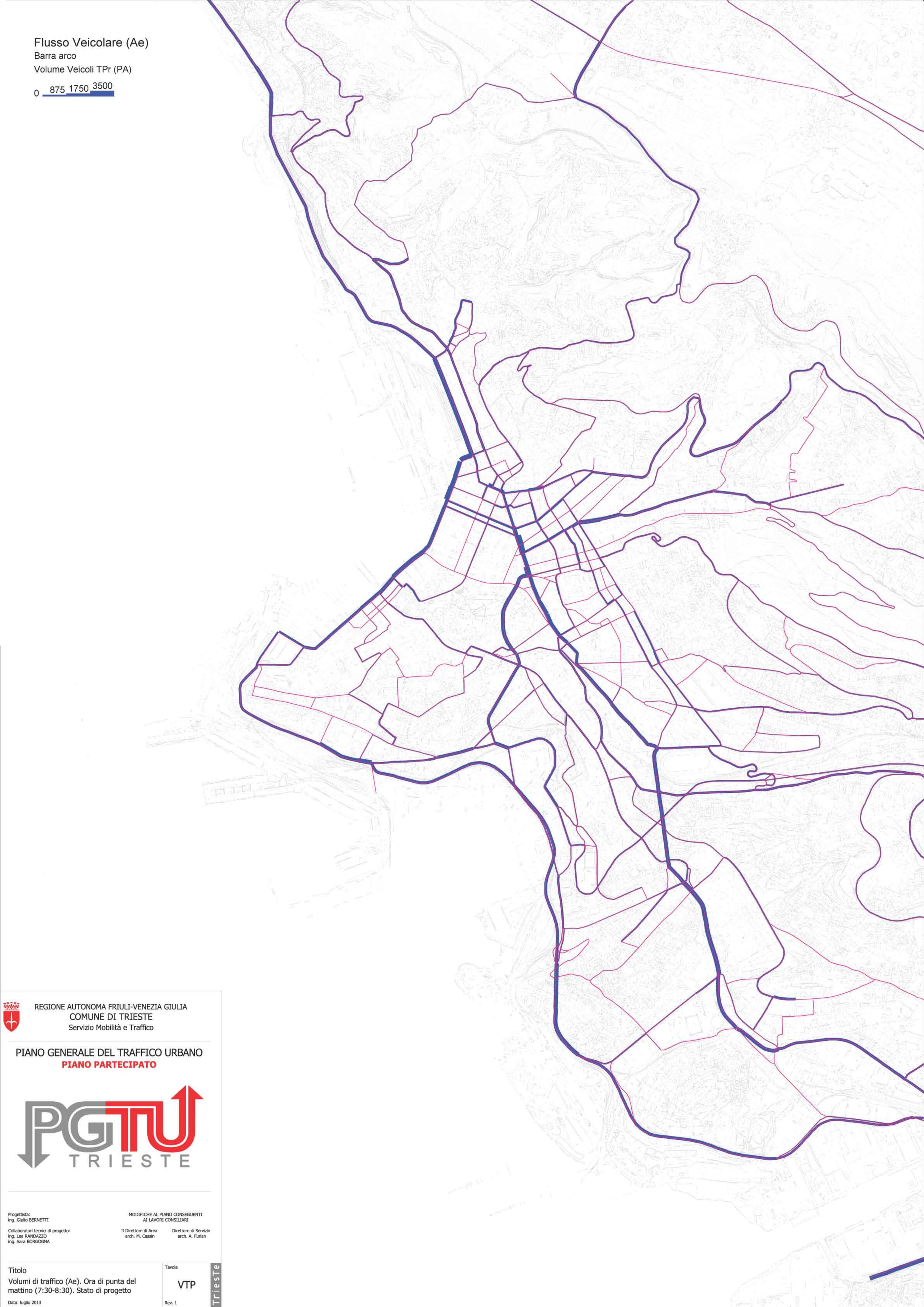
Volumi di traffico (Ae). Ora di punta del mattino (7:30-8:30). Stato di fatto. v/c

Tavola

VTAs

Data: novembre 2012

TrieSTe



REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA
COMUNE DI TRIESTE
Servizio Mobilità e Traffico

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
PIANO PARTECIPATO

PGTU TRIESTE

Progettista:
ing. Giulio BERNETTI

Collaboratori tecnici di progetto:
ing. Lea RANDAZZO
ing. Sara BORGOGNA

MODIFICHE AL PIANO CONSEGUENTI AI LAVORI CONSILIARI

Il Direttore di Area
arch. M. Cassin

Direttore di Servizio
arch. A. Furlan

Titolo
Volumi di traffico (Ae). Ora di punta del mattino (7:30-8:30). Stato di progetto

Tavola
VTP

Rev. 1

Data: luglio 2013

TrieSTe



REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA
COMUNE DI TRIESTE
Servizio Mobilità e Traffico

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
PIANO PARTECIPATO

PGTU TRIESTE

Progettista:
ing. Giulio BERNETTI

Collaboratori tecnici di progetto:
ing. Lea RANDAZZO
ing. Sara BORGOGNA

MODIFICHE AL PIANO CONSEGUENTI AI LAVORI CONSILIARI

Il Direttore di Area
arch. M. Cassin

Direttore di Servizio
arch. A. Furlan

Titolo
Volumi di traffico (Ae). Ora di punta del mattino (7:30-8:30). Stato di progetto. v/c

Data: luglio 2013

Tavola
VTPs

Rev. 1

Trieste

REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA
COMUNE DI TRIESTE
Servizio Mobilità e Traffico

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
Piano Partecipato

PGTU TRIESTE

Responsabile del procedimento
Ing. Giulio BERNETTI

Progettista:
Ing. Giulio BERNETTI

Collaboratori tecnici di progetto:
Ing. Lea RANDAZZO
Ing. Sara BORGOGNA

Titolo
Incidentalità lungo gli assi stradali

Tavola
INCa

Data: novembre 2012

Scala 1:10000

Trieste

LEGENDA
LIVELLO DI RISCHIO LUNGO LE STRADE

- oltre 100.000
- da 15.000 a 100.000
- da 10.000 a 15.000
- da 5.000 a 10.000
- da 2.500 a 5.000
- da 1.400 a 2.500

Vengono tratteggiati gli assi o le strade oggetto di riassetto strutturale, funzionale o disciplinare



REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA
COMUNE DI TRIESTE
Servizio Mobilità e Traffico

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
Piano Partecipato

PGTU TRIESTE

Responsabile del procedimento
Ing. Giulio BERNETTI

Progettista:
Ing. Giulio BERNETTI

Collaboratori tecnici di progetto:
Ing. Lea RANDAZZO
Ing. Sara BORGOGNA

Titolo
Incidentalità ai nodi

Tavola
INCn

Data: novembre 2012

Scala 1:5000

Trieste

LEGENDA
LIVELLO DI RISCHIO LUNGO NELLE INTERSEZIONI

- oltre 700
- da 400 a 700
- da 200 a 400
- da 150 a 200
- da 100 a 150

Vengono tratteggiate le intersezioni oggetto di riassetto strutturale, funzionale o disciplinare



REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA
COMUNE DI TRIESTE
Servizio Mobilità e Traffico

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

PIANO PARTECIPATO



Progettista:
Ing. Giulio BERNETTI

Collaboratori tecnici di progetto:
Ing. Lea RANDAZZO
Ing. Sara BORGOGNA

MODIFICHE AL PIANO CONSEGUENTI
AI LAVORI CONSILIARI

Il Direttore di Area
arch. M. Casaln

Direttore di Servizio
arch. A. Furlan

Titolo
Fasi di Attuazione

Tavola
FA

Data: luglio 2013

Rev. 1

Trieste

Sommario

1. PREMESSA 3
2. FASE 1 4
   2.1 INTERVENTI 4
   2.2 ANALISI DEGLI EFFETTI 4
3. FASE 2 5
   3.1 INTERVENTI 5
   3.2 ANALISI DEGLI EFFETTI 5
4. FASE 3 6
   4.1 INTERVENTI 6
   4.2 ANALISI DEGLI EFFETTI 6
5. FASE 4 8
   5.1 INTERVENTI 8
   5.2 ANALISI DEGLI EFFETTI 8
6. FASE 5 9
   6.1 INTERVENTI 9
   6.2 ANALISI DEGLI EFFETTI 9
7. FASE DI COMPLETAMENTO 11
   7.1 ANALISI DEGLI EFFETTI 11
8. SCENARIO DI MEDIO PERIODO 12

1. PREMESSA

L'attuazione del Piano proposto comporta un insieme di interventi volti alla modifica della circolazione, degli impianti semaforici e al riassetto delle intersezioni che non è possibile realizzare contemporaneamente. E' pertanto necessario prevedere una sequenza di interventi che possa condurre alla soluzione complessiva evitando di determinare situazioni di circolazione non sostenibili per la durata di ciascun intervento.

Nel seguito si prospettano le fasi di attuazione e, per ciascuna di esse, si elencano i principali interventi, analizzandone gli effetti in termini di distribuzione dei traffici (rappresentati negli allegati diagrammi relativi ai flussi veicolari 7.30-8.30 e al grado di saturazione lungo gli archi stradali) e in termini di ripercussioni, laddove esistenti, sul trasporto pubblico locale. In linea generale, per ogni fase dovranno essere adottati anche alcuni interventi di taratura degli impianti semaforici coinvolti.

La scelta degli interventi caratterizzanti le singole fasi realizzative e la loro sequenza di attuazione è indicativa e potrà essere soggetta a eventuali modifiche in corso d'opera in seguito al sopravvenire di specifiche necessità. È opportuno evidenziare che alcuni interventi recepiti nel Piano Generale del Traffico Urbano, sono strettamente legati a progetti già approvati da parte dell'Amministrazione e le cui tempistiche sono legate alle esigenze dei lavori pubblici, quali, ad esempio, il progetto di riqualificazione di Piazza Libertà, la realizzazione dei percorsi ciclabili lungo le vie Trento e XXX Ottobre e il riassetto della via Giulia.

Un ulteriore capitolo propone alcune ipotesi di intervento relative ad uno scenario di medio periodo.

È importante sottolineare che durante ogni fase di attuazione le scelte di dettaglio legate al TPL (spostamento fermate, deviazione percorsi, ecc.) saranno effettuate dalla Provincia di Trieste in quanto ente competente in materia di trasporto pubblico locale.

2. FASE 1

L'area di intervento comprende via Galatti, piazza Oberdan, via Giustiniano, via Beccaria, via Fabio Severo.

2.1 INTERVENTI

- Mantenimento del senso di marcia attuale di via Galatti nel tratto tra via Roma e Corso Cavour e inversione di marcia del restante tratto in direzione piazza Oberdan;
- Realizzazione di due nuovi impianti semaforici lungo la via Galatti in corrispondenza delle intersezioni della stessa con via Filzi e con Corso Cavour;
- Ristrutturazione delle intersezione tra la via Galatti e la via Carducci con contestuale riassetto della circolazione di piazza Oberdan (incluse via Giustiniano e via Beccaria);
- Istituzione di un doppio senso di marcia lungo la via Fabio Severo nel tratto tra via XXIV maggio e via Papiniano;
- Pedonalizzazione dei due tratti di via XXX Ottobre, compresi rispettivamente tra via Milano e via del Lavatoio, e tra via Machiavelli e Piazza Sant'Antonio.

2.2 ANALISI DEGLI EFFETTI

Gli interventi non alterano in maniera rilevante l'assetto complessivo della circolazione veicolare. Si riscontra un leggero aumento del grado di saturazione lungo la via Cicerone (a causa del riassetto dell'incrocio via Cicerone – via Giustiniano), a fronte della fluidificazione del traffico su parte di via Roma, via Milano e via Coroneo.

Contestualmente al riassetto della circolazione di Piazza Oberdan si evidenzia che, dopo le opportune valutazioni da parte dell'Amministrazione Provinciale, i capilinea del TPL potranno subire dei lievi spostamenti e potrebbe essere aperto il collegamento via Lavatoio - via Filzi finalizzato al raggiungimento della via Ghega.

Si rimanda ad appositi piani di dettaglio l'esatta individuazione delle nuove fermate e capilinea.

3. FASE 2

L'area di intervento comprende piazza Sansovino, via Bernini e via Madonnina.

3.1 INTERVENTI

- Ristrutturazione di piazza Sansovino e precisamente in corrispondenza degli incroci di via Bernini con via Madonnina e via del Bosco;
- Inversione del senso di marcia di via Madonnina e ristrutturazione dell'incrocio con la via Oriani.

3.2 ANALISI DEGLI EFFETTI

Gli interventi sopradetti non alterano particolarmente la circolazione veicolare. Si riscontra un leggero aumento del grado di saturazione lungo la galleria Sandrinelli e lungo la via Carducci tra via Madonnina e Piazza Goldoni (a causa dell'eliminazione della possibilità di svoltare a sinistra in via Madonnina per i veicoli provenienti da via Oriani). La via Madonnina evidenzia un sostanziale miglioramento del grado di saturazione.

In questa fase le linee di TPL non subiranno alcuna modifica sostanziale.

4. FASE 3

L'area di intervento comprende via Battisti, via Carducci (tra Battisti e piazza Goldoni), piazza Goldoni, via Ginnastica, via Gatteri, via Canova, via Foscolo e via Stuparich.

4.1 INTERVENTI

- Realizzazione di una corsia preferenziale per il TPL lungo la via Battisti (direzione via Giulia) tra via Carducci e via Polonio;
- Istituzione di un senso unico di marcia (in direzione via Carducci) sulla via Battisti nel tratto di cui al punto precedente con la possibilità di svolta sia a destra che a sinistra;
- Istituzione del doppio senso di marcia lungo la via Carducci nel tratto compreso tra via Battisti e piazza Goldoni e contestuale ristrutturazione degli incroci in corrispondenza delle rispettive vie;
- Modifica dell'impianto semaforico pedonale relativo all'incrocio tra via Carducci e via Crispi;
- Riassetto della circolazione in piazza Goldoni;
- Inversione dell'attuale senso di marcia lungo la via Ginnastica nel tratto compreso tra via Carducci e via Brunner;
- Realizzazione di una corsia preferenziale per il TPL lungo la via Ginnastica (in direzione via Rossetti) nel tratto tra via Brunner e via Rossetti;
- Realizzazione di una corsia preferenziale per il TPL lungo la via Canova (in direzione via Ginnastica) tra via Pietà e via Stuparich;
- Inversione del senso di marcia di via Gatteri (in direzione via Ginnastica) tra via Foscolo e via Buonarroti;
- Inversione del senso di marcia di via Foscolo tra via Canova e via Gatteri;
- Realizzazione di un nuovo impianto semaforico alle intersezioni tra via Stuparich e via Gatteri, tra via Foscolo e via Parini e tra via Pietà e via Gatteri.

4.2 ANALISI DEGLI EFFETTI

La ridistribuzione dei flussi derivata dagli interventi della fase comporta un alleggerimento del traffico sulla via Timeus (grazie alla possibilità di svolta a sinistra nell'incrocio via Battisti con via Carducci), via Ginnastica (grazie all'inversione del senso di marcia) e di Passo Goldoni (grazie alla riorganizzazione della circolazione attorno alla piazza stessa). Nel contempo si evidenzia un aumento del traffico nella parte bassa di via Battisti (a causa dell'apertura di via Carducci come itinerario alternativo alla destinazione galleria Sandrinelli), il cui deflusso è però favorito dall'aumento di una corsia all'attestamento; inoltre, vi è un leggero aumento del traffico negli archi di via Gatteri e via Brunner a causa del mancato completamento di alcune azioni di piano quali ad esempio l'inversione completa del senso di marcia (in direzione piazza Garibaldi) della via Foscolo.

L'attuazione degli interventi di questa fase, con particolare riferimento all'inversione del senso di marcia della via Ginnastica e della via Foscolo (tra via Canova e Gatteri), avrà alcune ripercussioni anche sul trasporto pubblico locale, in particolare sulle linee 25, 26 e 11. Ferme restando le competenze della Provincia di Trieste in materia di trasporto pubblico locale e compatibilmente con i vincoli del caso (morfologia del territorio, scelte progettuali in ambito

ciclo/pedonale, sicurezza stradale, incidentalità, ecc.), il Piano individua alcune possibili soluzioni per far fronte al riassetto della circolazione stradale dettato dagli interventi di questa fase.

In particolare si prevedono le seguenti variazioni dei percorsi delle linee:

- La linea 25 potrà percorrere in salita la via Ginnastica (invece della via Battisti e della via Gatteri) e in discesa parte della via Ginnastica, via Brunner e via Battisti (invece di tutta la via Ginnastica),
- La linea 26 potrà viaggiare in salita lungo la via Gatteri (come ora) e in discesa lungo parte della via Ginnastica, via Brunner e via Battisti (invece di tutta la via Ginnastica),
- La linea 11 provenendo da Piazza dell'Ospedale potrà risalire lungo la via Pietà (invece che lungo la via Foscolo).

Si rimanda ad appositi piani di dettaglio l'esatta individuazione delle nuove fermate e capilinea.

5. FASE 4

L'area di intervento comprende via Carducci, Corso Italia, via Roma, via Valdirivo e Corso Saba.

5.1 INTERVENTI

- Istituzione del doppio senso di marcia in via Carducci tra via Battisti e via Milano;
- Ristrutturazione dell'incrocio tra via Carducci e via Reti;
- Ristrutturazione dell'incrocio tra via Valdirivo e via Carducci;
- Chiusura al traffico veicolare privato di Corso Italia, Corso Saba e di via Roma nel tratto tra via Machiavelli e Corso Italia e tra via Galatti e via Milano.

5.2 ANALISI DEGLI EFFETTI

La chiusura al traffico veicolare privato della via Roma determina un alleggerimento del traffico nella parte alta di via Milano e al tempo stesso un leggero aumento del flusso sulla via Rismondo. La chiusura al traffico veicolare privato del Corso Italia genera una fluidificazione del traffico sulle Rive (zona piazza Tommaseo) a fronte però di un aumento dei flussi lungo l'itinerario Carducci-Goldoni-Sandrinelli.

In questa fase le linee di TPL non subiranno alcuna modifica sostanziale in termini di itinerario, tuttavia in questo periodo transitorio vi sarà la necessità di un utilizzo promiscuo pubblico/privato del tratto di via Carducci compreso tra via Valdirivo e Ponte della Fabra.

6. FASE 5

L'area di intervento comprende via Mazzini, Corso Italia, via Imbriani, via Gallina e Corso Saba.

6.1 INTERVENTI

- Pedonalizzazione di via Mazzini tra piazza Goldoni e via Roma e contestuale spostamento del TPL dalla via Mazzini al Corso Italia;
- Realizzazione corsia preferenziale del TPL in Corso Saba;
- Pedonalizzazione di via Imbriani e contestuale realizzazione di una corsia preferenziale per il TPL (con direzione piazza Goldoni) lungo la via Reti e la via Gallina.

6.2 ANALISI DEGLI EFFETTI

Tale fase non influisce sulla traffico veicolare privato, ad eccezione del collegamento tra piazza Goldoni e largo Barriera.

L'attuazione degli interventi di questa fase, con particolare riferimento alla pedonalizzazione della via Mazzini e della via Imbriani, avrà alcune ripercussioni sul trasporto pubblico locale, in particolare sulle linee 1, 5, 9, 10, 11, 15, 16, 17, 18, 19, 24, 25, 28 e 30. Ferme restando in ogni caso le competenze della Provincia di Trieste in materia di trasporto pubblico locale e compatibilmente con i vincoli del caso, il Piano individua alcune possibili soluzioni per far fronte al riassetto della circolazione stradale dettato dagli interventi di questa fase.

In particolare, si prevedono le seguenti variazioni dei percorsi delle suddette linee.

Relativamente alle linee di TPL che attualmente percorrono la via Roma:

- La linea 5 potrà svoltare a sinistra in Corso Italia (invece che in via Mazzini) e risalire quindi verso la Piazza Goldoni;
- La linea 17 potrà svoltare a sinistra in Corso Italia, fare capolinea nei pressi di Piazza della Borsa per poi proseguire lungo la via S. Spiridione (invece che percorrere la via Mazzini e fare capolinea in piazza Tommaseo);
- La linea 28 potrà svoltare a sinistra in Corso Italia, fare capolinea nei pressi di Piazza della Borsa per poi proseguire lungo la via S. Spiridione (invece che percorrere la via Mazzini e fare capolinea in via Canal Piccolo);
- Le linee 24 e 30 potranno raggiungere le Rive attraverso il percorso via Roma - via Mazzini. Nel percorso di ritorno la linea 24, proveniente dalle Rive, potrà risalire lungo la via Teatro Romano per poi imboccare la via San Spiridione; la linea 30 potrà raggiungere la stazione percorrendo le Rive.

Relativamente alle linee di TPL che attualmente percorrono la via Mazzini, la via Imbriani e la via Gallina:

- La linea 5, come già evidenziato, potrà attraversare il centro lungo il Corso Italia (in entrambe i sensi di marcia) invece che percorrere la via Mazzini;
- La linea 11, che attualmente percorre in discesa la via Mazzini per poi risalire, passando per piazza Tommaseo, lungo il Corso Italia, potrà scendere direttamente lungo il Corso Italia, invertire il proprio senso di marcia in Largo Riborgo in Corso Italia con un possibile capolinea per poi ripartire in direzione piazza Goldoni;

- La linea 25, che attualmente percorre in discesa la via Mazzini per poi risalire, passando per piazza Tommaseo, lungo il Corso Italia, potrà scendere direttamente lungo il Corso Italia, invertire il proprio senso di marcia in Largo Riborgo con un possibile capolinea in Corso Italia, per poi ripartire in direzione piazza Goldoni. A questo punto tale linea non attraverserà più la via Imbriani per poi risalire lungo la via Battisti, ma provenendo dal Corso Italia potrà agevolmente attraversare la piazza Goldoni per imboccare poi la via Ginnastica in salita;
- La linea 18, che attualmente viaggia lungo la via Mazzini per poi svoltare in via Roma e quindi in Corso Italia, potrà percorrere in discesa il Corso Italia, invertire il proprio senso di marcia in Largo Riborgo (mantenendo l'attuale capolinea) per poi ripartire in direzione piazza Goldoni;
- La linea 10 potrà attraversare il centro lungo il Corso Italia (in entrambe i sensi di marcia) invece che percorrere la via Mazzini (mantenendo comunque l'attuale capolinea in piazza Tommaseo o in altra sede) raggiungendo le Rive attraverso la via Roma e la via Mazzini bassa;
- La linea 9, che attualmente provenendo dalla via Battisti scende lungo la via Mazzini, potrà attraversare il centro percorrendo il Corso Italia in discesa. Nel percorso di ritorno, provenendo dalle Rive, potrà risalire in direzione di piazza Goldoni percorrendo il collegamento via Canal Piccolo - Corso Italia. La via Battisti sarà raggiunta non più attraverso la via Imbriani ma utilizzando la piazza Goldoni;
- La linea 1, proveniente dalla piazza Oberdan, potrà raggiungere la piazza Goldoni attraverso la via Gallina (invece che la via Imbriani e poi la via Mazzini); nel tragitto di ritorno , una volta uscita dalla galleria Sandrinelli, potrà attraversare la piazza Goldoni e immettersi direttamente in via Carducci (senza passare per la via Gallina);
- La linea 19 proveniente in discesa dalla via Tarabocchia potrà svoltare direttamente in via Carducci senza passare per la via Gallina come fa attualmente; nell'altro senso di marcia, provenendo da via Gallina, potrà raggiungere la via Tarabocchia attraverso il circuito piazza Goldoni – Passo Goldoni – via Carducci, oppure (se la fasatura semaforica esecutiva lo consentirà) direttamente con una svolta a sinistra in uscita dalla stessa via Gallina;
- Le linee 15 e 16, in uscita dalla galleria Sandrinelli, potranno attraversare la piazza Goldoni e immettersi direttamente in via Carducci (senza passare per la via Gallina).

Si evidenzia inoltre che la realizzazione della corsia preferenziale per il TPL lungo il Corso Saba e la via Gallina potrà contribuire a delle ulteriori variazioni relativamente alle linee 20, 21, 40 e 41, le quali – provenendo da piazza Libertà – potranno raggiungere largo Barriera attraversando la via Gallina, piazza Goldoni e quindi il Corso Saba (invece che proseguire lungo la via Carducci).

Tutto ciò proposto, si rimanda comunque ad appositi piani di dettaglio l'esatta individuazione delle nuove fermate e capilinea.

7. FASE DI COMPLETAMENTO

In questa fase sono inclusi tutti gli altri interventi finalizzati al completamento del Piano. Tali interventi non sono tutti necessariamente legati temporalmente agli interventi delle fasi precedenti, ma possono essere anticipati o posticipati in relazione alle esigenze contingenti dell'amministrazione.

Gli interventi riguardano principalmente modifiche collaterali e riguardanti singole strade, quali ad esempio: il completamento del senso unico di marcia (in direzione via Rossetti) lungo la via Pascoli (ad eccezione del tratto riservato in discesa al TPL, l'istituzione di un senso unico di marcia (in direzione Rive) lungo la via San Michele, il completamento del senso unico di marcia (in direzione piazza Garibaldi) lungo la via Foscolo, l'istituzione di un senso unico di marcia (in direzione via Orlandini) lungo la via Gramsci e contestuale ristrutturazione dell'intersezione con la via Orlandini, la realizzazione di una corsia preferenziale del TPL (in direzione via Ponziana) lungo la via dell'Istria.

Altri interventi sono principalmente collegati alla realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili, alla introduzione e gestione della sosta a pagamento o a progetti già approvati dall'Amministrazione.

7.1 ANALISI DEGLI EFFETTI

Per la descrizione degli effetti complessivi del PGTU si rimanda alla relazione tecnica e agli elaborati grafici VTP e VTPs.

8. SCENARIO DI MEDIO PERIODO

A completamento delle azioni sopradescritte e ferme restando le competenze dirette dell'ente provinciale in questo ambito, il PGTU formula un'ipotesi di intervento relativa al trasporto pubblico locale in riferimento ad uno scenario di medio periodo.

Il Piano prevede infatti l'istituzione di una ulteriore linea verde con possibili caratteristiche di navetta ecologica (a propulsione elettrica o a gas naturale compresso) che a servizio del collegamento tra i parcheggi di cintura e il Borgo Teresiano.

Flussi Veicolari

Barra arco

Volume Veicoli TPr (PA)

0 750 1500 3000

Fascia Oraria		Fase di Attuazione:
7:30 - 8:30		1

Grado di Saturazione

Barra arco

Saturazione TPr (PA)

- fino a 45%
- > 45%
- > 60%
- > 75%
- > 90%

Fascia Oraria:		Fase di Attuazione:
7:30 - 8:30		1

Flussi Veicolari

Barra arco

Volume Veicoli TPr (PA)

0 750 1500 3000

Fascia Oraria		Fase di Attuazione:
7:30 - 8:30		2

Grado di Saturazione

Barra arco

Saturazione TPr (PA)

- fino a 45%
- > 45%
- > 60%
- > 75%
- > 90%

Fascia Oraria:		Fase di Attuazione:
7:30 - 8:30		2 2

Flussi Veicolari

Barra arco

Volume Veicoli TPr (PA)

0 750 1500 3000

Fascia Oraria		Fase di Attuazione:
7:30 - 8:30		3

Grado di Saturazione

Barra arco

Saturazione TPr (PA)

- fino a 45%
- > 45%
- > 60%
- > 75%
- > 90%

Fascia Oraria:		Fase di Attuazione:
7:30 - 8:30		3

Flussi Veicolari

Barra arco

Volume Veicoli TPr (PA)

0 750 1500 3000

Fascia Oraria		Fase di Attuazione:
7:30 - 8:30		4

Grado di Saturazione

Barra arco

Saturazione TPr (PA)

- fino a 45%
- > 45%
- > 60%
- > 75%
- > 90%

Fascia Oraria:		Fase di Attuazione:
7:30 - 8:30		4

Flussi Veicolari

Barra arco

Volume Veicoli TPr (PA)

0 750 1500 3000

Fascia Oraria		Fase di Attuazione:
7:30 - 8:30		5

Grado di Saturazione

Barra arco

Saturazione TPr (PA)

- fino a 45%
- > 45%
- > 60%
- > 75%
- > 90%

Fascia Oraria:		Fase di Attuazione:
7:30 - 8:30		5

Flussi Veicolari

Barra arco

Volume Veicoli TPr (PA)

0 750 1500 3000

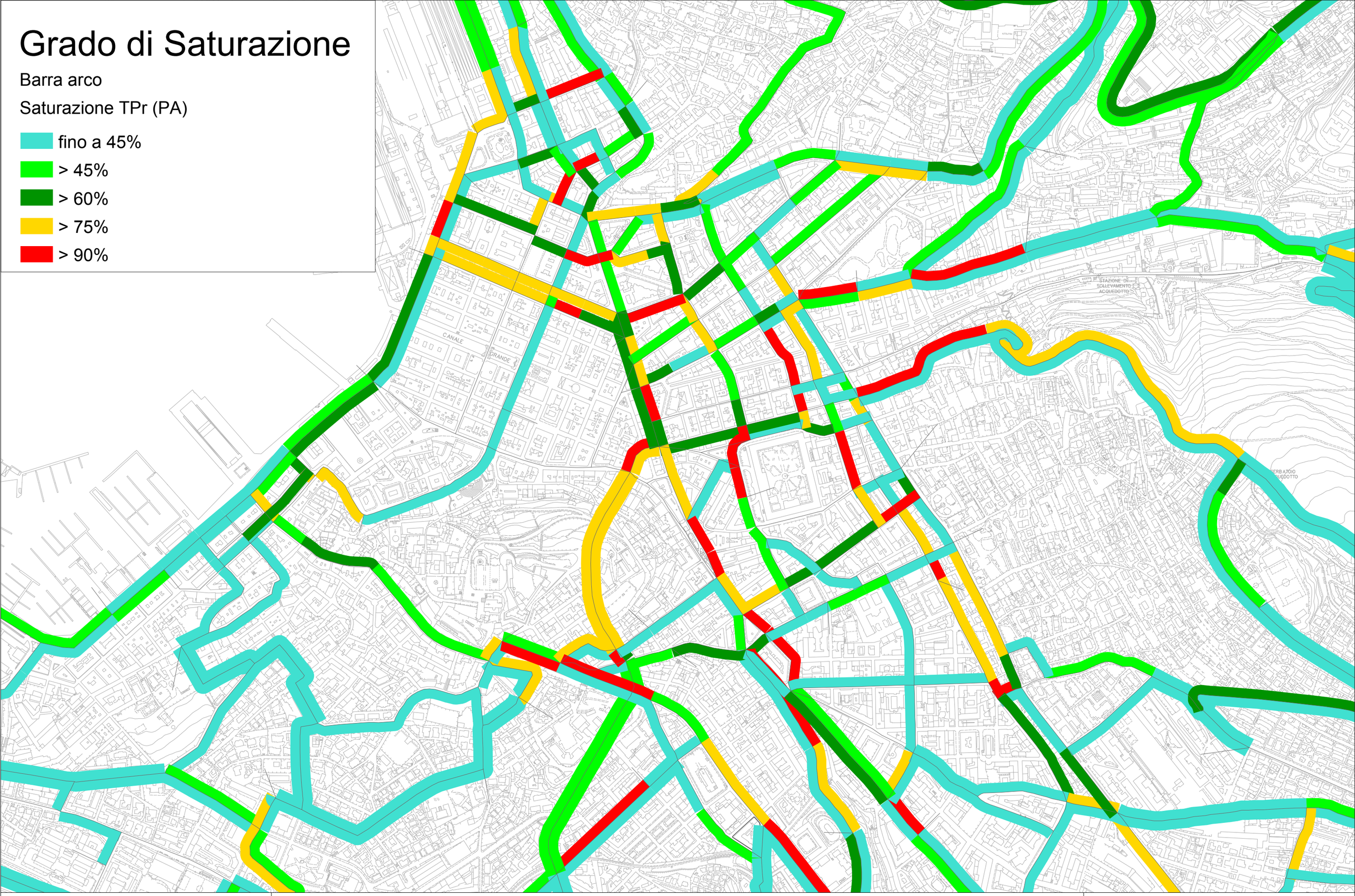
Fascia Oraria		Fase di Attuazione:
7:30 - 8:30		6 (Fase di Completamento)

Grado di Saturazione

Barra arco

Saturazione TPr (PA)

- fino a 45%
- > 45%
- > 60%
- > 75%
- > 90%



Fascia Oraria:		Fase di Attuazione:
7:30 - 8:30		6 (Fase di Completamento)

REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA
COMUNE DI TRIESTE
Servizio Mobilità e Traffico

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
Piano Partecipato

PGTU TRIESTE

Responsabile del procedimento
Ing. Giulio BERNETTI

Progettista:
Ing. Giulio BERNETTI

Collaboratori tecnici di progetto:
Ing. Lea RANDAZZO
Ing. Sara BORGOGNA

Titolo
Ambiti Territoriali per i Piani Particolareggiati

Tavola
AT

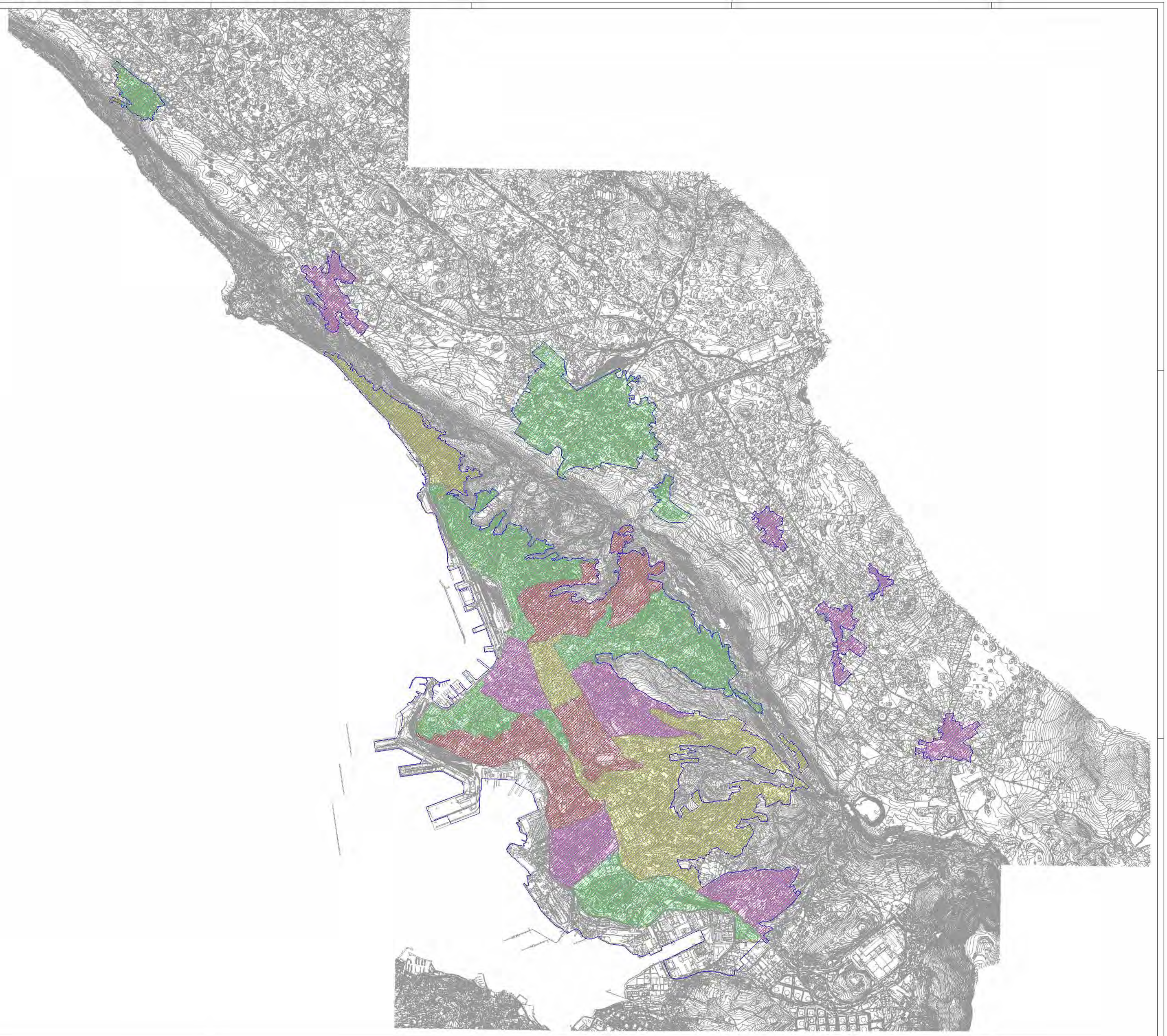
Data: novembre 2012

Scala 1:20000

Trieste

LEGENDA:

- Ambito Territoriale
- Limiti Ambiti Territoriali
- Limiti Centro Abitato



REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA

COMUNE DI TRIESTE

Servizio Mobilità e Traffico

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

PIANO PARTECIPATO



Responsabile del procedimento:
ing. Giulio BERNETTI

Progettista:
ing. Giulio BERNETTI

Collaboratori tecnici di progetto:
ing. Lea RANDAZZO
ing. Sara BORGOGNA

Titolo

Esiti della fase di partecipazione e consultazione

Data: novembre 2012

Tavola

CP

TrieSTe

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
TPL	Acegas Aps - Mobility Manager	tariffe scontate per il TPL per linee di collegamento tra park di cintura e sedi di lavoro	varie	NdC	
-	Acegas Aps - Divisione Energia	Gestione servizio semaforico cittadino: parere favorevole (modifiche prospettate applicabili; no sostanziali criticità nuova viabilità proposta)	generico	SI	
-	Acegas Aps - Divisione Energia	via Carducci: interventi da realizzare dovranno tener conto di conformazione sottosuolo (volta canale)	Carducci	SI	
VP	Acegas Aps - Divisione Energia	incrocio Oberdan/Galatti: criticità pianificazione (presenza capolinea tram)	Oberdan / Galatti	SI	
VP	Acegas Aps - Divisione Energia	via Rossetti: criticità senso unico in discesa tra v. Ginnastica e v. XX Settembre per pianificazione semaforica (tempi di sgombero)	Rossetti	SI	
-	Acegas Aps - Divisione Energia	necessità coordinamento tra previsioni PGTU e piano rinnovi semaforici da convenzione con AcegasAps	generico	SI	
VP	ACI	via Genova: accessibilità parcheggio ACI	Genova	SI	
ST	AMT	Park S. Andrea: necessità di riflessione più proficua su destinazione	S. Andrea	NdC	
-	AMT	realizzazione piano per lotti di circa 300 stalli	generico	PP	
ST	AMT	tariffazione sosta: perplessità su introduzione tariffe incrementali per favorire utilizzo impianti	generico	NO	Sono previste tariffe incrementali a partire da terza ora
ST / RT	AMT	tariffazione sosta: introduzione frazionamento pagamento	generico	SI	
ST	AMT	agevolazioni tariffarie per sosta residenti: fasce orarie "morbide" gratuite piuttosto che "bonus" di ore gratuite (difficoltà di attuazione + non consente rotazione in ore di punta)	generico	PARZ.	E' stato introdotta una concreta agevolazione per i residenti
ST	AMT	Barcola lungomare: introduzione tariffazione stagionale da Castello Miramare a P.le Kennedy	Barcola	PARZ.	La sosta a pagamento è prevista solo nell'ultimo tratto di competenza comunale vicino al castello di Miramare
ST	AMT	Baia di Grignano: valutare istituzione stalli a pagamento (congestione primavera/estate)	Grignano	NdC	
VP	ANCE	San Giusto: problema accessibilità (chiusura Corso Italia)	S. Giusto	SI	
VP / TPL	ANCE	via Barbariga: soste abusive problematiche per transito bus	Barbariga	PP	
VP	A.O.U. Ospedali Riuniti di TS	Ospedale Maggiore: garantire che venga percorso in senso antiorario (oppure orario) su tutto il perimetro	Ospedale	SI	
VP	A.O.U. Ospedali Riuniti di TS	Ospedale Maggiore: garantire accessibilità al traffico privato e alle ambulanze a nuovo accesso di via Gatteri	Ospedale	SI	

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
-	Assicurazioni Generali - Mobility Manager	promozione iniziative di car-sharing	generico	NdC	
-	Assicurazioni Generali - Mobility Manager	realizzazione di rete elettrica e parcheggi dedicati per collocazione vetture elettriche	generico	NdC	
-	Assicurazioni Generali - Mobility Manager	via Trento: in riassetto tenere conto di manovre di entrata/uscita da autorimessa dirigenti sita al civico 8	Trento	SI	
ST	Assicurazioni Generali - Mobility Manager	via Trento: mantenere stalli per motocicli	Trento	PP	
MC	Assicurazioni Generali - Mobility Manager	realizzare stazioni di bike-sharing in zone di via Trento, Machiavelli, Valdirivo, Corso Cavour, Stock, l.go San Bonifacio	varie	PARZ.	Buona parte delle ciclostazioni sono indicate nell'elaborato relativo alla mobilità ciclabile
ST	Assicurazioni Generali - Mobility Manager	via Trento e limitrofe: individuazione tariffe agevolate a favore dei disabili per parcheggi a pagamento	Trento	NdC	
ST	Circoscrizione I	Contovello: area di parcheggio (zona cimitero)	Contovello	NdC	
-	Circoscrizione I	Borgo San Nazario: adozione modalità di evidenziazione attraversamenti pedonali e limitazione velocità (dissuasori) - scuola materna e campo giochi	B.go S. Nazario	PP	
ST	Circoscrizione I	Borgo San Nazario: area di parcheggio fronte scuola materna	B.go S. Nazario	PP	
VP	Circoscrizione I	Prosecco: circolazione consentita solo ai residenti zona borgo storico, stradine interne, attorno chiesa e verso fontana	Prosecco	PP	
ST	Circoscrizione I	Prosecco: sosta a pagamento su S.P. da civico 133 a 282 su ambo i lati	Prosecco	SI	
VP	Circoscrizione I	S. Croce: strada di circonvallazione per collegamento della S.P.1 con Strada Costiera senza attraversare il borgo (presente nei precedenti PRGC)	S. Croce	NdC	
VP	Circoscrizione I	S. Croce: istituzione senso unico da civico 3423 a civico 292 in direzione della S.P.1	S. Croce	PP	
RV	Circoscrizione I	S. Croce: installazione dissuasori di velocità e limite 30 km/h su vie che portano a plessi scolastici e nuovo parco giochi	S. Croce	PARZ.	La possibilità di introdurre dispositivi atti a limitare la velocità nelle aree vicino alle scuole è prevista nel regolamenteo viario, ma in ogni caso non possono essere utilizzati dissuasori a dosso.
-	Circoscrizione I	S. Croce: istituzione stop per veicoli che salgono da Costiera (via Vitalba/via del Pucino) e si immettono su strada che da Costiera sale al borgo, in corrispondenza del civico 1	S. Croce	PP	
VP	Circoscrizione I	Contovello: senso unico dal civico 161 al civico 230	Contovello	PP	

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
-	Circoscrizione I	Prosecco: divieto di sosta su ambo i lati in corrispondenza di strettoia da civico 280 a civico 3	Prosecco	PP	
-	Circoscrizione I	Prosecco: un park in più per disabili e area carico/scarico merci in zona negozi	Prosecco	PP	
-	Circoscrizione I	S. Croce: divieto di transito ai non residenti (escluso esercizi commerciali e ristorazione)	S. Croce	NO	La proposta così formulata risulta di difficile attuazione e controllo
-	Circoscrizione I	S. Croce: segnalare strade senza uscita (es. civici 172 e 262/1) e strettoie con eventuali segnali di precedenza	S. Croce	PP	
-	Circoscrizione I	S. Croce: segnaletica orizzontale e verticale a "rotatoria naturale" in prossimità al civico 23	S. Croce	PP	
ST	Circoscrizione I	S. Croce: costruzione parcheggio zona campo calcio/ex casa del popolo	S. Croce	NdC	
-	Circoscrizione I	Strada del Friuli: attraversamento pedonale altezza civico 111	Str. del Friuli	PP	
-	Circoscrizione I	Strada del Friuli: adozione modalità di evidenziazione attraversamenti pedonali	Str. del Friuli	PP	
-	Circoscrizione I	Strada del Friuli: adozione sistemi di limitazione velocità (dissuasori)	Str. del Friuli	NO	La tipologia di strada non consente l'utilizzo di dissuasori di velocità
-	Circoscrizione I	Prosecco/strada per Devincina: tratto di fronte a civici dal 133 al 106, lato destro parcheggi a pettine, lato sinistro divieto di sosta	Prosecco	PP	
-	Circoscrizione I	Prosecco: limite velocità 30 km/h nel borgo storico, stradine verso stazione Prosecco, stazione Carabinieri + dissuasori di velocità	Prosecco	PP	
VP	Circoscrizione I	Prosecco: rotatorie bivio per Gabrovizza e Centro Lanza (per impedire ingresso ad autoarticolati e mezzi pesanti)	Prosecco	NdC	
-	Circoscrizione I	S. Croce: segnaletica precedenze in corrispondenza dell'intersezione di più strade su piazzale antistante monumento caduti e bar Furlan	S. Croce	PP	
ST	Circoscrizione I	S. Croce: individuazione zona per parcheggio autovetture (vedi progetto campo di calcio)	S. Croce	NdC	
VP	Circoscrizione I	S. Croce: istituzione rotatoria a confine con Comuni di Sgonico e Duino Aurisina, all'altezza del civico 332	S. Croce	NdC	
VP	Circoscrizione I	Prosecco: no senso unico sulla S.P. n. 1 del Carso - tratto Prosecco	Prosecco	SI	
MP	Circoscrizione II	via degli Alpini: eliminare area pedonale in quanto via di uscita da v. di Prosecco	Opicina	SI	
ST	Circoscrizione II	piazzale Bardina a pagamento	Opicina	SI	

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
ST	Circoscrizione II	Basovizza: parcheggi a pagamento in piazzale "triangolare" adiacente a via Gruden in prossimità di incrocio con SR 14 (entrata paese, prima di ex Danilo)	Basovizza	SI	
ST	Circoscrizione II	Basovizza: istituzione parcheggi a pagamento (orario 8.00-20.00, con prima ora gratuita) su via Gruden da chiesa fino ad incrocio con SR 14 e su via Kette intera	Basovizza	PARZ.	La grautità della prima ora risulta non coerente con le scelte del resto della città, oltre che difficilmente gestibile
ST	Circoscrizione II	Basovizza: ok nuovi posteggi proposti in variante 118 lungo S.P. 19 vicino a cimitero e lungo via Gruden a sin. dopo laghetto (in direzione ex valico Lipizza)	Basovizza	NdC	
VP	Circoscrizione II	Basovizza: istituzione di rotatorie in due incroci di SR 14 con via Gruden e via Kette	Basovizza	SI	
VP	Circoscrizione III	Barcola - Piazzale 11 Settembre: riassetto viabilità con rotatoria	11 Settembre	SI	
ST	Circoscrizione III	motocicli: individuazione nuove aree di sosta	generico	PP	
ST	Circoscrizione III	via Fabio Severo: n° limitato di stalli a pagamento in zona Catullo/Papiniano	Fabio Severo	SI	
ST / RT	Circoscrizione III	Roiano: interventi da subordinare a recupero spazi caserma Polstrada	Roiano	SI	
ST	Circoscrizione III	Roiano: stalli per motocicli in vie con divieto di sosta su un lato (es. via Tor San Piero)	Roiano	PP	
VP	Circoscrizione III	Gretta: ripristinare percorrenza senza limitazioni in discesa su via Bonomea	Bonomea	PP	
ST	Circoscrizione III	Barcola - Piazzale 11 Settembre: no a stalli a pagamento (neppure stagionali)	11 Settembre	SI	
-	Circoscrizione III	viale Miramare: riassetto complessivo (vedi mozioni)	Miramare	PP	
-	Circoscrizione III	viale Miramare: risistemazione attraversamento pedonale davanti hotel Greif	Miramare	PP	
VP	Circoscrizione III	via Fabio Severo: ok istituzione doppio senso marcia, attenzione confluenza con via Coroneo	Fabio Severo	SI	
ST	Circoscrizione III	camper: individuazioni aree sosta su asse costiera - stazione (ex Sissa, terrapieno Barcola, Porto Vecchio)	generico	NdC	
ST	Circoscrizione III	via Fabio Severo: no park a pagamento in zona alta (Despar-farmacia)	Fabio Severo	SI	
TPL / VP	Circoscrizione III	via Giulia: richiesta garanzie di rivedibilità progetto dopo periodo di sperimentazione	Giulia	SI	

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
ST	Circoscrizione III	via Marconi: no a stalli a pagamento (ok via Carpison)	Marconi	SI	
MP	Circoscrizione III	via di Roiano: no totale pedonalizzazione (per conservare sosta)	Roiano	PARZ.	La strada è stata destinata a ZTL ad elevata valenza pedonale per consentire l'accesso ad alcune categorie
ST	Circoscrizione III	Salita di Gretta: avviare trattativa per acquisizione/uso di park RAI (scuole)	Sal. Gretta	NdC	
VP	Circoscrizione IV	problema velocità di percorrenza in discesa su via San Michele (se senso unico)	S. Michele	PARZ.	In sede di attuazione saranno adottati interventi finalizzati a ridurre la velocità dei veicoli (traffic calming, disposizione sosta veicolare)
VP	Circoscrizione IV	no senso unico via Battisti in discesa (problema viabilità alternativa verso via Cologna-San Giovanni)	Battisti	PARZ.	Il doppio senso è stato ripristinato nel tratto tra via Polonio e via Rossetti
RT	Circoscrizione IV	agevolazione tariffe parcheggi a pagamento nei contenitori per residenti	generico	SI	
TPL	Circoscrizione IV	no soppressione linea 24 in salita su via S.Michele	S. Michele	NO	Il senso unico sulla via San Michele è legato all'assetto complessivo del piano. Per agevolare il TPL la risalita della linea 24 è stata avvicinata attraverso il collegamento Madonna del Mare-Tigor-Don Minzoni-Catraro-Bazzoni
MP	Circoscrizione IV	no chiusura tratto inf. di via Madonna del Mare	Madonna del Mare	SI	
MP	Circoscrizione IV	via Trenta Ottobre: pedonalizzazione tratto tra p.zza Oberdan e v. Milano	XXX Ottobre	SI	
VP	Circoscrizione IV	no incremento traffico privato su via Galatti	Galatti	PARZ.	Il nuovo assetto prevede una sensibile riduzione del traffico privato sulla via, con particolare riferimento al tratto più lungo compreso tra le Rive e la via Roma
MP	Circoscrizione IV	via Madonna del Mare pedonale (residenti e titolari attività commerciali)	Madonna del Mare	NO	E' stata accolta la richiesta di mantenere aperta la via
MP	Circoscrizione IV	via XXX Ottobre: pedonalizzazione tra via Milano e via del Lavatoio	XXX Ottobre	SI	
MP	Circoscrizione IV	viale XX Settembre tutto pedonale (no area a destinazione prevalentemente pedonale)	XX Settembre	PARZ.	Alcune aree sono aperte al traffico per consentire la sosta dei residenti e il collegamento con via Rossetti
TPL	Circoscrizione IV	no bus via Geppa	Geppa	SI	
TPL	Circoscrizione IV	via Roma: senso unico tra Mazzini e Corso Italia	Roma	SI	
MP	Circoscrizione IV	via Madonna del Mare e via Felice Venezian entrambe pedonali (creazione unico percorso pedonale da p.zza Venezia fino a B.go Teresiano)	Madonna del Mare / Venezian	NO	E' stata accolta la richiesta di mantenere aperta la via
VP	Circoscrizione IV	via dell'Annunziata: possibilità di scendere verso le Rive (per decongestionare traffico incrocio tra via Cadorna e via Felice Venezian)	Annunziata	PP	

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
-	Circoscrizione IV	area sosta taxi in via Lavatoio (al posto di via Galatti)	Lavatoio	PP	
MP	Circoscrizione IV	via Felice Venezian pedonale (per continuità con zona pedonale esistente, in alternativa a via Madonna del Mare)	Venezian	NO	E' stata accolta la richiesta di mantenere aperta la via
VP	Circoscrizione IV	no senso unico in discesa in via San Michele (mantenere a linea 24 in salita)	S. Michele	NO	Il senso unico sulla via San Michele è legato all'assetto complessivo del piano. Per agevolare il TPL la risalita della linea 24 è stata avvicinata attraverso il collegamento Madonna del Mare-Tigor-Don Minzoni-Catraro-Bazzoni
ST	Circoscrizione IV	via Trento: recupero stalli motocicli persi x parziale pedonalizzazione	Trento	PP	
ST	Circoscrizione IV	agevolazione tariffe parcheggi a pagamento di superficie per residenti	generico	SI	
RV	Circoscrizione IV	limiti di velocità 30 km/h per favorire mobilità ciclabile (anche per consentire percorrenza bici in senso contrario su strade larghe almeno 4,25 m)	generico	NO	La proposta è contraria al Codice della Strada
ST	Circoscrizione V	via Gambini: no parcheggi a pagamento	Gambini	SI	
ST	Circoscrizione V	piazzale de Gasperi: possibilità di aprire al pubblico park Ippodromo	de Gasperi	NdC	
VP	Circoscrizione V	via Madonnina: no a inversione attuale senso di marcia (verso piazza Sansovino)	Madonnina	NO	La scelta è legata alla necessità di aumentare la capacità su v. Oriani in direzione Carducci e alla destinazione di corso Saba al TPL, nonché alla volontà di ridurre l'inquinamento sulla via stessa
VP	Circoscrizione V	via del Bosco: no a inversione attuale senso di marcia (in direzione piazza Garibaldi)	Bosco	SI	
-	Circoscrizione V	elaborazione Piano Particolareggiato zona Maddalena	Maddalena	PP	
-	Circoscrizione V	elaborazione Piano Particolareggiato San Giacomo-Ponziana	S. Giacomo / Ponziana	PP	
VP	Circoscrizione V	via d'Alviano / via Svevo: sostituzione impianto semaforico con rotatoria	d'Alviano / Svevo	SI	
MP	Circoscrizione V	via Foschiatti: pedonalizzazione tra piazza Ospedale e via Fonderia	Foschiatti	SI	
-	Circoscrizione V	istituzione dare precedenza della via Ghirlandaio su via Limitanera	Ghirlandaio / Limitanea	PP	
-	Circoscrizione V	via Molino a Vento: pericolosità attraversamento pedonale in corrispondenza fermata bus (intersezione Molino a Vento/Ponzanino/Muraglione)	Molino a Vento	PP	
VP	Circoscrizione V	via del Pollaiuolo: risistemazione e riapertura al traffico	Pollaiuolo	NdC	

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
ST	Circoscrizione V	via Settefontane: no parcheggi a pagamento	Settefontane	PARZ.	Il numero dei parcheggi a pagamento nella zona è stato sensibilmente ridotto nella versione definitiva. Alcuni stalli sono rimasti a pagamento per garantire un minimo di turn-over a servizio delle attività commerciali
-	Circoscrizione V	incrocio tra via San Giacomo in Monte, Veronese e Frausin: istituzione barriere fisiche per separazione corsie per senso di marcia	S. Giacomo in Monte / Veronese / Frausin	PP	
ST	Circoscrizione V	via San Marco: no parcheggi a pagamento	S. Marco	PARZ.	Il numero dei parcheggi a pagamento nella zona è stato sensibilmente ridotto nella versione definitiva. Alcuni stalli sono rimasti a pagamento per garantire un minimo di turn-over a servizio delle attività commerciali
ST	Circoscrizione V	istituzione stalli motocicli in corrispondenza incrocio San Giovanni Bosco-via Ponziana	S. Giovanni Bosco / Ponziana	PP	
MP	Circoscrizione V	via Foschiatti: pedonalizzazione tra piazza Ospedale e via Fonderia	Foschiatti	SI	
-	Circoscrizione V	riapertura via del Pollaiuolo	Pollaiuolo	NdC	
-	Circoscrizione V	istituzione barriere separatrici corsie incrocio via san Giacomo in Monte - via Veronese - via Frausin	S. Giacomo in Monte / Veronese / Frausin	PP	
RT	Circoscrizione V	convenzioni per i residenti - sosta a pagamento (es. Park S. Giacomo e rimessa via Pietà)	generico	SI	
-	Circoscrizione V	istituzione obbligo di precedenza via Pascoli su via Manzoni	Manzoni / Pascoli	SI	
-	Circoscrizione V	istituzione obbligo di precedenza via Ghirlandaio su via Limitanea	Ghirlandaio / Limitanea	PP	
-	Circoscrizione V	criticità incrocio via Molino a Vento - Ponzanino - Muraglione	Molino a Vento	PP	
-	Circoscrizione V	via Molino a Vento: pericolosità attraversamento pedonale in corrispondenza fermata bus	Molino a Vento	PP	
-	Circoscrizione V	chiusura galleria Montebello: viabilità alternativa	Montebello	NdC	
-	Circoscrizione V	riduzione limite di velocità (< 50 km/h) su alcuni assi	generico	PP	
VP	Circoscrizione V	via del Destriero: senso unico	Destriero	PP	
ST	Circoscrizione V	Piazzale de Gasperi: riconversione stalli di parcheggio da "in linea" a "pettine" di fronte nuovo comprensorio ATER	de Gasperi	PP	
ST	Circoscrizione V	incrocio tra via S. Giovanni Bosco e Ponziana: istituzione stalli per motocicli per migliorare visibilità	S. Giovanni Bosco / Ponziana	PP	

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
-	Circoscrizione V	via Pascoli: risincronizzazione semafori tra Largo Niccolini e via Conti/Vecellio	Pascoli	PARZ.	I semafori saranno modificati in funzione del nuovo assetto previsto sulla via Pascoli (senso unico completo)
-	Circoscrizione V	via Pascoli: istituzione stalli per motocicli in linea prima di intersezione con via Parini (su lato sinistro rispetto senso di marcia per migliorare visibilità)	Pascoli	PP	
-	Circoscrizione V	istituzione barriere separatrici corsie incrocio via san Giacomo in Monte - via Veronese - via Frausin	S. Giacomo in Monte / Veronese / Frausin	PP	
ST	Circoscrizione V	aprire parte fiera per creare parcheggi	Fiera	NdC	
ST	Circoscrizione V	Campo San Giacomo: no parcheggi a pagamento	S. Giacomo	NO	Il numero dei parcheggi a pagamento nella zona è stato sensibilmente ridotto nella versione definitiva. Alcuni stalli sono rimasti a pagamento per garantire un minimo di turn-over a servizio delle attività commerciali.
ST	Circoscrizione V	via Vergerio: no parcheggi a pagamento	Vergerio	SI	
ST	Circoscrizione V	Largo Mioni: no parcheggi a pagamento	Mioni	SI	
ST	Circoscrizione V	piazza Foraggi: no parcheggi a pagamento	Foraggi	SI	
ST	Circoscrizione V	via della Tesa: no parcheggi a pagamento	Tesa	SI	
ST	Circoscrizione V	piazza Perugino: no parcheggi a pagamento	Perugino	NO	Il numero dei parcheggi a pagamento nella zona è stato sensibilmente ridotto nella versione definitiva. Alcuni stalli sono rimasti a pagamento per garantire un minimo di turn-over a servizio delle attività commerciali.
-	Circoscrizione V	Campo San Giacomo: rimozione divieto di sosta in corrispondenza di civico 14 (non più cassonetti)	S. Giacomo	PP	
-	Circoscrizione V	istituzione divieto di sosta incrocio tra Campo San Giacomo e via dell'Industria (area acesso piazza a seguito di pedonalizzazione tratto via dell'Industria)	S. Giacomo / Industria	PP	
-	Circoscrizione V	Campo San Giacomo: rimozione divieto di sosta in corrispondenza di civico 14 (non più cassonetti)	S. Giacomo	PP	
-	Circoscrizione V	istituzione dare precedenza della via Pascoli sulla via Manzoni	Manzoni / Pascoli	SI	
VP	Circoscrizione VI	via Battisti: no senso unico in discesa	Battisti	PARZ.	Il doppio senso è stato ripristinato nel tratto tra via Polonio e via Rossetti
VP	Circoscrizione VI	via Rossetti: no senso unico in discesa	Rossetti	SI	
ST	Circoscrizione VI	via Giulia: 2/3 posti auto a disco orario (15 min) davanti esercizi commerciali più frequentati	Giulia	PP	

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
MP / TPL	Circoscrizione VI	no a pedonalizzazione via Mazzini e solo TPL Corso Italia (si perde ring privato attorno a Borgo Teresiano)	C.so Italia / Mazzini	NO	La scelta è legata alla volontà di ampliare le aree completamente pedonali del centro. Le scelte alternative sul TPL e sul traffico privato nella versione finale del piano compensano la mancanza di tale asse
-	Circoscrizione VI	manca semaforo Gatteri - Battisti	Gatteri / Battisti	SI	
MP	Circoscrizione VI	pedonalizzazioni: valorizzare uso comune (arredo urbano)	generico	NdC	
MC	Circoscrizione VI	assenza di reale politica a favore dei ciclisti	generico	SI	
ST	Circoscrizione VI	park Giulia e via Cologna: vendita/affitto stalli basato su criterio di residenza in rioni contigui (per evitare speculazioni)	Giulia / Cologna	NdC	
TPL	Circoscrizione VI	no spostamento snodo TPL da piazza Goldoni	Goldoni	SI	
ST	Circoscrizione VI	park AMT viale Sanzio: gratis domenica per eventi sportivi	Sanzio	NdC	
MP	Circoscrizione VI	Piazzale Gioberti: proposta realizzazione piazza da considerarsi sperimentale (attuazione per periodo determinato + valutazione gradimento)	Gioberti	SI	
VP	Circoscrizione VII	via di Servola: senso unico tra via Soncini e via dei Giardini	Servola	PP	
VP	Circoscrizione VII	via dei Giardini: doppio senso tra via di Servola e via Ponticello	Servola	PP	
-	Circoscrizione VII	via Flavia: inquinamento acustico trasporti eccezionali Wartsila (modifica percorso)	Flavia	NdC	
MP	Circoscrizione VII	Servola: area pedonale via del Pane Bianco - via Soncini	Servola	NO	L'area costituisce un collegamento viario non eliminabile
MP	Circoscrizione VII	piazzale Giarizzole: riqualificazione pedonale (parte finale vicino Microarea)	Giarizzole	PP	
ST	Circoscrizione VII	valutare fattibilità parcheggio area palasport di Chiarbola	Chiarbola	NdC	
-	Circoscrizione VII	Servola: riqualificazione zona incrocio via di Servola/via Banelli	Servola	PP	
-	Circoscrizione VII	congestione incrocio via di Vittorio/via dei Gravisi	Vittorio / Gravisi	PP	
VP	Circoscrizione VII	viabilità Erta San Anna	Erta S. Anna	PP	
-	Circoscrizione VII	collegamento pedonale in discesa da Altura a borgo San Sergio (marciapiede lato sx via Brigata Casale)	S. Sergio / Altura	PP	
ST	Circoscrizione VII	via Alpi Giulie 23 - park scuola Don Milani	Alpi Giulie	NdC	

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
VP	cittadini	via Fabio Severo: no al doppio senso (restringimento carreggiata in direzione p.zza Dalmazia e criticità confluenza con via Coroneo)	Fabio Severo	NO	La scelta del piano è legata all'esigenza di alleggerire la parte bassa di v. Coroneo in modo da ridurre il tempo di verde dedicato a tale via in corrispondenza dell'incrocio di L.go Piave, il cui assetto è collegato con il percorso Galatti-Oberdan-Giustiniano-Cicerone
ST	cittadini	via Coroneo: eliminazione parcheggi ambo i lati per fluidificare circolazione	Coroneo	PP	
TPL / VP	cittadini	via Ghega: eliminare corsia riservata TPL per aumentare n° corsie riservate al traffico privato e dirottare bus in v. Geppa	Ghega	NO	La partecipazione del piano con i portatori di interesse e la competente circoscrizione ha portato all'eliminazione della via Geppa quale asse per il TPL, comportando di fatto il mantenimento della corsia riservata in via Ghega
-	cittadini	incentivare uso biciclette a pedalata assistita magari mediante sponsorizzazioni	generico	NdC	
TPL / VP	cittadini	via Geppa: no bus ma mantenere ZTL	Geppa	PARZ.	I bus sono stati eliminati dalla via Geppa
TPL	cittadini	via Carducci: no a eliminazione a corsia bus lato destro in direzione P.zza Goldoni nel tratto da Piazza Oberdan a via Battisti	Carducci	SI	
MP	cittadini	via del Toro e via Nordio: sì a pedonalizzazione	Toro / Nordio	PARZ.	Le zone sono definite come ZTL ad elevata valenza pedonale
VP	cittadini	difficoltà di svolta a sx al semaforo vicino alla Pam per chi proviene da Campi Elisi	Campi Elisi	PARZ.	La svolta a sinistra non sarà necessaria in quanto la ristrutturazione dell'incrocio tra via San Marco e Viale Campi Elisi garantirà la svolta a sinistra
-	cittadini	permettere a motocicli percorrenza contromano in via Don Minzoni verso via Tigor	Don Minzoni	NO	Ai motocicli non è consentito utilizzare i percorsi individuati per i mezzi del TPL
ST	cittadini	possibilità di utilizzare i parcheggi contenitore anche per le bici	generico	NdC	
-	cittadini	aggiungere attraversamento pedonale in Campo San Giacomo (di fronte a scalinata che dà su via dell'Istria, Circolo ACLI)	S. Giacomo	PP	
MP	cittadini	no a nuova piazza a San Giovanni	Gioberti	NO	L'esigenza dello spostamento nasce da una forte richiesta dei portatori di interesse di realizzare una piazza pedonale nell'area indicata
ST	cittadini	riduzione parcheggi a pagamento in superficie a San Giacomo	S. Giacomo	SI	
VP	cittadini	perplessità su progetto riqualificazione via Giulia	Giulia	PARZ.	Il progetto di via Giulia ha in ogni caso carattere sperimentale ed è sostanzialmente reversibile nelle sue caratteristiche principali
MP	cittadini	estensione aree pedonalizzate in centro e periferia	generico	SI	

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
ST	cittadini	sosta a pagamento: sosta gratuita per i residenti per 6 ore al giorno e al sabato	generico	PARZ.	Il sistema proposto nella versione definitiva del Piano presenta delle concrete agevolazioni per i residenti
VP	cittadini	Corso Italia: no alla chiusura per il traffico privato (soprattutto dopo apertura Park San Giusto)	C.so Italia	NO	
VP	cittadini	difficoltà di spostamento da centro verso zona v.le d'Annunzio	varie	PARZ.	Il ripristino dell'attuale assetto di via Rossetti e il collegamento Goldoni-Sansovino-Madonnina facilitano gli spostamenti evidenziati nella proposta
ST	cittadini	realizzazione box auto piani terra edifici centro storico	generico	NdC	
ST	cittadini	gestione parcheggi per i residenti in centro storico	centro storico	SI	
ST	cittadini	recupero aree parcheggi Porto Vecchio	Porto	NdC	
TPL	cittadini	agevolare circolazione con bus piccoli	generico	SI	
TPL	cittadini	bus navetta tra aree di parcheggio	varie	SI	La previsione è stata introdotta come ipotesi futura, essendo il tema strettamente di competenza della Provincia di Trieste
VP	cittadini	criticità via Cadorna-via Diaz	Cadorna	PARZ.	Il nuovo assetto della via San Michele consente di ovviare parzialmente alla congestione che si ha nell'area
VP	cittadini	non caricare via Galatti	Galatti	PARZ.	Il nuovo assetto prevede una sensibile riduzione del traffico privato sulla via, con particolare riferimento al tratto più lungo compreso tra le Rive e la via Roma
VP	cittadini	ring circolare attorno centro storico	varie	PARZ.	Per quanto possibile diverse vie del Borgo Teresiano hanno perso il ruolo di collegamento, spingendo i flussi a non attraversare il centro storico
VP	cittadini	sincronizzazione semafori Rive per percorsi pedonali	Rive	NO	I piani semaforici sono realizzati in funzione di consentire il coordinamento veicolare per impedire il crearsi di code e congestioni che vanno a detrimento della fruibilità anche pedonale delle Rive
VP / RV	cittadini	tassa di ingresso al centro storico per le auto	centro storico	NO	La proposta non è adatta all'assetto della città di Trieste, in relazione alla mancanza di alternative tra molti collegamenti
VP / TPL	cittadini	non incentivare traffico privato e TPL nel centro storico	centro storico	SI	
VP / TPL	cittadini	criticità via Geppa	Geppa	SI	
TPL	cittadini	vibrazioni indotte dal TPL in via Geppa e Galatti	Geppa / Galatti	SI	
RV	cittadini	creazione e gestione di aree carico/scarico merci (miglior controllo)	generico	SI	

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
ST	cittadini	creazione parcheggi esterni ad aree centrali per visitatori e residenti + linee TPL (park&ride) con incentivi	generico	NdC	
MP	cittadini	via XXX Ottobre: pedonalizzazione tra via Milano e via del Lavatoio	XXX Ottobre	SI	
RV	cittadini	introduzione di "assi a tolleranza zero" per PL	generico	SI	
MP	cittadini	via Giotto: da pedonale a ZTL per recuperare parcheggi disabili anche per centro civico	Giotto	SI	
RV	cittadini	soste per larghezza: introdurre questa tipologia di sosta (al posto di solo autovetture/motocicli) per comprendere piccoli furgoncini artigiani	generico	PP	
VP	cittadini	regolamentare incrocio via Conti/via Settefontane	Conti / Settefontane	SI	
ST	cittadini	via Coroneo: sosta a pagamento	Coroneo	PARZ.	La richiesta è stata recepita nella parte alta di via Coroneo
RV	cittadini	allungare i tempi di giallo per i veicoli	generico	SI	La richiesta è stata rececpita nella relazione tecnica
MP	cittadini	via Bartol (Opicina): raggiungibile solo attraversamento superamento di tratto di zona pedonale (pass di accesso + area pedonale transitabile a mezzi carico/scarico merci?)	Bartol	SI	
MP	cittadini	via XXX Ottobre: pedonalizzazione totale o parziale	XXX Ottobre	PARZ.	La via è stata pedonalizzata nel tratto tra Piazza Oberdan e via Milano; la parte restante è comunque destinata ad incrementare la sua fruibilità pedonale in relazione all'allargamento dei marciapiedi
MP	cittadini	via Torrebianca: pedonalizzazione tratto da v. XXX Ottobre a v. Carducci	Torrebianca	SI	
VP / RV	Comitato Centro Storico Prosecco	Borgo: problema tir che attraversano, intasano e creano danni a case	Prosecco	PP	
VP	cittadini	via Volta: invertire attuale senso di marcia (per ottenere "rotatoria" attorno a Giardino Pubblico)	Volta	PP	
VP	cittadini	via Romagna: introduzione senso unico in salita	Romagna	NO	La via Romagna è stata eslcusa dalla viabilità principale e si ritiene di non penalizzare i residenti attraverso l'istituzione di un senso unico
VP / TPL	cittadini	via San Michele: perplessità su senso unico in relazione a percorso linea 24	S. Michele	NO	Il senso unico sulla via San Michele è legato all'assetto complessivo del piano. Per agevolare il TPL la risalita della linea 24 è stata avvicinata attraverso il collegamento Madonna del Mare-Tigor-Don Minzoni-Catraro-Bazzoni
-	cittadini	via Flavia: richiesta di attraversamento pedonale fermata bus ex-dazio (nuovo distributore benzina, civici 73, 74, 75, 76…)	Flavia	PP	

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
VP	cittadini	rotatoria tra Cattinara e Melara	Cattinara / Melara	SI	
VP	cittadini	perplessità su itinerario di "ritorno" di asse d'Annunzio-Carducci (tanto traffrico davanti a Ospedale, compresenza con linee bus, eliminazione parcheggi)	Ospedale	SI	L'area dell'ospedale è stata completamente rivista nel piano definitivo
VP	cittadini	"doppione" Valdirivo/Milano ridondante	Valdirivo / Milano	SI	Rispetto alla bozza di piano, l'assetto delle due vie è stato rivisto
VP	cittadini	via Madonnina: no a inversione attuale senso di marcia (problema: raggiungimento zona S. Giacomo da Berriera)	Madonnina	NO	La scelta è legata alla necessità di aumentare la capacità su via Oriani in direzione Carducci e alla destinazione di corso Saba al TPL. La scelta è inoltre motivata dalla volontà di ridurre l'inquinamento sulla via stessa
VP	cittadini	non creare percorsi più lunghi ed articolati	generico	PARZ.	L'assetto definitivo del piano ha portato alla semplificazione di diversi itinerari
ST	cittadini	B.go Teresiano: no a parcheggi a pagamento ad elevata rotazione, ma park per residenti	B.go Teresiano	PARZ.	I parcheggi a pagamento sono stati mantenuti ma con concrete agevolazioni a favore dei residenti
-	cittadini	via Rossetti: limitazione visibilità causa veicoli in sosta (soluzioni: divieti di sosta o stalli motocicli)	Rossetti	PP	
-	cittadini	semafori: sistema di luci intermittenti quando cambia colore (rosso/giallo/verde); conteggio secondi che mancano ad accensione verde; semafori "bassi" per ciclisti	generico	NdC	La proposta è contraria al Codice della Strada
-	cittadini	dossi rallentatori in prossimità di passaggi pedonali	generico	PARZ.	E' prevista la possibilità di dissuasori di velocità che non possono in ogni caso configurarsi come dossi
ST	cittadini	incrementare parcheggi per residenti in zona viale XX Settembre, Brunner, Crispi, Gatteri, Ginnastica (teatro, cinema, locali)	XX Settembre / Brunner / Crispi / Gatteri / Ginnastica	PP	
VP	cittadini	via San Michele: mantenere doppio senso in tratto alto (da sbocco v. Testi e Tor S. Lorenzo a v. S. Giusto e L.go Canal) per agevolare percorsi ricerca parcheggio	S. Michele	NO	Il senso unico sulla via San Michele è legato all'assetto complessivo del piano; il mantenimento del senso unico anche nella parte alta è legato alle problematiche dell'incrocio in Largo Canal
-	cittadini	via delle Erbette: eliminare parcheggio motocicli (inquinamento acustico)	Erbette	PP	
VP	cittadini	via Rossetti: no senso unico in discesa (alternativa per salita troppo lunga e tortuosa)	Rossetti	SI	
VP	cittadini	necessità di assi continuativi di scorrimento paralleli al mare	generico	SI	
VP	cittadini	via Pietà: no asse verticale di scorrimento	Pietà	SI	La via mantiene l'assetto e la funzione attuale
VP	cittadini	difficoltà itinerario S. Giovanni-Ippodromo-v. Flavia	varie	SI	Nella versione definitiva del Piano il ripristino dell'attuale senso di marcia della via Rossetti porta al superamento della criticità evidenziata

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
VP	cittadini	difficoltà itinerario S. Giovanni-Ospedale Maggiore	varie	SI	Nella versione definitiva del Piano il ripristino dell'attuale senso di marcia della via Rossetti porta al superamento della criticità evidenziata
VP	cittadini	difficoltà itinerario S. Giovanni-S. Luigi-Cattinara	varie	SI	Nella versione definitiva del Piano il ripristino dell'attuale senso di marcia della via Rossetti porta al superamento della criticità evidenziata
VP	cittadini	difficoltà itinerario Marina-S. Giacomo	varie	PARZ.	L'iterario è conservato con il collegamento da una parte lungo il percorso Rive-Campi Elisi-San Marco, e dall'altra lungo l'itinerario Milano-Carducci-Goldoni-Sansovino-Vico
VP	cittadini	via Galatti: no collegamento Carducci-Rive	Galatti	SI	Il nuovo assetto prevede una sensibile riduzione del traffico privato sulla via, con particolare riferimento al tratto più lungo compreso tra le Rive e la via Roma; inoltre esclude la via Galatti dal ruolo di asse di collegamento tra Carducci e le Rive
-	cittadini	Rive: pericolosità isole spartitraffico attraversamenti pedonali (aumento carico veicoli)	Rive	PP	
TPL	cittadini	via Carli: prevedere passaggio linea TPL	Carli	NO	Le modifiche al TPL nella versione definitiva del Piano sono state ridotte e contenute per venire incontro alle esigenze della Provincia e della Trieste Trasporti
RT	cittadini	mancano valutazioni aumento/diminuzione flussi traffico	generico	SI	
ST	cittadini	via Combi: problema sosta abusiva	Combi	SI	Nell'area è prevista una zona di sosta a pagamento
ST	cittadini	convenzioni per i residenti - sosta a pagamento in contenitore	generico	NdC	
-	cittadini	imposizione tariffa ecopass (giorni feriali, orario 9-13)	generico	NO	Non si ritiene opportuno assoggettare l'attraversamento del centro ad un pagamento in quanto in molti collegamenti mancano possibili alternative
-	cittadini	ingresso ferroviario a Campo Marzio per traffico locale	Campo Marzio	NdC	
ST	cittadini	piazzale Gioberti: proposta di realizzazione park interrato in zona retrostante chiesa	Gioberti	NdC	
TPL	cittadini	proposta di limitare linea 6 in L.go Giardino e far proseguire solo linea 9 fino S. Giovanni (per realizzare un solo capolinea lungo v.le Sanzio)	S. Giovanni	NO	La proposta riduce sensibilmente l'offerta del TPL lungo l'asse di via Giulia
ST	cittadini	via alle Cave: stalli a pagamento in linea lato piscina (a partire da v. S. Cilino per circa 80 m) + realizzazione marciapiede	Cave	NO	I parcheggi a pagamento nell'area, con quanto previsto nelle adiacenze della Piscina e in relazione all'impianto esistente, sono ritenuti sufficienti. Inoltre, la proposta non ha trovato riscontro nelle indicazioni della competente circoscrizione.
TPL	cittadini	via alle Cave: sopprimere o spostare su v. S. Cilino fermata linea 12	Cave	PP	

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
MP / VP	cittadini	Piazzale Gioberti: no piazza e no rotatoria	Gioberti	NO	L'esigenza dello spostamento nasce da una forte richiesta dei portatori di interesse di realizzare una piazza pedonale nell'area indicata
-	cittadini	Piazzale Gioberti: istituzione area carico/scarico tratto antistante farmacia	Gioberti	PP	
TPL / VP	cittadini	via San Cilino: spostare su S. Cilino capolinea linea 12 e invertire senso di marcia	S. Cilino	NO	Le modifiche al TPL nella versione definitiva del Piano sono state ridotte e contenute per venire incontro alle esigenze della Provincia e della Trieste Trasporti
TPL	cittadini	via Geppa: no bus	Geppa	SI	
ST	cittadini	problematica parcheggi per residenti nel Borgo Teresiano	B.go Teresiano	SI	
ST	cittadini	problematica parcheggi per residenti nel Borgo Teresiano	B.go Teresiano	SI	
MP / ST	cittadini	piazza Benco: richiesta di pedonalizzazione + riassetto zona (marciapiede, attraversamento pedonale, park a pagamento)	Benco / Artisti	PARZ.	Il nuovo assetto di Corso Italia porta ad una maggiore fruizione pedonale della Piazza Benco il cui assetto potrà essere definito in fase di piani attuativi
RV	C.N.A.	accesso a zone pedonali con permessi temporanei per categorie professionali per scarico materiale (procedure informatizzate x rilascio permessi)	generico	PARZ.	Per quanto di competenza del PGTU, sono state potenziate le ZTL ad elevata prevalenza pedonale che hanno un buon livello di penetrazione in città e consentono l'accesso alle operazioni di carico/scarico delle merci
RV	C.N.A.	individuazione aree carico scarico x sosta operativa e relativo controllo da parte della PL (anche nelle zone riservate al TPL)	generico	PP	
VP	C.N.A.	via Roma: istituzione aree di carico/scarico per servire esercizi v. S. Niccolò	Roma	SI	
MP	Comitato Corso Italia	Corso Italia: sì a pedonalizzazione	C.so Italia	NO	La scelta dipende dall'assetto generale del Piano e dall'esigenza di mantenere una buon livello di penetrazione dei mezzi pubblici all'interno del centro storico
TPL	Comitato Corso Italia	assicurare mobilità all'interno di isola pedonale con utilizzo mezzi elettrici	centro storico	NdC	
ST	Comitato Corso Italia	via S. Caterina: problema eliminazione park motocicli	S. Caterina	PARZ.	Gli stalli persi saranno recuperati in fase attuativa lungo gli assi principali
TPL	Comitato Corso Italia	via Mazzini: problema vibrazioni indotte da transito bus TPL	Mazzini	SI	
MP	Comitato Salvaguardia Borgo Teresiano	pedonalizzazione via Geppa	Geppa	PARZ.	Nella versione finale del Piano, la via Geppa ha una vocazione maggiormente legata ai flussi ciclo-pedonali grazie alla previsione di pista ciclabile

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
MP	Comitato Salvaguardia Borgo Teresiano	via Trento: aumentare pedonalizzazione	Trento	SI	
MP	Comitato Salvaguardia Borgo Teresiano	completa pedonalizzazione Borgo Teresiano	B.go Teresiano	PARZ.	Le aree e i percorsi pedonali sono stati ulteriormente ampliati nella versione definitiva del piano all'interno del Borgo Teresiano
ST	Comitato Salvaguardia Borgo Teresiano	agevolazioni parcheggio residenti	generico	SI	
ST	Comitato Salvaguardia Borgo Teresiano	no a ZTL trasformate in parcheggi a pagamento	varie	NO	La eliminazione delle ZTL a disposizione dei residenti è stata abbinata all'individuazione di soluzioni che danno concrete agevolazioni per la sosta per i residenti e garantiscono una offerta di sosta molto maggiore di quella odierna
ST	Comitato Salvaguardia Borgo Teresiano	disincentivare turn over veicoli in centro e soste brevi (aumento traffico + inquinamento)	B.go Teresiano	SI	
TPL	Comitato Salvaguardia Borgo Teresiano	no TPL in via Geppa (vibrazioni)	Geppa	SI	
VP / TPL	Comitato Salvaguardia Borgo Teresiano	via Geppa: problematiche incroci con via Roma e via Filzi	Geppa	SI	
VP	Comitato Salvaguardia Borgo Teresiano	no ad aumento traffico in via Galatti	Galatti	PARZ.	Il nuovo assetto prevede una sensibile riduzione del traffico privato sulla via, con particolare riferimento al tratto più lungo compreso tra le Rive e la via Roma
ST	Comitato Trieste Vivibile	no genericamente ai parcheggi a pagamento per i residenti	generico	PARZ.	La eliminazione delle ZTL a disposizione dei residenti è stata abbinata all'individuazione di soluzioni che danno concrete agevolazioni per la sosta per i residenti e garantiscono una offerta di sosta molto maggiore di quella odierna
TPL	Comitato Trieste Vivibile	no soppressione linea 24 in salita su via San Michele	S. Michele	NO	Il senso unico sulla via San Michele è legato all'assetto complessivo del piano. Per agevolare il TPL la risalita della linea 24 è stata avvicinata attraverso il collegamento Madonna del Mare-Tigor-Don Minzoni-Catraro-Bazzoni
VP	Comitato Trieste Vivibile	no chiusura tratto inferiore di via Madonna del Mare	Madonna del Mare	SI	
VP	Comitato Trieste Vivibile	no senso unico in discesa in via San Michele	S. Michele	NO	Il senso unico sulla via San Michele è legato all'assetto complessivo del piano. Per agevolare il TPL la risalita della linea 24 è stata avvicinata attraverso il collegamento Madonna del Mare-Tigor-Don Minzoni-Catraro-Bazzoni
-	Commissione Taxi	area sosta taxi in via Lavatoio (al posto di via Galatti)	Lavatoio	PP	
-	Commissione Taxi	area sosta taxi in Piazza Ospedale (più avanti sulla piazza senza debordare su v. Pietà)	Ospedale	PP	
-	Commissione Taxi	via Giulia: area sosta taxi (altezza ex birreria Dreher)	Giulia	PP	

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
-	Commissione Taxi	Passo Goldoni: area sosta taxi (in alternativa a v. Gallina) con eventuale prolungamento su piazza (necessità di 13/14 posti)	Goldoni	PP	
MP / VP	Commissione Taxi	via Santa Caterina: transitabilità e sosta taxi	S. Caterina	SI	
MP / VP	Commissione Taxi	necessità di avere vie di penetrazione che permettano accesso ad aree pedonali (es. via S. Caterina)	varie	SI	
RT	Commissione Taxi	necessità controllo soste abusive e transiti non regolari su corsie preferenziali da parte di PL	generico	SI	L'osservazione è recepita nella Relazione Tecnica in merito all'individuazione degli assi a "tolleranza zero"
RV	Commissione Taxi	no al transito dei ciclisti su corsie preferenziali TPL	varie	SI	
RT	Commissione Taxi	via Coroneo: necessità di maggior controllo da parte di PL (soprattutto parte iniziale)	Coroneo	SI	L'osservazione è recepita nella Relazione Tecnica in merito all'individuazione degli assi a "tolleranza zero"
RT	Commissione Taxi	via Oriani: necessità di maggior controllo da parte di PL (in direzione stazione)	Oriani	SI	L'osservazione è recepita nella Relazione Tecnica in merito all'individuazione degli assi a "tolleranza zero"
RT	Commissione Taxi	L.go Barriera: necessità di maggior controllo da parte di PL (in direzione Oriani)	Barriera	SI	L'osservazione è recepita nella Relazione Tecnica in merito all'individuazione degli assi a "tolleranza zero"
-	Commissione Taxi	via Gallina: mantenere attivo parcheggio taxi (magari invertendo senso di marcia)	Gallina	NO	Lo spostamento del parcheggio è legato all'esigenza di aumentare la pedonabilità della via Gallina
VP	Commissione Taxi	via Fabio Severo: perplessità su doppio senso (traffico in discesa molto sostenuto)	Fabio Severo	NO	Sono stati verificati i flussi previsti e l'azione proposta risulta accettabile
VP / TPL	Commissione Taxi	via Fabio Severo: mantenere possibilità per i mezzi di svoltare a sinistra su preferenziale via Carducci	Fabio Severo	SI	
VP	Commissione Taxi	via Volta: invertire senso di marcia (per evitare intasamenti in via Rismondo)	Volta	PP	
RT	Commissione VI / Capigruppo	quantificazione parcheggi persi/guadagnati	generico	SI	
TPL	Commissione VI / Capigruppo	navette elettriche in centro	generico	SI	
TPL	Commissione VI / Capigruppo	Geppa: problematiche legate a transito TPL	Geppa	SI	
-	Commissione VI / Capigruppo	via Ginnastica: problema strettoia	Ginnastica	PP	
-	Commissione VI / Capigruppo	realizzazione di percorsi sensoriali	generico	NdC	
RV	Comune TS - Polizia Locale	sosta per carico/scarico merci: specificare che sosta sia "operativa" (definire)	generico	SI	
RV	Comune TS - Polizia Locale	sosta per carico/scarico merci: limitazione che vieta sosta operativa in ore di maggior flusso a veicoli "pesanti" risulta difficilmente applicabile	generico	SI	
RV	Comune TS - Polizia Locale	sosta per carico/scarico merci su corsie riservate TPL: contraddizione con quanto esplicitato in art. 14 ove si esclude tale possibilità	generico	SI	

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
RV	Comune TS - Polizia Locale	sosta per carico/scarico merci: da escludere su strade riservate a TPL in orario di esercizio mezzi pubblici (vista esperienza v. Mazzini)	generico	SI	
RV	Comune TS - Polizia Locale	sosta per carico/scarico merci: su strade riservate a TPL ammisibile solo se larghezza residua carreggiata sufficiente a transito contemporaneo di due bus nei due sensi di marcia	generico	SI	
RV	Comune TS - Polizia Locale	sosta per carico/scarico merci: eventuale sosta di veicolo su corsia riservata a TPL costringe bus ad oltrepassare linea corsia (contro CdS, conseguenze penali incidenti)	generico	SI	
RV	Comune TS - Polizia Locale	disabili: no accesso in aree pedonali, sì in ZTL	generico	SI	
-	Comune TS - Polizia Locale	viabilità principale: fornire indicazioni sui migliori percorsi da adottare in caso di blocchi circolazione a seguito di incidenti o manifestazioni (da modelli)	generico	PP	
-	Confcommercio	potenziamento segnaletica turistica	generico	NdC	
MP	Confcommercio	via Venezian: no pedonalizzazione	Venezian	SI	
MP	Confcommercio	via Madonna del Mare: no pedonalizzazione	Madonna del Mare	SI	
RV	Confcommercio	istituzione zone carico/scarico per attività commerciali e pubblici esercizi con fasce orarie prestabilite	generico	SI	
ST	Confcommercio	tariffe per park a pagamento per agenti di commercio parificate a quelle dei residenti (120-180 veicoli)	generico	NO	Gli agenti di commercio non possono essere parificati ai residenti che vivono in una zona dove la sosta è soltanto a pagamento
TPL	Confcommercio	istituzione servizio navetta per il centro per agevolare fruibilità esercizi commerciali	generico	SI	La previsione è stata introdotta come ipotesi futura, essendo il tema strettamente di competenza della Provincia di Trieste
TPL	Confcommercio	potenziare collegamenti TPL su asse Roiano-Stazione-Rive-Cavana	generico	NdC	
TPL	Confcommercio	no TPL via Geppa	Geppa	SI	
VP / MP	Confcommercio	via Imbriani: senso unico di marcia + allargamento marciapiedi	Imbriani	PARZ.	L'assetto del Piano va oltre la proposta, proponendo una via Imbriani per buona parte pedonale
RV	Consulta Disabili	aree pedonali: rilascio permessi accesso disabili per comprovate necessità	generico	SI	La richiesta è stata recepita nel regolamento viario
RT	Consulta Disabili	stalli generici disabili e "aree cuscinetto" intorno ad aree pedonali	generico	SI	
RV	Consulta Disabili	accesso residenti disabili in aree pedonali	generico	PARZ.	L'accessibilità viene garantita a seguito di permessi per comprovate necessità e se le caratteristiche dell'area lo consentono

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
RV	Consulta Disabili	garantire sosta e transito ai mezzi ad uso delle persone con disabilità munite di apposito contrassegno in tutte le ZTL e IPU (Isole Pedonali Urbane)	generico	PARZ.	La richiesta viene recepita per le ZTL; nelle aree pedonali l'accessibilità viene garantita a seguito di permessi per comprovate necessità e se le caratteristiche dell'area lo consentono
ST	Consulta Disabili	prevedere esenzione pagamento tariffa prevista per stalli a pagamento per mezzi ad uso di persone con disabilità munite di apposito contrassegno	generico	NO	In città sono presenti oltre 450 stalli per disabili e in fase attuativa si prevede l'istituzione di numerosi altri stalli in prossimità dei luoghi di pubblico interesse e in adiacenza alle aree pedonali
-	Consulta Disabili	totale rivisitazione di distribuzione e posizionamento di stalli riservate a persone con disabilità	generico	PP	
-	Consulta Disabili	maggiore attenzione a dispositivi semaforici acustici (manutenzione esistenti e progettazione nuovi)	generico	PP	
VP	Croce Rossa	via San Michele: ok a senso unico in discesa	S. Michele	SI	
VP	Croce Rossa	Ospedale Maggiore: attenzione ad accessibilità da zona d'Annunzio	Ospedale	SI	
-	FareAmbiente	attraversamenti pedonali più sicuri e vicini a fermate TPL a incroci interessati da transito TPL	generico	PP	
-	FareAmbiente	rivedere posizionamento cassonetti rifiuti (no su marciapiedi o in posizioni pericolose per sicurezza)	generico	NdC	
-	FareAmbiente	fermate bus: utilizzo pedane integrate a marciapiedi per facilitare anziani e non permettere sosta abusiva veicoli	generico	PP	
-	FareAmbiente	incrementare stalli per parcheggio biciclette in centro	generico	SI	
-	FareAmbiente	migliorare impianti semaforici per fluidificare traffico e con priorità ai mezzi pubblici	generico	SI	
-	FareAmbiente	istituire spazi per corriere e camper nei parcheggi di scambio esterni	generico	PP	
-	FareAmbiente	istutuzione obbligo di precedenza di via Ghirlandaio su via Limitanea	Ghirlandaio / Limitanea	PP	
ST	FareAmbiente	parcheggi per residenti a tariffa agevolata	generico	SI	
ST	FareAmbiente	incrementare parcheggi per motocicli (per impedire sosta irregolare autoveicoli e migliorare visibilità)	generico	PP	
RV	FareAmbiente	contenere permessi per parcheggi in deroga e permettere in alcuni casi utilizzo piazzole carico/scarico ai residenti	generico	NO	La proposta è contraria al Codice della Strada
TPL	FareAmbiente	limitare transito bus TPL in zona via Geppa e via Cellini (impatto ambientale e problematiche strutturali)	Geppa / Cellini	SI	
VP	FareAmbiente	zona Ospedale Maggiore: incremento traffico veicolare, valutare alternativa	Ospedale	SI	

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
-	FareAmbiente	istutuzione obbligo di precedenza di via Pascoli su via Manzoni	Manzoni / Pascoli	SI	
-	FareAmbiente	via del Pollaiuolo: risistemazione e riapertura al traffico	Pollaiuolo	NdC	
TPL	Federalberghi	via Geppa: soste bus presso incroci (semafori, pedonali) creano rumore e vibrazioni	Geppa	SI	
MP	Federalberghi	via Geppa: sì a pedonalizzazione completa	Geppa	PARZ.	Nella versione finale del Piano, la via Geppa ha una vocazione maggiormente legata ai flussi ciclo-pedonali grazie alla previsione di pista ciclabile
TPL	Federalberghi	via Geppa: percorso alternativo bus da Largo Santos, a sin. su tratto tra C.so Cavour e via Flavio Gioia e a ds. in via Ghega	Geppa	SI	
VP / TPL	Federalberghi	via Ghega: lasciare assetto invariato	Ghega	PARZ.	L'assetto viene variato nella sola parte finale, in relazione alle previsioni del progetto di piazza Libertà
VP	Federalberghi	via San Michele, via Felice Venezian, via Madonna del Mare: mantenere attuali sensi di marcia	S. Michele / Venezian / Madonna del Mare	PARZ.	Viene modificato il solo senso di marcia della via San Michele, in relazione all'assetto complessivo del piano
-	Federalberghi	via dell'Istria: renderla attraversabile all'altezza del civico 9 a intersezione con via dei Mantecchi e via Cristoforo Belli (per evitare percorso forzato di 1,5 km)	dell'Istria	PP	
TPL	Federalberghi	centro il più possibile pedonale con bus-navetta su anello attorno Borgo Teresiano (Piazza Borsa-Corso Italia-Imbriani-Carducci-Ghega-Stazione-Rive-Tommaseo)	centro storico	SI	La previsione è stata introdotta come ipotesi futura, essendo il tema strettamente di competenza della Provincia di Trieste
-	Federalberghi	via dell'Istria: istituzione di area di carico/scarico Best Western Hotel San Giusto (civico 7)	dell'Istria	PP	
TPL	Federalberghi	via Geppa: no trasformazione da ZTL a strada riservata al TPL (staticità edifici, inquinamento, presenza di ativtà ricettive)	Geppa	SI	
ST	Federalberghi	via Ghega: no a park a pagamento	Ghega	SI	
TPL	Federalberghi	via Ghega: no eliminazione corsia riservata TPL verso piazza Dalmazia	Ghega	SI	
TPL	Federalberghi	efficacia corsie riservate TPL solo se in contromano	generico	PARZ.	Si sono ritenute efficaci anche le corsie a centro strada, come nel caso delle ipotesi sulla via Giulia
TPL	Fincantieri - Mobility Manager	collegamento TPL tra park di cintura/impianti e sedi di lavoro	generico	NdC	
VP	Giunta / Maggioranza	via Rossetti: perplessità su inversione senso di marcia	Rossetti	SI	
MP	Giunta / Maggioranza	via Gallina: no pedonale	Gallina	SI	
TPL / MP	Giunta / Maggioranza	Corso Italia/via Mazzini: due corsie TPL in Corso e Mazzini pedonale	C.so Italia / Mazzini	SI	

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
RV	Giunta / Maggioranza	problematiche promiscuità pedoni/ciclisti in aree pedonali	generico	PARZ.	Si ritiene che in molte aree pedonali ciclisti e pedoni possano convivere come accade in molte città italiane; tuttavia nel Regolamento Viario è stata prevista la possibilità di tracciare dei percorsi ciclabili nelle aree pedonali.
MP	Giunta / Maggioranza	Basovizza: realizzazione area pedonale	Basovizza	PARZ.	Si è individuato un percorso pedonale da implementare, in base alle richieste della competente circoscrizione
VP	Giunta / Maggioranza	via San Michele: ok a senso unico in discesa	S. Michele	SI	
MP	Giunta / Maggioranza	via Roma: pedonalizzare da v. Valdirivo a v. Mazzini	Roma	NO	L'asse rimane percorso dalle linee del trasporto pubblico, le cui modifiche sono state limitate in relazione alle richieste della Provincia
VP	Giunta / Maggioranza	via Battisti: perplessità su itinerari alternativi a risalita	Battisti	PARZ.	Il doppio senso è stato ripristinato nel tratto tra via Polonio e via Rossetti e un nuovo itinerario di risalita è stato individuato nel collegamento Ginnastica-Gatteri
-	Guardia di Finanza	via Giulia: semaforo a chiamata per uscita da Comando (emergenze operative)	Giulia	PARZ.	Il nuovo assetto della via Giulia, dotata di corsia centrale per i mezzi pubblici, consente una migliore uscita dal Comando i cui mezzi sono autorizzati ad utilizzare la corsia Bus
VP	OOSS Comune	Corso Italia: chiusura traffico privato	C.so Italia	SI	
ST	OOSS Comune	realizzazione parcheggi periferici e collegamento con centro	generico	NdC	
RV	OOSS Comune	dislocazione aree carico-scarico merci	generico	PP	
MC / TPL / RV	OOSS Comune	no al transito dei ciclisti su corsie preferenziali TPL	generico	SI	
TPL	OOSS Comune	modalità per incremento velocità commerciale	generico	SI	
RV	OOSS Comune	sistema di controllo e sanzionatorio PL	generico	PP	
TPL	OOSS Comune	collegamenti con centri commerciali	generico	SI	
TPL	OOSS Comune	maggior accesso ai mezzi di TPL (pedane, fermate...)	generico	PP	
TPL	OOSS Comune	no spostamento snodo TPL da piazza Goldoni	Goldoni	SI	
TPL	OOSS Comune	sistema segnaletico - informativo efficace	generico	NdC	
RV	OOSS Comune	armonizzazione con Acegas APS - orari sistema raccolta rifiuti	generico	SI	

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
VP	OOSS Comune	via San Michele: mantenere doppio senso	S. Michele	NO	Il senso unico sulla via San Michele è legato all'assetto complessivo del piano. Per agevolare il TPL la risalita della linea 24 è stata avvicinata attraverso il collegamento Madonna del Mare-Tigor-Don Minzoni-Catraro-Bazzoni
ST	OOSS Comune	via Settefontane: no parcheggi a pagamento	Settefontane	PARZ.	Le zone a pagamento nell'area sono state sensibilmente ridotte nella versione definitiva del Piano
ST	OOSS Comune	via Vergerio: no parcheggi a pagamento	Vergerio	SI	
TPL	Ordine APPC (Architetti etc.)	via Geppa: TPL solo direzione Corso Cavour	Geppa	NO	La partecipazione del piano con i portatori di interesse e la competente circoscrizione ha portato all'eliminazione della via Geppa quale asse per il TPL
TPL	Ordine APPC (Architetti etc.)	corsie riservata TPL tra incrocio Rittmeyer/Udine e incrocio Martiri della Libertà/Udine (con direzione P. Dalmazia)	Udine	NO	La proposta non è compatibile con l'assetto di via Martiri della Libertà che rimane un collegamento indispensabile per raggiuntere la via Commerciale evitando un sovraccarico di via Ghega e Piazza Libertà
TPL	Ordine APPC (Architetti etc.)	via Fabio Severo: corsia riservata TPL fino a intersezione con via Coroneo (in salita)	Fabio Severo	NO	La proposta non è di interesse per il trasporto pubblico che verrebbe a perdere il polo di via Coroneo
-	Ordine APPC (Architetti etc.)	poco chiara regolamentazione intersezioni pedonali/flussi veicolari (dove non semaforizzata)	generico	PP	
TPL	Ordine APPC (Architetti etc.)	via Ghega: corsia riservata TPL	Ghega	SI	
VP	Ordine APPC (Architetti etc.)	via Milano: senso unico da Corso Cavour a via Carducci	Milano	SI	
VP	Ordine APPC (Architetti etc.)	via Galatti: no asse di scorrimento	Galatti	PARZ.	Il nuovo assetto prevede una sensibile riduzione del traffico privato sulla via, con particolare riferimento al tratto più lungo compreso tra le Rive e la via Roma. Inoltre esclude la via Galatti dal ruolo di asse di collegamento tra Carducci e le Rive
VP	Ordine APPC (Architetti etc.)	via Fabio Severo: no doppio senso	Fabio Severo	NO	La scelta del piano è legata all'esigenza di alleggerire la parte bassa di via Coroneo in modo da ridurre il tempo di verde dedicato a tale via in corrispondenza dell'incrocio di Largo Piave, il cui assetto è collegato con il percorso Galatti-Oberdan-Giustiniano-Cicerone
VP	Ordine APPC (Architetti etc.)	Via Ghega: no doppio senso	Ghega	PARZ.	Il doppio senso è garantito esclusivamente per i mezzi del trasporto pubblico locale
VP	Ordine APPC (Architetti etc.)	via Ghega: istituzione 4 corsie Piazza Libertà (2 che confluiscono in v.le Miramare attraverso via Cellini + 2 direttam. in piazza a servire C.so Cavour)	Ghega	PARZ.	L'assetto del piano recepisce complessivamente il progetto di Piazza Libertà già approvato dall'amministrazione

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
VP	Ordine APPC (Architetti etc.)	via Sant'Anastasio: invertire senso marcia tra via Udine e p. Libertà (verso valle)	S. Anastasio	PP	
VP	Ordine APPC (Architetti etc.)	via Tivarnella: invertire attuale senso marcia da p. Libertà a via Udine	Tivarnella	PP	
VP / TPL	Ordine APPC (Architetti etc.)	via Martiri della Libertà: no trasporto privato (eccetto residenti)	Martiri Libertà	NO	La proposta non è attuabile in quanto la via Martiri della Libertà è un collegamento indispensabile per raggiuntere la via Commerciale evitando un sovraccarico di via Ghega e Piazza Libertà
TPL	Ordine APPC (Architetti etc.)	via Martiri della Libertà: solo TPL (su gomma in discesa e in doppio senso su rotaia)	Martiri Libertà	NO	La proposta non è attuabile in quanto la via Martiri della Libertà è un collegamento indispensabile per raggiuntere la via Commerciale evitando un sovraccarico di via Ghega e Piazza Libertà
TPL	Ordine APPC (Architetti etc.)	via S. Anastasio: solo TPL tra via Udine e p. Libertà	S. Anastasio	NO	La proposta non è di interesse per il trasporto pubblico
TPL	Ordine APPC (Architetti etc.)	via Coroneo: corsia riservata TPL in discesa (fino p.zza Oberdan passando per via Beccaria)	Coroneo	SI	
RT	Ordine APPC (Architetti etc.)	carenze: dati relativi ai flussi a intersezioni, indagini sul TPL, indagini su incidenti	generico	SI	
MC	Ordine APPC (Architetti etc.)	proposta bike-sharing	generico	NdC	
MC	Ordine APPC (Architetti etc.)	tracciati ciclabili si interrompono in corrispondenza dii confini comunali (sistema inefficace)	generico	NdC	
-	Ordine APPC (Architetti etc.)	si auspica progettazione coordinata tra Comune e Provincia	generico	SI	
MP / TPL	Ordine APPC (Architetti etc.)	Borgo Teresiano: pedonalizzazione produce ricadute negative su velocità commerciale TPL (soprattutto linee 20, 21, 40 e 41)	generico	SI	
TPL	Ordine APPC (Architetti etc.)	Piazza Ospedale: servita da TPL solo in direzione Foscolo, Pascoli/Rossetti, Conti/D'Annunzio e non più in direzione Goldoni o Oberdan (bisogna arrivare fino in Gatteri)	Ospedale	SI	
TPL	Ordine APPC (Architetti etc.)	Negativo allontanamento capilinea in piazza Borsa	Borsa	SI	Allo stato attuale non vi sono capilinea in Piazza della Borsa
VP	Ordine APPC (Architetti etc.)	strade dedicate al trasporto privato non devono essere di scorrimento perché disincentivano parcheggi di cintura	generico	SI	Nella classificazione funzionale delle strade, nessuna strada ha la qualifica di Strada Urbana di Scorrimento
VP	Ordine APPC (Architetti etc.)	ripristinare doppio senso di marcia su arterie dedicate a trasporto privato	generico	PARZ.	Laddove possibile, anche sulla viabilità principale (via Carducci, un tratto di via Valdirivo, via Severo, ecc.) è stato ripristinato il doppio senso di marcia
TPL	Ordine APPC (Architetti etc.)	aumentare numero corsie riservate a TPL contromano	generico	SI	Oltre a quanto già previsto nella Bozza, si prevede la corsia contromano anche in via Coroneo
VP	Ordine APPC (Architetti etc.)	sostituzione intersezioni semaforizzate con rotatorie (ove possibile)	generico	SI	

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
ST	Ordine APPC (Architetti etc.)	no eliminazione ZTL	generico	PARZ.	Sono state eliminate le ZTL così come oggi strutturate all'interno del Borgo Teresiano e sono state introdotte delle ZTL ad elevata valenza pedonale
ST	Ordine APPC (Architetti etc.)	Borgo Teresiano: aree park a pagamento producono aumento flusso traffico	generico	SI	
VP	Ordine APPC (Architetti etc.)	via Valdirivo: istituzione doppio senso per trasporto privato	Valdirivo	PARZ.	Il piano prevede il doppio senso nel tratto della via tra la via XXX Ottobre e la via Carducci
VP	Ordine APPC (Architetti etc.)	via Rittmeyer: doppio senso di marcia per trasporto privato	Rittmeyer	NO	La scelta del piano è collegata all'assetto complessivo della viabilità della zona e ai vincoli di capacità dell'arteria stessa
VP	Ordine APPC (Architetti etc.)	piazza Dalmazia: realizzazione rotatoria	Dalmazia	NO	La proposta è tecnicamente inaccettabile all'interno di un asse semaforizzato e in base agli attuali flussi di traffico
VP	Ordine APPC (Architetti etc.)	piazza Foraggi realizzazione rotatoria	Foraggi	PARZ.	La proposta potrà essere valutata in sede di piani attuativi in relazione ai flussi esistenti ed è stata recepita con l'indicazione di incrocio da ristrutturare nel relativo elaborato grafico
VP	Ordine APPC (Architetti etc.)	via Udine/via Rittmeyer: realizzazione rotatoria	Udine / Rittmeyer	NO	La proposta è tecnicamente inaccettabile in base alle caratteristiche planoaltimetriche dell'incrocio e in base agli attuali flussi di traffico
-	Ordine APPC (Architetti etc.)	manca fattibilità economica e fasi di attuazione	generico	PARZ.	Il piano definitivo comprende la definizione delle fasi attuative. Gli importi economici sono demandati ai piani attuativi
TPL	Ordine Ingegneri	problematica manovre bus via Mazzini/via Roma	Mazzini	SI	
VP	Ordine Ingegneri	via Battisti: ingenti flussi	Battisti	PARZ.	Il flusso in direzione via Carducci aumenta ma, per contro, viene eliminato il flusso nel senso opposto per buona parte della via
VP	Ordine Ingegneri	via Galatti: ingenti flussi	Galatti	SI	Il nuovo assetto prevede una sensibile riduzione del traffico privato sulla via, con particolare riferimento al tratto più lungo compreso tra le Rive e la via Roma
VP / TPL	Ordine Ingegneri	cinture di collegamento tra parcheggi e centri di interscambio del TPL; assi principali all'interno con percorrenza a pagamento	varie	NO	Il piano incentiva l'utilizzo dei parcheggi di cintura, ma non si ritiene opportuno assoggettare l'attraversamento del centro ad un pagamento in quanto in molti collegamenti mancano possibili alternative
ST	Ordine Ingegneri	aggiungere parcheggi Molo IV e Sacchetta	Rive	NdC	
FA	Ordine Ingegneri	realizzazione per fasi delle proposte di piano	generico	SI	
RT	Ordine Ingegneri	dati quantitativi stato di fatto e di progetto alla base di scelte di piano	generico	SI	

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
RT	Ordine Ingegneri	quantificazione capacità parcheggi esistenti	varie	SI	
VP	Ordine Ingegneri	ingenti flussi su via San Michele	S. Michele	SI	
-	Osservatorio Mobilità Sostenibile	sviluppare PGTU in relazione al PRMQA	generico	SI	
RT	Osservatorio Mobilità Sostenibile	valido sistema di indicatori	generico	SI	
-	Osservatorio Mobilità Sostenibile	no bottini sul marciapiede (transito pedonale ostruito)	generico	NdC	
-	Osservatorio Mobilità Sostenibile	attraversamenti pedonali a incroci interessati da passaggio TPL	generico	PP	
MC	Osservatorio Mobilità Sostenibile	percorsi ciclabili principali in sede propria/corsia riservata	generico	PARZ.	Lungo la Pi-greco si è cercato di individuare percorsi non promiscui: è il caso della pista lungo le Rive e in direzione della Pista Provinciale in via Orlandini, delle vie Trento, XXX Ottobre e Geppa, dell'asse di corso Saba e per buona parte del percorso di viale D'Annunzio verso Cumano. In sede di piani attuativi si valuterà la possibilità di rendere su sede propria anche il tratto del viale XX Settembre
MC	Osservatorio Mobilità Sostenibile	continuità e bidirezionalità percorsi ciclabili (ricorrendo anche a zone 30, bici in corsie riservate a TPL)	generico	PARZ.	Lungo la Pi-greco si è cercato di individuare percorsi non promiscui dove possibile. Eventuali zone 30 saranno valutate in fase attuativa. E' stato scelto, per motivi di sicurezza, di evitare la promiscuità tra bici e bus
MC	Osservatorio Mobilità Sostenibile	inserire nel PGTU il Piano della Rete degli Itinerari Ciclabili (come previsto da art. 3 DM 557/1999)	generico	SI	Le Tavole legate alla mobilità ciclabile e il relativo capitolo della Relazione Tecnica si configurano come piano della mobilità ciclabile, in quanto individuano i principali percorsi e le aree di sosta. Ai piani attuativi sono demandate le progettazioni di dettaglio e i relativi costi
MC	Osservatorio Mobilità Sostenibile	rete ciclabile deve essere coerente con la ReCIR e il Piano Provinciale della Viabilità e del Trasporto Ciclistico	generico	SI	
MC	Osservatorio Mobilità Sostenibile	importanza collegamento itinerario Val Rosandra - Canale navigabile e itinerario Rabuiese-Aquilinia	generico	SI	

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
MC	Osservatorio Mobilità Sostenibile	viale XX Settembre da via Muratti a via Rossetti: da realizzarsi su corsia riservata (elevata conflittualità pedoni-ciclisti, valutare spostamento su via Battisti o parallele)	XX Settembre	NO	Lungo la Pi-greco si è cercato di individuare percorsi non promiscui: è il caso della pista lungo le Rive e in direzione della Pista Provinciale in via Orlandini, delle vie Trento, XXX Ottobre e Geppa, dell'asse di corso Saba e per buona parte del percorso di viale D'Annunzio verso Cumano. In sede di piani attuativi si valuterà la possibilità di rendere su sede propria anche il tratto del viale XX Settembre
MC	Osservatorio Mobilità Sostenibile	collegamento portici Chiozza - via delle Torri: spostare flusso in discesa su via Reti	Reti	NO	Il percorso individuato dal piano risulta più breve ed impegna i ciclisti in un numero minore di attraversamenti stradali
MC	Osservatorio Mobilità Sostenibile	scalinata viale XX Settembre - via Bonomo: prevedere rampe adeguate	XX Settembre	PP	
MC	Osservatorio Mobilità Sostenibile	mancanza collegamento tra ciclabile Cottur e Campo S. Giacomo (prevedere pista ciclabile su via Gramsci fino a L.go Basevi)	Gramsci	NO	Il collegamento può essere effettuato in promiscuo. Una pista ciclabile obbligherebbe ad un sacrificio esagerato di posti auto in relazione alle esigenze ciclabili
MC	Osservatorio Mobilità Sostenibile	mancanza collegamento Torri d'Europa	d'Alviano	PARZ.	Il collegamento è garantito fino nelle vicinanze del centro commerciale
MC	Osservatorio Mobilità Sostenibile	difficile accessibilità colle di San Giusto (possibilità di utilizzo ascensore del Park San Giusto)	S. Giusto	NdC	
MC	Osservatorio Mobilità Sostenibile	asse ciclabile Valmaura-Muggia: da sviluppare in sede propria (da p.le Valmaura restare su Flavia e poi Caboto, oppure ipotesi andata su Caboto e ritorno su Flavia)	Valmaura / Muggia	SI	La pista è stata modificata come proposto. La valutazione dei tratti realizzabili completamente su sede propria è delegata ai piani attuativi
MC	Osservatorio Mobilità Sostenibile	manca collegamento ciclabile con Borgo San Sergio	S. Sergio	NO	In sede di piani attuativi si verificherà la possibilità di introdurre una bretella di collegamento con l'itinerario ciclabile verso Muggia
MC	Osservatorio Mobilità Sostenibile	Stazione-Roiano-Barcola-Miramare: prevedere continuità e bidirezionalità	Barcola	PARZ.	Allo stato attuale non è fisicamente disponibile un'area per il collegamento richiesto che necessita di attraversare il Porto Vecchio. Il piano individua in ogni caso il percorso della pista che, in sede di piani attuativi, troverà il suo assetto definitivo
MC	Osservatorio Mobilità Sostenibile	v.le d'Annunzio-via Cumano: da realizzare su sede propria	d'Annunzio / Cumano	SI	
MC	Osservatorio Mobilità Sostenibile	Campo Marzio-via Orlandini: da realizzare su sede propria/corsia riservata	Campo Marzio	SI	
MC	Osservatorio Mobilità Sostenibile	Università nuova: manca collegamento ciclabile (da v. Sanzio bretella che raggiunge Università attraverso v. Donatello-ex OPP-v. Valerio)	Sanzio	SI	

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
MC	Osservatorio Mobilità Sostenibile	manca collegamento ciclabile tra Ospedale di Cattinara e ciclabile Val Rosandra (proposta: Marchesetti-Pasteur-Forlanini-Str. Fiume-Ospedale Cattinara-Polo Cardiologico-v. Botro-Rio Storto e strada bianca esistente)	Cattinara / Val Rosandra	NO	L'attacco con la ciclabile della Val Rosandra è previsto da San Giacomo
ST	Osservatorio Mobilità Sostenibile	istituire parcheggi di scambio auto/bus più esterni ai contenitori individuati	generico	PP	
TPL	Osservatorio Mobilità Sostenibile	semafori intelligenti che privilegino TPL	generico	PP	
RV	Osservatorio Mobilità Sostenibile	moli di fermata: alzata lato strada 20 o 35 cm (per favorire disabili)	generico	PP	
TPL	Osservatorio Mobilità Sostenibile	aumentare n° corsie riservate a TPL (es. Coroneo, Fabio Severo, Università nuova, Battisti, Flavia e dell'Istria)	varie	PARZ.	Alcune corsie sono previste nel piano definitivo. Altre non sono ritenute necessarie in ragione delle condizioni della circolazione
TPL	Osservatorio Mobilità Sostenibile	nuova piazza a S. Giovanni: non allontanare capilinea da parte alta rione	Gioberti	NO	L'esigenza dello spostamento nasce da una forte richiesta dei portatori di interesse di realizzare una piazza pedonale nell'area indicata
TPL	Osservatorio Mobilità Sostenibile	Linee 5, 19, 11 e 22: percorso troppo "aperti" attorno all'Ospedale Maggiore	Ospedale	SI	
TPL	Osservatorio Mobilità Sostenibile	Corso Italia: assicurarsi che nuova sistemazione urbanistica consenta la svolta diretta su/da via Pellico (linea 10)	C.so Italia	SI	
TPL	Osservatorio Mobilità Sostenibile	Piazza Goldoni: mantenere hub e rendere più diretto e veloce passaggio bus	Goldoni	SI	
TPL	Osservatorio Mobilità Sostenibile	linee TPL su via Gallina e non su via Imbriani	Gallina / Imbriani	SI	
TPL	Osservatorio Mobilità Sostenibile	via Carducci: no al controviale lato Godina, ma mantenere corsia attuale	Carducci	SI	
TPL	Osservatorio Mobilità Sostenibile	piazza Oberdan: non spostare capolinea 4 e 14 (mantenere interscambio con altre linee)	Oberdan	SI	
MP / RV / RT	Osservatorio Mobilità Sostenibile	favorire mobilità pedonale in aree scolastiche (tenerne conto in piani di dettaglio ma specificarlo anche in PGTU)	generico	SI	
RV	Osservatorio Mobilità Sostenibile	normative di legge da seguire a favore delle persone con disabilità *(Regolamento Viario art. 15, 18, 26, 28)*	generico	PARZ.	Laddove non ridondanti, le indicazioni sono state recepite nel Regolamento Viario
RV	Osservatorio Mobilità Sostenibile	percorsi pedonali: caratteristiche dimensionali tali da essere fruibili dai disabili *(integrazioni ad art. 18)*	generico	SI	
RV	Osservatorio Mobilità Sostenibile	attraversamenti pedonali non semaforizzati: possibilità di impiegare segnaletica orizzontale di tipo ottico e acustico prevista da Codice della Strada *(integrazioni ad art. 18)*	generico	SI	

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
RV	Osservatorio Mobilità Sostenibile	attraversamenti localizzati presso fermate bus collocati posteriormente a fermata *(integrazioni ad art. 18)*	generico	SI	
RV	Osservatorio Mobilità Sostenibile	illuminazione passaggi pedonali se situati in strade prive di illuminazione *(integrazioni ad art. 18)*	generico	NdC	
RV	Osservatorio Mobilità Sostenibile	attraversamenti pedonali: impianti semaforici dotati di avvisatori acustici e pulsante di chiamata *(integrazioni ad art. 18)*	generico	PP	
RV	Osservatorio Mobilità Sostenibile	attraversamenti pedonali: lanterne semaforiche pedonali poste in modo da non costituire intralcio *(integrazioni ad art. 18)*	generico	PP	
RV	Osservatorio Mobilità Sostenibile	posizionamento cassonetti e arredo urbano in modo da non ostacolare percorsi pedonali e mobilità disabili *(integrazioni ad art. 26)*	generico	SI	
-	Osservatorio Mobilità Sostenibile	adozione sistema di indicatori proposte da Regione FVG (delibera Giunta Regionale 22/122009)	generico	SI	Gli indicatori di cui al documento regionale sono stati recepiti per quanto di competenza del PGTU nel rapporto Ambientale della VAS
-	Osservatorio Mobilità Sostenibile	richiesta adesione a sistema regionale di monitoraggio della sicurezza stradale (CRMSS FVG - MITRIS) da parte di PL	generico	NdC	L'adesione al progetto MITRIS, cui si da' parere assolutamente favorevole, è di competenza dei colleghi della PL
VP / TPL	Provincia TS	carenza di esplicitazione descrittiva contenuti Piano su circolazione prevista e assetto TPL (da documentazione cartografica)	generico	SI	
TPL	Provincia TS	cartografia relativa a centro urbano e non ad intero territorio comunale	generico	SI	
TPL	Provincia TS	attuale configurazione servizio TPL: sistema a base di predisposizione nuovo PRTPL e gara gestore unico *(sostanziale modifica vanificherebbe tutto)*	generico	PARZ.	Nella versione finale il Piano limita di molto le modifiche al TPL
TPL	Provincia TS	configurazione attuale TPL non si presta a modifiche che non siano strutturali *(sistema funziona, cambiarlo può arrecare disagi)*	generico	PARZ.	Nella versione finale il Piano limita di molto le modifiche al TPL.
-	Provincia TS	coordinamento PGTU con PRTPL, PRGC, Piano Parcheggi, ultimo PRIT	generico	SI	
TPL	Provincia TS	percorsi TPL non aprioristicamente incompatibili con pedonalizzazione aree	generico	PARZ.	Ai sensi del Codice della Strada i mezzi del TPL non possono entrare nelle aree pedonali; per agevolare la penetrazione dei mezzi del TPL sono state istituite le ZTL ad elevata valenza pedonale
-	Provincia TS	manca coordinamento tra aree di parcheggio, fermate TPL e sistema traffico privato	generico	SI	

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
TPL / ST / VP	Provincia TS	manca quantificazione capienza park coperti e in strada; aumento park di cintura comporta aumento traffico veicolare non quantificato	generico	PARZ.	Gli impianti di parcheggio non sono direttamente legati alle competenze del PGTU che gestisce la sosta su strada. L'utilizzo dei parcheggi di cintura non implica un aumento del traffico veicolare. In ogni caso i risultati dello split modale sono evidenziati nella relazione tecnica
RT	Provincia TS	manca analisi quota traffico privato che diventa TPL relativa quantificazione riduzione inquinanti	generico	SI	
-	Provincia TS	manca quantificazione flussi di traffico nuovo assetto	generico	SI	
RT	Provincia TS	manca quantificazione parcheggi liberi di superfici eliminati	generico	PP	
RV	Provincia TS	no a promiscuità TPL e bici su corsie riservate e aree ad elevata prevalenza pedonale	generico	SI	
-	Provincia TS	scarsa flessibilità per TPL su viabilità prevista in occasione di interruzioni o modifiche e necessità di utilizzo percorsi alternativi	generico	NO	Le scelte del piano legate ad una ampia pedonalizzazione del centro limitano necessariamente le alternative disponibili
TPL	Provincia TS	scarso aumento corsie preferenziali TPL (da 4,6 km a meno di 10 km) seppur alto in %	generico	NO	Le corsie riservate al TPL sono state ampliate per quanto possibile, con particolare riferimento alle aree critiche dove la loro presenza è ritenuta più utile
TPL	Provincia TS	maggiori oneri dovuti ad aumento km percorrenza TPL	generico	SI	
TPL	Provincia TS	aumento velocità commerciale da PGTU del 5-8%: specificare come si è trovato questo dato	generico	PARZ.	L'aumento della velocità commerciale deriva dalle simulazioni nell'area centrale della città cui è riferita l'analisi
TPL	Provincia TS	spostamento fermate e lavori relativi: manca indicazione su copertura finanziaria	generico	NdC	
TPL	Provincia TS	via Mazzini: asse portante TPL come collegamento Goldoni-Rive	Mazzini	NO	La scelta è legata alla volontà di ampliare le aree completamente pedonali del centro. Le scelte alternative sul TPL nella versione finale del piano compensano la mancanza di tale asse
TPL	Provincia TS	via Ghega: no eliminazione corsia riservata TPL	Ghega	SI	
TPL	Provincia TS	via Geppa: TPL indispensabile per nuovo assetto P.zza Libertà	Geppa	NO	La partecipazione del piano con i portatori di interesse e la competente circoscrizione ha portato all'eliminazione della via Geppa quale asse per il TPL
TPL	Provincia TS	via Carducci: no corsia preferenziale in contromano	Carducci	SI	
TPL	Provincia TS	manovre di svolta difficoltose C.so Italia/Roma, C.so Italia/S.Spiridione, Roma/Mazzini	varie	SI	
TPL	Provincia TS	sostituzione snodati 18 m con bus 12 m: notevoli aumenti di costo servizio	generico	SI	

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
TPL	Provincia TS	rivedere assetto attorno a piazza Ospedale	Ospedale	SI	
TPL	Provincia TS	riassetto di Piazza Libertà si basa su percorribilità via Geppa o via Ghega	Geppa / Ghega	SI	
TPL	Provincia TS	miglioramento interscambio p.zza Goldoni e p.zza Oberdan (bus e utenti)	Goldoni / Oberdan	SI	
TPL	Provincia TS	no abolizione p.zza Goldoni come centro di interscambio	Goldoni	SI	
TPL	Provincia TS	no via Imbriani come centro di interscambio	Imbriani	SI	
TPL	Provincia TS	no abolizione p.zza Oberdan come centro di interscambio (no spostam. capilinea 4, 14, 38)	Oberdan	SI	
TPL	Provincia TS	L.go Barriera meno funzionale (fermate linee 18, 20, 21, 23 si allontanano da fermate 33, 37, 48, 34)	Barriera	PARZ.	Il posizionamento delle fermate non fa parte del piano e verrà definito nei successivi piani attuativi
TPL	Provincia TS	P.le Gioberti: no spostamento capilinea linee 6-9-12 lungo v.le Sanzio (pedonalizzazione)	Gioberti	NO	L'esigenza dello spostamento nasce da una forte richiesta dei portatori di interesse di realizzare una piazza pedonale nell'area indicata
TPL	Provincia TS	no apertura percorsi andata/ritorno linee 5, 11, 19, 22 attorno Ospedale Maggiore	Ospedale	SI	
TPL	Provincia TS	via d'Azeglio: non si condivide che non sia percorsa da TPL in entrambi i sensi di marcia	d'Azeglio	SI	
TPL	Provincia TS	via San Michele: no linea 24 solo in discesa	S. Michele	NO	Il senso unico sulla via San Michele è legato all'assetto complessivo del piano. Per agevolare il TPL la risalita della linea 24 è stata avvicinata attraverso il collegamento Madonna del Mare-Tigor-Don Minzoni-Catraro-Bazzoni
TPL	Provincia TS	criticità movimentazione bus linee 5, 11 e 22: immissione/uscita da v. Pietà lungo tracciato Conti-Gatteri; passaggio da v. Carducci su corsia preferenziale in contromano con svolta a dx in Imbriani; percorso v. Ginnastica in entrambi i sensi	varie	PARZ.	L'osservazione è recepita con la sola eccezione della via Ginnastica, il cui senso di marcia è dettato dalle esigenze complessive della circolazione
TPL	Provincia TS	via Mazzini: tutta percorribile da TPL con opportunità riapertura v. Einaudi	Mazzini / Einaudi	NO	La scelta è legata alla volontà di ampliare le aree completamente pedonali del centro. Le scelte alternative sul TPL nella versione finale del piano compensano la mancanza di tali assi
-	Provincia TS	previsioni flussi di traffico legati a costruendo Park S. Giusto (percorrenza L.go Riborgo e p.zza Borsa)	Riborgo / Borsa	NdC	
VP	Provincia TS	via Rossetti: nel caso di una previsione di inversione del senso di marcia, l'inversione sia completa	Rossetti	NO	La scelta del piano è legata all'assetto complessivo della circolazione ed alla volontà di non allontanare le fermate in salita dalle scuole Petrarca e Galilei
MC / RV	Provincia TS	mancano obiettivi quantitativi su aumento uso biciclette	generico	PARZ.	Il piano incentiva l'utilizzo delle biciclette, ma non è in grado di dettagliarne lo split modale
MC / RV	Provincia TS	chiarimenti su previsione di consentire a ciclisti uso corsie riservate TPL	generico	SI	

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
RT	Provincia TS	mancanza dati quantitativi miglioramento flussi di traffico, inquinamento e incidentalità	generico	PARZ.	I risultati delle simulazioni in merito alla fluidificazione del traffico e all'inquinamento sono riportati nelle relative tavole e nel Rapporto Ambientale. Le tavole relative all'incidentalità evidenziano le aree di intervento
RT	Provincia TS	mancanza stime su diversione su flussi attratti da TPL a seguito di implementazione Piano	generico	SI	
RT	Provincia TS	attività per incentivare uso park di cintura e aree di sosta intermodali	generico	PARZ.	La versione finale del piano rilancia la presenza dei collegamenti intermodali con i parcheggi esistenti di cintura al Borgo Teresiano e quelli più esterni (per esempio l'area di via Valmaura)
TPL	Provincia TS	aumento corsie preferenziali	generico	SI	
TPL	Provincia TS	via Giulia: ok corsia preferenziale TPL	Giulia	SI	
TPL	Provincia TS	v.le d'Annunzio: corsia preferenziale TPL non fondamentale	d'Annunzio	SI	
TPL	Provincia TS	TPL: mantenere collegamento fra Ospedale Maggiore e Cattinara	Ospedale	SI	
-	Regione FVG - Mobility Manager	via Canal Piccolo: ripristino zona parcheggio ciclomotori (ridimensionando area taxi)	Canal Piccolo	PP	
-	Regione FVG - Mobility Manager	via Trento: recupero stalli motocicli persi x parziale pedonalizzazione	Trento	PP	
TPL	Regione FVG - Mobility Manager	tariffe scontate per il TPL per linee di collegamento tra park di cintura (Silos, molo IV, via Carli) e sedi di lavoro	generico	NdC	
MC	Regione FVG - Servizio Infrastrutture	inserire itinerari ReCIR	varie	SI	
-	Saba Italia	park Ospedale Maggiore: istallazione pannello indicante park all'incrocio tra Barriera Vecchia e via Vidali	Barriera / Vidali	NdC	
-	Saba Italia	park Ospedale Maggiore: istituzione stop a incrocio tra via d'Azeglio e via Vidali	d'Azeglio / Vidali	PP	
-	Saba Italia	park Il Giulia: rifacimento terrazza (park camper)	Giulia	NdC	
-	Saba Italia	park Il Giulia: corsie preferenziali per lavori Acegas via Giulia	Giulia	NdC	
-	Saba Italia	park terminal Silos: riqualificazione piazza Libertà	Libertà	SI	
-	Saba Italia	park Il Giulia: mancato rispetto divieto di sosta via Pindemonte	Pindemonte	NdC	
-	Saba Italia	park terminal Silos: ordine pubblico terminal	Silos	NdC	
MP	Saba Italia	park Foro Ulpiano: ok a pedonalizzazione Borgo Teresiano	B.go Teresiano	SI	

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
MP	Saba Italia	park Il Giulia: pedonalizzazione viale XX Settembre	XX Settembre	PARZ.	Alcune aree sono aperte al traffico per consentire la sosta dei residenti e il collegamento con via Rossetti
ST	Saba Italia	park Foro Ulpiano: tariffa 1,20 Euro su strada	Foro Ulpiano	SI	
ST	Saba Italia	park San Giacomo: sosta a pagamento via Frausin e San Marco	Frausin / S. Marco	PARZ.	La proposta è stata recepita per quanto riguarda un tratto della via San Marco
ST	Saba Italia	park Il Giulia: tariffazione messa a pagamento bacino Giulia	Giulia	NO	La proposta è stata respinta per limitare la perdita di stalli di sosta libera in una zona particolarmente delicata
ST	Saba Italia	park Ospedale Maggiore: eliminazione sosta attorno all'Ospedale	Ospedale	NO	La proposta è stata respinta per limitare la perdita di stalli di sosta in una zona particolarmente delicata
ST	Saba Italia	park Ospedale Maggiore: eliminazione sosta via Pietà	Pietà	NO	La proposta è stata respinta per limitare la perdita di stalli di sosta in una zona particolarmente delicata
ST	Saba Italia	park Foro Ulpiano: tariffazione via S. Francesco	S. Francesco	SI	
ST	Saba Italia	park terminal Silos: regolamentazione stalli in superficie per autocorriere	Silos	NdC	
ST	Saba Italia	park Ospedale Maggiore: parcheggio per motocicli via Vidali (lato destro)	Vidali	PP	
VP	Saba Italia	park Ospedale Maggiore: variazione viabilità via Conti	Conti	NO	La via Conti è stata mantenuta nell'attuale assetto per conservare la corsia preferenziale dei mezzi pubblici
VP	Saba Italia	park San Giacomo: inversione senso di marcia via Frausin	Frausin	NO	Il senso di marcia è stato conservato in relazione alla creazione del by-pass Frausin-Gramsci per riservare parte della via dell'Istria al TPL
-	Soprintendenza	individuazione parcheggi per pullman turistici	generico	PP	
ST	Soprintendenza	park a pagamento verso parco Miramare a partire da slargo	Miramare	SI	
VP	Trieste Libera	area Porto Franco Nord e Porto libero internazionale	Porto	SI	Trattasi di viabilità integrativa non di competenza comunale, come specificato nelle relative tavole
TPL	Trieste Trasporti	via Gallina riservata Bus, via Imbriani pedonale	Gallina / Imbriani	SI	
TPL	Trieste Trasporti	via Raffineria: eliminare Bus	Raffineria	SI	
TPL	Trieste Trasporti	via Canova, via Foscolo, via Brunner non percorse dai bus	Canova / Foscolo / Brunner	SI	
TPL	Trieste Trasporti	via Ghega direzione BUS verso Piazza Libertà	Ghega	SI	
TPL	Trieste Trasporti	via dell'Istria: manca corsia riservata TPL	dell'Istria	SI	
TPL / MP	Trieste Trasporti	via di Roiano: ZTL per passaggio bus	Roiano	SI	
TPL	Trieste Trasporti	semafori intersezioni C. Italia / Imbriani e C.so Italia / Roma	C.so Italia	SI	
TPL	Trieste Trasporti	corsia bus via Coroneo in discesa, via Beccaria, P.zza Oberdan	Coroneo / Beccaria / Oberdan	SI	

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
TPL	Trieste Trasporti	via Madonna del Mare: no APU, pro percorso linea 24	Madonna del Mare	SI	
TPL	Trieste Trasporti	piazza Goldoni: no spostamento linee su via Imbriani	Goldoni	SI	
TPL	Trieste Trasporti	problema tortuosità manovre: Imbriani/C.so Italia e C.so Italia/Roma	C.so Italia	SI	
TPL	Trieste Trasporti	piazza Oberdan: non spostare linee (4 e 14)	Oberdan	SI	
TPL	USB TPL	via Geppa: corsia preferenziale in discesa verso piazza Libertà	Geppa	NO	La partecipazione del piano con i portatori di interesse e la competente circoscrizione ha portato all'eliminazione della via Geppa quale asse per il TPL
TPL	USB TPL	da Corso Cavour (sala Tripcovich) svolta a sx lungo asse preferenziale in salita Galatti verso Oberdan	Galatti	NO	Le dimensioni di Corso Cavuor non consentono la manovra richiesta
TPL	USB TPL	via Fabio Severo: linee 17/ e 39 in salita in tratto tra p. Dalmazia e via Coroneo	Fabio Severo	NO	La proposta non è positiva per il trasporto pubblico che verrebbe a perdere il polo di via Coroneo
TPL	USB TPL	fermata linea 10 in L.go Riborgo e linea 9 lungo asse preferenz. da v. Teatro Romano a Riva Mandracchio	Riborgo / Teatro Romano	SI	Superato dalla proposta di accorpamento delle linee 9 e 10
TPL	USB TPL	mantenimento asse via Gallina-P.zza San Giovanni-v. Reti per raggiungere via Carducci	Gallina	PARZ.	L'asse è stato conservato nel senso di marcia opposto a quello proposto
TPL	USB TPL	zona Silos: no troppi capilinea (utilizzare esistenti)	Silos	NO	L'assetto del piano recepisce complessivamente il progetto di Piazza Libertà già approvato dall'amministrazione
TPL	USB TPL	zona Silos: posizionamento capolinea 39 e 51 su attuale capolinea 22 e capolinea 17/ lungo marciapiede ex mensa comunale	Silos	NO	L'assetto del piano recepisce complessivamente il progetto di Piazza Libertà già approvato dall'amministrazione
TPL	USB TPL	piazzale Gioberti: spostamento capolinea 6, 9, 12 a lato opposto chiesa	Gioberti	NO	L'area indicata non è idonea e sufficiente alla realizzazione dei capilinea richiesti
TPL	USB TPL	installazione paletti su marciapiedi o stalli motocicli lungo assi preferenziali: via Imbriani, p.zza San Giovanni, via Reti, Corso Italia	varie	PP	
-	USB TPL	istituizione attraversamenti pedonali a incroci interessati da passaggio TPL	generico	PP	
RV	USB TPL	no bici su corsie preferenziali TPL (oppure aumento larghezza corsia)	generico	SI	
-	USB TPL	maggior sorveglianza da parte di PL	generico	SI	L'indicazione è stata recepita con la previsione degli "assi a tolleranza zero"
-	USB TPL	installazione dispositivi finalizati a visualizzare tempo residuo di accensione luci nuovi impinati semaforici (Legge n. 120/2010, art. 60)	varie	PP	
-	USB TPL	installazione semafori con contasecondi ad incroci: v.le Miramare-L.go Roiano, via Flavia-Brigata Casale, via Cesare-Campo Marzio, via Revoltella-via Rossetti	varie	PP	

AMBITO	RICHIEDENTE	DESCRIZIONE	VIA/PIAZZA	ESITO	MOTIVAZIONE
TPL	USB TPL	adeguato spazio per fermata mezzi da 18 metri	generico	PP	
VP	USB TPL	nuove rotatorie incroci: Flavia/Caboto/str. Rosandra, Marchesetti/Forlanini, d'Alviano/Svevo, Campi Elisi/GVT, P.zza Foraggi, Salata/Baiamonti/Istria, P.le Cagni, v.le Miramare/Roiano	varie	PARZ.	Buona parte delle rotatorie richieste sono state previste nell'elenco degli incroci da ristrutturare
TPL	USB TPL	via Mazzini: riservata TPL in direzione Rive	Mazzini	NO	La scelta è legata alla volontà di ampliare le aree completamente pedonali del centro. Le scelte alternative sul TPL nella versione finale del piano compensano la mancanza di tale asse
-	USB TPL	risolvere criticità incroci (causa ridotta distanza tra pedoni e bus in transito): via Mazzini tra Goldoni e Repubblica, p.zza Goldoni/Mazzini, p.zza Goldoni davanti fermate TPL, l.go Barriera, C.so Saba/Madonnina, via Imbriani, via Ghega, Str. del Friuli, via Carducci/Goldoni (lato corsia preferenziale), via Reti/Passo S.Giovanni/Imbriani (lato corsia preferenziale)	varie	PARZ.	Buona parte delle criticità evidenziate sono superate dall'assetto previsto dal Piano definitivo
-	USB TPL	spostamento attraversamenti pedonali di qualche m oltre incrocio + installazione paletti: p.zza Goldoni/Mazzini, Roma/Mazzini, Carducci/Reti, Ghega/Roma	varie	PP	
-	USB TPL	via di Prosecco direzione villa Carsia: inserimento divieto di sosta e fermata	di Prosecco	PP	
-	USB TPL	semaforo lampeggiante e limite velocità 30 Km/h da via Papaveri (ex 202) e Campo Romano per linea 4	Papaveri	PP	
VP	USB TPL	località Campo Romano: isituzione senso unico (in senso orario)	Campo Romano	PP	
VP	USB TPL	risolvere problematiche legate al traffico di C.so Cavour, via Milano, via Coroneo (per linea 17)	varie	SI	
RV	USB TPL	problematiche sosta selvaggia: via Ghega, via Milano/Coroneo, via Fabio Severo, via Cantù, Foro Ulpiano	varie	SI	
-	USB TPL	spostamento fermate oltre incrocio	varie	PP	
TPL	Vigili del Fuoco	nessun problema dal punto di vista percorsi VF per raggiumgere Rive	Rive	SI	
VP	Vigili del Fuoco	Corso Italia: percorribilità mezzi VF alternativa a via Mazzini	C.so Italia	SI	

REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA
COMUNE DI TRIESTE
Servizio Mobilità e Traffico

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

PIANO PARTECIPATO



Responsabile del procedimento:
Ing. Giulio BERNETTI

Progettista:
Ing. Giulio BERNETTI

Collaboratori tecnici di progetto:
Ing. Lea RANDAZZO
Ing. Sara BORGOGNA

Titolo

Rapporto ambientale

Tavola

RA

Data: novembre 2012

Trieste

INDICE

1. INTRODUZIONE 4

1.1 Premessa 4

1.2 La Valutazione ambientale strategica 5

1.3 Il percorso definito per l'aggiornamento del PGTU 7

1.4 Esiti della fase di scoping 8

1.5 I contenuti del Rapporto Ambientale. 9

2. QUADRO PROGETTUALE 13

2.1 Le Direttive 13

2.2 Definizione degli obiettivi generali e specifici del PGTU 14

2.2.1 Obiettivi generali 14

2.2.2 Obiettivi di sostenibilità 16

2.2.3 Obiettivi specifici 16

2.2.4 L'analisi di coerenza interna 17

2.3 Le azioni 20

2.3.1 L'analisi di coerenza delle azioni agli obiettivi del nuovo Piano 21

3. QUADRO PROGRAMMATICO E ANALISI DI COERENZA - ANALISI DEGLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE PERTINENTI CON IL P.G.T.U. 24

3.1 Piani e Programmi sovraordinati 24

3.1.1 Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica (PRIT) 25

3.1.2 Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale (PRTPL) 30

3.1.3 Il P.R.G.C. del Comune di Trieste 33

3.1.4 Il Sistema dei vincoli 47

3.2 Altri strumenti di programmazione equiordinati 52

3.2.1 Agenda 21 locale 52

3.2.2 Il Programma Urbano dei Parcheggi del Comune di Trieste 56

3.2.3 Il Piano regionale delle piste ciclabili 62

3.2.4 Piano del commercio 65

3.2.5 P.R.U.S.S.T. 70

3.2.6 Piano Regolatore Portuale 74

3.2.7 POR-FESR 2007-2013- Asse IV- Piano integrato di Sviluppo Urbano Sostenibile (PISUS) 81

3.2.8 Altri piani 85

3.3 Gli obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello nazionale, internazionale, comunitario o degli stati membri e verifica di coerenza esterna "verticale" 85

3.3.1 VI Programma Comunitario d'Azione in materia ambientale 2002-2010 86

3.3.2 Strategia tematica sull'ambiente urbano 2006 – Com 2005/0718 90

3.3.3 Strategia d'azione Ambientale per lo Sviluppo Sostenibile in Italia 2002-2010 93

3.3.4 Legge n. 120/2002 Ratifica ed esecuzione del protocollo di Kyoto 98

4. QUADRO AMBIENTALE - INDIVIDUAZIONE DELLE TEMATICHE AMBIENTALI E DEI RELATIVI INDICATORI 100

4.1 Premessa 100

4.2 Qualità dell'aria e prevenzione del rumore 101

4.2.1 Qualità dell'aria 101

4.2.2 Modelli per la stima delle emissioni atmosferiche 107

4.2.3 Inquinamento acustico 111

4.3 Qualità ed efficienza del sistema di mobilità e vivibilità sociale nell'ambiente urbano 114

4.3.1 Trasporto Pubblico Locale 114

4.3.2 Mobilità pedonale e ciclabile 115

4.4 Traffico e sicurezza stradale 116

4.4.1 Traffico 116

4.4.2 Sicurezza stradale 117

4.5 Gradimento scelte di Piano (Stakeholders/cittadinanza) 118

5. LA VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ DELLE AZIONI 118

5.1 Possibili effetti derivanti dall'attuazione delle scelte strategiche di piano 121

5.1.1 Stima degli indicatori qualitativi generali del Piano 121

5.1.2 Stima dell'indicatore di partecipazione del Piano 123

5.1.3 Analisi di dettaglio delle singole azioni 126

5.1.4 Valutazione complessiva delle emissioni inquinanti in atmosfera nei tre scenari di piano 211

6. IMPATTI TRANSFRONTALIERI 212

7. MONITORAGGIO 213

ALLEGATI

I - SINTESI NON TECNICA

II - VALUTAZIONE D'INCIDENZA

1. INTRODUZIONE

1.1 Premessa

L'oggetto del presente Rapporto ambientale è il Piano generale del traffico urbano (PGTU) che trova disciplina, in particolare, nell'art. 36 del decreto legislativo 30.04.1992 n.258 *Nuovo Codice della strada* e nelle *Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico*, emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale n. 146 del 24.06.1995- serie generale.

Il **Piano urbano del traffico** (PUT) è costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo -arco temporale biennale- e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate; deve essere inteso come "piano di immediata realizzabilità", con l'obiettivo di contenere al massimo -mediante interventi di modesto onere economico- le criticità della circolazione; tali criticità -specialmente nelle aree urbane di maggiori dimensioni- potranno infatti essere interamente rimosse solo attraverso adeguati potenziamenti sull'offerta di infrastrutture e di servizi del trasporto pubblico collettivo, che costituiscono l'oggetto principale del *Piano dei trasporti*, realizzabile nel lungo periodo -arco temporale decennale.

Il Piano urbano del traffico (PUT) è obbligatorio nei comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, ovvero in quelli comunque interessati da rilevanti problematiche di circolazione stradale.

E' uno strumento tecnico-amministrativo di breve periodo, finalizzato a conseguire:

- il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale;
- la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico;
- il contenimento dei consumi energetici;
- il rispetto dei valori ambientali.

Deve essere coordinato, oltre che con i Piani del traffico per la viabilità extraurbana previsti dallo stesso articolo 36 del citato D.lgs 258/1992 -per i quali saranno emanate apposite direttive-, con gli strumenti urbanistici, con i Piani di risanamento e tutela ambientale e con i Piani di trasporto.

La corretta progettazione dell'organizzazione della circolazione stradale deve prevedere interventi su tutti i suoi settori, ivi inclusa, oltre la gestione ottimale degli spazi stradali esistenti, pubblici o aperti all'uso pubblico (individuazione degli interventi di organizzazione delle sedi viarie, finalizzata al miglior uso possibile delle medesime per la circolazione stradale), anche - ove necessario - la gestione ottimale del sistema di trasporto pubblico collettivo stradale (individuazione di nuovi percorsi e nuove frequenze delle linee, finalizzata al migliore uso possibile del relativo parco dei mezzi esistenti). In tale evenienza il PUT può più propriamente essere denominato Piano della mobilità, mentre nell'altra evenienza rimane al PUT il significato -più limitato- di gestione ottimale degli spazi stradali esistenti.

Articolazione e contenuti progettuali

In funzione del grado di affinamento delle proposte di intervento, in forma più o meno dettagliata, i contenuti in questione vengono distinti su **tre livelli di progettazione** del PUT (Piani Generali, Piani Particolareggiati e Piani esecutivi), rappresentativi anche del suo specifico iter di approvazione da parte degli organi istituzionali competenti.

Il **I°livello** di progettazione, che è quello oggetto di questo rapporto, è quello del **Piano Generale del Traffico Urbano** (**PGTU**), inteso quale progetto preliminare o piano quadro del PUT, relativo all'intero centro abitato ed indicante sia la politica intermodale adottata, sia la qualificazione funzionale dei singoli elementi della viabilità principale e degli eventuali elementi della viabilità locale destinati esclusivamente ai pedoni (classifica funzionale della viabilità), nonché il rispettivo regolamento viario, anche delle occupazioni di suolo pubblico (standard geometrici e tipo di controllo per i diversi tipi di strade), sia il dimensionamento preliminare degli interventi previsti in eventuale proposizione alternativa, sia il loro programma generale di esecuzione (priorità di intervento per l'esecuzione del PGTU).

Detto dimensionamento deve rispondere al soddisfacimento complessivo della domanda di mobilità e deve risolvere il coordinamento delle esigenze delle componenti del traffico.

Esso pertanto riguarda, in particolare, la proposizione contestuale:

- del piano di miglioramento della mobilità pedonale, con definizione delle piazze, strade, itinerari od aree pedonali (AP) e delle zone a traffico limitato (ZTL) o, comunque, a traffico pedonalmente privilegiato;
- del piano di miglioramento della mobilità dei mezzi collettivi pubblici (fluidificazione dei percorsi, specialmente delle linee portanti) con definizione delle eventuali corsie e/o carreggiate stradali ad essi riservate, e dei principali nodi di interscambio, nonchè dei rispettivi parcheggi di scambio con il trasporto privato e dell'eventuale piano di riorganizzazione delle linee esistenti e delle loro frequenze (PUT inteso come Piano della mobilità);
- del piano di riorganizzazione dei movimenti dei veicoli motorizzati privati, con definizione sia dello schema generale di circolazione veicolare (per la viabilità principale), sia della viabilità tangenziale per il traffico di attraversamento del centro abitato, sia delle modalità di assegnazione delle precedenze tra i diversi tipi di strade.

1.2 La Valutazione ambientale strategica

La Valutazione ambientale strategica (VAS) è uno strumento tecnico amministrativo intersettoriale che si propone di prevenire gli impatti ambientali indesiderati di piani e programmi.

E' stata introdotta a livello europeo dalla Direttiva 2001/42/CE con l'obiettivo "… *di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile*[1]" (art.1).

Si colloca nelle fasi iniziali del processo decisionale ed accompagna dal principio la nascita di un piano/programma introducendo la possibilità di confronti anticipati nella fase di impostazione delle scelte, con l'orizzonte dichiarato dello sviluppo sostenibile e l'attuazione del principio europeo di integrazione degli aspetti ambientali.

In sostanza è un processo, abbastanza articolato, il cui fine è quello di assicurare che nella formazione di un piano o programma siano presi in considerazione in modo adeguato gli impatti significativi sull'ambiente che potrebbero derivare dall'attuazione dello stesso affiancando quindi fin da subito l'attività di valutazione a quella di pianificazione.

Il processo di VAS comprende:

- lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità (screening), per piani e programmi che determinano l'uso di piccole aree a livello locale, o per le modifiche minori ai Piani Particolareggiati;
- l'elaborazione del rapporto ambientale;
- fase delle osservazioni;
- la valutazione del piano o del programma, del rapporto e degli esiti delle osservazioni;
- l'espressione di un parere motivato;
- l'informazione sulla decisione;
- il monitoraggio.

La Direttiva è stata recepita nella Regione Friuli Venezia Giulia con la L.R. 11/2005, poi abrogata nelle parti inerenti la VAS (articoli da 4 a 12) con L.R.13 dd. 30/07/2009.

---

[1] Per sviluppo sostenibile si intende «uno sviluppo che soddisfa i bisogni del presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri bisogni» secondo la prima definizione in ordine temporale, quella contenuta nel rapporto Brundtland (dal nome della presidente della Commissione, la norvegese Gro Harlem Brundtland) del 1987 e poi ripresa dalla Conferenza mondiale sull'ambiente e lo sviluppo dell'ONU (World Commission on Environment and Development, WCED).

Lo sviluppo sostenibile può essere oggi meglio definito come "un miglioramento della qualità della vita, senza eccedere la capacità di carico degli ecosistemi di supporto, dai quali essa dipende" (World Conservation Union, UN Enviroment Programme and World Wide Fund for Nature, 1991), o tenendo in considerazione le tre condizioni generali a cui Hermann Daly sempre nel 1991 ha ricondotto lo stesso concetto:

- Il tasso di utilizzazione delle risorse rinnovabili non deve essere superiore al loro tasso di rigenerazione;
- L'immissione di sostanze inquinanti e di scorie nell'ambiente non deve superare la capacità di carico dell'ambiente stesso;
- Lo stock di risorse non rinnovabili deve restare costante nel tempo.

A livello statale la materia è disciplinata dal D.Lgs. 152/2006 (presentato inizialmente come Codice dell'Ambiente" o "Testo unico per l'Ambiente"), come modificato dal D.Lgs 4/2008 che ha completamente riscritto la Parte Seconda *Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione d'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC).*[2]

L'aggiornamento del PGTU viene sottoposto a VAS in quanto l'art. 2 della Direttiva prevede che venga effettuata una valutazione ambientale per tutti i piani e i programmi della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli.

1.3 Il percorso definito per l'aggiornamento del PGTU

Con delibera N. 45 dd. 06/02/2012 la Giunta Comunale ha approvato la nuova bozza del PGTU e il nuovo Rapporto Ambientale Preliminare relativo alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) avviata precedentemente con deliberazione giuntale n. 44 dd. 09.02.2009, in conformità alla L.R. n. 11 del 06/05/2005 «Disposizioni per l'adempimento degli obblighi della Regione Friuli Venezia Giulia derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Attuazione delle direttive 2001/42/CE, 2003/4/CE e 2003/78/CE».

Con l'approvazione di tale legge, la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, tra le prime in Italia, ha recepito la Direttiva europea in materia di VAS ponendosi il duplice obiettivo di favorire uno sviluppo sostenibile e di assicurare un elevato livello di protezione e miglioramento dell'ambiente.

L'art. 11 della suddetta legge regionale attiene alla disciplina transitoria e dispone che, fino all'entrata in vigore dei regolamenti attuativi, la Giunta regionale si pronuncia con propria deliberazione relativamente agli effetti sull'ambiente dei piani o programmi regionali. Analoga disposizione è prevista in capo agli Enti locali ed economici in relazione ad atti programmatici posti in essere nella potestà di auto organizzazione attribuita agli enti stessi.

Il D.lgs. n. 152 del 3 aprile 2006 (Norme in materia ambientale), così come modificato ed integrato dal D.lgs. n. 4 del 16 gennaio 2008, all'art. 35 (Disposizioni transitorie e finali) dispone che:

"1. Le regioni adeguano il proprio ordinamento alle disposizioni del presente decreto, entro dodici mesi dall'entrata in vigore. In mancanza di norme vigenti regionali trovano diretta applicazione le norme di cui al presente decreto.

2. Trascorso il termine di cui al comma 1, trovano diretta applicazione le disposizioni del presente decreto, ovvero le disposizioni regionali vigenti in quanto compatibili.

---

[2] Modificato da ultimo con il **decreto legislativo 29 giugno 2010, n. 128**: *Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69*, pubblicato in G.U. n. 186 dell'11 agosto 2010

2-bis. Le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e Bolzano provvedono alle finalità del presente decreto ai sensi dei relativi statuti.

2-ter. Le procedure di VAS e di VIA avviate precedentemente all'entrata in vigore del presente decreto sono concluse ai sensi delle norme vigenti al momento dell'avvio del procedimento."

La Regione non ha emanato i regolamenti attuativi della LR 11/2005 per cui dal 13/02/2009 anche nel territorio del Friuli Venezia Giulia trova piena applicazione la normativa statale tranne che per quei casi in cui le procedure di VAS e VIA siano state già avviate e per le quali, ai sensi dell'art. 35, comma 2 ter del D.lgs 152/006 e s.m.i., le procedure vanno concluse con le norme vigenti all'avvio del procedimento[3].

1.4 Esiti della fase di scoping

La procedura di VAS è stata avviata con deliberazione giuntale n. 44 dd. 09.02.2009 in conformità alla L.R. n. 11 del 06/05/2005 «*Disposizioni per l'adempimento degli obblighi della Regione Friuli Venezia Giulia derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Attuazione delle direttive 2001/42/CE, 2003/4/CE e 2003/78/CE*».

Con la suddetta deliberazione, l'Amministrazione dando atto che l'Autorità procedente è il Consiglio comunale mentre l'Autorità competente è la Giunta, ha definito la procedura di VAS del PGTU secondo il seguente schema:

- redazione del Rapporto ambientale che dovrà avere i contenuti dell'art. 5 dell'Allegato I della Direttiva 2001/42/CE;
- acquisizione dei pareri delle autorità competenti in materia ambientale ai sensi dell'art. 4 della LR 16/2008;
- approvazione del Rapporto ambientale;
- informazione al pubblico in coordinamento con le fasi di pubblicazione del piano al fine di evitare duplicazioni procedimentali.

Successivamente, ai sensi dell'art. 12 comma 2 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. e dell'art. 4 della LR 16/2008, con deliberazione G.C. n.45 dd. 06.02.2012 sono stati individuati i soggetti pubblici con competenza ambientale:

- Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia;
- Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente – ARPA FVG;
- Azienda per i Servizi Sanitari n. 1 "Triestina";

[3] La giurisprudenza amministrativa è univoca nell'affermare che il procedimento amministrativo è regolato dal principio *tempus regit actum,* secondo il quale il processo va concluso con le normative in vigore al momento dell'avvio della procedura (*per tutte, TAR Lazio, sez. III, 25 gennaio 2007, n. 563 e, sez. I, 4 maggio 2007, n. 3967*).

- Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio e per il Patrimonio Storico, Artistico ed Etnoantropologico del Friuli Venezia Giulia;
- Soprintendenza per i Beni Archeologici del Friuli Venezia Giulia;
- Provincia di Trieste.

Quindi con nota dd. 13.02.2012 è stato inviato il Rapporto Ambientale Preliminare ai suddetti Enti al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale (art. 13, c.1 D.Lgs 152/2006).

Con note dd. 09.05.2012 e dd. 07.05.2012, rispettivamente la Provincia di Trieste e l'ARPA FVG hanno inoltrato le osservazioni sul Rapporto Ambientale Preliminare volte principalmente alla definizione, alla determinazione e al monitoraggio degli indicatori ambientali e all'implementazione del quadro programmatico da definire nel Rapporto Ambientale.

Il presente Rapporto Ambientale recepisce sostanzialmente le osservazioni e le indicazioni su riportate; in particolare, si evidenzia che la definizione degli indicatori è stata eseguita al fine della valutazione degli effetti delle azioni del PGTU relativamente agli aspetti legati alla qualità ed efficienza del sistema di mobilità, alla qualità dell'aria e prevenzione del rumore, alla vivibilità sociale nell'ambiente urbano, al traffico e alla sicurezza stradale e al gradimento delle scelte di Piano, la cui trattazione risulta specificatamente riportata di seguito.

1.5 I contenuti del Rapporto Ambientale.

Ai sensi dell'Allegato I della Direttiva europea 2001/42/CE i contenuti che il Rapporto Ambientale connesso alla VAS deve avere sono[4]:

[4] I contenuti del Rapporto ambientale di cui all'art. 13 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. sono praticamente gli stessi, infatti le informazioni da fornire con i rapporti ambientali che devono accompagnare le proposte di piani e di programmi sottoposti a valutazione ambientale strategica sono (gli addendum sono evidenziati in corsivo):

a) illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o programma e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi;
b) aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma;
c) caratteristiche ambientali, *culturali e paesaggistiche* delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;
d) qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, *culturale e paesaggistica, quali le zone designate come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, nonché i territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità, di cui all'art. 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228.*
e) obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale;

a. illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o programma e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi;
b. aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma;
c. caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;
d. qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, quali le zone designate ai sensi delle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE;
e. obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale;
f. possibili effetti significativi (*detti effetti devono comprendere quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi*) sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori;
g. misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma;
h. sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o mancanza di know-how) nella raccolta delle informazioni richieste;
i. descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio di cui all'articolo 10 (della Direttiva);
j. sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti.

Il presente rapporto riprende quanto previsto dalla Direttiva europea sopra citata e motiva le scelte fatte in relazione alle conoscenze acquisite.

---

f) possibili impatti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori. Devono essere considerati tutti gli impatti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi;
g) misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma;
h) sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o *difficoltà derivanti dalla novità dei problemi e delle tecniche per risolverli*) nella raccolta delle informazioni richieste;
i) descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio *e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piani o del programma proposto definendo, in particolare, le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti e le misure correttive da adottare;*
j) sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti.

Nelle pagine seguenti saranno individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del piano potrebbe avere sull'ambiente e le ragionevoli alternative alla luce degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano, secondo quanto contenuto nell'allegato I della Direttiva.

Tenuto conto che la regione FVG non ha mai emanato un Regolamento o delle Linee Guida e che pertanto la procedura di VAS è applicabile indifferentemente alla localizzazione di un sito energetico o di una lottizzazione, assume particolare importanza quanto stabilito dall'art. 5 della Dir. 42/2001/CE e dall'art. 13, 4° comma del D.lgs. 152/2006: "…*Il Rapporto ambientale … comprende le informazioni che possono essere ragionevolmente richieste, tenuto conto del livello di dettaglio del piano o programma e … della fase in cui si trova nell'iter decisionale e della misura in cui taluni aspetti sono più adeguatamente valutati in altre fasi di detto iter*".

Viene contemplata quindi l'analisi del contesto programmatico e ambientale, gli effetti significativi sull'ambiente, il confronto del grado di sostenibilità delle alternative, le informazioni atte alla identificazione, descrizione e valutazione di tipo qualitativo e quantitativo dei possibili effetti ambientali significativi, tenendo conto degli obiettivi dell'ambito territoriale del piano nonché degli interventi di mitigazione possibili.

Sono indicate le attività di monitoraggio atte a verificare la rispondenza con le previsioni del presente rapporto ed individuare effetti negativi, nel qual caso si apporteranno le opportune misure correttive.

I vari punti sono descritti nei seguenti capitoli[5]:

	Informazioni da fornire con i rapporti ambientali che devono accompagnare le proposte di piani e di programmi sottoposti a valutazione ambientale strategica:	Corrispondenze nel Rapporto ambientale
a)	illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o programma	Cap.2
	illustrazione del rapporto con altri pertinenti piani o programmi;	Cap.3
b)	aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente	Cap.4 e 5
	sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o del programma;	Cap. 5
c)	caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;	Cap.4 e 5
d)	qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma	Cap.4

[5] NB: i contenuti descritti sono quelli di cui all'allegato VI del D.lgs 152/2006

	ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica, quali le zone designate come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, nonché i territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità, di cui all'art. 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228 (*Norme per la tutela dei territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità)*	Cap.3
e)	obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale;	Cap.3
f)	possibili impatti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori. Devono essere considerati tutti gli impatti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi;	Cap.5
g)	misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma;	Cap.5
h)	sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad esempio carenze tecniche o difficoltà derivanti dalla novità dei problemi e delle tecniche per risolverli) nella raccolta delle informazioni richieste;	Cap.5
i)	descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piani o del programma proposto;	Cap.7
j)	sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti;	Allegato I
k)	Valutazione d'incidenza.	Allegato II

2. QUADRO PROGETTUALE

2.1 Le Direttive

L'aggiornamento del PGTU, oggetto del presente Rapporto Ambientale, ha origine con la deliberazione di della Giunta Comunale n. 397 dd. 15.09.2011 con la quale sono stati approvati i seguenti indirizzi per la redazione del piano:

Indirizzi
Iter del Piano
Il processo di approvazione del Piano deve essere caratterizzato dalla massima partecipazione e dal coinvolgimento delle categorie interessate e della cittadinanza, anche attraverso le competenti circoscrizioni.
Mobilità pedonale, ciclabile e dell'utenza debole
Il Piano deve essere orientato ad agevolare la mobilità pedonale e, più in generale, quella dell'utenza debole. In questo contesto, si devono localizzare nuovi percorsi e aree pedonali, sia nelle zone centrali della città, sia in quelle periferiche e nei borghi carsici, in aree predisposte ad essere riqualificate e destinate alla mobilità sostenibile. La mobilità dell'utenza debole può anche essere facilitata consentendo ai disabili l'accesso in alcune aree soggette a restrizioni. I percorsi e le piste ciclabili devono essere sviluppati in modo da penetrare nelle principali valli della città e collegarsi alla rete provinciale. La mobilità ciclabile può anche essere agevolata consentendo ai ciclisti, in alcune situazioni, l'utilizzo delle corsie bus.
Trasporto pubblico
E' necessario agevolare il trasporto pubblico incrementando le corsie riservate sulle principali dorsali e ponendo particolare attenzione alla fluidificazione del traffico nelle strade utilizzate dai bus. Il collegamento tra le Rive e piazza Goldoni deve essere attentamente valutato, individuando possibilmente soluzioni di equilibrio tra le strade interessate.
Circolazione dei veicoli privati
Il Piano deve prevedere una revisione della maglia viaria principale, individuando uno schema di circolazione razionale e cercando di migliorare le situazioni oggi critiche.
Sosta
E' necessario ampliare la sosta a pagamento per le autovetture nel centro storico prevedendo significative agevolazioni per i residenti, tenuto conto dell'opportunità di eliminare le ZTL che oggi non offrono un adeguato livello di servizio. La sosta a pagamento può anche essere prevista in alcune aree strategiche per il commercio anche al di fuori del centro storico, in modo da garantire un efficace turn-over a servizio dei negozi nelle ore diurne e un bacino di sosta ai residenti nelle ore notturne. Per quanto riguarda la sosta al di fuori della sede stradale e che prevede interventi di tipo infrastrutturale, si demanda ala competenza al Programma Urbano dei Parcheggi, con le cui previsioni il PGTU dovrà essere coerente.
Inquinamento e sicurezza

Il Piano deve proporre interventi mirati alla riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, nonché individuare gli interventi da adottare in caso di emergenza ambientale. Particolare attenzione dovrà essere posta sul miglioramento della sicurezza stradale, con particolare riferimento agli assi caratterizzati da particolare criticità (via Giulia, via Brigata Casale, via Flavia, viale Miramare, via Valerio, ecc.). In alcune zone della città si ritiene interessante prevedere la possibilità di introdurre delle Zone 30, dove il traffico viene opportunamente calmierato e si privilegia il transito pedonale.

2.2 Definizione degli obiettivi generali e specifici del PGTU

2.2.1 Obiettivi generali

Gli obiettivi di carattere generale sono indicati dalla normativa[6] che dispone:

"Il PUT va elaborato in accordo con gli strumenti urbanistici ed i Piani dei trasporti vigenti e nel rispetto dei valori ambientali, attraverso indagini, studi e progetti finalizzati ad ottenere:

1. Il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta);
2. Il miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali);
3. La riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico;
4. Il risparmio energetico".

Il miglioramento delle condizioni di circolazione

Migliorare le condizioni della circolazione stradale, nei suoi aspetti di movimento e sosta degli utenti, significa soddisfare la domanda di mobilità al miglior livello di servizio possibile, nel rispetto dei vincoli di Piano (economici, urbanistici ed ambientali).

A questi fini il livello di servizio si identifica anzitutto con il grado di fluidità dei movimenti veicolari, il cui miglioramento permette velocità più regolari e mediamente più elevate di quelle attuali. Ciò comporta, in particolare, un benefico effetto anche sulle velocità dei trasporti collettivi su strada e, quindi, la riduzione dei tempi di spostamento e del disagio di tutti gli utenti. Inoltre, l'ottenimento di maggiore velocità e regolarità dei servizi collettivi di trasporto concorre a richiamare più utenza su tale tipo di servizio, determinando così un ulteriore fondamentale elemento di decongestionamento del traffico urbano, tenuto conto della più elevata capacità di trasporto dei mezzi collettivi rispetto a quelli individuali.

Il miglioramento delle condizioni di circolazione riguarda anche l'utenza pedonale, nonché la sosta veicolare. Maggiore fruibilità della città da parte dei pedoni e minore perdita di tempo nella ricerca dei posti di sosta

[6] Articolo 36, comma 4, del nuovo C.d.S.

veicolare, ove consentita, sono quindi obiettivi di pari importanza rispetto a quello della fluidificazione dei movimenti veicolari.

Il miglioramento della sicurezza stradale

Il PUT deve perseguire, altresì, il miglioramento della sicurezza stradale e -quindi- la consistente riduzione degli incidenti stradali e delle loro conseguenze, in generale, mediante la separazione ed il controllo delle diverse componenti di traffico ed, in particolare, mediante l'attuazione delle proposte derivanti da specifiche analisi tecniche sulle cause degli incidenti stradali, con preminente riferimento a quelle relative a carenze infrastrutturali e/o di regolazione e controllo del traffico.

La sicurezza della circolazione stradale deve in particolar modo interessare i ciclisti ed i pedoni e, fra quest'ultimi, precipuamente gli scolari e le persone anziane e quelle con limitate capacità motorie (difesa delle utenze deboli).

La riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico

Ai fini della protezione della salute e dell'ambiente il PUT deve concorrere a perseguire, inoltre, la riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico, cui il traffico veicolare concorre in modo rilevante specialmente nei casi esistenti di marcia lenta, discontinua ed episodica e di condizioni meteorologiche particolari.

Tale riduzione, oltre che mediante gli interventi propri dei piani e dei programmi di più ampia portata (controlli programmati sulla qualità dei carburanti usati per la trazione veicolare, campagne di controllo delle emissioni inquinanti e della rumorosità dei veicoli in circolazione, impiego alternativo di veicoli con propulsori ad energia pulita, interventi attivi o passivi di contenimento del rumore), viene perseguita, nei limiti del PUT, in generale attraverso la fluidificazione del traffico (cfr. 1° obiettivo) ed interventi di orientamento e controllo della domanda di mobilità, ed, ove necessario, attraverso la limitazione della circolazione veicolare.

Per quel che riguarda l'inquinamento atmosferico tali misure dovranno riguardare le zone individuate dalle regioni ai sensi del D.Lgs. 155/2010 "Attuazione della Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa".

Il risparmio energetico

Con il razionale uso dei mezzi di trasporto e delle sedi stradali si ottiene, la fluidificazione del traffico, il che comporta essenzialmente sia la riduzione dei tempi di viaggio, sia il risparmio dei consumi energetici dei veicoli pubblici e privati, come dettagliatamente esposto nella circolare del Ministro per i problemi delle aree urbane del 28.5.1991, n. 1196, pubblicata sulla G.U. n. 134 del 10.6.1991.

Infatti, lo stesso controllo periodico dei livelli di efficienza dei motori a combustione dei veicoli pubblici e privati consente notevoli risparmi energetici, che vanno ad aggiungersi alla diminuzione degli inquinamenti atmosferici.

2.2.2 Obiettivi di sostenibilità

Il PGTU non esplicita in forma diretta gli obiettivi di sostenibilità, ma essi sono desumibili dall'impostazione del Piano stesso.

Obiettivi generali di sostenibilità		
OS1	**Salvaguardia della salute dei cittadini**	*da raggiungersi tramite*
		- il miglioramento della sicurezza stradale da cui consegue la riduzione degli incidenti stradali e delle loro conseguenze
		- riduzione dell'inquinamento atmosferico
		- riduzione dell'inquinamento acustico
OS2	**Risparmio energetico**	

2.2.3 Obiettivi specifici

Partendo dai contenuti delle Direttive ministeriali e delle linee di indirizzo dell'Amministrazione comunale, sono stati delineati gli obiettivi, elencati nella tabella che segue, che hanno costituito il quadro di riferimento delle azioni promosse dal PGTU.

OBIETTIVI GENERALI		**OBIETTIVO SPECIFICO**			
1	**Il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta)**	1.1	Aumento velocità	1.1.1	Soddisfazione domanda
				1.1.2	Riduzione tempi spostamento
				1.1.3	Riduzione disagi
				1.1.4	Incremento utilizzo TPL e/o dei mezzi di mobilità alternativi
				1.1.5	Qualificazione della connessione tra il centro storico e la periferia

		1.2	Razionalizzazione del sistema di sosta e parcheggio in centro ed in relazione alla distanza dal centro	1.2.1	Decongestione traffico
				1.2.2	Riduzione tempi ricerca parcheggio
				1.2.3	Maggior fruibilità pedonale
2	**Il miglioramento della sicurezza stradale**	2.1	Riduzione degli incidenti stradali	2.1.1	Riduzione dei punti di conflitto
				2.1.2	Riduzione incidenti
				2.1.3	Miglioramento della sicurezza complessiva
3	**Riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico**	3.1	Riduzione inquinamento atmosferico	3.1.1	Riduzione delle emissioni dei veicoli
		3.2	Riduzione inquinamento acustico	3.2.1	Riduzione dell'inquinamento acustico
4	**Il risparmio energetico**	4.1	Riduzione tempi di viaggio	4.1.1	Risparmio consumi energetici

2.2.4 L'analisi di coerenza interna

L'analisi della coerenza interna tra gli obiettivi del PGTU è il primo passo per poter valutare il Piano nel suo complesso ed in seguito nei suoi impatti sull'ambiente. Infatti questa verifica permette di evidenziare se vi siano delle contraddizioni tra gli obiettivi che il Piano persegue o per contro se vi sono delle sinergie che rafforzano determinate scelte. Definire chiaramente il quadro degli obiettivi e verificare la loro coerenza è un'operazione molto importante, sia in fase progettuale che in quella valutativa, poiché da questi discendono in seguito le azioni che il Piano andrà ad attuare. In questo modo è possibile fissare le scelte individuando dei criteri omogenei e legati tra loro da un nesso di logicità e di causalità. Gli obiettivi saranno poi oggetto della valutazione di coerenza con i Piani e Programmi sovraordinati e con le politiche a livello nazionale e comunitario per la promozione dello sviluppo sostenibile.

Per verificare la coerenza interna si utilizza una matrice in cui vengono incrociati tra loro gli obiettivi e verificando a coppie se essi sono:

- Incoerenti: qualora gli obiettivi si pongano in contrasto tra loro;
- Coerenti: quando gli obiettivi perseguono sostanzialmente lo stesso fine oppure sono sovrapponibili / complementari;

- Indifferenti: se non si rileva una diretta relazione tra i due obiettivi.

Come si può vedere dalla tabella seguente non si riscontrano situazioni di incoerenza tra gli obiettivi individuati ed anzi, in taluni casi, si trova una forte sovrapposizione tra gli stessi.

LEGENDA: Incoerente Coerente Indifferente

1.1.1	Soddisfazione domanda	**1.1.1**													
1.1.2	Riduzione tempi spostamento		**1.1.2**												
1.1.3	Riduzione disagi			**1.1.3**											
1.1.4	Incremento utilizzo TPL e/o dei mezzi di mobilità alternativi				**1.1.4**										
1.1.5	Qualificazione della connessione tra il centro storico e la periferia					**1.1.5**									
1.2.1	Decongestione traffico						**1.2.1**								
1.2.2	Riduzione tempi ricerca parcheggio							**1.2.2**							
1.2.3	Maggior fruibilità pedonale								**1.2.3**						
2.1.1	La riduzione dei punti di conflitto									**2.1.1**					
2.1.2	Riduzione incidenti										**2.1.2**				
2.1.3	Miglioramento della sicurezza complessiva											**2.13**			
3.1.1	Riduzione delle emissioni dei veicoli												**3.1.1**		
3.2.1	Riduzione dell'inquinamento acustico													**3.2.1**	
4.1.1	Risparmio consumi energetici														**4.1.1**

2.3 Le azioni

Il passo successivo all'individuazione degli obiettivi ed alla verifica della loro coerenza è quello di individuare ed analizzare le azioni del Piano, ovvero i contenuti veri e propri del Progetto di aggiornamento.

Analizzando i documenti del PGTU sono state individuate n. 6 azioni definite "generali", ovvero che presentano caratteristiche omogenee.

Le prime cinque riguardano interventi sulla domanda di mobilità[7]; le restanti riguardano la sosta ed il trasporto pubblico.

Le azioni generali sono poi state declinate in n. 28 azioni "specifiche", sulle quali si entrerà in dettaglio quando si affronterà la parte valutativa (cap. 5); infatti alcune azioni generali possono contenere al loro interno delle singole azioni specifiche che, inserendosi in determinati contesti ambientali e territoriali, possono essere fonte di pressione sull'ambiente o di impatto negativo, mentre in altri contesti questo impatto non è rilevante o non sussiste.

Nella tabella seguente vengono illustrati i contenuti delle azioni generali, con la descrizione delle principali ricadute a livello territoriale e l'illustrazione delle aree interessate dalle trasformazioni più rilevanti.

Codice	Azione generale	Descrizione
A	Azioni relative alla mobilità pedonale	È previsto l'incremento delle aree pedonali già oggi esistenti nelle zone centrali della città, nell'ottica di individuare una vasta area utilizzabile quasi esclusivamente dai pedoni, ma che sia al tempo stesso ben servita dai mezzi pubblici, inoltre si sono localizzati nuovi percorsi ed aree pedonali nelle periferie e nei borghi carsici.
B	Azioni relative alla mobilità ciclabile	Si prevede la creazione di vari itinerari ciclabili urbani atti a favorire lo spostamento all'interno del comune, in modo da agevolare lo spostamento ciclabile anche per motivi non solo ricreativi ma anche lavorativi. Sono previste anche nuove piste ciclabili di carattere turistico in tutto il territorio comunale.
C	Azioni relative all'implementazione del trasporto pubblico	È prevista la creazione di tre alcuni principali ad uso esclusivo del trasporto pubblico per poter così favorire lo spostamento dei mezzi pubblici, in modo da riuscire ad abbattere gli attuali tempi di percorrenza delle varie linee urbane e riuscire così a favorire la scelta del trasporto

[7] Le quattro componenti fondamentali del traffico sono:

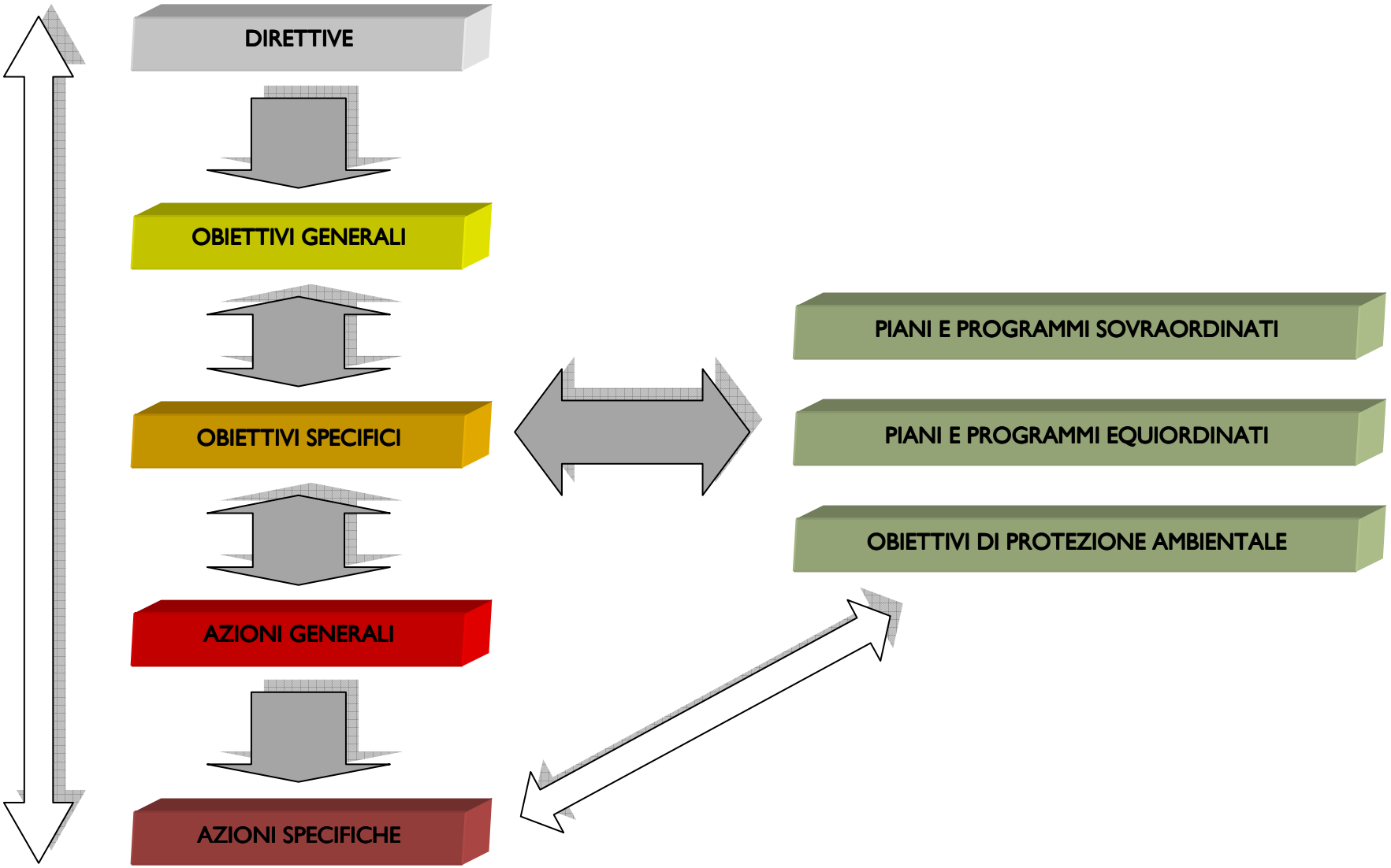
1. Circolazione pedonale;
2. Movimento di veicoli per il trasporto collettivo con fermate di linea (autobus, filobus, tram), urbani o extraurbani;
3. Movimento di veicoli motorizzati senza fermate di linea (autovetture, autoveicoli commerciali, ciclomotori, autobus turistici e taxi);
4. Sosta di veicoli motorizzati, in particolare relativamente alle autovetture private.

		pubblico come mezzo alternativo a quello privato.
D	Azioni relative al trasporto privato	Sono previste numerose azioni atte a favorire il movimento dei mezzi privati nella nuova ottica di chiusura al traffico di buona parte del centro cittadino, in modo da non creare situazioni di congestione nei punti più critici della rete.
E	Azioni relative alla sosta	È prevista la creazione di aree di sosta a pagamento in vari punti sensibili del territorio comunale in modo da favorire il ricircolo di veicoli sugli stessi ed evitare così situazioni di congestione dovute alla sosta abusiva o semplicemente al traffico "parassita" causato dai veicoli che cercano parcheggio. Sono, altresì, previste, significative agevolazioni per i residenti in centro storico e l'istituzione della sosta a pagamento in alcune aree strategiche per il commercio al di fuori del centro storico in modo da garantire un efficace turn-over a servizio dei negozi nelle ore diurne e un bacino di sosta ai residenti nelle ore notturne. Le scelte del piano sono finalizzate ad implementare l'utilizzo degli impianti di sosta di cintura.
F	Interventi sull'offerta di trasporto	La principale causa di congestione del traffico urbano è data dall'uso promiscuo delle strade. Perciò la riorganizzazione della circolazione stradale richiede in primo luogo la definizione di un'idonea classifica funzionale delle strade. Questa classificazione individua la funzione preminente o l'uso più opportuno che ciascun elemento viario deve svolgere all'interno della rete viaria, per risolvere i relativi problemi di congestione e sicurezza del traffico.

2.3.1 L'analisi di coerenza delle azioni agli obiettivi del nuovo Piano

Infine si propone un'analisi della coerenza tra le azioni generali e gli obiettivi del Piano. Questa attività è rilevante ai fini della valutazione complessiva del PGTU poiché completa la fase della valutazione di coerenza interna del Piano.

Come sintetizzato nel grafico seguente, la verifica della coerenza tra le azioni del Piano e gli obiettivi consente di verificare che queste siano anche coerenti sia con le Direttive impartite dal Consiglio Comunale, sia con il quadro di riferimento programmatico rappresentato dagli altri atti di pianificazione e programmazione che interessano il territorio comunale, sia con gli obiettivi di protezione ambientale a livello nazionale ed internazionale (alla quale sarà dedicato la terza parte della presente relazione).


DIRETTIVE
OBIETTIVI GENERALI
OBIETTIVI SPECIFICI
AZIONI GENERALI
AZIONI SPECIFICHE
PIANI E PROGRAMMI SOVRAORDINATI
PIANI E PROGRAMMI EQUIORDINATI
OBIETTIVI DI PROTEZIONE AMBIENTALE

La verifica di coerenza interna avviene intrecciando le azioni generali con gli obiettivi specifici del Piano e proponendo una valutazione sulla base di una scala di tre valori: non coerente (rosso), coerente (verde) o indifferente (bianco).

Il grafico restituisce un'immagine del Piano sostanzialmente coerente al suo interno.

	Obiettivi PGTU	A	B	C	D	E	F
		Azioni relative alla mobilità pedonale	Azioni relative alla mobilità ciclabile	Azioni relative all'implementazione del trasporto pubblico	Azioni relative al trasporto privato	Azioni relative alla sosta	Interventi sull'offerta di trasporto
1.1.1	Soddisfazione domanda	■		■	■		
1.1.2	Riduzione tempi spostamento		■		■	■	
1.1.3	Riduzione disagi	■					■
1.1.4	Incremento utilizzo TPL e/o dei mezzi di mobilità alternativi	■					■
1.1.5	Qualificazione della connessione tra il centro storico e la periferia			■			
1.2.1	Decongestione traffico						■
1.2.2	Riduzione tempi ricerca parcheggio			■	■		
1.2.3	Maggior fruibilità pedonale						
2.1.1	La riduzione dei punti di conflitto				■		
2.1.2	Riduzione incidenti						
2.1.3	Miglioramento della sicurezza complessiva						
3.1.1	Riduzione delle emissioni dei veicoli	■	■				
3.2.1	Riduzione dell'inquinamento acustico	■	■				
4.1.1	Risparmio consumi energetici						

3. QUADRO PROGRAMMATICO E ANALISI DI COERENZA - ANALISI DEGLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE PERTINENTI CON IL P.G.T.U.

3.1 Piani e Programmi sovraordinati

Ai sensi dell'Allegato I della Direttiva europea 2001/42/CE e del corrispettivo allegato del D.lgs. 152/2006, il Rapporto Ambientale connesso alla VAS deve illustrare i contenuti, gli obiettivi principali del piano o programma e il rapporto con altri pertinenti piani o programmi.

Nel quadro programmatico sono riassunti gli elementi di maggiore significatività desumibili dai principali Piani e Programmi che hanno rilevanza per il territorio oggetto del presente Piano.

Visto l'ambito strettamente urbano, la specificità degli interventi previsti e la loro natura puntuale (con ricaduta locale), si è ritenuto corretto considerare non pertinente la pianificazione a scala vasta (es. PTR della regione F.V.G.), analizzando esclusivamente i seguenti strumenti "sovraordinati":

- Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica (PRIT);
- Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale (PRTPL);
- Piano regolatore generale comunale (PRGC) vigente e direttive per la predisposizione del nuovo Piano;
- Sistema dei vincoli.

Nelle pagine seguenti i Piani vengono brevemente illustrati estrapolando gli obiettivi di sostenibilità pertinenti con il presente PGTU: l'analisi di coerenza esterna "verticale" è fatta per ogni punto in riferimento agli obiettivi del PGTU.

Tale analisi permette di identificare eventuali contraddizioni del Piano con gli altri strumenti di pianificazione/programmazione in essere.

Nelle matrici di coerenza, gli obiettivi del Piano (a sinistra), sono incrociati con tutti gli obiettivi dei piani/programmi considerati.

I campi che rappresentano la relazione tra obiettivi sono colorati in verde se si ravvisa coerenza, rosso nel caso si evidenzi poca coerenza, nulla in caso di mancanza di relazione tra obiettivi.

Dalle letture delle tabelle si evince la sostanziale coerenza tra gli obiettivi del PGTU e quelli dei piani sovraordinati.

L'eventuale poca coerenza viene segnalata come criticità e verrà successivamente approfondita nei capitoli dedicati alla valutazione degli effetti sull'ambiente ed alla descrizione delle misure compensative posti in essere dal Piano per ridurre i possibili impatti negativi sull'ambiente.

3.1.1 Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica (PRIT)

Con deliberazione della Giunta Regionale n. 2318 dd. 24.11.2011 e con D.P.Reg 300 del 16.12.2011 è stato approvato il Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica.

Gli obiettivi generali prioritari per la pianificazione regionale in materia di infrastrutture e logistica, come indicati altresì nella delibera della Giunta regionale del 28.05.2009, n.1250, sono di seguito riportati:

- Costituire il quadro programmatorio per lo sviluppo di tutte le iniziative sul territorio regionale nel settore del trasporto delle merci e della logistica.
- Costituire una piattaforma logistica a scala sovra regionale definita da un complesso sistema di infrastrutture e servizi per lo sviluppo delle aree interne, locali e della mobilità infraregionale.
- Promuovere l'evoluzione degli scali portuali verso un modello di sistema regionale dei porti nell'ottica di una complementarietà rispettosa delle regole del mercato per aumentare l'efficienza complessiva.
- Promuovere il trasferimento del trasporto merci e di persone da gomma a ferro/acqua nel rispetto degli indirizzi dello sviluppo sostenibile, dell'intermodalità e della co-modalità.
- Perseguire la razionale utilizzazione del sistema infrastrutturale di trasporto mediante la riqualificazione della rete esistente per la decongestione del sistema viario, in particolare, dal traffico pesante.
- Perseguire lo sviluppo di una rete regionale di viabilità autostradale e stradale "funzionale e di qualità" correlata con lo "sviluppo sostenibile" e quindi in grado di assicurare, nel rispetto dell'ambiente e del territorio, oltre ad un adeguato livello di servizio per i flussi di traffico, anche l'aumento della sicurezza e la riduzione dell'incidentalità.
- Valorizzare la natura policentrica della rete insediativa regionale e le sue relazioni con le realtà territoriali contermini, anche realizzando reti sussidiarie che favoriscano l'interconnettività dei servizi economico-sociali.
- Costituire un sistema di governance condiviso per le competenze in materia di pianificazione, programmazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture di trasporto attualmente parcellizzate tra diversi soggetti.

Con la medesima deliberazione (1250/2009) la Giunta regionale ha indicato le seguenti Linee di indirizzo per la stesura del Piano:

- Rendere il Friuli Venezia Giulia un territorio competitivo che offra infrastrutture e servizi di logistica per la vasta area regionale costituita da Veneto, Carinzia, Slovenia e Croazia anche in virtù della realizzazione delle nuove infrastrutture previste dalla programmazione comunitaria delle reti TEN (Progetto prioritario n.6) e dal Corridoio Adriatico - Baltico.
- Far diventare il Friuli Venezia Giulia con le sue infrastrutture puntuali e lineari snodo degli scambi fra l'Europa centro - orientale, il Nord Europa, il Mediterraneo, ed il Far East.
- Promuovere il più forte riequilibrio dei trasporti in direzione delle modalità ferroviaria marittima e in linea con gli orientamenti comunitari in materia.
- Costituire il quadro programmatorio per lo sviluppo di tutte le iniziative della Regione e delle aziende da essa partecipate, in materia di infrastrutture di trasporto e della logistica.
- Costituire il quadro di riferimento per gli altri soggetti pubblici gestori di infrastrutture puntuali e di rete nonché per gli investimenti privati nel settore del trasporto delle merci e della logistica.

- Promuovere in generale il recupero funzionale, individuare e rimuovere le criticità nonché mettere in sicurezza il sistema infrastrutturale viario e ferroviario esistente.
- Promuovere lo sviluppo dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari come snodo intermodale anche per le merci e ricercare potenziali partner di altri aeroporti per lo sviluppo del trasporto passeggeri in una ottica di integrazione aeroportuale territoriale, incentrata sul potenziamento delle infrastrutture viarie e ferroviarie.
- Valorizzare il ruolo della Regione quale soggetto che programma lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto e di logistica con la finalità di attrarre investitori anche con la formula della finanza di progetto e garantendo le necessarie autorizzazioni per la realizzazione delle infrastrutture programmate.
- Coordinare i nodi logistici e portuali regionali anche attraverso l'integrazione e l'implementazione di sistemi telematici avanzati, tesi alla creazione di un sistema che fornisca servizi di qualità agli operatori e la cui attività sia a supporto di tutto il tessuto produttivo della Regione.
- Promuovere una cultura del marketing regionale integrato nel campo della logistica e dei trasporti adeguato alla necessità dello "stare in rete" anche promuovendo la formazione specialistica di nuove professionalità.
- Incrementare lo sviluppo del patrimonio infrastrutturale regionale esistente attraverso innovative operazioni finanziarie volte a porre le aziende del settore della logistica, partecipate dalla Regione e che operano nel Friuli Venezia Giulia, nelle condizioni di acquisire partecipazioni azionarie in terminali di interesse regionale che si trovino nel territorio nazionale o estero.
- Svolgere un ruolo di riequilibrio infrastrutturale del territorio sia a livello regionale che a livello sub-regionale in un ottica di coesione sociale per tenere conto delle esigenze locali di carattere economico.
- Promuovere un sistema di governance che consideri la rete stradale di primo livello.
- Potenziare la rete autostradale e migliorare la sua funzionalità.
- Superare il gap infrastrutturale per le aree sub regionali di forte valenza produttiva per il sistema economico della Regione attraverso la dotazione di infrastrutture viarie per il collegamento ai principali archi di viabilità da/verso aree metropolitane e altre regioni.
- Migliorare la funzionalità del sistema viario regionale completando e integrando gli assi fondamentali al fine anche di riequilibrare le diverse realtà territoriali.
- Costituire una rete stradale di primo livello in grado di favorire una razionale distribuzione dei flussi di traffico sul territorio regionale in coerenza con le previsioni degli strumenti urbanistici.
- Riclassificare il sistema stradale nell'ottica dei trasferimenti conseguenti dall'attuazione del decreto legislativi 111/2004 (rete nazionale/rete regionale/rete provinciale).
- Organizzare il monitoraggio del sistema viario regionale stradale e autostradale e lo sviluppo dei programmi di intervento attraverso un centro di regia unico.

Nella tabella di seguito si riepilogano gli obiettivi generali e specifici del suddetto Piano.

PIANO REGIONALE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO, DELLA MOBILITÀ DELLE MERCI E DELLA LOGISTICA			
OBIETTIVI GENERALI		**OBIETTIVI SPECIFICI**	
I	Perseguire la razionale utilizzazione del sistema infrastrutturale di trasporto mediante la riqualificazione della rete esistente per la decongestione del sistema viario, in particolare, dal traffico pesante.	I.I	Rendere il Friuli Venezia Giulia un territorio competitivo che offra infrastrutture per la vasta area regionale costituita da Veneto, Carinzia, Slovenia e Croazia anche in virtù della realizzazione delle nuove infrastrutture previste dalla programmazione comunitaria delle reti TEN (Progetto prioritario n. 6) e dal Corridoio Adriatico - Baltico.

		1.2	Far diventare il Friuli Venezia Giulia con le sue infrastrutture puntuali e lineari snodo degli scambi fra l'Europa centro - orientale, il Nord Europa, il Mediterraneo, ed il Far East.
		1.3	Promuovere il riequilibrio dei trasporti in direzione delle modalità ferroviaria e marittima in linea con gli orientamenti comunitari in materia, nell'ottica della progressiva diminuzione del trasporto su gomma.
		1.4	Costituire il quadro di riferimento per gli altri soggetti pubblici gestori di infrastrutture puntuali e di rete nonchè per gli investimenti privati nel settore del trasporto delle merci.
2	Perseguire lo sviluppo di una rete regionale di viabilità autostradale e stradale "funzionale e di qualità" correlata con lo "sviluppo sostenibile" e quindi in grado di assicurare, nel rispetto dell'ambiente e del territorio, oltre ad un adeguato livello di servizio per i flussi di traffico, anche l'aumento della sicurezza e la riduzione dell'incidentalità.	2.1	Potenziare la rete autostradale e migliorare la sua funzionalità.
		2.2	Migliorare la funzionalità del sistema stradale regionale completando e integrando gli assi fondamentali al fine anche di riequilibrare le diverse realtà territoriali.
		2.3	Costituire una rete stradale di primo livello in grado di favorire una razionale distribuzione dei flussi di traffico sul territorio regionale in coerenza con le previsioni degli strumenti urbanistici.
		2.4	Promuovere in generale il recupero funzionale, individuare e rimuovere le criticità nonchè mettere in sicurezza il sistema infrastrutturale viario esistente.
3	Valorizzare la natura policentrica della rete insediativa regionale e le sue relazioni con le realtà territoriali contermini, anche realizzando reti sussidiarie che favoriscano l'interconnettività dei servizi economico -sociali	3.1	Svolgere un ruolo di riequilibrio infrastrutturale del territorio sia a livello regionale che a livello sub-regionale in un ottica di coesione sociale per tenere conto delle esigenze locali di carattere economico.
		3.2	Superare il gap infrastrutturale per le aree sub regionali di forte valenza produttiva per il sistema economico della Regione attraverso la dotazione di infrastrutture viarie per il collegamento ai principali archi di viabilità da/verso aree metropolitane e altre regioni.
4	Costituire un sistema di governance condiviso per le competenze in materia di pianificazione, programmazione, realizzazione e gestione delle infrastrutture di trasporto attualmente parcellizzate tra diversi soggetti.	4.1	Riclassificare il sistema stradale nell'ottica dei trasferimenti conseguenti dall'attuazione del decreto legislativi 111/2004 (rete nazionale /rete regionale/ rete provinciale).
		4.2	Costituire il quadro programmatorio per lo sviluppo di tutte le iniziative della Regione e delle aziende da essa partecipate, in materia di infrastrutture di trasporto.
		4.3	Organizzare il monitoraggio del sistema viario regionale stradale e autostradale e lo sviluppo dei programmi di intervento con un centro di regia unico.
		4.4	Promuovere un sistema di governance che consideri la rete stradale di primo livello.
5	Costituire il quadro programmatorio per lo sviluppo di tutte le iniziative sul territorio regionale nel settore del trasporto delle merci e della logistica.	5.1	Costituire il quadro di riferimento per gli altri soggetti pubblici gestori di infrastrutture puntuali e di rete nonché per gli investimenti privati nel settore del trasporto delle merci e della logistica.
		5.2	Costituire il quadro programmatorio per lo sviluppo di tutte le iniziative della Regione e delle aziende da essa partecipate, in materia di trasporto delle merci e della logistica.

		5.3	Incrementare lo sviluppo del patrimonio infrastrutturale regionale esistente attraverso innovative operazioni finanziarie volte a porre le aziende del settore della logistica, partecipate dalla Regione e che operino nel Friuli Venezia Giulia nelle condizioni di acquisire partecipazioni azionarie in terminali di interesse regionale che si trovino nel territorio nazionale o estero.
6	Costituire una piattaforma logistica a scala sovra regionale definita da un complesso sistema di infrastrutture e servizi per lo sviluppo delle aree interne, locali e della mobilità infra regionale e promuovere l'evoluzione degli scali portuali verso un modello di sistema regionale dei porti nell'ottica di una complementarietà rispettosa delle regole del mercato per aumentare l'efficienza complessiva.	6.1	Valorizzare il ruolo della Regione quale soggetto che programma lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto e di logistica con la finalità di attrarre investitori anche con la formula della finanza di progetto e garantendo le necessarie autorizzazioni per la realizzazione delle infrastrutture programmate.
		6.2	Rendere il Friuli Venezia Giulia un territorio competitivo che offra infrastrutture e servizi di logistica per la vasta area regionale costituita da Veneto, Carinzia, Slovenia e Croazia anche in virtù della realizzazione delle nuove infrastrutture previste dalla programmazione comunitaria delle reti TEN (Progetto prioritario n. 6) e dal Corridoio Adriatico - Baltico.
		6.3	Promuovere in generale il recupero funzionale, individuare e rimuovere le criticità nonché mettere in sicurezza il sistema infrastrutturale ferroviario esistente.
		6.4	Far diventare il Friuli Venezia Giulia e le sue infrastrutture portuali ed interportuali lo snodo degli scambi fra l'Europa Centro - orientale, il Nord Europa, il Mediterraneo ed il Far East coordinando i nodi logistici e portuali regionali anche attraverso l'integrazione e l'implementazione di sistemi telematici avanzati, tesi alla creazione di un sistema che fornisca servizi di qualità agli operatori e la cui attività sia a supporto di tutto il tessuto produttivo della Regione.
		6.5	Promuovere lo sviluppo dell'Aeroporto di Ronchi dei Legionari come snodo intermodale anche per le merci e ricercare potenziali partner di altri aeroporti per lo sviluppo del trasporto passeggeri in un'ottica di integrazione aeroportuale territoriale, incentrata sul potenziamento delle infrastrutture viarie e ferroviarie.
		6.6	Promuovere la cultura del marketing regionale integrato nel campo della logistica e dei trasporti adeguato alla necessità dello "stare in rete" anche promuovendo la formazione specialistica di nuove professionalità.
7	Promuovere il trasferimento del trasporto merci e di persone da gomma a ferro/acqua nel rispetto degli indirizzi dello sviluppo sostenibile, dell'intermodalità e della co-modalità	7.1	Promuovere il più forte riequilibrio dei trasporti in direzione delle modalità ferroviaria e marittima in linea con gli orientamenti comunitari in materia.

Nella tabella che segue si riporta la verifica di coerenza esterna orizzontale.

LEGENDA: Incoerente Coerente Indifferente

VERIFICA DI COERENZA				OBIETTIVI DEL PIANO REGIONALE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO																						
OBIETTIVI SPECIFICI P.G.T.U.				1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	2.4	3.1	3.2	4.1	4.2	4.3	4.4	5.1	5.2	5.3	6.1	6.2	6.3	6.4	6.5	6.6	7.1
1.1	Aumento velocità	1.1.1	Soddisfazione domanda																								
		1.1.2	Riduzione tempi spostamento																								
		1.1.3	Riduzione disagi																								
		1.1.4	Incremento utilizzo TPL e/o dei mezzi di mobilità alternativi																								
		1.1.5	Qualificazione della connessione tra il centro storico e la periferia																								
1.2	Razionalizzazione del sistema di sosta e parcheggio in centro ed in relazione alla distanza dal centro	1.2.1	Decongestione traffico																								
		1.2.2	Riduzione tempi ricerca parcheggio																								
		1.2.3	Maggior fruibilità pedonale																								
2.1	Riduzione degli incidenti stradali	2.1.1	La riduzione dei punti di conflitto																								
		2.1.2	Riduzione incidenti																								
		2.1.3	Miglioramento della sicurezza complessiva																								
3.1	Riduzione inquinamento atmosferico	3.1.1	Riduzione delle emissioni dei veicoli																								
3.2	Riduzione inquinamento acustico	3.2.1	Riduzione dell'inquinamento acustico																								
4.1	Riduzione tempi di viaggio	4.1.1	Risparmio consumi energetici																								

3.1.2 Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale (PRTPL)

Considerato il D.Lgs. 1 aprile 2004, n.111 recante le "Norme di attuazione dello statuto speciale della Regione Friuli Venezia Giulia concernenti il trasferimento di funzioni in materia di viabilità e trasporti" e ai sensi degli artt. 13 e 14 della legge regionale 20 agosto 2007, n. 23 "Attuazione del decreto legislativo 111/2004 in materia di trasporto pubblico regionale e locale, trasporto merci, motorizzazione, circolazione su strada e viabilità", si è resa necessaria la predisposizione di un nuovo Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale (PRTPL).

Essendo attualmente in corso l'iter di formazione e approvazione del suddetto Piano (adottato in via preliminare con delibera di Giunta Regionale n. 2611 dd. 29.12.2011), si ritiene opportuno effettuare la verifica di coerenza tra gli obiettivi del nuovo PGTU e quelli individuati nell'allegato 1 del nuovo Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale.

Gli obiettivi del succitato PRTPL sono definiti ai sensi dell'art. 4 della L.R. 23/2007 e vengono riassunti nella tabella sotto riportata:

PIANO REGIONALE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE			
OBIETTIVI GENERALI		**OBIETTIVI SPECIFICI**	
1	Garantire il diritto fondamentale dei cittadini alla mobilità assicurando un sistema integrato che realizzi il collegamento ottimale di tutte le parti del territorio, anche attraverso l'abbattimento delle barriere architettoniche;	1.1	Definizione della rete del trasporto pubblico al fine di assicurare la massima mobilità sostenibile delle persone nel quadro di una integrazione a specializzazione funzionale dei vari modi di trasporto, all'interno del quale vengono definiti i diversi ruoli da attribuire ai servizi ferroviari, a quelli automobilistici, a quelli tranviari e a quelli marittimi.
		1.2	Definire i livelli di servizi di trasporto pubblico e provvedere alla loro classificazione.
		1.3	Garantire e promuovere la mobilità delle persone diversamente abili attraverso l'articolazione di specifici servizi e interventi per l'eliminazione delle barriere architettoniche.
		1.4	Individuare le forme organizzative più idonee a garantire l'integrazione modale del trasporto di persone.
2	Attuare l'integrazione modale e, in particolare, l'integrazione del trasporto ferroviario, automobilistico e marittimo attraverso la creazione di nodi di interscambio, l'integrazione degli orari e la realizzazione di un sistema tariffario integrato strutturato sulla base di tecnologie innovative;	2.1	Individuare la localizzazione delle infrastrutture al servizio del trasporto pubblico di interesse regionale in coerenza con la pianificazione territoriale regionale, nonché dettare i criteri qualitativi e quantitativi per la realizzazione delle infrastrutture al di sotto della soglia di interesse regionale al servizio del trasporto pubblico.

		2.2	Definire i parametri di qualità e quantità dei servizi ed il relativo sistema di valutazione.
3	Concorrere alla salvaguardia ambientale e al contenimento dei consumi energetici attraverso l'incentivazione del trasporto pubblico e l'utilizzo di mezzi di trasporto a basso impatto ambientale e alimentati con combustibili alternativi;	3.1	Individuare soluzioni, anche a titolo sperimentale e in particolare per le aree urbane, finalizzate a ridurre i consumi energetici e l'inquinamento ambientale rendendole economicamente e tecnicamente compatibili.
4	Promuovere un equilibrato sviluppo economico e sociale del territorio garantendo standard minimi di mobilità sia nelle città che nelle zone a domanda debole;	4.1	Individuare le aree interessate allo sviluppo della rete dei servizi flessibili e gli eventuali correlati parametri di esercizio qualitativi e quantitativi.
		4.2	Garantire un'equa distribuzione dei servizi sulle diverse aree del territorio finalizzata a realizzare la piena integrazione della comunità regionale.
5	Perseguire la razionalizzazione e l'efficacia della spesa;	5.1	Stimare il costo di esercizio del servizio con l'obiettivo di raggiungere l'equilibrio finanziario, coperto per almeno il 35% dai ricavi derivanti dalle tariffe.
		5.2	Stimare il fabbisogno finanziario all'attuazione del PRTPL e individuare i criteri di intervento finanziario della Regione, sia in riferimento alle spese di gestione che a quelle di investimento, tenendo conto delle caratteristiche dei servizi e del territorio.

Nella tabella che segue si riporta la verifica di coerenza esterna orizzontale.

LEGENDA: Incoerente Coerente Indifferente

VERIFICA DI COERENZA				OBIETTIVI SPECIFICI PRTPL										
OBIETTIVI SPECIFICI P.G.T.U.				1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	3.1	4.1	4.2	5.1	5.2
1.1	Aumento velocità	1.1.1	Soddisfazione domanda											
		1.1.2	Riduzione tempi spostamento											
		1.1.3	Riduzione disagi											
		1.1.4	Incremento utilizzo TPL e/o dei mezzi di mobilità alternativi											
		1.1.5	Qualificazione della connessione tra il centro storico e la periferia											
1.2	Razionalizzazione del sistema di sosta e parcheggio in centro ed in relazione alla distanza dal centro	1.2.1	Decongestione traffico											
		1.2.2	Riduzione tempi ricerca parcheggio											
		1.2.3	Maggior fruibilità pedonale											
2.1	Riduzione degli incidenti stradali	2.1.1	La riduzione dei punti di conflitto											
		2.1.2	Riduzione incidenti											
		2.1.3	Miglioramento della sicurezza complessiva											
3.1	Riduzione inquinamento atmosferico	3.1.1	Riduzione delle emissioni dei veicoli											
3.2	Riduzione inquinamento acustico	3.2.1	Riduzione dell'inquinamento acustico											
4.1	Riduzione tempi di viaggio	4.1.1	Risparmio consumi energetici											

Per completezza di trattazione si evidenzia che gli obiettivi del nuovo PGTU sono coerenti anche con quelli del Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale del 1999.

3.1.3 Il P.R.G.C. del Comune di Trieste

Il comune di Trieste è dotato di PRGC adeguato al Piano Urbanistico regionale, approvato con D.P.G.R. 0300/Pres. dd. 23.09.1997 entrato in vigore il 09.10.1997, costituito dalla Variante n. 66 e dalle successive modifiche ed integrazioni alla variante stessa.

Con deliberazione consiliare n. 42 dd. 20.07.2011 il Consiglio Comunale ha deciso di elaborare una nuova Variante Generale al Piano regolatore partendo da presupposti nuovi e diversi rispetto alla Variante Generale n. 118, adottata nel 2009 e il cui percorso si è chiuso con delibera consiliare nel 2011.

Successivamente con Delibera Consiliare n. 70 dd. 22.11.2011 sono state approvate le direttive per la predisposizione del nuovo Piano Regolatore che di seguito si riportano integralmente.

Un nuovo Piano Regolatore

A distanza di quasi 15 anni è divenuto ora improcrastinabile dotarsi di un nuovo strumento urbanistico generale per svariate motivazioni. Alcune discendono direttamente da dettati normativi. La decadenza dei vincoli espropriativi e di quelli procedimentali rendono indispensabile svolgere un attento esame, nel primo caso del fabbisogno di servizi e infrastrutture pubbliche allo scopo di verificare le reali necessità di reiterare vincoli attualmente previsti o contemplarne di nuovi; nel secondo caso vanno presi in esame gli ambiti per i quali alla previsione generale non abbia fatto seguito la formazione di un piano attuativo.

Altre motivazioni risiedono nel processo di attuazione della Variante n. 66, in particolare là dove la sua attuazione ha messo in luce limiti e criticità, che sono divenuti via via più stringenti soprattutto alla luce di una sempre più diffusa attenzione e sensibilità ai temi che il territorio poneva e alla necessità di gestire un tessuto edilizio che negli anni si è andato frammentando in maniera confusa. Una delle criticità emerse in fase di attuazione del piano attiene alla realizzazione degli interventi edilizi ed in particolare ai temi delle distanze così come delineati dalla recente giurisprudenza, il che determina, come necessaria conseguenza, la revisione della disciplina delle distanze al fine di assicurare, mediante prescrizioni urbanistiche, l'ordinato assetto e sviluppo del territorio e l'adozione di apposite misure di salvaguardia.

Nell'arco di tempo trascorso dall'entrata in vigore della Variante n. 66 sono andati altresì modificandosi una serie importante di fattori "al contorno", che hanno mutato lo scenario geopolitico ed economico con cui un Piano Regolatore deve confrontarsi, dalla caduta delle barriere doganali ad est, sui confini del territorio comunale, alla necessità di definire un nuovo ruolo e nuove strategie di sviluppo e competitività per il Comune di Trieste in riferimento a un quadro territoriale sempre più ampio e complesso.

Finalità

Con la rielaborazione del Piano l'Amministrazione Comunale si è data quale obiettivo strategico la progettazione di una Variante Generale al Piano Regolatore, riconoscendo a tale strumento il ruolo di sintesi delle strategie di riqualificazione, valorizzazione e rinnovamento del territorio e della città improntate a obiettivi di sviluppo sostenibile, tutela e salvaguardia delle risorse presenti.

Le finalità di tale strumento sono:

- *Rappresentare una visione complessiva per la città di domani, proiettata su un arco temporale di 15/20 anni con un progetto di insieme improntato ai principi della qualità urbana, della qualità del territorio e della sostenibilità dello sviluppo;*
- *Governare in maniera equa e corretta il rapporto tra interessi pubblici o collettivi della comunità e quelli particolari dei singoli cittadini, operatori e portatori di interessi.*
- *Rideterminare la capacità insediativa del PRGC e ridefinire gli strumenti di calcolo della medesima, con riferimento ai criteri di cui al DPGR n. 0126/Pres. del 20 aprile 1995, alla luce di corrette proiezioni dell'andamento demografico, rivedendo in particolare il dimensionamento della Variante 66 pari a 270.000 residenti.*

Affinché il Piano possa dare risposte concrete a carenze, opportunità, bisogni emergenti "dai territori contemporanei" si ravvisa la necessità che esso prefiguri sia un quadro di obiettivi e relazioni strategici e strutturali, sia un insieme di interventi fattibili nell'arco temporale di 15/20 anni.

Diversi sono perciò i compiti e i ruoli cui il Piano è chiamato a dare traduzione:

- *delineare un quadro di prospettive e orientamenti per uno sviluppo sostenibile del territorio;*
- *individuare i progetti strategici prioritari per la riqualificazione della città e del territorio comunale nel loro complesso;*
- *individuare i progetti di opere pubbliche e non (quali infrastrutture, spazi aperti e verdi pubblici, attrezzature e servizi, edilizia pubblica e sociale), specificamente orientati alla riqualificazione spaziale e alla rigenerazione sociale dei rioni e delle parti di cui si compone il territorio urbano.*

Obiettivi del Piano

Nel comune di Trieste, forme e sistemi territoriali tra loro molto diversi convivono e si integrano a disegnare peculiarità e caratteristiche di un territorio variegato e ricco di risorse. A ciò si aggiungono valori peculiari della storia e dell'attualità di Trieste, dal rapporto con il mare alla ricchezza degli insediamenti scientifici, dalla presenza della comunità slovena ad una più ampia multiculturalità: tutti temi che necessariamente vanno tenuti in considerazione nelle strategie per il territorio. Il nuovo Piano Regolatore dovrà coglierne criticità e potenzialità e da queste partire per definire linee di trasformazione e sviluppo secondo gli obiettivi che seguono.

<u>Perseguire lo sviluppo sostenibile</u>

Il nuovo Piano inizia il proprio iter di formazione nel vivo di una crisi economica, di livello nazionale e internazionale, di cui non si intravedono ancora gli sbocchi ma che produce forti ripercussioni su un tessuto economico locale già in svariati campi fortemente provato. Appare quindi complesso ma quanto mai importante focalizzare un'attenzione particolare all'obiettivo di perseguire lo sviluppo equilibrato di attività e insediamenti economici già presenti e di nuovo impianto.

Il nuovo Piano dovrà favorire, nel rispetto delle norme sovraordinate, l'insediamento di attività economiche e produttive, caratterizzate da un basso impatto ambientale, anche mediante strumenti prescrittivi.

Le scelte fondamentali avranno come riferimento la vocazione naturale di questa area ad una economia caratterizzata da flussi e relazioni, di idee, di persone, di merci. Dall'economia del mare ai servizi avanzati, dal turismo di qualità al sistema della conoscenza: le potenzialità di Trieste richiedono scelte strategiche di qualità per l'utilizzo ottimale della risorsa territorio, delle infrastrutture, del patrimonio.

In sinergia e in sintonia con altri strumenti di indagine e di gestione territoriale ed in collaborazione con gli altri enti che sul territorio svolgono una specifica attività di indirizzo economico – dalla Provincia di Trieste all'Autorità Portuale, dall'EZIT all'Area di Ricerca, alla Camera di Commercio, all'Università, ecc. - andranno valutate e definite le strategie per dare corpo a forme innovative di sviluppo e competitività nei settori dell'economia, siano essi industriali, portuali, del commercio, del turismo, dell'agricoltura o del terziario.

La definizione di nuovi ruoli, prospettive, soluzioni localizzative e spaziali dovrà emergere da un confronto con le realtà territoriali contermini, in un'area vasta che comprende sia i territori nazionali che quelli della confinante Slovenia, con le quali verificare osmosi o interferenze.

Per quanto riguarda il settore primario il piano valuterà le forme più adeguate a supportare l'agricoltura tradizionale non intensiva, atte a favorire la produzione di qualità, a sostenere la zootecnia e il pascolo, valutando il possibile recupero e reintroduzione di infrastrutture e reti di supporto alle attività agricole, favorendo un uso anche turistico e ricettivo degli insediamenti agricoli.

Particolare attenzione andrà posta, inoltre, al grande patrimonio di aree, fabbricati e infrastrutture, presenti in Zona Industriale, preservando le realtà produttive esistenti nella loro integrità territoriale, favorendo la possibilità di ampliamento nelle aree di pertinenza funzionali allo sviluppo delle imprese, delineando, compatibilmente con le problematiche legate al sito inquinato, i temi della riqualificazione del patrimonio dismesso, quello della trasformazione e dell'insediamento di attività di settori economici diversi da quelli originari ma anche quello del rapporto con gli insediamenti umani circostanti. In accordo con altri strumenti di settore, andrà verificata e individuata la localizzazione di siti idonei allo smaltimento di inerti.

Il Piano si pone anche l'obiettivo di valutare e quindi individuare aree e fabbricati dismessi per insediamenti produttivi, di servizi e del terziario avanzato integrati nel tessuto urbanizzato o localizzati sull'altopiano carsico, ove compatibili con il contesto. Dovranno, inoltre, essere valutate tutte le alternative che possono portare a scelte coerenti con un'idea strategica di sviluppo, assetto spaziale e funzionale del territorio per aree particolarmente significative quali, ad esempio, il Comprensorio fieristico, Campo Marzio, le caserme dimesse, da attuare con piani di iniziativa pubblica. Per quanto riguarda Porto Vecchio, la variante potrà confermare o aggiornare le previsioni attuali, alla luce di quanto emergerà nello svolgimento del presente obiettivo, ai fini di un recupero e di una valorizzazione complessiva dell'area.

Il Piano persegue l'obiettivo di integrare gli insediamenti produttivi e le infrastrutture di trasporto in un contesto ambientale sicuro e sostenibile. Sarà perciò esclusa, sull'intero territorio comunale, la localizzazione di nuovi impianti industriali a rischio di incidente rilevante (di cui al Decreto Lgs. 334/99, cosiddetto "Legge Seveso") e sarà promossa altresì la verifica della compatibilità urbanistica degli impianti a rischio di incidente rilevante esistenti, anche ai fini dell'applicazione del Decreto Interministeriale 9 maggio 2001 ("requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante").

Sarà altresì esclusa la costruzione sul territorio comunale di infrastrutture di trasporto, come le linee ferroviarie AV/AC, qualora comportino impatti non sostenibili sull'ecosistema carsico e sui fenomeni carsici ipogei ed epigei.

<u>Contenere il consumo di suolo</u>

La qualità di un territorio passa anche attraverso l'attenzione ai modi del suo utilizzo. A fronte di un costante calo demografico che si protrae ormai da alcuni decenni, l'edificazione a destinazione residenziale ha continuato ad espandersi e ad interessare e trasformare aree verdi e agricole. La Variante n. 66 "giustifica" tale scelta come la necessaria risposta ad una richiesta di mobilità interna al territorio frutto di un nuovo modello insediativo, ma anche di un bisogno espresso di qualità dell'abitare al quale la città non è stata più in grado di fornire risposte.

La discrasia crescente tra decrescita della popolazione e continua espansione del costruito va ora risolta incidendo su tutti quei fattori che nella Variante n. 66 giustificavano l'espansione. Pur assumendo l'obiettivo di invertire la tendenza alla decrescita, la nuova variante avrà il compito di modificare la domanda abitativa fino ad ora espressa su tipologie insediative che producono un consumo crescente di suolo, rendendo più qualitativo e competitivo l'abitare in città.

Fotografare e descrivere lo stato della risorsa territorio sarà uno dei passaggi chiave del nuovo Piano. Particolare attenzione andrà posta alla presenza e alle caratteristiche delle aree libere (sia quelle di proprietà pubblica che privata), ai beni e alle aree di valenza paesaggistica e ambientale (con riferimento alle norme di tutela, ma anche alla qualità e fruibilità di tali beni e aree), alle condizioni di rischio (geologico, idrico...).

L'obiettivo di contenere il consumo di suolo limitando l'urbanizzazione di nuove aree prenderà corpo da un attento esame dell'utilizzo che attualmente viene fatto dello spazio urbano e dal reale grado di infrastrutturazione delle espansioni succedutesi nel tempo. L'esame delle potenzialità insediative della città esistente e dei borghi, del patrimonio di aree dismesse o di futura dismissione, la prospettazione delle dinamiche demografiche e di mobilità della popolazione, assieme alle dinamiche dell'economia concorreranno a definire un realistico fabbisogno abitativo ed una realistica capacità insediativa teorica, quindi a circoscrivere l'utilizzo della risorsa suolo a fini abitativi.

Parallelamente, il Piano individuerà procedure e strumenti tesi a promuovere e incentivare pratiche di recupero e di completamento dei tessuti edilizi esistenti. Nelle more della definizione progettuale del Piano, il raggiungimento dell'obiettivo sarà oggetto di correlate misure di salvaguardia dai contenuti diversi a seconda delle zone omogenee.

Recuperare e riqualificare, attraverso la promozione di iniziative pubbliche e private, aree già urbanizzate e degradate consentirà di riutilizzare ciò che è già costruito e che oggi risulta di scarsa qualità, incongruo rispetto al contesto, obsoleto e/o compromesso. Contemporaneamente costituirà l'occasione per ripensare e ridefinire il rapporto tra territorio agricolo o verde e territorio edificato. Un rapporto che fino ad ora si è modificato in modo squilibrato e a solo vantaggio di quest'ultimo, sviluppandosi nel tempo con un ampliamento costante dei margini della città, su suoli spesso non adatti per vocazione o conformazione ad ospitare l'edificazione.

<u>Recuperare, riqualificare, rifunzionalizzare l'esistente</u>

Il costruito è composto da un vasto patrimonio di edifici ed aree con gradi diversi di utilizzo e diverse tipologie di funzione. In alcuni casi, non sussistendo più né usi né funzioni, il costruito è diventato o sta per diventare contenitore vuoto. Questa complessa situazione richiede che il nuovo Piano ricorra a scale di lettura e ad approfondimenti conoscitivi diversificati in relazione alle diverse funzioni del costruito, al suo grado di utilizzo e alle caratteristiche tipologiche ed architettoniche che gli sono proprie.

Gli obiettivi del recupero e del riuso del patrimonio edilizio esistente dovranno coniugarsi a un ripensamento delle modalità di funzionamento del territorio urbano secondo l'idea di una città policentrica ed equilibrata, in cui la localizzazione di nuovi usi e attività di interesse collettivo supporti il superamento della contrapposizione di aree centrali e periferiche. In questo non fermandosi ad un mero "maquillage edilizio", bensì ripensando interventi strutturati ed integrati tra differenti attività della produzione, del terziario e della residenza. Sempre nell'ambito degli interventi di recupero, rientrerà nei compiti del nuovo Piano anche quello di individuare siti e di promuovere progetti per la realizzazione di spazi aperti a disposizione della collettività, come parchi e giardini, spazi di relazione e di coesione sociale.

Per quanto riguarda il patrimonio costruito a funzione abitativa, acquisire chiarezza attraverso analisi mirate potrà consentire di metterne in luce tutte le potenzialità affinché venga incentivato il recupero di singoli edifici ma anche dei contesti più estesi di cui essi sono parte. In questo caso il recupero potrà essere inteso come categoria ampia all'interno della quale contemplare, laddove le tipologie e gli ambiti lo consentano, la possibilità di sostituire, demolire, riqualificare e/o ricostruire ciò che verrà valutato incongruo e obsoleto. La riqualificazione non si esaurisce con il recupero e poiché obiettivo del Piano è quello di incentivare il riuso del patrimonio edilizio sottoutilizzato, andranno individuati i fattori e gli strumenti utili a rendere maggiormente appetibile il riutilizzo dell'esistente. In tale direzione è intenzione del Piano introdurre una serie di strumentazioni, anche innovative, tese a garantire la rispondenza degli interventi di trasformazione a criteri di qualità ambientale, sociale, spaziale ed edilizia.

Favorire la sostituzione degli edifici obsoleti e incoerenti con le attuali necessità abitative incentivando significativamente la riqualificazione del patrimonio esistente (con eventuale ricorso anche alla ristrutturazione edilizia con demolizione e ricostruzione) con adeguati incentivi che promuovano l'adeguamento alle norme di contenimento energetico e sicurezza.

Andrà composto il quadro dei contenitori e delle aree dismesse o di prossima dismissione ed andranno analizzate, in relazione alle diverse localizzazioni all'interno o all'esterno di contesti urbani o edificati, le più consone trasformazioni e destinazioni. Le ipotesi progettuali dovranno in primis valutare le necessità, laddove si tratti di beni di proprietà pubblica, di rispondere al fabbisogno di edilizia sociale, servizi pubblici, attrezzature di interesse collettivo e sociale, anche al fine di limitare nuovi vincoli espropriativi o la reiterazione degli esistenti.

Il concetto di riqualificazione e rifunzionalizzazione dovrà coinvolgere anche gli ambiti territoriali attualmente sedi di attività industriali e portuali, attività artigianali e commerciali, della ricerca e dell'università. Anche in questo caso andrà composto il quadro conoscitivo dei contenitori, delle aree e delle funzioni attuali, così come delle trasformazioni in corso. Cogliere le modificazioni in atto potrà consentire di individuare percorsi di crescita e di sviluppo dei settori dell'economia triestina, improntati alla ricerca di nuovi equilibri, sostenibili, tra città della produzione, città dell'abitare, città della ricerca e della conoscenza. Tali percorsi dovranno essere in grado di prefigurare un nuovo patto di sviluppo collettivo che coinvolga quanti più soggetti possibile, privati e pubblici.

<u>Promuovere la qualità dell'ambiente e del paesaggi</u>

Più della metà del territorio comunale è sottoposto alla tutela, sia in ambiti costruiti che in aree libere, della parte terza del Dlgs. 42/2004 "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio". Eppure, dall'originaria apposizione dei vincoli afferenti alla L. 1497/39 e alla L. 431/85, il territorio è andato via via modificandosi, intaccando quelle peculiari situazioni ambientali e paesaggistiche che avevano reso indispensabili i provvedimenti di tutela. Né è mai stato redatto quel piano paesaggistico regionale (la cui predisposizione è prevista dai vari

disposti normativi succedutisi nel tempo fin dagli anni '80) la cui funzione è anche quella di dare contenuto alle declaratorie di vincolo e di fornire criteri per l'azione di salvaguardia ambientale e paesaggistica.

La perdurante mancanza di un piano paesaggistico impone che la variante generale operi un'indagine conoscitiva mirata alla ricognizione delle diversità e peculiarità del paesaggio (sia esso urbano, di centro storico o di periferia, extraurbano a più forte componente naturalistica), al fine di stabilire criteri certi per un'adeguata disciplina urbanistica che si ponga in sintonia con i valori paesaggistici e dell'ambiente, perseguendo la loro tutela.

La ricognizione non dovrà interessare esclusivamente le aree, seppure estese, sottoposte a vincolo. Essa dovrà fare emergere un quadro di valori paesaggistici attualizzato, quindi scevro da perimetri ormai poco significativi. Tale quadro costituirà un riferimento utile a meglio definire la compatibilità delle trasformazioni con la conservazione e la valorizzazione delle risorse paesaggistiche, al fine di individuare le misure necessarie al corretto inserimento nel contesto paesaggistico degli interventi di trasformazione.

Nelle more della definizione progettuale del Piano, il raggiungimento dell'obiettivo sarà oggetto di correlate misure di salvaguardia.

I siti di importanza comunitaria, le zone di protezione speciale, le zone di tutela ambientale, le aree boscate completeranno la definizione del sistema ambientale e paesaggistico. Di tale sistema farà parte anche il territorio agricolo, sia quello attualmente produttivo sia quello che potrà essere recuperato a tale scopo, favorendo in questo modo forme di tutela attiva orientate al recupero e al mantenimento di alcune peculiarità paesaggistiche, alla conservazione del patrimonio rurale, alla conservazione della complessità biologica e della biodiversità.

La qualità dell'ambiente e del paesaggio si costruirà anche attraverso la composizione e la messa a sistema degli spazi verdi esistenti e potenziali interni ed esterni alle aree urbane. A tal fine andranno individuati ruolo e vocazione degli spazi aperti verdi ed indicata la funzione loro assegnata. Potranno essere previste forme di gestione o autogestione da parte delle comunità locali per le aree verdi pubbliche, o individuate attività di promozione naturalistica, ludica, ricreativa, turistico ricettiva a basso impatto ambientale.

La definizione del sistema ambientale e di paesaggio si estenderà fino ai margini e all'interno delle città della produzione, della ricerca e della conoscenza, nell'intento di individuare misure e criteri per una loro corretta contestualizzazione e per la riduzione dei loro impatti sul territorio.

Dal momento che una città sostenibile si pone il problema di organizzare reti e sistemi ecologici e ambientali per quanto possibile continui nel proprio tessuto urbano, la dotazione di aree verdi aperte all'uso collettivo dovrà costituire parte integrante delle disposizioni fornite dal Piano per la trasformazione delle aree strategiche da esso individuate. Tali aree dovranno corrispondere a un disegno generale definito dal Piano stesso.

<u>Incentivare una mobilità sostenibile</u>

Il prevalere della mobilità privata su gomma, rispetto al trasporto pubblico e alla mobilità ciclopedonale, sempre comporta crescenti flussi veicolari nelle arterie stradali, difficoltà di accesso veicolare al centro storico, carenze infrastrutturali relative alla sosta, minore fluidità all'interno del sistema urbano. La rete degli itinerari ciclabili ancora stenta a proporsi come una valida alternativa alla mobilità motorizzata a causa del suo scarso sviluppo e sicurezza.

L'obiettivo di promuovere nuove forme di mobilità sostenibile, in particolare finalizzate a pedoni, ciclisti, utenza debole e trasporto pubblico, in un arco temporale di 15-20 anni chiama in causa la necessità di delineare una strategia complessiva che ponga in primo piano la sostenibilità del sistema infrastrutturale e della mobilità stessa, limitando le condizioni che impongono l'utilizzo dell'autovettura privata.

Le disposizioni del Piano dovranno basarsi su una verifica generale del sistema della rete stradale, in particolare rispetto alla sua coerenza funzionale, con approfondimenti sui bisogni di eventuali completamenti, sia della rete urbana che sovracomunale. In linea con gli altri aspetti del Piano, risulta necessario da un lato massimizzare l'utilizzo delle infrastrutture stradali esistenti, anche al fine di limitare il consumo del suolo e l'introduzione di nuovi o reiterati vincoli di esproprio, dall'altro valutare attentamente l'introduzione di nuove infrastrutture (o l'ampliamento di quelle esistenti) dove vengano individuati collegamenti mancanti o insufficienti. Andrà inoltre valutata la possibilità di riorganizzare il sistema della mobilità attraverso una idonea integrazione della rete stradale con il trasporto ferroviario e quello via mare.

Il Piano dovrà altresì prefigurare un disegno orientato a integrare la rete ciclopedonale secondo criteri di connessione e capillarità che ne migliorino sicurezza e competitività rispetto alla mobilità motorizzata, in particolare per l'accessibilità alle attrezzature e alle altre polarità urbane ed extraurbane.

Un'analisi attenta del fabbisogno di parcheggi, in particolare in prossimità del centro città, dei centri interni a rioni, borghi e quartieri maggiori, dei poli attrattori (ad esempio: stadio, ospedale, strutture scolastiche, servizi amministrativi, ecc.), costituirà il passaggio necessario all'individuazione di un'offerta adeguata di spazi per la sosta. Tale offerta dovrà rispondere a criteri di riduzione dei flussi di attraversamento di aree centrali e residenziali e dovrà essere definita anche tenendo conto della possibilità di rifunzionalizzare contenitori vuoti e aree dismesse.

<u>Modi, luoghi e temi del Piano</u>

Tutto il processo di formazione del Piano, così come le sue fasi di illustrazione, discussione, validazione e verifica di sostenibilità saranno accompagnate da processi di ascolto e partecipazione di cittadine e cittadini, degli operatori economici e sociali, dei soggetti pubblici e privati che a vario titolo e in varie forme concorrono attivamente allo sviluppo della città e alla gestione di spazi e attività. L'assunto è che questi momenti di confronto rappresentino strumenti tecnici e occasioni di dialogo indispensabili a una redazione del Piano coerente alle domande e ai bisogni che emergono dal territorio. A tal fine, si farà ricorso sia a forme più consolidate di confronto e partecipazione (quale Agenda 21 Locale, tavoli di lavoro congiunti tra tecnici e società civile), sia a modalità innovative di interazione e ascolto delle comunità locali (come ad esempio i Laboratori di quartiere).

Il percorso progettuale di costruzione del nuovo Piano sarà integrato con il processo di Valutazione degli effetti ambientali (VAS) di cui alla Direttiva 2001/42/CE e successivi provvedimenti nazionali e regionali (D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i. L.R. 16/2008 e s.m.i), al fine di definire lo scenario di Piano più sostenibile rispetto agli obiettivi ambientali e di sviluppo che verranno identificati come significativi per territorio comunale.

La nuova variante generale svilupperà, in analisi e progetto, gli obiettivi fin qui individuati. La lettura del territorio dovrà procedere facendo emergere le diverse parti e specificità di cui esso è composto. Parti e specificità che nel tempo si sono sedimentate, in alcuni casi mutando natura e funzione (ad esempio nei borghi, nei quartieri e nei rioni), in altri casi modificando il sistema di rapporti e pesi tra le diverse parti stesse (ad esempio tra paesaggio costruito, paesaggio agricolo, paesaggio della produzione).

Le differenti parti, le loro densità, altezze e configurazioni edilizie e insediative costituiranno altrettanti temi da approfondire e sviluppare nella progettazione del Piano e nella definizione del suo apparato normativo.

In linea generale tali parti possono riassumersi nelle seguenti principali aggregazioni:

- *la città antica e moderna: comprende il nucleo più antico e le espansioni succedutesi nell'arco del XIX secolo, che nel loro insieme formano la città "storica";*
- *la città consolidata: si è sviluppata nel corso del XX secolo in prosecuzione e sulla principale maglia urbana già tracciata con la città storica;*
- *i quartieri e i rioni: si tratta in parte della prosecuzione della città consolidata, in parte di porzioni di città sviluppatesi attorno a nuclei più antichi o inglobati nelle espansioni edilizie succedutesi a partire dagli anni '50/'60;*
- *i borghi carsici: nuclei edificati storici caratterizzati da peculiari configurazioni spaziali legate alla tradizione abitativa locale e da una spiccata relazione culturale e funzionale con il territorio circostante;*
- *la città sul mare: le aree in diretta relazione con il mare, che partendo dallo stabilimento Ausonia, passando per le "rive" cittadine e il fronte mare di Porto Vecchio, arrivano fino a Barcola e Grignano, e oltre fino a Duino-Aurisina e Muggia.*
- *la città capoluogo: comprende i grandi centri amministrativi e direzionali, i poli universitari e quelli ospedalieri; il suo bacino di riferimento è un'area geografica che si estende ai territori a nord-est, sia nazionali che extranazionali;*
- *i territori della produzione e della ricerca avanzata: le aree del porto industriale e quelle destinate alla produzione, trasformazione o commercializzazione, i poli scientifici e tecnologici, il sistema dell'innovazione;*
- *le "dita" verdi: sistema articolato del verde che si compone delle aree agricole, dei paesaggi boscati e naturali, della costiera, delle aree verdi extraurbane periurbane e urbane, fino ad arrivare alle aree verdi private, che con i loro specifici ecosistemi dal Carso penetrano nel tessuto della città;*
- *gli spazi delle infrastrutture: costituiti dal reticolo dei collegamenti viari alle varie scale gerarchiche e funzionali, delle infrastrutture della sosta, del trasporto pubblico, delle connessioni pedonali e ciclabili.*

Nuovi strumenti di piano

Coerentemente al riconoscimento delle parti di città di cui sopra, il Piano dovrà valutare la definizione di perimetri e parametri delle zone omogenee, nonché il ricorso a strumenti di indirizzo e attuativi idonei a governare i caratteri specifici e le traiettorie di sviluppo delle singole parti.

In sintonia con gli altri strumenti di lettura del territorio e di governo, all'interno dei temi e degli obiettivi qui richiamati, il piano dovrà cogliere criticità e fattori di trasformazione al fine di tradurli in possibilità concrete per lo sviluppo futuro. In tal senso, nel dare forma allo strumento urbanistico, andrà ribaltato l'approccio che vede il Piano costruito esclusivamente su una lettura della città appiattita per zone omogenee. L'esatta individuazione di zone omogenee e apparato normativo sarà conseguente alla lettura delle diverse parti che compongono Trieste, delle loro peculiarità e vocazioni alla trasformazione, e quindi all'individuazione di diversi e particolari temi, propri di ciascuna parte, attinenti alla riqualificazione e allo sviluppo.

Per specifiche aree strategiche, il Piano dovrà delineare azioni progettuali orientate dagli specifici obiettivi e strategie delineati per le varie parti riconosciute come costitutive del territorio triestino, all'interno delle

quali le aree strategiche in questione si potranno localizzare. Tali azioni dovranno essere altresì coerenti all'individuazione di sistemi spaziali e funzionali preposti a integrare gli assetti spaziali e di utilizzo di spazi costruiti e aperti, infrastrutture, attrezzature e servizi.

Costruire un quadro di azioni progettuali proiettato entro l'arco temporale del Piano – 15/20 anni – potrà consentire di fare del Piano stesso quell'utile strumento di riferimento per una programmazione delle opere pubbliche che risponda coerentemente ed efficacemente alle strategie individuate.

Le previsioni di Piano dovranno essere accompagnate da dispositivi e strumenti normativi in grado di indirizzare la qualità degli interventi e di orientare e valutare la compatibilità ambientale e paesaggistica dei futuri progetti di trasformazione.

Il nuovo studio geologico a corredo del Piano dovrà essere redatto attenendosi a quanto previsto dalla vigente normativa regionale in materia (L.R. 27/1988 e L.R. 16/2009) e dovrà indicare le criticità geologiche del territorio, ponendo particolare attenzione alle aree di influenza delle principali aste idriche perenni e temporanee, alla circolazione idrica da acque meteoriche, ai dissesti ad esse collegati e agli eventuali rimedi temporanei e definitivi. Andranno altresì identificate tutte le aree instabili, sia quelle di conoscenza storica che quelle provocate dalla nuova attività edilizia sviluppatasi negli ultimi decenni. Il Piano in questo senso proporrà valutazioni specifiche relative al tema della permeabilità dei suoli.

Il nuovo studio geologico analizzerà e valuterà le possibilità di trasformazione dei suoli anche in relazione alla morfologia del territorio. Considerata la nuova zonizzazione sismica della città la Variante deve definire le distanze e le altezze tenendo conto di tale intervenuta zonizzazione.

La stesura del Piano dovrà interagire e integrarsi a quella di altri strumenti di gestione del territorio in corso di revisione (Piano particolareggiato del centro storico, Piano urbano del traffico, Piano urbano dei parcheggi, Regolamento edilizio, ecc.), al fine di coordinare azioni e obiettivi.

Per il raggiungimento degli obiettivi, nella formulazione del Piano si intende dare importanza a strumenti urbanistici di natura contrattuale e negoziale capaci di coinvolgere operatori privati e altri soggetti istituzionali nello sviluppo. Nella definizione di processi di trasformazione e ristrutturazione urbanistica di aree definite, andrà in particolare previsto l'utilizzo di quelle metodiche, quali ad esempio la perequazione, la compensazione, la premialità (anche correlata a finalità di contenimento energetico e alla realizzazione di edilizia sociale, cofinanziata o convenzionata), utili a facilitare la realizzazione di aree e servizi pubblici e a vantaggio della qualità urbana.

Nella definizione di strumenti attuativi, il Piano potrà prevedere il ricorso a tali metodiche nell'intento di garantire una maggiore efficacia delle disposizioni contenute nel Piano stesso. Un'efficacia che si misura anche nella sostenibilità finanziaria e/o operativa a carico del privato attuatore; questi, nell'ambito della promozione dei propri interventi di riqualificazione e trasformazione della città, può essere incentivato a eseguire opere pubbliche o di rilevanza pubblica, in particolare di quelle che l'Ente comunale ha già in programma, oltre alle normali opere di urbanizzazione poste a suo carico nell'attuazione dei singoli ambiti di intervento. In tal modo, l'Ente comunale persegue la possibilità di promuovere la riqualificazione e trasformazione della città esistente senza dover sopportare esborsi per espropriare aree da destinare a servizi od opere pubbliche.

Le Salvaguardie

L'art. 63 ter della L.R. 5/2007 prevede che, in sede di adozione delle direttive per la predisposizione della variante generale al PRG, possa essere deliberata la salvaguardia per gli interventi in contrasto con le stesse, analogamente a quanto previsto in sede di adozione dello strumento urbanistico.

Tenute presenti le linee di indirizzo sopra esposte, che evidenziano l'obiettivo di contenere il consumo del suolo e promuovere la qualità dell'ambiente e del paesaggio con ciò intendendo anche le aree dove appare critico il rapporto tra costruito e spazi aperti, emerge la necessità sia di tutelare in via cautelare quelle parti del territorio comunale caratterizzate dalla presenza di importanti valori ambientali, che altrimenti potrebbero nel frattempo risultare definitivamente compromessi, sia assicurare un equilibrato sviluppo edilizio sia nelle zone della prima fascia periferica sia in quelle di periferia.

In relazione alle caratteristiche delle aree in questione, che presentano situazioni oggettivamente non comparabili, le misure di salvaguardia sono opportunamente differenziate tra le attuali zone omogenee, evitando così di disciplinare in modo uguale situazioni sostanzialmente diverse.

Per le zone A3 del centro storico le misure di salvaguardia dovranno assicurare la non compromissione dei valori storico-ambientali che lo caratterizzano mediante l'individuazione di parametri massimi di intervento in riduzione rispetto alle previsioni della Variante n. 66.

Per le zone B0b dei borghi originari di Banne Gropada, Padriciano, Sottomonte, Conconello, Via Giulia, Via Capodistria che risultano essere prive di pianificazione attuativa la salvaguardia dovrà assicurare la non compromissione dei valori paesaggistici, storico - architettonici e tipologici che li caratterizzano mediante l'individuazione di parametri massimi di intervento in riduzione rispetto alle previsioni della Variante n. 66.

Per la zona omogenea B2 della prima fascia periferica ad alta densità edilizia sarà necessario assicurare nelle more della variante la non compromissione dell'esistente equilibrio insediativo, rendendo non operativa, nell'arco temporale della salvaguardia, la possibilità di operare attraverso lo strumento attuativo che prevede consistenti aumenti volumetrici.

Per la zona omogenea B3 della prima fascia periferica a bassa densità edilizia caratterizzata fra l'altro dalla presenza di spazi liberi sarà necessario assicurare, nelle more della variante, un corretto rapporto fra le nuove costruzioni, l'edificato preesistente e gli spazi liberi mediante la ridefinizione del parametro della distanza dai confini di proprietà che dovrà essere obbligatoriamente osservato nella misura minima di cinque metri e mediante la riduzione dell'indice volumetrico fondiario nella misura del 25%.

Per le zone periferiche di completamento B4, B5, B6 sarà necessario assicurare, nelle more della variante, un corretto ed equilibrato sviluppo dell'edificato mediante la ridefinizione, in via cautelare, del parametro della distanza dai confini di proprietà, rivelatosi non adeguato rispetto al tessuto edilizio esistente e la riduzione dell'indice volumetrico fondiario. La salvaguardia non opererà per le varianti che comportino una riduzione del volume complessivo previsto nell'atto abilitativo originario.

Per le zone Bt, a vocazione residenziale turistica, le misure di salvaguardia dovranno preservare la struttura del paesaggio limitando le residue possibilità edificatorie in coerenza con l'obiettivo "Promuovere la qualità dell'ambiente e del paesaggio" senza incorrere in una situazione di permanente compressione del diritto di proprietà, incidendo sia sull'indice volumetrico territoriale che sul parametro della distanza dai confini di proprietà.

Nelle zone periferiche di espansione C2 e C3 e nelle zone Bni le misure di salvaguardia dovranno assicurare il necessario contemperamento tra l'interesse pubblico al contenimento del consumo del suolo e le aspettative dei proprietari alla trasformazione delle aree, evitando che il succedersi delle prescrizioni urbanistiche nel tempo comporti una situazione di permanente compressione del diritto di proprietà. Quindi nelle zone C2 e Bni si dovrà ridurre l'indice volumetrico fondiario, nelle C3 l'indice volumetrico territoriale ed inoltre in tutte incidere sul parametro della distanza dai confini di proprietà.

Nelle zone esterne ai centri abitati G1b, G5, H2 di Basovizza, caratterizzate dalla presenza di significativi valori ambientali, dove la vocazione edificatoria discende direttamente ed esclusivamente dalla scelta operata in sede di Piano Regolatore (Variante n. 66), le misure di salvaguardia dovranno imporre un vincolo prioritario di conservazione dello stato naturale per preservare anche l'obiettivo del contenimento del consumo del suolo.

Le misure di salvaguardia non si applicano (e sono ammesse le varianti in corso d'opera nei limiti delle variazioni essenziali di cui all'art. 40 della Legge Regionale 11.11.2009, n. 19) ai progetti approvati alla data di entrata in vigore delle Direttive per i quali non sia stata comunicata l'ultimazione dei lavori.

E' esclusa l'applicazione della misura di salvaguardia sulla distanza minima obbligatoria dai confini per realizzare un nuovo edificio in aderenza a un edificio preesistente. L'esclusione non opera qualora le costruzioni preesistenti sul confine siano box auto, pertinenze, depositi, costruzioni accessorie e/o simili. Restano esclusi dall'applicazione delle misure di salvaguardia gli interventi di edilizia residenziale pubblica promossi da ATER.

Nella tabella sottostante si riassumono gli obiettivi generali del Nuovo Piano Regolatore come da direttive e relativa descrizione.

OBIETTIVI NUOVO PRGC DA DIRETTIVE		DESCRIZIONE
1	Perseguire lo sviluppo sostenibile	Il Piano dovrà favorire l'insediamento di attività economiche e produttive, caratterizzate da un basso impatto ambientale. Particolare attenzione andrà posta, inoltre, al grande patrimonio di aree, fabbricati e infrastrutture, presenti in Zona Industriale, preservando le realtà produttive esistenti nella loro integrità territoriale, favorendo la possibilità di ampliamento nelle aree di pertinenza funzionali allo sviluppo delle imprese. Il Piano persegue l'obiettivo di integrare gli insediamenti produttivi e le infrastrutture di trasporto in un contesto ambientale sicuro e sostenibile.
2	Contenere il consumo di suolo	Il Piano è volto a contenere il consumo di suolo limitando l'urbanizzazione di nuove aree. Parallelamente, il Piano individuerà procedure e strumenti tesi a promuovere e incentivare pratiche di recupero e di completamento dei tessuti edilizi esistenti.

3	Recuperare, riqualificare, rifunzionalizzare l'esistente	Il Piano è volto al recupero e al riuso del patrimonio edilizio esistente coniugandosi a un ripensamento delle modalità di funzionamento del territorio urbano secondo l'idea di una città policentrica ed equilibrata. Nei compiti del nuovo Piano rientrerà l'individuazione dei siti e la promozione di progetti per la realizzazione di spazi aperti a disposizione della collettività, come parchi e giardini, spazi di relazione e di coesione sociale, favorendo la sostituzione degli edifici obsoleti e incoerenti con le attuali necessità abitative ed incentivando significativamente la riqualificazione del patrimonio esistente con adeguati incentivi che promuovano l'adeguamento alle norme di contenimento energetico e sicurezza. Il concetto di riqualificazione e rifunzionalizzazione dovrà coinvolgere anche gli ambiti territoriali attualmente sedi di attività industriali e portuali, attività artigianali e commerciali, della ricerca e dell'università.
4	Promuovere la qualità dell'ambiente e del paesaggio	Il Piano è volto a definire la compatibilità delle trasformazioni con la conservazione e la valorizzazione delle risorse paesaggistiche, al fine di individuare le misure necessarie al corretto inserimento nel contesto paesaggistico degli interventi di trasformazione. I SIC, le ZPS e le zone di tutela ambientale, le aree boscate completeranno la definizione del sistema ambientale e paesaggistico. Di tale sistema farà parte anche il territorio agricolo, sia quello attualmente produttivo sia quello che potrà essere recuperato a tale scopo, favorendo in questo modo forme di tutela attiva orientate al recupero e al mantenimento di alcune peculiarità paesaggistiche, alla conservazione del patrimonio rurale, alla conservazione della complessità biologica e della biodiversità. La qualità dell'ambiente e del paesaggio si costruirà anche attraverso la composizione e la messa a sistema degli spazi verdi esistenti e potenziali interni ed esterni alle aree urbane.
5	Incentivare una mobilità sostenibile	Il Piano promuove nuove forme di mobilità sostenibile, in particolare finalizzate a pedoni, ciclisti, utenza debole e trasporto pubblico, in un arco temporale di 15-20 anni, ponendo, in primo piano la sostenibilità del sistema infrastrutturale e della mobilità stessa, limitando le condizioni che impongono l'utilizzo dell'autovettura privata, nell'ottica di massimizzare da un lato l'utilizzo delle infrastrutture stradali esistenti, anche al fine di limitare il consumo del suolo e l'introduzione di nuovi o reiterati vincoli di esproprio, dall'altro valutare attentamente l'introduzione di nuove infrastrutture (o l'ampliamento di quelle esistenti) dove vengano individuati collegamenti mancanti o insufficienti. Andrà inoltre valutata la possibilità di riorganizzare il sistema della mobilità attraverso una idonea integrazione della rete stradale con il trasporto ferroviario e quello via mare. Il Piano è orientato inoltre all'integrazione della rete ciclopedonale e pone anche l'attenzione sul fabbisogno cittadino dei parcheggi anche nell'ottica del soddisfacimento della domanda mediante la possibilità di far rifunzionalizzare contenitori vuoti e aree dismesse.

Nella tabella che segue si riporta la verifica di coerenza esterna orizzontale.

LEGENDA: Incoerente Coerente Indifferente

Verifica di coerenza esterna orizzontale				OBIETTIVI NUOVO PRGC DA DIRETTIVE				
OBIETTIVI SPECIFICI P.G.T.U.				**Perseguire lo sviluppo sostenibile**	**Contenere il consumo del suolo**	**Recuperare, riqualificare rifunzionalizzare**	**Promuovere la qualità dell'ambiente e del paesaggio**	**Incentivare la mobilità sostenibile**
1.1	Aumento velocità	**1.1.1**	Soddisfazione domanda					
		1.1.2	Riduzione tempi spostamento					
		1.1.3	Riduzione disagi					
		1.1.4	Incremento utilizzo TPL e/o dei mezzi di mobilità alternativi					
		1.1.5	Qualificazione della connessione tra il centro storico e la periferia					
1.2	Razionalizzazione del sistema di sosta e parcheggio in centro ed in relazione alla distanza dal centro	**1.2.1**	Decongestione traffico					
		1.2.2	Riduzione tempi ricerca parcheggio					
		1.2.3	Maggior fruibilità pedonale					
2.1	Riduzione degli incidenti stradali	**2.1.1**	La riduzione dei punti di conflitto					
		2.1.2	Riduzione incidenti					
		2.1.3	Miglioramento della sicurezza complessiva					
3.1	Riduzione inquinamento atmosferico	**3.1.1**	Riduzione delle emissioni dei veicoli					
3.2	Riduzione inquinamento acustico	**3.2.1**	Riduzione dell'inquinamento acustico					
4.1	Riduzione tempi di viaggio	**4.1.1**	Risparmio consumi energetici					

Per completezza di trattazione si riporta di seguito la tabella contenente gli obiettivi di carattere generale per gli ambiti territoriali oggetto di pianificazione relativi alla Variante 66 del PRGC e s.m.i., i quali risultano allineati con quelli del nuovo PGTU.

AMBITO DI PIANIFICAZIONE P.R.G.C VARIANTE N. 66		DESCRIZIONE DEGLI OBIETTIVI
1	Residenza, direzionalità e commercio	Necessità di rivedere la capacità insediativa, intervenire nello sviluppo residenziale, privilegiando il recupero edilizio, rivitalizzando le zone centrali degradate in cui sono presenti alte percentuali di alloggi sfitti e abbandonati. Esigenza di garantire lo sviluppo delle attività terziarie presenti confermando i poli direzionali esistenti e quelli di prossimo avvio.
2	Servizi a scala urbana e di quartiere	Determinazione servizi necessari, riequilibrando la differenza di concentrazione degli stessi tra le aree centrali e periferiche di espansione. Adeguamento qualitativo e quantitativo delle aree per attrezzature e servizi pubblici in relazione al mutato scenario demografico del comune.
3	Grandi attrezzature di interesse regionale e provinciale	Prevedere la disponibilità di nuove aree per garantire lo sviluppo delle grandi attrezzature (università, ricerca, centro di formazione scientifica di Miramare, ecc.).
4	Infrastrutture stradali, ferroviarie e parcheggi	Perfezionamento e miglioramento dell'accessibilità alla città mediante collegamento di tutti i sistemi infrastrutturali extraurbani e urbani. Revisione della localizzazione e del dimensionamento dei centri di sosta. Miglioramento della viabilità principale e di quartiere nell'ottica di garantire una maggiore fruibilità del territorio e di completare le zone di espansione residenziali.
5	Zone industriali, artigianali, portuali, commerciali, rurali	Salvaguardia ambienti rurali. Razionalizzazione dell'uso del fronte mare per funzioni di trasferimento e scambio congiuntamente con l'Ente Porto. Valorizzazione dei comparti del settore industriale che favoriscono l'occupazione. Individuazione di aree per la grande distribuzione e per i traffici internazionali.

3.1.4 Il Sistema dei vincoli

Pur essendo fortemente urbanizzato, il territorio del Comune di Trieste presenta delle caratteristiche ambientali di alto valore che ha saputo in parte conservare. Al fine di tutelare questo patrimonio universale, con l'affermarsi a livello sociale di una cultura ambientale, si sono via via sommati diversi strumenti di tutela: dalla L. 442/1971 (definizione Parco del Carso) alla L.R. 42/96 (relativa alle aree protette regionali), passando per il sistema di tutela comunitario denominato Natura 2000 (Direttive Habitat 92/43/CEE e Uccelli 79/409/CEE). Poiché le aree di tutela si concentrano in particolare sul territorio carsico, sarebbe molto importante valutare gli impatti delle scelte di piano su questo territorio e predisporre delle campagne di monitoraggio degli effetti sull'ambiente.

In considerazione però del fatto che il PGTU è, per definizione, *un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate* il cui compito principale è in sostanza quello di individuare strategie e provvedimenti mirati alla gestione del traffico e definire tutti i provvedimenti relativi alla sosta non occupandosi degli elementi infrastrutturali e che, soprattutto, le modifiche proposte riguarderanno sostanzialmente l'interno dei "centri abitati", senza alterare il traffico delle strade esterne, si ritiene che non vi saranno impatti sulla matrice biodiversità, flora e fauna della Rete Natura 2000.

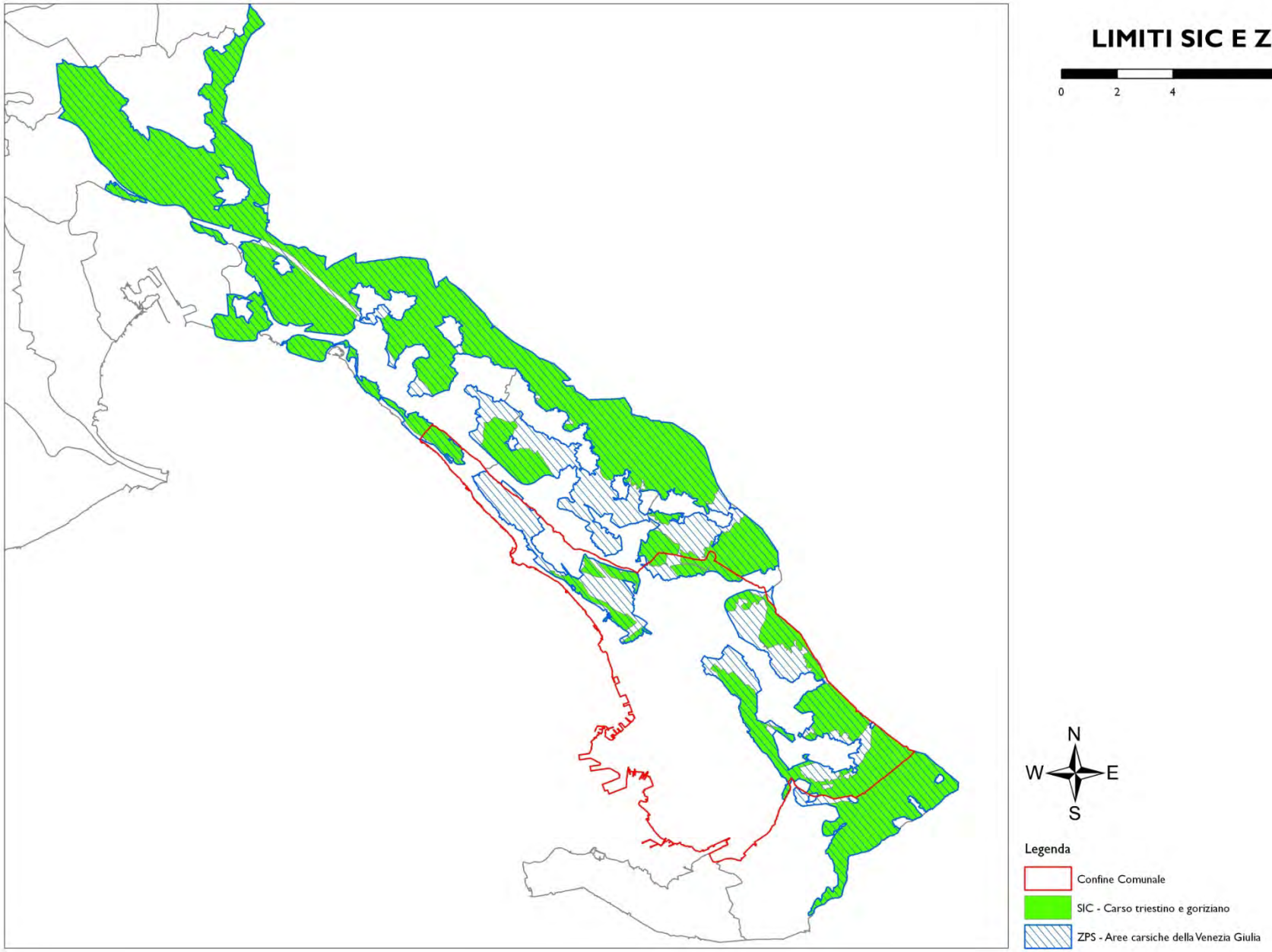
Per completezza di informazione si riportano alcuni dati sui valori naturalistici nel territorio comunale.

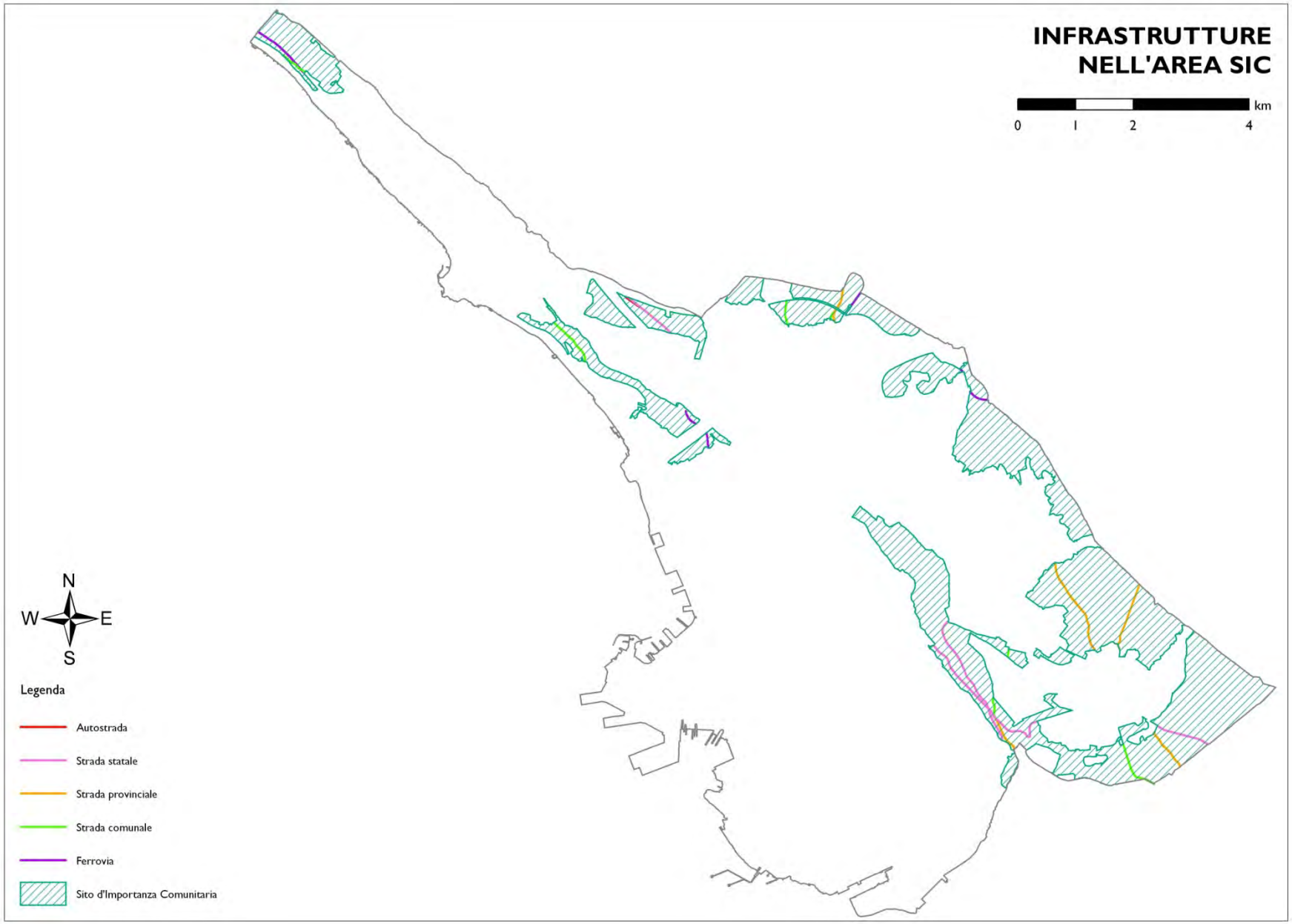
Il 38% del territorio comunale può essere classificato come habitat d'interesse comunitario, di cui solo alcune piccole parti residuali rientrano negli habitat prioritari. I dati proposti si basano sul progetto della Carta Natura che garantisce uno sguardo d'insieme, anche se con un dettaglio che risente della piccola scala di lavoro (1:50.000).

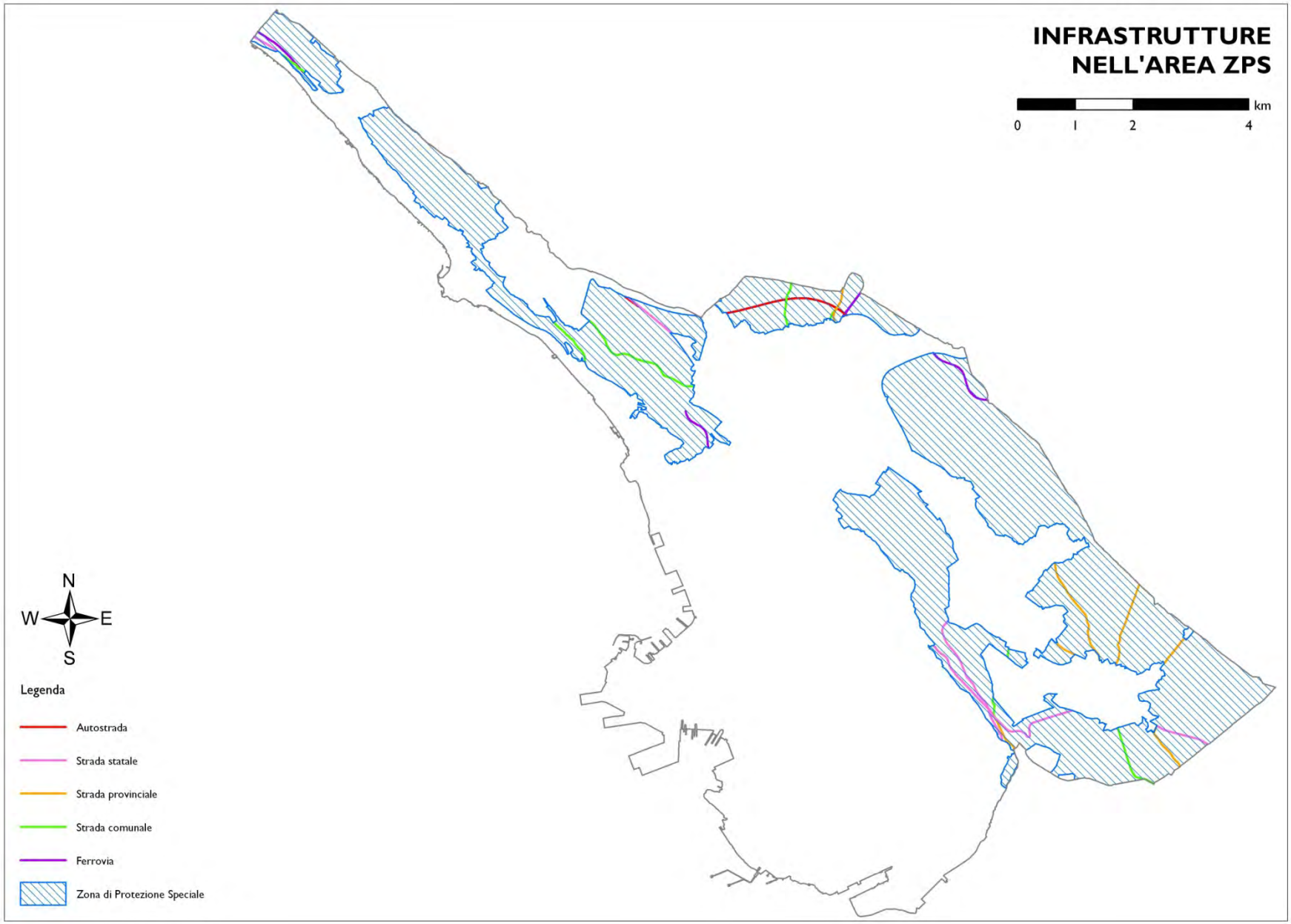
Le tipologie forestali presentano anche livelli di alta qualità con particolare riguardo alle leccete presenti lungo la fascia costiera a Nord. Per quanto riguarda la flora e la fauna, il territorio comunale presenta un ampia gamma di biodiversità ma anche un alto rischio dovuto all'urbanizzazione dei suoli che minacciano gli habitat presenti.

La tutela della Rete Natura 2000

L'attuale Zona di Protezione Speciale "Aree carsiche della Venezia Giulia" si estende per il 33% della superficie del territorio comunale; al suo interno contiene il Sito d'Importanza Comunitaria "Carso triestino e goriziano" che occupa il 19% del territorio comunale.


LIMITI SIC E ZPS
km
0
2
4
8
N
W
E
S
Legenda
Confine Comunale
SIC - Carso triestino e goriziano
ZPS - Aree carsiche della Venezia Giulia


INFRASTRUTTURE
NELL'AREA SIC
km
0
1
2
4
N
W
E
S
Legenda
Autostrada
Strada statale
Strada provinciale
Strada comunale
Ferrovia
Sito d'Importanza Comunitaria


INFRASTRUTTURE
NELL'AREA ZPS
km
0
1
2
4
N
W
E
S
Legenda
Autostrada
Strada statale
Strada provinciale
Strada comunale
Ferrovia
Zona di Protezione Speciale

3.2 Altri strumenti di programmazione equiordinati

Ai sensi dell'Allegato I della Direttiva europea 2001/42/CE e del corrispondente allegato del D.lgs. 152/2006, il Rapporto Ambientale connesso alla VAS deve illustrare i contenuti, gli obiettivi principali del piano o programma ed il rapporto con altri pertinenti piani o programmi.

Per il Piano in argomento gli strumenti di pianificazione territoriale e di settore ed i programmi equiordinati considerati sono i seguenti:

- Piano di Azione Locale (Agenda 21) – Aalborg Commitments;
- Programma urbano dei parcheggi – P.U.P.;
- Piano regionale delle piste ciclabili;
- Piano del commercio;
- PRUSST;
- Piano regolatore portuale;
- POR-FESR 2007-2013- Asse IV- Piano Integrato di Sviluppo Urbano Sostenibile (PISUS).

Nelle pagine seguenti i Piani vengono brevemente illustrati estrapolando gli obiettivi pertinenti con il Piano: l'analisi di coerenza esterna "orizzontale" è fatta per ogni punto in riferimento agli obiettivi del PGTU.

Tale analisi permette di identificare eventuali contraddizioni del Piano con gli altri strumenti di pianificazione/programmazione in essere.

Nelle matrici di coerenza, gli obiettivi del Piano (a sinistra), sono incrociati con tutti gli obiettivi dei piani/programmi considerati.

I campi che rappresentano la relazione tra obiettivi sono colorati in verde se si ravvisa coerenza, rosso nel caso si evidenzi poca coerenza, nulla in caso di mancanza di relazione tra obiettivi.

3.2.1 Agenda 21 locale

Agenda 21[8] è un documento di intenti per la promozione di uno sviluppo sostenibile[9] adottato dopo la Conferenza ONU su Ambiente e Sviluppo tenutasi a Rio de Janeiro nel 1992 da 178 governi di tutto il mondo, tra cui l'Italia: in pratica, è un processo partecipato per stimolare il consenso e la condivisione tra tutti i settori della comunità locale al fine di giungere ad un piano di azioni e progetti che conducano il proprio territorio verso un giusto equilibrio di sostenibilità ambientale, sviluppo economico e sociale.

[8] Fonte: http://www.regione.fvg.it/rafvg/utility/utility.act?dir=/rafvg/cms/RAFVG/GEN/ARG11/

[9] Per sviluppo sostenibile si intende "*uno sviluppo che risponda alle necessità delle generazioni attuali senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare i propri bisogni*" (World Commission on Environment and Development, 1987).

L'obiettivo è quello di preparare il mondo alle sfide del 21° secolo. Il capitolo 28 della Agenda 21 invita le autorità locali a giocare un ruolo chiave nell'educare, mobilitare e rispondere al pubblico per la promozione di uno sviluppo sostenibile.

Nel 1994 è stata approvata dai partecipanti alla Conferenza europea sulle città sostenibili, la Carta di Aalborg[10] che impegna le amministrazioni locali ad attuare l'Agenda 21 a livello locale e ad elaborare piani d'azione a lungo termine per uno sviluppo durevole e sostenibile.

Il Comune di Trieste ha aderito alla carta di Aalborg con deliberazione della Giunta comunale n. 260 dd. 07/06/2004 e nello stesso anno ha attivato il proprio processo di Agenda 21 sulle seguenti tematiche:

- mobilità sostenibile;
- inquinamento atmosferico;
- informazione, educazione e sensibilizzazione.

Gli obiettivi strategici e quelli specifici sono di seguito schematizzati[11]:

---

[10] Gli *Aalborg Commitments* sono stati elaborati a giugno del 2004 in occasione della Conferenza Europea delle Città Sostenibili Aalborg+10 che si è tenuta ad Aalborg (Danimarca), con l'obiettivo di attuare la Carta di Aalborg (1994) e stabilire politiche per la sostenibilità locale. Gli *Aalborg Commitments* sono impegni volontari condivisi che descrivono 10 ambiti di miglioramento (cfr. sotto) e 50 azioni specifiche per lo sviluppo locale sostenibile. Sono concepiti come uno strumento flessibile adattabile alle azioni e ai risultati da raggiungere nelle singole situazioni locali. Il processo di Aalborg portato avanti dalle autorità locali si è sviluppato parallelamente a quello dell'Unione Europea nella definizione della Strategia Tematica per l'Ambiente Urbano (Com 2005/0718) e della Strategia per lo Sviluppo Sostenibile(10117/06). Più in generale, gli *Aalborg Commitments* forniscono risposte alla Strategia di Lisbona (Marzo 2000), contribuendo a produrre ricerca, innovazione nelle singole autorità locali e ad assicurare inclusione sociale e crescita del capitale economico.

Gli obiettivi chiave definiti nella Strategia Europea per lo Sviluppo Sostenibile sono:

- la protezione ambientale
- l'equità e la coesione sociale
- la prosperità economica
- le responsabilità a livello internazionale

I 10 *Aalborg Commitments*
1. Governance
2. Gestione locale per la sostenibilità
3. Risorse naturali comuni
4. Consumo responsabile e stili di vita
5. Pianificazione e progettazione urbana
6. Migliore mobilità, meno traffico
7. Azione locale per la salute
8. Economia locale sostenibile
9. Equità e giustizia sociale
10. Da locale a globale

IMPEGNI DI AALBORG + 10

	Ns. rif.	Risorse naturali comuni
3.1	A	ridurre il consumo di energia primaria e incrementare la quota delle energie rinnovabili e pulite
3.2	B	migliorare la qualità dell'acqua e utilizzarla in modo più efficiente
3.3	C	promuovere e incrementare la biodiversità, mantenendo al meglio ed estendendo riserve naturali e spazi verdi
3.4	D	migliorare la qualità del suolo, preservare i terreni ecologicamente produttivi e promuovere l'agricoltura e la forestazione sostenibile
3.5	E	migliorare la qualità dell'aria
		Pianificazione e progettazione urbana
5.1	F	rivitalizzare e riqualificare aree abbandonate o svantaggiate
5.2	G	prevenire una espansione urbana incontrollata, ottenendo densità urbane appropriate e dando precedenza alla riqualificazione del patrimonio edilizio esistente
5.3	H	assicurare una miscela di destinazioni d'uso, con un buon equilibrio di uffici, abitazioni e servizi, dando priorità all'uso residenziale nei centri città
5.4	I	garantire una adeguata tutela, restauro e uso/riuso del nostro patrimonio culturale urbano
5.5	L	applicare i principi per una progettazione e una costruzione sostenibili, promuovendo progetti architettonici e tecnologie edilizie di alta qualità
		Migliore mobilità, meno traffico
6.1	M	ridurre la necessità del trasporto motorizzato privato e promuovere alternative valide e accessibili
6.2	N	incrementare la quota di spostamenti effettuati tramite i mezzi pubblici, a piedi o in bicicletta
6.3	O	promuovere il passaggio a veicoli con basse emissioni di scarico
6.4	P	sviluppare un piano di mobilità integrato e sostenibile
6.5	Q	ridurre l'impatto del trasporto sull'ambiente e la salute pubblica

Riferimenti legislativi	LR 5/2007 e s.m.i. Art. 17 (Procedura di formazione del PSC), comma 5; LR 30/2005 e s.m.i., CAPO II *Norme in materia di localizzazione di infrastrutture strategiche*, Art. 10 (Sospensione temporanea dell'edificabilità), comma 2°; Regolamento per la concessione dei contributi a favore degli enti locali che promuovono iniziative finalizzate alla diffusione e sviluppo di processi di Agenda 21 locale previsti dell'articolo 4, comma 17, della legge regionale 2 febbraio 2005, n. 1 (Legge Finanziaria 2005)
Piani e programmi di riferimento	Conferenza ONU su Ambiente e Sviluppo tenutasi a Rio de Janeiro nel 1992 Carta di Aalborg, Danimarca, 1994

[11] Si estrapolano solamente gli impegni interessati dal PGTU

Verifica di coerenza esterna orizzontale

LEGENDA: Incoerente Coerente Indifferente

OBIETTIVI SPECIFICI P.G.T.U.				OBIETTIVI IMPEGNI DI AALBORG + 10														
				Risorse naturali comuni					Pianificazione e progettazione urbana					Migliore mobilità, meno traffico				
				A	B	C	D	E	F	G	H	I	L	M	N	O	P	Q
1.1	Aumento velocità	1.1.1	Soddisfazione domanda															
		1.1.2	Riduzione tempi spostamento															
		1.1.3	Riduzione disagi															
		1.1.4	Incremento utilizzo TPL e/o dei mezzi di mobilità alternativi															
		1.1.5	Qualificazione della connessione tra il centro storico e la periferia															
1.2	Razionalizzazione del sistema di sosta e parcheggio in centro ed in relazione alla distanza dal centro	1.2.1	Decongestione traffico															
		1.2.2	Riduzione tempi ricerca parcheggio															
		1.2.3	Maggior fruibilità pedonale															
2.1	Riduzione degli incidenti stradali	2.1.1	La riduzione dei punti di conflitto															
		2.1.2	Riduzione incidenti															
		2.1.3	Miglioramento della sicurezza complessiva															
3.1	Riduzione inquinamento atmosferico	3.1.1	Riduzione delle emissioni dei veicoli															
3.2	Riduzione inquinamento acustico	3.2.1	Riduzione dell'inquinamento acustico															
4.1	Riduzione tempi di viaggio	4.1.1	Risparmio consumi energetici															

3.2.2 Il Programma Urbano dei Parcheggi del Comune di Trieste

Il Programma Urbano dei Parcheggi (P.U.P.) è stato istituito dalla legge 122 del 24 marzo 1989 "Disposizioni in materia di parcheggi, programma triennale per le aree urbane maggiormente popolate, nonché modificazioni di alcune norme del testo unico sulla disciplina della circolazione stradale", approvato con Decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393. In particolare la legge, al comma 1 dell'art.3, afferma che i Comuni sulla base di una preventiva valutazione del fabbisogno e tenendo conto del piano urbano del traffico sono tenuti alla realizzazione del programma urbano dei parcheggi. Tale programma deve tra l'altro indicare le localizzazioni ed i dimensionamenti, le priorità di intervento ed i tempi di attuazione, privilegiando le realizzazioni volte a favorire il decongestionamento dei centri urbani mediante la creazione di parcheggi finalizzati all'interscambio con sistemi di trasporto collettivo e dotati anche di aree attrezzate per veicoli a due ruote, nonché le disposizioni necessarie per la regolamentazione della circolazione e dello stazionamento dei veicoli nelle aree urbane.

L'importanza di tale strumento di pianificazione è legata al fatto che, qualora il programma approvato contenga disposizioni in contrasto con quelle contenute negli strumenti urbanistici vigenti, **costituisce variante degli strumenti stessi**. L'atto di approvazione del programma costituisce altresì dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità delle opere da realizzare.

Il P.U.P. individua le priorità e le localizzazioni in materia di parcheggi sul territorio della città. Le soluzioni proposte consistono nel localizzare le aree per il parcheggio pubblico in modo che siano accessibili da strade che abbiano possibilmente una diretta connessione con la viabilità principale urbana, ma che non creino intralcio con la stessa.

Altro obiettivo che è necessario perseguire è quello di diversificare le funzioni e l'uso dei parcheggi variamente ubicati e dimensionati sul territorio, in funzione del tipo di utenza: è opportuno avere una approfondita conoscenza delle caratteristiche insediative esistenti nelle zone considerate, nonché delle eventuali trasformazioni urbanistiche previste. Inoltre gli impianti previsti dal P.U.P. devono rappresentare occasioni di riqualificazione ambientale dello spazio pubblico interessato dall'intervento.

Il Comune di Trieste ha adottato il Programma Urbano dei Parcheggi – aggiornamento 2007, che costituisce la variante n. 105 al P.R.G.C., con deliberazione del Consiglio comunale n. 102 dd. 24.10.2007. Quello precedente era stato approvato con D.C.C. n. 88 in data 21/10/1996; le previsioni in esso contenute erano state realizzate per più del 50 %.

Stato di attuazione del P.U.P. 1996[12]

Il P.U.P. approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 88 dd. 21/22 ottobre 1996, vigente, prevede la costruzione degli impianti così denominati:

1. Silos;
2. Campo Belvedere;
3. Via Xidias;
4. UPIM - Largo Barriera,

[12] Dalla Relazione tecnica del Programma Urbano dei Parcheggi – Aggiornamento 2007, redatta dai tecnici del Comune di Trieste ing. Bernetti e arch. Cassin in maggio 2007

5. Central Park - via Fabio Severo;
6. Foro Ulpiano;
7. Via Giulia (Centro Commerciale);
8. Via Carli;
9. Via Raffineria (Regina);
10. Piazza Perugino;
11. Via Cavalli – via Vecellio;
12. Via Madonnina;
13. Via Ginnastica – via Rossetti;
14. Via dei Leo;
15. Barriera Vecchia;
16. Università;
17. Ippodromo;
18. Campo San Giacomo;
19. Piazza Vittorio Veneto;
20. Viale XX settembre;
21. Piazza Puecher;
22. Ponterosso – Sant'Antonio;
23. Stazione Marittima.

Al Programma del 1996 è stata inoltre aggiunta la previsione di un ulteriore impianto, attraverso apposita delibera consiliare, la n. 105 dd. 20.12.2003 che ha approvato un parziale adeguamento allo stesso, inserendo l'impianto così denominato:

- Ampliamento Foro Ulpiano

Rispetto agli impianti previsti, il Programma vigente ha trovato un buon margine di attuazione in quanto 16 impianti sono stati realizzati.

Gli impianti individuati con l'aggiornamento 2007 consentono di soddisfare buona parte del fabbisogno di sosta nel centro cittadino, garantendo altresì il recupero di aree attualmente degradate. Altre iniziative, nell'ambito di strutture private, potranno completare il quadro relativo all'offerta di sosta, contribuendo ulteriormente ad eliminare il saldo negativo.

Obiettivi del P.U.P.

Generali		Specifici			
	localizzazione e dimensionamento impianti di parcheggio (infrastrutture)	A	Localizzazione di aree per il parcheggio pubblico	a	accessibili da strade che abbiano possibilmente una diretta connessione con la viabilità principale urbana
	individuazione fabbisogni, priorità di intervento e tempi di attuazione			b	che non creino intralcio alla stessa
				c	che siano occasione di riqualificazione ambientale
	preferenza per la realizzazione parcheggi di interscambio atti a favorire il decongestionamento dei centri urbani	B	Diversificazione delle funzioni e dell'uso dei parcheggi in funzione del tipo di utenza	d	Parcheggi di interscambio
	realizzazione aree attrezzate per veicoli a due ruote			e	Parcheggi di attestamento
				f	Parcheggi residenziali
				g	misti

Localizzazione impianti previsti

N.	Macrozona		Descrizione	Superficie piano stradale mq	Superficie interrata mq	Piani interrati	Stima posti auto impianto	Recepito nella Variante al PRGC
1	A	ROIANO / VIA UDINE	Via dei Moreri	4340	4340	2	344	x
2			Largo Roiano	1120	1120	4	181	x
3	C	TRIBUNALE / VIA CARDUCCI	Ampliamento Foro Ulpiano	4000	4000	3	450	x
4			Piazza S.Antonio	3900	3900	3	361	x
5	D	COLOGNA / SCORCOLA	Università	7750	7750	3	500	x
6			Il Giulia	4860	-	0	150	x
7	G	RIVE / BORGO GIUSEPPINO	Stazione marittima	5390	5390	4	486	x
8			Riva Gulli	2800	2800	Da definire	400	x
9			Riva III novembre	6700	6700	3	710	x
10			Via del Teatro Romano	2250	2250	6 fuori terra	250	x
11			Colle di San Giusto	-	4200	5	724	x
12			Via Tigor – via Cereria	840	840	3 su pastini	75	x
13			Largo Papa Giovanni XXIII	310	Maggiore	4	116	x
14	M	S.GIACOMO	Largo Pestalozzi	420	Maggiore	4	108	x
15	N	VIA CONTI / VIALE D'ANNUNZIO / IPPODROMO	Largo Sonnino	500	Maggiore	4	84	x
16			Piazza Foraggi	1560	1560	3	130	x
17	O	CHIARBOLA	Piazzale delle Puglie	4700	4700	2	350	x

Tabella estratta da ing. Bernetti e arch. Cassin "Relazione tecnica del Programma Urbano dei Parcheggi – Aggiornamento 2007", maggio 2007, rielaborata

Fabbisogno residuo

N.	Macrozona		Descrizione	Fabbisogno diurno		Fabbisogno notturno		Offerta impianto presunta	Fabbisogno residuo diurno		Fabbisogno residuo notturno	
				Auto	Moto	Auto	Moto		Auto	Riduz. %	Auto	Riduz. %
1	A	ROIANO / VIA UDINE	Via dei Moreri	546	1428	846	1458	344	21	96	321	62
2			Largo Roiano					181				
3	C	TRIBUNALE / VIA CARDUCCI	Ampliamento Foro Ulpiano	1554	1678	-1078	-315	450	743	52	-1889	75
4			Piazza S.Antonio					361				
5	D	COLOGNA / SCORCOLA	Università	1759	2459	1532	2307	500	1109	37	882	42
6			Il Giulia					150				
7	G	RIVE / BORGO GIUSEPPINO	Stazione marittima	657	1512	-1581	-85	486	-1380	310	-3618	129
8			Riva Gulli					400				
9			Riva III novembre					710				
10			Via del Teatro Romano					250				
11			Colle di San Giusto (*)					724(*)				
12			Via Tigor – via Cereria					75				
13			Largo Papa Giovanni XXIII					116				
14	M	S.GIACOMO	Largo Pestalozzi	421	1488	344	1184	108	313	26	236	31
15	N	VIA CONTI / VIALE D'ANNUNZIO / IPPODROMO	Largo Sonnino	1314	2619	1047	2565	84	1100	16	833	20
16			Piazza Foraggi					130				
17	O	CHIARBOLA	Piazzale delle Puglie	633	2650	2082	2730	350	283	55	1732	17

Tabella estratta da ing. Bernetti e arch. Cassin "Relazione tecnica del Programma Urbano dei Parcheggi – Aggiornamento 2007", maggio 2007, rielaborata

(*) offerta di sosta dell'impianto già detratta dal fabbisogno esistente sia diurno che notturno

Verifica di coerenza esterna orizzontale

OBIETTIVI SPECIFICI P.G.T.U.				OBIETTIVI P.U.P.						
				a	b	c	d	e	f	g
1.1	Aumento velocità	1.1.1	Soddisfazione domanda							
		1.1.2	Riduzione tempi spostamento							
		1.1.3	Riduzione disagi							
		1.1.4	Incremento utilizzo TPL e/o dei mezzi di mobilità alternativi							
		1.1.5	Qualificazione della connessione tra il centro storico e la periferia							
1.2	Razionalizzazione del sistema di sosta e parcheggio in centro ed in relazione alla distanza dal centro	1.2.1	Decongestione traffico							
		1.2.2	Riduzione tempi ricerca parcheggio							
		1.2.3	Maggior fruibilità pedonale							
2.1	Riduzione degli incidenti stradali	2.1.1	La riduzione dei punti di conflitto							
		2.1.2	Riduzione incidenti							
		2.1.3	Miglioramento della sicurezza complessiva							
3.1	Riduzione inquinamento atmosferico	3.1.1	Riduzione delle emissioni dei veicoli							
3.2	Riduzione inquinamento acustico	3.2.1	Riduzione dell'inquinamento acustico							
4.1	Riduzione tempi di viaggio	4.1.1	Risparmio consumi energetici							

LEGENDA: Incoerente Coerente Indifferente

3.2.3 Il Piano regionale delle piste ciclabili

La Regione Friuli Venezia Giulia[13] sta realizzando sul proprio territorio la "Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale (ReCIR)", con l'obiettivo di attivare un complesso di azioni finalizzate allo sviluppo dell'uso della bicicletta quale mezzo di trasporto "individuale e sostenibile".

La Rete consiste in una rete a maglia larga di ciclovie che interessa tutto il territorio regionale e si collega alle analoghe infrastrutture degli Stati e Regioni confinanti. In particolare, la ReCIR è interconnessa con la proposta di rete ciclabile italiana denominata "Bicitalia", e con quella europea denominata "Eurovelo".

Le direttrici della ReCIR sono state individuate con la delibera n. 2297/2006, nell'ambito delle attività previste dalla legge regionale n. 14/1993, recante "Norme per favorire il trasporto ciclistico". La ReCIR costituirà l'ossatura principale di quell'infrastruttura per la mobilità sostenibile che viene definita "Rete Ciclabile Diffusa (RCD)". Con la RCD si vuol garantire, nel medio-lungo periodo, la ciclabilità di gran parte del Friuli Venezia Giulia, sia in ambito extraurbano che urbano. Tale obiettivo potrà essere raggiunto con la realizzazione della ReCIR e con lo sviluppo, di competenza degli Enti locali, delle "Reti Ciclabili Locali (RCL)", ognuna delle quali dovrà prevedere uno o più collegamenti con la ReCIR.

Le ciclovie della ReCIR sono "itinerari ciclabili di prioritario interesse regionale" che collegano i centri di maggior interesse turistico, storico, artistico-culturale e naturalistico fra loro e con le reti ciclabili previste dalle Regioni e Stati confinanti.

In generale, con il termine "ciclovia" si intende un itinerario ciclabile di lunga percorrenza che garantisce la sicurezza ed il comfort del ciclista ed il cui tracciato può svolgersi sia su sede specificatamente dedicata alle biciclette (piste ciclabili e ciclopedonali), sia su strade secondarie esistenti, laddove il traffico motorizzato risulti essere estremamente limitato. Per la realizzazione dei tratti di "pista ciclabile-ciclopedonale" della ReCIR, si predilige l'utilizzazione dei tracciati ferroviari dismessi, delle stradine arginali, delle carrarecce di campagna, delle piste forestali, ecc. La ReCIR è costituita da nove ciclovie che si sviluppano complessivamente per più di 1000 chilometri.

Sono realizzati o in avanzata fase di realizzazione le seguenti tratte:

- FVG 1: Tronco Coccau - Camporosso;
- FVG 1: Tronco Buja - Parco del Cormor;
- FVG 1: Tronco Palmanova - Cervignano;
- FVG 2: Tronco Moccò (Trieste) - Draga Sant'Elia;
- FVG 2: Tronco Grado - Val Cavanata - Punta Sdobba;
- FVG 2: Tronco Trieste P.le Orlandini - Moccò (Trieste);
- FVG 3: Tronco Budoia - Montereale.

[13] estratto da: http://www.regione.fvg.it/ percorso: home>infrastrutture e trasporti>infrastrutture di trasporto, logistica >le infrastrutture nel Fvg: rete ciclabile

Elenco ciclovie

Sigla identificativa	**Denominazione**
FVG 1	Ciclovia Alpe Adria
FVG 2	Ciclovia del mare Adriatico
FVG 3	Ciclovia pedemontana e del Collio
FVG 4	Ciclovia della pianura e del Natisone
FVG 5	Ciclovia dell'Isonzo
FVG 6	Ciclovia del Tagliamento
FVG 7	Ciclovia del Livenza
FVG 8	Ciclovia della montagna carnica
FVG 9	Ciclovia della bassa pianura pordenonese

L'obiettivo finale della ReCIR è quello di creare una rete di ciclovie trans-regionali di "alta qualità", capace di essere l'elemento infrastrutturale portante per lo sviluppo di una mobilità ed un turismo sostenibili ed in grado di conquistare fasce sempre più ampie di utenza.

Obiettivi ReCIR

Generali		**Specifici**			
A	Sviluppo dell'uso della bicicletta quale mezzo di trasporto "individuale e sostenibile"	a	Realizzazione Reti Ciclabili Locali (RCL)	a.1	Collegare i centri di maggior interesse turistico, storico, artistico-culturale e naturalistico
B	Rete Ciclabile Diffusa (RCD)			a.2	Collegare le reti ciclabili previste dalle Regioni e Stati confinanti.
				a.3	Utilizzare i tracciati ferroviari dismessi, delle stradine arginali, delle carrarecce di campagna, delle piste forestali
				a.4	Garantire la sicurezza ed il comfort del ciclista

Verifica di coerenza esterna orizzontale

OBIETTIVI SPECIFICI P.G.T.U.				ReCIR			
				a.1	a.2	a.3	a.4
1.1	Aumento velocità	1.1.1	Soddisfazione domanda				
		1.1.2	Riduzione tempi spostamento				
		1.1.3	Riduzione disagi				
		1.1.4	Incremento utilizzo TPL e/o dei mezzi di mobilità alternativi				
		1.1.5	Qualificazione della connessione tra il centro storico e la periferia				
1.2	Razionalizzazione del sistema di sosta e parcheggio in centro ed in relazione alla distanza dal centro	1.2.1	Decongestione traffico				
		1.2.2	Riduzione tempi ricerca parcheggio				
		1.2.3	Maggior fruibilità pedonale				
2.1	Riduzione degli incidenti stradali	2.1.1	La riduzione dei punti di conflitto				
		2.1.2	Riduzione incidenti				
		2.1.3	Miglioramento della sicurezza complessiva				
3.1	Riduzione inquinamento atmosferico	3.1.1	Riduzione delle emissioni dei veicoli				
3.2	Riduzione inquinamento acustico	3.2.1	Riduzione dell'inquinamento acustico				
4.1	Riduzione tempi di viaggio	4.1.1	Risparmio consumi energetici				

LEGENDA: Incoerente Coerente Indifferente

3.2.4 Piano del commercio

La legge quadro sul commercio[14]

Nella Regione A.F.V.G. la materia è regolata dalla legge regionale 29/2005 *Normativa organica in materia di attività commerciali e di somministrazione di alimenti e bevande* che riunisce la disciplina amministrativa delle seguenti attività economiche:

- vendita al dettaglio in sede fissa;
- commercio sulle aree pubbliche;
- punti vendita della stampa quotidiana e periodica;
- somministrazione di alimenti e bevande;
- interventi agevolativi nei settori produttivi.

La legge regionale prevede, tra l'altro:

- la totale liberalizzazione degli esercizi di vendita con superficie non superiore a 400 metri quadrati (attivabili con semplice denuncia d'inizio attività);
- l'eliminazione della Conferenza di servizi ai fini del rilascio delle autorizzazioni commerciali per grandi strutture di vendita (decreto 114/1998, art. 9) e conseguente totale devoluzione di competenza ai Comuni (ai quali compete la predisposizione degli atti pianificatori).

L'art. 30 della legge include la città di Trieste tra le località turistiche.

Il decreto del presidente della Regione 13 novembre 2007, n. 368/Pres recante "*Regolamento regionale di cui all'articolo 30 bis della legge regionale 5 dicembre 2005, n. 29 e successive modifiche ed integrazioni. Adozione dei criteri e dei parametri per la modifica degli ambiti territoriali di cui all'allegato C della legge regionale 29/2005 e composizione dei nuovi ambiti territoriali*" ridefinisce gli ambiti territoriali che raggruppano, secondo aree omogenee, i Comuni qualificati come località non turistiche, ai fini della determinazione degli orari, e precisamente delle giornate di chiusura domenicale e festiva, in sede di Conferenza dei Comuni. Sono stati individuati quattro ambiti, di cui tre a livello provinciale (isontino, pordenonese e udinese), uno invece a livello interprovinciale, in quanto raggruppante Comuni in cui sono insediate realtà commerciali di grande struttura, come individuate dall'articolo 3 del decreto. Tale ambito è aggiornato d'ufficio con l'inserimento di Comuni che, nel tempo, divengano la sede di analoghe realtà economiche.

Con la L.R. 13/2008 *Modifiche alla legge regionale 29/2005 in materia di commercio, alla legge regionale 2/2002 in materia di turismo, alla legge regionale 9/2008 per la parte concernente gli impianti sportivi e altre modifiche a normative regionali concernenti le attività produttive* sono state, tra l'altro, individuate come località a prevalente economia turistica le sole Grado e Lignano Sabbiadoro.

In particolare, l'art. 5, comma 1 ha così modificato l'art. 30 della L.R. 29/2005:

> Art. 30 (*Deroghe per le località a prevalente economia turistica*)

[14] Fonte: http://www.regione.fvg.it/rafvg/economiaimprese/dettaglio.act?dir=/rafvg/cms/RAFVG/AT4/ARG3/FOGLIA1/

"1. Nei comuni classificati come località a prevalente economia turistica, gli esercenti determinano liberamente l'orario di apertura e di chiusura degli esercizi di commercio al dettaglio in sede fissa, sia nei giorni feriali sia in quelli domenicali e festivi, in deroga a quanto disposto agli articoli 28 e 29.

2. La disposizione di cui al comma 1 si applica anche:

- agli esercizi di commercio al dettaglio in sede fissa allocati nella zona omogenea A del Piano regolatore generale comunale (PRGC) ovvero nei centri storici, così come previsti e riconosciuti negli strumenti urbanistici generali dei Comuni;
- agli esercizi di commercio al dettaglio in sede fissa isolati, con superficie di vendita non superiore a metri quadrati 400, allocati in qualunque zona del territorio comunale."

Per gli esercizi al di sopra dei 400mq collocati al di fuori delle zone omogenee A del Piano Regolatore la disciplina è dettata dall'art. 4, comma 3:

> "…Gli esercenti di commercio al dettaglio in sede fissa possono derogare all'obbligo di chiusura…
>
> - nelle domeniche e festività del mese di dicembre;
>
> - fino a un massimo di venticinque giornate domenicali e festive, ulteriori a quelle del mese di dicembre".

Nonché dall'art. 4, comma 7:

"…Gli esercenti di commercio al dettaglio in sede fissa osservano comunque la chiusura obbligatoria nelle seguenti festività: 1 gennaio, 6 gennaio, Pasqua, lunedì dell'Angelo, 25 aprile, 1 maggio, 2 giugno, 15 agosto, 1 novembre, 25 e 26 dicembre."

In tutto il territorio comunale, per gli esercizi con superficie fino a 400 mq, vige libertà di apertura:

Vige inoltre libertà di apertura per tutti gli esercizi di commercio in sede fissa:

- nella zona omogenea A del Piano regolatore generale comunale (PRGC) e nelle zone soggette a ristrutturazione (Zone A0 – A3);
- nella zona omogenea A del Piano regolatore generale comunale dei NUCLEI ORIGINARI delle frazioni carsiche - Contovello e Prosecco - cd. Zone A2;
- nella zona omogenea A del Piano regolatore generale comunale NUCLEI ORIGINARI delle frazioni carsiche -Santa Croce- Zona A2.

Piano comunale del commercio

Per collocare sul proprio territorio esercizi di vendita di grande struttura, l'amministrazione comunale deve preventivamente approvare un Piano di settore del commercio in conformità alle previsioni contenute nel Piano regionale per la grande distribuzione che in FVG è stato approvato con deliberazione Giunta regionale n. 781 dd. 15/04/2005.

Il sistema commerciale n.22 triestino prevede queste possibilità (art. 10 allegato A3 al D.P.reg. 23/03/2007 n. 069/Pres):

Settore alimentare	
Calcolo massimo delle superfici di vendita disponibili per gli esercizi commerciali superiori a 1.500 mq con superficie coperta inferiore a mq. 15.000	118.349 mq
Già rilasciati	10.750 mq
Rilasciabili	107.599 mq

Settore non alimentare	
Calcolo massimo delle superfici di vendita disponibili per gli esercizi commerciali superiori a 1.500 mq con superficie coperta inferiore a mq. 15.000	449.795 mq
Già rilasciati	45.892 mq
Rilasciabili	403.903 mq

Con l'atto di indirizzo approvato con la deliberazione consiliare n. 77 dd. 23/07/2007, il Comune di Trieste ha deciso di procedere ad una prima localizzazione del contingente disponibile in termini di superficie a favore dell'intervento previsto dall'Accordo di Programma per la "Riconversione del comprensorio ospedaliero di S.Maria Maddalena e dell'autorizzazione regionale all'adozione di variante urbanistica "Hc" del comprensorio ex silos.

Il Piano del commercio comunale è stato approvato con deliberazione consiliare n. 15 del 25/02/2008, integrata con deliberazione consiliare n. 13 dd. 03/03/2009 ed è attualmente in fase di aggiornamento.

Il Piano vigente è costituito dagli elaborati del progetto "Magazzini Silos" [obiettivo A] e dall'Accordo di Programma e connesso atto integrativo, per la "Riconversione del comprensorio ospedaliero di S.Maria Maddalena" [obiettivo B].

Per quest'ultimo intervento, il limite dimensionale per le attività commerciali al dettaglio è stabilito in mq 5.000.

Il progetto "Magazzini Silos" prevede un "Complesso commerciale" per un totale di circa 22.500 mq di attività commerciali su due livelli, all'interno dei magazzini esistenti in via Flavio Gioia, a lato della Stazione dei treni ed immediatamente dietro il Park Silos.

Più in dettaglio, sono previsti:

Destinazioni d'uso	Sup. coperta complessiva	Superficie vendita
Commercio al dettaglio	10.808 mq	9.500 mq
Commercio al dettaglio - ipermercato	4.191 mq	2.500 mq
Totale attività commerciale	15.000 mq	12.000 mq
Altre attività (artigianato di servizio, intrattenimento e svago, pubblici esercizi)	7.530 mq	
Totale attività commerciale ed altre attività	22.530 mq	

Riferimenti legislativi	- L.R. 29/2009 e s.m.i. - LR 13/2008; - Decreto del presidente della Regione 13 novembre 2007, n. 368/Pres; - Legge 248/2006 *Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 4 luglio 2006, n. 223 (cd. Bersani bis), recante disposizioni urgenti per il rilancio economico e sociale, per il contenimento e la razionalizzazione della spesa pubblica, nonché interventi in materia di entrate e di contrasto all'evasione fiscale;* - D.lgs. n. 114/1998 *Comuni ad economia prevalentemente turistica e città d'arte;* - L.R. 2/2002 *Disciplina organica del turismo*
Piani e programmi di riferimento	- Piano regionale per la grande distribuzione, approvato con deliberazione Giunta regionale n. 781 dd. 15/04/2005; - Piano di Settore del commercio approvato con deliberazione consiliare n. 15 dd. 25/02/2008

Verifica di coerenza esterna orizzontale

OBIETTIVI SPECIFICI P.G.T.U.				P.C.C.	
				A	B
1.1	Aumento velocità	1.1.1	Soddisfazione domanda		
		1.1.2	Riduzione tempi spostamento		
		1.1.3	Riduzione disagi		
		1.1.4	Incremento utilizzo TPL e/o dei mezzi di mobilità alternativi		
		1.1.5	Qualificazione della connessione tra il centro storico e la periferia		
1.2	Razionalizzazione del sistema di sosta e parcheggio in centro ed in relazione alla distanza dal centro	1.2.1	Decongestione traffico		
		1.2.2	Riduzione tempi ricerca parcheggio		
		1.2.3	Maggior fruibilità pedonale		
2.1	Riduzione degli incidenti stradali	2.1.1	La riduzione dei punti di conflitto		
		2.1.2	Riduzione incidenti		
		2.1.3	Miglioramento della sicurezza complessiva		
3.1	Riduzione inquinamento atmosferico	3.1.1	Riduzione delle emissioni dei veicoli		
3.2	Riduzione inquinamento acustico	3.2.1	Riduzione dell'inquinamento acustico		
4.1	Riduzione tempi di viaggio	4.1.1	Risparmio consumi energetici		

LEGENDA: Incoerente Coerente Indifferente

3.2.5 P.R.U.S.S.T.

In attuazione dei Programmi innovativi in ambito urbano denominati Programmi di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio promossi dal Ministero dei Lavori Pubblici con D.M. 8 ottobre 1998, n. 1169 s.m.i., in data 20 maggio 2002 è stato sottoscritto un Accordo Quadro tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, il Comune di Trieste e la Cassa Depositi e Prestiti, con il quale è stato approvato il PRUSST del Comune di Trieste denominato "La riconquista del fronte mare".

L'obiettivo di tale Programma era ed è la riqualificazione di tutta l'area urbana centrale di Trieste ed in particolare del fronte mare che va dal "Porto Vecchio" all'area commerciale di via Svevo e viene perseguito attraverso un insieme coerente di interventi funzionali.

Al fine di consentire la realizzazione degli interventi pubblici previsti nel Programma, ai sensi della L.R. n. 3/2002, art. 6, commi 70-72 e della successiva L.R. n. 1/2003, art. 6, comma 113, sono stati sottoscritti con la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia tre Accordi, rispettivamente in data 02.04.2003, 16.09.2004 e 29.11.2005, con i quali è stata finanziata la realizzazione delle sotto elencate opere:

- Riqualificazione Rive I lotto;
- Parcheggio Via Teatro Romano;
- Riqualificazione Riva Gulli – (I fase: demolizione piscina Bianchi – II fase: sistemazione definitiva della zona;
- Risistemazione Largo Barriera Vecchia;
- Riqualificazione Rive II lotto;
- Riqualificazione Piazza Puecher;
- Caserma "Polstrada";
- Riconversione ex Comprensorio Industriale Stock – UMI 4 e 5 (Riqualificazione del centro di Roiano).

Per quanto concerne il progetto "Riqualificazione Riva Gulli", l'obiettivo di liberare il "Fronte Mare" è stato considerato raggiunto con la sola attuazione della I fase consistente nella demolizione della piscina e successiva sistemazione dell'area in superficie con pavimentazione bituminosa destinata a parcheggio pubblico, stante la decisione dell'Amministrazione di far realizzare sul medesimo sito un parcheggio interrato tramite lo strumento del project financing. L'Amministrazione comunale non ha inteso procedere con l'attuazione della II fase dell'opera (riqualificazione dell'area con la realizzazione di una piazza) in quanto il relativo investimento sarebbe stato vanificato dai futuri lavori di costruzione del parcheggio – a completamento dei quali peraltro si potrà prevedere l'onere di realizzare la piazza a carico del concessionario.

Ai fini della realizzazione delle opere (non ancora iniziate) "Caserma Polstrada" e "Riconversione ex Comprensorio Industriale Stock" è prevista una complessa operazione immobiliare consistente nell'acquisizione al patrimonio comunale del Compendio di Roiano (ex Comprensorio Industriale Stock di cui si deve attuare la riconversione) a fronte della costruzione a carico del Comune di un edificio da adibire a nuova caserma della Polizia stradale all'interno del comprensorio demaniale di San Sabba a Trieste; nell'operazione immobiliare sono coinvolti, oltre al Comune di Trieste ed al Ministero dell'Interno, anche l'Agenzia del Demanio, in qualità di attuale proprietario sia del Compendio di Roiano che del Comprensorio di San Sabba, ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che sovrintenderà alla Direzione dei lavori di costruzione della nuova caserma.

In occasione dell'ultimo degli incontri istruttori tenutisi presso la Prefettura di Trieste al fine di definire i contenuti dell'Accordo di Programma da stipulare, l'Agenzia del Demanio ha posto la condizione che la realizzazione della nuova caserma (il cui costo funge da corrispettivo per il pagamento del Compendio di Roiano) sia finanziata esclusivamente da risorse non statali affinché la Direzione Centrale dell'Agenzia del Demanio di Roma possa esprimere il cd. parere di congruità dell'operazione.

È emersa pertanto l'esigenza di trasferire il finanziamento statale attualmente destinato alla costruzione della nuova caserma all'opera "Riconversione Comprensorio Stock" - che risulta parzialmente finanziata con risorse comunali derivanti da alienazioni - e reintegrare il quadro finanziario per la costruzione della nuova caserma con le eventuali economie contributive accertate nell'ambito delle opere PRUSST ultimate nonché l'esigenza di aggiornare i cronoprogrammi delle due opere, che allo stato attuale registrano un notevole ritardo dovuto alla complessità dell'operazione immobiliare che vede coinvolti una molteplicità di Enti pubblici, che spesso devono fare riferimento alle rispettive sedi centrali di Roma, il che determina un forte rallentamento dei procedimenti.

L'opera "Parcheggio Via Teatro Romano" ha registrato un ritardo nell'avvio dei lavori (da realizzarsi tramite lo strumento del *project financing*), a causa dell'impianto giuridico della convenzione che prevedeva un procedimento d'esproprio di un diritto di superficie che non trovava positivo riscontro presso gli uffici tavolari; e per la forte lievitazione dei costi prospettata nel Piano Economico Finanziario allegato al progetto definitivo. L'aggiornamento del cronoprogramma dei lavori di realizzazione del parcheggio prevede come nuovo termine di ultimazione degli stessi il 28.02.2013;

Risultano ultimati e rendicontati i sottoelencati progetti:

a. Risistemazione Largo Barriera Vecchia – lavori ultimati il 29.11.2006;
b. Riqualificazione Piazza Puecher – lavori ultimati il 12.02.2006;
c. Riqualificazione Riva Gulli (I fase: demolizione piscina Bianchi) – lavori ultimati il 14.09.2005;
d. Riqualificazione Rive I lotto – lavori ultimati il 27.07.2007;
e. Riqualificazione Rive II lotto – lavori ultimati il 31.12.2009.

Sono ancora in corso di attuazione i sottoelencati progetti:

f. Parcheggio Via Teatro Romano;
g. Caserma "Polstrada";
h. Riconversione ex Comprensorio Industriale Stock.

Altri interventi previsti sono:

i. infrastruttura di collegamento tra il Porto vecchio e Campo Marzio;
j. riconversione magazzino vini;
k. palazzina servizi Samer;
l. parcheggio stazione marittima.

Riferimenti legislativi	Programmi innovativi in ambito urbano denominati Programmi di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio promossi dal Ministero dei Lavori Pubblici con D.M. 8 ottobre 1998, n. 1169 s.m.i. L.R. n. 3/2002, art. 6, commi 70-72 L.R. n. 1/2003, art. 6, comma 113

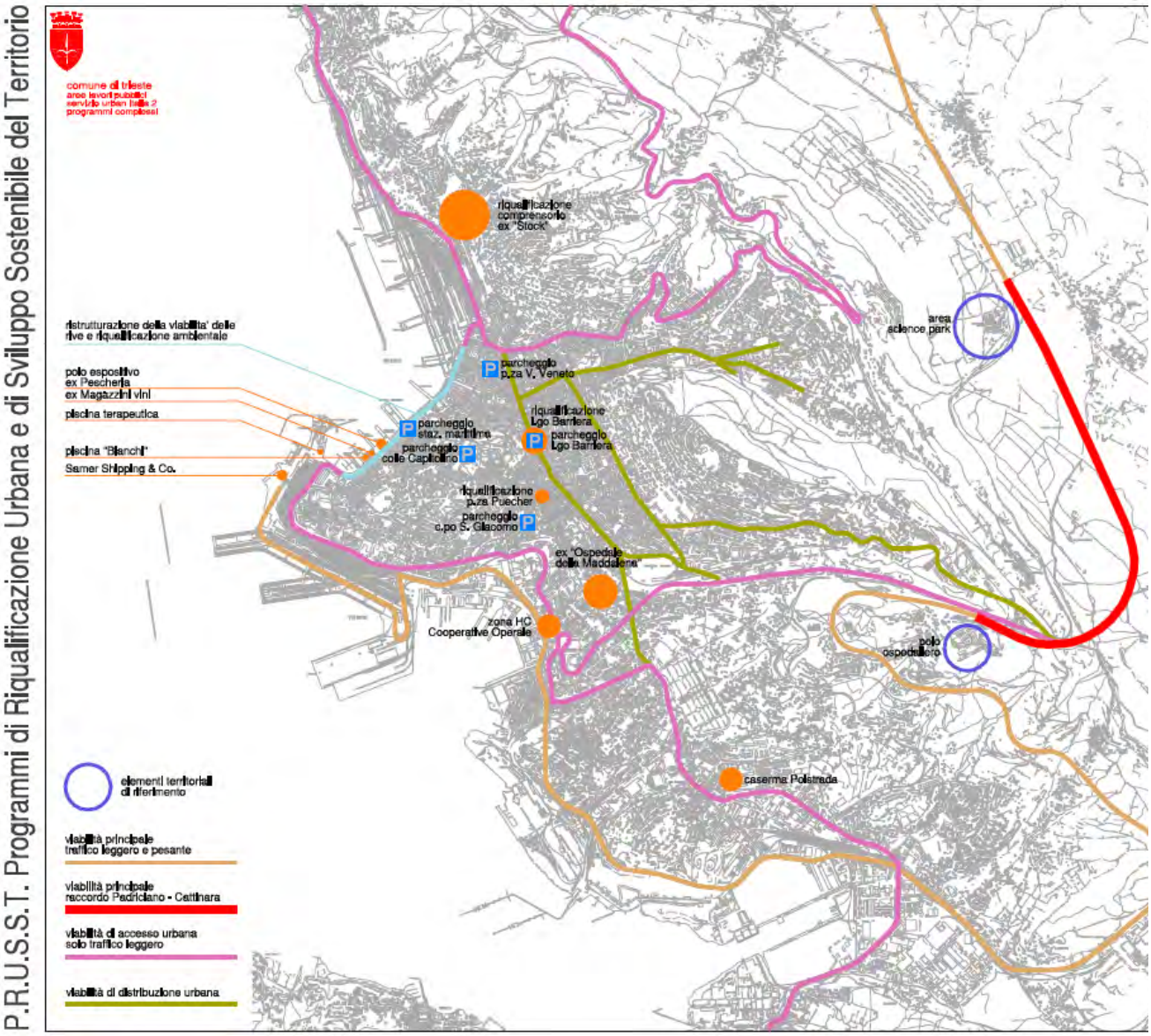


Tavola fornita dal Comune di Trieste, Area pianificazione territoriale, nella quale non compaiono gli interventi per i quali è stato richiesto lo stralcio.

Verifica di coerenza esterna orizzontale

OBIETTIVI SPECIFICI P.G.T.U.				PRUSST		
				f	i	l
1.1	Aumento velocità	1.1.1	Soddisfazione domanda			
		1.1.2	Riduzione tempi spostamento			
		1.1.3	Riduzione disagi			
		1.1.4	Incremento utilizzo TPL e/o dei mezzi di mobilità alternativi			
		1.1.5	Qualificazione della connessione tra il centro storico e la periferia			
1.2	Razionalizzazione del sistema di sosta e parcheggio in centro ed in relazione alla distanza dal centro	1.2.1	Decongestione traffico			
		1.2.2	Riduzione tempi ricerca parcheggio			
		1.2.3	Maggior fruibilità pedonale			
2.1	Riduzione degli incidenti stradali	2.1.1	La riduzione dei punti di conflitto			
		2.1.2	Riduzione incidenti			
		2.1.3	Miglioramento della sicurezza complessiva			
3.1	Riduzione inquinamento atmosferico	3.1.1	Riduzione delle emissioni dei veicoli			
3.2	Riduzione inquinamento acustico	3.2.1	Riduzione dell'inquinamento acustico			
4.1	Riduzione tempi di viaggio	4.1.1	Risparmio consumi energetici			

LEGENDA: Incoerente Coerente Indifferente

3.2.6 Piano Regolatore Portuale

Il Piano Regolatore Portuale è lo strumento per disegnare l'assetto strutturale ed operativo del porto ed individuare la destinazione funzionale delle aree comprese nell'ambito portuale.

L'attuale Piano Regolatore del porto trova origine nel 1957 allorquando fu redatto in base alla legge 1177/21 dal Commissariato Generale del Governo per il Territorio di Trieste, Direzione Lavori Pubblici, Ufficio del Genio Civile Sezione Opere Marittime: nel corso del tempo è stato abbondantemente superato ed integrato attraverso numerose varianti per cui già da qualche tempo è emersa la necessità di un nuovo Piano Regolatore portuale, se non altro per avere più sicure indicazioni sulle possibili localizzazioni di vecchie e nuove attività e sulle aree verso le quali indirizzare gli investimenti per ammodernare e potenziare le infrastrutture.

L'opportunità e necessità del nuovo Piano Regolatore si rende manifesta anche a seguito delle iniziative volte al riuso del Porto Vecchio, e della redazione della "Variante Generale al Piano Regolatore Portuale per l'ambito del Porto Vecchio" approvata con decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in data 10.9.2007, pubblicata sul B.U.R. n.41 in data 10.10.2007.

Il 21 maggio 2010 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, riunitosi a Roma presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha espresso all'unanimità parere favorevole al nuovo Piano Regolatore del Porto di Trieste, deliberato in data 19 maggio 2009 dal Comitato Portuale.

Il territorio portuale è suddiviso in sei settori caratterizzati dalle medesime esigenze e necessità di sviluppo:

Settori	Aree
1 - Barcola-Boveto e Porto Franco Vecchio	1 - Terrapieno Barcola-Boveto
	2 - Porto Franco Vecchio
2 - Porto Doganale e Rive	3 - Porto Doganale
	4 - Bacino Sacchetta e Molo F.lli Bandiera
3 - Riva Traiana e Porto Franco Nuovo	5 - Riva Traiana
	6 - Porto Franco Nuovo – Molo V-Molo VI
	7 - Porto Franco Nuovo – Molo VII
4 - Arsenale San Marco, Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII	8 - Arsenale San Marco
	9 - Scalo Legnami, Piattaforma Logistica e Molo VIII
5 - Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere	10 - Punto Franco Oli Minerali ed area ex-Esso
	11 -Canale Industriale
	12 -Valle delle Noghere
6 - Litorale di Muggia	13 -Rio Ospo
	14 -Porto di Muggia
	15 -Porto San Rocco

Si articola nei livelli strutturale, funzionale e localizzazivo:

- A livello strutturale definisce gli obiettivi di sviluppo da perseguire individuando gli scenari di traffico di riferimento nei diversi settori merceologici e il posizionamento del Porto di Trieste nell'ambito del sistema marittimo e più in generale del sistema trasportistico e logistico nazionale e internazionale.

- A livello funzionale, definisce l'assetto infrastrutturale e le destinazioni d'uso atte a garantire la migliore organizzazione delle risorse, in relazione agli obiettivi da perseguire ed alle potenzialità di sviluppo.
- A livello localizzativo, si suddivide, sulla base dell'articolazione funzionale generale, in settori e aree, avuto riguardo all'assetto previsto, alla definizione dei rapporti con il sistema urbano triestino e con la rete infrastrutturale di riferimento.

Settori	Obiettivi
Barcola-Boveto e Porto Franco Vecchio	a. riuso urbano del territorio per portualità allargata,
	b. trasformazione per inserimento funzioni commerciale portuale e complementari Porto Franco Vecchio;
Porto Doganale e Rive	c. valorizzare le opportunità sia di carattere portuale che urbano, offerte dalle infrastrutture esistenti, attraverso opportuni interventi, condivisi ed in grado di mobilitare risorse da parte di soggetti pubblici e privati;
	d. realizzare i necessari innesti città-porto, riqualificando da un punto di vista urbano aree soggette alla giurisdizione portuale, ma ormai da tempo estranee ad usi portuali commerciali, prevedendo in esse funzioni che non pregiudicano, ma anzi valorizzano, la fruibilità e godibilità del territorio da parte dei cittadini (Rive interamente recuperate ad usi urbani e terminal crociere al Molo Bersaglieri);
	e. incrementare la fruibilità da un lato da parte dei residenti e dei visitatori "da terra", dall'altro da parte dei turisti "da mare", anche attraverso interventi infrastrutturali realizzazione di parcheggi interrati, ecc.;
	f. risolvere l'assetto urbano delle Rive, oltre alla regolamentazione di tutti quei tratti di costa destinati ad un uso ricreativo e balneare, nonché alla nautica da diporto ed alla fruizione del mare per il tempo libero, individuando un modello di sviluppo coerente con gli interessi portuali ed urbani;
	g. potenziare la destinazione del fronte mare in corrispondenza del centro città, incentrato sulla stazione marittima ad uso portuale e passeggeri (crociere facenti capo alla stessa Stazione Marittima) ed urbano ricreativo, funzioni reciprocamente integrabili;
Riva Traiana e Porto Franco Nuovo	h. conferma delle funzioni assunte dalle aree del Porto Franco Nuovo, ed eventuale ricollocazione delle attività in funzione dell'evoluzione del mercato;
	i. potenziamento del sistema esistente dei terminali, al fine di creare le condizioni per lo sviluppo e la crescita delle attività portuali;
	j. recupero della funzione emporiale, nell'ambito di attività di logistica integrata, con la realizzazione di nuove aree coperte e/o scoperte attrezzate e di moderna concezione;
	k. sviluppo e crescita della funzione passeggeri, peraltro presente fino al 2004 con i servizi di traghetto misto merci e auto al seguito di collegamento con la Grecia, operati all'ormeggio 57 (lato sud radice Molo VII);

	l. riconversione della Riva Traiana a zona dedicata al traffico Commerciale Multipurpose con il trasferimento del traffico ro-ro in zona ex Aquila;
Arsenale San Marco, Scalo Legnami, piattaforma Logistica e Molo VIII	m. Insediamento attività portuali commerciali in nuovi bacini di espansione dotati di aree di movimentazione, deposito merci e adeguata viabilità di accesso;
	n. Realizzazione della piattaforma logistica;
	o. Realizzazione del molo VIII;
	p. Realizzazione di infrastrutture di collegamento ferroviario e stradale a servizio delle funzioni previste;
	q. Conservazione funzioni di cantieristica e riparazione navale;
	r. Mantenimento funzione industriale;
	s. razionalizzazione delle aree destinate a funzioni industriali, logistiche, emporiali e della pesca, per gli ormeggi dei pescatori, in particolare, o con opere integrative e migliorative da realizzare nell'area stessa (ex Gaslini) o individuando una nuova zona per il mercato ittico ed i relativi ormeggi;
	t. realizzare, all'estremità meridionale dell'attuale area della Ferriera, il Centro Operativo Servizi, quale rilocalizzazione dei servizi portuali alle navi;
Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere	u. insediamento di bacini di futura espansione delle attività portuali commerciali in zone più periferiche, sgravando quindi l'area urbana dal traffico operativo e meglio dotate dal punto di vista infrastrutturale (nuovo terminal Ro-Ro a valle dell'area ex-Aquila, direttamente raccordato al nuovo collegamento stradale Lacotisce-Rabuiese);
	v. Creazione di un polo ambientale per il trattamento di materiali inquinanti in area ex-Aquila, e valorizzazione delle aree risultanti dalla bonifica e dalla dismissione di attività industriali pregresse, avvenuta in corso e/o programmata (aree ex-Esso, precedentemente deposito di prodotti petroliferi, ed ex-Aquila, precedentemente sede di raffineria); w. Il banchinamento di tutte queste aree è inoltre funzionale al conseguimento di un ulteriore obiettivo, quello della conterminazione dell'area a terra retrostante che rientra nel Sito Inquinato di Interesse Nazionale (SIIN) di Trieste, evitando lo sbocco in mare delle acque di falda potenzialmente inquinante.
	x. miglioramento sostanziale dell'accessibilità stradale e ferroviaria del porto e dei collegamenti con le grandi reti infrastrutturali.
Litorale di Muggia	Omissis



Autorità Portuale e Technital, Piano Regolatore del porto, Tav. 6 Settori ed aree omogenee, Nov. 2008

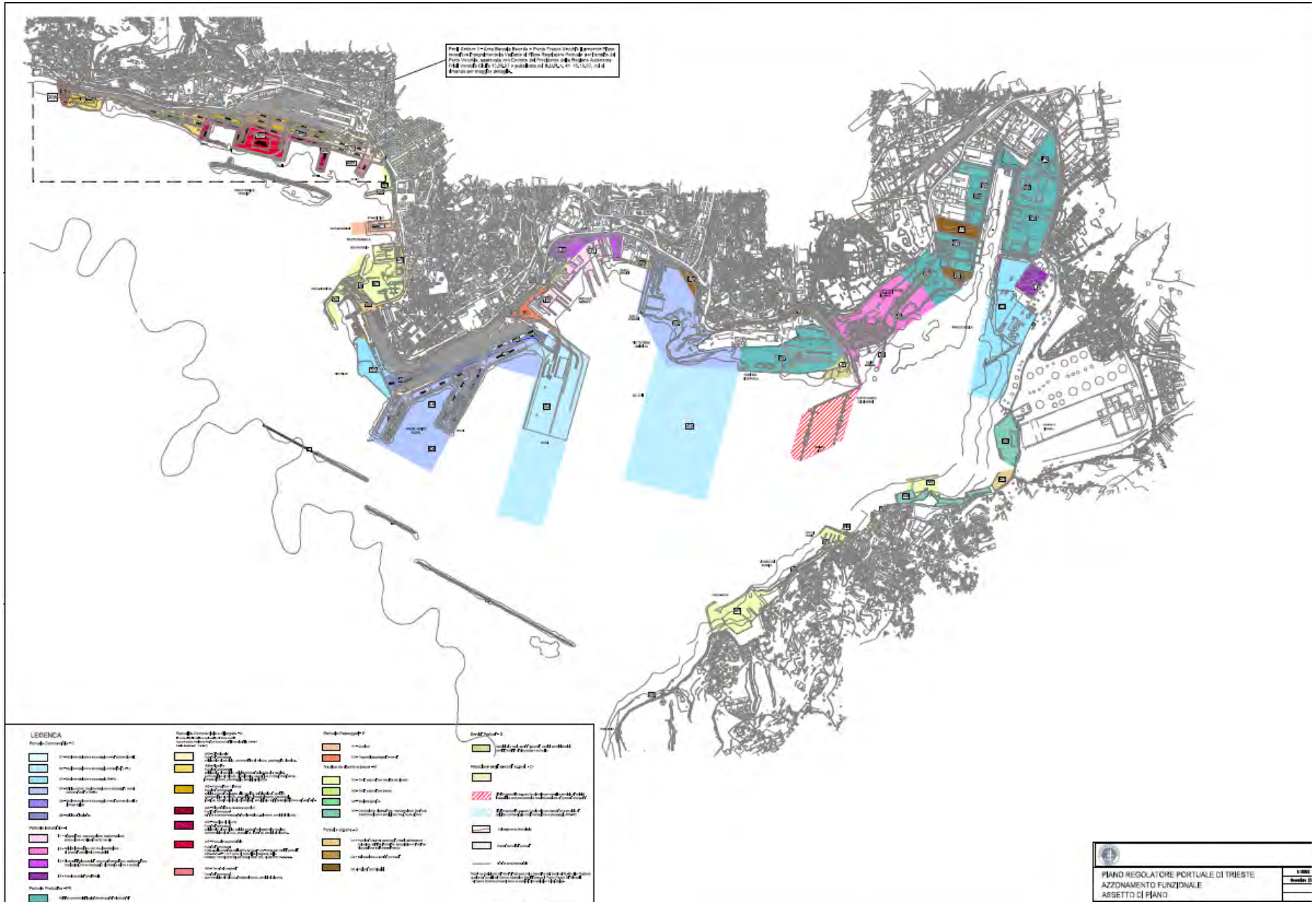
Riferimenti legislativi	L. 84/1994 Ministero Infrastrutture e trasporti, Linee di indirizzo, 15 ottobre 2004
Piani e programmi di riferimento	Variante al Piano Regolatore Portuale per l'ambito del Porto Vecchio" approvata con decreto del Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in data 10.9.2007, pubblicata sul B.U.R. n.41 in data 10.10.2007 Comune di Trieste, Deliberazione Consiglio Comunale n. __ dd. 2009 ad oggetto: Approvazione delle intese con l'Autorità Portuale di Trieste sul Nuovo Piano Regolatore Portuale

Nella tabella che segue, la Verifica di coerenza esterna orizzontale

LEGENDA: Incoerente Coerente Indifferente

Verifica di coerenza esterna orizzontale

OBIETTIVI SPECIFICI P.G.T.U.				OBIETTIVI PIANO REGOLATORE PORTUALE																							
				a	b	c	d	e	f	g	h	i	J	k	l	m	n	o	p	q	r	s	t	u	v	w	x
1.1	Aumento velocità	1.1.1	Soddisfazione domanda																								
		1.1.2	Riduzione tempi spostamento																								
		1.1.3	Riduzione disagi																								
		1.1.4	Incremento utilizzo TPL e/o dei mezzi di mobilità alternativi																								
		1.1.5	Qualificazione della connessione tra il centro storico e la periferia																								
1.2	Razionalizzazione del sistema di sosta e parcheggio in centro ed in relazione alla distanza dal centro	1.2.1	Decongestione traffico																								
		1.2.2	Riduzione tempi ricerca parcheggio																								
		1.2.3	Maggior fruibilità pedonale																								
2.1	Riduzione degli incidenti stradali	2.1.1	La riduzione dei punti di conflitto																								
		2.1.2	Riduzione incidenti																								
		2.1.3	Miglioramento della sicurezza complessiva																								
3.1	Riduzione inquinamento atmosferico	3.1.1	Riduzione delle emissioni dei veicoli																								
3.2	Riduzione inquinamento acustico	3.2.1	Riduzione dell'inquinamento acustico																								
4.1	Riduzione tempi di viaggio	4.1.1	Risparmio consumi energetici																								


LEGENDA
PIANO REGOLATORE PORTUALE DI TRIESTE
AZZONAMENTO FUNZIONALE
ASSETTO DI PIANO

3.2.7 POR-FESR 2007-2013- Asse IV- Piano integrato di Sviluppo Urbano Sostenibile (PISUS)

Il Programma Operativo della Competitività è lo strumento di programmazione con il quale la Regione Friuli Venezia Giulia definisce, all'interno del quadro di riferimento economico - sociale del territorio europeo (di cui agli artt.158 e 159 del Trattato), gli ambiti di sviluppo territoriale regionale che beneficeranno dei contributi dei Fondi Strutturali Europei, quelli dello Stato e quelli Regionali nell'arco di tempo compreso tra il 2007 e il 2013.

Il Friuli Venezia Giulia, con le opportunità del P.O.R., promuove la realizzazione di innumerevoli progetti all'interno di una linea di sviluppo strategica finalizzata a sostenere l'economia regionale per permettere a tutto il territorio di competere in ambito nazionale e internazionale. Le priorità di intervento del P.O.R. del Friuli Venezia Giulia sono state individuate in 6 Assi; in particolare, l'Asse 4 assume quale obiettivo specifico quello di "Favorire la coesione interna e la crescita territoriale equilibrata".

Gli interventi di cui al presente Asse sono pertanto orientati alla riduzione dei divari di crescita tra le diverse aree territoriali promuovendo una crescita più omogenea dei centri urbani, una maggiore integrazione delle aree montane con il resto del sistema produttivo e la rivitalizzazione economica e sociale della zone lagunari.

Attraverso tale obiettivo si intende perseguire le seguenti priorità strategiche:

- aumento di competitività delle aree marginali;
- migliorare la fruibilità di beni e servizi nell'intero territorio regionale.

Gli obiettivi operativi che concorrono alla realizzazione del suddetto obiettivo specifico sono:

- Aumentare l'attrattività del territorio urbano stimolandone lo sviluppo attraverso un efficiente ed efficace utilizzo delle sue risorse,
- Contribuire al superamento delle difficoltà delle aree montane,
- Rivitalizzazione economica e sociale delle aree lagunari.

L'obiettivo di crescita dell'attrattività delle aree urbane è perseguito attraverso l'attività di supporto allo sviluppo urbano, che si esplica nell'attuazione di iniziative, attenenti diverse tipologie di intervento, previste all'interno di un "Piano integrato di Sviluppo Urbano Sostenibile (PISUS)". Il Comune di Trieste ha partecipato all'iniziativa di cui sopra mediante la presentazione del Piano "PISUS - TRIESTE ATTIVA – cultura, turismo, sostenibilità", che si articola su tre Assi d'intervento che riprendono la tripartizione indicata dal bando del POR FESR.

Il primo, denominato "qualificazione urbana, percorsi, accessibilità", ha l'obiettivo di aumentare la qualità urbana e migliorare l'accessibilità all'area dal punto di vista della mobilità sostenibile. Il secondo asse "cultura" si concentra sul miglioramento dell'offerta culturale cittadina sia intervenendo sull'esistente (in primis la rete museale) sia sviluppando piani e proposte per rendere Trieste sempre più attrattiva. Il terzo asse "economia e turismo" si propone di promuovere l'imprenditorialità nel centro città, favorendo la creazione di opportunità occupazionali.

Si riporta di seguito la ratio e una breve descrizione degli interventi caratterizzanti il "PISUS - TRIESTE ATTIVA – cultura,turismo, sostenibilità":

"Trieste si presenta come una realtà ricca di giacimenti culturali siano essi musei pubblici o privati, teatri, enti di ricerca, università, zone archeologiche, gallerie d'arte, artisti, artigiani, locali e caffè storici, senza dimenticare i giacimenti ambientali come il Carso e il mare ma anche quelli gastronomici come: l'ottimo vino, l'olio e il famoso caffè.

*Questi giacimenti, che esprimono felicemente la ricchezza del territorio, si presentano troppo spesso slegati, senza sinergie, senza connessioni. Obiettivo generale del PISUS, pertanto, consiste nell'**incrementare l'attrattività del centro storico della città dal punto di vista turistico culturale stimolandone lo sviluppo economico attraverso l'utilizzo delle sue risorse secondo un approccio di sostenibilità ambientale**. Il centro storico infatti si sta gradualmente e progressivamente riqualificando, per lo più per parti, senza che però a tale centralità si sia finora conferita una visibilità, una riconoscibilità e un'impronta propria e caratterizzante che possa costituire la "cifra" di Trieste tutta. Tale è la missione che si vuole conferire al PISUS e, grazie ad esso, si avvierà un percorso di sviluppo che, partendo dall'area interessata dal Piano, si estenderà alle aree immediatamente attigue. Il PISUS rappresenterà il motore per lo sviluppo urbano complessivo.*

L'utilizzo più appropriato a questo scopo riguarda il tentativo di considerare ognuno di questi giacimenti come fosse parte di un macrosistema più ampio, attraverso la creatività quale fattore unificante, così come la intende il movimento delle smart-cities che declina il concetto su cinque dimensioni: mobilità; ambiente; economia della conoscenza e della tolleranza; trasformazioni urbane per la qualità della vita; turismo e cultura.

La città creativa o "smart city" diviene quello spazio urbano diretto da una politica lungimirante ed efficace in termini di competitività e di sviluppo sostenibile con un sistema di pianificazione territoriale capace di affrontare la sfida della globalizzazione e le eventuali crisi economiche. Non a caso, infatti, la città creativa è caratterizzata da un'attenzione particolare alla coesione sociale, alla diffusione e disponibilità della conoscenza, alla creatività, alla libertà e mobilità effettivamente fruibile e alla qualità dell'ambiente naturale e culturale.

Il risultato che si vuole ottenere è di permettere alla persona - turista o cittadino residente – che entra in contatto con uno di questi giacimenti, di entrare altresì in contatto con tutti gli altri, attraverso connessioni materiali, grazie ai percorsi ciclo-pedonali e servizio di biciclette pubbliche condivise, e connessioni immateriali (rete wi-fi gratuita). Ciò permetterà, non di meno, un aumento della fruibilità delle attività produttive insediate anche grazie al completamento della riqualificazione già iniziata nella zona centrale con la realizzazione di programmi quali URBAN I - Progetto Tergeste, il PRUSST (Programma di Riqualificazione Urbana per lo Sviluppo Sostenibile del Territorio) - "La riconquista del fronte mare" e i finanziamenti del Ministero dell'Ambiente (POD 2008 e POD 2009). I percorsi ciclo/pedonali permetteranno di creare connessioni fisiche anche con la zona alta della città, il Carso e i suoi produttori, e allo stesso tempo il centro urbano, attraverso due temporary shop, si trasformerà in "vetrina" a favore dei produttori agro alimentari dell'altipiano, in un'ottica di consumi a Km "0". I temporary shop saranno utilizzati anche dagli artigiani artistici, ubicati in zone a bassa affluenza turistica, in maniera tale da agevolare gli insediamenti temporanei di attività di artigianato artistico.

La scelta di prediligere queste tipologie di connessioni deriva dalla volontà di creare una città coinvolgente e a misura di uomo, dove le diverse forme di inquinamento (acustico, atmosferico,ecc.), vengano sostituiti, sia materialmente che culturalmente dalla centralità della persona. La scelta del wi-fi gratuito permette di fornire agli utenti quantità e qualità di informazioni non comparabili con quelle tradizionali, sia in termini di efficacia che di costi e agevola l'accesso ai luoghi del commercio e del turismo anche da parte di persone diversamente abili, come gli ipovedenti, che potranno usufruire di contenuti audio sia in italiano che in altre

lingue. Il PISUS, per creare questo processo virtuoso, ha cercato di rendere, prima di ogni altra cosa, efficienti ed efficaci alcuni di questi giacimenti, come i non trascurabili musei pubblici, attraverso la loro certificazione in termini di qualità dell'offerta museale e non secondariamente, mettendoli in connessione con quelli privati attraverso un tavolo di coordinamento istituzionale. Lo stesso dicasi per l'intervento di riqualificazione del piano terra della biblioteca civica: già interessata dalla felice sperimentazione dell'emeroteca, vedrà ampliare in essa questa attività a beneficio di bambini e ragazzi creando, con il giardino di piazza Hortis, un'unica area dove persone di ogni età troveranno spazi, strumenti e stimoli culturali pubblici e gratuiti. L'efficacia, soprattutto in termini di costi e di sostenibilità ambientale si otterrà grazie all'intervento riguardante l'installazione di una guaina fotovoltaica sul tetto del Salone degli Incanti, contenitore cardine rispetto alla proposta culturale e scientifica della città, cui si affiancherà il recuperato ex-Magazzino Vini, pur esso realizzato prevedendo pennellature fotovoltaiche, da parte del PPI 05 Fondazione CRTrieste, andando a costituire un ulteriore polo di attrazione per l'area fronte mare nella zona PISUS. La sostenibilità energetica di tali edifici, di riferimento per tutta l'area e cardine per TRIESTE ATTIVA, vista la concezione del Piano che intende contaminare diverse dimensioni dell'arte e della cultura, dei servizi alla città e delle attività economiche, è un elemento oltreché pratico (riduzione delle spese di gestione) anche di importante rilevanza simbolica.

Per sostenere la crescita delle presenze turistiche il PISUS prevede la realizzazione di un piano di marketing territoriale e una conseguente promozione turistica della città, sia a livello nazionale che internazionale grazie anche all'apporto, attraverso le iniziative di marketing territoriale della CCIAA (beneficiario di progetto) e delle antenne all'estero attivate tramite la rete di Unioncamere.

Il sistema camerale supporterà sia l'attrazione degli investimenti, oltre alla promozione turistica, sia l'internazionalizzazione delle imprese triestine. Allo stesso tempo è prevista la promozione di un Centro commerciale diffuso utile ad agevolare l'insediamento di servizi alle persone e alle imprese nell'area di riferimento".

Nella tabella che segue si riporta la verifica di coerenza esterna orizzontale con il suddetto Piano.

LEGENDA: Incoerente Coerente Indifferente

Verifica di coerenza esterna orizzontale

OBIETTIVI SPECIFICI P.G.T.U.				OBIETTIVI OPERATIVI PISUS E PISUS TRIESTE ATTIVA		
				Aumentare l'attrattività del territorio urbano stimolandone lo sviluppo attraverso un efficiente ed efficace utilizzo delle sue risorse secondo un approccio di sostenibilità ambientale	Contribuire al superamento delle difficoltà delle aree montane	Rivitalizzazione economica e sociale delle aree lagunari
1.1	Aumento velocità	1.1.1	Soddisfazione domanda			
		1.1.2	Riduzione tempi spostamento			
		1.1.3	Riduzione disagi			
		1.1.4	Incremento utilizzo TPL e/o dei mezzi di mobilità alternativi			
		1.1.5	Qualificazione della connessione tra il centro storico e la periferia			
1.2	Razionalizzazione del sistema di sosta e parcheggio in centro ed in relazione alla distanza dal centro	1.2.1	Decongestione traffico			
		1.2.2	Riduzione tempi ricerca parcheggio			
		1.2.3	Maggior fruibilità pedonale			
2.1	Riduzione degli incidenti stradali	2.1.1	La riduzione dei punti di conflitto			
		2.1.2	Riduzione incidenti			
		2.1.3	Miglioramento della sicurezza complessiva			
3.1	Riduzione inquinamento atmosferico	3.1.1	Riduzione delle emissioni dei veicoli			
3.2	Riduzione inquinamento acustico	3.2.1	Riduzione dell'inquinamento acustico			
4.1	Riduzione tempi di viaggio	4.1.1	Risparmio consumi energetici			

3.2.8 Altri piani

Le azioni del PGTU non sono in contrasto con le previsioni di altri piani di settore comunale attualmente vigenti quali ad esempio il Piano di Azione Comunale, approvato con D.G. n.188 dd. 12.05.2005, successivamente aggiornato con D.G. n.36 dd. 8/02/2007 ed attualmente in fase di revisione a seguito dell'approvazione del Piano di Azione Regionale avvenuta con D.G.R. n. 2596 dd. 29/12/2011.

Va precisato inoltre che il PGTU è sostanzialmente coerente con il suddetto piano, con particolare riferimento alla complessiva fluidificazione del traffico e all'adozione dei provvedimenti previsti in caso di emergenza ambientale.

3.3 Gli obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello nazionale, internazionale, comunitario o degli stati membri e verifica di coerenza esterna "verticale"

Ai sensi dell' Allegato VI ad D.lgs 152/2006, il Rapporto Ambientale deve prevedere anche il confronto del piano con gli obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o nazionale, pertinenti al piano o al programma.

Vengono pertanto presi in considerazione i seguenti documenti:

- UE - VI Programma Comunitario d'Azione in materia ambientale 2002-2010,
- UE - Strategia tematica sull'ambiente urbano 2006,
- CIPE - Strategia di Azione Ambientale per lo Sviluppo Sostenibile 2002,
- Legge n. 120/2002 Ratifica ed esecuzione del protocollo di Kyoto.

Dai suddetti documenti, che di seguito si illustrano, sono stati estrapolati gli obiettivi di sostenibilità ambientale considerati pertinenti con il PGTU: l'analisi di coerenza esterna "verticale" è fatta per ogni punto in riferimento agli obiettivi del PGTU.

Nelle matrici di coerenza, gli obiettivi del Piano (a sinistra), sono incrociati con tutti gli obiettivi dei piani – programmi considerati.

I campi che rappresentano la relazione tra obiettivi sono colorati in verde se si ravvisa coerenza, rosso nel caso si evidenzi incoerenza, nulla in caso di mancanza di relazione tra obiettivi.

Dalle letture delle tabelle si evince la sostanziale coerenza tra gli obiettivi di Piano e gli obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello nazionale, internazionale, comunitario o degli Stati membri.

L'eventuale poca coerenza viene segnalata come criticità e verrà successivamente approfondita nei capitoli dedicati alla valutazione degli effetti sull'ambiente ed alla descrizione delle misure compensative posti in essere dal Piano per ridurre i possibili impatti negativi sull'ambiente.

3.3.1 VI Programma Comunitario d'Azione in materia ambientale 2002-2010

Con il programma di azione per l'Ambiente della Comunità Europea (Decisione 1660/2002/CE) e correlata COM (2001) 31 def. 2001/0029 (COD) "Ambiente 2010: il nostro futuro, la nostra scelta" l'Unione europea (UE) definisce le priorità e gli obiettivi della politica ambientale europea fino al 2012 e oltre, e descrive in modo particolareggiato i provvedimenti da adottare per contribuire alla realizzazione della strategia in materia di sviluppo sostenibile da essa elaborata.

Il programma è fondato sui principi (art.2):

- chi inquina paga;
- di precauzione;
- sull'azione preventiva e riduzione dell'inquinamento alla fonte.

La comunicazione rileva che per far fronte alle sfide ambientali odierne è necessario superare il mero approccio legislativo ed assumere un approccio strategico, che dovrà utilizzare vari strumenti e provvedimenti per influenzare il processo decisionale negli ambienti imprenditoriale, politico, dei consumatori e dei cittadini. La comunicazione propone cinque assi prioritari di azione strategica: migliorare l'applicazione della legislazione vigente, integrare le tematiche ambientali nelle altre politiche, collaborare con il mercato, coinvolgere i cittadini modificandone il comportamento e tener conto dell'ambiente nelle decisioni in materia di assetto e gestione territoriale. Per ciascuno di questi assi sono proposte azioni specifiche.

Obiettivi

a. aumentare l'efficienza energetica, il risparmio energetico, l'uso più consistente delle energie e delle materie prime rinnovabili;
b. ridurre i gas serra diversi dal CO2;
c. integrare gli obiettivi relativi al cambiamento climatico nelle politiche settoriali della Comunità quali i trasporti, l'energia, l'industria, la politica regionale e l'agricoltura;
d. promuovere l'ulteriore conversione dalla generazione di elettricità a partire dal carbone o dal petrolio verso fonti a minori emissioni di CO2, soprattutto gas naturale, e decarbonizzare l'uso dei combustibili fossili;
e. separazione fra crescita economica e utilizzo delle risorse;
f. riduzione dei rifiuti prodotti;
g. riduzione dello smaltimento;
h. principio di prossimità per la realizzazione degli impianti;
i. riconversione del sistema gestionale dallo smaltimento al recupero;
j. Le sostanze chimiche pericolose dovrebbero essere sostituite da sostanze chimiche più sicure o da tecnologie alternative più sicure che non comportino l'uso di sostanze chimiche allo scopo di ridurre il rischio per l'uomo e l'ambiente;
k. I pesticidi dovrebbero essere usati in modo sostenibile al fine di minimizzare gli impatti negativi sulla salute umana e sull'ambiente;
l. arrestare il deterioramento della diversità biologica al fine di raggiungere questo obiettivo entro il 2010, segnatamente prevenendo e riducendo l'effetto di specie e di genotipi invasivi esotici;
m. proteggere e ripristinare in maniera appropriata la natura e la diversità biologica dalle emissioni inquinanti dannose;

n. conservare, ripristinare in maniera appropriata ed utilizzare in modo sostenibile l'ambiente marino, le coste e le zone umide;
o. conservare e ripristinare in maniera appropriata le zone con significativi valori legati al paesaggio, ivi comprese le zone coltivate e sensibili;
p. conservare le specie e gli habitat, prevenendone in particolare la frammentazione;
q. promuovere un uso sostenibile del suolo, con particolare attenzione alla prevenzione dei fenomeni di erosione, deterioramento, contaminazione e desertificazione;
r. garantire l'attuazione ed incentivare la sorveglianza e la valutazione della strategia comunitaria per la diversità biologica e dei piani d'azione pertinenti, anche attraverso un programma che favorisca il rilevamento di dati e di informazioni, che elabori gli indicatori appropriati, e incentivi l'uso delle migliori tecniche disponibili e delle migliori prassi ambientali;
s. elaborare misure volte a rafforzare l'uso, la produzione e gli investimenti sostenibili in relazione alla diversità biologica;
t. elaborare misure dirette a prevenire e controllare le specie invasive esotiche, ivi compresi i genotipi esotici;
u. creare la rete «Natura 2000» e attuare gli strumenti e le misure necessari sul piano tecnico e finanziario richiesti per la sua piena attuazione, nonché per la protezione, al di fuori delle zone parte di Natura 2000, delle specie protette ai sensi delle direttive sulla conservazione degli habitat naturali e sulla protezione degli uccelli selvatici;
v. promuovere l'ampliamento della rete «Natura 2000».

VI Programma comunitario d'azione in materia ambientale 2001 - 2010				
TEMA		**OBIETTIVI GENERALI**		**OBIETTIVI SPECIFICI**
Cambiamenti climatici	A	Porre in evidenza i cambiamenti climatici come la sfida principale per i prossimi 10 anni e oltre e a contribuire all'obiettivo a lungo termine di stabilizzare le concentrazioni dei gas a effetto serra nell'atmosfera ad un livello tale da escludere qualsiasi pericolosa interferenza delle attività umane sul sistema climatico. Pertanto il programma si prefigge l'obiettivo a lungo termine di limitare a 2°C l'aumento globale massimo della temperatura rispetto ai livelli del periodo preindustriale e di mantenere la concentrazione di CO2 al di sotto di 550 ppm. A più lungo termine ciò comporterà probabilmente una riduzione complessiva delle emissioni di gas a effetto serra del 70% rispetto ai livelli del 1990, come riconosciuto dal Gruppo intergovernativo di esperti dei cambiamenti climatici (IPCC).	a	Ridurre le emissioni dei gas ad effetto serra nel settore dei trasporti
			b	Ridurre le emissioni di gas ad effetto serra in altri settori
Natura e biodiversità	B	Tutelare, conservare, ripristinare e sviluppare il funzionamento dei sistemi naturali, degli habitat naturali e della flora e fauna selvatiche allo scopo di arrestare la desertificazione e la perdita di biodiversità, compresa la diversità delle risorse genetiche, nell'Unione europea e su scala mondiale.	c	Arrestare il deterioramento della diversità biologica prevenendo e riducendo l'effetto di specie e di genotipi invasivi esotici
			d	Proteggere e ripristinare in maniera appropriata la natura e la diversità biologica dalle emissioni inquinanti dannose

			e	Conservare, ripristinare in maniera appropriata ed utilizzare in modo sostenibile l'ambiente marino, le coste e le zone umide
			f	Conservare e ripristinare in maniera appropriata le zone con significativi valori legati al paesaggio, ivi comprese le zone coltivate e sensibili
			g	Conservare le specie e gli habitat, prevedendone in particolare la frammentazione
			h	Promuovere un uso sostenibile del suolo, con particolare attenzione alla prevenzione dei fenomeni di erosione, deterioramento, contaminazione e desertificazione
Ambiente e salute e qualità della vita	C	Contribuire a un elevato livello di qualità della vita e di benessere sociale per i cittadini attraverso un ambiente in cui il livello dell'inquinamento non provochi effetti nocivi per la salute umana e l'ambiente e attraverso uno sviluppo urbano sostenibile.	i	Contribuire ad una migliore qualità della vita mediante un approccio integrato concentrato sulle zone umide
			l	Raggiungere livelli di qualità delle acque sotterranee e di superficie che non presentino impatti o rischi significativi per la salute umana e per l'ambiente, garantendo che il tasso di estrazione delle risorse idriche sia sostenibile nel lungo periodo
			m	Raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e per l'ambiente
			n	Ridurre sensibilmente il numero di persone costantemente soggette a livelli medi di inquinamento acustico di lunga durata, in particolare il rumore del traffico terrestre
Risorse naturali e rifiuti	D	Garantire una migliore efficienza delle risorse e una migliore gestione delle risorse e dei rifiuti ai fini del passaggio a modelli di produzione e consumo più sostenibili, dissociando pertanto l'impiego delle risorse e la produzione dei rifiuti dal tasso di crescita economica, e cercando di garantire che il consumo di risorse rinnovabili e non rinnovabili non superi la capacità di carico dell'ambiente.	o	

Verifica di coerenza esterna orizzontale

OBIETTIVI SPECIFICI P.G.T.U.				VI Programma comunitario d'azione in materia ambientale 2001 - 2010													
				a	b	c	d	e	f	g	h	i	J	k	l	m	n	o
1.1	Aumento velocità	1.1.1	Soddisfazione domanda															
		1.1.2	Riduzione tempi spostamento															
		1.1.3	Riduzione disagi															
		1.1.4	Incremento utilizzo TPL e/o dei mezzi di mobilità alternativi															
		1.1.5	Qualificazione della connessione tra il centro storico e la periferia															
1.2	Razionalizzazione del sistema di sosta e parcheggio in centro ed in relazione alla distanza dal centro	1.2.1	Decongestione traffico															
		1.2.2	Riduzione tempi ricerca parcheggio															
		1.2.3	Maggior fruibilità pedonale															
2.1	Riduzione degli incidenti stradali	2.1.1	La riduzione dei punti di conflitto															
		2.1.2	Riduzione incidenti															
		2.1.3	Miglioramento della sicurezza complessiva															
3.1	Riduzione inquinamento atmosferico	3.1.1	Riduzione delle emissioni dei veicoli															
3.2	Riduzione inquinamento acustico	3.2.1	Riduzione dell'inquinamento acustico															
4.1	Riduzione tempi di viaggio	4.1.1	Risparmio consumi energetici															

LEGENDA: Incoerente Coerente Indifferente

3.3.2 Strategia tematica sull'ambiente urbano 2006 – Com 2005/0718

Rappresenta una delle sette strategie tematiche previste dal sesto programma d'azione per l'ambiente.

Con questa strategia l'Unione europea stabilisce misure di cooperazione e linee direttive volte al miglioramento dell'ambiente urbano. Tali misure vertono essenzialmente sullo scambio di esperienze e la diffusione delle informazioni ai livelli più appropriati al fine di garantire un'attuazione efficace della normativa e di favorire le migliori pratiche all'interno delle autorità locali.

Obiettivi generali	A	Migliorare la qualità dell'ambiente urbano, rendendo le città luoghi di vita, lavoro e investimento più attraenti e più sani,
	B	riducendo l'impatto negativo degli agglomerati urbani sull'ambiente.

Principali misure		**Obiettivi specifici**
gestione ambientale integrata per effettuare una migliore pianificazione ed evitare i conflitti fra le varie misure	**a**	approccio integrato ai problemi
L'approccio integrato è necessario perché quattro europei su cinque che vivono nelle città, devono far fronte a problemi comuni: cattiva qualità dell'aria, traffico e congestione intensi, livelli elevati di rumore ambiente, cattiva qualità dello spazio edificato, presenza di terreni abbandonati, emissioni di gas serra, proliferazione urbana, produzione di rifiuti e di acque reflue. Tali problemi sono particolarmente complessi e le loro cause incidono l'una sull'altra.		
piani di trasporto urbano sostenibile	**b**	prevedere i fondi necessari per le infrastrutture e i veicoli;
	c	incentivare la promozione di un trasporto pubblico di alta qualità;
	d	promuovere un trasporto poco inquinante;
	e	garantire la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni;
	f	coordinare la pianificazione territoriale ai livelli amministrativi idonei.
I piani per un trasporto urbano sostenibile favoriranno la riduzione dell'inquinamento atmosferico e del rumore e promuoveranno l'utilizzo della bicicletta e gli spostamenti a piedi a fini salutistici, in particolare contro l'obesità		
Edilizia urbana sostenibile	**g**	Edilizia ad alta efficienza energetica

<table>
<tr><td colspan="3">L’edilizia sostenibile migliora l’efficienza energetica con la conseguente riduzione di emissione di CO2</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Urbanistica sostenibile</td><td>h</td><td>Tutela della natura e della biodiversità</td></tr>
<tr><td>i</td><td>riduzione della proliferazione delle città</td></tr>
<tr><td>j</td><td>recupero di aree industriali abbandonate</td></tr>
<tr><td>k</td><td>riduzione dell'inquinamento atmosferico</td></tr>
<tr><td>l</td><td>riduzione dell'inquinamento acustico</td></tr>
<tr><td colspan="3">Tenuto conto della natura intersettoriale delle questioni attinenti alla gestione urbana, qualsiasi strategia per il miglioramento dell'ambiente urbano richiede un coordinamento con le altre politiche ambientali interessate, vale a dire la lotta contro il cambiamento climatico (costruzioni che favoriscano l'efficacia energetica, piani di trasporto urbano, ecc.), la tutela della natura e della biodiversità (riduzione della proliferazione delle città, recupero di aree industriali abbandonate, ecc.), la qualità della vita e la salute (riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, ecc.), l'utilizzo sostenibile delle risorse naturali nonché la prevenzione e il riciclaggio dei rifiuti.</td></tr>
</table>

Verifica di coerenza esterna orizzontale

OBIETTIVI SPECIFICI P.G.T.U.				STRATEGIA TEMATICA SULL'AMBIENTE URBANO 2006												
				a	b	c	d	e	f	g	h	i	J	k	l	m
1.1	Aumento velocità	1.1.1	Soddisfazione domanda													
		1.1.2	Riduzione tempi spostamento													
		1.1.3	Riduzione disagi													
		1.1.4	Incremento utilizzo TPL e/o dei mezzi di mobilità alternativi													
		1.1.5	Qualificazione della connessione tra il centro storico e la periferia													
1.2	Razionalizzazione del sistema di sosta e parcheggio in centro ed in relazione alla distanza dal centro	1.2.1	Decongestione traffico													
		1.2.2	Riduzione tempi ricerca parcheggio													
		1.2.3	Maggior fruibilità pedonale													
2.1	Riduzione degli incidenti stradali	2.1.1	La riduzione dei punti di conflitto													
		2.1.2	Riduzione incidenti													
		2.1.3	Miglioramento della sicurezza complessiva													
3.1	Riduzione inquinamento atmosferico	3.1.1	Riduzione delle emissioni dei veicoli													
3.2	Riduzione inquinamento acustico	3.2.1	Riduzione dell'inquinamento acustico													
4.1	Riduzione tempi di viaggio	4.1.1	Risparmio consumi energetici													

3.3.3 Strategia d'azione Ambientale per lo Sviluppo Sostenibile in Italia 2002-2010

Obiettivi ambientali

(Deliberazione CIPE n. 57/2002 - G.U. n. 255 del 30 ottobre 2002).

STRATEGIA CIPE - SVILUPPO SOSTENIBILE				
TEMA		**OBIETTIVI GENERALI**		**OBIETTIVI SPECIFICI**
Clima e atmosfera	A	Riduzione delle emissioni nazionali dei gas serra del 6,5% rispetto al 1990, nel periodo tra il 2008 e il 2012	a	Aumento dell'efficienza del parco termoelettrico
			b	Riduzione dei consumi energetici nel settore dei trasporti
			c	Incremento della produzione di energia da fonti rinnovabili
			d	Riduzione dei consumi energetici nei settori industriale/abitativo/terziario Riduzione delle perdite termiche dagli edifici
			e	Riduzione delle emissioni nei settori non energetici Aumento della penetrazione del gas naturale negli usi civili e industriali
			f	Assorbimento di CO_2 dalle foreste e dai suoli
Natura e biodiversità	B	Conservazione della biodiversità	a	Conservazione, tutela ed uso sostenibile delle risorse naturali biotiche ed abiotiche Protezione e conservazione del patrimonio culturale e sociale, in particolare nella regione mediterranea Sviluppo delle tecniche tradizionali e/o innovative di gestione del territorio per la conservazione della biodiversità Prevenzione e riduzione o eliminazione dell'impatto sugli ecosistemi, gli habitat e le specie autoctone derivante dall'introduzione di specie aliene
			b	Estensione delle coltivazioni, adozione di buone pratiche agricole, adozione di pratiche biologiche ed ecocompatibili, gestione sostenibile delle foreste
			c	Recupero della funzionalità dei sistemi naturali ed agricoli nelle aree montane, collinari, di pianura e marini
	C	Protezione del territorio dai rischi idrogeologici, sismici, vulcanici e dai fenomeni erosivi delle coste	a	Rendere sicure le aree a più alto rischio Adeguare il patrimonio edilizio esistente Incrementare la sicurezza degli impianti ad alto rischio Incrementare la sicurezza delle reti di infrastrutture in aree a rischio e degli edifici strategici Sviluppare la zonazione della pericolosità e del rischio

			b	Proteggere le coste dai fenomeni erosivi e le aree costiere dai fenomeni di subsidenza naturale ed antropica
			c	Recuperare la funzionalità dei sistemi naturali ed agricoli
	D	Riduzione e prevenzione del fenomeno della desertificazione	a	Aumento dell'efficacia dei sistemi di prevenzione e lotta agli incendi boschivi
			b	Adozione di sistemi di produzione agricola più compatibili con l'ambiente
			c	Sistemazione idraulico-forestale dei bacini montani
	E	Riduzione dell'inquinamento nelle acque interne, nell'ambiente marino e nei suoli	a	Riduzione e prevenzione dei rischi connessi al trasporto marittimo di idrocarburi e altre sostanze pericolose
			b	Miglioramento della qualità delle acque di balneazione
	F	Riduzione della pressione antropica sui sistemi naturali, sul suolo a destinazione agricola e forestale, sul mare e sulle coste	a	Riduzione del consumo di suolo, in particolare nelle aree più sensibili e nella fscia costiera, da parte di attività produttive, infrastrutture e attività edilizie Recupero dell'edificato residenziale ed urbano Rivitalizzazione dei waterfront urbani Recupero/riuso di aree storiche portuali a fini turistico/ricreativi e per il terziario avanzato Utilizzo delle aree portuali dismesse Ottimizzazione della rete stradale esistente Rinaturalizzazione degli spazi urbani non edificati Bonifica e ripristino ambientale dei siti inquinati
			b	Incentivazione delle buone pratiche di uso delle risorse e di contenimento delle pressioni sull'ambiente degli insediamenti turistici
			c	Riduzione dell'impatto di attività e strutture portuali
Qualità dell'ambiente e qualità della vita negli ambienti urbani	G	Riequilibrio territoriale ed urbanistico	a	Integrazione dei Piani settoriali con i processi di A21 Locale Riequilibrio policentrico delle funzioni territoriali
			b	Riqualificazione e riduzione della pressione edilizia e delle altre cause di impoverimento o degrado della qualità naturale, storico-culturale e del costruito in ambiente urbano
			c	Estensione degli interventi di rigenerazione ambientale e di riuso di aree urbanizzate
			d	Riqualificazione e maggiore accessibilità per tutti del patrimonio ambientale e storico-culturale Migliorare la qualità del tessuto urbano
	H	Migliore qualità dell'ambiente urbano	a	Riduzione ed eliminazione tendenziale dell'esposizione della popolazione all'inquinamento

			b	Riduzione del rischio idrogeologico e tecnologico
			c	Contenimento della mobilità a maggiore impatto ambientale
	I	Uso sostenibile delle risorse ambientali	a	Minimizzazione della quantità e del "costo ambientale" delle risorse consumate e dei rifiuti prodotti
			b	Aumento del riuso e del recupero delle risorse ambientali utilizzate
			c	Diffusione di consumi e comportamenti "ambientalmente corretti"
	L	Riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera e mantenimento delle concentrazioni di inquinanti al di sotto di limiti che escludano danni alla salute umana e al patrimonio monumentale	a	Adeguamento agli standard previsti dai protocolli Internazionali ed ai livelli imposti dalle Direttive Comunitarie
			b	Riduzione delle emissioni di SO2
			c	Riduzione delle emissioni di Nox
			d	Riduzione delle emissioni di COVNM
			e	Riduzione delle emissioni di NH3
			f	Riduzione delle emissioni di CO2
			g	Riduzione emissioni di C6H6 (Benzene)
			h	Riduzione delle emissioni di PM10
			i	Riduzione delle concentrazioni di Ozono troposferico
			l	Prevenzione e riduzione dell'inquinamento indoor e delle esposizioni al radon
	M	Riduzione dell'inquinamento acustico e riduzione della popolazione esposta	a	Adeguamento ai limiti imposti dalla legge nazionale
			b	Riduzione della percentuale della popolazione esposta a livelli eccessivi di rumore
	N	Riduzione dell'esposizione a campi elettromagnetici in tutte le situazioni a rischio e per la salute umana e l'ambiente naturale	a	Riduzione delle emissioni degli impianti e delle apparecchiature
	O	Bonifica e recupero delle aree e dei siti inquinati	a	Mappatura dei siti da bonificare
			b	Completamento degli interventi di interesse nazionale
Prelievo delle risorse e produzione dei rifiuti	P	Riduzione del prelievo di risorse senza pregiudicare gli attuali livelli di qualità della vita	a	Nuova politica urbanistica ed infrastrutturale che privilegi la manutenzione ed il riuso del patrimonio edilizio e del territorio
	Q	Conservazione o ripristino della risorsa idrica	a	Riduzione delle perdite nel settore civile ed agricolo
			b	Promozione di interventi di recupero delle fasce riparie, siepi e filari, zone umide
	R	Miglioramento della qualità della risorsa idrica	a	Riduzione del carico recapitato ai corpi idrici nel settore civile e nell'industria

			b	Aumento della capacità di depurazione nel settore civile e industriale
			c	Miglioramento reti di collettamento scarichi nel settore civile
			d	Miglioramento della gestione di reti fognarie e depuratori Riutilizzo dei fanghi di depurazione

Verifica di coerenza esterna orizzontale

LEGENDA: Incoerente | Coerente | Indifferente

| OBIETTIVI SPECIFICI P.G.T.U. | | | | Deliberazione CIPE n.57/2002: obiettivi ambientali | | | |

3.3.4 Legge n. 120/2002 Ratifica ed esecuzione del protocollo di Kyoto

Il Protocollo di Kyoto, approvato nel 1997 ed entrato in vigore nel 2005, impegna i Paesi industrializzati e quelli che si trovano in un processo di transizione verso un'economia di mercato a "ridurre il totale delle emissioni di tali gas almeno del 5,2% rispetto ai livelli del 1990, nel periodo di adempimento 2008–2012".

Con la ratifica del Protocollo di Kyoto l'Italia si è impegnata ad una riduzione delle emissioni di gas serra del 6,5% entro il 2012 rispetto al 1990.

<table>
<tr><td colspan="3">OBIETTIVI AMBIENTALI</td></tr>
<tr><td rowspan="8">Legge n. 120 del 1 giugno 2002

Ratifica ed esecuzione del Protocollo di Kyoto alla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, fatto a Kyoto l'11 dicembre 1997.</td><td rowspan="2">Raggiungere gli obiettivi di riduzione delle emissioni stabiliti dalla comunità e dai suoi stati membri per il primo periodo di impegno (2008-2012)</td><td>a. con il minor costo</td></tr>
<tr><td>b. migliorando l'efficienza energetica;</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Accelerare le iniziative di ricerca e sperimentazione per l'introduzione dell'idrogeno quale combustibile</td><td>c. nei sistemi energetico</td></tr>
<tr><td>d. nei trasporti nazionali</td></tr>
<tr><td rowspan="4">Maggior utilizzo delle energie rinnovabili tramite la realizzazione di:</td><td>e. impianti per la produzione di energia con biomasse;</td></tr>
<tr><td>f. impianti per l'utilizzazione del solare termico;</td></tr>
<tr><td>g. impianti eolici e fotovoltaici per la produzione di energia;</td></tr>
<tr><td>h. impianti per la produzione di energia dal combustibile derivato dai rifiuti solidi urbani e dal biogas.</td></tr>
</table>

Verifica di coerenza esterna orizzontale

OBIETTIVI SPECIFICI P.G.T.U.				Legge n. 120/2002 - Kyoto							
				a	b	c	d	e	f	g	h
1.1	Aumento velocità	1.1.1	Soddisfazione domanda								
		1.1.2	Riduzione tempi spostamento								
		1.1.3	Riduzione disagi								
		1.1.4	Incremento utilizzo TPL e/o dei mezzi di mobilità alternativi								
		1.1.5	Qualificazione della connessione tra il centro storico e la periferia								
1.2	Razionalizzazione del sistema di sosta e parcheggio in centro ed in relazione alla distanza dal centro	1.2.1	Decongestione traffico								
		1.2.2	Riduzione tempi ricerca parcheggio								
		1.2.3	Maggior fruibilità pedonale								
2.1	Riduzione degli incidenti stradali	2.1.1	La riduzione dei punti di conflitto								
		2.1.2	Riduzione incidenti								
		2.1.3	Miglioramento della sicurezza complessiva								
3.1	Riduzione inquinamento atmosferico	3.1.1	Riduzione delle emissioni dei veicoli								
3.2	Riduzione inquinamento acustico	3.2.1	Riduzione dell'inquinamento acustico								
4.1	Riduzione tempi di viaggio	4.1.1	Risparmio consumi energetici								

LEGENDA: Incoerente Coerente Indifferente

4. QUADRO AMBIENTALE - INDIVIDUAZIONE DELLE TEMATICHE AMBIENTALI E DEI RELATIVI INDICATORI

4.1 Premessa

Nel presente capitolo si provvederà ad individuare le tematiche e le matrici ambientali, su cui il Piano potrebbe apportare degli effetti significativi; verrà fornita un'esauriente descrizione, con l'individuazione degli indicatori che maggiormente rappresentano la tematica stessa.

Vista la natura puntuale e specifica degli interventi proposti ed il contesto strettamente urbano interessato, viene prestata particolare attenzione alla scelta delle componenti ambientali da considerare nella valutazione; si ritiene pertanto che, in relazione al sistema della mobilità ed ai potenziali impatti derivanti da interventi che inducono modifiche all'assetto viabilistico, le ricadute ambientali legate all'inquinamento acustico e all'inquinamento atmosferico risultino particolarmente rilevanti nella stima dei potenziali effetti attesi derivanti dalla realizzazione degli interventi contemplati nell'aggiornamento del PGTU.

È altresì vero che la razionalizzazione del sistema della mobilità urbana, oltre ad avere effetti sulle componenti ambientali aria e rumore, innesca ricadute indirette in termini di qualità della vita, vivibilità della città, fruibilità di servizi per i residenti ed i turisti, ecc.

Si precisa che gli indicatori utilizzati nel presente Rapporto Ambientale vengono divisi in tematiche, come indicato nelle Linee Guida della Regione FVG sulla "Mobilità sostenibile e sicura in ambito urbano", sulla base delle indicazioni fornite da:

- Giunta Provinciale di Trieste;
- ARPA del Friuli Venezia Giulia;
- Inventario Regionale delle Emissioni in Atmosfera (INEMAR);
- Osservatorio Mobilità Sostenibile;
- "Indicatori comuni europei" di sostenibilità locale (promossi dalla Commissione Europea e sviluppati coerentemente con la carta di Aalborg);
- Health Economic Assessment Tools (HEAT) for walking and for cycling, Organizzazione mondiale della Sanità;
- Piano Regionale di miglioramento della qualità dell'aria (PMRQA);
- Piano di Azione Regionale per il contenimento degli episodi acuti d'inquinamento;
- Rete di monitoraggio regionale ARPA di concentrazioni di inquinanti;
- Normativa in materia ambientale.

Le tematiche di cui sopra sono:

- Qualità dell'aria e prevenzione del rumore;
- Qualità ed efficienza del sistema di mobilità e vivibilità sociale nell'ambiente urbano;
- Traffico e sicurezza stradale;
- Gradimento scelte di Piano (Stakeholders/cittadinanza).

4.2 Qualità dell'aria e prevenzione del rumore

4.2.1 Qualità dell'aria

L'atmosfera che circonda la terra è una parte fondamentale del nostro pianeta, indispensabile al mantenimento della vita e dalla cui qualità dipende fortemente l'intero ecosistema ambientale e il suo stato di salute.

La composizione chimico-fisica dell'atmosfera si modifica nello spazio e nel tempo sia naturalmente che per cause legate ad attività di origine antropica, connesse a particolari cicli tecnologici.

L'impossibilità di individuare le proprietà di un ambiente incontaminato di riferimento induce ad introdurre il concetto di inquinamento atmosferico stabilendo uno standard convenzionale per la qualità dell'aria.

Si definisce "inquinamento atmosferico" lo stato della qualità dell'aria conseguente all'emissione nella stessa di sostanze di qualsiasi natura in misura e condizioni tali da alterarne la salubrità e da costituire pregiudizio diretto o indiretto per la salute dei cittadini o danno ai beni pubblici e/o privati.

Le concentrazioni delle sostanze inquinanti in aria hanno un andamento nel tempo e nello spazio che dipende anche dall'influenza delle condizioni metereologiche.

Gli indicatori utilizzati nella valutazione di tale tematica sono stati così individuati:

- Emissioni di CO_2;
- Emissioni di CO;
- Emissioni di componenti volatili e Benzene VOC;
- Emissioni di NO_x ;
- PM10.

Per la determinazione degli stessi, relativamente allo stato attuale e alle possibili alternative (bozza di Piano e configurazione finale del PGTU), si rimanda al successivo capitolo 5.

Per completezza di trattazione di questa tematica si è ritenuto opportuno riportare di seguito alcune parti della relazione "La qualità dell'aria della città di Trieste con particolare riferimento alla zona di Servola" (allegato 4 alla Delibera di Giunta Regionale 913/2010) redatta dall'ARPA FVG nell'ambito della procedura di VAS del Piano regionale di miglioramento della qualità dell'aria (PRMQA) della Regione A.F.V.G. [15], con

[15]Con la delibera 537 del 2009 la Giunta Regionale ha approvato un primo documento di "Progetto di Piano regionale di miglioramento della qualità dell'aria", che anticipa i contenuti sviluppati nel Piano.

La Giunta regionale con delibera n. 1783 d.d. 30 luglio 2009 ha preso atto dei seguenti documenti:

- proposta di Piano regionale di miglioramento della qualità dell'aria, comprensiva dello studio "La qualità dell'aria della città di Trieste con particolare riferimento alla zona di Servola";
- rapporto ambientale di valutazione ambientale strategica;
- sintesi non tecnica del rapporto ambientale.

particolare riferimento alle fonti che contribuiscono maggiormente alle emissioni delle suddette sostanze inquinanti e agli effetti sulla salute e sull'ambiente di ciascuna di esse.

"L'importanza della determinazione degli inquinanti atmosferici è conseguente all'influenza che tali sostanze hanno sulla salute degli esseri viventi e sull'ambiente in generale. Gli inquinanti atmosferici hanno effetti diversi sui vari organismi a seconda della concentrazione atmosferica, del tempo di permanenza e delle loro caratteristiche fisico-chimiche. D'altro canto anche la sensibilità di piante ed animali agli inquinanti atmosferici è differente a seconda delle peculiarità degli organismi stessi e del tempo di esposizione cui sono sottoposti. Le fonti responsabili della produzione di sostanze inquinanti sono numerose e di varia natura. Alcune fonti emissive sono di origine naturale (ad esempio l'attività vulcanica, i processi di erosione del suolo, la decomposizione della materia organica) altre invece sono strettamente legate alle attività umane (i processi industriali, le combustioni in genere). L'inquinamento atmosferico interessa oggi principalmente le aree urbane la cui causa principale è il traffico veicolare. Seguono tutti i processi di combustione responsabili delle emissioni dei principali inquinanti, ovvero biossido di zolfo, ossidi di azoto, monossido di carbonio, anidride carbonica e polveri.

Va detto però che a seconda degli inquinanti considerati cambia il contributo percentuale delle fonti; il traffico rimane la sorgente principale per le emissioni di NOx, CO, CO2 e polveri mentre per gli altri inquinanti, ad esempio, le emissioni maggiori di SO2 sono imputabili alle centrali termoelettriche, ammoniaca e metano sono emesse principalmente dall'agricoltura e dagli allevamenti, ed i composti organici volatili (COV) provengono invece soprattutto dall'uso dei solventi (verniciature, sintesi di produzioni chimiche, industria della stampa). Le emissioni dipendono da più fattori, per esempio dal profilo socio-economico dell'area (numerosità, dimensione, tipologia di attività industriali, artigianali presenti, dalla densità abitativa), dalle caratteristiche viabilistiche e di mobilità, dalle condizioni di uso del suolo e del territorio (presenza di aree agricole, estensione e tipologia di colture praticate, aree boschive).

Su tale documentazione si sono svolte le consultazioni previste dall'articolo 14 del decreto legislativo 152/2006, a seguito delle quali sono giunti contributi e osservazioni da parte di diversi soggetti.

La Giunta regionale con delibera n. 58 d.d. 21 gennaio 2010 ha approvato il parere dd 11 gennaio 2010 del Servizio valutazione impatto ambientale della Direzione centrale ambiente e lavori pubblici, espresso ai sensi dell'art. 15 comma 1 del D.lgs 152/2006, sulla base dei citati contributi, della documentazione completa di Piano e di VAS, nonché in relazione alla Valutazione di incidenza. A seguito di tale deliberazione il Servizio tutela da inquinamento atmosferico acustico ed elettromagnetico della Direzione centrale ambiente e lavori pubblici ha predisposto le necessarie integrazioni e modifiche ai documenti allegati alla DGR 1783/2009. Con delibera n. 432 dd. 11 marzo del 2010 sono stati approvati in via preliminare dalla Giunta regionale i seguenti documenti per l'acquisizione del parere del Consiglio delle autonomie locali, , ai sensi dell'art. 34, comma 2, della legge regionale 9 gennaio 2006, n. 1 (Principi e norme fondamentali del sistema Regione – autonomie locali nel Friuli Venezia Giulia):

- Piano regionale di miglioramento della qualità dell'aria;
- rapporto ambientale;
- sintesi non tecnica del Rapporto ambientale;
- La qualità dell'aria della città di Trieste con particolare riferimento alla zona di Servola;
- dichiarazione di sintesi art 17, comma 1, dlgs 152/2006.

Con deliberazione n. 913 dd. 12 maggio 2010 la Giunta regionale ha approvato in via definitiva il Piano regionale di miglioramento della qualità dell'aria. Con decreto del Presidente n° 124 dd. 31 maggio 2010 tale Piano è stato definitivamente approvato.

Questi fattori determinano una distribuzione spaziale molto variegata delle emissioni, anche a livello provinciale, con contributi percentuali delle fonti che possono variare per i vari inquinanti in funzione delle porzioni del territorio in esame. Va detto inoltre che le emissioni sono generalmente caratterizzate da una certa variabilità spaziotemporale legata alla modulazione temporale dei cicli produttivi e di funzionamento delle attività a da cui derivano, alla variazione stagionale e diurna di fattori climatici ed alle caratteristiche del territorio su cui agiscono le specifiche fonti di emissione. Ad esempio le emissioni dovute al traffico stradale, come gli ossidi di azoto, presentano un tipico andamento giornaliero che rispecchia la variazione dei flussi di traffico, con valori elevati nelle ore di punta e diurne e valori molto ridotti nelle ore notturne. Un'altra variabilità stagionale tipica si riscontra nelle emissioni da riscaldamento oppure da agricoltura, o in quelle biogeniche associate al ciclo fotosintetico della vegetazione. Le emissioni sono influenzate altresì dalle specificità di alcune zone del territorio, legate soprattutto al tessuto produttivo esistente oppure a particolarità climatiche, e ciò ne determina una localizzazione molto variegata, anche a livello provinciale.

I principali inquinanti che si trovano nell'aria possono essere divisi, schematicamente, in due gruppi: gli inquinanti primari e quelli secondari.

I primi vengono emessi nell'atmosfera direttamente da sorgenti di emissione antropogeniche o naturali, mentre gli altri si formano in atmosfera in seguito a reazioni chimiche che coinvolgono altre specie, primarie o secondarie.

In particolare si possono trarre le seguenti considerazioni circa le fonti che contribuiscono maggiormente alle emissioni delle seguenti sostanze inquinanti:

***NOx** (inquinante primario/secondario): Una delle fonti di emissione primaria di NOx sono le sorgenti mobili, ovvero il traffico portuale. Secondariamente gli NOx sono prodotti per il 30% dalla combustione industriale e per il 15% dal trasporto su strada. Il restante quantitativo di NOx proviene invece dalla combustione non industriale, ovvero il riscaldamento domestico e la combustione nel terziario.*

***COV** : Un ruolo fondamentale nell'emissione dei Composti Organici Volatili, per il comune di Trieste, ha il trasporto su strada con quasi il 40% del contributo emissivo e l'utilizzo di solventi con il 30%. Gli altri macrosettori contribuiscono con percentuali inferiori al 10% ciascuno.*

***CO** (inquinante primario): Le emissioni di monossido di carbonio CO nel comune di Trieste provengono quasi esclusivamente dal trasporto su strada che ne è responsabile per l'80%. La combustione industriale emette il 10% del CO totale nel comune, la combustione non industriale ne produce l'8% del totale ed, infine, solo frazioni inferiori all'1% sono imputabili alla produzione di energia e trasformazione combustibili, sorgenti mobili ed altre sorgenti.*

***CO_2:** La CO_2 che, a causa dell'enorme quantità prodotta rispetto gli altri inquinanti, viene quantificata in kilotonnellate, è attribuibile per circa il 40% del totale alla produzione di energia e trasformazione combustibili. La combustione industriale e non ed il trasporto su strada contribuiscono tutti e tre per circa il 15%. A contribuire all'emissione di CO_2, sia pur con percentuali inferiori, sono anche i processi produttivi con il 10% e altre sorgenti mobili 5%.*

***NO** :(inquinante primario/secondario): Il riscaldamento domestico occupa il primo posto con 27 t/anno pari al 30% del totale. Seguono rispettivamente lo smaltimento e trattamento rifiuti i.e. trattamento acque reflue con il 25% delle emissioni pari a 20 t/anno, la combustione nell'industria con il 20% pari a 17 t/anno e il trasporto su strada che emette il 20% del totale pari a 17 t/anno.*

***PM10**: I dati a disposizione individuano nel traffico veicolare la principale fonte emissiva di PM10: nel caso del comune di Trieste, la percentuale derivante dal trasporto su strada è pari a oltre il 35%, con una produzione annua di 70 t di inquinante. Una percentuale pari quasi al 30% delle emissioni di PM10, pari a 51 t/anno, deriva dalla combustione nell'industria. Altri 2 settori contribuiscono per oltre il 20% ciascuno alle emissioni di PM10 nel Comune di Trieste: la combustione non industriale, con 30 t/anno, ed i processi produttivi, con 42 t/anno. Contributo abbastanza consistente è dato anche dalla produzione di energia, trasformazione combustibili e altre sorgenti, con 16 e 10 t/anno ciascuno."*

Tutti questi indicatori vengono costantemente monitorati attraverso un'importante rete di rilevamento, costituita da una serie di stazioni fisse dislocate in varie zone della città di Trieste (quali ad esempio: piazza Libertà, via Battisti, Piazza Vico, via Carpineto, Piazza Garibaldi, via Sabba, via Svevo, via Pitacco, ecc.).

Ossidi di Azoto (NOx)

"Gli ossidi di azoto (monossido e biossido di azoto) sono fra le specie più importanti nella chimica della troposfera e vengono coinvolti in molteplici cicli di reazioni, in particolare nella formazione di particolato atmosferico(PM) e nella chimica dell'ozono troposferico.

L'azoto reattivo presente in atmosfera ossidandosi crea tutta una serie di altri composti chimici (l'acido nitroso, il radicale nitrato,…).

L'acido nitrico è il maggior prodotto dell'ossidazione degli NOx in atmosfera. A causa della sua elevata solubilità, esso si deposita rapidamente su superfici e gocce d'acqua. In presenza di ammoniaca, può formare nitrato d'ammonio, in forma di aerosol.

La specie che, dal punto di vista della salute umana, riveste maggior interesse come inquinante dell'aria è il biossido di azoto (NO2). Tale composto è un gas di odore pungente e soffocante, solubile in acqua, di colore rosso-bruno ed è un forte ossidante. In atmosfera è presente in tracce: la sua formazione avviene solo in minima parte direttamente nei processi di combustione, essendo invece dovuta per lo più all'ossidazione dell'NO.

<u>Effetti sulla salute e sull'ambiente</u>

Secondo la WHO, il biossido di azoto rappresenta un inquinante dell'aria con ruoli differenti, spesso non distinguibili. Infatti studi tossicologici sperimentali, eseguiti sia sugli animali che sull'uomo, indicano che tale gas a concentrazioni superiori a 200 µg/m3, anche a brevi esposizioni ha effetti tossici significativi. Pure numerosi studi epidemiologici hanno usato il biossido di azoto come marker della miscela di inquinanti dell'aria derivanti dal traffico o dal riscaldamento domestico.

Soggetti sensibili agli effetti tossici del biossido di azoto NO2 sono principalmente i bambini ed i soggetti asmatici. Studi epidemiologici indicano, in particolare, che tale inquinante incrementa l'incidenza di patologie respiratorie nei bambini di età compresa tra i 5 e 15 anni. Considerando le recidive di malattie respiratorie nei bambini si associano ad una maggiore incidenza di danni polmonari negli adulti, le patologie associate al presentano ricadute sia immediate che a lungo termine..

Relativamente gli aspetti ambientali, gli ossidi di azoto intervengono nella formazione di piogge acide con conseguenti danni alla vegetazione a seguito di un impoverimento dei terreni di ioni calcio, magnesio, sodio e potassio e contemporanea liberazione di ioni metallici tossici per le piante.

[omissis]

Monossido di carbonio (CO)

"Il monossido di carbonio (CO) rappresenta uno degli inquinanti dell'aria più comuni ed estremamente distribuiti. È un gas incolore, incolore ed insapore scarsamente solubile in acqua.

È un inquinante primario ed a causa della sua lunga permanenza in atmosfera che può raggiungere i 30-90 giorni, viene anche utilizzato come tracciante dell'andamento temporale degli inquinanti primari al livello del suolo. Tuttavia, da recenti studi sull'andamento dei dati di inquinamento in Europa e in Italia, emerge che il monossido di carbonio nell'aria ambiente, così come altre specie quali il biossido di zolfo ed il piombo, non debbano più essere considerati problemi rilevanti.

Effetti sulla salute e sull'ambiente

Sebbene modeste quantità di CO abbiano origine endogena, nell'organismo umano monossido di carbonio inalato dai polmoni si diffonde attraverso le membrane alveolari e capillari; si lega rapidamente all'emoglobina, formando carbossiemoglobina e riducendo la capacità di trasporto dell'ossigeno dea sangue. Il CO è anche in grado di attraversare rapidamente le membrane placentari e si lega reversibilmente alle proteine dotate di u gruppo eme. L'esposizione a CO in ambienti chiuso costituisce tuttora una delle principali cause di avvelenamento sia accidentale che intenzionale e determina annualmente numerosi morti sia in Europa che negli USA. Tra gli organi e tessuti più colpiti sono il cervello, il sistema cardiovascolare, la muscolatura scheletrica durante l'attività fisica ed il feto in caso di sviluppo. Tra gli effetti psico-motori immediati si riscontrano cefalea e vertigini; successivamente, anche a distanza di tempo, perdita di coordinamento, difficoltà nella guida, diminuzione dell'acuità visiva, della vigilanza e delle capacità cognitive.

Recenti studi epidemiologici hanno, infine, dimostrato l'associazione casuale tra l'aumento delle concentrazioni di CO ed incremento della mortalità giornaliera totale, di quella specifica per malattie cardiovascolari e respiratorie a breve termine.

[omissis]

Benzene (C_6H_6)

"Il benzene a temperatura ambiente è un liquido incolore, ha un punto di ebollizione relativamente basso ed un'elevata tensione di vapore, che ne determina una rapida evaporazione a temperatura ambiente. È debolmente solubile in acqua e miscibile con la maggior parte dei solventi organici.

Il benzene è presente nell'aria principalmente nella fase vapore, con tempi di permanenza variabili da poche ore ad alcuni giorni, in funzione del clima, dell'ambiente e della concentrazione relativa di altri inquinananti. La principale via di degradazione è costituita dalla reazione con radicali idrossilici, ma il benzene può anche essere rimosso dall'aria attraverso la pioggia.

È il capostipite di una famiglia di composti organici definiti aromatici per l'odore caratteristico ed è un componente naturale del petrolio (1-5% in volume) e dei suoi derivati di raffinazione.

È una molecola stabile e relativamente inerte e non ha un ruolo significativo nei processi di inquinamento secondario.

Effetti sulla salute e sull'ambiente

Studi clinici ed epidemiologici hanno evidenziato che l'esposizione a lungo termine al benzene può provocare leucemia, a causa della quale, nei lavoratori esposti, è stata dimostrata una maggiore incidenza di mortalità e, pertanto, il benzene è stato classificato come cancerogeno (di gruppo 1) per l'uomo dallo IARC (International Agency for Research on Cancer). L'esposizione cronica al benzene, comunque, può comportare la depressione del midollo osseo, che si manifesta come leucopenia, anemia e/o trombocitopenia, che portano a pan citopenia ed anemia aplastica. I dati ottenuti da studi in vivo, infine, indicano che il benzene ha proprietà mutagene.

Il benzene è un cancerogeno per l'uomo di cui non è possibile individuare una concentrazione di esposizione minima di sicurezza. L'organizzazione Mondiale della Sanità ha stimato in 6 casi aggiuntivi di leucemia per milione di persone il rischio massimo aggiuntivo derivante dall'esposizione nel corso dell'intera vita, ad una concentrazione di benzene nell'aria di 1 $\mu g/m^3$.

[omissis]

PM10

"Il materiale particolato aereo è costituito da una miscela complessa di sostanze, sia organiche che inorganiche, di origine naturale o antropica. Una particella, in questo contesto, consiste di una unità singola e continua, liquida o solida, contenente molte molecole, temute assieme da forze intermolecolari, di dimensioni maggiori a di quelle molecolari (>0.001 micron). La taglia delle particelle, assieme alla loro composizione, è di particolare rilievo nella determinazione degli effetti sulla salute e nella conseguente definizione dei limiti di esposizione per l'uomo. In alcuni casi si classificano le particelle in base alla sede di deposizione nel tratto respiratorio. In particolare, la UNI EN 481, riferendosi all'atmosfera negli ambienti di lavoro, definisce delle specifiche frazioni granulometriche per la misurazione delle particelle aerodisperse. La "frazione inalabile" è definita come la frazione di particelle che può essere inalata da naso e bocca (sono particelle con un diametro aerodinamico < 100 µm), la "frazione toracica" è la frazione di particelle che oltrepassano la laringe (sono particelle con diametro aerodinamico medio di 11,5 µm e deviazione geometrica standard (GDS) di 1,5 µm) ed infine la "frazione respirabile" è la frazione di particelle che raggiunge gli alveoli (con diametro medio di 4,25 µm e una GDS di 1,5 µm). È stato inoltre dimostrato che il 50% circa delle particelle in aria con un diametro aerodinamico di 10 µm appartiene alla frazione toracica e che il 50% delle particelle di diametro aerodinamico di 4 µm appartiene alla frazione respirabile. Il termine PM_x indica le particelle con diametro aerodinamico inferiore a x micron, qualunque sia il valore di x mentre quando ci si riferisce al Particolato Totale Sospeso viene utilizzato l'acronimo P.T.S..

Le dimensioni delle particelle ne determinano anche la permanenza in atmosfera; mentre processi di sedimentazione e precipitazione rimuovono il PM10 dall'aria entro alcune ore dall'emissione, il PM2,5 può permanere per giorni o anche settimane, mentre la frazione di diametro pari a 1 micron (PM1) può rimanere in circolazione per circa 1 mese. Di conseguenza, le polveri fini possono essere trasportate anche per grandi distanze.

Effetti sulla salute e sull'ambiente

Nel 2006 l'Agenzia italiana per la Protezione dell'Ambiente e Servizi Tecnici (APAT) ha commissionato all'ufficio Europeo della W.H.O. l'aggiornamento di uno studio di impatto sulla salute del PM10 e dell'ozono

nelle 13 città italiane, tra cui Trieste, con più di 200.000 abitanti. Da tale studio è emerso che nel periodo 2002-2004, in media 8220 morti all'anno (corrispondenti al 9% dei decessi totali, escluse le morti negli incidenti, nella popolazione di età superiore a 30 anni) erano da attribuire a concentrazioni medie annue di PM_{10} *superiori a 20* $\mu g/m^3$.

Tra le cause di morte sono compresi effetti a lungo termine, quali tumori ai polmoni, infarti ed ictus celebrali, e patologie acute, a livello sia cardiovascolare che respiratorio.

All'inquinamento da PM_{10} *inoltre, sono da attribuire anche l'aumento nell'incidenza di patologie respiratorie, quali bronchiti ed asma, sia negli adulti che in soggetti di età pediatrica. Infine, numerosi studi epidemiologici hanno evidenziato effetti negativi sulla riproduzione.*

In sintesi, quanto minori sono le dimensioni delle particelle, tanto maggiore è la loro capacità di penetrare nei polmoni e di produrre effetti dannosi sulla salute umana.

4.2.2 Modelli per la stima delle emissioni atmosferiche

La stima delle emissioni atmosferiche derivanti esclusivamente dal traffico veicolare (che costituiscono una quota parte del livello di emissioni registrate dai dati delle centraline ARPA) relativamente allo stato attuale e alle diverse alternative (bozza di Piano e configurazione finale del PGTU) è stata sviluppata a partire dall'assetto dei flussi stradali, che sono stati stimati con modelli di simulazione veicolare con riferimento ai tre scenari citati, in termini di autovetture equivalenti all'ora di punta su tutti gli archi della rete da considerare.

Precisamente, la rete viaria principale del Comune di Trieste è stata modellizzata all'interno dei software di simulazione PTV Visum 11.52 e PTV Vissim 5.40. Si tratta di modelli di simulazione che consentono di visualizzare i flussi di traffico determinati da una matrice Origine Destinazione sulla rete di offerta opportunamente calibrata; i dati di traffico restituiti dai modelli, infatti, sono confrontati con dei rilievi puntuali condotti su opportune sezioni stradali per confrontarne i risultati. L'attuale modello presenta un R2 di 0,91 e quindi può assumersi come molto attendibile.

Su tale rete è stata assegnata la matrice Origine/Destinazione degli spostamenti nell'ora di punta del mattino (7:30 – 8:30). I dati di flusso sono stati poi divisi per componente (leggeri, pesanti, due ruote) attraverso le stime ottenute dai rilievi sul campo, così da ricavare i valori di flusso per categoria di veicolo.

Il software PTV Visum 11.52 consente di restituire come output del modello una lista di archi (strade) con il relativo flusso veicolare orario, la velocità corrente presente sul tratto ed altre caratteristiche plano-altimetriche utili a consentire l'implementazione dei modelli di previsione delle emissioni inquinanti in atmosfera quali CO_2, NOx e Benzene.

Il modello fornisce inoltre una stima della velocità corrente sugli archi, che consente di stimare i coefficienti correttivi relativi a tale parametro.

Il software PTV Vissim 5.40 consente di restituire come output alcuni parametri dinamici della circolazione veicolare quali velocità, accelerazione, tempo di percorrenza, ecc. Questi ultimi saranno utilizzati nel modello di previsione di emissione di polveri sottili PM10 dovute al traffico veicolare.

Il calcolo delle emissioni atmosferiche prodotte dal traffico veicolare è stato condotto utilizzando modelli consolidati che sono di seguito illustrati. In particolare, visto l'elevato numero di modelli presenti nella letteratura tecnico-scientifica, saranno presentate le caratteristiche e le argomentazioni che hanno portato all'utilizzo di una particolare metodologia in funzione dei dati disponibili e degli obiettivi da perseguire.

I modelli di emissione reperibili in letteratura e nelle normative si dividono in modelli dinamici e modelli statici. I primi consentono di valutare dettagliatamente le emissioni in sezioni longitudinali ridotte stradali oppure in intersezioni complesse in cui si conoscono con precisione le sequenze di guida. Nel caso specifico non sono disponibili informazioni adeguate per implementare approcci di questo tipo. I modelli statici consentono invece di determinare le emissioni in corrispondenza dei tronchi stradali in funzione di una serie di elementi macroscopici riferiti al moto quali ad esempio le velocità medie, la composizione del parco veicolare, la presenza di edifici laterali ecc.; tali modelli si basano sulla conoscenza delle relazioni che legano la media delle emissioni di un singolo veicolo alle grandezze appena ricordate e si restano meglio per condurre valutazioni aggregate e di più larga scala.

Per gli scopi del presente studio ci si è basati su un modello di emissione statico (COPERT) prendendo a riferimento la metodologia fornita dall'ISPRA (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, ex ANPA) per il calcolo delle emissioni inquinanti in atmosfera quali CO_2, NOx e Benzene. Per il calcolo delle emissioni delle polveri sottili PM10 ci si è basati sul modello emissivo VERSIT +.

Riferimenti normativi

L'ISPRA fornisce chiare indicazioni sulle campagne di qualità dell'aria, in particolare sulle direttive riguardanti il monitoraggio della stessa, ed indica che "[..] L' integrazione delle informazioni che hanno origine dal monitoraggio, dagli inventari di emissione e dai modelli, costituisce l'approccio ottimale al problema della valutazione e gestione della qualità dell'aria. I tre elementi concorrono alla valutazione in maniera integrata, ma differenziata a seconda del livello di inquinamento della zona o agglomerato su cui viene effettuata la valutazione. La domanda di informazione si estende quindi dalle misure provenienti dalle reti di rilevamento, agli inventari delle emissioni e ai dati, compresi quelli meteoclimatici, necessari all'impiego dei modelli di trasporto, dispersione e trasformazione chimica degli inquinanti [...]".

Per il presente studio si farà riferimento quindi ai processi di modellizzazione indicati dall'ISPRA, demandando ad altri enti competenti gli studi sul rilevamento, la dispersione e la trasformazione chimica degli inquinanti, elementi necessari ad una validazione e calibrazione adeguata del modello.

Modello Copert

L'ISPRA assume come riferimento il modello COPERT (COmputer Programme to calculate Emissions from Road Traffic) che è un modello di emissione non modale basato su un ampio insieme di parametri che tengono conto delle caratteristiche generali del fenomeno e delle specifiche realtà di applicazione. Tale metodologia è stata indicata anche dall'EEA (European Environment Agency) come lo strumento da utilizzare per la stima delle emissioni da trasporto stradale nell'ambito del programma europeo CORINAIR (CORe INventory AIR) per la realizzazione degli inventari nazionali delle emissioni (CORINAIR, 1988; EMEP/ CORINAIR, 2002).

Il modello COPERT considera le informazioni relative al parco circolante suddiviso per tipologia di veicolo (autovetture passeggeri, veicoli commerciali leggeri, veicoli commerciali pesanti, ciclomotori e motoveicoli), tipo di combustibile utilizzato (benzina, gasolio, G.P.L.), classe di anzianità, in relazione alle normative europee di introduzione di dispositivi per la riduzione delle emissioni, classe di cilindrata (per le autovetture) o di peso complessivo (per i veicoli commerciali). A ciascuna classe dei veicoli così ripartiti sono associate altre informazioni relative alle condizioni di guida quali le percorrenze medie annue e le velocità medie distinte in base al ciclo di guida ovvero alla tipologia di percorso effettuato (urbano, extraurbano, autostradale).

Ad ogni classe e per ciascun inquinante sono associate opportune funzioni di stima delle emissioni e dei consumi dipendenti dalla velocità. Tali funzioni rappresentano delle curve medie di emissione e di consumo di carburante ricavate da misure di emissioni per diverse tipologie e marche di veicoli e si riferiscono a prove realizzate in vari paesi europei, su una varietà di cicli di guida urbani ed extraurbani, inclusi quelli previsti dalle varie normative europee.

Un modello particolarmente interessante per il parco veicoli italiano è il cosiddetto modello MODEM che, in analogia a quello COPERT, è stato elaborato da alcuni centri di ricerca europei sulla base di dati sperimentali acquisiti per mezzo di prove in laboratorio su un campione di vetture rappresentativo del parco circolante. Sono state così individuate quattro categorie di veicoli, quelli appartenente alle classi ECE 15-03, ECE 15-04, catalizzati e diesel.

I risultati delle prove sperimentali mostrano una notevole influenza delle caratteristiche costruttive sull'entità delle emissioni del veicolo, misurate relativamente ai tre inquinanti che verranno stimati nei calcoli successivi: CO (ossido di carbonio), NO_x (ossidi di azoto), HC (i composti organici volatili (cui ci si riferisce anche con il termine idrocarburi). Nel modello MODEM, inoltre, una variabile importante che incide sulle emissioni è la velocità media dei veicoli. L'importanza della velocità è confermata anche da altre prove sperimentali, condotte negli Stati Uniti già dal 1975, che consentono di rappresentare le relazioni tra le emissioni di inquinanti e le velocità in modo generale. In particolare dalle curve si evince che le emissioni di CO e HC (misurate in termini di massa per lunghezza percorsa) diminuiscono all'aumentare della velocità, mentre le emissioni di NO_x tendono ad aumentare.

Pare quindi ragionevole la scelta di operare sulla velocità media dei veicoli per la stima delle emissioni di inquinanti in atmosfera, sia in base a numerose prove sperimentali disponibili in letteratura, sia da un altro modello fornito dall'ENEA, denominato TEE (Traffic Emissions and Energetics) che tiene in considerazione come parametro fondamentale la velocità media sull'arco.

Una struttura matematica che sembra adattarsi bene ai dati sperimentali è quella polinomiale riportata nel testo di Ferrari, "Fondamenti di Pianificazione dei Trasporti", Pitagora Editrice, Bologna 2001 e richiamata da Tartaglia M. ("Relazione fra emissioni inquinanti e velocità dei veicoli stradali", Ingegneria Ferroviaria, maggio 1995, pagg. 337-346) che si basa su una formulazione analoga a quella adottata dall'Ufficio dell'Ambiente del Governo Federale Svizzero. Essa si presenta come di seguito:

$$e(v) = av^2 + bv + c$$

dove e(v) rappresenta l'emissione media in grammi per chilometro percorso, v è la velocità media ed i coefficienti a, b e c variano in relazione alla tipologia (gruppo) di veicolo ed al tipo di inquinante, calcolati mediante regressioni sui dati sperimentali del modello MODEM ai diversi modi cinematici di ciascun ciclo di guida.

Per la determinazione delle emissioni atmosferiche sono state utilizzate le seguenti formule tratte dalla metodologia "CORINAIR" (COordination-INformation-AIR - inventario Europeo dei fattori di emissione in atmosfera da diverse tipologie di processi produttivi e di conversione energetica a livello industriale e domestico):

AUTOVETTURA PASSEGGERI BENZINA

$CO\ (g/km) = 5.0786 – 0.15623\ V + 0.001375\ V^2$

$VOC\ (g/km) = 0.4590 – 0.0106\ V + 0.0000672\ V^2$

$NOx\ (g/km) = 0.6089 – 0.01184\ V + 0.0001100\ V^2$

$FUEL\ (g/km) = 135.42 – 2.4558\ V + 0.01740\ V^2$

AUTOVETTURA PASSEGGERI DIESEL

$CO\ (g/km) = 0.9337 – 0.0170\ V + 0.0000961\ V^2$

$VOC\ (g/km) = 0.1354 – 0.0022\ V + 0.0000113\ V^2$

$NOx\ (g/km) = 0.918 – 0.014\ V + 0.000101\ V^2$

$PM\ (g/km) = 0.1208 – 0.0277\ V + 0.0000226\ V^2$

$FUEL\ (g/km) = 83.660 – 1.3123\ V + 0.00790\ V^2$

Le emissioni di CO_2 vengono stimate solo sulla base del consumo di combustibile. Infatti assumendo che tutto il carbonio presente venga ossidato a CO_2 si ottiene:

$$CO_2\ [massa] = 44.011\ (massa\ combustibile\ /(12.011 + 1.008\ r_{H/C})$$

I risultati del modello saranno dunque espressi in grammi per kilometro considerati per i flussi veicolari dell'ora di punta del mattino (7.30-8.30).

Modello Versit +

Versit + è un modello statistico di emissione che, tenendo conto delle diverse condizioni di guida e delle tipologie di veicoli circolanti, fornisce una stima delle emissioni di polveri sottili PM10 dovute a traffico veicolare. Tale modello è basato sul registro Europeo delle emissioni veicolari (Euro Classi) e si divide in due principali categorie: una che tiene conto dei veicoli leggeri (LD) e un'altra che si riferisce ai veicoli pesanti (HD).

Il modello Versit + è implementato nel software EnViVer 3.6, che utilizzando come input i dati forniti dal modello di microsimulazione (Vissim), fornisce come output il valore stimato di PM10 (in grammi) grazie all'elaborazione dei dati di velocità, accelerazione e comportamento di guida relativi a tutti gli archi facenti parte del grafo della rete di Trieste. Per maggiori dettagli si rimanda ai seguenti articoli: "Refined vehicle and driving behavior dependencies in the Versit + emission model", Norbert et al, June 2009 e "Predicting local vehicle emissions using Versit + and Vissim", Ligterink et al, December 2007.

4.2.3 Inquinamento acustico

Per la valutazione di tale tematica sono state prese a riferimento le emissioni sonore dovute al traffico veicolare misurate in decibel equivalenti, per la cui determinazione, relativamente allo stato attuale e alle possibili alternative (bozza di Piano e configurazione finale del PGTU), si rimanda al successivo capitolo 5.

Si precisa che, analogamente alle emissioni in atmosfera, nel presente paragrafo sono illustrati i riferimenti normativi legati alle emissioni sonore e le caratteristiche del modello utilizzato nel calcolo.

Riferimenti normativi

Il Consiglio Nazionale delle Ricerche Italiano (CNR) ha elaborato un modello matematico che rappresenta un perfezionamento di una metodologia analoga già sperimentata in Germania e adattata alla situazione italiana. In particolare tale metodologia si basa sulla Normativa tedesca RLS-90 (Direttiva del Ministero dei Trasporti Tedesco sulla riduzione dell'inquinamento da rumore su strada). Tale metodologia è consigliata anche dall'Agenzia Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (ANPA) ed è quella attualmente utilizzata dall'ARPA del Friuli Venezia Giulia.

Modello di emissione

Anche in questo caso, come per il calcolo dell'inquinamento atmosferico, si è reso necessario l'utilizzo del software di Macrosimulazione PTV Visum 11.52 per la determinazione dei flussi di traffico e della loro relativa velocità sulla rete stradale.

All'interno del software di simulazione, inoltre, sono stati inseriti gli ulteriori parametri utili a stimare l'emissione sonora, quali la pendenza della strada, la tipologia di manto stradale e la larghezza delle corsie (utile a stimare il coefficiente di ricezione d). Utilizzando opportunamente tali valori secondo il Metodo di previsione del CNR – Istituto di Acustica "O.M. Corbino", è stato quindi possibile ricavare un'emissione sonora equivalente su ogni arco stradale nell'ora di punta della mattina.

Al fine di stimare una quantità giornaliera media di veicoli che attraversano l'area oggetto di intervento, si è fatto riferimento alla procedura standard fornita dall'Highway Capacity Manual (TRB, 2000). Essa consente di ricavare dal valore del flusso dell'ora di punta (7:30 / 8:30) fornito dal modello, un valore medio di veicoli / giorno secondo la seguente formula:

AADT = Peak Hour Traffic Volume / K-Factor

Dove:

AADT = Numero medio di veicoli giorno circolanti;

Peak Hour Traffic Volume = Flusso di veicoli nell'ora di punta nell'area in esame;

K-Factor = fattore di conversione che per aree urbane si assume pari a 0.093.

Sulla scorta dei dati relativi ai valori di Traffico Giornaliero Medio, con l'ausilio del Metodo di previsione del CNR – Istituto di Acustica "O.M. Corbino" ad ogni arco stradale è stato associato un livello di emissione sonora equivalente in dBA al fine di ricavare i valori riferiti alle facciate degli edifici prospicienti l'arco stradale medesimo.

Grazie alle analisi della mobilità all'interno del Comune di Trieste è stato possibile suddividere la quantità di spostamenti per fasce orarie, così da valutare un traffico di veicoli medio sulla corrispondente fascia (day, evening e night).

I valori di Traffico Giornaliero Medio sulle singole strade sono stati infatti suddivisi nelle fasce orarie 6-20 (day), 20-22 (evening) e 22-6 (night), in funzione di quanto richiesto dal D.Lgs. 194/2005.

La distribuzione statistica dei dati di flusso è stata applicata al modello sonoro, in maniera tale da valutare un fattore di emissione sonora equivalente per fascia oraria.

L'espressione su cui il metodo CNR si basa è quella di Cannelli, Gluck e Santoboni, che prende in considerazione tutta una serie di parametri relativi al flusso di traffico ed alle caratteristiche geometrico-ambientali del sito di misura:

$$L_{eq} = 35{,}1 + 10\log_{10}(Q_L + 8Q_P + CQ_M) + 10\log_{10}(\frac{25}{d}) + \Delta L_v + \Delta L_f + \Delta L_b + \Delta L_s + \Delta L_g + \Delta_{vb}$$

Dove:

L_{eq} : valore del livello di pressione sonora ponderata;

Q_L: flusso orario di veicoli leggeri;

Q_P: flusso orario di veicoli pesanti (veicoli da trasporto pubblico e veicoli commerciali di peso superiore a 4.8 tonnellate);

Q_M: flusso orario di veicoli a due ruote (moto, motocicli);

C: coefficiente che tiene conto della velocità dei mezzi a due ruote; vale 5 per velocità < 40 km/h e 10 per velocità > 40 km/h;

d: distanza fra il punto di osservazione e la mezzeria stradale (in metri);

ΔL_v: parametro correttivo che tiene conto della velocità media del flusso del traffico;

Velocità Media del Flusso di Traffico (km/h)	ΔL_v (dBA)
30-50	0
60	+1.0
70	+2.0
80	+3.0
100	+4.0

ΔL_f: parametro di correzione determinato dalla riflessione del rumore sulla facciata vicina al punto di osservazione, pari a 2.5 dBA;

ΔL_b: parametro di correzione determinato dalla riflessione del rumore sulla facciata opposta al punto di osservazione, pari a 1.5 dBA;

ΔL_s: parametro che tiene conto del tipo di manto stradale;

Tipo di manto stradale	ΔL_s (dBA)
Asfalto liscio	-0.5
Asfalto ruvido	0
Cemento	+1.5
Manto lastricato scabro	+4.0

ΔL_g: parametro correttivo relativo alla pendenza longitudinale;

Pendenza (%)	ΔL_g (dBA)
5	0
6	+0.6
7	+1.2
8	+1.8
9	+2.4
10	+3.0
Per ogni altro punto percentuale	+0.6

Δ_{vb}: parametro che si applica nei casi limite di traffico, come in presenza di semafori e velocità di flusso assai bassa.

Situazione di Traffico	ΔL_{vb} (dBA)
In prossimità di semafori	+1.0
Velocità del flusso veicolare < 30 km/h	-1.5

Con questo metodo il traffico pesante è trattato a parte e ad ogni veicolo pesante si attribuisce il valore di otto veicoli leggeri, tenendo così in conto la differente rumorosità delle due categorie di automezzi. Tale coefficiente di correlazione è stato ottenuto sperimentalmente confrontando l'emissione media dei veicoli pesanti con la corrispondente media di quelli leggeri; la differenza fra i due è risultata pari a 8.9 dBA, valore che in termini energetici corrisponde a circa otto volte l'energia unitaria media emessa da un veicolo leggero.

Con una procedura analoga (tarata in corrispondenza della cintura urbana della città di Catania) è stato possibile differenziare il contributo all'inquinamento acustico dovuto ai veicoli a due ruote (ciclomotori, motocicli, ecc.).

In definitiva, si è visto come, in funzione della velocità di marcia, vari significativamente il coefficiente di equivalenza tra mezzi leggeri e mezzi a due ruote. In particolare, per velocità medie di marcia inferiori a 40 km/h, tale coefficiente risulta pari a 5, per poi assumere un valore di 10 per velocità superiori.

Dai valori di L_{eq} ricavati nelle tre fasce succitate (day, evening e night) si è quindi desunto il valore di L_{den} riferito ai singoli archi stradali, con la formula riportata nell'Allegato 1 del D.Lgs. 194/2005 che a sua volta utilizza i valori di L_{day} , $L_{evening}$ ed L_{night}.

$$L_{den} = 10 * \log\left(\frac{1}{24} * \left(14 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 2 * 10^{\frac{L_{evening}+5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night}+10}{10}}\right)\right)$$

Attraverso la metodologia di cui sopra, è stato associato un livello di emissione sonora equivalente in dB(A) ad ogni arco. Si noti che anche gli archi scarichi presentano un minimo di emissione sonora (35 dBA) a causa della possibile presenza di veicoli isolati, come emerge chiaramente dalla formulazione matematica del metodo.

4.3 Qualità ed efficienza del sistema di mobilità e vivibilità sociale nell'ambiente urbano

4.3.1 Trasporto Pubblico Locale

Il Piano pone particolare attenzione alle esigenze del trasporto pubblico locale, attraverso l'incremento delle corsie riservate al TPL sulle principali direttrici di accesso alle aree centrali della città che nella fase di analisi hanno evidenziato particolari condizioni di sofferenza, in modo da aumentare la velocità commerciale dei mezzi e rendere più appetibile l'utilizzo del TPL.

Innanzitutto si è cercato di non allontanare il trasporto pubblico dalla zona pedonale del centro, in modo da garantire un efficace servizio a queste aree. Il trasporto pubblico mantiene quindi l'attraversamento del centro attraverso Corso Italia, che sarà percorso dai mezzi pubblici in doppio senso e via Roma. In questo modo il TPL raggiunge il cuore della città e serve in modo efficace le aree pedonali, coinvolgendo sia il Corso Italia e incrementando la propria appetibilità.

Accanto al mantenimento di massima delle corsie preferenziali esistenti, il Piano prevede un potenziamento delle strade/corsie riservate al TPL che ha portato all'individuazione dei seguenti percorsi, per la cui descrizione si rimanda al capitolo 5:

- asse Est – Ovest → Rotonda del Boschetto – Piazza Tommaseo;
- asse Nord – Sud → Piazza Foraggi – Piazza Libertà;
- asse di collegamento lungo le aree di via Conti e dell'Ospedale Maggiore;
- corsia preferenziale di via Coroneo.

Gli indicatori utilizzati nella valutazione di tale tematica sono stati così individuati:

- % di Km di corsie preferenziali per i mezzi pubblici sul totale di Km di viabilità comunale;
- metri per cittadino di corsie preferenziali per i mezzi pubblici;
- Km destinati al TPL rapportati ai Km di strade comunali;
- Km corsie riservate rapportati Km strade comunali;
- Velocità commerciale media dei mezzi del TPL nell'area centrale della città.

Per la determinazione degli stessi, relativamente allo stato attuale e alle possibili alternative (bozza di Piano e configurazione finale del PGTU), si rimanda al successivo capitolo 5.

4.3.2 Mobilità pedonale e ciclabile

Coerentemente con gli indirizzi progettuali pervenuti dalla Giunta, si propone l'incremento delle aree pedonali già oggi esistenti nelle zone centrali della città, nell'ottica di individuare una vasta area utilizzabile quasi esclusivamente dai pedoni, ma che sia al tempo stesso ben servita dai mezzi pubblici; inoltre si sono localizzati nuovi percorsi ed aree pedonali nelle periferie e nei borghi carsici.

In questo contesto l'area compresa tra il Canale di Ponterosso e Piazza Unità viene per gran parte pedonalizzata. Rimane il trasporto pubblico che può sviluppare le sue dorsali sulle vie Roma e Corso Italia. Al traffico privato invece è consentito il solo asse di attraversamento via Teatro Romano – San Spiridione. Tutta la rimanente area è pedonalizzata, ad eccezione di Corso Italia, parte di via Roma e di via Mazzini che vengono adibite a ZTL ad elevata valenza pedonale.

Accanto a questo macrointervento si sono individuati una serie di collegamenti pedonali tra le principali zone pedonali e verdi della città, nonché i vari parcheggi di cintura (Silos, Foro Ulpiano, via Pietà, San Giacomo, via Carli).

In particolare, l'asse pedonale che parte da Piazza Venezia e arriva fino a piazza Libertà viene completato grazie alla realizzazione di un nuovo ponte pedonale sul canale di Ponterosso e alla riqualificazione di Via Trento, lungo la quale si prevede sarà realizzato un percorso pedonale privilegiato. Un asse parallelo a questo consente il collegamento tra Piazza Oberdan e Corso Italia attraverso la via XXX Ottobre caratterizzata dalla presenza di un percorso pedonale privilegiato e di un tratto completamente pedonale tra via Milano e Piazza Oberdan. In senso ortogonale è possibile individuare l'asse Piazza Unità – Boschetto, asse completato dalle pedonalizzazioni (aree pedonali o ZTL ad elevata valenza pedonale) previste su Corso Italia, via Imbriani e via Crispi.

Altri percorsi secondari sono proposti per collegare i principali giardini, piazze e aree pedonali del centro cittadino; in alcuni casi si prevede la pedonalizzazione completa, in altri l'allargamento dei marciapiedi e l'eliminazione delle soste sugli stessi.

Nelle aree periferiche invece le proposte di pedonalizzazione riguardano Roiano, San Giovanni (per cui si propone la realizzazione di una vera e propria piazza pedonale attorno alla chiesa) e la parte bassa di via Settefontane, mentre nei borghi carsici si segnala la previsione di percorsi pedonali privilegiati negli abitati di Opicina e Basovizza.

La mobilità ciclabile prevista dal piano può essere distinta in quella di utilizzo prevalentemente urbano, dedicata agli spostamenti di tipo sistematico, e in quella a carattere prevalentemente turistico ed extraurbano.

Per quanto riguarda l'area urbana, il piano propone una sorta di Pi-greco del trasporto su bicicletta, costituita da un asse Roiano - Stazione – Rive - Campi Elisi – S. Giacomo e da due assi trasversali che penetrano nelle due valli strategiche della città: quella di via Giulia - San Giovanni e quella dell'asse D'Annunzio – Ippodromo - Cumano. In questo contesto, anche attraverso l'implementazione di sistemi per bike- sharing previsti da progetti ministeriali ed europei cui il Comune di Trieste partecipa, sarà possibile individuare una rete ciclabile prevalentemente pianeggiante a disposizione dei cittadini che si potranno

spostare abitualmente in bicicletta. Tali collegamenti ciclabili infatti toccano rioni anche periferici con forti insediamenti residenziali (Roiano, San Giovanni, area d'Annunzio – Ippodromo, ecc.) e collegano importanti poli di attrazione/generazione di spostamenti (la stazione, la Regione, la Provincia, il Comune, l'area del Polo Natatorio-Fincantieri-Lloyd, l'Acegas-Aps, le Generali, le aree museali, ecc.).

Con riferimento ai percorsi con maggiore vocazione turistica, il sistema della mobilità ciclabile connette il Pi-greco della zona centrale alle maggiori direttrici sviluppate o da sviluppare: l'asse Miramare – Stazione, la pista che si sviluppa sul sedime della ex-ferrovia Trieste - Erpelle, il collegamento con la zona industriale verso Muggia, le piste e i percorsi ciclabili dell'altipiano.

Gli indicatori utilizzati nella valutazione di tale tematica sono stati così individuati:

- Metri quadri per abitante di percorsi ciclo-pedonali in sede propria;
- Metri lineari per abitante di percorsi ciclo-pedonali in sede propria;
- Metri quadri per abitante di percorsi ciclo-pedonali in ZTL ad elevata valenza pedonale;
- Metri lineari per abitante di percorsi ciclo-pedonali in ZTL ad elevata valenza pedonale;
- Metri quadri totali di ZTL;
- Metri quadri per abitante di ZTL;
- Lunghezza viabilità principale in Km;
- Lunghezza viabilità principale in percentuale sul totale della rete;
- Superficie complessiva delle Zone 30;
- Superficie delle Zone 30 in rapporto alla popolazione residente (m^2/abitante);
- Metri quadri per abitante di area pedonale.

Per la determinazione di tali indicatori, relativamente allo stato attuale e alle possibili alternative (bozza di Piano e configurazione finale del PGTU), si rimanda al successivo capitolo 5.

4.4 Traffico e sicurezza stradale

4.4.1 Traffico

Gli indicatori utilizzati nella valutazione di tale tematica sono stati così individuati:

- Flussi di traffico (veq/h);
- Tasso di motorizzazione;
- Indicatori da microsimulazione quali la velocità media auto (km/h), il numero medio di arresti e il tempo di percorrenza totale (h).

Si riportano di seguito alcune definizioni relative agli indicatori scelti.

I flussi di traffico misurano il numero di veicoli che attraversano una determinata sezione stradale in un intervallo di riferimento, normalmente l'ora. Il flusso può essere riferito all'ora di punta, particolarmente importante per descrivere eventuali criticità della strada e i margini di carico, oppure può essere riferito al giorno feriale tipo (flusso giornaliero).

Per tasso di motorizzazione s'intende il rapporto tra la popolazione residente ed il numero di autovetture circolanti. I dati relativi ai veicoli circolanti in Italia sono forniti dall'ACI che li individua in base alle risultanze

sullo stato giuridico dei veicoli tratte dal P.R.A. Dalle rilevazioni ACI (dicembre 2011) si constata che la consistenza del parco veicolare nel comune di Trieste è di 191.271 veicoli; considerato che il numero di abitanti del comune di Trieste è di 205.403 (fonte ISTAT al 31/07/2011), il tasso di motorizzazione è pari a 1,07.

Gli indicatori relativi alla microsimulazione fanno riferimento all'area microsimulata (zona centrale della città) che è quella in cui sono localizzate le azioni di Piano. La velocità media e il tempo di percorrenza totale sono relativi a tutti i veicoli circolanti nella rete; per numero medio di arresti si intende il numero totale delle fermate di tutti i veicoli della rete.

Per la valutazione degli indicatori, relativamente allo stato attuale e alle possibili alternative (bozza di Piano e configurazione finale del PGTU), si rimanda al successivo capitolo 5.

4.4.2 Sicurezza stradale

Per quanto riguarda la sicurezza stradale, dall'analisi dell'incidentalità emerge che la maggior parte dei sinistri avviene presso le intersezioni, per velocità non adeguate ovvero per il disordine che caratterizza l'utilizzo delle carreggiate stradali. Appare pertanto evidente che la ridefinizione delle modalità di utilizzo delle strade urbane con un sostanziale riordino delle rispettive funzioni rappresenta un primo forte provvedimento a favore della sicurezza.

Un secondo elemento nella direzione di aumentare i livelli di sicurezza è costituito dalla proposta, contenuta nel piano, di modificare alcune intersezioni, semplificando le manovre consentite ed introducendo, dove ritenuti necessari, alcune nuove rotatorie o impianti di regolazione semaforica.

Particolare importanza rivestono i percorsi pedonali previsti dal piano che vanno protetti con opportuni provvedimenti a favore degli attraversamenti e della protezione nei confronti dei veicoli. In questo contesto, si ritiene opportuno richiamare l'esigenza di prevedere, in fase di attuazione, la protezione degli attraversamenti pedonali attraverso introduzione di APL (attraversamenti pedonali luminosi) in caso di scarsa luminosità e sfalsamento degli attraversamenti in modo da consentire ai pedoni di attraversare una corrente veicolare alla volta (è il caso ad esempio degli assi di via Flavia, via Brigata Casale, Strada Nuova per Opicina e via Giulia).

Al fine di condurre una corretta analisi di incidentalità lungo gli assi stradali e nelle intersezioni sono stati presi in considerazione due parametri fondamentali: la Probabilità di accadimento dell' evento (Pr) e la Severità dell' evento (S) dai quali è possibile valutare il Livello di Rischio (LR).

La Probabilità dell'evento è definita come rapporto tra l'evento stesso e l' intervallo temporale preso in considerazione; nel caso specifico si è fatto riferimento ad un arco temporale della durata di 6 anni (dal 1 gennaio 1995 al 31 dicembre 2000) ed ai dati relativi al numero di incidenti, di feriti e di morti forniti dal Comune di Trieste occorsi nell'arco temporale suddetto.

$$\Pr obabilità(\%) = \frac{Evento * 100}{n° anni * n° giorni\_anno}$$

La Severità dell'evento indica la gravità delle conseguenze dell'incidente e viene valutato moltiplicando il numero di incidenti, di feriti e di morti per un coefficiente rappresentativo della gravità dell' evento:

$$Severità = Evento * coefficiente$$

Nell'analisi di incidentalità condotta, il coefficiente rappresentativo della gravità assume tre possibili valori:

- coefficiente = 2 incidenti con soli danni materiali,
- coefficiente = 4 incidenti con presenza di feriti,
- coefficiente = 6 incidenti con presenza di morti.

Il Livello di Rischio globale relativo ad incidenti con soli danni materiali, con feriti o con morti per ogni asse stradale e intersezione è rappresentato dalla seguente espressione:

$$Livello\_di\_Rischio = \sum_{Eventi} \Pr obabilità * Severità$$

Il Livello di Rischio globale è riportato nelle tavole relative all'incidentalità attraverso opportuna colorazione che diversifica i livelli sulla base della suddivisione in classi riportate in legenda.

4.5 Gradimento scelte di Piano (Stakeholders/cittadinanza)

Per la valutazione di tale tematica è stato preso a riferimento l'indice di gradimento stakeholders/cittadini, per la cui determinazione si rimanda al successivo capitolo 5. Il suddetto indice deriva dall'attività di partecipazione/consultazione della bozza di Piano e tiene conto del numero e della tipologia di osservazioni/proposte recepite in fase di predisposizione della configurazione finale del PGTU.

5. LA VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ DELLE AZIONI

Dopo aver definito le tematiche ambientali sulle quali il Piano potrebbe apportare degli effetti significativi e gli indicatori che maggiormente rappresentano ciascuna tematica, la VAS procede alla valutazione delle azioni globali (aventi riflessi sull'intero territorio comunale) e puntuali (legate ad uno o più interventi correlati tra loro) caratterizzanti il Piano.

Ai sensi del D.Lgs.152/2006 (e della Direttiva 2001/42/CE) il Rapporto Ambientale deve infatti prevedere i possibili impatti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori. Devono essere considerati tutti gli impatti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi (Allegato VI del D.Lgs. 152/2006).

La valutazione avviene utilizzando apposite schede analitiche che riportano i valori di ciascun indicatore valutati con riferimento allo stato di fatto e alle possibili alternative (bozza di Piano e configurazione finale del PGTU). Le schede attinenti alle azioni globali saranno caratterizzate dall'individuazione della tematica e dei relativi indicatori, quantificazione di questi ultimi con riferimento agli stati su riportati e valutazione qualitativa; per quanto riguarda le schede relative alle azioni puntuali si descrivono di seguito i diversi elementi di cui le stesse si compongono, specificando i criteri con i quali si è provveduto a compilarle.

Descrizione

In primo luogo si provvede ad effettuare una descrizione dei contenuti dell'azione, cercando di evidenziare gli elementi maggiormente impattanti sull'ambiente.

Individuazione delle matrici ambientali interessate

Sulla sinistra della scheda si è individuata una serie di temi che derivano in parte dalle analisi del capitolo 4 e in parte dall'individuazione di apposite matrici ambientali e antropiche. I temi considerati sono: Acqua, Atmosfera, Rifiuti, Rumore, Suolo, Biodiversità, Flora e fauna, Salute umana, Paesaggio, Patrimonio culturale, architettonico e archeologico, Mobilità e traffico ed Energia. Per quanto attiene la valutazione dell'impatto paesaggistico si è provveduto a scorporare lo stesso in tre componenti: quella morfologica, quella vedutistica e quella simbolica/culturale. Questa suddivisione, che ha come riferimento le "L*inee guida per l'esame paesistico dei progetti*" redatte dalla regione Lombardia nel 2002, individua gli impatti che le azioni avranno sul paesaggio inteso non soltanto come aspetto esteriore del territorio, ma come l'intreccio tra l'immagine fisica, la morfologia del territorio e le sensazioni che questo territorio nella sua totalità, così come nella sua particolarità, può suscitare.

Valutazione ambientale dell'azione

Questa parte propone una valutazione dell'impatto che potrebbe avere l'azione del Piano sulle matrici indicate, tenendo conto dei possibili impatti negativi e degli eventuali miglioramenti che l'azione può comportare rispetto allo stato esistente.

Sintesi delle ragioni della scelta delle alternative

A questo livello di dettaglio vengono inserite anche le considerazioni relative alle possibili alternative rispetto alle azioni di Piano, infatti in qualunque contesto la scelta progettuale trova, inesorabilmente ma democraticamente, l'opposizione di varie alternative, in numero pari agli interessi da tutelare.

Le alternative proposte fanno riferimento a tre scenari:

- Stato di fatto (alternativa 0);
- Bozza di Piano (alternativa 1);
- Configurazione finale PGTU (alternativa 2).

Azioni correttive e criteri compensativi

Rispetto ai potenziali impatti vengono proposte delle azioni correttive / mitigative o delle compensazioni. La differenza tra le due azioni è che nel primo caso si propone di integrare le azioni con degli accorgimenti che consentano di ridurre il loro impatto; nel secondo caso, se l'impatto è inevitabile, di attivare delle azioni esterne che riequilibrino il bilancio complessivo con il consumo della risorsa ambientale.

Prescrizioni

Infine si individuano per ogni azione quelle che sono le prescrizioni che dovranno essere osservate in fase di progettazione o di pianificazione attuativa, separandole dalle indicazioni contenute nella sezione delle

"azioni correttive" in cui sono presenti anche azioni di tipo gestionale che non hanno una diretta ricaduta nella pratica.

5.1 Possibili effetti derivanti dall'attuazione delle scelte strategiche di piano

5.1.1 Stima degli indicatori qualitativi generali del Piano

Ai fini della valutazione qualitativa delle scelte di Piano sono stati individuati, per le varie tematiche considerate (vedasi descrizione al capitolo 4), alcuni indicatori di tipo strutturale, che risultano non monitorabili in quanto rappresentano parametri caratterizzanti le scelte di Piano in termini prevalentemente quantitativi (quali ad es. i km di corsie preferenziali del TPL in rapporto al numero di abitanti); tali indicatori non sono inoltre suscettibili di variazioni (come invece avviene, per esempio, per gli indicatori ambientali relativi all'inquinamento atmosferico e acustico).

La valutazione fa riferimento a tre scenari denominati alternativa 0 (stato attuale), alternativa 1 (bozza di Piano) e alternativa 2 (configurazione finale del PGTU). Per esprimere giudizi qualitativi si sono utilizzati i simboli di seguito riportati:

SIMBOLO	SIGNIFICATO
☺	Impatto positivo
😐	Situazione stazionaria
☹	Impatto negativo

	Indicatore	Valore alternativa 0	Valore alternativa 1	Valore alternativa 2	Valutazione qualitativa alternativa 0	Valutazione qualitativa alternativa 1	Valutazione qualitativa alternativa 2
Qualità ed efficienza del sistema di mobilità e vivibilità sociale nell'ambiente urbano	*Mq / ab. di percorsi ciclo-pedonali in sede propria*	0,54	0,92	0,87	😐	☺	☺
	Ml / ab. di percorsi ciclo-pedonali in sede propria	0,05	0,1	0,1	😐	☺	☺
	Mq / ab. di percorsi ciclo-pedonali in ZTL ad elevata valenza pedonale	/	0,06	0,20	😐	😐	☺
	Ml / ab. di percorsi ciclo-pedonali in ZTL ad elevata valenza pedonale	/	/	0,004	😐	😐	☺

Qualità ed efficienza del sistema di mobilità e vivibilità sociale nell'ambiente urbano	*% km corsie preferenziali per i mezzi pubblici su totale viabilità comunale*	1,2 %	2,4 %	2,3 %	😐	☺	☺
	m/cittadino corsie preferenziali per i mezzi pubblici	0,02	0,04	0,04	😐	☺	☺
	Km destinati al TPL su km strade comunali	0,39	0,38	0,39	😐	☹	☺
	Km corsie riservate su km strade comunali	0,01	0,02	0,02	😐	☺	☺
	Vel. Comm. Media del TPL (centro città)in km/h	12,5	13,6	14,3	😐	☺	☺
	ZTL: mq totali	16.326	11.620	39.723	😐	☹	☺
	ZTL: mq/ab.	0,08	0,06	0,19	😐	☹	☺
	Lunghezza viabilità principale in km	198	198	198	😐	😐	😐
	Lunghezza viabilità principale % sul tot.	52%	52%	52%	😐	😐	😐
	Zone 30: mq tot.	0	Valutato in sede di PP	Valutato in sede di PP	😐	😐	😐
	Zone 30: mq/ab.	0	Valutato in sede di PP	Valutato in sede di PP	😐	😐	😐
	Area pedonale: mq/ab.	0,45	0,71	0,65	😐	☺	☺

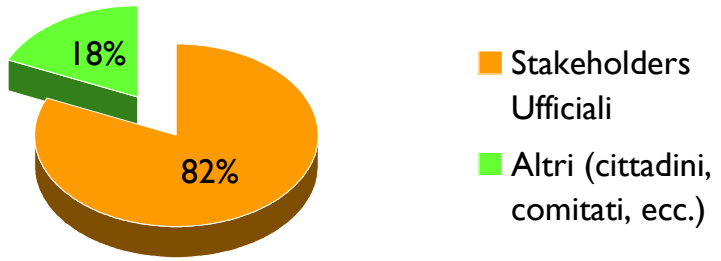
	Indicatore	Valore alternativa 0	Valore alternativa 1	Valore alternativa 2	Valutazione qualitativa alternativa 0	Valutazione qualitativa alternativa 1	Valutazione qualitativa alternativa 2
Traffico e sicurezza stradale	*Flussi di traffico (veq/h)*	Vedi elaborato VTA	Vedi elaborato VTP (bozza 2012)	Vedi elaborato VTP	😐	☺	☺
	Tasso di motorizzazione	1,07	1,07	1,07	😐	😐	😐
	Velocità media auto (km/h)	19,6	21,5	21,7	😐	☺	☺
	Numero medio arresti	4,7	4,5	4,4	😐	☺	☺
	Tempo di percorrenza totale (h)	1184	1147	1133	😐	☺	☺
	Livello di rischio incidentalità	Vedi elaborati INCa e INCn	/	Vedi elaborati INCa e INCn	😐	-	☺

5.1.2 Stima dell'indicatore di partecipazione del Piano

Ai fini di una compiuta valutazione sulla qualità delle scelte di Piano si è ritenuto opportuno individuare un ulteriore indicatore che tenga conto dell'esito delle osservazioni/proposte avanzate sulla Bozza di Piano dagli stakeholders e dai singoli cittadini in fase di partecipazione.

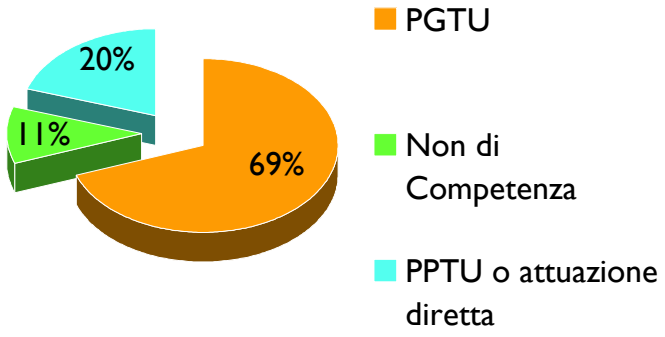
Si riportano di seguito i risultati dell'attività di partecipazione evidenziando il numero complessivo di osservazioni/proposte formulate, il numero di quelle pertinenti e non, il relativo ambito di applicazione, la percentuale di soddisfacimento delle stesse (indice di gradimento stakeholders/cittadini). Per i dettagli si rimanda agli elaborati RT e CP.

558 Osservazioni/Proposte puntuali



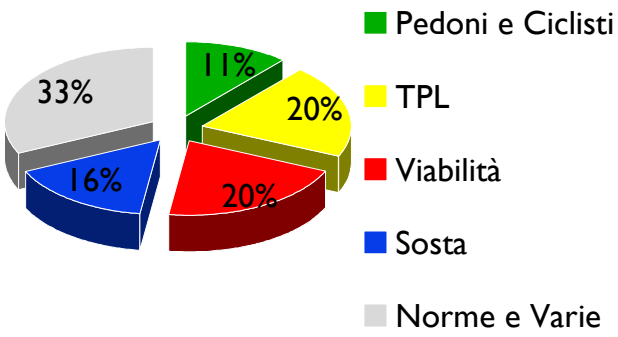
Si precisa che il numero di 558 osservazioni/proposte deriva dalla disaggregazione dei contenuti delle singole note/segnalazioni/e-mail pervenute in fase di consultazione.

Ambiti di competenza

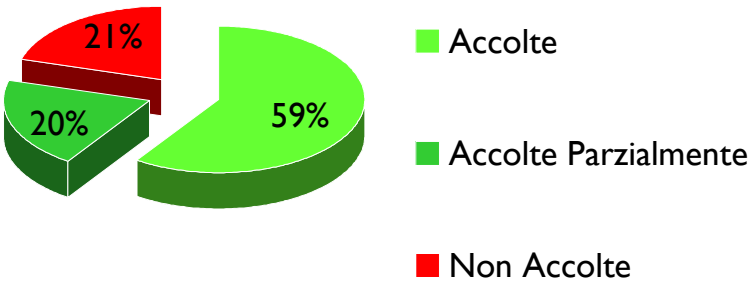


Le osservazioni di competenza diretta del PGTU sono pari a 387.

Ambiti interessati



Esiti finali (solo per osservazioni di competenza PGTU)



5.1.3 Analisi di dettaglio delle singole azioni

Nella presente sezione si riportano le seguenti azioni puntuali in cui si articola il Piano:

1. Aumento pedonalità via Mazzini – Corso Italia – via Roma – via Imbriani
2. Percorso/Asse pedonale Piazza Unità – Borgo Teresiano – Viale XX settembre
3. Percorso/Asse pedonale Stazione Centrale – Piazza Venezia
4. Percorso/Asse pedonale Piazza Oberdan – Corso Italia
5. Pedonalità nei Rioni
6. Pedonalità nei Borghi Carsici
7. Percorso ciclabile Rive – via Orlandini
8. Percorso ciclabile Stazione – Barcola
9. Percorso ciclabile all'interno del Borgo Teresiano e Giuseppino – da Piazza Venezia alla Stazione dei treni
10. Percorso ciclabile all'interno del Borgo Teresiano e Giuseppino – da Piazza della Borsa a viale XX Settembre
11. Percorso ciclabile Corso Cavour – Viale XX Settembre – San Giovanni
12. Percorso ciclabile Stazione Centrale – via della Geppa – via Coroneo – Ospedale Militare
13. Percorso ciclabile Piazza Goldoni – Corso Saba – Viale d'Annunzio – via Cumano
14. Itinerario ciclabile turistico Viale XX settembre – Villa Revoltella
15. Itinerario ciclabile turistico S. Giacomo – Val Rosandra
16. Itinerario ciclabile turistico Piazza Foraggi – Muggia
17. Itinerario ciclabile San Giovanni – via Valerio – Strada Nuova per Opicina
18. Creazione Asse preferenziale Rotonda del Boschetto – Tommaseo (ASSE EST – OVEST)
19. Creazione Asse preferenziale Piazza Foraggi – Piazza Libertà (ASSE NORD – SUD)
20. Assi preferenziali lungo le aree di via Conti e dell'Ospedale Maggiore
21. Corsia preferenziale via Coroneo
22. Piazza Oberdan – via Fabio Severo – via Coroneo
23. Borgo Teresiano
24. Galleria Sandrinelli – Piazza Sansovino – Piazza Vico – Galleria San Vito
25. Via Battisti – via Rossetti – via Ginnastica
26. Interventi per la sosta dei residenti nell'area del Borgo Teresiano – Borgo Giuseppino
27. Interventi per la sosta nei rioni
28. Interventi per la sosta nei borghi carsici

Si precisa che i valori numerici relativi alle emissioni atmosferiche, indicati nelle azioni specifiche, fanno riferimento esclusivamente al traffico veicolare e sono calcolati come media delle emissioni sui singoli archi stradali appartenenti all'area di intervento. I valori relativi alle emissioni atmosferiche sono stati calcolati esclusivamente con riferimento agli archi percorsi da veicoli motorizzati. Per gli assi riservati ai veicoli del trasporto pubblico le emissioni sono state considerate trascurabili data la composizione del parco veicolare della Trieste Trasporti che risulta essere uno dei più giovani d'Italia e a bassissima emissione. Per quanto riguarda le emissioni acustiche è stato considerato il valore massimo riscontrato nell'area di intervento; nelle aree pedonali o ZTL ad elevata valenza pedonale si è preso a riferimento un valore base di inquinamento acustico pari a 35 dBA (valore minimo ricavabile dalla formula del metodo CNR di cui al punto 4.2.3 trascurando gli effetti del traffico veicolare). In assenza di valori numerici relativi agli indicatori considerati sono stati utilizzati i seguenti simboli:

☺	Impatto positivo	😐	Situazione stazionaria	☹	Impatto negativo

Azione	**1. – Aumento pedonalità via Mazzini – C.so Italia – via Roma – via Imbriani**	
		
Descrizione		Il presente intervento individua un nuovo asse pedonale che incrementa la pedonalità già oggi esistente nel centro della città. Viene creata un'area pedonale in buona parte della via Imbriani, nel tratto di via Mazzini tra la Piazza Goldoni e la via Roma e una ZTL ad elevata valenza pedonale lungo tutto il Corso Italia, lungo la via Mazzini nel tratto tra via Roma e Corso Cavour e lungo la via Roma nel tratto tra Corso Italia e via Machiavelli.
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	La creazione di aree pedonali e ZTL ad elevata valenza pedonale comporterà la riduzione del passaggio di veicoli con conseguente eliminazione della dispersione al suolo (e quindi in fognatura) di lubrificanti, combustibili, polveri sottili, materiale derivante dall'usura degli pneumatici.
Rifiuti		L'azione comporterà un'iniziale necessità di riorganizzare il sistema di asporto dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Queste matrici sono assenti dall'area in questione; le simulazioni inoltre mostrano che il flusso veicolare su via del Teatro Romano diminuisce quindi l'azione non comporta effetti negativi neppure nelle zone limitrofe dove sono presenti anche queste matrici.
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.

Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è elevata in quanto il paesaggio del luogo conserva fortemente le tracce d'identità che lo caratterizzano: completa antropizzazione (architetture –stili, altezze, compattezza dei fronti e trame viarie, assenza di vegetazione, funzioni commerciali). E' inoltre un elemento di relazione fondamentale congiungendo edifici e istituzioni pubbliche nonché le piazze Unità e Goldoni.	
	Vedutistico[16]	Il punto d'osservazione è dal marciapiede. In auto si percepisce poco lo spazio a causa del traffico generalmente sostenuto. Gli ingombri dei mezzi rendono difficoltosa la visione del fronte strada opposto.	
	Simbolico e culturale	Il Corso è tra le vie più importanti della città; sono impresse nella memoria di tutti le immagini storiche dei funerali di eroi e regnanti, degli invasori, dei festeggiamenti. Tant'è che viene chiuso in occasione delle principali manifestazioni cittadine: adunate, carnevale, notte dei saldi ecc. E' inoltre il simbolo dello shopping cittadino.	
Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	Il paesaggio rimane lo stesso, cambia la percezione (è noto che la percezione dello spazio cambia considerevolmente a seconda del mezzo con il quale lo si percorre).	
	Vedutistico	Nelle zone pedonali il punto d'osservazione non sarà più quello esclusivo dei marciapiedi ma ci si potrà riappropriare del centro della via; nel sito non saranno presenti gli ingombri dei veicoli e pertanto verranno eliminati sia gli elementi intrusivi che quelli occlusivi. La sede stradale potrà essere riqualificata con elementi di arredo urbano e le attività commerciali potranno utilizzare gli spazi antistanti i locali.	
	Simbolico e culturale	Con la pedonalizzazione e la conseguente valorizzazione immobiliare, viene ulteriormente rafforzato il connotato di principale via cittadina. Si persegue chiaramente l'obiettivo di sostenibilità indicato dalle direttive europee rivolte al contenimento dei consumi energetici, della diminuzione dell'inquinamento, del miglioramento della salute e della crescita economica. Le facciate dei palazzi, una volta restaurate, non saranno più imbrattate dagli inquinanti atmosferici propri del traffico veicolare, causa principale del fenomeno delle croste nere.	
		Impatto	**Valutazione**
	Morfologico - strutturale	Lieve	☺
	Vedutistico	Alto	☺
	Simbolico e culturale	Alto	☺

[16] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

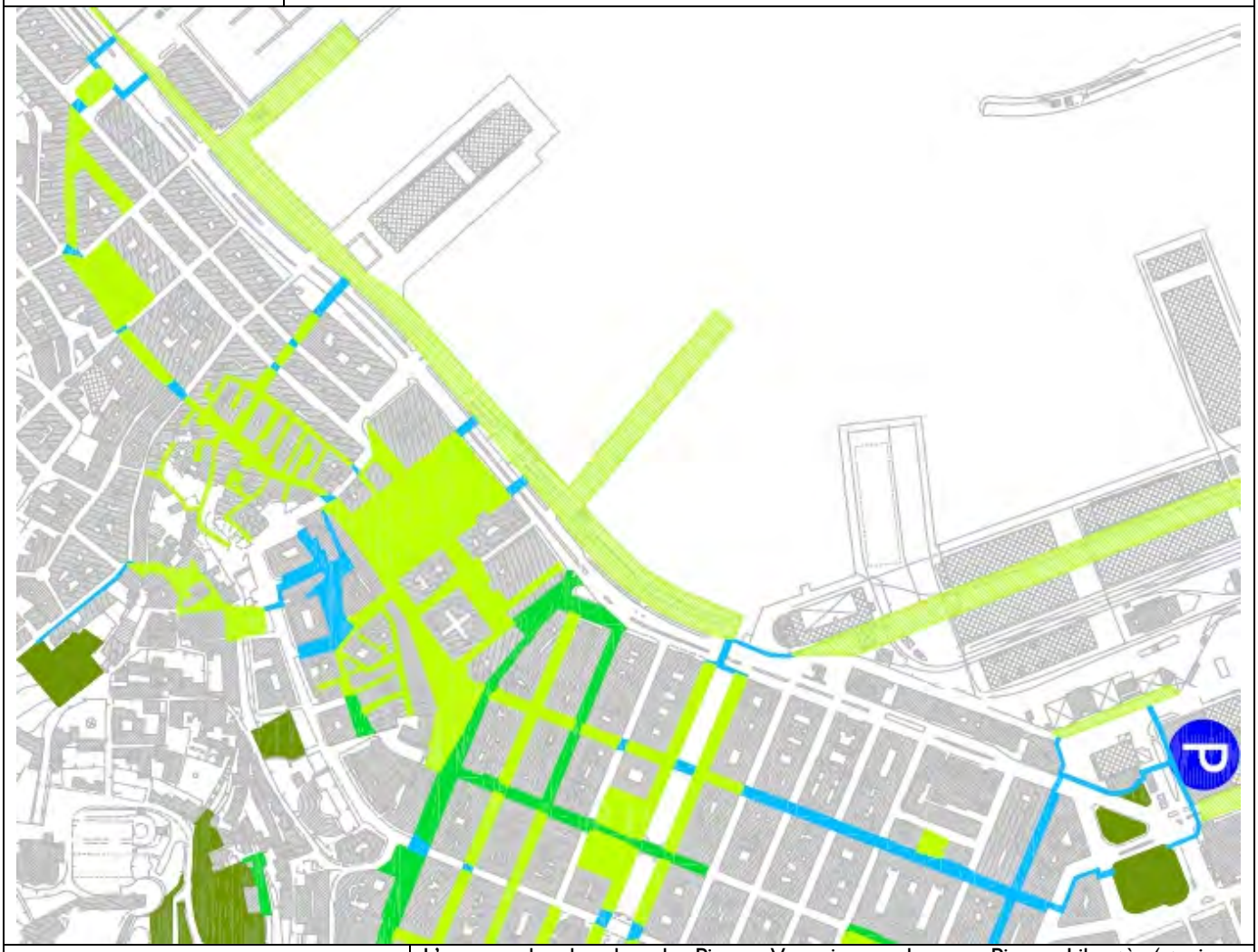
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Le facciate dei palazzi, una volta restaurate, non saranno più imbrattate dagli inquinanti atmosferici propri del traffico veicolare, causa principale del fenomeno delle croste nere.				
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità pedonale a discapito di quella veicolare privata e si incentiva l'utilizzo del TPL.				
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.				
				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	La creazione di aree pedonali e ZTL ad elevata valenza pedonale comporterà un abbattimento degli inquinanti nell'area in esame.	**CO [g/h]**	1326	446	443
			CO_2 [g/h]	173625	108080	107354
			VOC [g/h]	157	64	63
			NOx [g/h]	334	191	189
			PM10 [g/h]	81	18	18
Rumore	✓	La creazione di aree pedonali e ZTL ad elevata valenza pedonale comporterà una diminuzione dell'inquinamento acustico nelle nuove aree pedonali. Il rumore rimarrà pressoché inalterato nella zona di attraversamento del Corso Italia.	**[dBA]**	58	57	58
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.						
Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente il valore delle emissioni acustiche si suggerisce di prevedere una pavimentazione priva di anomalie superficiali nelle zone limitrofe all'area pedonale.						
Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera.						
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per le aree limitrofe.						

Azione	**2. – Percorso/Asse pedonale Piazza Unità – Borgo Teresiano – Viale XX Settembre**	
		
Descrizione		L'asse pedonale Piazza Unità – Viale XX Settembre (di cui il primo tratto è stato descritto nell'azione 1) viene completato dalla creazione di aree pedonali su Via Imbriani e ZTL ad elevata valenza pedonale sul tratto iniziale di Via Crispi e lungo la via Gallina. In questo modo l'attuale area pedonale di Viale XX Settembre viene collegata direttamente all'area pedonale del Borgo Teresiano e successivamente a Piazza Unità.
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	La creazione di aree pedonali e ZTL ad elevata valenza pedonale comporterà la riduzione del passaggio di veicoli con conseguente eliminazione della dispersione al suolo (e quindi in fognatura) di lubrificanti, combustibili, polveri sottili, materiale derivante dall'usura degli pneumatici.
Rifiuti		L'azione comporterà un iniziale necessità di riorganizzare il sistema di asporto dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.

Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è elevata in quanto il paesaggio del luogo (via Imbriani, via Gallina – sistema del Viale XX settembre) conserva fortemente le tracce d'identità che lo caratterizzano: architetture –stili, altezze, compattezza dei fronti-, trame viarie, funzioni commerciali; inoltre il viale, caratterizzato dalle alberature allineate, da quando è stato tombato l'Acquedotto, è per antonomasia il viale pedonale di Trieste. L'asse in questione è inoltre un elemento di relazione fondamentale che congiunge il Boschetto al centro della città.	
	Vedutistico[17]	Questa azione accomuna parti di città formalmente simili ma usufruite in modi molto diversi: via Imbriani è attraversabile a piedi, in autobus e parte in auto, via Gallina è infatti sostanzialmente percorribile a piedi o in autobus, la parte bassa del Viale è pedonale. In auto si percepisce poco lo spazio a causa del traffico e della sezione stradale piuttosto ristretta. A piedi gli ingombri dei mezzi rendono difficoltosa la visione del fronte strada opposto.	
	Simbolico e culturale	L'Acquedotto è per antonomasia il viale pedonale di Trieste mentre via Gallina e via Imbriani sono perlopiù vie di passaggio e caratterizzate dalla presenza di esercizi commerciali.	
Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	Il paesaggio rimane lo stesso, cambia la percezione (è noto che la percezione dello spazio cambia considerevolmente a seconda del mezzo con il quale lo si percorre).	
	Vedutistico	Il punto d'osservazione non sarà più esclusiva dei marciapiedi ma nelle strade pedonalizzate ci si potrà riappropriare del centro della via. Nel sito non saranno presenti gli ingombri dei veicoli; la sede stradale potrà essere riqualificata con elementi di arredo urbano; le attività commerciali potranno utilizzare gli spazi antistanti i locali.	
	Simbolico e culturale	Con la pedonalizzazione si persegue chiaramente l'obiettivo di sostenibilità indicato dalle direttive europee rivolte al contenimento dei consumi energetici, della diminuzione dell'inquinamento, del miglioramento della salute e della crescita economica. Le facciate dei palazzi, una volta restaurate, non saranno più imbrattate dagli inquinanti atmosferici propri del traffico veicolare, causa principale del fenomeno delle croste nere.	
		Impatto	**Valutazione**
	Morfologico - strutturale	Lieve	☺
	Vedutistico	Alto	☺
	Simbolico e culturale	Alto	☺

[17] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Le facciate dei palazzi, una volta restaurate, non saranno più imbrattate dagli inquinanti atmosferici propri del traffico veicolare, causa principale del fenomeno delle croste nere.				
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità pedonale a discapito di quella veicolare privata e si incentiva l'utilizzo del TPL.				
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.				
				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	La creazione di aree pedonali e ZTL ad elevata valenza pedonale comporterà un elevato abbattimento degli inquinanti nell'area in esame. N.B. il valore trascurabile in tabella è riferito al solo passaggio dei mezzi del TPL a bassissima emissione.	**CO [g/h]**	516	trascurabile	trascurabile
			CO_2 [g/h]	81550	trascurabile	trascurabile
			VOC [g/h]	65	trascurabile	trascurabile
			NOx [g/h]	132	trascurabile	trascurabile
			PM10 [g/h]	10	trascurabile	trascurabile
Rumore	✓	La creazione di aree pedonali e ZTL ad elevata valenza pedonale comporterà una drastica diminuzione dell'inquinamento acustico.	**[dBA]**	53	35	35
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale o alternativa 1 legata alla bozza di piano approvata che prevedeva la pedonalizzazione di via Gallina e la realizzazione di un'area ad elevata valenza pedonale percorsa dal TPL sulla via Imbriani.						
Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente il valore delle emissioni acustiche si suggerisce di prevedere una pavimentazione priva di anomalie superficiali nelle zone limitrofe all'area pedonale.						
Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera.						
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per le aree limitrofe.						

Azione	**3. – Percorso/Asse pedonale Stazione Centrale – Piazza Venezia**	
		
Descrizione		L'asse pedonale che da Piazza Venezia conduce a Piazza Libertà (stazione ferroviaria) viene completato tra l'attuale area pedonale di Via Cassa di Risparmio e Piazza Libertà grazie alla progettazione di un nuovo ponte pedonale sul canale di Ponterosso e alla riqualificazione di Via Trento lungo la quale sarà realizzato un percorso pedonale privilegiato. Viene creato così un asse pedonale attrezzato che collega aree di notevole interesse turistico e aree di interscambio modale principali. Si evidenzia che la via di Cavana tra via Felice Venezian e la via Madonna del Mare sarà l'unico tratto che rimarrà inalterato in quanto recentemente riqualificato mediante l'allargamento dei marciapiedi.
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	La realizzazione di aree pedonali e percorsi pedonali privilegiati farà diminuire la dispersione al suolo (e quindi in fognatura) di lubrificanti, combustibili, polveri sottili, materiale derivante dall'usura degli pneumatici dei veicoli.
Rifiuti		L'azione comporterà una iniziale necessità di riorganizzare il sistema di asporto dei rifiuti.

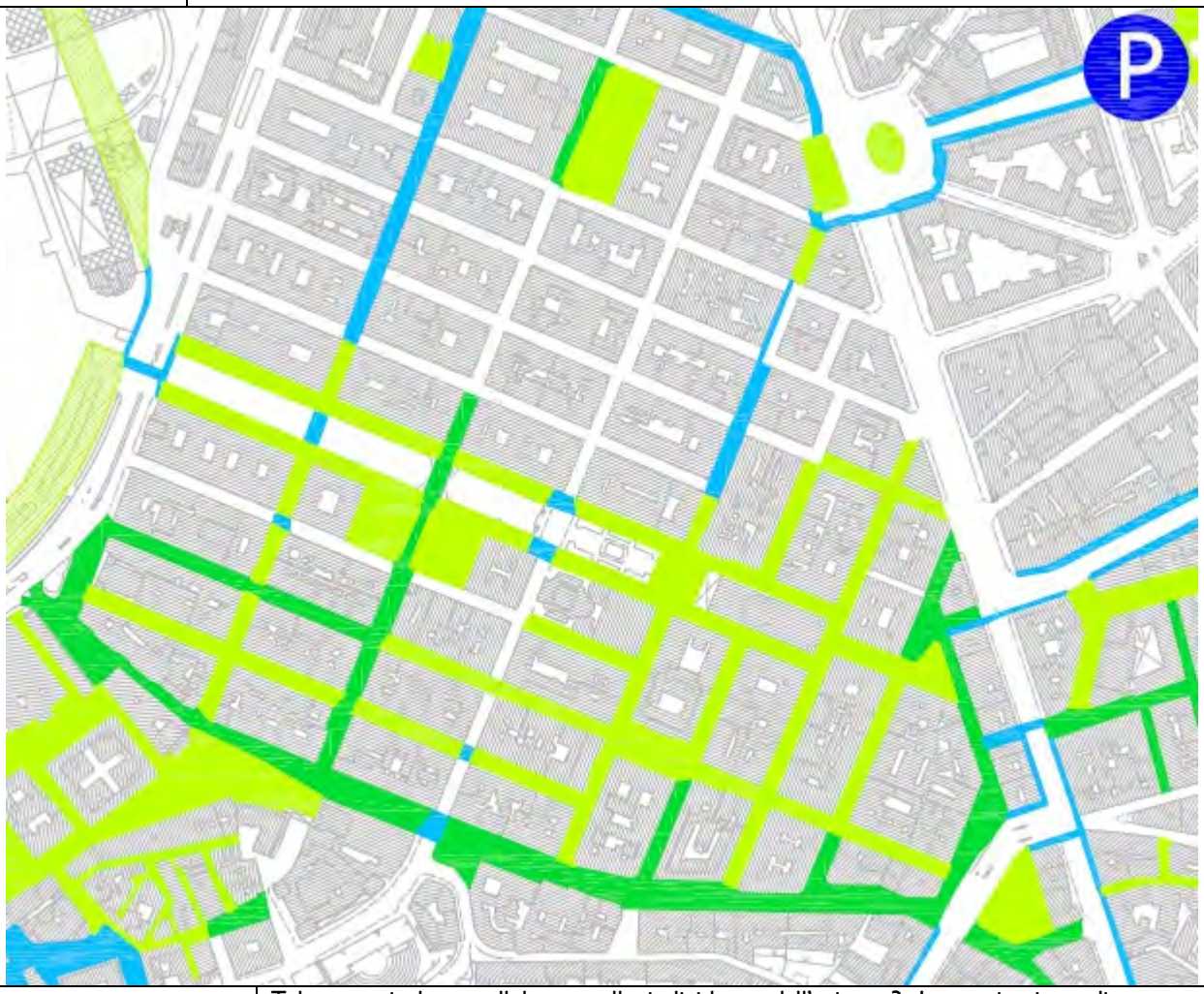
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.	
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.	
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica .	
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.	
	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è elevata in quanto il paesaggio del luogo (via cassa di Risparmio, Canal Grande, via Trento) conserva fortemente le tracce d'identità che lo caratterizzano: architetture –stili, altezze, compattezza dei fronti-, trame viarie, funzioni commerciali). L'asse è attualmente spezzato dal canale per cui la parte verso Piazza Unità è molto viva e "ricercata", anche dal punto di vista immobiliare, mentre la parte lato stazione è poco frequentata, sebbene vi prospettino importanti edifici pubblici ed è relegata perlopiù al ruolo di area per la sosta.
		Vedutistico[18]	Questa azione tende a ricucire funzionalmente due aree formalmente simili ma usufruite in modo molto diverso: la parte verso Piazza Unità, grazie anche alla recente pedonalizzazione, è oggetto di iniziative spontanee di riqualificazione da parte di privati ed è evidentemente apprezzata dai cittadini. La parte lato Stazione non è frequentata se non per raggiungere gli uffici o cercare parcheggio. Lo stato manutentivo degli edifici e l'arredo urbano non sono consoni all'importanza del luogo.
		Simbolico e culturale	Mentre il lato Piazza Unità ha come "faro" la Camera di Commercio, l'altro lato del canale ha nella memoria genetica l'origine "commerciale" favorita dalla vicinanza della principale via di comunicazione di allora (il canale). Sconta la poca forza di riconvertirsi ad usi più attuali dello spazio urbano.
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	Il paesaggio viene modificato dall'introduzione del collegamento pedonale tra le due sponde del Canale. Viene modificata la percezione dello spazio per la modifica dell'utilizzazione che se ne farà (l'asse in questione diverrà una via preferenziale per collegare le due parti di città).

[18] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

		Vedutistico	L'introduzione del collegamento pedonale tra le due sponde del Canale modificherà la percezione della prospettiva. In via Trento, la realizzazione dei collegamenti pedonali privilegiati e la realizzazione degli arredi urbani dovrebbe consentire la rivitalizzazione dell'area. Il disegno dei dehors condizionerà l'incidenza su questa matrice di valutazione anche perché le attività commerciali potranno utilizzare gli spazi antistanti i locali.	
		Simbolico e culturale	Con la pedonalizzazione si persegue chiaramente l'obiettivo di sostenibilità indicato dalle direttive europee rivolte al contenimento dei consumi energetici, della diminuzione dell'inquinamento, del miglioramento della salute e della crescita economica.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Lieve	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Il miglioramento della pedonalizzazione consentirà la valorizzazione e la leggibilità delle architetture presenti.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità pedonale a discapito di quella veicolare privata.		
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.		

				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	Il completamento del percorso non influenza l'attuale assetto viario principale ma andrà ad influire in maniera positiva sulla situazione attuale.	**CO [g/h]**	😐	☺	☺
			CO_2 [g/h]	😐	☺	☺
			VOC [g/h]	😐	☺	☺
			NOx [g/h]	😐	☺	☺
			PM10 [g/h]	😐	☺	☺
Rumore	✓	Il completamento del percorso non influenza l'attuale assetto viario principale ma andrà ad influire in maniera positiva sulla situazione attuale.	**[dBA]**	😐	☺	☺
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.						

Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente il valore delle emissioni acustiche si suggerisce di prevedere una pavimentazione priva di anomalie superficiali nelle zone limitrofe all'area pedonale.
Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera.
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per le aree limitrofe.

Azione	**4. – Percorso/Asse pedonale Piazza Oberdan – Corso Italia**	
		
Descrizione		Tale asse risulta parallelo a quello individuato dall'azione 3. La costituzione di un percorso pedonale privilegiato attraverso la Via XXX Ottobre consente di completare e collegare le aree pedonali già esistenti (Via Dante) con le nuove aree di via Mazzini (Piazza Unità) e via Imbriani (Viale XX settembre). Si evidenzia che lungo la via XXX Ottobre verrà creata un'area pedonale nel tratto compreso tra via Milano e via del Lavatoio.
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	La costituzione di un percorso pedonale privilegiato farà diminuire la dispersione al suolo (e quindi in fognatura) di lubrificanti, combustibili, polveri sottili, materiale derivante dall'usura degli pneumatici dei veicoli.
Rifiuti		L'azione comporterà una iniziale necessità di riorganizzare il sistema di asporto dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.

Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.		
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.		
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.		
	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è elevata in quanto il paesaggio del luogo (borgo teresiano) conserva fortemente le tracce d'identità che lo caratterizzano: architetture –stili, altezze, compattezza dei fronti-, trame viarie, funzioni commerciali). L'asse attualmente è ad uso promiscuo.	
		Vedutistico[19]	Via XXX ottobre è percepita in modo completamente diverso da via Dante sia per l'utilizzazione funzionale (promiscua vs. pedonale) che per l'arredo urbano. L'azione non comporta la pedonalizzazione totale ma il ridisegno della sezione stradale ed una diversa ripartizione degli spazi.	
		Simbolico e culturale	Via XXX ottobre non ha particolari valori simbolici e quelli culturali sono perlopiù dovuti alla presenza di alcuni palazzi di pregio.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	Viene ridisegnata la sede stradale con la ridistribuzione degli spazi a favore del percorso pedonale e ciclabile.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno; viceversa il percorso pedonale privilegiato favorirà l'insediamento o la riqualificazione di piccole attività commerciali.	
		Simbolico e culturale	Con la costituzione di un percorso pedonale privilegiato ci si volge verso l'obiettivo di sostenibilità indicato dalle direttive europee rivolte al contenimento dei consumi energetici, della diminuzione dell'inquinamento, del miglioramento della salute e della crescita economica.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Lieve	☺
		Vedutistico	Alto	☺
		Simbolico e culturale	Alto	☺

[19] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Le facciate dei palazzi, una volta restaurate, non saranno più imbrattate dagli inquinanti atmosferici propri del traffico veicolare, causa principale del fenomeno delle croste nere.
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità pedonale a discapito di quella veicolare privata.
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.

				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	Il completamento del percorso non influenza l'attuale assetto viario principale ma andrà ad influire in maniera positiva sulla situazione attuale.	**CO [g/h]**	😐	☺	☺
			CO_2 [g/h]	😐	☺	☺
			VOC [g/h]	😐	☺	☺
			NOx [g/h]	😐	☺	☺
			PM10 [g/h]	😐	☺	☺
Rumore	✓	Il completamento del percorso non influenza l'attuale assetto viario principale ma andrà ad influire in maniera positiva sulla situazione attuale.	**[dBA]**	😐	☺	☺

Altri effetti:

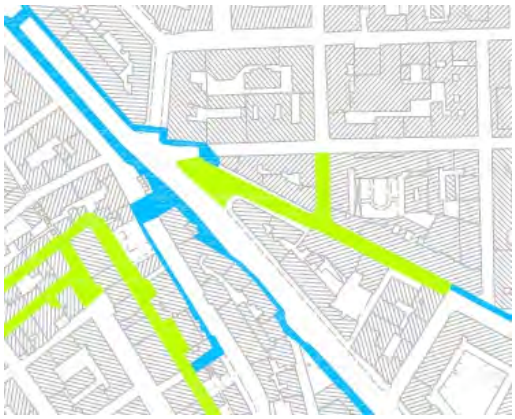
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.

Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente il valore delle emissioni acustiche si suggerisce di prevedere una pavimentazione priva di anomalie superficiali nelle zone limitrofe all'area pedonale.

Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera.

Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per le aree limitrofe.

Azione	**5. – Pedonalità nei Rioni**





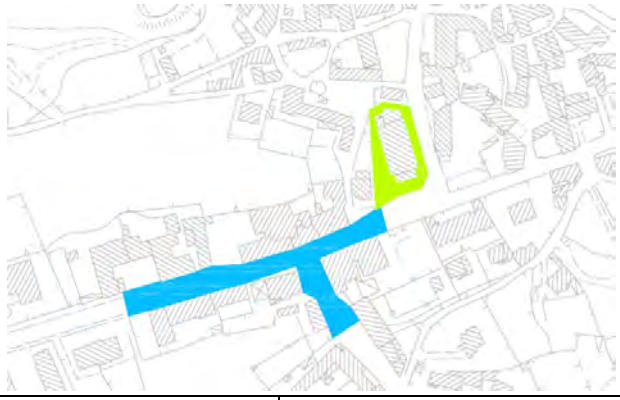
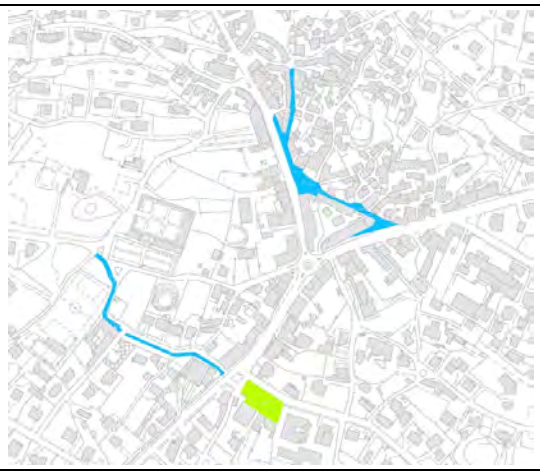


Descrizione	Complementarmente alle precedenti azioni vengono istituite aree pedonali/percorsi pedonali e ZTL ad elevata valenza pedonale nei rioni della città, quali ad esempio quelli di Barriera – Settefontane, Roiano e San Giovanni.
Matrici ambientali e antropiche interessate	
Acqua ✓	La realizzazione di aree pedonali, percorsi pedonali privilegiati e ZTL ad elevata valenza pedonale farà diminuire la dispersione al suolo (e quindi in fognatura) di lubrificanti, combustibili, polveri sottili, materiale derivante dall'usura degli pneumatici dei veicoli.
Rifiuti	L'azione comporterà una iniziale necessità di riorganizzare il sistema di asporto dei rifiuti.
Suolo	Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna	Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.

Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.		
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.		
	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	Trattandosi di aree rionali la classe di sensibilità è media.	
		Vedutistico[20]	I ristretti percorsi a disposizione dei pedoni limitano la visuale degli spazi e degli edifici.	
		Simbolico e culturale	L'area è permeata da valori culturali (chiese).	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	Viene ridisegnata la sede stradale con la ridistribuzione degli spazi a favore del percorso pedonale.	
		Vedutistico	Le aree pedonali, i percorsi pedonali privilegiati e le ZTL ad elevata valenza pedonale favoriranno l'insediamento o la riqualificazione di piccole attività commerciali.	
		Simbolico e culturale	Con la pedonalizzazione ci si volge verso l'obiettivo di sostenibilità indicato dalle direttive europee rivolte al contenimento dei consumi energetici, della diminuzione dell'inquinamento, del miglioramento della salute e della crescita economica.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	basso	☺
		Vedutistico	lieve	☺
		Simbolico e culturale	lieve	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Il miglioramento della pedonalizzazione consentirà la valorizzazione e la leggibilità delle architetture e delle aree di culto ove presenti.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità pedonale a discapito di quella veicolare privata.		
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.		

[20] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	Si è presa a riferimento l'area (via Settefontane) che risulta essere più critica in termini di inquinamento atmosferico allo stato attuale.	**CO [g/h]**	367	0	0
			CO_2 [g/h]	56589	0	0
			VOC [g/h]	45	0	0
			NOx [g/h]	91	0	0
			PM10 [g/h]	7	0	0
Rumore	✓	Si è presa a riferimento l'area (via Settefontane) che risulta essere più critica in termini di inquinamento acustico allo stato attuale.	**[dBA]**	50	35	35
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.						
Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente il valore delle emissioni acustiche si suggerisce di prevedere una pavimentazione priva di anomalie superficiali nelle zone limitrofe all'area pedonale.						
Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera.						
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per le aree limitrofe.						

Azione	**6. – Pedonalità nei Borghi Carsici**		
 			
Descrizione	Parallelamente alla precedente azione vengono creati altresì percorsi pedonali privilegiati e/o aree pedonali nei borghi carsici quali Basovizza e Opicina.		
Matrici ambientali e antropiche interessate			
Acqua	✓	La realizzazione di aree pedonali e percorsi pedonali privilegiati farà diminuire la dispersione al suolo (e quindi in fognatura) di lubrificanti, combustibili, polveri sottili, materiale derivante dall'usura degli pneumatici dei veicoli.	
Rifiuti		L'azione comporterà una iniziale necessità di riorganizzare il sistema di asporto dei rifiuti.	
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.	
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.	
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.	
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.	
	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	Trattandosi di borghi carsici la classe di sensibilità è elevata.
		Vedutistico[21]	I ristretti percorsi a disposizione dei pedoni limitano la visuale degli spazi e degli edifici.

[21] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

		Simbolico e culturale	L'area è permeata da valori culturali (chiese, monumenti, ecc.).	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	Viene ridisegnata la sede stradale con la ridistribuzione degli spazi a favore del percorso pedonale.	
		Vedutistico	Le aree pedonali e i percorsi pedonali privilegiati favoriranno l'insediamento o la riqualificazione di piccole attività commerciali.	
		Simbolico e culturale	Con la pedonalizzazione ci si volge verso l'obiettivo di sostenibilità indicato dalle direttive europee rivolte al contenimento dei consumi energetici, della diminuzione dell'inquinamento, del miglioramento della salute e della crescita economica.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	basso	☺
		Vedutistico	lieve	☺
		Simbolico e culturale	lieve	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Il miglioramento della pedonalizzazione consentirà la valorizzazione e la leggibilità delle architetture e delle aree di culto presenti.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità pedonale a discapito di quella veicolare privata.		
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.		

				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	Il completamento delle aree pedonali non influenza l'attuale assetto viario principale ma andrà ad influire in maniera positiva sulla situazione attuale.	**CO [g/h]**	☹	☺	☺
			CO_2 [g/h]	☹	☺	☺
			VOC [g/h]	☹	☺	☺
			NOx [g/h]	☹	☺	☺
			PM10 [g/h]	☹	☺	☺
Rumore	✓	Il completamento delle aree pedonali non influenza l'attuale assetto viario principale ma andrà ad influire in maniera positiva sulla situazione attuale.	**[dBA]**	☹	☺	☺

Altri effetti:

Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale o alternativa 1 legata alla bozza di piano approvata che prevedeva nel Borgo di Opicina la realizzazione di un'area pedonale sulla via Bartol e via degli Alpini.

Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente il valore delle emissioni acustiche si suggerisce di prevedere una pavimentazione priva di anomalie superficiali nelle zone limitrofe all'area pedonale.

Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera.

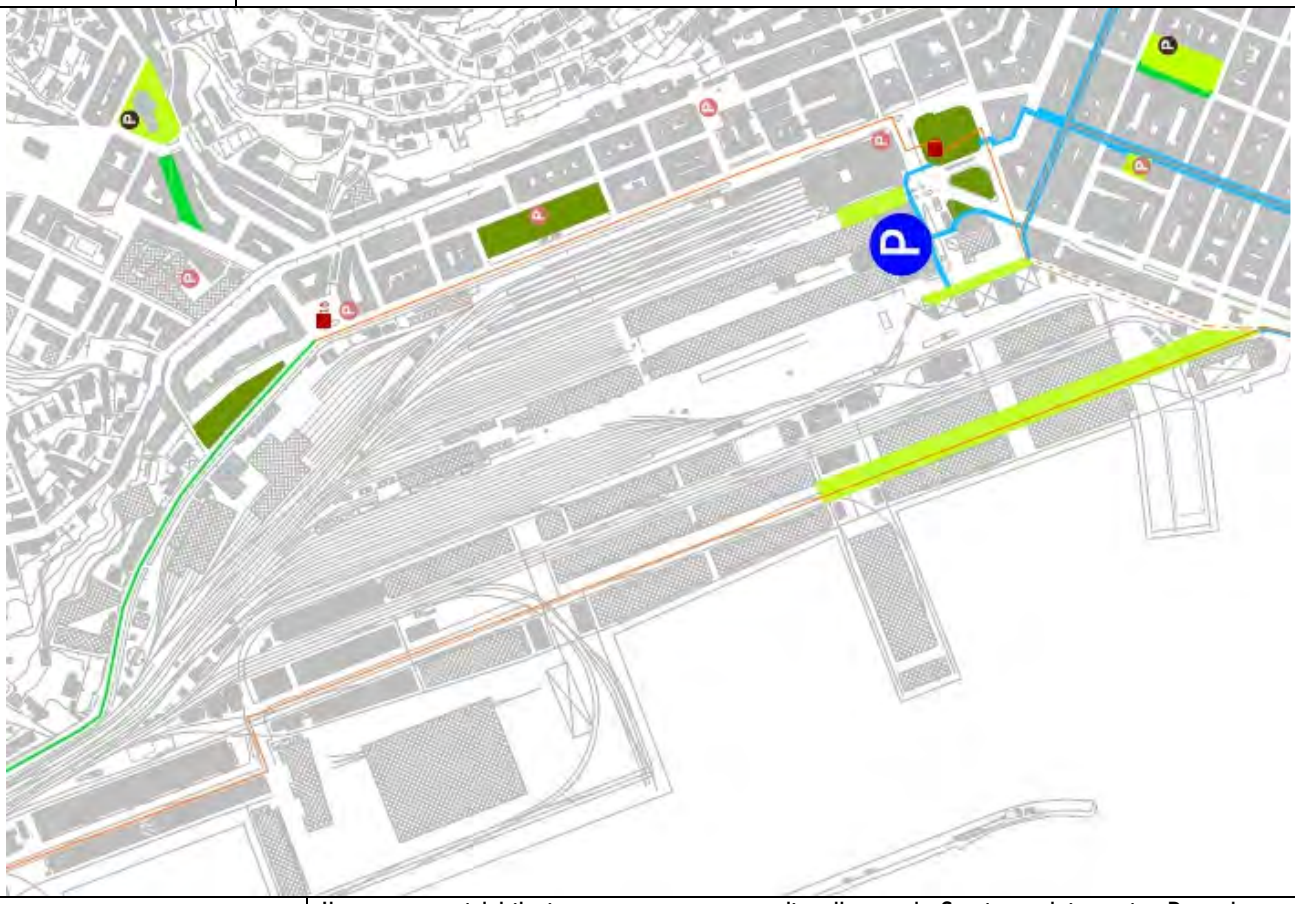
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per le aree limitrofe.

Azione	**7 - Percorso ciclabile Rive – via Orlandini**	
		
Descrizione		Il percorso ciclabile in oggetto consente di collegare le Rive con i rioni di Campi Elisi-San Giacomo. In particolare il percorso si sviluppa in sede prevalentemente protetta e costituisce l'asse ciclabile principale che riveste importanza anche come funzione di collegamento con gli altri assi ciclabili individuati con le altre azioni di piano. L'esatta individuazione dei percorsi e delle sedi protette dovranno essere definiti in fase di progettazione attuativa.
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.

<table>
<tr><td>Salute umana</td><td>✓</td><td colspan="3">L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.</td></tr>
<tr><td>Paesaggio</td><td>✓</td><td colspan="3">La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.</td></tr>
<tr><td rowspan="7"></td><td rowspan="3">Criteri di sensibilità</td><td>Morfologico - strutturale</td><td colspan="2">La classe di sensibilità è elevata nell'attraversamento delle rive in quanto il paesaggio del luogo conserva fortemente le tracce d'identità che lo caratterizzano: architetture –stili, altezze, compattezza dei fronti-, trame viarie.</td></tr>
<tr><td>Vedutistico[22]</td><td colspan="2">Le Rive sono il paesaggio "da cartolina" di Trieste.</td></tr>
<tr><td>Simbolico e culturale</td><td colspan="2">Lungo le Rive si snodano i più alti valori simbolici e culturali della città, per il rapporto con il mare, per la presenza di vari palazzi di pregio e di Piazza Unità, per il ricordo di momenti storici quali il ritorno all'Italia.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Incidenza paesaggistica</td><td>Morfologico - strutturale</td><td colspan="2">Viene ridisegnata la sede stradale con la realizzazione della pista in sede protetta.</td></tr>
<tr><td>Vedutistico</td><td colspan="2">Il ridisegno della sede stradale non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno.</td></tr>
<tr><td>Simbolico e culturale</td><td colspan="2">Il collegamento ciclabile è una sostanziale novità per la città (anche se effettivamente sono già presenti vari tratti) ma un chiaro segnale rivolto al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità indicati dalle direttive europee rivolte al contenimento dei consumi energetici, alla diminuzione dell'inquinamento, al miglioramento della salute.</td></tr>
<tr><td rowspan="4"></td><td></td><td>Impatto</td><td>Valutazione</td></tr>
<tr><td>Morfologico - strutturale</td><td>Basso</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>Vedutistico</td><td>Alto</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>Simbolico e culturale</td><td>Basso</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>Patrimonio culturale, architettonico e archeologico</td><td>✓</td><td colspan="3">Irrilevante.</td></tr>
<tr><td>Mobilità e traffico</td><td>✓</td><td colspan="3">In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità ciclabile a discapito di quella veicolare privata.</td></tr>
<tr><td>Energia</td><td>✓</td><td colspan="3">Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.</td></tr>
</table>

[22] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	Essendo l'intervento teso ad aumentare la fruibilità ciclabile del percorso a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private si prevede una possibile diminuzione degli inquinanti dispersi in atmosfera.	**CO [g/h]**	☹	☺	☺
			CO_2 [g/h]	☹	☺	☺
			VOC [g/h]	☹	☺	☺
			NOx [g/h]	☹	☺	☺
			PM10 [g/h]	☹	☺	☺
Rumore	✓	Essendo l'intervento teso ad aumentare la fruibilità ciclabile del percorso a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private si prevede una possibile diminuzione dell'inquinamento acustico.	**[dBA]**	☹	☺	☺
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.						
Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente l'appetibilità del percorso ciclabile è opportuno favorire gli utenti attraverso fasi semaforiche dedicate, attraversamenti ciclo/pedonali protetti o altro.						
Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) e della delimitazione fisica del percorso ciclabile può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera dovute al traffico veicolare lungo le Rive.						
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per le aree limitrofe.						

Azione	**8 - Percorso ciclabile Stazione – Barcola**	
		
Descrizione		Il percorso ciclabile in oggetto consente di collegare la Stazione dei treni a Barcola, per proseguire poi verso il Castello di Miramare e verso la strada costiera. Da un lato è previsto il potenziamento dell'attuale collegamento ciclabile con Roiano lungo il primo tratto di viale Miramare; dall'altro il collegamento principale tra le Rive e Barcola trova la sua naturale collocazione all'interno del Porto Vecchio (aree di proprietà non comunali). Questo importante collegamento deve essere realizzato prevalentemente in sede protetta nel tratto tra piazza Libertà e piazzale 11 Settembre; successivamente il percorso potrà essere promiscuo con i pedoni lungo la passeggiata pedonale. L'esatta individuazione dei percorsi e delle sedi protette dovranno essere definiti in fase di progettazione attuativa.
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.

<table>
<tr><td>Biodiversità, flora e fauna</td><td></td><td colspan="3">Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.</td></tr>
<tr><td>Salute umana</td><td>✓</td><td colspan="3">L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.</td></tr>
<tr><td>Paesaggio</td><td>✓</td><td colspan="3">La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.</td></tr>
<tr><td rowspan="8"></td><td rowspan="3">Criteri di sensibilità</td><td>Morfologico - strutturale</td><td colspan="2">La classe di sensibilità è bassa in viale Miramare a lato della Stazione, nel mentre è elevata nelle aree del Porto Vecchio e a Barcola.</td></tr>
<tr><td>Vedutistico[23]</td><td colspan="2">Il paesaggio in cui si inserisce il percorso ciclabile presenta caratteristiche di archeologia industriale.</td></tr>
<tr><td>Simbolico e culturale</td><td colspan="2">L'area del Porto vecchio rappresenta un sito avente carattere storico-culturale.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Incidenza paesaggistica</td><td>Morfologico - strutturale</td><td colspan="2">La pista all'interno del Porto Vecchio viene realizzata in sede protetta.</td></tr>
<tr><td>Vedutistico</td><td colspan="2">La ridefinizione della sede stradale non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno.</td></tr>
<tr><td>Simbolico e culturale</td><td colspan="2">Il collegamento ciclabile è una sostanziale novità per la città (anche se effettivamente sono già presenti vari tratti) ma un chiaro segnale rivolto al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità indicati dalle direttive europee rivolte al contenimento dei consumi energetici, alla diminuzione dell'inquinamento, al miglioramento della salute.</td></tr>
<tr><td rowspan="4"></td><td></td><td>Impatto</td><td>Valutazione</td></tr>
<tr><td>Morfologico - strutturale</td><td>Basso</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>Vedutistico</td><td>Lieve</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>Simbolico e culturale</td><td>Basso</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>Patrimonio culturale, architettonico e archeologico</td><td>✓</td><td colspan="3">Irrilevante.</td></tr>
</table>

[23] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità ciclabile a discapito di quella veicolare privata.
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.

				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	Essendo l'intervento teso ad aumentare la fruibilità ciclabile del percorso a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private si prevede una possibile diminuzione degli inquinanti dispersi in atmosfera.	**CO [g/h]**	😐	☺	☺
			CO_2 [g/h]	😐	☺	☺
			VOC [g/h]	😐	☺	☺
			NOx [g/h]	😐	☺	☺
			PM10 [g/h]	😐	☺	☺
Rumore	✓	Essendo l'intervento teso ad aumentare la fruibilità ciclabile del percorso a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private si prevede una possibile diminuzione dell'inquinamento acustico.	**[dBA]**	😐	☺	☺

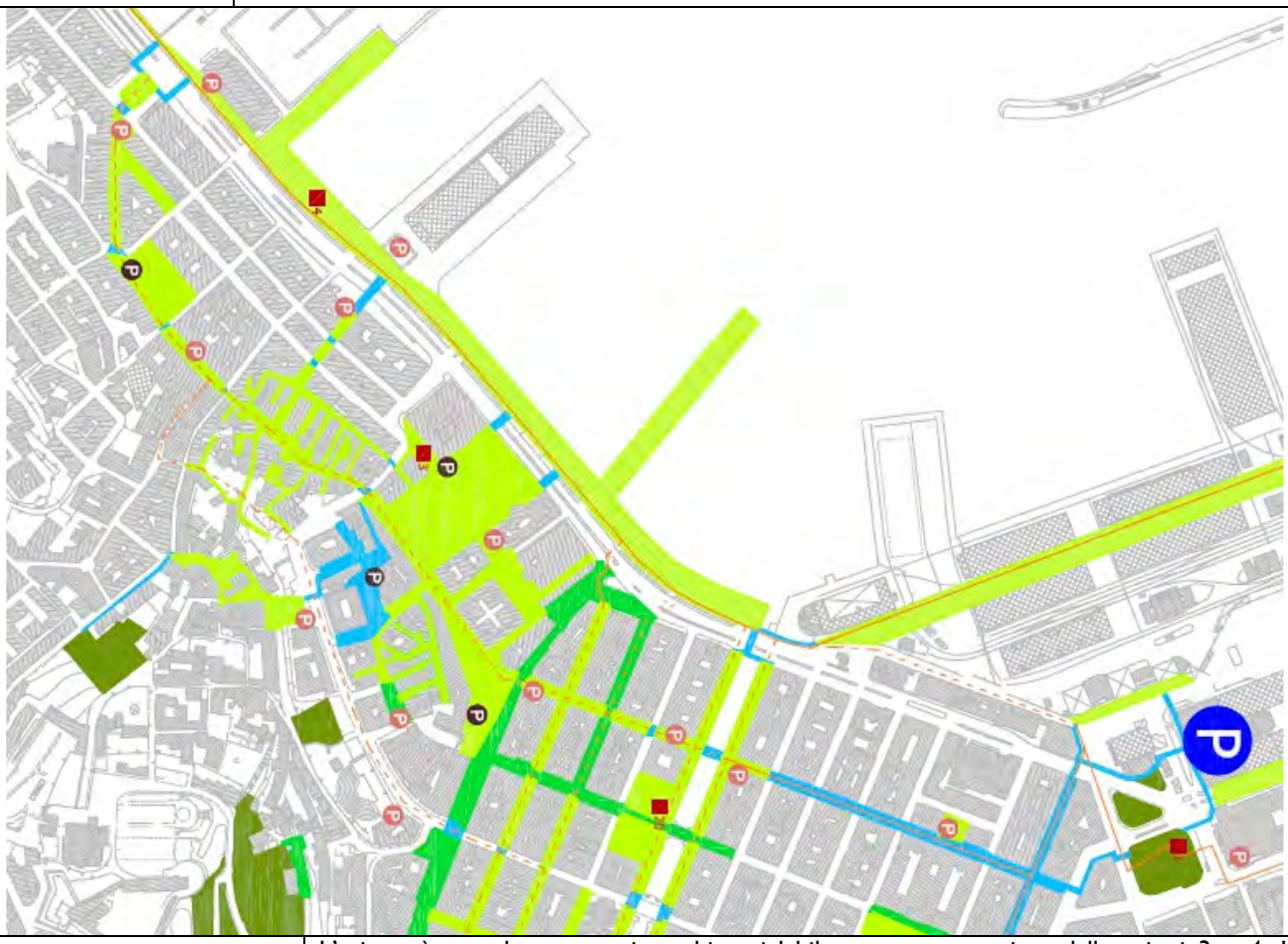
Altri effetti:

Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.

Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente l'appetibilità del percorso ciclabile è opportuno favorire gli utenti attraverso fasi semaforiche dedicate, attraversamenti ciclo/pedonali protetti o altro.

Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) e della delimitazione fisica del percorso ciclabile può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera dovute al traffico veicolare lungo viale Miramare.

Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per le aree limitrofe.

Azione	**9. - Percorso ciclabile all'interno del Borgo Teresiano e Giuseppino – da Piazza Venezia alla Stazione dei treni**	
		
Descrizione		L'azione è complementare, in ambito ciclabile, a quanto previsto dalle azioni 3 e 4. Il percorso ciclabile si sviluppa prevalentemente in sede promiscua ad eccezione del tratto lungo la via Trento e la via XXX Ottobre (sede protetta), che garantiscono lo spostamento nelle due direzioni di collegamento. L'esatta individuazione dei percorsi e delle sedi protette dovranno essere definiti in fase di progettazione attuativa.
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.

Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.		
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.		
	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è elevata sia nell'attraversamento della città vecchia (cd. Cittavecchia) che del Borgo Teresiano in quanto il paesaggio del luogo conserva fortemente le tracce d'identità che lo caratterizzano: architetture –stili, altezze, compattezza dei fronti-, trame viarie.	
		Vedutistico[24]	Le aree interessate dai percorsi ciclabili, nella parte centrale del tragitto, attraversano il vero Centro della città, quasi totalmente interdetto ai veicoli (ad eccezione degli attraversamenti); alle estremità sono attualmente ad uso promiscuo. Si tratta quindi di paesaggi estremamente sensibili alle alterazioni vedutistiche. La "visione" della città in bicicletta, sebbene abbastanza comune fino agli anni trenta, è sostanzialmente una novità per le attuali generazioni.	
		Simbolico e culturale	Tale azione interessa le aree della città più sensibili da questo punto di vista in quanto luoghi simbolo per antonomasia.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	Solo in alcuni tratti viene ridisegnata la sede stradale con la realizzazione della pista in sede protetta. Si tratta sostanzialmente di interventi in sede stradale attualmente ad uso promiscuo.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale o l'uso promiscuo non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno.	
		Simbolico e culturale	Il collegamento ciclabile è una sostanziale novità per la città (anche se effettivamente sono già presenti vari tratti) ma un chiaro segnale rivolto al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità indicati dalle direttive europee rivolte al contenimento dei consumi energetici, alla diminuzione dell'inquinamento, al miglioramento della salute.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Lieve	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺

[24] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità ciclabile a discapito di quella veicolare privata.
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.

				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	Essendo l'intervento teso ad aumentare la fruibilità ciclabile del percorso a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private si prevede una possibile diminuzione degli inquinanti dispersi in atmosfera.	**CO [g/h]**	😐	☺	☺
			CO_2 [g/h]	😐	☺	☺
			VOC [g/h]	😐	☺	☺
			NOx [g/h]	😐	☺	☺
			PM10 [g/h]	😐	☺	☺
Rumore	✓	Essendo l'intervento teso ad aumentare la fruibilità ciclabile del percorso a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private si prevede una possibile diminuzione dell'inquinamento acustico.	**[dBA]**	😐	☺	☺

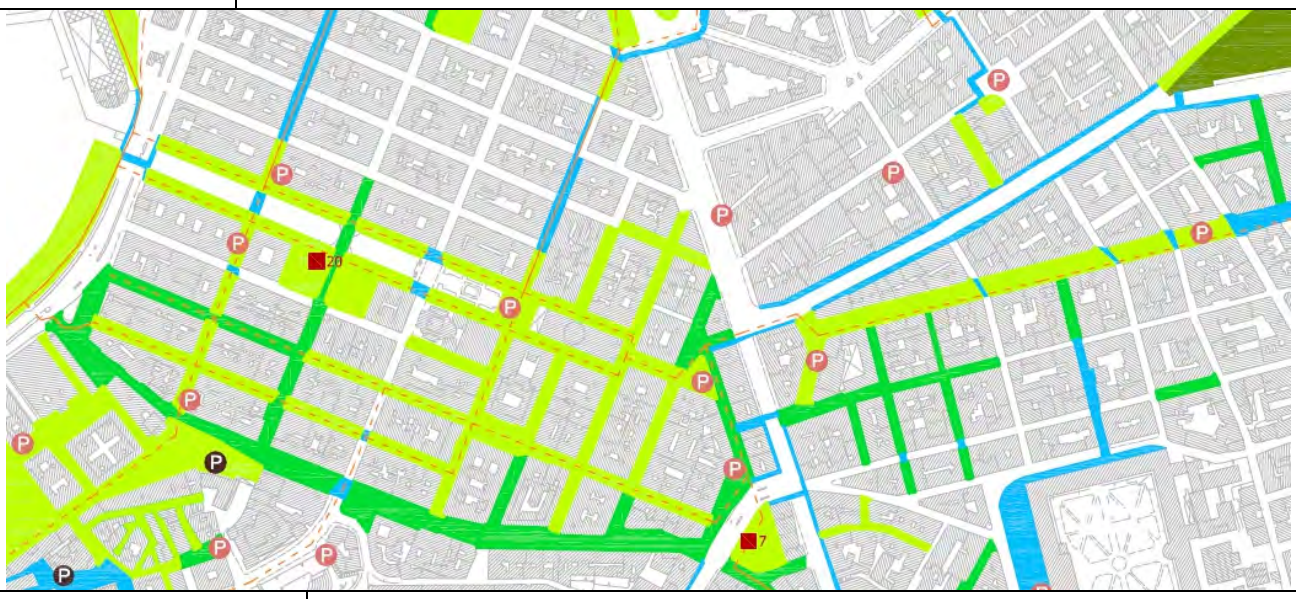
Altri effetti:

Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.

Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente l'appetibilità del percorso ciclabile è opportuno favorire gli utenti attraverso fasi semaforiche dedicate, attraversamenti ciclo/pedonali protetti o altro.

Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) e della delimitazione fisica del percorso ciclabile può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera dovute al traffico veicolare.

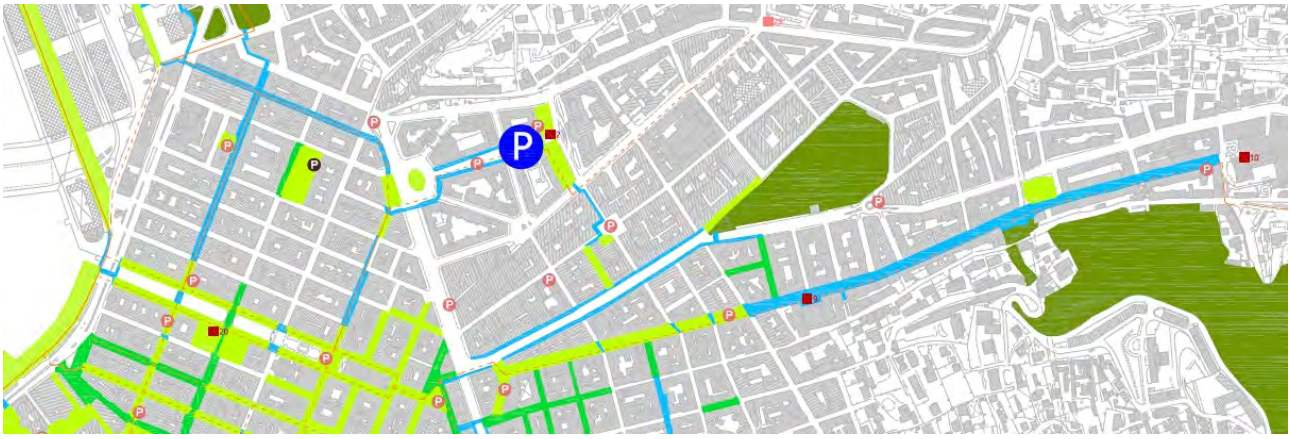
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per le aree limitrofe.

Azione	**10. - Percorso ciclabile all'interno del Borgo Teresiano e Giuseppino – da Piazza della Borsa a viale XX Settembre**	
		
Descrizione	Tale percorso si sviluppa in sede prevalentemente promiscua lungo le aree e i percorsi pedonali esistenti o previsti dal piano e consente un attraversamento ciclabile del Borgo Teresiano in direzione est-ovest. L'esatta individuazione dei percorsi e delle sedi protette dovranno essere definiti in fase di progettazione attuativa.	
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.

	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è elevata nell'attraversamento del Borgo teresiano in quanto il paesaggio del luogo conserva fortemente le tracce d'identità che lo caratterizzano: architetture –stili, altezze, compattezza dei fronti-, trame viarie.	
		Vedutistico[25]	Le aree interessate dai percorsi ciclabili, nella parte centrale del tragitto, attraversano il vero Centro della città, quasi totalmente interdetto ai veicoli (ad eccezione degli attraversamenti). Si tratta quindi di paesaggi estremamente sensibili alle alterazioni vedutistiche. La "visione" della città in bicicletta, sebbene abbastanza comune fino agli anni trenta, è sostanzialmente una novità per le attuali generazioni.	
		Simbolico e culturale	Tale azione interessa le aree della città più sensibili da questo punto di vista in quanto luoghi simbolo per antonomasia.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	Si tratta sostanzialmente di interventi su sede stradale attualmente ad uso promiscuo.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale o l'uso promiscuo non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno.	
		Simbolico e culturale	Il collegamento ciclabile è una sostanziale novità per la città (anche se effettivamente sono già presenti vari tratti) ma un chiaro segnale rivolto al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità indicati dalle direttive europee rivolte al contenimento dei consumi energetici, alla diminuzione dell'inquinamento, al miglioramento della salute.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Lieve	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità ciclabile a discapito di quella veicolare privata.		
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.		

[25] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

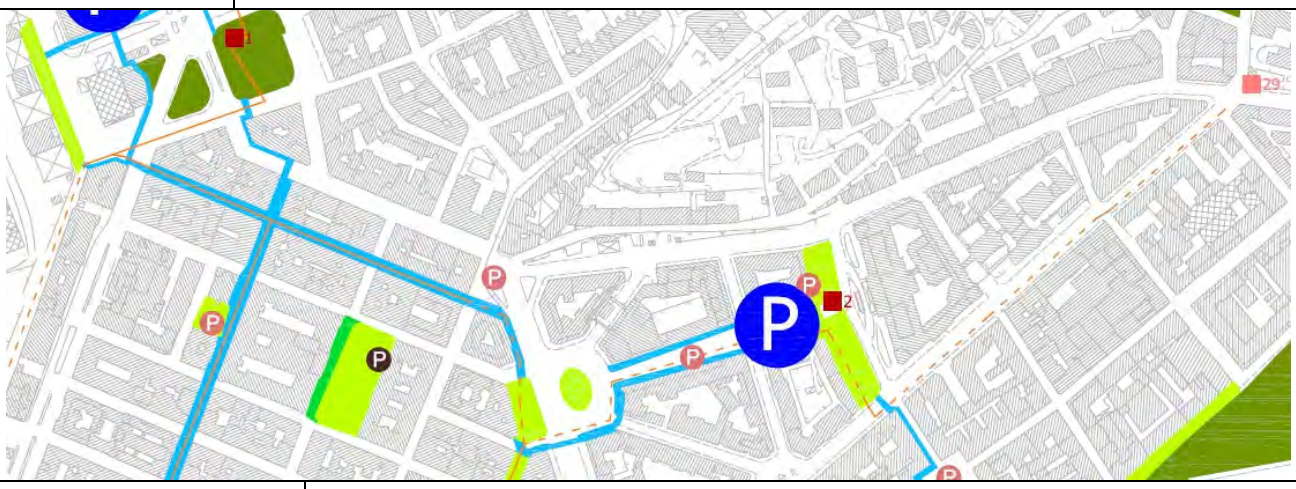
				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	Essendo l'intervento teso ad aumentare la fruibilità ciclabile del percorso a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private si prevede una possibile diminuzione degli inquinanti dispersi in atmosfera.	**CO [g/h]**	😐	☺	☺
			CO_2 [g/h]	😐	☺	☺
			VOC [g/h]	😐	☺	☺
			NOx [g/h]	😐	☺	☺
			PM10 [g/h]	😐	☺	☺
Rumore	✓	Essendo l'intervento teso ad aumentare la fruibilità ciclabile del percorso a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private si prevede una possibile diminuzione dell'inquinamento acustico.	**[dBA]**	😐	☺	☺
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.						
Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente l'appetibilità del percorso ciclabile è opportuno favorire gli utenti attraverso fasi semaforiche dedicate, attraversamenti ciclo/pedonali protetti o altro.						
Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) e della delimitazione fisica del percorso ciclabile può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera dovute al traffico veicolare.						
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per le aree limitrofe.						

Azione	**11. - Percorso ciclabile Corso Cavour – Viale XX Settembre – San Giovanni**	
		
Descrizione	Il presente asse risulta trasversale a quelli analizzati nelle azioni 7 ed 8 in direzione est-ovest nell'ambito del Pi-greco della mobilità ciclabile. Funge da collegamento e penetrazione in una delle valli strategiche della città, quella di via Giulia – San Giovanni. L'esatta individuazione dei percorsi e delle sedi protette dovranno essere definiti in fase di progettazione attuativa.	
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.

	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è elevata nell'attraversamento del Borgo teresiano in quanto il paesaggio del luogo conserva fortemente le tracce d'identità che lo caratterizzano: architetture –stili, altezze, compattezza dei fronti-, trame viarie. Il viale XX settembre, recentemente modificato morfologicamente con i lavori di ripavimentazione e ridistribuzione degli spazi, ha una classe di sensibilità media.	
		Vedutistico[26]	Le aree interessate dai percorsi ciclabili, nella parte centrale del tragitto, attraversano il vero Centro della città, quasi totalmente interdetto ai veicoli (ad eccezione degli attraversamenti). Si tratta quindi di paesaggi estremamente sensibili alle alterazioni vedutistiche. La "visione" della città in bicicletta, sebbene abbastanza comune fino agli anni trenta, è sostanzialmente una novità per le attuali generazioni.	
		Simbolico e culturale	Sono i brani di città molto sensibili da questo punto di vista in quanto il Canal Grande è stato l'elemento portante della fondazione del borgo mercantile, la Piazza S. Antonio Nuovo è stato il centro dei moti per il ritorno di Trieste all'Italia ed il Viale è il luogo delle passeggiate.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	Si tratta sostanzialmente di interventi su sede stradale attualmente ad uso promiscuo.	
		Vedutistico	L'uso promiscuo non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno.	
		Simbolico e culturale	Il collegamento ciclabile è una sostanziale novità per la città (anche se effettivamente sono già presenti vari tratti) ma un chiaro segnale rivolto al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità indicati dalle direttive europee rivolte al contenimento dei consumi energetici, alla diminuzione dell'inquinamento, al miglioramento della salute.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Lieve	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità ciclabile a discapito di quella veicolare privata.		

[26] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

<table>
<tr><td>Energia</td><td>✓</td><td colspan="5">Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.</td></tr>
<tr><td colspan="4"></td><td colspan="3">Risultati dei modelli</td></tr>
<tr><td colspan="4"></td><td>Alternativa 0</td><td>Alternativa 1</td><td>Alternativa 2</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Aria</td><td rowspan="5">✓</td><td rowspan="5">Essendo l'intervento teso ad aumentare la fruibilità ciclabile del percorso a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private si prevede una possibile diminuzione degli inquinanti dispersi in atmosfera.</td><td>CO [g/h]</td><td>☹</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>CO_2 [g/h]</td><td>☹</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>VOC [g/h]</td><td>☹</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>NOx [g/h]</td><td>☹</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>PM10 [g/h]</td><td>☹</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>Rumore</td><td>✓</td><td>Essendo l'intervento teso ad aumentare la fruibilità ciclabile del percorso a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private si prevede una possibile diminuzione dell'inquinamento acustico.</td><td>[dBA]</td><td>☹</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td colspan="7">Altri effetti:</td></tr>
<tr><td colspan="7">Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente l'appetibilità del percorso ciclabile è opportuno favorire gli utenti attraverso fasi semaforiche dedicate, attraversamenti ciclo/pedonali protetti o altro.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) e della delimitazione fisica del percorso ciclabile può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera dovute al traffico veicolare.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per le aree limitrofe.</td></tr>
</table>

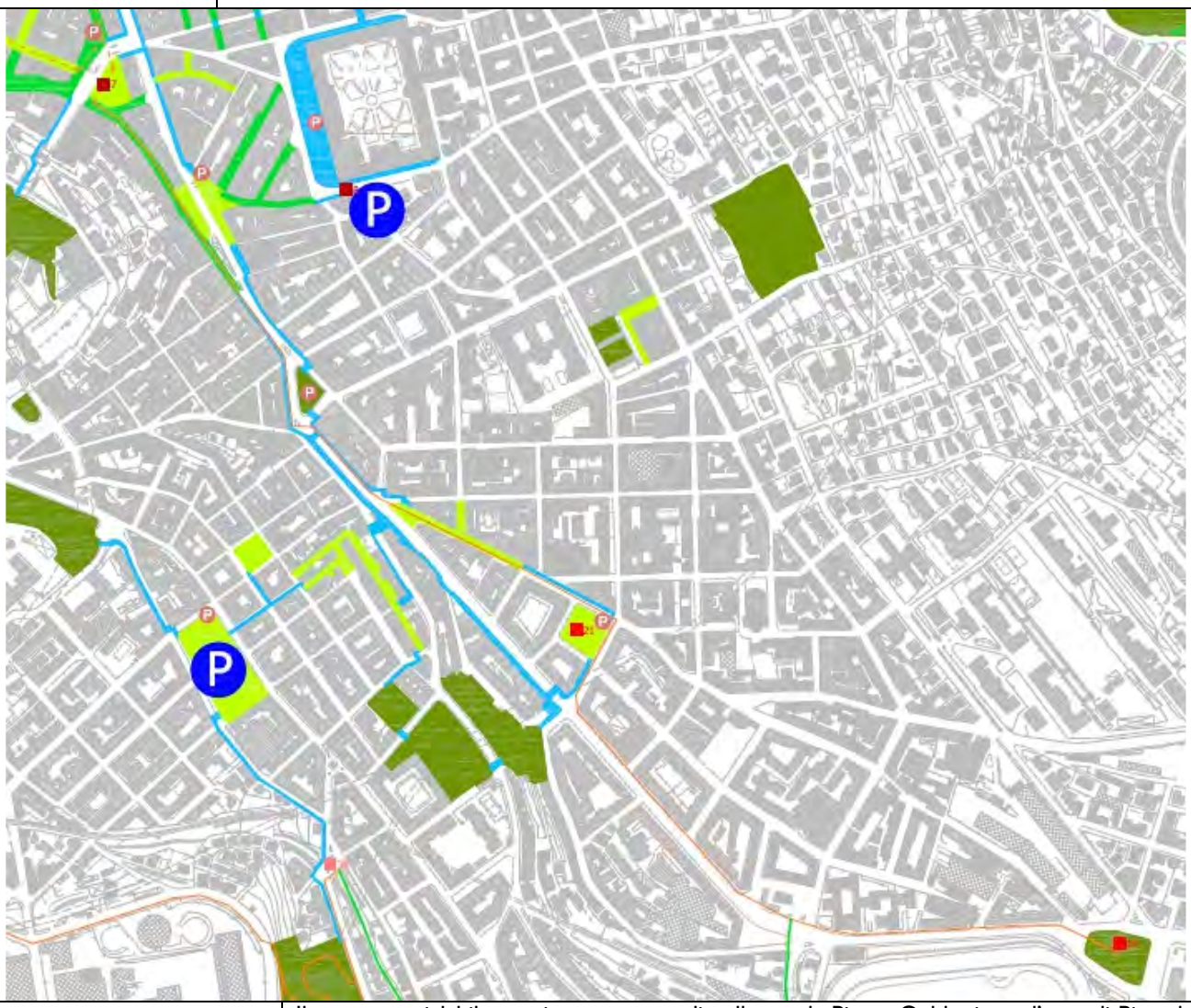
Azione	**12. – Percorso ciclabile Stazione Centrale – via della Geppa – via Coroneo – Ospedale Militare**	
		
Descrizione		Il percorso ciclabile previsto consente di collegare il polo intermodale della stazione ferroviaria con il futuro insediamento della casa dello studente universitaria in realizzazione presso l'ex-ospedale militare di via Fabio Severo. Tale percorso viene realizzato nel primo tratto in sede riservata (via della Geppa) e quindi in sede promiscua in via Coroneo in direzione di via Fabio Severo. L'esatta individuazione dei percorsi e delle sedi protette dovranno essere definiti in fase di progettazione attuativa.
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.

	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è elevata nell'attraversamento del Borgo teresiano in quanto il paesaggio del luogo conserva fortemente le tracce d'identità che lo caratterizzano: architetture –stili, altezze, compattezza dei fronti-, trame viarie, funzioni commerciali). E' bassa lungo via Fabio Severo in quanto si tratta sostanzialmente di un pezzo di città moderna.	
		Vedutistico[27]	Via Geppa ha le caratteristiche proprie di molte vie del Borgo Teresiano. Via Coroneo è un'arteria della città "moderna".	
		Simbolico e culturale	Via Geppa non ha particolari valori simbolici e quelli culturali sono perlopiù dovuti alla presenza di alcuni palazzi di pregio.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	In via Geppa viene ridisegnata la sede stradale con la realizzazione della pista in sede protetta.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno.	
		Simbolico e culturale	Il collegamento ciclabile è una sostanziale novità per la città (anche se effettivamente sono già presenti vari tratti) ma un chiaro segnale rivolto al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità indicati dalle direttive europee rivolte al contenimento dei consumi energetici, alla diminuzione dell'inquinamento, al miglioramento della salute.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Lieve	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità ciclabile a discapito di quella veicolare privata.		

[27] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

<table>
<tr><td>Energia</td><td>✓</td><td colspan="5">Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.</td></tr>
<tr><td colspan="3" rowspan="2"></td><td colspan="3">Risultati dei modelli</td></tr>
<tr><td>Alternativa 0</td><td>Alternativa 1</td><td>Alternativa 2</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Aria</td><td rowspan="5">✓</td><td rowspan="5">Essendo l’intervento teso ad aumentare la fruibilità ciclabile del percorso a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private si prevede una possibile diminuzione degli inquinanti dispersi in atmosfera.</td><td>CO [g/h]</td><td>☹</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>CO_2 [g/h]</td><td>☹</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>VOC [g/h]</td><td>☹</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>NOx [g/h]</td><td>☹</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>PM10 [g/h]</td><td>☹</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>Rumore</td><td>✓</td><td>Essendo l’intervento teso ad aumentare la fruibilità ciclabile del percorso a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private si prevede una possibile diminuzione dell’inquinamento acustico.</td><td>[dBA]</td><td>☹</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td colspan="7">Altri effetti:</td></tr>
<tr><td colspan="7">Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale e o alternativa 1 legata alla bozza di piano approvata che prevedeva la realizzazione di una pista ciclabile in sede protetta in salita lungo la via F. Severo.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente l’appetibilità del percorso ciclabile è opportuno favorire gli utenti attraverso fasi semaforiche dedicate, attraversamenti ciclo/pedonali protetti o altro.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Criteri compensativi: Il miglioramento dell’arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) e della delimitazione fisica del percorso ciclabile può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera dovute al traffico veicolare.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Prescrizioni: Si suggerisce l’impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per le aree limitrofe.</td></tr>
</table>

Azione	**13. - Percorso ciclabile Piazza Goldoni – Corso Saba – Viale d'Annunzio – via Cumano**



Descrizione	Il percorso ciclabile previsto consente di collegare la Piazza Goldoni con l'area di Piazzale De Gasperi, prevalentemente in sede protetta, nell'ambito del Pi-greco della mobilità ciclabile. L'esatta individuazione dei percorsi e delle sedi protette dovranno essere definiti in fase di progettazione attuativa.

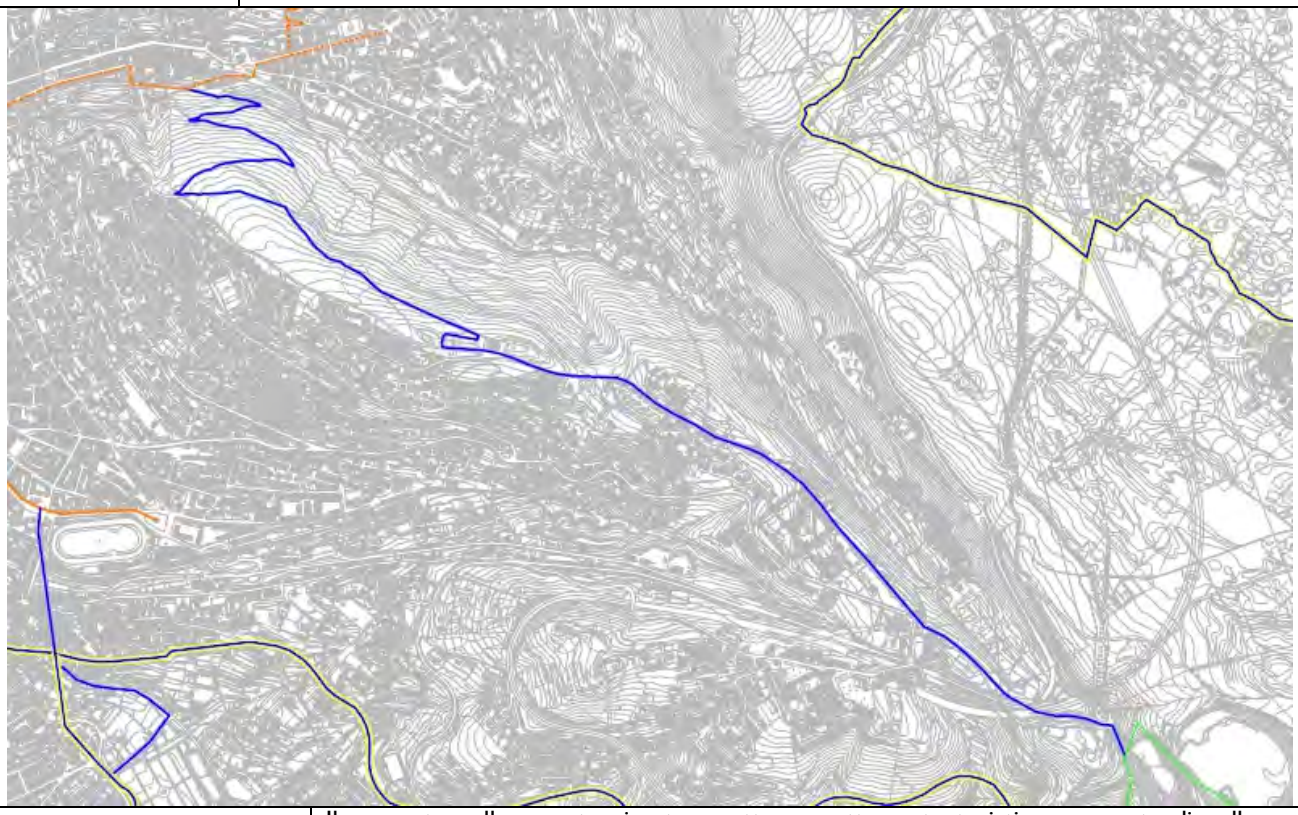
Matrici ambientali e antropiche interessate

Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.

<table>
<tr><td>Biodiversità, flora e fauna</td><td></td><td colspan="3">Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.</td></tr>
<tr><td>Salute umana</td><td>✓</td><td colspan="3">L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.</td></tr>
<tr><td>Paesaggio</td><td>✓</td><td colspan="3">La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.</td></tr>
<tr><td rowspan="8"></td><td rowspan="3">Criteri di sensibilità</td><td>Morfologico - strutturale</td><td colspan="2">Il corso Saba e viale d'Annunzio hanno una classe di sensibilità medio/alta; invece le aree semiperiferiche interessate dalla pista ciclabile hanno una classe di sensibilità media/bassa.</td></tr>
<tr><td>Vedutistico[28]</td><td colspan="2">Gran parte delle aree interessate dal percorso ciclabile non consentono di stabilire rapporti di particolare fruizione visiva in quanto la visuale è rivolta alla semiperiferia.</td></tr>
<tr><td>Simbolico e culturale</td><td colspan="2">Non si rilevano significativi valori simbolici.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Incidenza paesaggistica</td><td>Morfologico - strutturale</td><td colspan="2">L'incidenza è bassa in quanto non viene alterato il livello di leggibilità e riconoscibilità dei luoghi. La sede stradale viene ridisegnata con la realizzazione della pista in sede protetta.</td></tr>
<tr><td>Vedutistico</td><td colspan="2">Il ridisegno della sede stradale non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno e non vi sono potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva.</td></tr>
<tr><td>Simbolico e culturale</td><td colspan="2">Non si rilevano particolari incidenze.</td></tr>
<tr><td rowspan="4"></td><td></td><td>Impatto</td><td>Valutazione</td></tr>
<tr><td>Morfologico - strutturale</td><td>Basso</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>Vedutistico</td><td>Basso</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>Simbolico e culturale</td><td>Basso</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>Patrimonio culturale, architettonico e archeologico</td><td>✓</td><td colspan="3">Irrilevante.</td></tr>
<tr><td>Mobilità e traffico</td><td>✓</td><td colspan="3">In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità ciclabile a discapito di quella veicolare privata.</td></tr>
</table>

[28] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

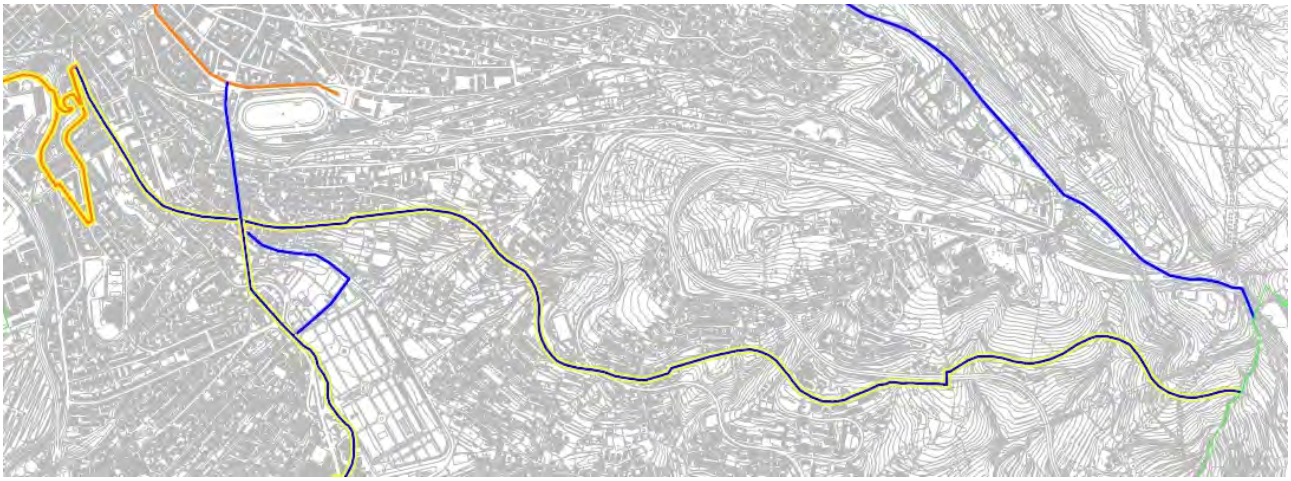
<table>
<tr><td>Energia</td><td>✓</td><td colspan="5">Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.</td></tr>
<tr><td colspan="4"></td><td colspan="3">Risultati dei modelli</td></tr>
<tr><td colspan="4"></td><td>Alternativa 0</td><td>Alternativa 1</td><td>Alternativa 2</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Aria</td><td rowspan="5">✓</td><td rowspan="5">Essendo l’intervento teso ad aumentare la fruibilità ciclabile del percorso a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private si prevede una possibile diminuzione degli inquinanti dispersi in atmosfera.</td><td>CO [g/h]</td><td>☹</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>CO_2 [g/h]</td><td>☹</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>VOC [g/h]</td><td>☹</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>NOx [g/h]</td><td>☹</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>PM10 [g/h]</td><td>☹</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>Rumore</td><td>✓</td><td>Essendo l’intervento teso ad aumentare la fruibilità ciclabile del percorso a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private si prevede una possibile diminuzione dell’inquinamento acustico.</td><td>[dBA]</td><td>☹</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td colspan="7">Altri effetti:</td></tr>
<tr><td colspan="7">Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente l’appetibilità del percorso ciclabile è opportuno favorire gli utenti attraverso fasi semaforiche dedicate, attraversamenti ciclo/pedonali protetti o altro.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Criteri compensativi: Il miglioramento dell’arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) e della delimitazione fisica del percorso ciclabile può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera dovute al traffico veicolare.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Prescrizioni: Si suggerisce l’impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per le aree limitrofe.</td></tr>
</table>

Azione	**14. - Itinerario ciclabile turistico Viale XX settembre – Villa Revoltella**	
		
Descrizione	Il presente collegamento riveste carattere prettamente turistico, consente di collegare l'asse di Viale XX Settembre (sede promiscua) con Villa Revoltella attraverso il sentiero ciclabile del Boschetto. L'esatta individuazione dei percorsi e delle sedi protette dovranno essere definiti in fase di progettazione attuativa.	
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.

Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.		
	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è lieve sia nella parte iniziale verso il Viale dove il paesaggio del luogo conserva discretamente le tracce d'identità che lo caratterizzano: architetture -stili, altezze, compattezza dei fronti-, trame viarie, sia nelle parte centrale dove attraversa il Boschetto.	
		Vedutistico[29]	Le aree interessate dal percorso ciclabile non consentono di stabilire particolari rapporti di fruizione visiva in quanto la visuale è "ristretta" dai filari di alberi nelle parte iniziale (in Viale) e scarsamente panoramica nel boschetto.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano significativi valori simbolici.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	Solo in alcuni tratti viene ridisegnata la sede stradale con la realizzazione della pista in sede protetta. Si tratta sostanzialmente di interventi su sede stradale attualmente ad uso promiscuo.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale o l'uso promiscuo non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno e non vi sono potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva o impediscono la percezione di parti significative di una veduta. Parimenti non vi sono "intrusioni" che includono nel quadro visivo elementi estranei che abbassano la qualità paesistica. In bicicletta i siti verranno percepiti in maniera "diversa" da quanto avviene finora (sostanzialmente in auto o a piedi).	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano particolari incidenze.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Basso	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità ciclabile a discapito di quella veicolare privata.		

[29] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

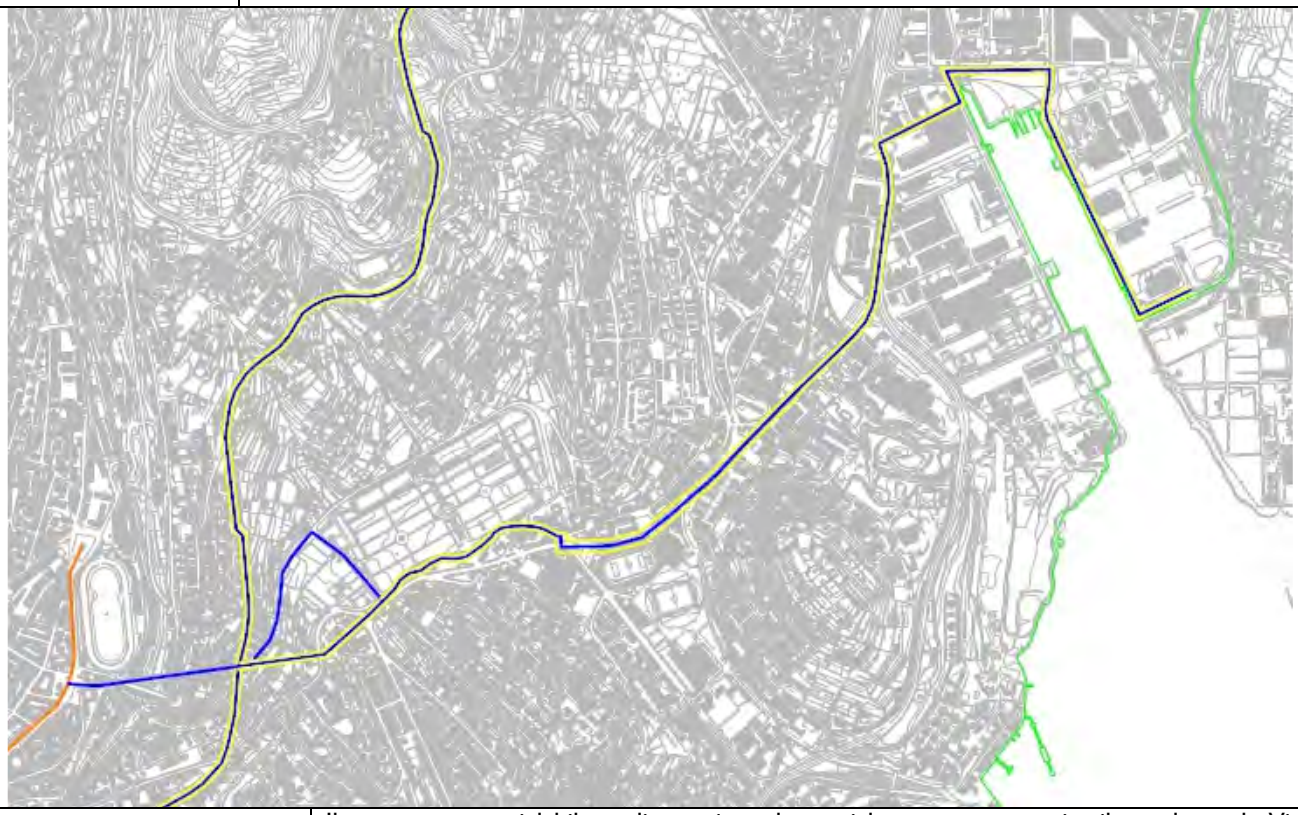
<table>
<tr><td>Energia</td><td>✓</td><td colspan="5">Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.</td></tr>
<tr><td colspan="4"></td><td colspan="3">Risultati dei modelli</td></tr>
<tr><td colspan="4"></td><td>Alternativa 0</td><td>Alternativa 1</td><td>Alternativa 2</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Aria</td><td rowspan="5">✓</td><td rowspan="5">Itinerari ciclabili turistici non influenzano minimamente l’inquinamento atmosferico dell’area.</td><td>CO [g/h]</td><td>☺</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>CO_2 [g/h]</td><td>☺</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>VOC [g/h]</td><td>☺</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>NOx [g/h]</td><td>☺</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>PM10 [g/h]</td><td>☺</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>Rumore</td><td>✓</td><td>Itinerari ciclabili turistici non influenzano minimamente l’inquinamento acustico dell’area.</td><td>[dBA]</td><td>☺</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td colspan="7">Altri effetti:</td></tr>
<tr><td colspan="7">Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente l’appetibilità del percorso ciclabile è opportuno favorire gli utenti attraverso fasi semaforiche dedicate, attraversamenti ciclo/pedonali protetti o altro esclusivamente nei tratti urbani.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Criteri compensativi: Considerato il carattere turistico ed il percorso prevalentemente extraurbano ed in aree a bassa emissione inquinante, non si prevedono ulteriori criteri compensativi.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Prescrizioni: Considerato il carattere turistico ed il percorso prevalentemente extraurbano ed in aree a bassa emissione inquinante, non si prevedono ulteriori prescrizioni.</td></tr>
</table>

Azione	**15. - Itinerario ciclabile turistico S. Giacomo – Val Rosandra**	
		
Descrizione	Il presente itinerario, già esistente ma il cui collegamento viene potenziato dalle previsioni del piano, si sviluppa sul sedime della ex ferrovia Trieste Erpelle. Tale percorso, già oggi parzialmente attrezzato collega il centro della città con la zona turistica della Val Rosandra e con altri percorsi ciclabili dell' altipiano carsico.	
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.

	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è bassa in quanto si tratta di aree semiperiferiche.	
		Vedutistico[30]	Le aree interessate dal percorso ciclabile non consentono di stabilire rapporti di particolari fruizione visiva in quanto la visuale, anche se panoramica, è rivolta alla semiperiferia.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano significativi valori simbolici.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	L'incidenza è bassa in quanto non viene alterato il livello di leggibilità e riconoscibilità dei luoghi.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale o l'uso promiscuo non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno e non vi sono potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva o impediscono la percezione di parti significative di una veduta, Parimenti non vi sono "intrusioni" che includono nel quadro visivo elementi estranei che abbassano la qualità paesistica. In bicicletta i siti verranno percepiti in maniera "diversa" da quanto avviene finora (sostanzialmente in auto).	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano particolari incidenze.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Basso	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità ciclabile a discapito di quella veicolare privata.		
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.		

[30] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

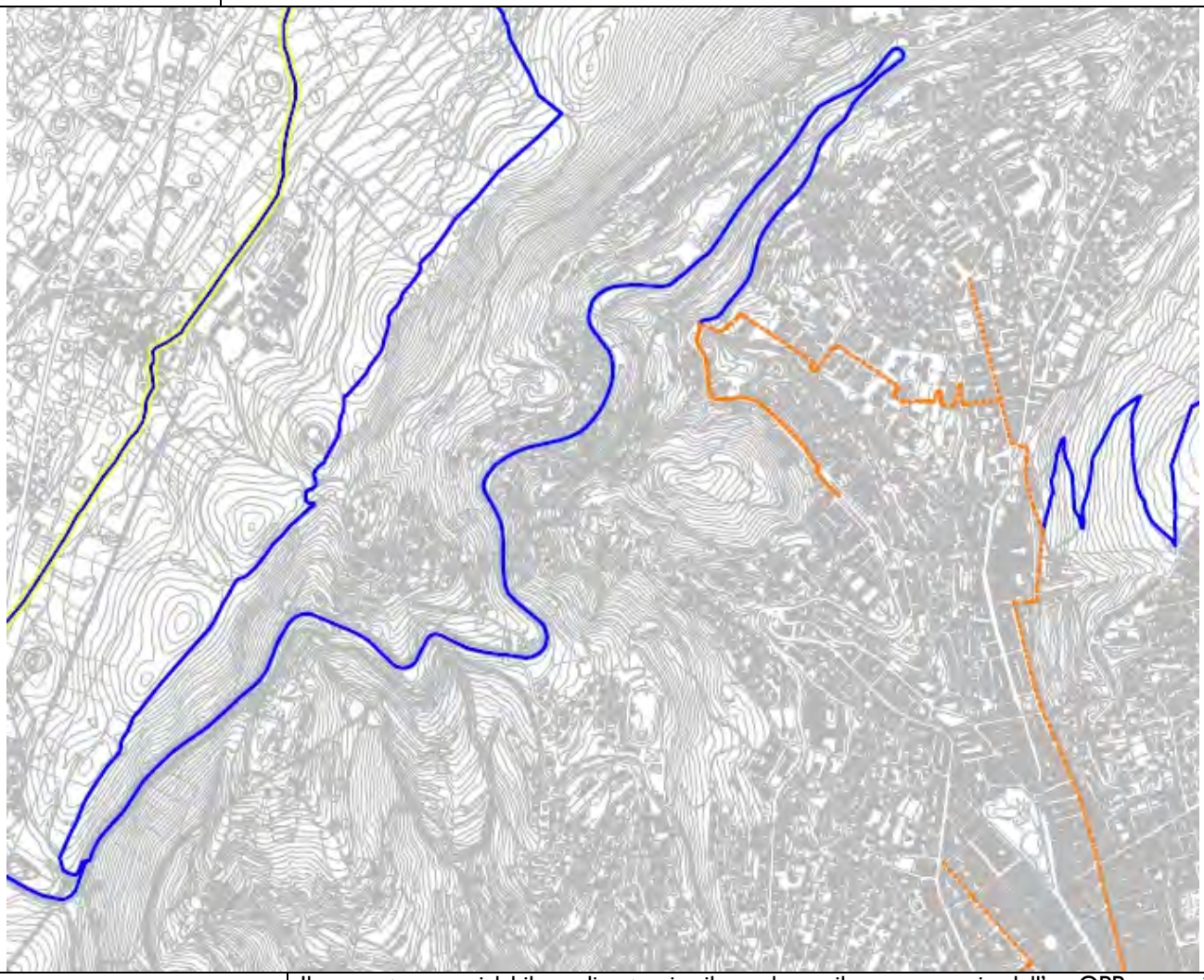
				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	Itinerari ciclabili turistici non influenzano minimamente l'inquinamento atmosferico dell'area.	**CO [g/h]**	☺	☺	☺
			CO_2 [g/h]	☺	☺	☺
			VOC [g/h]	☺	☺	☺
			NOx [g/h]	☺	☺	☺
			PM10 [g/h]	☺	☺	☺
Rumore	✓	Itinerari ciclabili turistici non influenzano minimamente l'inquinamento acustico dell'area.	**[dBA]**	☺	☺	☺
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.						
Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente l'appetibilità del percorso ciclabile è opportuno favorire gli utenti attraverso fasi semaforiche dedicate, attraversamenti ciclo/pedonali protetti o altro. esclusivamente nei tratti urbani.						
Criteri compensativi: Considerato il carattere turistico ed il percorso prevalentemente extraurbano ed in aree a bassa emissione inquinante, non si prevedono ulteriori criteri compensativi.						
Prescrizioni: Considerato il carattere turistico ed il percorso prevalentemente extraurbano ed in aree a bassa emissione inquinante, non si prevedono ulteriori prescrizioni.						

Azione	**16. - Itinerario ciclabile turistico Piazza Foraggi – Muggia**	
		
Descrizione	Il presente asse ciclabile realizzato in sede parzialmente protetta si sviluppa lungo la Via Flavia e quindi in direzione della zona industriale e verso Aquilinia – Muggia. Tale percorso riveste sia vocazione turistica che carattere prevalentemente urbano di collegamento tra la città ed i poli industriali. L'esatta individuazione dei percorsi e delle sedi protette dovranno essere definiti in fase di progettazione attuativa.	
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.

Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.		
	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è bassa in quanto si tratta di aree semiperiferiche e/o industriali.	
		Vedutistico[31]	Le aree interessate dal percorso ciclabile non consentono di stabilire rapporti di particolari fruizione visiva in quanto la visuale, anche se panoramica, è rivolta alla semiperiferia e/o alla zona industriale.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano significativi valori simbolici.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	L'incidenza è bassa in quanto non viene alterato il livello di leggibilità e riconoscibilità dei luoghi.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale o l'uso promiscuo non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno e non vi sono potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva o impediscono la percezione di parti significative di una veduta, Parimenti non vi sono "intrusioni" che includono nel quadro visivo elementi estranei che abbassano la qualità paesistica. In bicicletta i siti verranno percepiti in maniera "diversa" da quanto avviene finora (sostanzialmente in auto).	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano particolari incidenze.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Basso	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità ciclabile a discapito di quella veicolare privata.		

[31] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

<table>
<tr><td>Energia</td><td>✓</td><td colspan="5">Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.</td></tr>
<tr><td colspan="4"></td><td colspan="3">Risultati dei modelli</td></tr>
<tr><td colspan="4"></td><td>Alternativa 0</td><td>Alternativa 1</td><td>Alternativa 2</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Aria</td><td rowspan="5">✓</td><td rowspan="5">Itinerari ciclabili turistici non influenzano minimamente l’inquinamento atmosferico dell’area.</td><td>CO [g/h]</td><td>☹</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>CO_2 [g/h]</td><td>☹</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>VOC [g/h]</td><td>☹</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>NOx [g/h]</td><td>☹</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>PM10 [g/h]</td><td>☹</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>Rumore</td><td>✓</td><td>Itinerari ciclabili turistici non influenzano minimamente l’inquinamento acustico dell’area.</td><td>[dBA]</td><td>☹</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td colspan="7">Altri effetti:</td></tr>
<tr><td colspan="7">Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente l’appetibilità del percorso ciclabile è opportuno favorire gli utenti attraverso fasi semaforiche dedicate, attraversamenti ciclo/pedonali protetti o altro, esclusivamente nei tratti urbani.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Criteri compensativi: Considerato il carattere turistico ed il percorso prevalentemente extraurbano ed in aree a bassa emissione inquinante, non si prevedono ulteriori criteri compensativi.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Prescrizioni: Considerato il carattere turistico ed il percorso prevalentemente extraurbano ed in aree a bassa emissione inquinante, non si prevedono ulteriori prescrizioni.</td></tr>
</table>

Azione	**17. - Itinerario ciclabile San Giovanni – via Valerio – Strada Nuova per Opicina**	
		
Descrizione		Il presente asse ciclabile realizzato si sviluppa lungo il comprensorio dell'ex-OPP per poi proseguire verso l'università lungo la via Valerio o verso l'Obelisco lungo strada Nuova per Opicina. Tale percorso riveste sia vocazione turistica per il collegamento con l'Obelisco che carattere prevalentemente urbano di connessione con l'università. L'esatta individuazione dei percorsi e delle sedi protette dovranno essere definiti in fase di progettazione attuativa.
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.

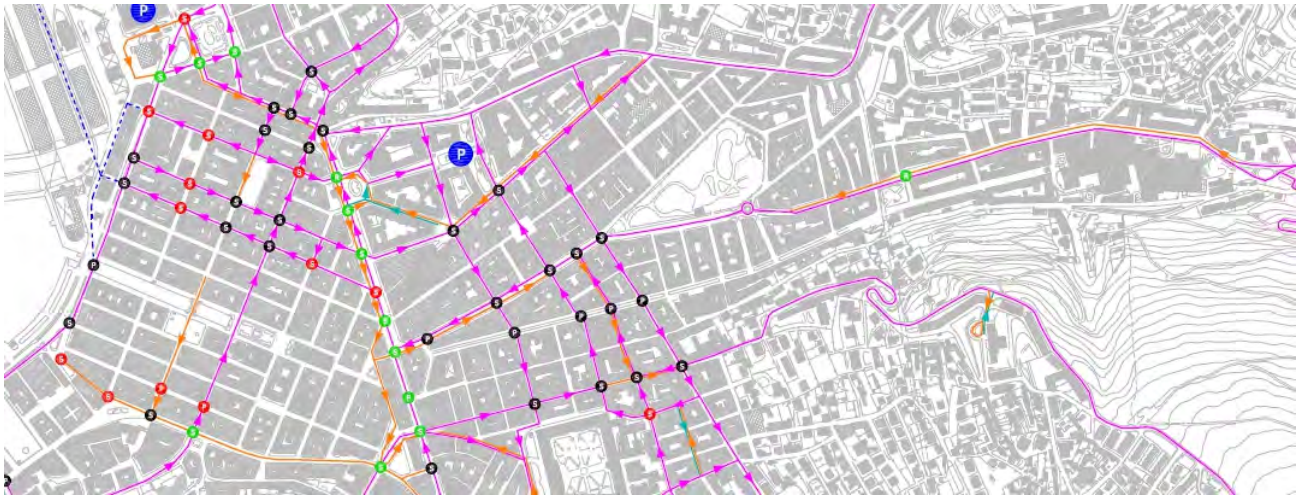
<table>
<tr><td>Biodiversità, flora e fauna</td><td></td><td colspan="3">Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.</td></tr>
<tr><td>Salute umana</td><td>✓</td><td colspan="3">L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.</td></tr>
<tr><td>Paesaggio</td><td>✓</td><td colspan="3">La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.</td></tr>
<tr><td rowspan="7"></td><td rowspan="3">Criteri di sensibilità</td><td>Morfologico - strutturale</td><td colspan="2">La classe di sensibilità è bassa in quanto si tratta di aree semiperiferiche.</td></tr>
<tr><td>Vedutistico[32]</td><td colspan="2">Le aree interessate dal percorso ciclabile non consentono di stabilire rapporti di particolari fruizione visiva in quanto la visuale, anche se panoramica, è rivolta alla semiperiferia.</td></tr>
<tr><td>Simbolico e culturale</td><td colspan="2">Non si rilevano significativi valori simbolici.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Incidenza paesaggistica</td><td>Morfologico - strutturale</td><td colspan="2">L'incidenza è bassa in quanto non viene alterato il livello di leggibilità e riconoscibilità dei luoghi.</td></tr>
<tr><td>Vedutistico</td><td colspan="2">Il ridisegno della sede stradale o l'uso promiscuo non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno e non vi sono potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva o impediscono la percezione di parti significative di una veduta, Parimenti non vi sono "intrusioni" che includono nel quadro visivo elementi estranei che abbassano la qualità paesistica. In bicicletta i siti verranno percepiti in maniera "diversa" da quanto avviene finora (sostanzialmente in auto).</td></tr>
<tr><td>Simbolico e culturale</td><td colspan="2">Non si rilevano particolari incidenze.</td></tr>
<tr><td rowspan="4"></td><td></td><td>Impatto</td><td>Valutazione</td></tr>
<tr><td>Morfologico - strutturale</td><td>Basso</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>Vedutistico</td><td>Basso</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>Simbolico e culturale</td><td>Basso</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>Patrimonio culturale, architettonico e archeologico</td><td>✓</td><td colspan="3">Irrilevante.</td></tr>
</table>

[32] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità ciclabile a discapito di quella veicolare privata.
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.

				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	Itinerari ciclabili turistici non influenzano minimamente l'inquinamento atmosferico dell'area.	**CO [g/h]**	☹	☺	☺
			CO_2 [g/h]	☹	☺	☺
			VOC [g/h]	☹	☺	☺
			NOx [g/h]	☹	☺	☺
			PM10 [g/h]	☹	☺	☺
Rumore	✓	Itinerari ciclabili turistici non influenzano minimamente l'inquinamento acustico dell'area.	**[dBA]**	☹	☺	☺
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.						
Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente l'appetibilità del percorso ciclabile è opportuno favorire gli utenti attraverso fasi semaforiche dedicate, attraversamenti ciclo/pedonali protetti o altro, esclusivamente nei tratti urbani.						
Criteri compensativi: Considerato il carattere turistico ed il percorso prevalentemente extraurbano, non si prevedono ulteriori criteri compensativi.						
Prescrizioni: Considerato il carattere turistico ed il percorso prevalentemente extraurbano, non si prevedono ulteriori prescrizioni.						

Azione	**18. - Creazione Asse preferenziale Rot. del Boschetto – Tommaseo (asse est-ovest)**



Descrizione	Il presente intervento prevede una corsia preferenziale in discesa lungo la Via Giulia, dalla rotonda del Boschetto fino a Largo Giardino (si tratta della direzione che subisce i principali ritardi lungo la via Giulia). Il TPL viaggia quindi in sede promiscua lungo la Via Battisti (tre corsie in direzione Carducci), si porta quindi su Corso Italia dove prosegue in sede propria fino a Piazza Tommaseo. In salita il TPL ha a disposizione un tratto di corsia preferenziale lungo la Via Battisti (fino alla via Zanetti), che oggi è il tratto più critico dal punto di vista dei ritardi accumulati in direzione S. Giovanni.

Matrici ambientali e antropiche interessate

Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona.
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.

	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è medio/bassa dal Boschetto a via Battisti in quanto si tratta di aree cittadine senza particolari rilevanze paesaggistiche; viceversa, il Corso Italia è un elemento fondamentale della struttura insediativa.	
		Vedutistico[33]	Le aree interessate dal TPL non corrono rischi di intrusione in quanto i bus già fanno parte del "paesaggio" del luogo.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano significativi valori simbolici.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	L'incidenza è bassa in quanto non viene alterato il livello di leggibilità e riconoscibilità dei luoghi.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale o l'uso promiscuo non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno e non vi sono né potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva o impediscono la percezione di parti significative di una veduta, né "intrusioni" che includono nel quadro visivo elementi estranei che abbassano la qualità paesistica. Le opere infrastrutturali saranno ridotte e al più, mitigate con elementi di arredo urbano.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano particolari incidenze.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Basso	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità collettiva a discapito di quella veicolare privata.		
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.		

[33] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	Intervento teso a favorire l'utilizzo del servizio di trasporto pubblico a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private grazie alla diminuzione dei tempi di percorrenza.	**CO [g/h]**	☹	☺	☺
			CO_2 [g/h]	☹	☺	☺
			VOC [g/h]	☹	☺	☺
			NOx [g/h]	☹	☺	☺
			PM10 [g/h]	☹	☺	☺
Rumore	✓	Intervento teso a favorire l'utilizzo del servizio di trasporto pubblico a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private grazie alla diminuzione dei tempi di percorrenza.	**[dBA]**	☹	☺	☺
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale o l'alternativa 1 di bozza di piano approvata che prevedeva in parte l'utilizzo per il TPL dell'ultimo tratto della via Mazzini.						
Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente l'appetibilità del mezzo pubblico si può prevedere di prolungare la corsia riservata anche nel tratto terminale di via Giulia.						
Criteri compensativi: Non si prevedono ulteriori migliorie all'azione già proposta.						
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti lungo il percorso riservato.						

Azione	**19. - Creazione Asse preferenziale P.za Foraggi – P.za Libertà (asse nord-sud)**	
		
Descrizione		Il percorso Nord – Sud è quello di maggiore lunghezza e consente al TPL di partire con una corsia preferenziale in Piazza Foraggi e mantenere la stessa su Viale D'Annunzio (nella direzione di maggiore ritardo per il TPL), rimanere in sede protetta per attraversare Piazza Garibaldi e proseguire in promiscuo fino alla stazione ferroviaria, attraverso un asse che in ogni caso non crea rallentamenti al TPL. In direzione opposta il TPL può partire dalla stazione, utilizzare come asse preferenziale la Via Ghega e raggiungere la corsia preferenziale che transita lungo Via Carducci, via Gallina e il Corso Saba.
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.

Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona.		
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.		
	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è lieve in quanto si tratta di aree cittadine senza particolari rilevanze paesaggistiche.	
		Vedutistico[34]	Le aree interessate dal TPL non corrono rischi di intrusione in quanto i bus già fanno parte del "paesaggio" del luogo.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano significativi valori simbolici.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	L'incidenza è bassa in quanto non viene alterato il livello di leggibilità e riconoscibilità dei luoghi.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale o l'uso promiscuo non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno e non vi sono né potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva o impediscono la percezione di parti significative di una veduta, né "intrusioni" che includono nel quadro visivo elementi estranei che abbassano la qualità paesistica. Le opere infrastrutturali saranno ridotte e al più, mitigate con elementi di arredo urbano.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano particolari incidenze.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Basso	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità collettiva a discapito di quella veicolare privata.		

[34] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

<table>
<tr><td>Energia</td><td>✓</td><td colspan="5">Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.</td></tr>
<tr><td colspan="4"></td><td colspan="3">Risultati dei modelli</td></tr>
<tr><td colspan="4"></td><td>Alternativa 0</td><td>Alternativa 1</td><td>Alternativa 2</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Aria</td><td rowspan="5">✓</td><td rowspan="5">Intervento teso a favorire l'utilizzo del servizio di trasporto pubblico a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private grazie alla diminuzione dei tempi di percorrenza.</td><td>CO [g/h]</td><td>😐</td><td>☺</td><td>😐</td></tr>
<tr><td>CO_2 [g/h]</td><td>😐</td><td>☺</td><td>😐</td></tr>
<tr><td>VOC [g/h]</td><td>😐</td><td>☺</td><td>😐</td></tr>
<tr><td>NOx [g/h]</td><td>😐</td><td>☺</td><td>😐</td></tr>
<tr><td>PM10 [g/h]</td><td>😐</td><td>☺</td><td>😐</td></tr>
<tr><td>Rumore</td><td>✓</td><td>Intervento teso a favorire l'utilizzo del servizio di trasporto pubblico a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private grazie alla diminuzione dei tempi di percorrenza.</td><td>[dBA]</td><td>😐</td><td>☺</td><td>😐</td></tr>
<tr><td colspan="7">Altri effetti:</td></tr>
<tr><td colspan="7">Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale o l'alternativa 1 di bozza di piano approvata che prevedeva l'utilizzo di via Geppa come corsia preferenziale.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Azioni correttive: Non sono previsti ulteriori interventi utili a favorire l'utilizzo del mezzo pubblico.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Criteri compensativi: Non si prevedono ulteriori migliorie all'azione già proposta.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti lungo il percorso riservato.</td></tr>
</table>

Azione	**20. – Assi preferenziali lungo le aree di via Conti e dell'Ospedale Maggiore**



Descrizione	In questa azione sono previsti alcune corsie preferenziali finalizzate a servire la zona dell'ospedale Maggiore: all'attuale corsia preferenziale di via Conti si associa un tratto di corsia in via Pascoli e nelle aree più critiche di via Canova. Alla corsia di via Tarabocchia – piazza dell'Ospedale si aggiunge un tratto preferenziale in via Ginnastica.

Matrici ambientali e antropiche interessate

Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona.
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.

	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è medio bassa in quanto si tratta di aree cittadine senza particolari rilevanze paesaggistiche.	
		Vedutistico[35]	Le aree interessate dal TPL non corrono rischi di intrusione in quanto i bus già fanno parte del "paesaggio" del luogo.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano significativi valori simbolici.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	L'incidenza è bassa in quanto non viene alterato il livello di leggibilità e riconoscibilità dei luoghi.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale o l'uso promiscuo non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno e non vi sono né potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva o impediscono la percezione di parti significative di una veduta, né "intrusioni" che includono nel quadro visivo elementi estranei che abbassano la qualità paesistica. Le opere infrastrutturali saranno ridotte e al più, mitigate con elementi di arredo urbano.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano particolari incidenze.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Basso	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità collettiva a discapito di quella veicolare privata.		
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.		

[35] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	Intervento teso a favorire l'utilizzo del servizio di trasporto pubblico a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private grazie alla diminuzione dei tempi di percorrenza.	**CO [g/h]**	😐	☺	😐
			CO_2 [g/h]	😐	☺	😐
			VOC [g/h]	😐	☺	😐
			NOx [g/h]	😐	☺	😐
			PM10 [g/h]	😐	☺	😐
Rumore	✓	Intervento teso a favorire l'utilizzo del servizio di trasporto pubblico a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private grazie alla diminuzione dei tempi di percorrenza.	**[dBA]**	😐	☺	😐
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale o l'alternativa 1 di bozza di piano approvata che prevedeva il passaggio del TPL in corsia preferenziale lungo la via Conti, via Gatteri e via della Ginnastica.						
Azioni correttive: Non sono previsti ulteriori interventi utili a favorire l'utilizzo del mezzo pubblico.						
Criteri compensativi: Non si prevedono ulteriori migliorie all'azione già proposta.						
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti lungo il percorso riservato.						

Azione	**21. – Corsia preferenziale via Coroneo**	
		
Descrizione	Il presente asse consente al TPL di viaggiare in sede di corsia preferenziale lungo la via Coroneo e la via Beccaria per raggiungere la piazza Oberdan.	
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona.
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.

	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è media.	
		Vedutistico[36]	Le aree interessate dal TPL non corrono rischi di intrusione in quanto i bus già fanno parte del "paesaggio" del luogo.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano significativi valori simbolici.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	L'incidenza è bassa in quanto non viene alterato il livello di leggibilità e riconoscibilità dei luoghi.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale o l'uso promiscuo non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno e non vi sono né potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva o impediscono la percezione di parti significative di una veduta, né "intrusioni" che includono nel quadro visivo elementi estranei che abbassano la qualità paesistica. Le opere infrastrutturali saranno ridotte e al più, mitigate con elementi di arredo urbano.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano particolari incidenze.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Basso	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità collettiva a discapito di quella veicolare privata.		
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.		

[36] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	Intervento teso a favorire l'utilizzo del servizio di trasporto pubblico a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private grazie alla diminuzione dei tempi di percorrenza.	**CO [g/h]**	☹	☹	☺
			CO_2 [g/h]	☹	☹	☺
			VOC [g/h]	☹	☹	☺
			NOx [g/h]	☹	☹	☺
			PM10 [g/h]	☹	☹	☺
Rumore	✓	Intervento teso a favorire l'utilizzo del servizio di trasporto pubblico a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private grazie alla diminuzione dei tempi di percorrenza.	**[dBA]**	☹	☹	☺
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.						
Azioni correttive: Non sono previsti ulteriori interventi utili a favorire l'utilizzo del mezzo pubblico.						
Criteri compensativi: Non si prevedono ulteriori migliorie all'azione già proposta.						
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti lungo il percorso riservato.						

Azione	**22. – Piazza Oberdan – via Fabio Severo – via Coroneo**	
		
Descrizione	Dal nodo di Piazza Oberdan i veicoli privati possono dirigersi verso via Fabio Severo attraverso la via XXIV Maggio oppure verso la via Coroneo percorrendo l'asse via Giustiniano – via Cicerone. L'azione consente di alleggerire la via Milano e l'attraversamento del Borgo Teresiano per quanto riguarda i veicoli provenienti dalla zona via Udine – via Commerciale e diretti verso la vie Coroneo e Severo.	
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente o della segnaletica.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.
Salute umana	✓	L'azione comporta un leggero incremento delle emissioni degli inquinanti rispetto allo stato di fatto. Si precisa inoltre che l'azione agisce su strade tendenzialmente molto larghe e con molti uffici.

<table>
<tr><td>Paesaggio</td><td>✓</td><td colspan="3">La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla “Linee guida per l’esame paesistico dei progetti” della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.</td></tr>
<tr><td rowspan="7"></td><td rowspan="3">Criteri di sensibilità</td><td>Morfologico - strutturale</td><td colspan="2">La classe di sensibilità è media.</td></tr>
<tr><td>Vedutistico[37]</td><td colspan="2">I veicoli già fanno parte del “paesaggio” del luogo.</td></tr>
<tr><td>Simbolico e culturale</td><td colspan="2">Non si rilevano significativi valori simbolici.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Incidenza paesaggistica</td><td>Morfologico - strutturale</td><td colspan="2">L’incidenza è bassa in quanto non viene alterato il livello di leggibilità e riconoscibilità dei luoghi.</td></tr>
<tr><td>Vedutistico</td><td colspan="2">Il ridisegno della sede stradale o l’uso promiscuo non cambia sostanzialmente la percezione dell’intorno e non vi sono né potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva o impediscono la percezione di parti significative di una veduta, né ”intrusioni” che includono nel quadro visivo elementi estranei che abbassano la qualità paesistica. Le opere infrastrutturali saranno ridotte e al più, mitigate con elementi di arredo urbano.</td></tr>
<tr><td>Simbolico e culturale</td><td colspan="2">Non si rilevano particolari incidenze.</td></tr>
<tr><td rowspan="4"></td><td></td><td>Impatto</td><td>Valutazione</td></tr>
<tr><td>Morfologico - strutturale</td><td>Basso</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>Vedutistico</td><td>Basso</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>Simbolico e culturale</td><td>Basso</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>Patrimonio culturale, architettonico e archeologico</td><td>✓</td><td colspan="3">Irrilevante.</td></tr>
<tr><td>Mobilità e traffico</td><td>✓</td><td colspan="3">I volumi di traffico subiscono un leggero aumento; si riscontra però una maggior fluidificazione della circolazione veicolare in tutta l’area interessata dall’azione.</td></tr>
<tr><td>Energia</td><td>✓</td><td colspan="3">Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.</td></tr>
</table>

[37] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

<table>
<tr><td colspan="4" rowspan="2">Gli archi considerati per la valutazione delle emissioni inquinanti sono: piazza Oberdan, via Giustiniano, via Fabio Severo, via San Francesco, via Marconi, via del Coroneo, via Cicerone, via Palestrina, via Zanetti e via Rismondo.</td><td colspan="3">Risultati dei modelli</td></tr>
<tr><td>Alternativa 0</td><td>Alternativa 1</td><td>Alternativa 2</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Aria</td><td rowspan="5">✓</td><td rowspan="5">L’azione relativa all’alternativa 2 comporta un leggero incremento delle emissioni di alcuni inquinanti rispetto allo stato di fatto; l’inquinamento atmosferico risulta comunque inferiore a quello dell’alternativa 1. Si precisa inoltre che l’azione interviene su strade generalmente larghe e con molti uffici.</td><td>CO [g/h]</td><td>1090</td><td>1241</td><td>1149</td></tr>
<tr><td>CO_2 [g/h]</td><td>170979</td><td>190135</td><td>168352</td></tr>
<tr><td>VOC [g/h]</td><td>131</td><td>147</td><td>134</td></tr>
<tr><td>NOx [g/h]</td><td>283</td><td>312</td><td>274</td></tr>
<tr><td>PM10 [g/h]</td><td>99</td><td>111</td><td>109</td></tr>
<tr><td>Rumore</td><td>✓</td><td>L’azione non influirà in modo significativo sull’inquinamento acustico.</td><td>[dBA]</td><td>59</td><td>59</td><td>59</td></tr>
<tr><td colspan="7">Altri effetti:</td></tr>
<tr><td colspan="7">Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale e l’alternativa 1 di bozza di Piano approvata che non prevedeva l’attraversamento della piazza Oberdan e il passaggio sulle via XXIV Maggio e via Giustiniano.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Azioni correttive: Ottimizzazione del coordinamento semaforico nell’intersezione Piazza Oberdan – via Galatti e Largo Piave – via Coroneo.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Criteri compensativi: Il miglioramento dell’arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Prescrizioni: Si suggerisce l’impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per l’area in esame.</td></tr>
</table>

Azione	**23. - Borgo Teresiano**



Descrizione	Per quanto riguarda gli assi del Borgo paralleli alla linea di costa, viene mantenuto il collegamento Teatro Romano – S. Spiridione – Filzi, mentre la direttrice opposta di Via Roma perde la sua funzione e può essere dedicata prevalentemente al trasporto pubblico. Per quanto riguarda gli assi ortogonali al mare, ferma restando la Via Milano nell'attuale senso di marcia, il senso in Via Valdirivo viene spezzato in quanto resta invariato il tratto tra via XXX Ottobre e le Rive e viene invece istituito un doppio senso di marcia nel tratto rimanente di collegamento con via Carducci. In direzione opposta il traffico in discesa verso le rive interessa la Via Galatti a partire dalla via Roma; il restante tratto della via Galatti avrà direzione opposta verso piazza Oberdan. Rimane invariata la direzione di marcia su via Ghega. Complessivamente il traffico di attraverso del centro storico viene sensibilmente ridotto, dirottando i flussi verso assi esterni e con minori problematiche di inquinamento (per esempio le Rive).

Matrici ambientali e antropiche interessate

Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente o della segnaletica.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona conseguente allo snellimento della circolazione.
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.

Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è elevata trattandosi del Borgo Teresiano.	
	Vedutistico[38]	I veicoli già fanno parte del "paesaggio" del luogo.	
	Simbolico e culturale	L'area è permeata di valori simbolici e/o culturali.	
Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	L'incidenza è bassa in quanto non viene alterato il livello di leggibilità e riconoscibilità dei luoghi.	
	Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale o l'uso promiscuo non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno e non vi sono né potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva o impediscono la percezione di parti significative di una veduta, né "intrusioni" che includono nel quadro visivo elementi estranei che abbassano la qualità paesistica. Le opere infrastrutturali saranno ridotte e al più, mitigate con elementi di arredo urbano.	
	Simbolico e culturale	Non si rilevano particolari incidenze.	
		Impatto	**Valutazione**
	Morfologico - strutturale	Basso	☺
	Vedutistico	Basso	☺

[38] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità pedonale e del trasporto pubblico locale a discapito di quella veicolare privata. Viene inoltre snellito il traffico veicolare complessivo nella zona.		
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.		

L'area considerata per la valutazione delle emissioni inquinanti comprende tutti gli archi stradali racchiusi tra Piazza Libertà, Rive, via Canal Piccolo, Corso Italia, Piazza Goldoni, Corso Saba, Largo Barriera, Via Carducci, Piazza Dalmazia e via Ghega (perimetro compreso).				**Risultati dei modelli**		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	L'azione comporterà una complessiva diminuzione delle emissioni atmosferiche inquinanti all'interno del Borgo Teresiano.	**CO [g/h]**	2286	2761	1426
			CO_2 [g/h]	314634	346539	199264
			VOC [g/h]	261	301	165
			NOx [g/h]	508	554	321
			PM10 [g/h]	336	252	249
Rumore	✓	L'azione non influirà in modo significativo sull'inquinamento acustico massimo riscontrato nel Borgo Teresiano.	**[dBA]**	60	61	60

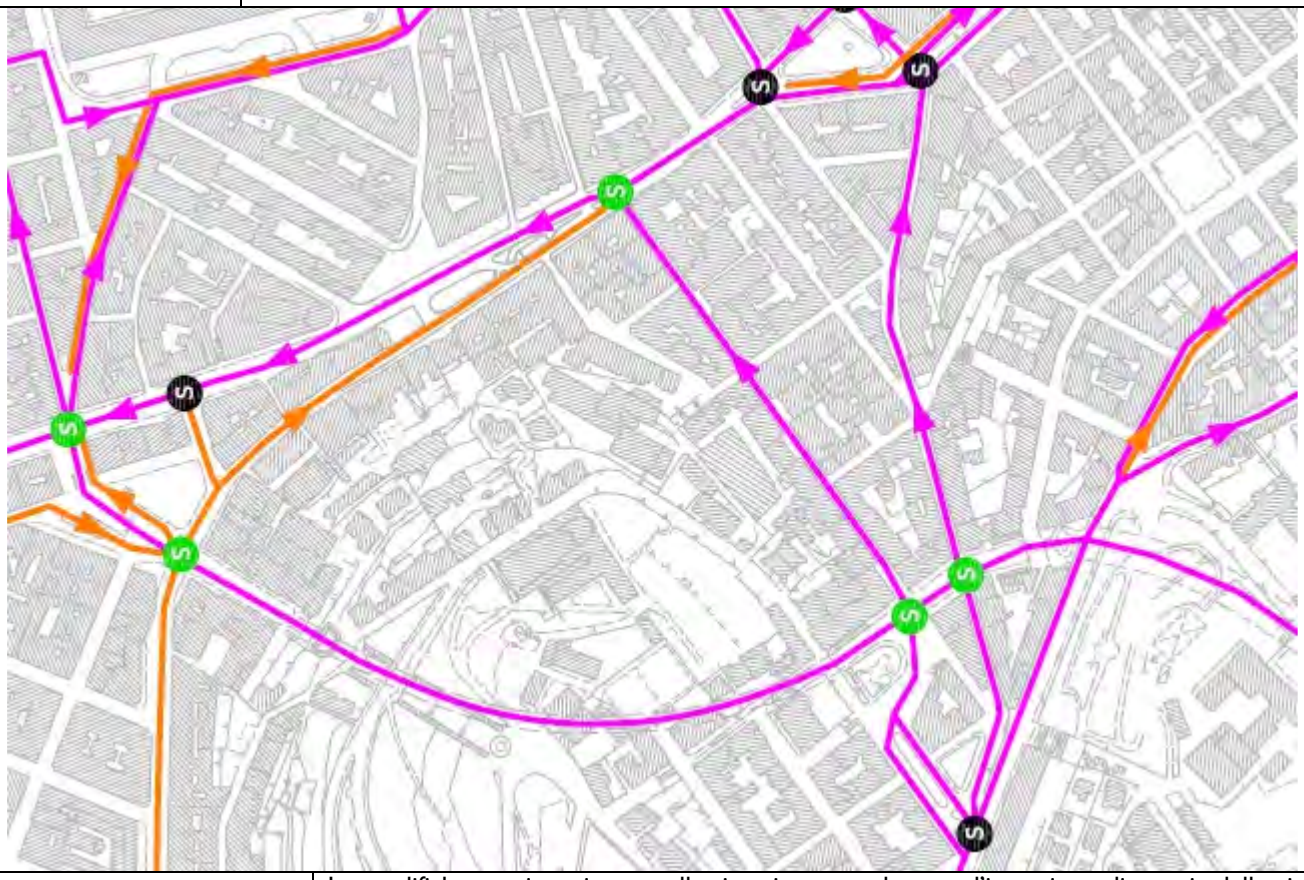
Altri effetti:

Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale e l'alternativa 1 di bozza di Piano approvata che prevedeva il collegamento Rive – via Carducci mediante la via Milano e la via Valdirivo, e il collegamento opposto attraverso la via Galatti.

Azioni correttive: Ottimizzazione del coordinamento semaforico nell'intersezioni presenti sulla via Valdirivo, via Milano e via Filzi.

Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera.

Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per l'area in esame.

Azione	**24. Galleria Sandrinelli – Piazza Sansovino – Piazza Vico e Galleria San Vito**	
		
Descrizione	Le modifiche previste rispetto alla situazione attuale sono l'inversione di marcia della via Madonnina, l'obbligo di svolta a destra in via del Bosco per i veicolo provenienti dalla galleria Vico ed una razionalizzazione della circolazione nelle piazze Vico e Sansovino. Poiché il corso Saba diventa riservato al TPL e alla mobilità pedonale e ciclabile, il collegamento piazza Goldoni – Barriera è garantito attraverso il percorso Galleria Sandrinelli – via Madonnina in discesa o via del Bosco.	
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente o della segnaletica.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.
Salute umana	✓	L'azione contribuisce allo snellimento della circolazione veicolare e alla riduzione di variazioni di velocità.

Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.		
	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è media.	
		Vedutistico[39]	I veicoli già fanno parte del "paesaggio" del luogo.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano significativi valori simbolici.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	L'incidenza è bassa in quanto non viene alterato il livello di leggibilità e riconoscibilità dei luoghi.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale o l'uso promiscuo non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno e non vi sono né potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva o impediscono la percezione di parti significative di una veduta, né "intrusioni" che includono nel quadro visivo elementi estranei che abbassano la qualità paesistica. Le opere infrastrutturali saranno ridotte e al più, mitigate con elementi di arredo urbano.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano particolari incidenze.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Basso	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		
Mobilità e traffico	✓	Si riscontra una maggior fluidificazione della circolazione veicolare in tutta l'area interessata dall'azione.		

[39] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

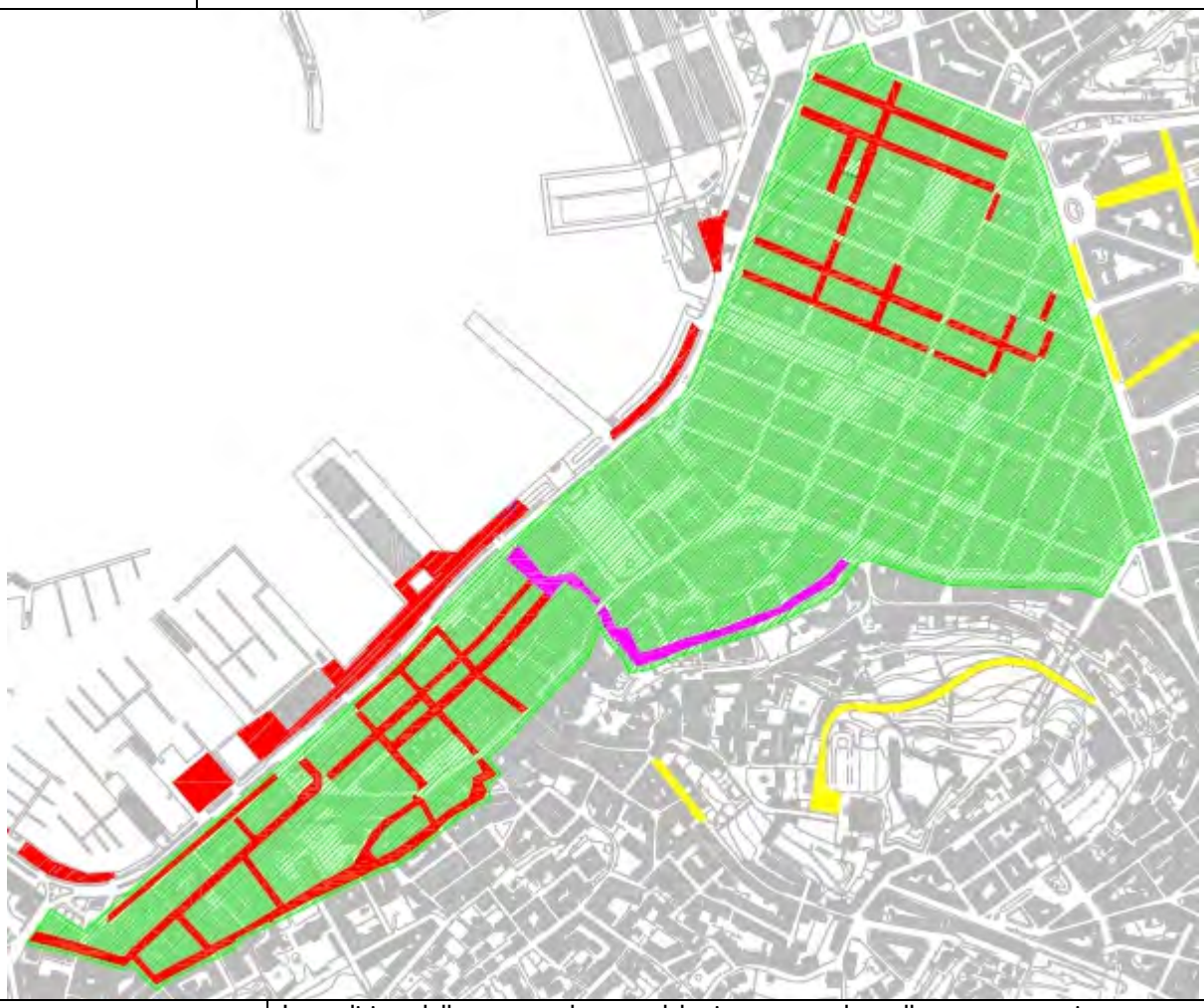
<table>
<tr><td>Energia</td><td>✓</td><td colspan="5">Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.</td></tr>
<tr><td colspan="4" rowspan="2">Gli archi considerati per la valutazione delle emissioni inquinanti sono: la galleria Sandrinelli, Piazza Sansovino, piazza Vico, via del Bosco, galleria San Vito e via Bernini.</td><td colspan="3">Risultati dei modelli</td></tr>
<tr><td>Alternativa 0</td><td>Alternativa 1</td><td>Alternativa 2</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Aria</td><td rowspan="5">✓</td><td rowspan="5">L’azione comporterà una diminuzione degli inquinanti dispersi in atmosfera sia rispetto allo stato di fatto che all’alternativa 1.</td><td>CO [g/h]</td><td>1603</td><td>1473</td><td>1041</td></tr>
<tr><td>CO_2 [g/h]</td><td>236840</td><td>208725</td><td>151671</td></tr>
<tr><td>VOC [g/h]</td><td>185</td><td>168</td><td>121</td></tr>
<tr><td>NOx [g/h]</td><td>391</td><td>341</td><td>248</td></tr>
<tr><td>PM10 [g/h]</td><td>134</td><td>117</td><td>116</td></tr>
<tr><td>Rumore</td><td>✓</td><td>L’azione non comporterà sensibili variazioni dell’inquinamento acustico.</td><td>[dBA]</td><td>59</td><td>58</td><td>58</td></tr>
<tr><td colspan="7">Altri effetti:</td></tr>
<tr><td colspan="7">Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Azioni correttive: Ottimizzazione del coordinamento semaforico negli impianti di Piazza Goldoni – Piazza Sansovino – Piazza Vico.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Criteri compensativi: Il miglioramento dell’arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Prescrizioni: Si suggerisce l’impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per l’area in esame.</td></tr>
</table>

Azione	**25. – Via Battisti – via Rossetti – via Ginnastica**	
		
Descrizione	Il presente intervento riguarda l'istituzione del senso unico in direzione via Carducci della via Battisti a partire dalla via Zanetti, nel restante tratto permane il doppio senso di marcia. I veicoli provenienti dalla via Battisti in corrispondenza di via Carducci potranno svoltare sia a destra in direzione piazza Oberdan che a sinistra verso piazza Goldoni. La via Ginnastica viene percorsa in salita fino alla via Brunner, mentre rimane invariato rispetto alla situazione attuale l'assetto di via Rossetti.	
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente o della segnaletica.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.

Salute umana	✓	L'azione contribuisce allo snellimento della circolazione veicolare e alla riduzione di variazioni di velocità.		
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.		
	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è lieve.	
		Vedutistico[40]	I veicoli già fanno parte del "paesaggio" del luogo.	
		Simbolico e culturale	Non vi sono particolari valori simbolici.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	L'incidenza è bassa in quanto non viene alterato il livello di leggibilità e riconoscibilità dei luoghi.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale o l'uso promiscuo non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno e non vi sono né potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva o impediscono la percezione di parti significative di una veduta, né "intrusioni" che includono nel quadro visivo elementi estranei che abbassano la qualità paesistica. Le opere infrastrutturali saranno ridotte e al più, mitigate con elementi di arredo urbano.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano particolari incidenze.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Basso	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		

[40] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

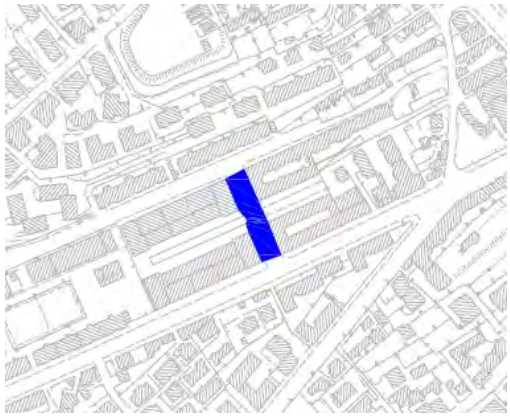
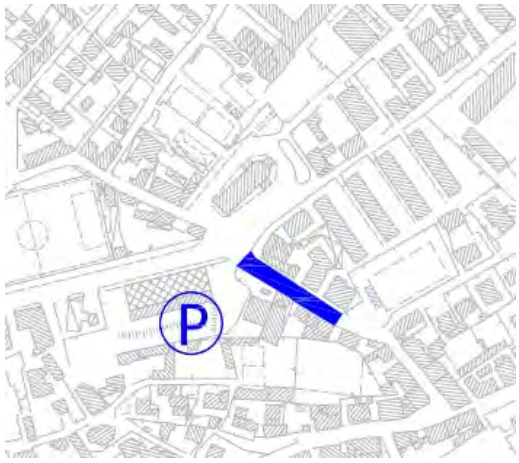
<table>
<tr><td>Mobilità e traffico</td><td>✓</td><td colspan="5">I volumi di traffico subiscono complessivamente una lieve diminuzione; si riscontra inoltre una maggior fluidificazione della circolazione veicolare in tutta l’area interessata dall’azione.</td></tr>
<tr><td>Energia</td><td>✓</td><td colspan="5">Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.</td></tr>
<tr><td colspan="4" rowspan="2">Gli archi considerati per la valutazione delle emissioni inquinanti sono: via Rossetti, via Stuparich, via Slataper, via Tarabocchia, via Battisti, viale XX Settembre, via Muratti, via Crispi, via della Ginnastica, via Gatteri, via Polonio, via Brunner, via Paduina, via Timeus, via Nordio e via del Toro.</td><td colspan="3">Risultati dei modelli</td></tr>
<tr><td>Alternativa 0</td><td>Alternativa 1</td><td>Alternativa 2</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Aria</td><td rowspan="5">✓</td><td rowspan="5">L’azione comporterà sostanzialmente una diminuzione degli inquinanti dispersi in atmosfera rispetto allo stato di fatto.</td><td>CO [g/h]</td><td>1107</td><td>1105</td><td>1008</td></tr>
<tr><td>CO_2 [g/h]</td><td>164227</td><td>150783</td><td>155805</td></tr>
<tr><td>VOC [g/h]</td><td>129</td><td>126</td><td>122</td></tr>
<tr><td>NOx [g/h]</td><td>270</td><td>243</td><td>254</td></tr>
<tr><td>PM10 [g/h]</td><td>111</td><td>117</td><td>121</td></tr>
<tr><td>Rumore</td><td>✓</td><td>L’azione non comporterà sensibili variazioni dell’inquinamento acustico.</td><td>[dBA]</td><td>59</td><td>58</td><td>59</td></tr>
<tr><td colspan="6">Altri effetti:</td></tr>
<tr><td colspan="6">Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale o alternativa 1 della bozza di Piano approvata che prevedeva la risalita da piazza Goldoni verso la via Giulia lungo il collegamento via Slataper – via Rossetti in discesa e altre modifiche di minore entità.</td></tr>
<tr><td colspan="6">Azioni correttive: ottimizzazione del coordinamento semaforico per i flussi provenienti dalla Piazza Goldoni e diretti in via Ginnastica e dell’asse di via Battisti il cui coordinamento si semplifica in virtù del senso unico di marcia.</td></tr>
<tr><td colspan="6">Criteri compensativi: Il miglioramento dell’arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera.</td></tr>
<tr><td colspan="6">Prescrizioni: Si suggerisce l’impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per l’area in esame.</td></tr>
</table>

Azione	**26. - Interventi per la sosta dei residenti nell'area del Borgo Teresiano – Borgo Giuseppino**	
		
Descrizione		La politica della sosta adottata dal piano prevede nella presente azione sostanziali agevolazioni per la sosta dei residenti nel centro storico. Tale intervento viene attuato attraverso il completamento delle zone di sosta a pagamento nell'area verde e una agevolazione per i nuclei residenti nella medesima area. La soluzione è frutto della mediazione tra le contrapposte esigenze di non incentivare eccessivamente il turn-over dei residenti, ma, al tempo stesso, evitare una occupazione stanziale degli spazi e garantire l'accessibilità ad altre categorie che necessitano di avvicinarsi alla destinazione.
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente o della segnaletica.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.

Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.		
Salute umana	✓	Tale intervento regolarizza la sosta nel centro storico della città favorendo una minore concentrazione di veicoli nella zona e di conseguenza una diminuzione del traffico parassita.		
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.		
	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è elevata.	
		Vedutistico[41]	I veicoli già fanno parte del "paesaggio" del luogo.	
		Simbolico e culturale	L'area è permeata da valori simbolici e/o culturali.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	L'incidenza è bassa in quanto non viene alterato il livello di leggibilità e riconoscibilità dei luoghi.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sosta su sede stradale non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno e non vi sono né potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva o impediscono la percezione di parti significative di una veduta, né "intrusioni" che includono nel quadro visivo elementi estranei che abbassano la qualità paesistica. Le opere infrastrutturali saranno ridotte e al più, mitigate con elementi di arredo urbano.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano particolari incidenze.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	basso	☺
		Vedutistico	basso	☺
		Simbolico e culturale	basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		

[41] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

<table>
<tr><td>Mobilità e traffico</td><td>✓</td><td colspan="5">L'azione andrà ad influire in maniera positiva sull'area di studio diminuendo il traffico parassita dovuto alla ricerca di parcheggio.</td></tr>
<tr><td>Energia</td><td>✓</td><td colspan="5">Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.</td></tr>
<tr><td colspan="4" rowspan="2"></td><td colspan="3">Risultati dei modelli</td></tr>
<tr><td>Alternativa 0</td><td>Alternativa 1</td><td>Alternativa 2</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Aria</td><td rowspan="5">✓</td><td rowspan="5">La maggiore fruibilità dei parcheggi da parte dei residenti comporterà una diminuzione del traffico parassita in tutta l'area con conseguente diminuzione degli inquinanti dispersi in atmosfera.</td><td>CO [g/h]</td><td>😐</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>CO_2 [g/h]</td><td>😐</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>VOC [g/h]</td><td>😐</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>NOx [g/h]</td><td>😐</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>PM10 [g/h]</td><td>😐</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>Rumore</td><td>✓</td><td>La maggiore fruibilità dei parcheggi da parte dei residenti comporterà una diminuzione del traffico parassita in tutta l'area con conseguente diminuzione dell'inquinamento acustico.</td><td>[dBA]</td><td>😐</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td colspan="7">Altri effetti:</td></tr>
<tr><td colspan="7">Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale o alternativa 1 che prevede una minore agevolazione per i residenti.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Azioni correttive: Non si prevedono azioni correttive per migliorare l'azione proposta.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per l'area in esame.</td></tr>
</table>

Azione	**27. - Interventi per la sosta nei rioni**	
  		
Descrizione	In modo complementare alla precedente azione sono stati individuati gli ambiti da destinare alla sosta a pagamento nei vari rioni quali ad esempio quello di Roiano, Chiarbola, San Giovanni, area piazza Perugino ecc., al fine di regolamentare la sosta, agevolare il turn over della stessa di giorno per i commercianti e di notte per i residenti ed evitare soste abusive che intralcino la circolazione.	
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente o della segnaletica.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.

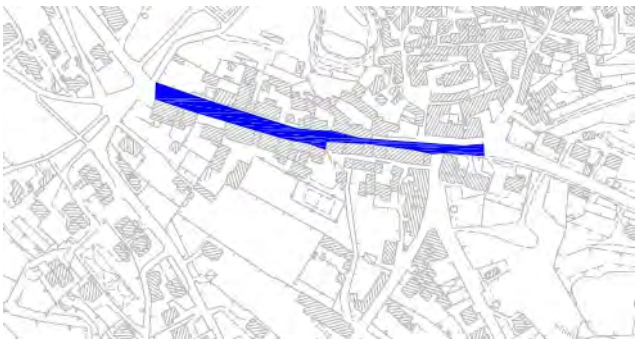
Salute umana	✓	Tale intervento regolarizza la sosta nei rioni periferici della città favorendo una minore concentrazione dei veicoli e una diminuzione del traffico parassita.			
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.			
	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è bassa.		
		Vedutistico[42]	I veicoli già fanno parte del "paesaggio" del luogo.		
		Simbolico e culturale	Non vi sono particolari valori simbolici.		
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	L'incidenza è bassa in quanto non viene alterato il livello di leggibilità e riconoscibilità dei luoghi.		
		Vedutistico	Il ridisegno della sosta su sede stradale non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno e non vi sono né potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva o impediscono la percezione di parti significative di una veduta, né "intrusioni" che includono nel quadro visivo elementi estranei che abbassano la qualità paesistica. Le opere infrastrutturali saranno ridotte e al più, mitigate con elementi di arredo urbano.		
		Simbolico e culturale	Non si rilevano particolari incidenze.		
			Impatto	**Valutazione**	
		Morfologico - strutturale	basso	☺	
		Vedutistico	basso	☺	
		Simbolico e culturale	basso	☺	
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.			
Mobilità e traffico	✓	L'azione andrà ad influire in maniera positiva sulla distribuzione regolare della sosta riducendo enormemente il fenomeno della sosta abusiva.			
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.			

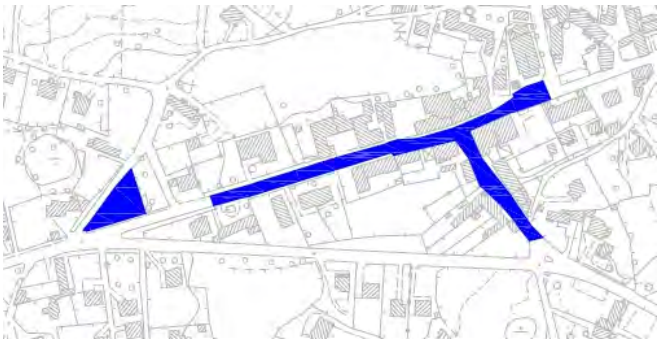
				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	La maggiore fruibilità di alcuni parcheggi comporterà una diminuzione del traffico parassita in tutta l'area e la	**CO [g/h]**	☹	😐	😐
			CO_2 [g/h]	☹	😐	😐
			VOC [g/h]	☹	😐	😐

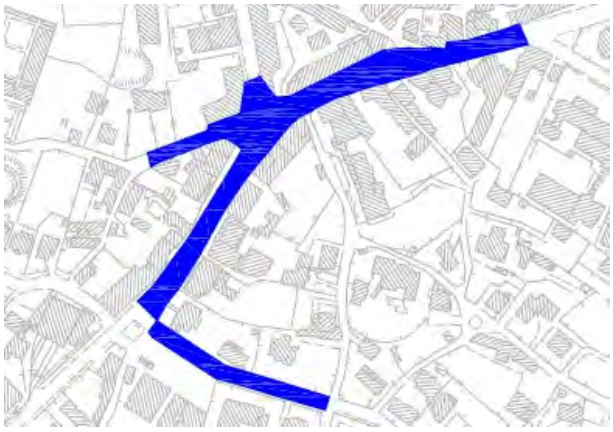
[42] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

		minor presenza di soste abusive che inducono disagi alla circolazione; vi è una conseguente diminuzione degli inquinanti dispersi in atmosfera.	**NOx [g/h]**	☹	😐	😐
			PM10 [g/h]	☹	😐	😐
Rumore	✓	La maggiore fruibilità di alcuni parcheggi comporterà una diminuzione del traffico parassita in tutta l'area e la minor presenza di soste abusive che inducono disagi alla circolazione; vi è una conseguente diminuzione dell'inquinamento acustico.	[dBA]	☹	😐	😐
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale o alternativa 1 della bozza di Piano approvata che prevedeva la sosta a pagamento su un'area più estesa e l'istituzione della sosta a pagamento in ulteriori rioni.						
Azioni correttive: Non si prevedono azioni correttive per migliorare l'azione proposta.						
Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera.						
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per l'area in esame.						

Azione	**28. - Interventi per la sosta nei borghi carsici**







Descrizione	Parallelamente alle azioni 27 e 28 sono stati individuati altresì gli ambiti da destinare alla sosta a pagamento nei borghi carsici quali ad esempio: Opicina, Prosecco e Basovizza, al fine di regolamentare la sosta, agevolare il turn over della stessa di giorno per i commercianti e di notte per i residenti ed evitare soste abusive che intralciano la circolazione.

Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente o della segnaletica.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.
Salute umana	✓	Tale intervento regolarizza la sosta nei borghi carsici della città favorendo una minore concentrazione dei veicoli e una diminuzione del traffico parassita.

<table>
<tr><td>Paesaggio</td><td>✓</td><td colspan="3">La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla “Linee guida per l’esame paesistico dei progetti” della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.</td></tr>
<tr><td rowspan="7"></td><td rowspan="3">Criteri di sensibilità</td><td>Morfologico - strutturale</td><td colspan="2">La classe di sensibilità è alta.</td></tr>
<tr><td>Vedutistico[43]</td><td colspan="2">I veicoli già fanno parte del “paesaggio” del luogo.</td></tr>
<tr><td>Simbolico e culturale</td><td colspan="2">Non vi sono particolari valori simbolici.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Incidenza paesaggistica</td><td>Morfologico - strutturale</td><td colspan="2">L’incidenza è bassa in quanto non viene alterato il livello di leggibilità e riconoscibilità dei luoghi.</td></tr>
<tr><td>Vedutistico</td><td colspan="2">Il ridisegno della sosta su sede stradale non cambia sostanzialmente la percezione dell’intorno e non vi sono né potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva o impediscono la percezione di parti significative di una veduta, né ”intrusioni” che includono nel quadro visivo elementi estranei che abbassano la qualità paesistica. Le opere infrastrutturali saranno ridotte e al più, mitigate con elementi di arredo urbano.</td></tr>
<tr><td>Simbolico e culturale</td><td colspan="2">Non si rilevano particolari incidenze.</td></tr>
<tr><td rowspan="4"></td><td></td><td>Impatto</td><td>Valutazione</td></tr>
<tr><td>Morfologico - strutturale</td><td>basso</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>Vedutistico</td><td>basso</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>Simbolico e culturale</td><td>basso</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>Patrimonio culturale, architettonico e archeologico</td><td>✓</td><td colspan="3">Irrilevante.</td></tr>
<tr><td>Mobilità e traffico</td><td>✓</td><td colspan="3">L’azione andrà ad influire in maniera positiva sulla distribuzione regolare della sosta riducendo enormemente il fenomeno della sosta abusiva.</td></tr>
<tr><td>Energia</td><td>✓</td><td colspan="3">Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.</td></tr>
<tr><td colspan="4"></td><td colspan="3">Risultati dei modelli</td></tr>
<tr><td colspan="4"></td><td>Alternativa 0</td><td>Alternativa 1</td><td>Alternativa 2</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Aria</td><td rowspan="3">✓</td><td rowspan="3">La maggiore fruibilità di alcuni parcheggi comporterà una diminuzione del traffico parassita in tutta l’area e la minor presenza di soste</td><td>CO [g/h]</td><td>☹</td><td>😐</td><td>😐</td></tr>
<tr><td>CO_2 [g/h]</td><td>☹</td><td>😐</td><td>😐</td></tr>
<tr><td>VOC [g/h]</td><td>☹</td><td>😐</td><td>😐</td></tr>
</table>

[43] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

		abusive che inducono disagi alla circolazione; vi è una conseguente diminuzione degli inquinanti dispersi in atmosfera.	**NOx [g/h]**	☹	😐	😐
			PM10 [g/h]	☹	😐	😐
Rumore	✓	La maggiore fruibilità di alcuni parcheggi comporterà una diminuzione del traffico parassita in tutta l'area e la minor presenza di soste abusive che inducono disagi alla circolazione; vi è una conseguente diminuzione dell'inquinamento acustico.	**[dBA]**	☹	😐	😐
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.						
Azioni correttive: Non si prevedono azioni correttive per migliorare l'azione proposta.						
Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera.						
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per l'area in esame.						

5.1.4 Valutazione complessiva delle emissioni inquinanti in atmosfera nei tre scenari di piano

Si riporta di seguito una stima complessiva delle emissioni inquinanti (CO, CO2, VOC, NOx e PM10) relative ai tre scenari di Piano (alternativa zero, alternativa uno e alternativa due) calcolata come media delle emissioni all'interno della parte centrale della città interessata dagli interventi di Piano.

	Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
CO [kg/h]	1,4	1,5	1,4
CO_2 [kg/h]	198	197	191
VOC [kg/h]	0,16	0,17	0,16
NOx [kg/h]	0,32	0,32	0,31
PM10 [kg/h]	2,2	2,3	2,2

6. IMPATTI TRANSFRONTALIERI

La Direttiva 42/01/CE già prevedeva che la Valutazione Ambientale Strategica venisse accompagnata dalla valutazione dei possibili effetti transfrontalieri rilevanti del Piano o del Programma; questa necessità è poi stata ribadita anche nell'ambito del Protocollo di Kiev del 2003, promosso dall'UNECE che coinvolge non soltanto i paesi dell'Unione Europea, ma anche quelli del Nord America.

Nel caso specifico del Comune di Trieste, per la sua posizione geografica a diretto confine con il Comune sloveno di Se ana e con un territorio completamente integrato con la vicina Repubblica di Slovenia, diviene inevitabile che vi sia una forte relazione tra quanto avviene entro i confini comunali ed il territorio intorno, tanto più che con l'entrata della Slovenia nel Trattato di Schengen le relazioni transfrontaliere, già molto fitte, sono destinate ad aumentare ulteriormente.

Se appare quindi evidente ed inevitabile che taluni effetti derivanti dalle azioni del PGTU avranno ripercussione anche sul territorio sloveno, più difficile è individuare chiaramente quali matrici ambientali potrebbero essere interessate da effetti "rilevanti" che possano giustificare l'applicazione delle procedure di VAS transfrontaliera previste dalla normativa nazionale.

Per individuare potenziali impatti negativi, e sottolineare eventuali impatti positivi sull'ambiente dei territori dei comuni sloveni si propone una disamina puntuale delle azioni generali.

Codice	Azione generale	Descrizione
A	Azioni relative alla mobilità pedonale	Questa azione non produce impatti transfrontalieri
B	Azioni relative alla mobilità ciclabile	Questa azione non produce impatti transfrontalieri
C	Azioni relative all'implementazione del trasporto pubblico	Questa azione non produce impatti transfrontalieri
D	Azioni relative al trasporto privato	Questa azione non produce impatti transfrontalieri
E	Azioni relative alla sosta	Questa azione non produce impatti transfrontalieri
F	Interventi sull'offerta di trasporto	Questa azione non produce impatti transfrontalieri

Alla luce della disamina puntuale delle azioni generali, che tengono conto anche delle azioni specifiche che queste prevedono, si ritiene che alla scala di dettaglio del PGTU non sia possibile individuare degli effetti ambientali rilevanti tali da dover attivare la procedura di VAS transfrontaliera.

Non si rilevano infatti previsioni puntuali che possano portare ad effetti sull'ambiente della vicina Repubblica.

7. MONITORAGGIO

Al fine di poter prevedere per tempo effetti negativi non previsti derivanti dall'attuazione del Piano e di ri-orientare lo strumento qualora le sue previsioni non siano più adeguate alla situazione esistente, la normativa sulla VAS prevede l'attività di monitoraggio[44]

Il monitoraggio degli effetti indotti sul territorio deve essere continuo. L'azione si basa su una sistematica raccolta di informazioni, finalizzata al controllo dello stato dell'ambiente utilizzando specifici indicatori, ottenuti sia da dati sperimentali che su modelli calibrati.

Per l'ottimizzazione del monitoraggio ambientale è necessario sviluppare un quadro temporale di riferimento costituito da un "valore" iniziale, corrispondente alla situazione antecedente all'applicazione del piano e da un "valore" finale, relativo alla situazione successiva alla realizzazione dei progetti previsti.

Relativamente alle tempistiche di attuazione dell'attività di monitoraggio occorre considerare che l'evoluzione del Piano si ritiene debba essere valutata a partire da cinque anni dall'entrata in vigore (è un tempo che ragionevolmente permette di veder avviate quasi tutte le azioni specifiche, nonché di consentire il raggiungimento di un certo livello di equilibrio nel comportamento dell'utenza).

Gli elementi da considerare nell'utilizzo degli indicatori sono:

- la rilevanza ai fini dell'attivazione di politiche di sostenibilità;
- la coerenza "tecnica" (unità di misura, modalità di rilevamento, etc.) con obiettivi di qualità e target adottati in ambito nazionale e/o internazionale;
- la rappresentatività delle condizioni ambientali (o socio economiche) locali, dei fattori di pressione sulle risorse locali e globali e delle politiche urbane di interesse nazionale;
- la capacità di orientamento delle decisioni e dei comportamenti pubblici e privati;
- la capacità di restituire l'efficacia delle scelte;
- la validità scientifica;
- l'applicabilità degli indicatori: esistenza, reperibilità ed affidabilità dei dati necessari; costi e tempi necessari alla elaborazione e raccolta dei dati; disponibilità nel tempo e frequenza di aggiornamento;
- Il processo partecipativo per la definizione del sistema di indicatori.

[44] Il monitoraggio assicura il controllo sugli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione dei piani e dei programmi approvati e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e da adottare le opportune misure correttive. Il monitoraggio è effettuato dall'Autorità procedente in collaborazione con l'Autorità competente anche avvalendosi del sistema delle Agenzie ambientali e dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale.

Il sistema di indicatori serve inoltre per definire uno scenario condiviso di conoscenze che si pone come elemento di orientamento e selezione delle scelte.

La VAS del Piano propone un set di indicatori, suddivisi per tematiche e descritti specificatamente nei cap. 4 e 5, per alcuni dei quali l'Amministrazione comunale prevede un'attività di monitoraggio periodico che può essere effettuata su base annuale.

Precisamente partendo dal rilievo dei flussi di traffico automatizzati e manuali, è possibile, mediante modelli calibrati e dati statistici afferenti al parco veicolare, valutare nel tempo la qualità dell'aria in termini di emissioni atmosferiche di CO, CO_2, NO_x, VOC, PM10 e di emissioni sonore (Leq).

Un ulteriore indicatore soggetto a monitoraggio è il tasso di motorizzazione (veicoli/abitante) mediante aggiornamento dati ACI.

Vista la complessità dello strumento di pianificazione generale, si ritiene che il monitoraggio andrebbe strutturato secondo due fasi distinte: la prima che riguarda l'intero territorio comunale e la seconda, relativa alle azioni specifiche, che verrà delegata alla fase di attuazione di queste ultime.

Attraverso i reports periodici di monitoraggio potranno essere aggiornati i dati presenti nel Rapporto Ambientale e potranno essere individuati gli effetti positivi e negativi dell'attuazione del Piano, nonché le possibili misure correttive da apportare.

Allegato I – SINTESI NON TECNICA

INDICE

Premessa III
Il percorso definito per l'aggiornamento del PGTU III
Quadro progettuale III
Quadro programmatico V
Quadro ambientale VI
Sostenibilità delle scelte VII
Valutazione indicatori generali per le varie tematiche individuate. VII
Gli impatti delle azioni specifiche XII
Monitoraggio XCIV

Premessa

Il presente documento ha lo scopo di illustrare in maniera chiara, ad un pubblico non esclusivamente composto da esperti, i contenuti del Rapporto Ambientale allegato al PGTU.
Le finalità del Rapporto Ambientale sono quelle di fornire gli elementi per una Valutazione della sostenibilità ambientale del Piano oggetto di studio: la cosiddetta Valutazione Ambientale Strategica (VAS).
La VAS, introdotta a livello dell'Unione Europea, vuole portare gli Amministratori Pubblici a confrontarsi direttamente con i problemi ambientali non soltanto relativamente ai Progetti (con le Valutazioni d'Impatto Ambientale) ma anche con i propri atti di programmazione e di indirizzo che poi stanno o dovrebbero stare a monte dei progetti.
L'obiettivo è quindi quello di instaurare un circolo virtuoso di valutazione delle scelte e delle azioni che porti a programmare e realizzare opere che si armonizzino con l'ambiente e che riducano il consumo di risorse perseguendo il principio dello sviluppo sostenibile già enungciato dall'ONU nel 1987 nel rapporto Brundtland come lo sviluppo che "soddisfa i bisogni del presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri bisogni".
Pur rimandando agli specifici approfondimenti nei capitoli del Rapporto Ambientale, di seguito si illustreranno in sintesi e in modo schematico le caratteristiche del PGTU (Quadro progettuale), il suo rapporto con gli atti di pianificazione e programmazione ai diversi livelli amministrativi (Quadro programmatico), lo stato dell'ambiente comunale (Quadro Ambientale), la valutazione di sostenibilità (Sostenibilità delle scelte) ed infine il monitoraggio degli effetti ambientali (Monitoraggio).

Il percorso definito per l'aggiornamento del PGTU

L'aggiornamento del PGTU, oggetto del presente Rapporto Ambientale, ha origine con la deliberazione di indirizzi n. 397 dd. 15.09.2011 della Giunta Comunale, alla quale ha fatto seguito la delibera giuntale n. 45 dd. 06/02/2012 di approvazione della nuova bozza del PGTU e del nuovo Rapporto Ambientale Preliminare relativo alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), avviata precedentemente con deliberazione giuntale n. 44 dd. 09.02.2009, in conformità alla L.R. n. 11 del 06/05/2005 «Disposizioni per l'adempimento degli obblighi della Regione Friuli Venezia Giulia derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Attuazione delle direttive 2001/42/CE, 2003/4/CE e 2003/78/CE».

Quadro progettuale

Il Piano generale del traffico urbano (PGTU) è disciplinato dall'art. 36 del decreto legislativo 30.04.1992 n.258 Nuovo Codice della strada e dalle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico, emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale n. 146 del 24.06.1995- serie generale.
E' costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo - arco temporale biennale- e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate; deve essere inteso come "piano di immediata realizzabilità", con l'obiettivo di contenere al massimo, mediante interventi di modesto onere economico, le criticità della circolazione; tali criticità, specialmente nelle aree urbane di maggiori dimensioni, potranno infatti essere interamente rimosse solo attraverso adeguati potenziamenti sull'offerta di infrastrutture e di servizi del trasporto pubblico collettivo, che costituiscono l'oggetto principale del Piano dei trasporti, realizzabile nel lungo periodo -arco temporale decennale-.
Il PUT è obbligatorio nei comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, ovvero in quelli comunque interessati da rilevanti problematiche di circolazione stradale.
E' finalizzato a conseguire:

- il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale;
- la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico;
- il contenimento dei consumi energetici
- il rispetto dei valori ambientali.

Deve essere coordinato, oltre che con i Piani del traffico per la viabilità extraurbana previsti dallo stesso articolo 36 del citato D.lgs 258/1992 -per i quali saranno emanate apposite direttive-, con gli strumenti urbanistici, con i Piani di risanamento e tutela ambientale e con i Piani di trasporto.
La corretta progettazione dell'organizzazione della circolazione stradale deve prevedere la gestione ottimale

degli spazi stradali esistenti, pubblici o aperti all'uso pubblico (individuazione degli interventi di organizzazione delle sedi viarie, finalizzata al miglior uso possibile delle medesime per la circolazione stradale) ed anche -ove necessario- la gestione ottimale del sistema di trasporto pubblico collettivo stradale (individuazione di nuovi percorsi e nuove frequenze delle linee, finalizzata al migliore uso possibile del relativo parco dei mezzi esistenti). In tale evenienza il PUT può più propriamente essere denominato Piano della mobilità, mentre nell'altra evenienza rimane al PUT il significato -più limitato- di gestione ottimale degli spazi stradali esistenti.

Partendo dai contenuti delle Direttive ministeriali e delle linee di indirizzo dell'Amministrazione comunale sono stati individuati gli obiettivi che hanno costituito l'orizzonte ed il quadro di riferimento delle azioni promosse del PGTU, elencati nella tabella che segue e che sono stati il punto di partenza per definire le azioni di Piano:

OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVO SPECIFICO			
1	**Il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta)**	1.1	Aumento velocità	1.1.1	Soddisfazione domanda
				1.1.2	Riduzione tempi spostamento
				1.1.3	Riduzione disagi
				1.1.4	Incremento utilizzo TPL e/o dei mezzi di mobilità alternativi
				1.1.5	Qualificazione della connessione tra il centro storico e la periferia
		1.2	Razionalizzazione del sistema di sosta e parcheggio in centro ed in relazione alla distanza dal centro	1.2.1	Decongestione traffico
				1.2.2	Riduzione tempi ricerca parcheggio
				1.2.3	Maggior fruibilità pedonale
2	**Il miglioramento della sicurezza stradale**	2.1	Riduzione degli incidenti stradali	2.1.1	La riduzione dei punti di conflitto
				2.1.2	Riduzione incidenti
				2.1.3	Miglioramento della sicurezza complessiva
3	**Riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico**	3.1	Riduzione inquinamento atmosferico	3.1.1	Riduzione delle emissioni dei veicoli
		3.2	Riduzione inquinamento acustico	3.2.1	Riduzione dell'inquinamento acustico
4	**Il risparmio energetico**	4.1	Riduzione tempi di viaggio	4.1.1	Risparmio consumi energetici

Gli obiettivi dovrebbero essere raggiunti tramite le seguenti azioni specifiche:

1. Aumento pedonalità via Mazzini – Corso Italia – via Roma – via Imbriani
2. Percorso/Asse pedonale Piazza Unità – Borgo Teresiano – Viale XX settembre
3. Percorso/Asse pedonale Stazione Centrale – Piazza Venezia
4. Percorso/Asse pedonale Piazza Oberdan – Corso Italia
5. Pedonalità nei Rioni
6. Pedonalità nei Borghi Carsici
7. Percorso ciclabile Rive – via Orlandini
8. Percorso ciclabile Stazione – Barcola
9. Percorso ciclabile all'interno del Borgo Teresiano e Giuseppino – da Piazza Venezia alla Stazione dei treni
10. Percorso ciclabile all'interno del Borgo Teresiano e Giuseppino – da Piazza della Borsa a viale XX Settembre
11. Percorso ciclabile Corso Cavour – Viale XX Settembre – San Giovanni
12. Percorso ciclabile Stazione Centrale – via della Geppa – via Coroneo – Ospedale Militare
13. Percorso ciclabile Piazza Goldoni – Corso Saba – Viale d'Annunzio – via Cumano
14. Itinerario ciclabile turistico Viale XX settembre – Villa Revoltella
15. Itinerario ciclabile turistico S. Giacomo – Val Rosandra
16. Itinerario ciclabile turistico Piazza Foraggi – Muggia
17. Itinerario ciclabile San Giovanni – via Valerio – Strada Nuova per Opicina
18. Creazione Asse preferenziale Rotonda del Boschetto – Tommaseo (ASSE EST – OVEST)
19. Creazione Asse preferenziale Piazza Foraggi – Piazza Libertà (ASSE NORD – SUD)
20. Assi preferenziali lungo le aree di via Conti e dell'Ospedale Maggiore
21. Corsia preferenziale via Coroneo
22. Piazza Oberdan – via Fabio Severo – via Coroneo
23. Borgo Teresiano
24. Galleria Sandrinelli – Piazza Sansovino – Piazza Vico – Galleria San Vito
25. Via Battisti – via Rossetti – via Ginnastica
26. Interventi per la sosta dei residenti nell'area del Borgo Teresiano – Borgo Giuseppino
27. Interventi per la sosta nei rioni
28. Interventi per la sosta nei borghi carsici

Quadro programmatico

L'attività di pianificazione urbanistica del Comune di Trieste si inserisce all'interno di un sistema complesso di altri atti di pianificazione e programmazione a diversi livelli: che vanno da quello Comunitario fino agli atti di pianificazione settoriale che lo stesso Comune emana.
Una parte della Valutazione Ambientale Strategica è dedicata a valutare il grado di coerenza degli obiettivi del Piano sia al suo interno e tra i suoi obiettivi e le azioni (coerenza interna), sia nei confronti degli altri atti di pianificazione che lo possono interessare (coerenza esterna).
Questa verifica permette di valutare come si inserisce l'attività del Piano nei confronti di un quadro di riferimento che dovrebbe tendere complessivamente alla sostenibilità dello sviluppo, essendo ogni atto di pianificazione/programmazione chiamato a rispondere a questi principi.
I Piani – Programmi che sono stati considerati sono i seguenti:

- Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica (PRIT);
- Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale (PRTPL);
- Piano regolatore generale comunale (PRGC) vigente e direttive per la predisposizione del nuovo Piano;
- Il sistema dei vincoli;
- Piano di Azione Locale (Agenda 21) – Aalborg Commitments ;
- Programma urbano dei parcheggi (PUP);
- Piano regionale delle piste ciclabili;

- Piano del commercio;
- PRUSST;
- Piano Regolatore portuale;
- POR-FESR 2007-2013- Asse IV - Piano Integrato di Sviluppo Urbano Sostenibile (PISUS);
- Piano di Azione Comunale;
- VI Programma Comunitario d'Azione in materia ambientale 2002-2010;
- Strategia tematica sull'ambiente urbano 2006;
- CIPE - Strategia di Azione Ambientale per lo Sviluppo Sostenibile 2002;
- Legge n. 120/2002 Ratifica ed esecuzione del protocollo di Kyoto.

In generale il Piano si dimostra coerente o indifferente con quasi tutti gli atti di pianificazione-programmazione con cui è stato comparato, anche se in alcuni casi vi è una difficoltà a confrontare i diversi strumenti a causa delle differenze di scala.
Per quanto riguarda gli atti di indirizzo internazionale e nazionale verso lo sviluppo sostenibile, il Piano presenta molti elementi di coerenza, sebbene alcuni temi come quello energetico siano poco sviluppati.

Quadro ambientale

Nel Rapporto ambientale sono state individuate le tematiche (e i relativi indicatori) su cui il Piano potrebbe apportare degli effetti significativi che di seguito si riportano.

- Qualità dell'aria e prevenzione del rumore:
    a. Emissioni di CO, CO_2, VOC, NO_x (calcolate secondo il modello COPERT),
    b. Emissioni di PM10 (calcolate secondo il modello VERSIT +),
    c. Emissioni sonore dovute al traffico veicolare (calcolate mediante modello CNR),
- Qualità ed efficienza del sistema di mobilità e vivibilità sociale nell'ambiente urbano:
    a. % di Km di corsie preferenziali per i mezzi pubblici (sul totale di Km di viabilità comunale);
    b. metri per cittadino di corsie preferenziali per i mezzi pubblici;
    c. Km destinati al TPL rapportate ai Km di strade comunali;
    d. Km corsie riservate rapportate ai Km di strade comunali;
    e. Velocità commerciale media dei mezzi del TPL nell'area centrale della città,
    f. Metri quadri per abitante di percorsi ciclo-pedonali in sede propria;
    g. Metri lineari per abitante di percorsi ciclo-pedonali in sede propria;
    h. Metri quadri per abitante di percorsi ciclo-pedonali in ZTL ad elevata valenza pedonale;
    i. Metri lineari per abitante di percorsi ciclo-pedonali in ZTL ad elevata valenza pedonale;
    j. Metri quadri totali di ZTL;
    k. Metri quadri su abitante di ZTL;
    l. Lunghezza viabilità principale in Km;
    m. Lunghezza viabilità principale in percentuale sul totale;
    n. Metri quadri totali di zone 30;
    o. Metri quadri per abitante di zone 30;
    p. Metri quadri per abitante di area pedonale,
- Traffico e sicurezza stradale:
    a. Flussi di traffico;
    b. Tasso di motorizzazione;
    c. Indicatori da microsimulazione quali la velocità media auto (km/h), il numero medio di arresti e il tempo di percorrenza totale,
    d. Livello di rischio.
- Gradimento scelte di Piano (Stakeholders/cittadinanza):
    a. l'indice di gradimento stakeholders/cittadini.

Parallelamente sono stati considerati gli effetti delle azioni specifiche di Piano sulle matrici ambientali quali acqua, rifiuti, suolo, biodiversità – flora – fauna, salute umana, paesaggio, patrimonio culturale, architettonico ed archeologico, mobilità e traffico, energia.

Sostenibilità delle scelte

Sulla base del quadro dello stato dell'ambiente comunale e delle scelte proposte dal Piano, è possibile fare una Valutazione dei possibili impatti ambientali delle azioni di Piano e quindi proporre elementi di mitigazione o compensazione.
Complessivamente il Piano, con le sue diverse azioni, risulta essere sostenibile, sebbene alcune di esse causino inevitabilmente un aumento delle pressioni sull'ambiente. D'altra parte vi sono anche azioni migliorative, che vanno proprio in un'ottica di sostenibilità.
Vi è anche da dire che il PGTU fornisce un quadro di riferimento ad una determinata scala per le azioni future che si concretizzeranno in Piani di dettaglio e progetti che potranno\dovranno essere oggetto di specifiche valutazioni ambientali qualora le norme di legge lo richiedano.

Valutazione indicatori generali per le varie tematiche individuate.

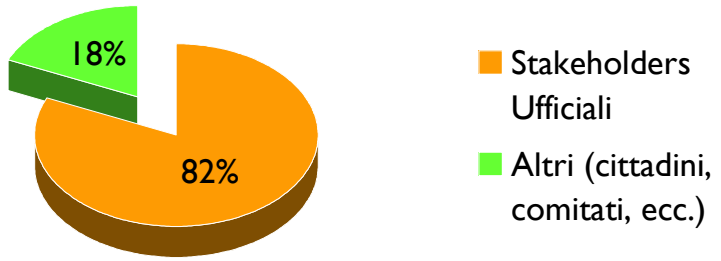
	Indicatore	Valore alternativa 0	Valore alternativa 1	Valore alternativa 2	Valutazione qualitativa alternativa 0	Valutazione qualitativa alternativa 1	Valutazione qualitativa alternativa 2
Qualità ed efficienza del sistema di mobilità e vivibilità sociale nell'ambiente urbano	*Mq / ab. di percorsi ciclo-pedonali in sede propria*	0,54	0,92	0,87	😐	☺	☺
	Ml / ab. di percorsi ciclo-pedonali in sede propria	0,05	0,1	0,1	😐	☺	☺
	Mq / ab. di percorsi ciclo-pedonali in ZTL ad elevata valenza pedonale	/	0,06	0,20	😐	😐	☺
	Ml / ab. di percorsi ciclo-pedonali in ZTL ad elevata valenza pedonale	/	/	0,004	😐	😐	☺

Qualità ed efficienza del sistema di mobilità e vivibilità sociale nell'ambiente urbano	*% km corsie preferenziali per i mezzi pubblici su totale viabilità comunale*	1,2 %	2,4 %	2,3 %	😐	☺	☺
	m/cittadino corsie preferenziali per i mezzi pubblici	0,02	0,04	0,04	😐	☺	☺
	Km destinati al TPL su km strade comunali	0,39	0,38	0,39	😐	☹	☺
	Km corsie riservate su km strade comunali	0,01	0,02	0,02	😐	☺	☺
	Vel. Comm. Media del TPL (centro città)in km/h	12,5	13,6	14,3	😐	☺	☺
	ZTL: mq totali	16.326	11.620	39.723	😐	☹	☺
	ZTL: mq/ab.	0,08	0,06	0,19	😐	☹	☺
	Lunghezza viabilità principale in km	198	198	198	😐	😐	😐
	Lunghezza viabilità principale % sul tot.	52%	52%	52%	😐	😐	😐
	Zone 30: mq tot.	0	Valutato in sede di PP	Valutato in sede di PP	😐	😐	😐
	Zone 30: mq/ab.	0	Valutato in sede di PP	Valutato in sede di PP	😐	😐	😐
	Area pedonale: mq/ab.	0,45	0,71	0,65	😐	☺	☺

	Indicatore	Valore alternativa 0	Valore alternativa 1	Valore alternativa 2	Valutazione qualitativa alternativa 0	Valutazione qualitativa alternativa 1	Valutazione qualitativa alternativa 2
Traffico e sicurezza stradale	*Flussi di traffico (veq/h)*	Vedi elaborato VTA	Vedi elaborato VTP (bozza 2012)	Vedi elaborato VTP	😐	☺	☺
	Tasso di motorizzazione	1,07	1,07	1,07	😐	😐	😐
	Velocità media auto (km/h)	19,6	21,5	21,7	😐	☺	☺
	Numero medio arresti	4,7	4,5	4,4	😐	☺	☺
	Tempo di percorrenza totale (h)	1184	1147	1133	😐	☺	☺
	Livello di rischio incidentalità	Vedi elaborati INCa e INCn	/	Vedi elaborati INCa e INCn	😐	-	☺

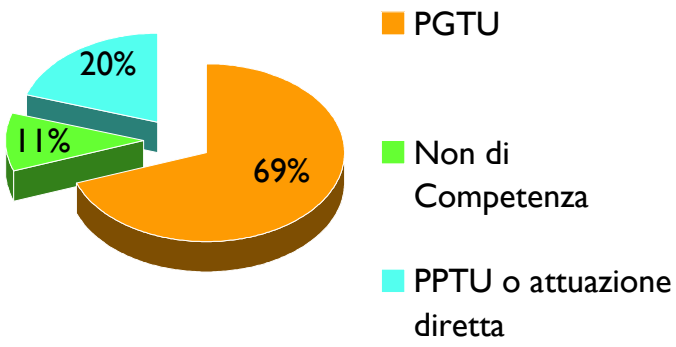
Ai fini di una compiuta valutazione sulla qualità delle scelte di Piano si è ritenuto opportuno individuare un ulteriore indicatore che tenga conto delle osservazioni/proposte avanzate dagli stakeholders e dai singoli cittadini in fase di partecipazione e recepite nel PGTU.
Si riportano di seguito i risultati dell'attività di partecipazione evidenziando il numero complessivo di osservazioni/proposte formulate, il numero di quelle pertinenti e non, il relativo ambito di applicazione, la percentuale di soddisfacimento delle stesse (indice di gradimento stakeholders/cittadini).

558 Osservazioni/Proposte puntuali



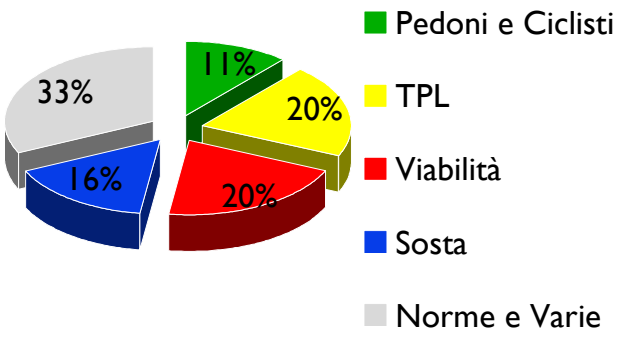
Si precisa che il numero di 558 osservazioni/proposte deriva dalla disaggregazione dei contenuti delle singole note/segnalazioni/e-mail pervenute in fase di consultazione.

Ambiti di competenza

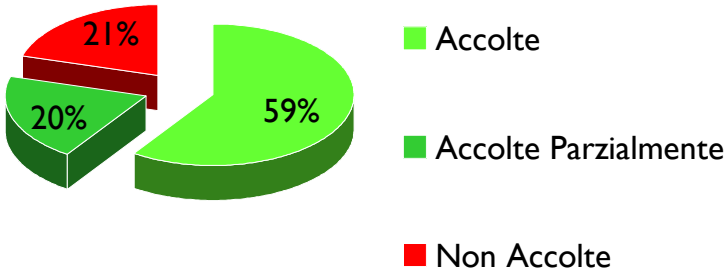


Le osservazioni di competenza diretta del PGTU sono pari a 387.

Ambiti interessati

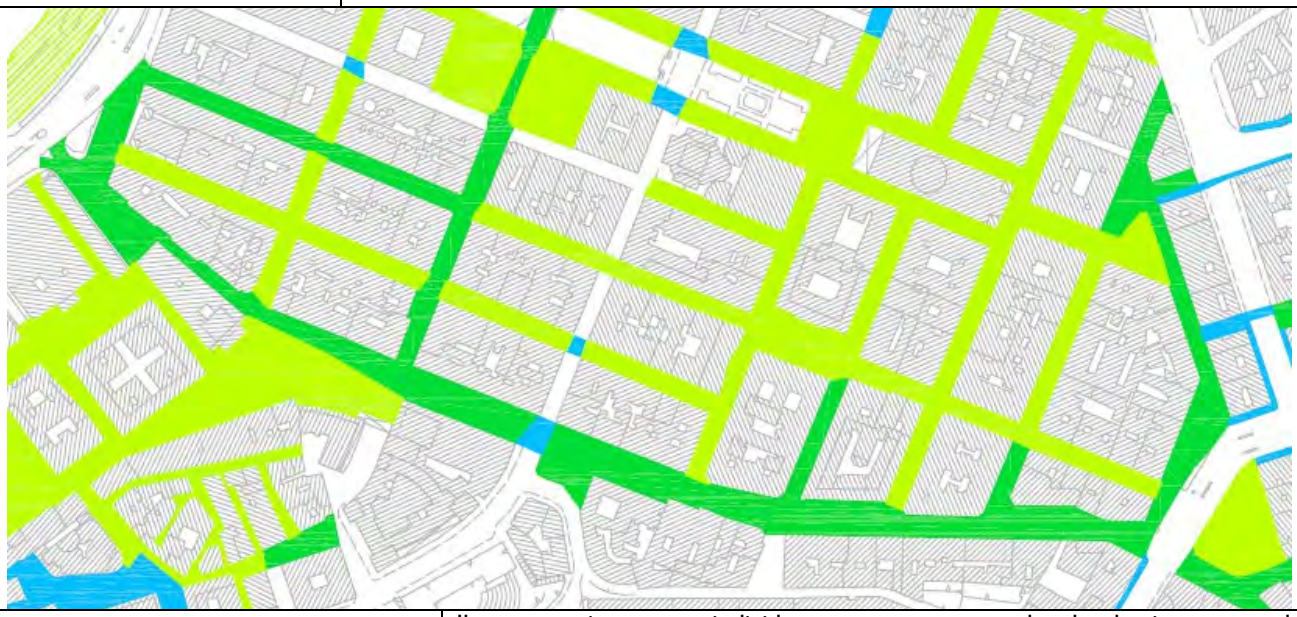


Esiti finali (solo per osservazioni di competenza PGTU)



Gli impatti delle azioni specifiche

Per quanto riguarda il PGTU, le 28 azioni specifiche per le quali si è individuato un possibile impatto sull'ambiente e per le quali sono proposte azioni correttive o compensazioni sono le seguenti:

Azione	**1. – Aumento pedonalità via Mazzini – C.so Italia – via Roma – via Imbriani**	
		
Descrizione		Il presente intervento individua un nuovo asse pedonale che incrementa la pedonalità già oggi esistente nel centro della città. Viene creata un'area pedonale in buona parte della via Imbriani, nel tratto di via Mazzini tra la Piazza Goldoni e la via Roma e una ZTL ad elevata valenza pedonale lungo tutto il Corso Italia, lungo la via Mazzini nel tratto tra via Roma e Corso Cavour e lungo la via Roma nel tratto tra Corso Italia e via Machiavelli.
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	La creazione di aree pedonali e ZTL ad elevata valenza pedonale comporterà la riduzione del passaggio di veicoli con conseguente eliminazione della dispersione al suolo (e quindi in fognatura) di lubrificanti, combustibili, polveri sottili, materiale derivante dall'usura degli pneumatici.
Rifiuti		L'azione comporterà un'iniziale necessità di riorganizzare il sistema di asporto dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Queste matrici sono assenti dall'area in questione; le simulazioni inoltre mostrano che il flusso veicolare su via del Teatro Romano diminuisce quindi l'azione non comporta effetti negativi neppure nelle zone limitrofe dove sono presenti anche queste matrici.
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.

Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è elevata in quanto il paesaggio del luogo conserva fortemente le tracce d'identità che lo caratterizzano: completa antropizzazione (architetture –stili, altezze, compattezza dei fronti e trame viarie, assenza di vegetazione, funzioni commerciali). E' inoltre un elemento di relazione fondamentale congiungendo edifici e istituzioni pubbliche nonché le piazze Unità e Goldoni.	
	Vedutistico[1]	Il punto d'osservazione è dal marciapiede. In auto si percepisce poco lo spazio a causa del traffico generalmente sostenuto. Gli ingombri dei mezzi rendono difficoltosa la visione del fronte strada opposto.	
	Simbolico e culturale	Il Corso è tra le vie più importanti della città; sono impresse nella memoria di tutti le immagini storiche dei funerali di eroi e regnanti, degli invasori, dei festeggiamenti. Tant'è che viene chiuso in occasione delle principali manifestazioni cittadine: adunate, carnevale, notte dei saldi ecc. E' inoltre il simbolo dello shopping cittadino.	
Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	Il paesaggio rimane lo stesso, cambia la percezione (è noto che la percezione dello spazio cambia considerevolmente a seconda del mezzo con il quale lo si percorre).	
	Vedutistico	Nelle zone pedonali il punto d'osservazione non sarà più quello esclusivo dei marciapiedi ma ci si potrà riappropriare del centro della via; nel sito non saranno presenti gli ingombri dei veicoli e pertanto verranno eliminati sia gli elementi intrusivi che quelli occlusivi. La sede stradale potrà essere riqualificata con elementi di arredo urbano e le attività commerciali potranno utilizzare gli spazi antistanti i locali.	
	Simbolico e culturale	Con la pedonalizzazione e la conseguente valorizzazione immobiliare, viene ulteriormente rafforzato il connotato di principale via cittadina. Si persegue chiaramente l'obiettivo di sostenibilità indicato dalle direttive europee rivolte al contenimento dei consumi energetici, della diminuzione dell'inquinamento, del miglioramento della salute e della crescita economica. Le facciate dei palazzi, una volta restaurate, non saranno più imbrattate dagli inquinanti atmosferici propri del traffico veicolare, causa principale del fenomeno delle croste nere.	
		Impatto	**Valutazione**
	Morfologico - strutturale	Lieve	☺
	Vedutistico	Alto	☺
	Simbolico e culturale	Alto	☺

[1] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Le facciate dei palazzi, una volta restaurate, non saranno più imbrattate dagli inquinanti atmosferici propri del traffico veicolare, causa principale del fenomeno delle croste nere.				
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità pedonale a discapito di quella veicolare privata e si incentiva l'utilizzo del TPL.				
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.				
				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	La creazione di aree pedonali e ZTL ad elevata valenza pedonale comporterà un abbattimento degli inquinanti nell'area in esame.	**CO [g/h]**	1326	446	443
			CO_2 [g/h]	173625	108080	107354
			VOC [g/h]	157	64	63
			NOx [g/h]	334	191	189
			PM10 [g/h]	81	18	18
Rumore	✓	La creazione di aree pedonali e ZTL ad elevata valenza pedonale comporterà una diminuzione dell'inquinamento acustico nelle nuove aree pedonali. Il rumore rimarrà pressoché inalterato nella zona di attraversamento del Corso Italia.	**[dBA]**	58	57	58
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.						
Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente il valore delle emissioni acustiche si suggerisce di prevedere una pavimentazione priva di anomalie superficiali nelle zone limitrofe all'area pedonale.						
Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera.						
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per le aree limitrofe.						

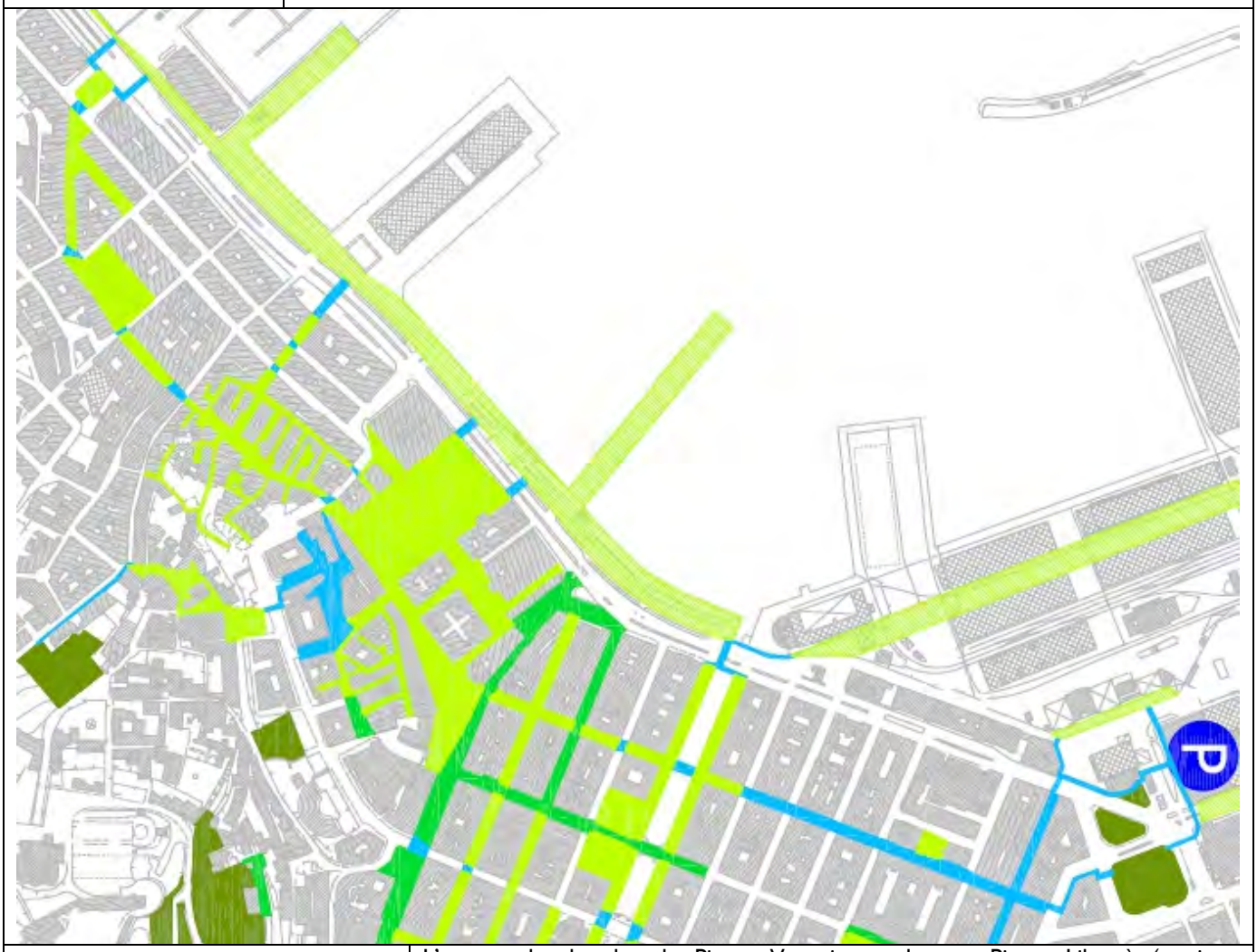
Azione	**2. – Percorso/Asse pedonale Piazza Unità – Borgo Teresiano – Viale XX Settembre**	
		
Descrizione		L'asse pedonale Piazza Unità – Viale XX Settembre (di cui il primo tratto è stato descritto nell'azione 1) viene completato dalla creazione di aree pedonali su Via Imbriani e ZTL ad elevata valenza pedonale sul tratto iniziale di Via Crispi e lungo la via Gallina. In questo modo l'attuale area pedonale di Viale XX Settembre viene collegata direttamente all'area pedonale del Borgo Teresiano e successivamente a Piazza Unità.
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	La creazione di aree pedonali e ZTL ad elevata valenza pedonale comporterà la riduzione del passaggio di veicoli con conseguente eliminazione della dispersione al suolo (e quindi in fognatura) di lubrificanti, combustibili, polveri sottili, materiale derivante dall'usura degli pneumatici.
Rifiuti		L'azione comporterà un iniziale necessità di riorganizzare il sistema di asporto dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.

	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è elevata in quanto il paesaggio del luogo (via Imbriani, via Gallina – sistema del Viale XX settembre) conserva fortemente le tracce d'identità che lo caratterizzano: architetture –stili, altezze, compattezza dei fronti-, trame viarie, funzioni commerciali; inoltre il viale, caratterizzato dalle alberature allineate, da quando è stato tombato l'Acquedotto, è per antonomasia il viale pedonale di Trieste. L'asse in questione è inoltre un elemento di relazione fondamentale che congiunge il Boschetto al centro della città.	
		Vedutistico[2]	Questa azione accomuna parti di città formalmente simili ma usufruite in modi molto diversi: via Imbriani è attraversabile a piedi, in autobus e parte in auto, via Gallina è infatti sostanzialmente percorribile a piedi o in autobus, la parte bassa del Viale è pedonale. In auto si percepisce poco lo spazio a causa del traffico e della sezione stradale piuttosto ristretta. A piedi gli ingombri dei mezzi rendono difficoltosa la visione del fronte strada opposto.	
		Simbolico e culturale	L'Acquedotto è per antonomasia il viale pedonale di Trieste mentre via Gallina e via Imbriani sono perlopiù vie di passaggio e caratterizzate dalla presenza di esercizi commerciali.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	Il paesaggio rimane lo stesso, cambia la percezione (è noto che la percezione dello spazio cambia considerevolmente a seconda del mezzo con il quale lo si percorre).	
		Vedutistico	Il punto d'osservazione non sarà più esclusiva dei marciapiedi ma nelle strade pedonalizzate ci si potrà riappropriare del centro della via. Nel sito non saranno presenti gli ingombri dei veicoli; la sede stradale potrà essere riqualificata con elementi di arredo urbano; le attività commerciali potranno utilizzare gli spazi antistanti i locali.	
		Simbolico e culturale	Con la pedonalizzazione si persegue chiaramente l'obiettivo di sostenibilità indicato dalle direttive europee rivolte al contenimento dei consumi energetici, della diminuzione dell'inquinamento, del miglioramento della salute e della crescita economica. Le facciate dei palazzi, una volta restaurate, non saranno più imbrattate dagli inquinanti atmosferici propri del traffico veicolare, causa principale del fenomeno delle croste nere.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Lieve	☺
		Vedutistico	Alto	☺
		Simbolico e culturale	Alto	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Le facciate dei palazzi, una volta restaurate, non saranno più imbrattate dagli inquinanti atmosferici propri del traffico veicolare, causa principale del fenomeno delle croste nere.		

[2] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

<table>
<tr><td>Mobilità e traffico</td><td>✓</td><td colspan="5">In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità pedonale a discapito di quella veicolare privata e si incentiva l'utilizzo del TPL.</td></tr>
<tr><td>Energia</td><td>✓</td><td colspan="5">Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.</td></tr>
<tr><td colspan="3" rowspan="2"></td><td colspan="3">Risultati dei modelli</td></tr>
<tr><td>Alternativa 0</td><td>Alternativa 1</td><td>Alternativa 2</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Aria</td><td rowspan="5">✓</td><td rowspan="5">La creazione di aree pedonali e ZTL ad elevata valenza pedonale comporterà un elevato abbattimento degli inquinanti nell'area in esame. N.B. il valore trascurabile in tabella è riferito al solo passaggio dei mezzi del TPL a bassissima emissione.</td><td>CO [g/h]</td><td>516</td><td>trascurabile</td><td>trascurabile</td></tr>
<tr><td>CO_2 [g/h]</td><td>81550</td><td>trascurabile</td><td>trascurabile</td></tr>
<tr><td>VOC [g/h]</td><td>65</td><td>trascurabile</td><td>trascurabile</td></tr>
<tr><td>NOx [g/h]</td><td>132</td><td>trascurabile</td><td>trascurabile</td></tr>
<tr><td>PM10 [g/h]</td><td>10</td><td>trascurabile</td><td>trascurabile</td></tr>
<tr><td>Rumore</td><td>✓</td><td>La creazione di aree pedonali e ZTL ad elevata valenza pedonale comporterà una drastica diminuzione dell'inquinamento acustico.</td><td>[dBA]</td><td>53</td><td>35</td><td>35</td></tr>
<tr><td colspan="7">Altri effetti:</td></tr>
<tr><td colspan="7">Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale o alternativa 1 legata alla bozza di piano approvata che prevedeva la pedonalizzazione di via Gallina e la realizzazione di un'area ad elevata valenza pedonale percorsa dal TPL sulla via Imbriani.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente il valore delle emissioni acustiche si suggerisce di prevedere una pavimentazione priva di anomalie superficiali nelle zone limitrofe all'area pedonale.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per le aree limitrofe.</td></tr>
</table>

Azione	**3. – Percorso/Asse pedonale Stazione Centrale – Piazza Venezia**



Descrizione	L'asse pedonale che da Piazza Venezia conduce a Piazza Libertà (stazione ferroviaria) viene completato tra l'attuale area pedonale di Via Cassa di Risparmio e Piazza Libertà grazie alla progettazione di un nuovo ponte pedonale sul canale di Ponterosso e alla riqualificazione di Via Trento lungo la quale sarà realizzato un percorso pedonale privilegiato. Viene creato così un asse pedonale attrezzato che collega aree di notevole interesse turistico e aree di interscambio modale principali. Si evidenzia che la via di Cavana tra via Felice Venezian e la via Madonna del Mare sarà l'unico tratto che rimarrà inalterato in quanto recentemente riqualificato mediante l'allargamento dei marciapiedi.

Matrici ambientali e antropiche interessate

Acqua	✓	La realizzazione di aree pedonali e percorsi pedonali privilegiati farà diminuire la dispersione al suolo (e quindi in fognatura) di lubrificanti, combustibili, polveri sottili, materiale derivante dall'usura degli pneumatici dei veicoli.
Rifiuti		L'azione comporterà una iniziale necessità di riorganizzare il sistema di asporto dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.

Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.	
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica .	
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.	
	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è elevata in quanto il paesaggio del luogo (via cassa di Risparmio, Canal Grande, via Trento) conserva fortemente le tracce d'identità che lo caratterizzano: architetture –stili, altezze, compattezza dei fronti-, trame viarie, funzioni commerciali). L'asse è attualmente spezzato dal canale per cui la parte verso Piazza Unità è molto viva e "ricercata", anche dal punto di vista immobiliare, mentre la parte lato stazione è poco frequentata, sebbene vi prospettino importanti edifici pubblici ed è relegata perlopiù al ruolo di area per la sosta.
		Vedutistico[3]	Questa azione tende a ricucire funzionalmente due aree formalmente simili ma usufruite in modo molto diverso: la parte verso Piazza Unità, grazie anche alla recente pedonalizzazione, è oggetto di iniziative spontanee di riqualificazione da parte di privati ed è evidentemente apprezzata dai cittadini. La parte lato Stazione non è frequentata se non per raggiungere gli uffici o cercare parcheggio. Lo stato manutentivo degli edifici e l'arredo urbano non sono consoni all'importanza del luogo.
		Simbolico e culturale	Mentre il lato Piazza Unità ha come "faro" la Camera di Commercio, l'altro lato del canale ha nella memoria genetica l'origine "commerciale" favorita dalla vicinanza della principale via di comunicazione di allora (il canale). Sconta la poca forza di riconvertirsi ad usi più attuali dello spazio urbano.
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	Il paesaggio viene modificato dall'introduzione del collegamento pedonale tra le due sponde del Canale. Viene modificata la percezione dello spazio per la modifica dell'utilizzazione che se ne farà (l'asse in questione diverrà una via preferenziale per collegare le due parti di città).
		Vedutistico	L'introduzione del collegamento pedonale tra le due sponde del Canale modificherà la percezione della prospettiva. In via Trento, la realizzazione dei collegamenti pedonali privilegiati e la realizzazione degli arredi urbani dovrebbe consentire la rivitalizzazione dell'area. Il disegno dei dehors condizionerà l'incidenza su questa matrice di valutazione anche perché le attività commerciali potranno utilizzare gli spazi antistanti i locali.

[3] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

		Simbolico e culturale	Con la pedonalizzazione si persegue chiaramente l'obiettivo di sostenibilità indicato dalle direttive europee rivolte al contenimento dei consumi energetici, della diminuzione dell'inquinamento, del miglioramento della salute e della crescita economica.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Lieve	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Il miglioramento della pedonalizzazione consentirà la valorizzazione e la leggibilità delle architetture presenti.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità pedonale a discapito di quella veicolare privata.		
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.		

				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	Il completamento del percorso non influenza l'attuale assetto viario principale ma andrà ad influire in maniera positiva sulla situazione attuale.	**CO [g/h]**	😐	☺	☺
			CO_2 [g/h]	😐	☺	☺
			VOC [g/h]	😐	☺	☺
			NOx [g/h]	😐	☺	☺
			PM10 [g/h]	😐	☺	☺
Rumore	✓	Il completamento del percorso non influenza l'attuale assetto viario principale ma andrà ad influire in maniera positiva sulla situazione attuale.	**[dBA]**	😐	☺	☺

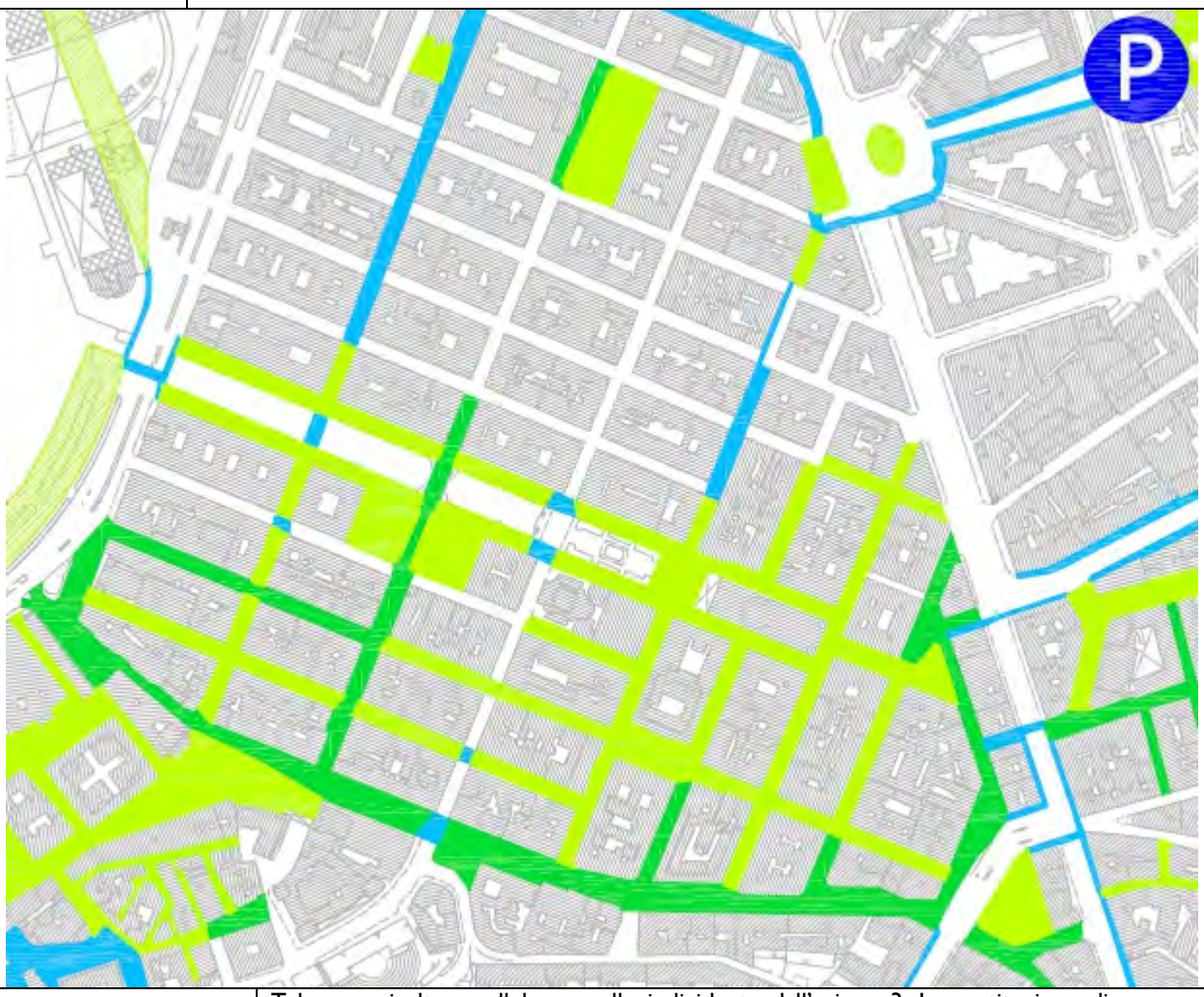
Altri effetti:

Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.

Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente il valore delle emissioni acustiche si suggerisce di prevedere una pavimentazione priva di anomalie superficiali nelle zone limitrofe all'area pedonale.

Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera.

Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per le aree limitrofe.

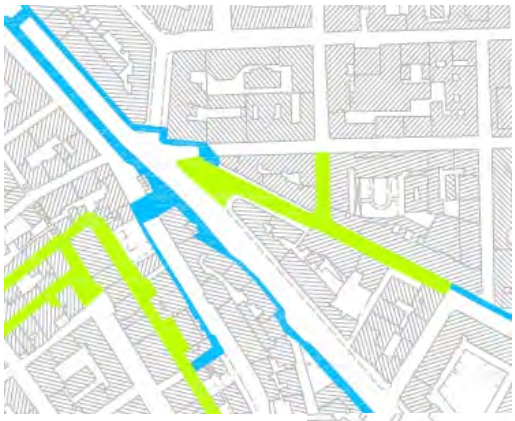
Azione	**4. – Percorso/Asse pedonale Piazza Oberdan – Corso Italia**	
		
Descrizione		Tale asse risulta parallelo a quello individuato dall'azione 3. La costituzione di un percorso pedonale privilegiato attraverso la Via XXX Ottobre consente di completare e collegare le aree pedonali già esistenti (Via Dante) con le nuove aree di via Mazzini (Piazza Unità) e via Imbriani (Viale XX settembre). Si evidenzia che lungo la via XXX Ottobre verrà creata un'area pedonale nel tratto compreso tra via Milano e via del Lavatoio.
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	La costituzione di un percorso pedonale privilegiato farà diminuire la dispersione al suolo (e quindi in fognatura) di lubrificanti, combustibili, polveri sottili, materiale derivante dall'usura degli pneumatici dei veicoli.
Rifiuti		L'azione comporterà una iniziale necessità di riorganizzare il sistema di asporto dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.

Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.		
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.		
	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è elevata in quanto il paesaggio del luogo (borgo teresiano) conserva fortemente le tracce d'identità che lo caratterizzano: architetture –stili, altezze, compattezza dei fronti-, trame viarie, funzioni commerciali). L'asse attualmente è ad uso promiscuo.	
		Vedutistico[4]	Via XXX ottobre è percepita in modo completamente diverso da via Dante sia per l'utilizzazione funzionale (promiscua vs. pedonale) che per l'arredo urbano. L'azione non comporta la pedonalizzazione totale ma il ridisegno della sezione stradale ed una diversa ripartizione degli spazi.	
		Simbolico e culturale	Via XXX ottobre non ha particolari valori simbolici e quelli culturali sono perlopiù dovuti alla presenza di alcuni palazzi di pregio.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	Viene ridisegnata la sede stradale con la ridistribuzione degli spazi a favore del percorso pedonale e ciclabile.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno; viceversa il percorso pedonale privilegiato favorirà l'insediamento o la riqualificazione di piccole attività commerciali.	
		Simbolico e culturale	Con la costituzione di un percorso pedonale privilegiato ci si volge verso l'obiettivo di sostenibilità indicato dalle direttive europee rivolte al contenimento dei consumi energetici, della diminuzione dell'inquinamento, del miglioramento della salute e della crescita economica.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Lieve	☺
		Vedutistico	Alto	☺
		Simbolico e culturale	Alto	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Le facciate dei palazzi, una volta restaurate, non saranno più imbrattate dagli inquinanti atmosferici propri del traffico veicolare, causa principale del fenomeno delle croste nere.		

[4] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

<table>
<tr><td>Mobilità e traffico</td><td>✓</td><td colspan="5">In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità pedonale a discapito di quella veicolare privata.</td></tr>
<tr><td>Energia</td><td>✓</td><td colspan="5">Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.</td></tr>
<tr><td colspan="4" rowspan="2"></td><td colspan="3">Risultati dei modelli</td></tr>
<tr><td>Alternativa 0</td><td>Alternativa 1</td><td>Alternativa 2</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Aria</td><td rowspan="5">✓</td><td rowspan="5">Il completamento del percorso non influenza l'attuale assetto viario principale ma andrà ad influire in maniera positiva sulla situazione attuale.</td><td>CO [g/h]</td><td>😐</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>CO_2 [g/h]</td><td>😐</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>VOC [g/h]</td><td>😐</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>NOx [g/h]</td><td>😐</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>PM10 [g/h]</td><td>😐</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td>Rumore</td><td>✓</td><td>Il completamento del percorso non influenza l'attuale assetto viario principale ma andrà ad influire in maniera positiva sulla situazione attuale.</td><td>[dBA]</td><td>😐</td><td>☺</td><td>☺</td></tr>
<tr><td colspan="7">Altri effetti:</td></tr>
<tr><td colspan="7">Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente il valore delle emissioni acustiche si suggerisce di prevedere una pavimentazione priva di anomalie superficiali nelle zone limitrofe all'area pedonale.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera.</td></tr>
<tr><td colspan="7">Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per le aree limitrofe.</td></tr>
</table>

Azione	**5. – Pedonalità nei Rioni**







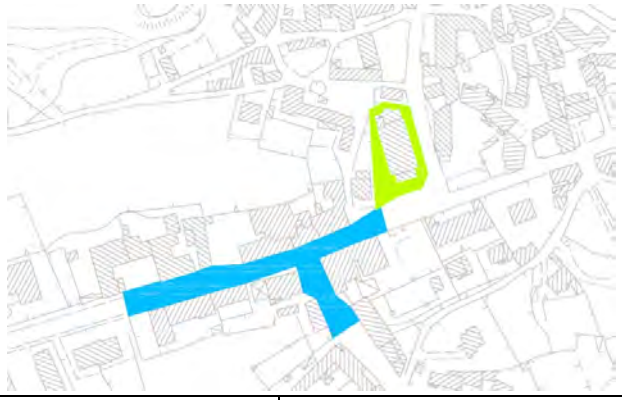
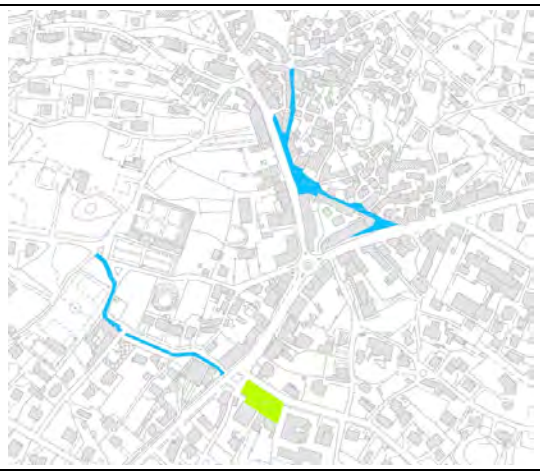
Descrizione		Complementarmente alle precedenti azioni vengono istituite aree pedonali/percorsi pedonali e ZTL ad elevata valenza pedonale nei rioni della città, quali ad esempio quelli di Barriera – Settefontane, Roiano e San Giovanni.
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	La realizzazione di aree pedonali, percorsi pedonali privilegiati e ZTL ad elevata valenza pedonale farà diminuire la dispersione al suolo (e quindi in fognatura) di lubrificanti, combustibili, polveri sottili, materiale derivante dall'usura degli pneumatici dei veicoli.
Rifiuti		L'azione comporterà una iniziale necessità di riorganizzare il sistema di asporto dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.

	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	Trattandosi di aree rionali la classe di sensibilità è media.	
		Vedutistico[5]	I ristretti percorsi a disposizione dei pedoni limitano la visuale degli spazi e degli edifici.	
		Simbolico e culturale	L'area è permeata da valori culturali (chiese).	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	Viene ridisegnata la sede stradale con la ridistribuzione degli spazi a favore del percorso pedonale.	
		Vedutistico	Le aree pedonali, i percorsi pedonali privilegiati e le ZTL ad elevata valenza pedonale favoriranno l'insediamento o la riqualificazione di piccole attività commerciali.	
		Simbolico e culturale	Con la pedonalizzazione ci si volge verso l'obiettivo di sostenibilità indicato dalle direttive europee rivolte al contenimento dei consumi energetici, della diminuzione dell'inquinamento, del miglioramento della salute e della crescita economica.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	basso	☺
		Vedutistico	lieve	☺
		Simbolico e culturale	lieve	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Il miglioramento della pedonalizzazione consentirà la valorizzazione e la leggibilità delle architetture e delle aree di culto ove presenti.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità pedonale a discapito di quella veicolare privata.		
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.		

				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	Si è presa a riferimento l'area (via Settefontane) che risulta essere più critica in termini di inquinamento atmosferico allo stato attuale.	**CO [g/h]**	367	0	0
			CO_2 [g/h]	56589	0	0
			VOC [g/h]	45	0	0

[5] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

			NOx [g/h]	91	0	0
			PM10 [g/h]	7	0	0
Rumore	✓	Si è presa a riferimento l'area (via Settefontane) che risulta essere più critica in termini di inquinamento acustico allo stato attuale.	**[dBA]**	50	35	35
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.						
Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente il valore delle emissioni acustiche si suggerisce di prevedere una pavimentazione priva di anomalie superficiali nelle zone limitrofe all'area pedonale.						
Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera.						
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per le aree limitrofe.						

Azione	**6. – Pedonalità nei Borghi Carsici**		
 			
Descrizione	Parallelamente alla precedente azione vengono creati altresì percorsi pedonali privilegiati e/o aree pedonali nei borghi carsici quali Basovizza e Opicina.		
Matrici ambientali e antropiche interessate			
Acqua	✓	La realizzazione di aree pedonali e percorsi pedonali privilegiati farà diminuire la dispersione al suolo (e quindi in fognatura) di lubrificanti, combustibili, polveri sottili, materiale derivante dall'usura degli pneumatici dei veicoli.	
Rifiuti		L'azione comporterà una iniziale necessità di riorganizzare il sistema di asporto dei rifiuti.	
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.	
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.	
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.	
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.	
	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	Trattandosi di borghi carsici la classe di sensibilità è elevata.
		Vedutistico[6]	I ristretti percorsi a disposizione dei pedoni limitano la visuale degli spazi e degli edifici.
		Simbolico e culturale	L'area è permeata da valori culturali (chiese, monumenti, ecc.).
	nza paesag	Morfologico - strutturale	Viene ridisegnata la sede stradale con la ridistribuzione degli spazi a favore del percorso pedonale.

[6] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

		Vedutistico	Le aree pedonali e i percorsi pedonali privilegiati favoriranno l'insediamento o la riqualificazione di piccole attività commerciali.	
		Simbolico e culturale	Con la pedonalizzazione ci si volge verso l'obiettivo di sostenibilità indicato dalle direttive europee rivolte al contenimento dei consumi energetici, della diminuzione dell'inquinamento, del miglioramento della salute e della crescita economica.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	basso	☺
		Vedutistico	lieve	☺
		Simbolico e culturale	lieve	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Il miglioramento della pedonalizzazione consentirà la valorizzazione e la leggibilità delle architetture e delle aree di culto presenti.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità pedonale a discapito di quella veicolare privata.		
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.		

				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	Il completamento delle aree pedonali non influenza l'attuale assetto viario principale ma andrà ad influire in maniera positiva sulla situazione attuale.	**CO [g/h]**	☹	☺	☺
			CO_2 [g/h]	☹	☺	☺
			VOC [g/h]	☹	☺	☺
			NOx [g/h]	☹	☺	☺
			PM10 [g/h]	☹	☺	☺
Rumore	✓	Il completamento delle aree pedonali non influenza l'attuale assetto viario principale ma andrà ad influire in maniera positiva sulla situazione attuale.	**[dBA]**	☹	☺	☺

Altri effetti:

Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale o alternativa 1 legata alla bozza di piano approvata che prevedeva nel Borgo di Opicina la realizzazione di un'area pedonale sulla via Bartol e via degli Alpini.

Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente il valore delle emissioni acustiche si suggerisce di prevedere una pavimentazione priva di anomalie superficiali nelle zone limitrofe all'area pedonale.

Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera.

Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per le aree limitrofe.

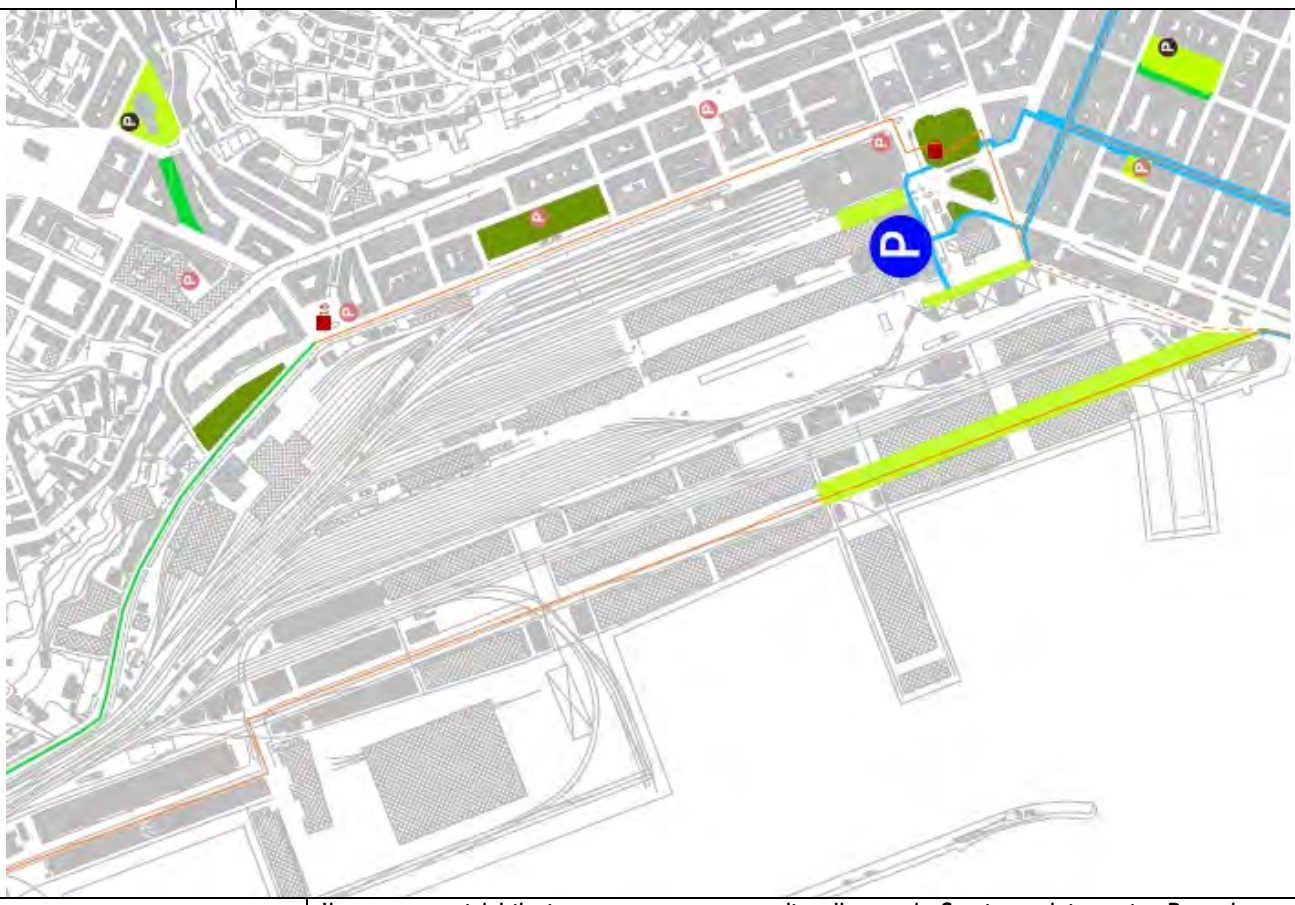
Azione	**7 - Percorso ciclabile Rive – via Orlandini**	
		
Descrizione	Il percorso ciclabile in oggetto consente di collegare le Rive con i rioni di Campi Elisi-San Giacomo. In particolare il percorso si sviluppa in sede prevalentemente protetta e costituisce l'asse ciclabile principale che riveste importanza anche come funzione di collegamento con gli altri assi ciclabili individuati con le altre azioni di piano. L'esatta individuazione dei percorsi e delle sedi protette dovranno essere definiti in fase di progettazione attuativa.	
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.

Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.		
	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è elevata nell'attraversamento delle rive in quanto il paesaggio del luogo conserva fortemente le tracce d'identità che lo caratterizzano: architetture –stili, altezze, compattezza dei fronti-, trame viarie.	
		Vedutistico[7]	Le Rive sono il paesaggio "da cartolina" di Trieste.	
		Simbolico e culturale	Lungo le Rive si snodano i più alti valori simbolici e culturali della città, per il rapporto con il mare, per la presenza di vari palazzi di pregio e di Piazza Unità, per il ricordo di momenti storici quali il ritorno all'Italia.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	Viene ridisegnata la sede stradale con la realizzazione della pista in sede protetta.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno.	
		Simbolico e culturale	Il collegamento ciclabile è una sostanziale novità per la città (anche se effettivamente sono già presenti vari tratti) ma un chiaro segnale rivolto al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità indicati dalle direttive europee rivolte al contenimento dei consumi energetici, alla diminuzione dell'inquinamento, al miglioramento della salute.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Alto	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità ciclabile a discapito di quella veicolare privata.		
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.		

				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	Essendo l'intervento teso ad aumentare la fruibilità ciclabile del percorso a scapito delle altre modalità	**CO [g/h]**	☹	☺	☺
			CO_2 [g/h]	☹	☺	☺

[7] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

		di trasporto motorizzate private si prevede una possibile diminuzione degli inquinanti dispersi in atmosfera.	**VOC [g/h]**	☹	☺	☺
			NOx [g/h]	☹	☺	☺
			PM10 [g/h]	☹	☺	☺
Rumore	✓	Essendo l'intervento teso ad aumentare la fruibilità ciclabile del percorso a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private si prevede una possibile diminuzione dell'inquinamento acustico.	**[dBA]**	☹	☺	☺
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.						
Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente l'appetibilità del percorso ciclabile è opportuno favorire gli utenti attraverso fasi semaforiche dedicate, attraversamenti ciclo/pedonali protetti o altro.						
Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) e della delimitazione fisica del percorso ciclabile può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera dovute al traffico veicolare lungo le Rive.						
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per le aree limitrofe.						

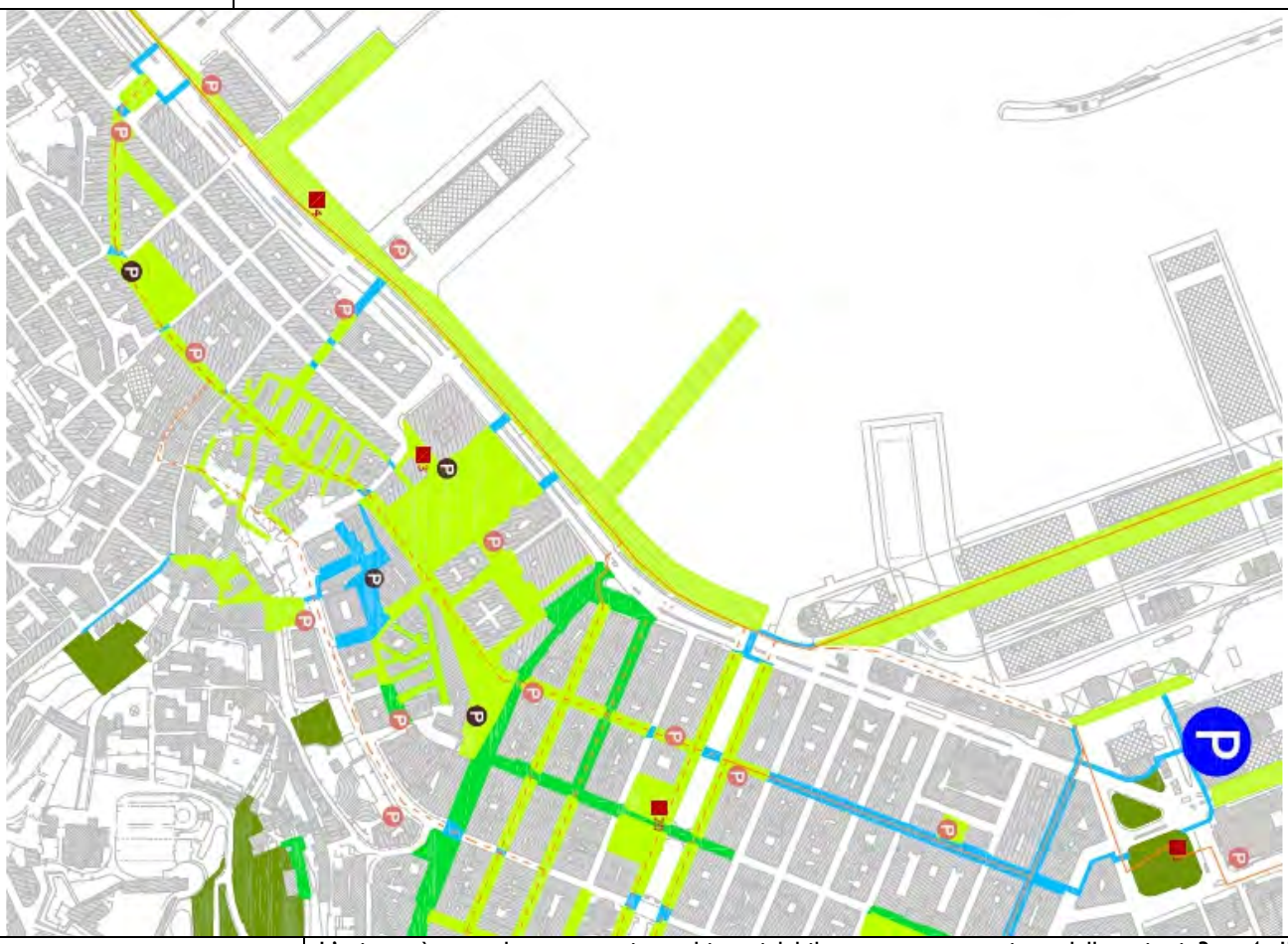
Azione	**8 - Percorso ciclabile Stazione – Barcola**	
		
Descrizione		Il percorso ciclabile in oggetto consente di collegare la Stazione dei treni a Barcola, per proseguire poi verso il Castello di Miramare e verso la strada costiera. Da un lato è previsto il potenziamento dell'attuale collegamento ciclabile con Roiano lungo il primo tratto di viale Miramare; dall'altro il collegamento principale tra le Rive e Barcola trova la sua naturale collocazione all'interno del Porto Vecchio (aree di proprietà non comunali). Questo importante collegamento deve essere realizzato prevalentemente in sede protetta nel tratto tra piazza Libertà e piazzale 11 Settembre; successivamente il percorso potrà essere promiscuo con i pedoni lungo la passeggiata pedonale. L'esatta individuazione dei percorsi e delle sedi protette dovranno essere definiti in fase di progettazione attuativa.
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.

Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.		
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.		
	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è bassa in viale Miramare a lato della Stazione, nel mentre è elevata nelle aree del Porto Vecchio e a Barcola.	
		Vedutistico[8]	Il paesaggio in cui si inserisce il percorso ciclabile presenta caratteristiche di archeologia industriale.	
		Simbolico e culturale	L'area del Porto vecchio rappresenta un sito avente carattere storico-culturale.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	La pista all'interno del Porto Vecchio viene realizzata in sede protetta.	
		Vedutistico	La ridefinizione della sede stradale non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno.	
		Simbolico e culturale	Il collegamento ciclabile è una sostanziale novità per la città (anche se effettivamente sono già presenti vari tratti) ma un chiaro segnale rivolto al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità indicati dalle direttive europee rivolte al contenimento dei consumi energetici, alla diminuzione dell'inquinamento, al miglioramento della salute.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Lieve	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità ciclabile a discapito di quella veicolare privata.		
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.		

[8] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	Essendo l'intervento teso ad aumentare la fruibilità ciclabile del percorso a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private si prevede una possibile diminuzione degli inquinanti dispersi in atmosfera.	**CO [g/h]**	😐	☺	☺
			CO_2 [g/h]	😐	☺	☺
			VOC [g/h]	😐	☺	☺
			NOx [g/h]	😐	☺	☺
			PM10 [g/h]	😐	☺	☺
Rumore	✓	Essendo l'intervento teso ad aumentare la fruibilità ciclabile del percorso a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private si prevede una possibile diminuzione dell'inquinamento acustico.	**[dBA]**	😐	☺	☺
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.						
Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente l'appetibilità del percorso ciclabile è opportuno favorire gli utenti attraverso fasi semaforiche dedicate, attraversamenti ciclo/pedonali protetti o altro.						
Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) e della delimitazione fisica del percorso ciclabile può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera dovute al traffico veicolare lungo viale Miramare.						
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per le aree limitrofe.						

Azione	**9. - Percorso ciclabile all'interno del Borgo Teresiano e Giuseppino – da Piazza Venezia alla Stazione dei treni**



Descrizione	L'azione è complementare, in ambito ciclabile, a quanto previsto dalle azioni 3 e 4. Il percorso ciclabile si sviluppa prevalentemente in sede promiscua ad eccezione del tratto lungo la via Trento e la via XXX Ottobre (sede protetta), che garantiscono lo spostamento nelle due direzioni di collegamento. L'esatta individuazione dei percorsi e delle sedi protette dovranno essere definiti in fase di progettazione attuativa.

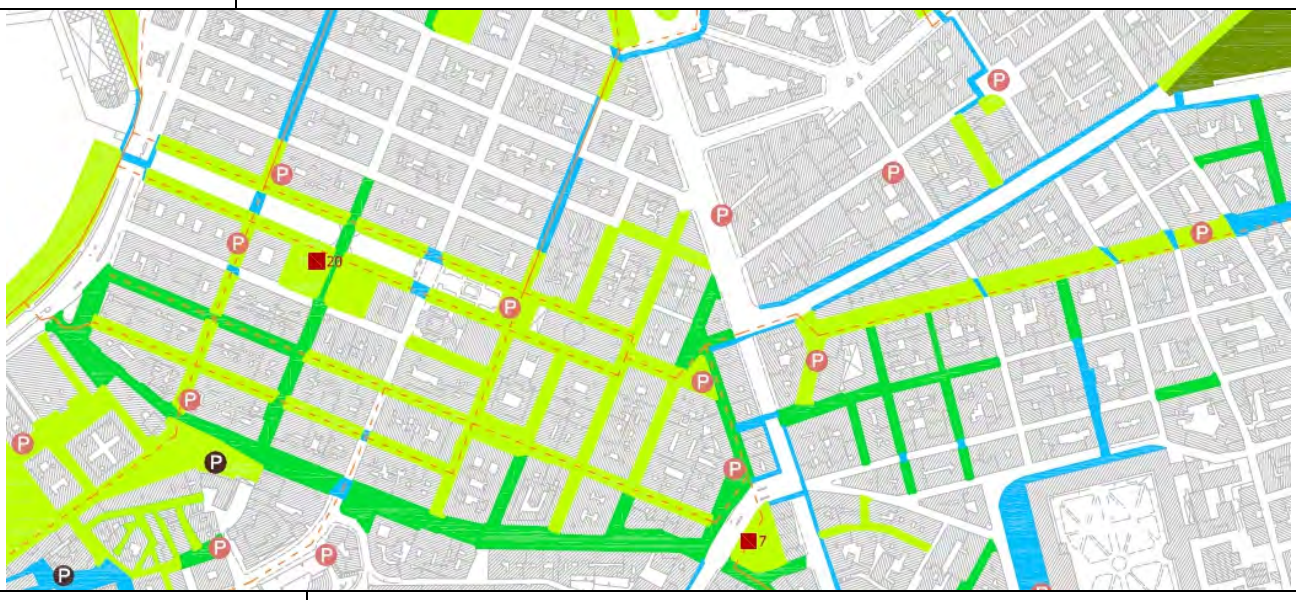
Matrici ambientali e antropiche interessate

Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.

Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.		
	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è elevata sia nell'attraversamento della città vecchia (cd. Cittavecchia) che del Borgo Teresiano in quanto il paesaggio del luogo conserva fortemente le tracce d'identità che lo caratterizzano: architetture –stili, altezze, compattezza dei fronti-, trame viarie.	
		Vedutistico[9]	Le aree interessate dai percorsi ciclabili, nella parte centrale del tragitto, attraversano il vero Centro della città, quasi totalmente interdetto ai veicoli (ad eccezione degli attraversamenti); alle estremità sono attualmente ad uso promiscuo. Si tratta quindi di paesaggi estremamente sensibili alle alterazioni vedutistiche. La "visione" della città in bicicletta, sebbene abbastanza comune fino agli anni trenta, è sostanzialmente una novità per le attuali generazioni.	
		Simbolico e culturale	Tale azione interessa le aree della città più sensibili da questo punto di vista in quanto luoghi simbolo per antonomasia.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	Solo in alcuni tratti viene ridisegnata la sede stradale con la realizzazione della pista in sede protetta. Si tratta sostanzialmente di interventi in sede stradale attualmente ad uso promiscuo.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale o l'uso promiscuo non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno.	
		Simbolico e culturale	Il collegamento ciclabile è una sostanziale novità per la città (anche se effettivamente sono già presenti vari tratti) ma un chiaro segnale rivolto al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità indicati dalle direttive europee rivolte al contenimento dei consumi energetici, alla diminuzione dell'inquinamento, al miglioramento della salute.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Lieve	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità ciclabile a discapito di quella veicolare privata.		
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.		

[9] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	Essendo l'intervento teso ad aumentare la fruibilità ciclabile del percorso a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private si prevede una possibile diminuzione degli inquinanti dispersi in atmosfera.	**CO [g/h]**	😐	☺	☺
			CO_2 [g/h]	😐	☺	☺
			VOC [g/h]	😐	☺	☺
			NOx [g/h]	😐	☺	☺
			PM10 [g/h]	😐	☺	☺
Rumore	✓	Essendo l'intervento teso ad aumentare la fruibilità ciclabile del percorso a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private si prevede una possibile diminuzione dell'inquinamento acustico.	**[dBA]**	😐	☺	☺
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.						
Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente l'appetibilità del percorso ciclabile è opportuno favorire gli utenti attraverso fasi semaforiche dedicate, attraversamenti ciclo/pedonali protetti o altro.						
Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) e della delimitazione fisica del percorso ciclabile può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera dovute al traffico veicolare.						
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per le aree limitrofe.						

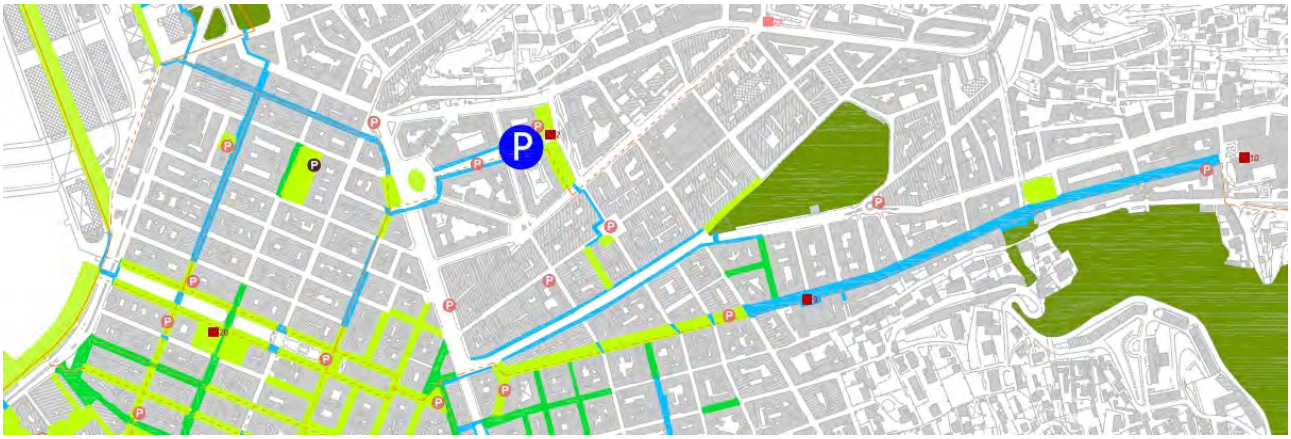
Azione	**10. - Percorso ciclabile all'interno del Borgo Teresiano e Giuseppino – da Piazza della Borsa a viale XX Settembre**		
			
Descrizione	Tale percorso si sviluppa in sede prevalentemente promiscua lungo le aree e i percorsi pedonali esistenti o previsti dal piano e consente un attraversamento ciclabile del Borgo Teresiano in direzione est-ovest. L'esatta individuazione dei percorsi e delle sedi protette dovranno essere definiti in fase di progettazione attuativa.		
Matrici ambientali e antropiche interessate			
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente.	
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.	
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.	
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.	
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.	
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.	
	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è elevata nell'attraversamento del Borgo teresiano in quanto il paesaggio del luogo conserva fortemente le tracce d'identità che lo caratterizzano: architetture –stili, altezze, compattezza dei fronti-, trame viarie.

		Vedutistico[10]	Le aree interessate dai percorsi ciclabili, nella parte centrale del tragitto, attraversano il vero Centro della città, quasi totalmente interdetto ai veicoli (ad eccezione degli attraversamenti). Si tratta quindi di paesaggi estremamente sensibili alle alterazioni vedutistiche. La "visione" della città in bicicletta, sebbene abbastanza comune fino agli anni trenta, è sostanzialmente una novità per le attuali generazioni.	
		Simbolico e culturale	Tale azione interessa le aree della città più sensibili da questo punto di vista in quanto luoghi simbolo per antonomasia.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	Si tratta sostanzialmente di interventi su sede stradale attualmente ad uso promiscuo.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale o l'uso promiscuo non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno.	
		Simbolico e culturale	Il collegamento ciclabile è una sostanziale novità per la città (anche se effettivamente sono già presenti vari tratti) ma un chiaro segnale rivolto al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità indicati dalle direttive europee rivolte al contenimento dei consumi energetici, alla diminuzione dell'inquinamento, al miglioramento della salute.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Lieve	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità ciclabile a discapito di quella veicolare privata.		
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.		

				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	Essendo l'intervento teso ad aumentare la fruibilità ciclabile del percorso a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private si prevede una	**CO [g/h]**	😐	☺	☺
			CO_2 [g/h]	😐	☺	☺
			VOC [g/h]	😐	☺	☺

[10] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

		possibile diminuzione degli inquinanti dispersi in atmosfera.	**NOx [g/h]**	😐	☺	☺
			PM10 [g/h]	😐	☺	☺
Rumore	✓	Essendo l'intervento teso ad aumentare la fruibilità ciclabile del percorso a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private si prevede una possibile diminuzione dell'inquinamento acustico.	**[dBA]**	😐	☺	☺
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.						
Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente l'appetibilità del percorso ciclabile è opportuno favorire gli utenti attraverso fasi semaforiche dedicate, attraversamenti ciclo/pedonali protetti o altro.						
Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) e della delimitazione fisica del percorso ciclabile può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera dovute al traffico veicolare.						
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per le aree limitrofe.						

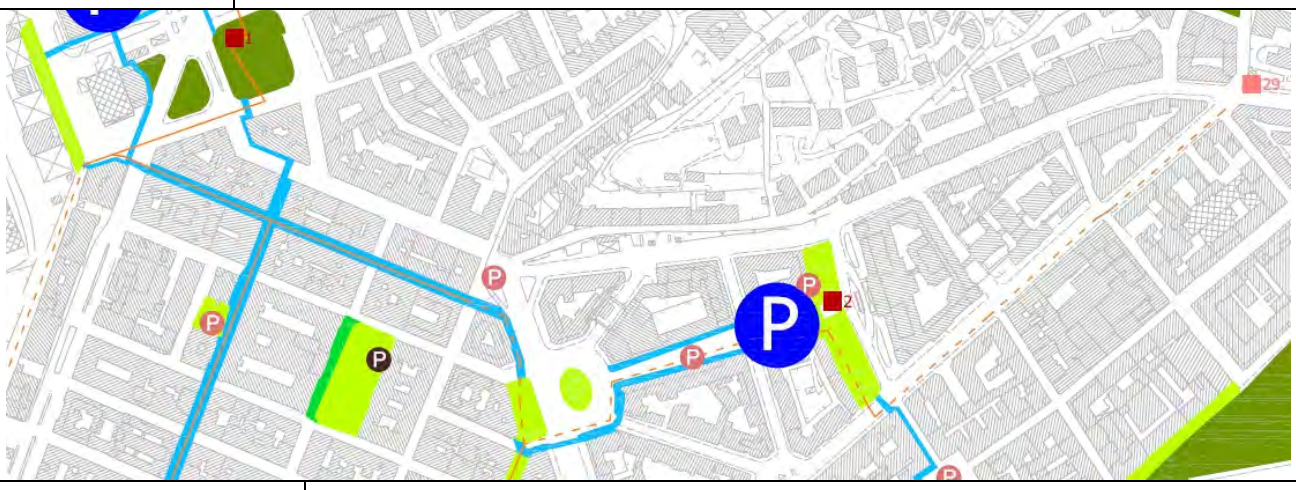
Azione	**11. - Percorso ciclabile Corso Cavour – Viale XX Settembre – San Giovanni**		
			
Descrizione	Il presente asse risulta trasversale a quelli analizzati nelle azioni 7 ed 8 in direzione est-ovest nell'ambito del Pi-greco della mobilità ciclabile. Funge da collegamento e penetrazione in una delle valli strategiche della città, quella di via Giulia – San Giovanni. L'esatta individuazione dei percorsi e delle sedi protette dovranno essere definiti in fase di progettazione attuativa.		
Matrici ambientali e antropiche interessate			
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente.	
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.	
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.	
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.	
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.	
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.	
	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è elevata nell'attraversamento del Borgo teresiano in quanto il paesaggio del luogo conserva fortemente le tracce d'identità che lo caratterizzano: architetture –stili, altezze, compattezza dei fronti-, trame viarie. Il viale XX settembre, recentemente modificato morfologicamente con i lavori di ripavimentazione e ridistribuzione degli spazi, ha una classe di sensibilità media.

		Vedutistico[11]	Le aree interessate dai percorsi ciclabili, nella parte centrale del tragitto, attraversano il vero Centro della città, quasi totalmente interdetto ai veicoli (ad eccezione degli attraversamenti). Si tratta quindi di paesaggi estremamente sensibili alle alterazioni vedutistiche. La "visione" della città in bicicletta, sebbene abbastanza comune fino agli anni trenta, è sostanzialmente una novità per le attuali generazioni.	
		Simbolico e culturale	Sono i brani di città molto sensibili da questo punto di vista in quanto il Canal Grande è stato l'elemento portante della fondazione del borgo mercantile, la Piazza S. Antonio Nuovo è stato il centro dei moti per il ritorno di Trieste all'Italia ed il Viale è il luogo delle passeggiate.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	Si tratta sostanzialmente di interventi su sede stradale attualmente ad uso promiscuo.	
		Vedutistico	L'uso promiscuo non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno.	
		Simbolico e culturale	Il collegamento ciclabile è una sostanziale novità per la città (anche se effettivamente sono già presenti vari tratti) ma un chiaro segnale rivolto al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità indicati dalle direttive europee rivolte al contenimento dei consumi energetici, alla diminuzione dell'inquinamento, al miglioramento della salute.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Lieve	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità ciclabile a discapito di quella veicolare privata.		
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.		

				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	Essendo l'intervento teso ad aumentare la fruibilità ciclabile del percorso a scapito delle altre	**CO [g/h]**	☹	☺	☺
			CO_2 [g/h]	☹	☺	☺

[11] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

		modalità di trasporto motorizzate private si prevede una possibile diminuzione degli inquinanti dispersi in atmosfera.	**VOC [g/h]**	☹	☺	☺
			NOx [g/h]	☹	☺	☺
			PM10 [g/h]	☹	☺	☺
Rumore	✓	Essendo l'intervento teso ad aumentare la fruibilità ciclabile del percorso a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private si prevede una possibile diminuzione dell'inquinamento acustico.	**[dBA]**	☹	☺	☺
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.						
Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente l'appetibilità del percorso ciclabile è opportuno favorire gli utenti attraverso fasi semaforiche dedicate, attraversamenti ciclo/pedonali protetti o altro.						
Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) e della delimitazione fisica del percorso ciclabile può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera dovute al traffico veicolare.						
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per le aree limitrofe.						

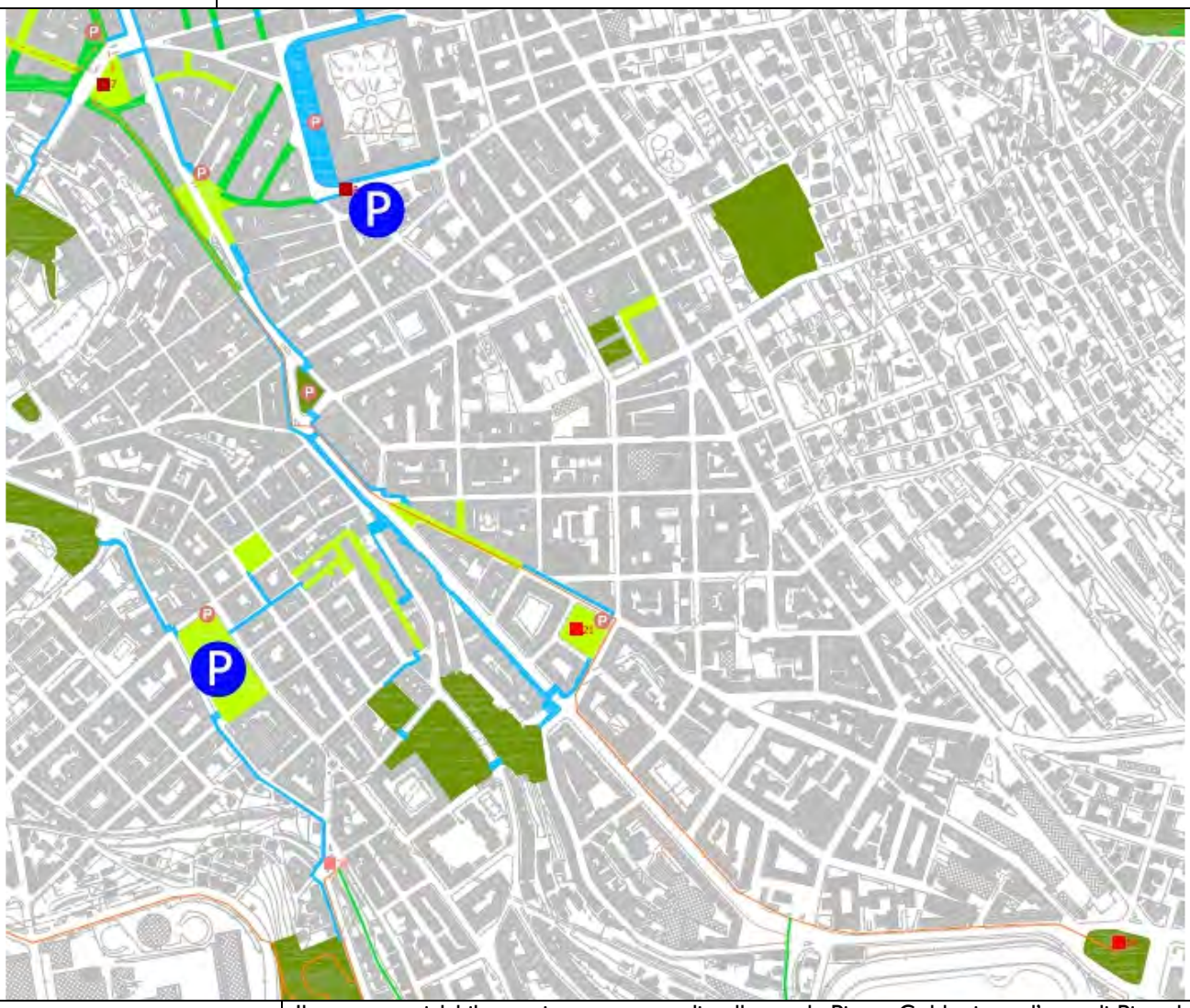
Azione	**12. – Percorso ciclabile Stazione Centrale – via della Geppa – via Coroneo – Ospedale Militare**		
			
Descrizione	Il percorso ciclabile previsto consente di collegare il polo intermodale della stazione ferroviaria con il futuro insediamento della casa dello studente universitaria in realizzazione presso l'ex-ospedale militare di via Fabio Severo. Tale percorso viene realizzato nel primo tratto in sede riservata (via della Geppa) e quindi in sede promiscua in via Coroneo in direzione di via Fabio Severo. L'esatta individuazione dei percorsi e delle sedi protette dovranno essere definiti in fase di progettazione attuativa.		
Matrici ambientali e antropiche interessate			
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente.	
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.	
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.	
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.	
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.	
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.	
	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è elevata nell'attraversamento del Borgo teresiano in quanto il paesaggio del luogo conserva fortemente le tracce d'identità che lo caratterizzano: architetture –stili, altezze, compattezza dei fronti-, trame viarie, funzioni commerciali). E' bassa lungo via Fabio Severo in quanto si tratta sostanzialmente di un pezzo di città moderna.

		Vedutistico[12]	Via Geppa ha le caratteristiche proprie di molte vie del Borgo Teresiano. Via Coroneo è un'arteria della città "moderna".	
		Simbolico e culturale	Via Geppa non ha particolari valori simbolici e quelli culturali sono perlopiù dovuti alla presenza di alcuni palazzi di pregio.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	In via Geppa viene ridisegnata la sede stradale con la realizzazione della pista in sede protetta.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno.	
		Simbolico e culturale	Il collegamento ciclabile è una sostanziale novità per la città (anche se effettivamente sono già presenti vari tratti) ma un chiaro segnale rivolto al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità indicati dalle direttive europee rivolte al contenimento dei consumi energetici, alla diminuzione dell'inquinamento, al miglioramento della salute.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Lieve	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità ciclabile a discapito di quella veicolare privata.		
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.		

	Risultati dei modelli		
	Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**

[12] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

Aria	✓	Essendo l'intervento teso ad aumentare la fruibilità ciclabile del percorso a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private si prevede una possibile diminuzione degli inquinanti dispersi in atmosfera.	**CO [g/h]**	☹	☺	☺
			CO_2 [g/h]	☹	☺	☺
			VOC [g/h]	☹	☺	☺
			NOx [g/h]	☹	☺	☺
			PM10 [g/h]	☹	☺	☺
Rumore	✓	Essendo l'intervento teso ad aumentare la fruibilità ciclabile del percorso a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private si prevede una possibile diminuzione dell'inquinamento acustico.	**[dBA]**	☹	☺	☺
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale e o alternativa 1 legata alla bozza di piano approvata che prevedeva la realizzazione di una pista ciclabile in sede protetta in salita lungo la via F. Severo.						
Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente l'appetibilità del percorso ciclabile è opportuno favorire gli utenti attraverso fasi semaforiche dedicate, attraversamenti ciclo/pedonali protetti o altro.						
Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) e della delimitazione fisica del percorso ciclabile può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera dovute al traffico veicolare.						
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per le aree limitrofe.						

Azione	**13. - Percorso ciclabile Piazza Goldoni – Corso Saba – Viale d'Annunzio – via Cumano**	
		
Descrizione		Il percorso ciclabile previsto consente di collegare la Piazza Goldoni con l'area di Piazzale De Gasperi, prevalentemente in sede protetta, nell'ambito del Pi-greco della mobilità ciclabile. L'esatta individuazione dei percorsi e delle sedi protette dovranno essere definiti in fase di progettazione attuativa.
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.

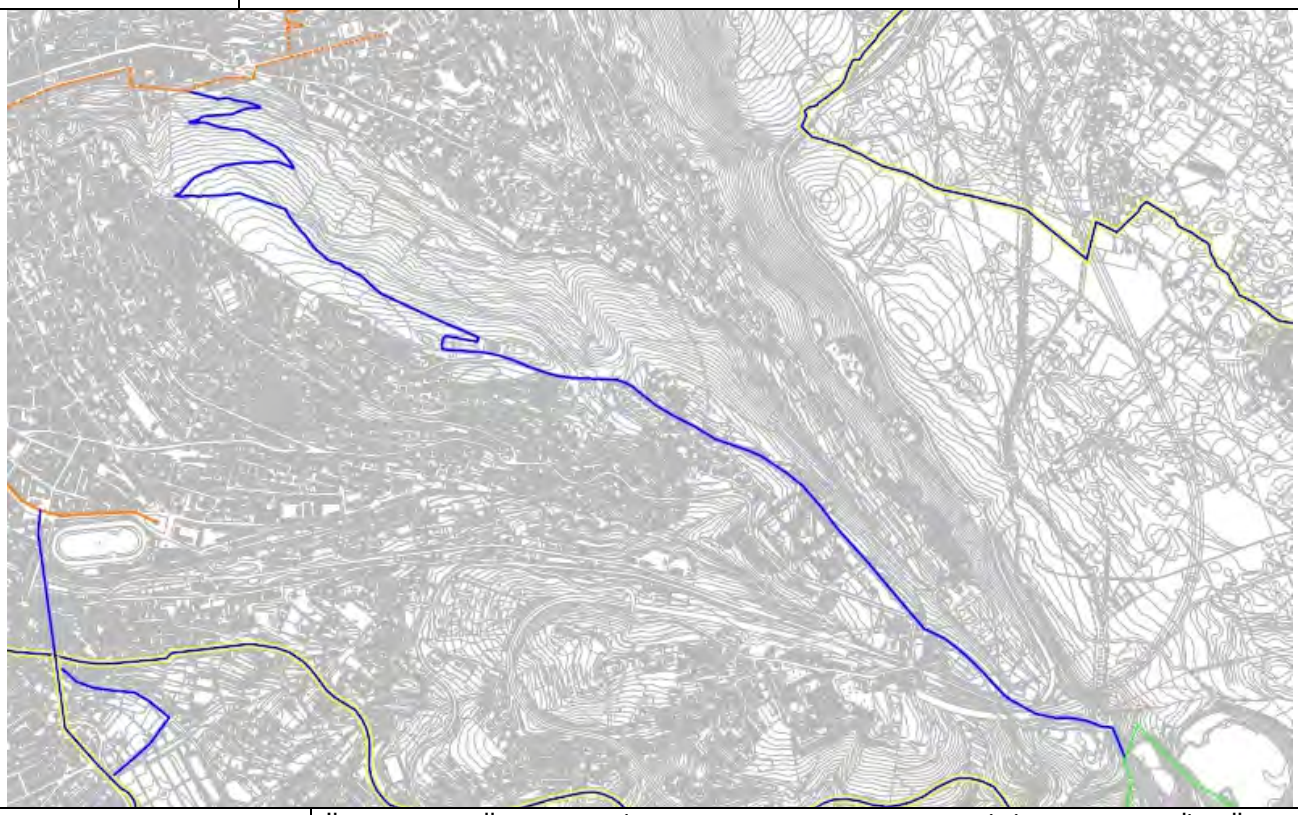
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.		
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.		
	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	Il corso Saba e viale d'Annunzio hanno una classe di sensibilità medio/alta; invece le aree semiperiferiche interessate dalla pista ciclabile hanno una classe di sensibilità media/bassa.	
		Vedutistico[13]	Gran parte delle aree interessate dal percorso ciclabile non consentono di stabilire rapporti di particolare fruizione visiva in quanto la visuale è rivolta alla semiperiferia.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano significativi valori simbolici.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	L'incidenza è bassa in quanto non viene alterato il livello di leggibilità e riconoscibilità dei luoghi. La sede stradale viene ridisegnata con la realizzazione della pista in sede protetta.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno e non vi sono potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano particolari incidenze.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Basso	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità ciclabile a discapito di quella veicolare privata.		
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.		

	Risultati dei modelli		
	Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**

[13] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

Aria	✓	Essendo l'intervento teso ad aumentare la fruibilità ciclabile del percorso a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private si prevede una possibile diminuzione degli inquinanti dispersi in atmosfera.	**CO [g/h]**	☹	☺	☺
			CO_2 [g/h]	☹	☺	☺
			VOC [g/h]	☹	☺	☺
			NOx [g/h]	☹	☺	☺
			PM10 [g/h]	☹	☺	☺
Rumore	✓	Essendo l'intervento teso ad aumentare la fruibilità ciclabile del percorso a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private si prevede una possibile diminuzione dell'inquinamento acustico.	**[dBA]**	☹	☺	☺
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.						
Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente l'appetibilità del percorso ciclabile è opportuno favorire gli utenti attraverso fasi semaforiche dedicate, attraversamenti ciclo/pedonali protetti o altro.						
Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) e della delimitazione fisica del percorso ciclabile può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera dovute al traffico veicolare.						
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per le aree limitrofe.						

Azione	**14. - Itinerario ciclabile turistico Viale XX settembre – Villa Revoltella**



Descrizione	Il presente collegamento riveste carattere prettamente turistico, consente di collegare l'asse di Viale XX Settembre (sede promiscua) con Villa Revoltella attraverso il sentiero ciclabile del Boschetto. L'esatta individuazione dei percorsi e delle sedi protette dovranno essere definiti in fase di progettazione attuativa.

Matrici ambientali e antropiche interessate

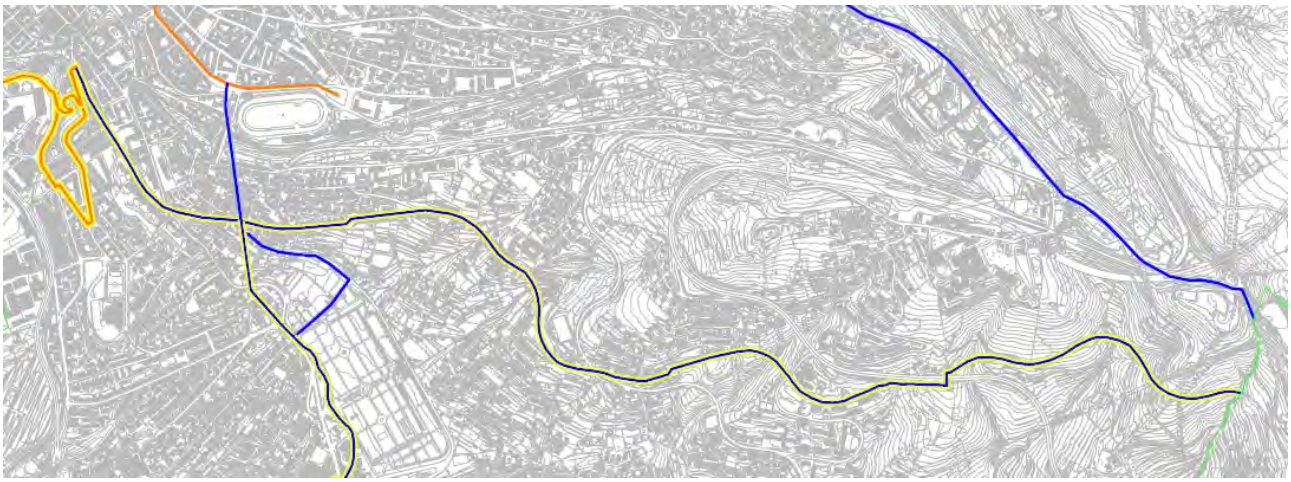
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.

	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è lieve sia nella parte iniziale verso il Viale dove il paesaggio del luogo conserva discretamente le tracce d'identità che lo caratterizzano: architetture -stili, altezze, compattezza dei fronti-, trame viarie, sia nelle parte centrale dove attraversa il Boschetto.	
		Vedutistico[14]	Le aree interessate dal percorso ciclabile non consentono di stabilire particolari rapporti di fruizione visiva in quanto la visuale è "ristretta" dai filari di alberi nelle parte iniziale (in Viale) e scarsamente panoramica nel boschetto.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano significativi valori simbolici.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	Solo in alcuni tratti viene ridisegnata la sede stradale con la realizzazione della pista in sede protetta. Si tratta sostanzialmente di interventi su sede stradale attualmente ad uso promiscuo.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale o l'uso promiscuo non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno e non vi sono potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva o impediscono la percezione di parti significative di una veduta. Parimenti non vi sono "intrusioni" che includono nel quadro visivo elementi estranei che abbassano la qualità paesistica. In bicicletta i siti verranno percepiti in maniera "diversa" da quanto avviene finora (sostanzialmente in auto o a piedi).	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano particolari incidenze.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Basso	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità ciclabile a discapito di quella veicolare privata.		
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.		

				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	Itinerari ciclabili turistici	**CO [g/h]**	☺	☺	☺

[14] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

		non influenzano minimamente l'inquinamento atmosferico dell'area.	**CO_2 [g/h]**	☺	☺	☺
			VOC [g/h]	☺	☺	☺
			NOx [g/h]	☺	☺	☺
			PM10 [g/h]	☺	☺	☺
Rumore	✓	Itinerari ciclabili turistici non influenzano minimamente l'inquinamento acustico dell'area.	**[dBA]**	☺	☺	☺
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.						
Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente l'appetibilità del percorso ciclabile è opportuno favorire gli utenti attraverso fasi semaforiche dedicate, attraversamenti ciclo/pedonali protetti o altro esclusivamente nei tratti urbani.						
Criteri compensativi: Considerato il carattere turistico ed il percorso prevalentemente extraurbano ed in aree a bassa emissione inquinante, non si prevedono ulteriori criteri compensativi.						
Prescrizioni: Considerato il carattere turistico ed il percorso prevalentemente extraurbano ed in aree a bassa emissione inquinante, non si prevedono ulteriori prescrizioni.						

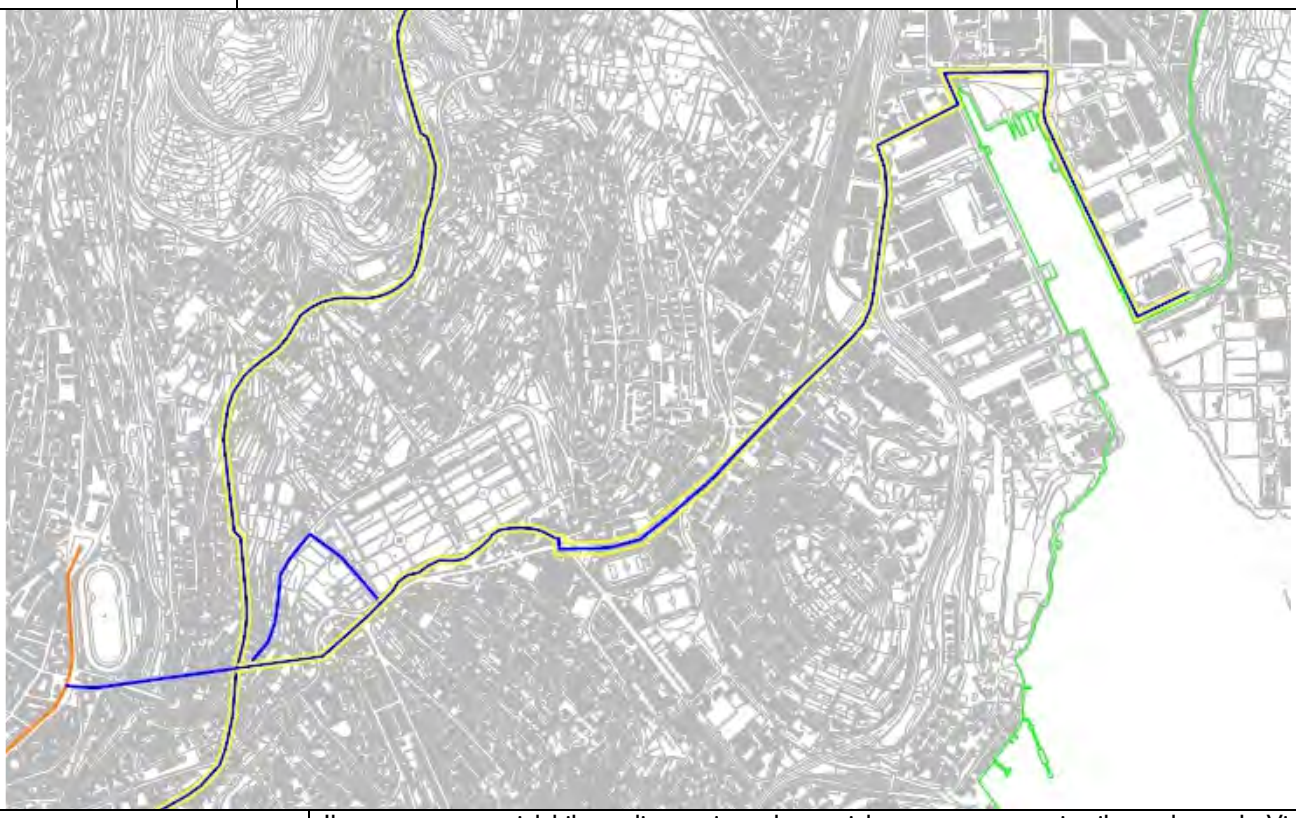
Azione	**15. - Itinerario ciclabile turistico S. Giacomo – Val Rosandra**		
			
Descrizione	Il presente itinerario, già esistente ma il cui collegamento viene potenziato dalle previsioni del piano, si sviluppa sul sedime della ex ferrovia Trieste Erpelle. Tale percorso, già oggi parzialmente attrezzato collega il centro della città con la zona turistica della Val Rosandra e con altri percorsi ciclabili dell' altipiano carsico.		
Matrici ambientali e antropiche interessate			
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente.	
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.	
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.	
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.	
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.	
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.	
	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è bassa in quanto si tratta di aree semiperiferiche.

		Vedutistico[15]	Le aree interessate dal percorso ciclabile non consentono di stabilire rapporti di particolari fruizione visiva in quanto la visuale, anche se panoramica, è rivolta alla semiperiferia.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano significativi valori simbolici.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	L'incidenza è bassa in quanto non viene alterato il livello di leggibilità e riconoscibilità dei luoghi.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale o l'uso promiscuo non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno e non vi sono potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva o impediscono la percezione di parti significative di una veduta, Parimenti non vi sono "intrusioni" che includono nel quadro visivo elementi estranei che abbassano la qualità paesistica. In bicicletta i siti verranno percepiti in maniera "diversa" da quanto avviene finora (sostanzialmente in auto).	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano particolari incidenze.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Basso	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità ciclabile a discapito di quella veicolare privata.		
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.		

				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	Itinerari ciclabili turistici non influenzano minimamente l'inquinamento atmosferico dell'area.	**CO [g/h]**	☺	☺	☺
			CO_2 [g/h]	☺	☺	☺
			VOC [g/h]	☺	☺	☺

[15] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

			NOx [g/h]	☺	☺	☺
			PM10 [g/h]	☺	☺	☺
Rumore	✓	Itinerari ciclabili turistici non influenzano minimamente l'inquinamento acustico dell'area.	**[dBA]**	☺	☺	☺
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.						
Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente l'appetibilità del percorso ciclabile è opportuno favorire gli utenti attraverso fasi semaforiche dedicate, attraversamenti ciclo/pedonali protetti o altro. esclusivamente nei tratti urbani.						
Criteri compensativi: Considerato il carattere turistico ed il percorso prevalentemente extraurbano ed in aree a bassa emissione inquinante, non si prevedono ulteriori criteri compensativi.						
Prescrizioni: Considerato il carattere turistico ed il percorso prevalentemente extraurbano ed in aree a bassa emissione inquinante, non si prevedono ulteriori prescrizioni.						

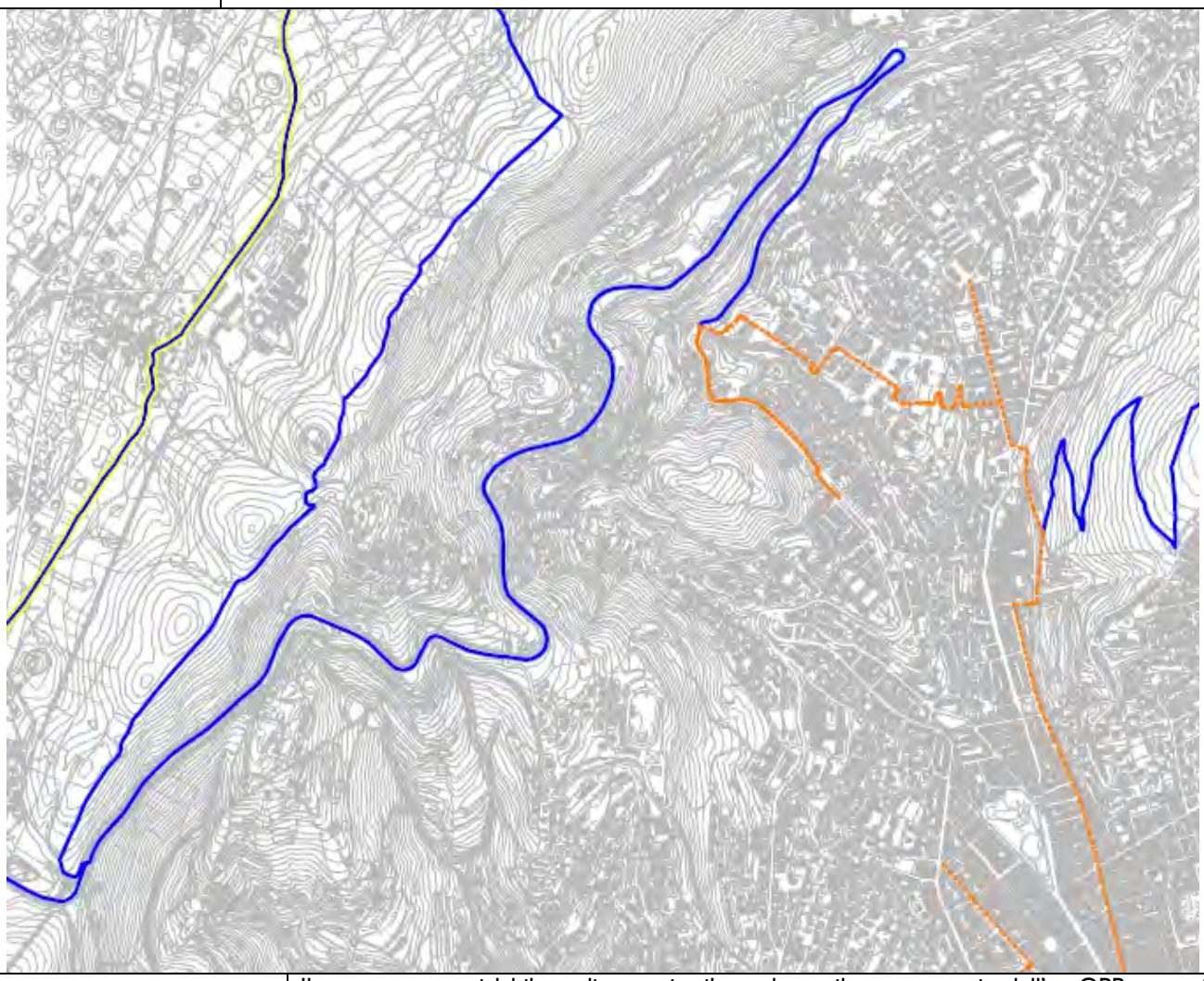
Azione	**16. - Itinerario ciclabile turistico Piazza Foraggi – Muggia**	
		
Descrizione	Il presente asse ciclabile realizzato in sede parzialmente protetta si sviluppa lungo la Via Flavia e quindi in direzione della zona industriale e verso Aquilinia – Muggia. Tale percorso riveste sia vocazione turistica che carattere prevalentemente urbano di collegamento tra la città ed i poli industriali. L'esatta individuazione dei percorsi e delle sedi protette dovranno essere definiti in fase di progettazione attuativa.	
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.

	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è bassa in quanto si tratta di aree semiperiferiche e/o industriali.	
		Vedutistico[16]	Le aree interessate dal percorso ciclabile non consentono di stabilire rapporti di particolari fruizione visiva in quanto la visuale, anche se panoramica, è rivolta alla semiperiferia e/o alla zona industriale.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano significativi valori simbolici.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	L'incidenza è bassa in quanto non viene alterato il livello di leggibilità e riconoscibilità dei luoghi.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale o l'uso promiscuo non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno e non vi sono potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva o impediscono la percezione di parti significative di una veduta, Parimenti non vi sono "intrusioni" che includono nel quadro visivo elementi estranei che abbassano la qualità paesistica. In bicicletta i siti verranno percepiti in maniera "diversa" da quanto avviene finora (sostanzialmente in auto).	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano particolari incidenze.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Basso	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità ciclabile a discapito di quella veicolare privata.		
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.		

	Risultati dei modelli		
	Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**

[16] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

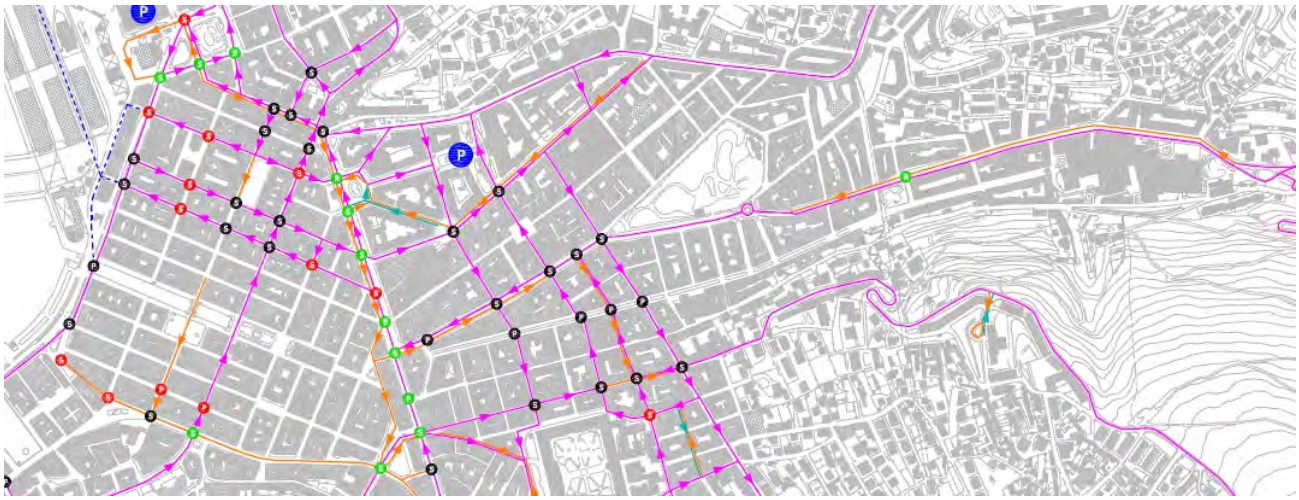
Aria	✓	Itinerari ciclabili turistici non influenzano minimamente l'inquinamento atmosferico dell'area.	**CO [g/h]**	☹	☺	☺
			CO_2 [g/h]	☹	☺	☺
			VOC [g/h]	☹	☺	☺
			NOx [g/h]	☹	☺	☺
			PM10 [g/h]	☹	☺	☺
Rumore	✓	Itinerari ciclabili turistici non influenzano minimamente l'inquinamento acustico dell'area.	**[dBA]**	☹	☺	☺
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.						
Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente l'appetibilità del percorso ciclabile è opportuno favorire gli utenti attraverso fasi semaforiche dedicate, attraversamenti ciclo/pedonali protetti o altro, esclusivamente nei tratti urbani.						
Criteri compensativi: Considerato il carattere turistico ed il percorso prevalentemente extraurbano ed in aree a bassa emissione inquinante, non si prevedono ulteriori criteri compensativi.						
Prescrizioni: Considerato il carattere turistico ed il percorso prevalentemente extraurbano ed in aree a bassa emissione inquinante, non si prevedono ulteriori prescrizioni.						

Azione	**17. - Itinerario ciclabile San Giovanni – via Valerio – Strada Nuova per Opicina**	
		
Descrizione		Il presente asse ciclabile realizzato si sviluppa lungo il comprensorio dell'ex-OPP per poi proseguire verso l'università lungo la via Valerio o verso l'Obelisco lungo strada Nuova per Opicina. Tale percorso riveste sia vocazione turistica per il collegamento con l'Obelisco che carattere prevalentemente urbano di connessione con l'università. L'esatta individuazione dei percorsi e delle sedi protette dovranno essere definiti in fase di progettazione attuativa.
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.

Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona ed allo svolgimento dell'attività fisica.		
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.		
	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è bassa in quanto si tratta di aree semiperiferiche.	
		Vedutistico[17]	Le aree interessate dal percorso ciclabile non consentono di stabilire rapporti di particolari fruizione visiva in quanto la visuale, anche se panoramica, è rivolta alla semiperiferia.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano significativi valori simbolici.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	L'incidenza è bassa in quanto non viene alterato il livello di leggibilità e riconoscibilità dei luoghi.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale o l'uso promiscuo non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno e non vi sono potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva o impediscono la percezione di parti significative di una veduta, Parimenti non vi sono "intrusioni" che includono nel quadro visivo elementi estranei che abbassano la qualità paesistica. In bicicletta i siti verranno percepiti in maniera "diversa" da quanto avviene finora (sostanzialmente in auto).	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano particolari incidenze.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Basso	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità ciclabile a discapito di quella veicolare privata.		
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.		

[17] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	Itinerari ciclabili turistici non influenzano minimamente l'inquinamento atmosferico dell'area.	**CO [g/h]**	☹	☺	☺
			CO_2 [g/h]	☹	☺	☺
			VOC [g/h]	☹	☺	☺
			NOx [g/h]	☹	☺	☺
			PM10 [g/h]	☹	☺	☺
Rumore	✓	Itinerari ciclabili turistici non influenzano minimamente l'inquinamento acustico dell'area.	**[dBA]**	☹	☺	☺
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.						
Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente l'appetibilità del percorso ciclabile è opportuno favorire gli utenti attraverso fasi semaforiche dedicate, attraversamenti ciclo/pedonali protetti o altro, esclusivamente nei tratti urbani.						
Criteri compensativi: Considerato il carattere turistico ed il percorso prevalentemente extraurbano, non si prevedono ulteriori criteri compensativi.						
Prescrizioni: Considerato il carattere turistico ed il percorso prevalentemente extraurbano, non si prevedono ulteriori prescrizioni.						

Azione	**18. - Creazione Asse preferenziale Rot. del Boschetto – Tommaseo (asse est-ovest)**	
		
Descrizione	Il presente intervento prevede una corsia preferenziale in discesa lungo la Via Giulia, dalla rotonda del Boschetto fino a Largo Giardino (si tratta della direzione che subisce i principali ritardi lungo la via Giulia). Il TPL viaggia quindi in sede promiscua lungo la Via Battisti (tre corsie in direzione Carducci), si porta quindi su Corso Italia dove prosegue in sede propria fino a Piazza Tommaseo. In salita il TPL ha a disposizione un tratto di corsia preferenziale lungo la Via Battisti (fino alla via Zanetti), che oggi è il tratto più critico dal punto di vista dei ritardi accumulati in direzione S. Giovanni.	
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona.
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.

	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è medio/bassa dal Boschetto a via Battisti in quanto si tratta di aree cittadine senza particolari rilevanze paesaggistiche; viceversa, il Corso Italia è un elemento fondamentale della struttura insediativa.	
		Vedutistico[18]	Le aree interessate dal TPL non corrono rischi di intrusione in quanto i bus già fanno parte del "paesaggio" del luogo.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano significativi valori simbolici.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	L'incidenza è bassa in quanto non viene alterato il livello di leggibilità e riconoscibilità dei luoghi.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale o l'uso promiscuo non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno e non vi sono né potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva o impediscono la percezione di parti significative di una veduta, né "intrusioni" che includono nel quadro visivo elementi estranei che abbassano la qualità paesistica. Le opere infrastrutturali saranno ridotte e al più, mitigate con elementi di arredo urbano.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano particolari incidenze.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Basso	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità collettiva a discapito di quella veicolare privata.		
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.		

				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	Intervento teso a favorire l'utilizzo del servizio di	**CO [g/h]**	☹	☺	☺

[18] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

		trasporto pubblico a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private grazie alla diminuzione dei tempi di percorrenza.	**CO_2 [g/h]**	☹	☺	☺
			VOC [g/h]	☹	☺	☺
			NOx [g/h]	☹	☺	☺
			PM10 [g/h]	☹	☺	☺
Rumore	✓	Intervento teso a favorire l'utilizzo del servizio di trasporto pubblico a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private grazie alla diminuzione dei tempi di percorrenza.	**[dBA]**	☹	☺	☺
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale o l'alternativa 1 di bozza di piano approvata che prevedeva in parte l'utilizzo per il TPL dell'ultimo tratto della via Mazzini.						
Azioni correttive: Per migliorare ulteriormente l'appetibilità del mezzo pubblico si può prevedere di prolungare la corsia riservata anche nel tratto terminale di via Giulia.						
Criteri compensativi: Non si prevedono ulteriori migliorie all'azione già proposta.						
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti lungo il percorso riservato.						

Azione	**19. - Creazione Asse preferenziale P.za Foraggi – P.za Libertà (asse nord-sud)**	
		
Descrizione	Il percorso Nord – Sud è quello di maggiore lunghezza e consente al TPL di partire con una corsia preferenziale in Piazza Foraggi e mantenere la stessa su Viale D'Annunzio (nella direzione di maggiore ritardo per il TPL), rimanere in sede protetta per attraversare Piazza Garibaldi e proseguire in promiscuo fino alla stazione ferroviaria, attraverso un asse che in ogni caso non crea rallentamenti al TPL. In direzione opposta il TPL può partire dalla stazione, utilizzare come asse preferenziale la Via Ghega e raggiungere la corsia preferenziale che transita lungo Via Carducci, via Gallina e il Corso Saba.	
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona.

Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.		
	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è lieve in quanto si tratta di aree cittadine senza particolari rilevanze paesaggistiche.	
		Vedutistico[19]	Le aree interessate dal TPL non corrono rischi di intrusione in quanto i bus già fanno parte del "paesaggio" del luogo.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano significativi valori simbolici.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	L'incidenza è bassa in quanto non viene alterato il livello di leggibilità e riconoscibilità dei luoghi.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale o l'uso promiscuo non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno e non vi sono né potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva o impediscono la percezione di parti significative di una veduta, né "intrusioni" che includono nel quadro visivo elementi estranei che abbassano la qualità paesistica. Le opere infrastrutturali saranno ridotte e al più, mitigate con elementi di arredo urbano.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano particolari incidenze.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Basso	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità collettiva a discapito di quella veicolare privata.		
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.		

	Risultati dei modelli		
	Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**

[19] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

Aria	✓	Intervento teso a favorire l'utilizzo del servizio di trasporto pubblico a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private grazie alla diminuzione dei tempi di percorrenza.	**CO [g/h]**	😐	☺	😐
			CO_2 [g/h]	😐	☺	😐
			VOC [g/h]	😐	☺	😐
			NOx [g/h]	😐	☺	😐
			PM10 [g/h]	😐	☺	😐
Rumore	✓	Intervento teso a favorire l'utilizzo del servizio di trasporto pubblico a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private grazie alla diminuzione dei tempi di percorrenza.	**[dBA]**	😐	☺	😐
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale o l'alternativa 1 di bozza di piano approvata che prevedeva l'utilizzo di via Geppa come corsia preferenziale.						
Azioni correttive: Non sono previsti ulteriori interventi utili a favorire l'utilizzo del mezzo pubblico.						
Criteri compensativi: Non si prevedono ulteriori migliorie all'azione già proposta.						
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti lungo il percorso riservato.						

Azione	**20. – Assi preferenziali lungo le aree di via Conti e dell'Ospedale Maggiore**



Descrizione	In questa azione sono previsti alcune corsie preferenziali finalizzate a servire la zona dell'ospedale Maggiore: all'attuale corsia preferenziale di via Conti si associa un tratto di corsia in via Pascoli e nelle aree più critiche di via Canova. Alla corsia di via Tarabocchia – piazza dell'Ospedale si aggiunge un tratto preferenziale in via Ginnastica.

Matrici ambientali e antropiche interessate

Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona.
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.

	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è medio bassa in quanto si tratta di aree cittadine senza particolari rilevanze paesaggistiche.	
		Vedutistico[20]	Le aree interessate dal TPL non corrono rischi di intrusione in quanto i bus già fanno parte del "paesaggio" del luogo.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano significativi valori simbolici.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	L'incidenza è bassa in quanto non viene alterato il livello di leggibilità e riconoscibilità dei luoghi.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale o l'uso promiscuo non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno e non vi sono né potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva o impediscono la percezione di parti significative di una veduta, né "intrusioni" che includono nel quadro visivo elementi estranei che abbassano la qualità paesistica. Le opere infrastrutturali saranno ridotte e al più, mitigate con elementi di arredo urbano.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano particolari incidenze.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Basso	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità collettiva a discapito di quella veicolare privata.		
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.		

				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	Intervento teso a favorire l'utilizzo del servizio di	**CO [g/h]**	😐	☺	😐

[20] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

		trasporto pubblico a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private grazie alla diminuzione dei tempi di percorrenza.	**CO_2 [g/h]**	😐	☺	😐
			VOC [g/h]	😐	☺	😐
			NOx [g/h]	😐	☺	😐
			PM10 [g/h]	😐	☺	😐
Rumore	✓	Intervento teso a favorire l'utilizzo del servizio di trasporto pubblico a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private grazie alla diminuzione dei tempi di percorrenza.	**[dBA]**	😐	☺	😐
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale o l'alternativa 1 di bozza di piano approvata che prevedeva il passaggio del TPL in corsia preferenziale lungo la via Conti, via Gatteri e via della Ginnastica.						
Azioni correttive: Non sono previsti ulteriori interventi utili a favorire l'utilizzo del mezzo pubblico.						
Criteri compensativi: Non si prevedono ulteriori migliorie all'azione già proposta.						
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti lungo il percorso riservato.						

Azione	**21. – Corsia preferenziale via Coroneo**		
			
Descrizione	Il presente asse consente al TPL di viaggiare in sede di corsia preferenziale lungo la via Coroneo e la via Beccaria per raggiungere la piazza Oberdan.		
Matrici ambientali e antropiche interessate			
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente.	
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.	
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.	
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.	
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona.	
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.	
	i di sensib	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è media.

		Vedutistico[21]	Le aree interessate dal TPL non corrono rischi di intrusione in quanto i bus già fanno parte del "paesaggio" del luogo.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano significativi valori simbolici.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	L'incidenza è bassa in quanto non viene alterato il livello di leggibilità e riconoscibilità dei luoghi.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale o l'uso promiscuo non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno e non vi sono né potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva o impediscono la percezione di parti significative di una veduta, né "intrusioni" che includono nel quadro visivo elementi estranei che abbassano la qualità paesistica. Le opere infrastrutturali saranno ridotte e al più, mitigate con elementi di arredo urbano.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano particolari incidenze.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Basso	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		
Mobilità e traffico	✓	In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità collettiva a discapito di quella veicolare privata.		
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.		

				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	Intervento teso a favorire l'utilizzo del servizio di trasporto pubblico a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private grazie	**CO [g/h]**	☹	☹	☺
			CO_2 [g/h]	☹	☹	☺
			VOC [g/h]	☹	☹	☺

[21] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

		alla diminuzione dei tempi di percorrenza.	**NOx [g/h]**	☹	☹	☺
			PM10 [g/h]	☹	☹	☺
Rumore	✓	Intervento teso a favorire l'utilizzo del servizio di trasporto pubblico a scapito delle altre modalità di trasporto motorizzate private grazie alla diminuzione dei tempi di percorrenza.	**[dBA]**	☹	☹	☺
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.						
Azioni correttive: Non sono previsti ulteriori interventi utili a favorire l'utilizzo del mezzo pubblico.						
Criteri compensativi: Non si prevedono ulteriori migliorie all'azione già proposta.						
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti lungo il percorso riservato.						

Azione	**22. – Piazza Oberdan – via Fabio Severo – via Coroneo**	
		
Descrizione		Dal nodo di Piazza Oberdan i veicoli privati possono dirigersi verso via Fabio Severo attraverso la via XXIV Maggio oppure verso la via Coroneo percorrendo l'asse via Giustiniano – via Cicerone. L'azione consente di alleggerire la via Milano e l'attraversamento del Borgo Teresiano per quanto riguarda i veicoli provenienti dalla zona via Udine – via Commerciale e diretti verso la vie Coroneo e Severo.
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente o della segnaletica.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.
Salute umana	✓	L'azione comporta un leggero incremento delle emissioni degli inquinanti rispetto allo stato di fatto. Si precisa inoltre che l'azione agisce su strade tendenzialmente molto larghe e con molti uffici.
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.

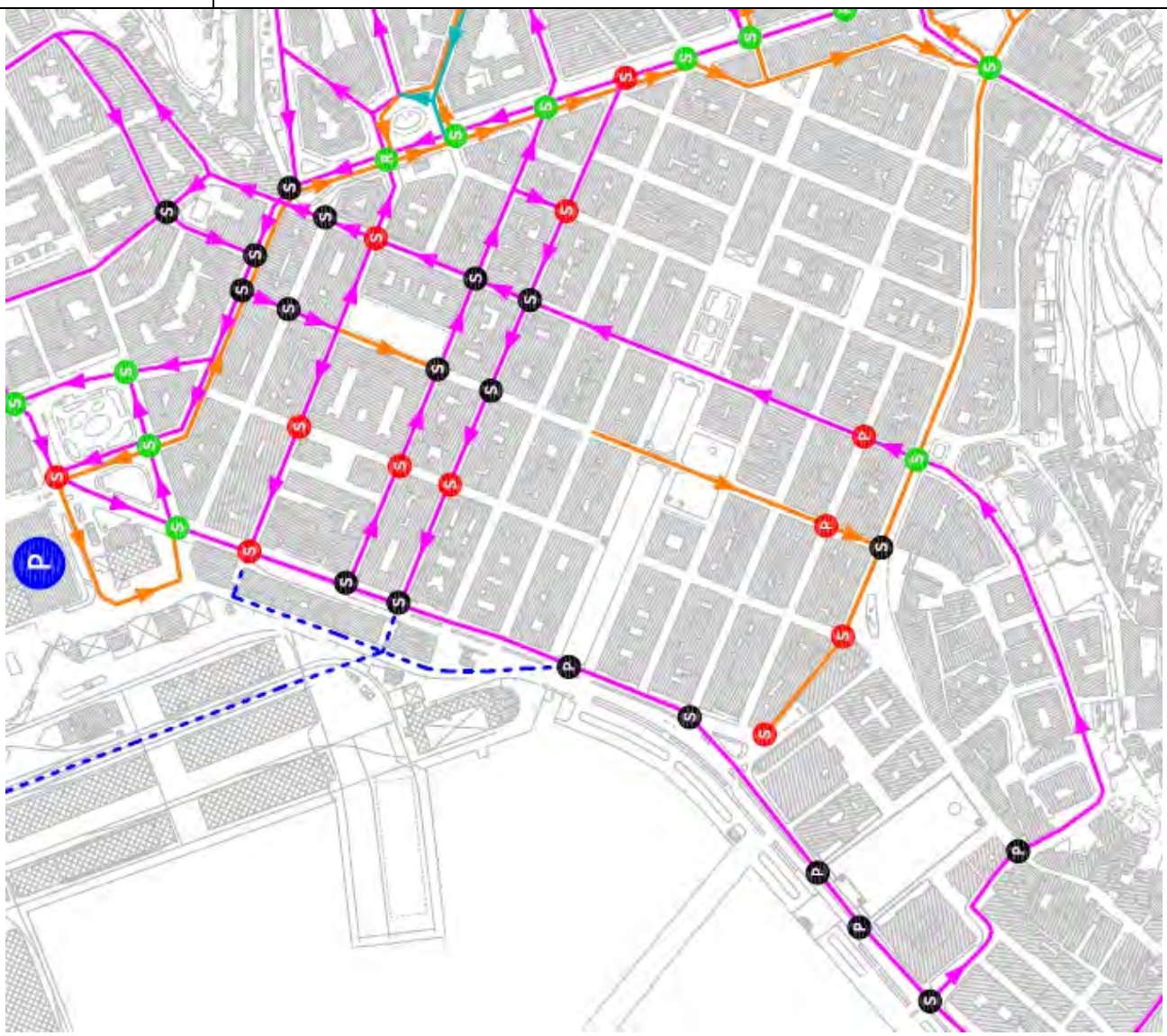
	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è media.	
		Vedutistico[22]	I veicoli già fanno parte del "paesaggio" del luogo.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano significativi valori simbolici.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	L'incidenza è bassa in quanto non viene alterato il livello di leggibilità e riconoscibilità dei luoghi.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale o l'uso promiscuo non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno e non vi sono né potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva o impediscono la percezione di parti significative di una veduta, né "intrusioni" che includono nel quadro visivo elementi estranei che abbassano la qualità paesistica. Le opere infrastrutturali saranno ridotte e al più, mitigate con elementi di arredo urbano.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano particolari incidenze.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Basso	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		
Mobilità e traffico	✓	I volumi di traffico subiscono un leggero aumento; si riscontra però una maggior fluidificazione della circolazione veicolare in tutta l'area interessata dall'azione.		
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.		

Gli archi considerati per la valutazione delle emissioni inquinanti sono: piazza Oberdan, via Giustiniano, via Fabio Severo, via San Francesco, via Marconi, via del Coroneo, via Cicerone, via Palestrina, via Zanetti e via Rismondo.				**Risultati dei modelli**		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	L'azione relativa all'alternativa 2 comporta un leggero incremento	**CO [g/h]**	1090	1241	1149
			CO_2 [g/h]	170979	190135	168352

[22] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

		delle emissioni di alcuni inquinanti rispetto allo stato di fatto; l'inquinamento atmosferico risulta comunque inferiore a quello dell'alternativa 1. Si precisa inoltre che l'azione interviene su strade generalmente larghe e con molti uffici.	**VOC [g/h]**	131	147	134
			NOx [g/h]	283	312	274
			PM10 [g/h]	99	111	109
Rumore	✓	L'azione non influirà in modo significativo sull'inquinamento acustico.	**[dBA]**	59	59	59
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale e l'alternativa 1 di bozza di Piano approvata che non prevedeva l'attraversamento della piazza Oberdan e il passaggio sulle via XXIV Maggio e via Giustiniano.						
Azioni correttive: Ottimizzazione del coordinamento semaforico nell'intersezione Piazza Oberdan – via Galatti e Largo Piave – via Coroneo.						
Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera.						
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per l'area in esame.						

Azione	**23. - Borgo Teresiano**



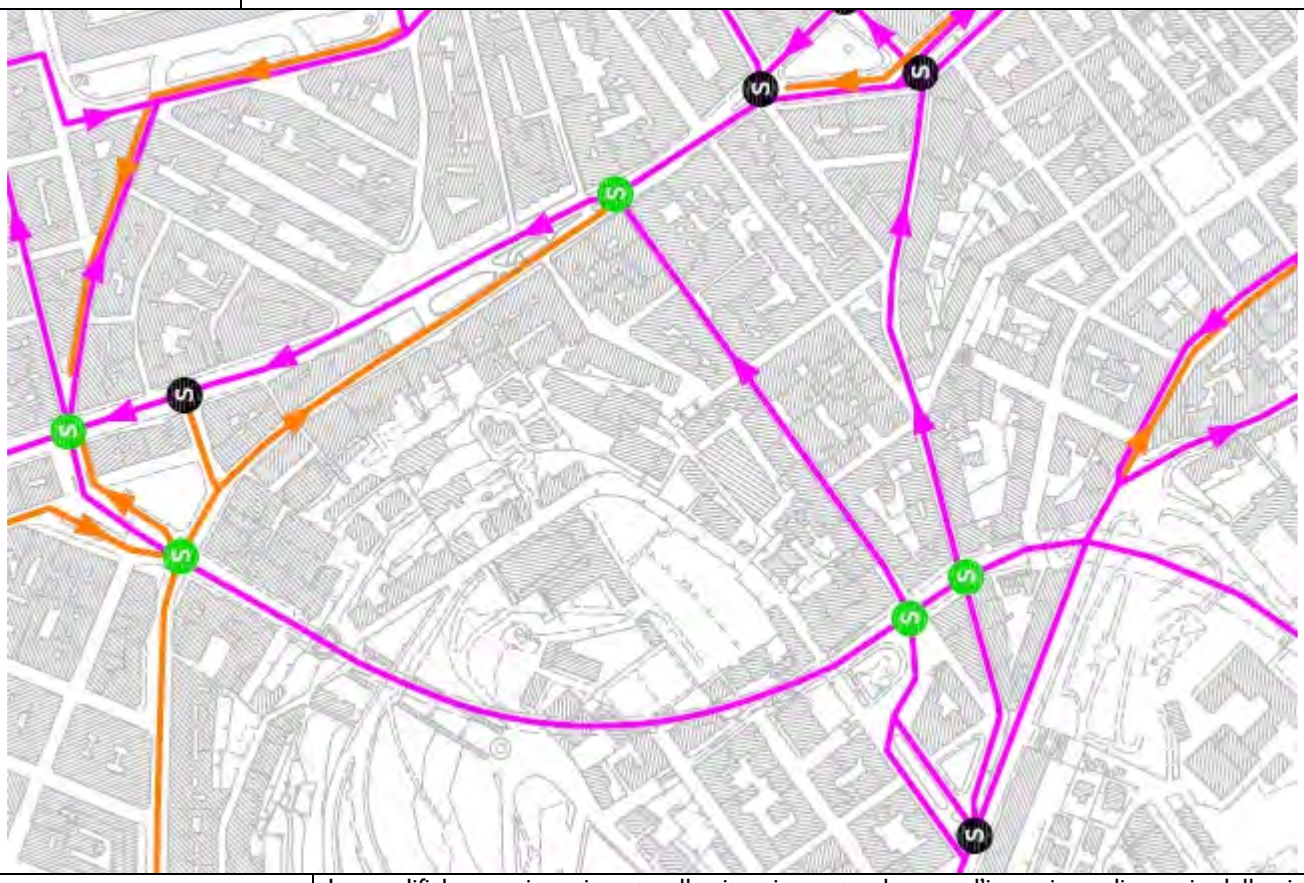
Descrizione	Per quanto riguarda gli assi del Borgo paralleli alla linea di costa, viene mantenuto il collegamento Teatro Romano – S. Spiridione – Filzi, mentre la direttrice opposta di Via Roma perde la sua funzione e può essere dedicata prevalentemente al trasporto pubblico. Per quanto riguarda gli assi ortogonali al mare, ferma restando la Via Milano nell'attuale senso di marcia, il senso in Via Valdirivo viene spezzato in quanto resta invariato il tratto tra via XXX Ottobre e le Rive e viene invece istituito un doppio senso di marcia nel tratto rimanente di collegamento con via Carducci. In direzione opposta il traffico in discesa verso le rive interessa la Via Galatti a partire dalla via Roma; il restante tratto della via Galatti avrà direzione opposta verso piazza Oberdan. Rimane invariata la direzione di marcia su via Ghega. Complessivamente il traffico di attraverso del centro storico viene sensibilmente ridotto, dirottando i flussi verso assi esterni e con minori problematiche di inquinamento (per esempio le Rive).

Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente o della segnaletica.

Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.		
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.		
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.		
Salute umana	✓	L'azione avrà effetti benefici sulla salute umana direttamente connessi al miglioramento della qualità dell'aria nella zona conseguente allo snellimento della circolazione.		
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.		
	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è elevata trattandosi del Borgo Teresiano.	
		Vedutistico[23]	I veicoli già fanno parte del "paesaggio" del luogo.	
		Simbolico e culturale	L'area è permeata di valori simbolici e/o culturali.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	L'incidenza è bassa in quanto non viene alterato il livello di leggibilità e riconoscibilità dei luoghi.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale o l'uso promiscuo non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno e non vi sono né potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva o impediscono la percezione di parti significative di una veduta, né "intrusioni" che includono nel quadro visivo elementi estranei che abbassano la qualità paesistica. Le opere infrastrutturali saranno ridotte e al più, mitigate con elementi di arredo urbano.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano particolari incidenze.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Basso	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		

[23] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

<table>
<tr><td>Mobilità e traffico</td><td>✓</td><td colspan="5">In accordo con quanto previsto dal Nuovo C.d.S. si favorisce la mobilità pedonale e del trasporto pubblico locale a discapito di quella veicolare privata. Viene inoltre snellito il traffico veicolare complessivo nella zona.</td></tr>
<tr><td>Energia</td><td>✓</td><td colspan="5">Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.</td></tr>
<tr><td colspan="3" rowspan="2">L'area considerata per la valutazione delle emissioni inquinanti comprende tutti gli archi stradali racchiusi tra Piazza Libertà, Rive, via Canal Piccolo, Corso Italia, Piazza Goldoni, Corso Saba, Largo Barriera, Via Carducci, Piazza Dalmazia e via Ghega (perimetro compreso).</td><td colspan="3">Risultati dei modelli</td></tr>
<tr><td>Alternativa 0</td><td>Alternativa 1</td><td>Alternativa 2</td></tr>
<tr><td rowspan="5">Aria</td><td rowspan="5">✓</td><td rowspan="5">L'azione comporterà una complessiva diminuzione delle emissioni atmosferiche inquinanti all'interno del Borgo Teresiano.</td><td>CO [g/h]</td><td>2286</td><td>2761</td><td>1426</td></tr>
<tr><td>CO_2 [g/h]</td><td>314634</td><td>346539</td><td>199264</td></tr>
<tr><td>VOC [g/h]</td><td>261</td><td>301</td><td>165</td></tr>
<tr><td>NOx [g/h]</td><td>508</td><td>554</td><td>321</td></tr>
<tr><td>PM10 [g/h]</td><td>336</td><td>252</td><td>249</td></tr>
<tr><td>Rumore</td><td>✓</td><td>L'azione non influirà in modo significativo sull'inquinamento acustico massimo riscontrato nel Borgo Teresiano.</td><td>[dBA]</td><td>60</td><td>61</td><td>60</td></tr>
<tr><td colspan="6">Altri effetti:</td></tr>
<tr><td colspan="6">Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale e l'alternativa 1 di bozza di Piano approvata che prevedeva il collegamento Rive – via Carducci mediante la via Milano e la via Valdirivo, e il collegamento opposto attraverso la via Galatti.</td></tr>
<tr><td colspan="6">Azioni correttive: Ottimizzazione del coordinamento semaforico nell'intersezioni presenti sulla via Valdirivo, via Milano e via Filzi.</td></tr>
<tr><td colspan="6">Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera.</td></tr>
<tr><td colspan="6">Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per l'area in esame.</td></tr>
</table>

Azione	**24. Galleria Sandrinelli – Piazza Sansovino – Piazza Vico e Galleria San Vito**	
		
Descrizione		Le modifiche previste rispetto alla situazione attuale sono l'inversione di marcia della via Madonnina, l'obbligo di svolta a destra in via del Bosco per i veicolo provenienti dalla galleria Vico ed una razionalizzazione della circolazione nelle piazze Vico e Sansovino. Poiché il corso Saba diventa riservato al TPL e alla mobilità pedonale e ciclabile, il collegamento piazza Goldoni – Barriera è garantito attraverso il percorso Galleria Sandrinelli – via Madonnina in discesa o via del Bosco.
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente o della segnaletica.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.
Salute umana	✓	L'azione contribuisce allo snellimento della circolazione veicolare e alla riduzione di variazioni di velocità.

Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.		
	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è media.	
		Vedutistico[24]	I veicoli già fanno parte del "paesaggio" del luogo.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano significativi valori simbolici.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	L'incidenza è bassa in quanto non viene alterato il livello di leggibilità e riconoscibilità dei luoghi.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale o l'uso promiscuo non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno e non vi sono né potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva o impediscono la percezione di parti significative di una veduta, né "intrusioni" che includono nel quadro visivo elementi estranei che abbassano la qualità paesistica. Le opere infrastrutturali saranno ridotte e al più, mitigate con elementi di arredo urbano.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano particolari incidenze.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Basso	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		
Mobilità e traffico	✓	Si riscontra una maggior fluidificazione della circolazione veicolare in tutta l'area interessata dall'azione.		
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.		

Gli archi considerati per la valutazione delle emissioni inquinanti sono: la galleria Sandrinelli, Piazza Sansovino, piazza Vico, via del Bosco, galleria San Vito e via Bernini.	**Risultati dei modelli**		
	Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**

[24] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

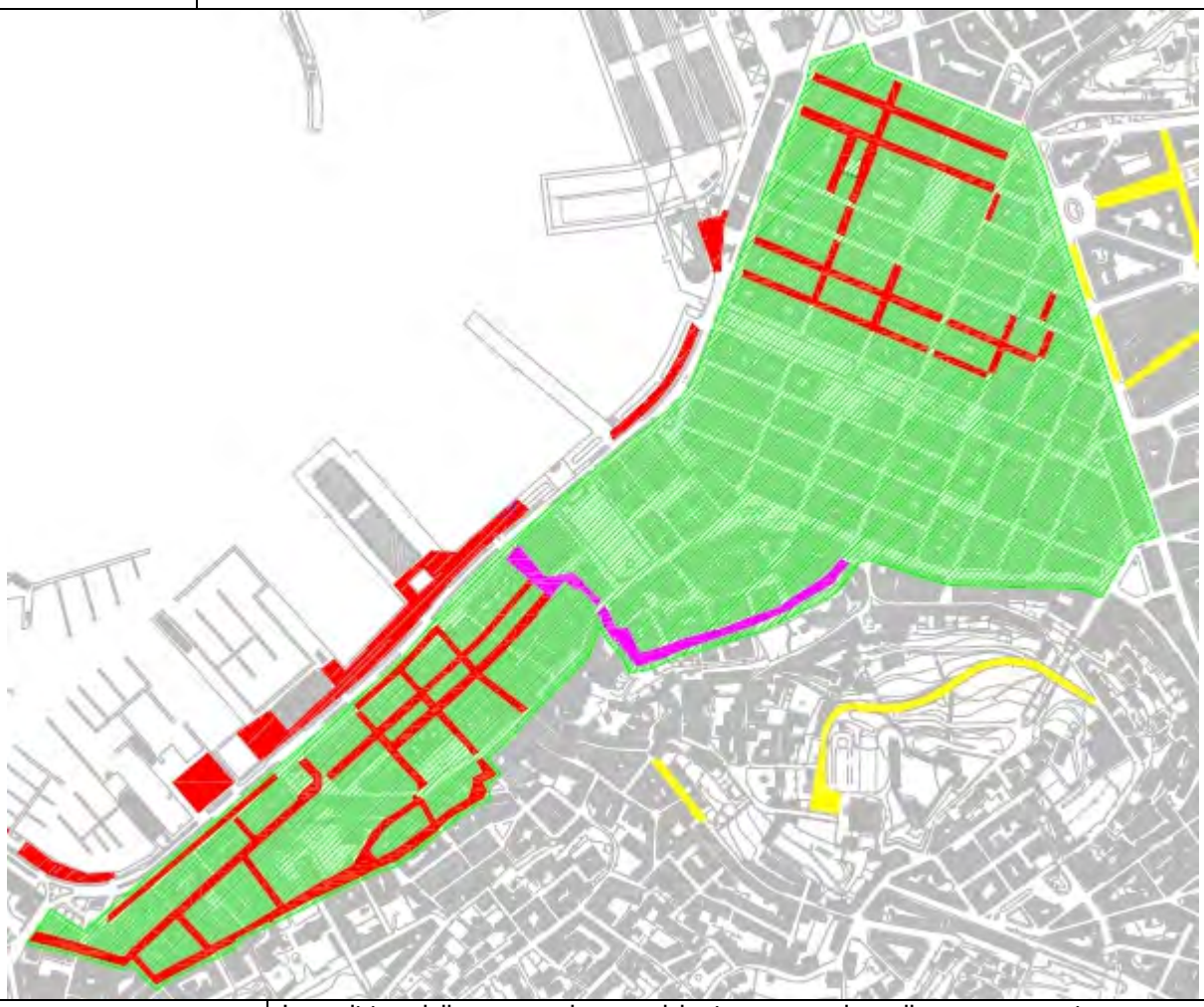
Aria	✓	L'azione comporterà una diminuzione degli inquinanti dispersi in atmosfera sia rispetto allo stato di fatto che all'alternativa 1.	**CO [g/h]**	1603	1473	1041
			CO_2 [g/h]	236840	208725	151671
			VOC [g/h]	185	168	121
			NOx [g/h]	391	341	248
			PM10 [g/h]	134	117	116
Rumore	✓	L'azione non comporterà sensibili variazioni dell'inquinamento acustico.	**[dBA]**	59	58	58
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.						
Azioni correttive: Ottimizzazione del coordinamento semaforico negli impianti di Piazza Goldoni – Piazza Sansovino – Piazza Vico.						
Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera.						
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per l'area in esame.						

Azione	**25. – Via Battisti – via Rossetti – via Ginnastica**	
		
Descrizione	Il presente intervento riguarda l'istituzione del senso unico in direzione via Carducci della via Battisti a partire dalla via Zanetti, nel restante tratto permane il doppio senso di marcia. I veicoli provenienti dalla via Battisti in corrispondenza di via Carducci potranno svoltare sia a destra in direzione piazza Oberdan che a sinistra verso piazza Goldoni. La via Ginnastica viene percorsa in salita fino alla via Brunner, mentre rimane invariato rispetto alla situazione attuale l'assetto di via Rossetti.	
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente o della segnaletica.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.
Salute umana	✓	L'azione contribuisce allo snellimento della circolazione veicolare e alla riduzione di variazioni di velocità.

Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.		
	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è lieve.	
		Vedutistico[25]	I veicoli già fanno parte del "paesaggio" del luogo.	
		Simbolico e culturale	Non vi sono particolari valori simbolici.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	L'incidenza è bassa in quanto non viene alterato il livello di leggibilità e riconoscibilità dei luoghi.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sede stradale o l'uso promiscuo non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno e non vi sono né potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva o impediscono la percezione di parti significative di una veduta, né "intrusioni" che includono nel quadro visivo elementi estranei che abbassano la qualità paesistica. Le opere infrastrutturali saranno ridotte e al più, mitigate con elementi di arredo urbano.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano particolari incidenze.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	Basso	☺
		Vedutistico	Basso	☺
		Simbolico e culturale	Basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		
Mobilità e traffico	✓	I volumi di traffico subiscono complessivamente una lieve diminuzione; si riscontra inoltre una maggior fluidificazione della circolazione veicolare in tutta l'area interessata dall'azione.		
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.		
Gli archi considerati per la valutazione delle emissioni inquinanti sono: via Rossetti, via Stuparich, via Slataper, via Tarabocchia, via Battisti, viale XX			**Risultati dei modelli**	

[25] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

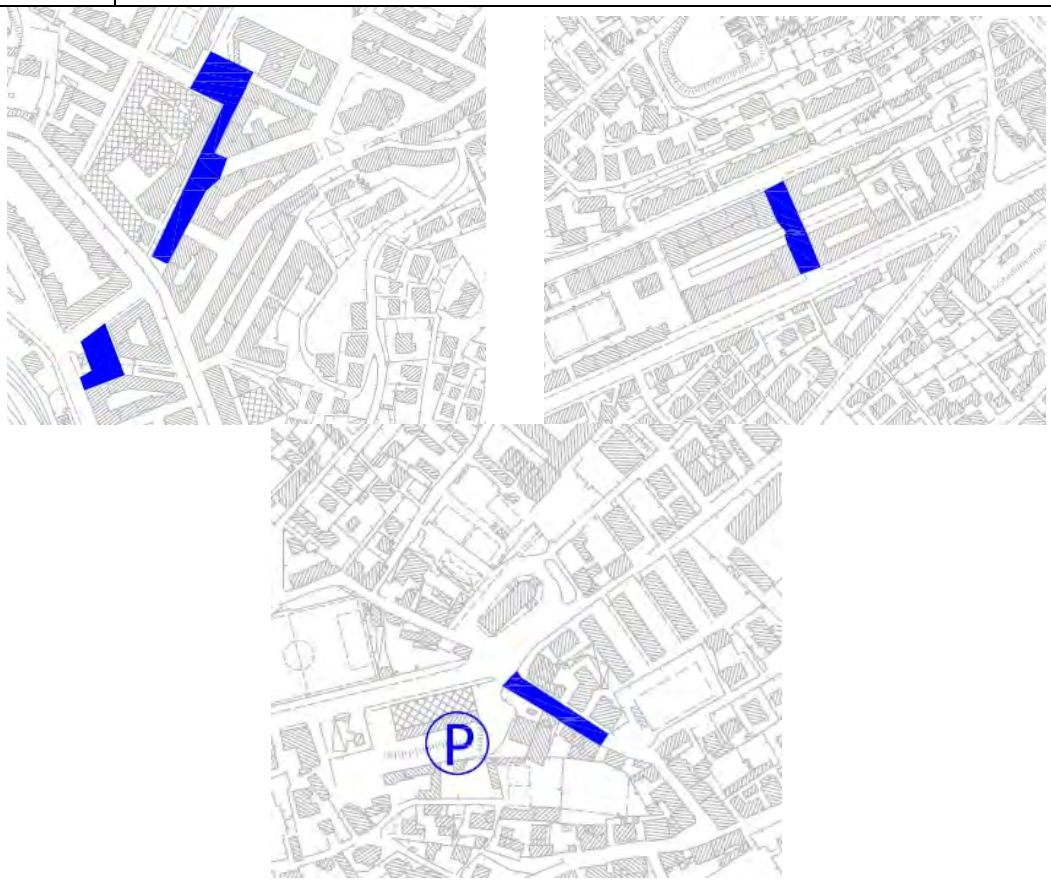
Settembre, via Muratti, via Crispi, via della Ginnastica, via Gatteri, via Polonio, via Brunner, via Paduina, via Timeus, via Nordio e via del Toro.				**Alternativa 0**	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	L'azione comporterà sostanzialmente una diminuzione degli inquinanti dispersi in atmosfera rispetto allo stato di fatto.	**CO [g/h]**	1107	1105	1008
			CO_2 [g/h]	164227	150783	155805
			VOC [g/h]	129	126	122
			NOx [g/h]	270	243	254
			PM10 [g/h]	111	117	121
Rumore	✓	L'azione non comporterà sensibili variazioni dell'inquinamento acustico.	**[dBA]**	59	58	59
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale o alternativa 1 della bozza di Piano approvata che prevedeva la risalita da piazza Goldoni verso la via Giulia lungo il collegamento via Slataper – via Rossetti in discesa e altre modifiche di minore entità.						
Azioni correttive: ottimizzazione del coordinamento semaforico per i flussi provenienti dalla Piazza Goldoni e diretti in via Ginnastica e dell'asse di via Battisti il cui coordinamento si semplifica in virtù del senso unico di marcia.						
Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera.						
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per l'area in esame.						

Azione	**26. - Interventi per la sosta dei residenti nell'area del Borgo Teresiano – Borgo Giuseppino**	
		
Descrizione		La politica della sosta adottata dal piano prevede nella presente azione sostanziali agevolazioni per la sosta dei residenti nel centro storico. Tale intervento viene attuato attraverso il completamento delle zone di sosta a pagamento nell'area verde e una agevolazione per i nuclei residenti nella medesima area. La soluzione è frutto della mediazione tra le contrapposte esigenze di non incentivare eccessivamente il turn-over dei residenti, ma, al tempo stesso, evitare una occupazione stanziale degli spazi e garantire l'accessibilità ad altre categorie che necessitano di avvicinarsi alla destinazione.
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente o della segnaletica.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.

Salute umana	✓	Tale intervento regolarizza la sosta nel centro storico della città favorendo una minore concentrazione di veicoli nella zona e di conseguenza una diminuzione del traffico parassita.		
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.		
	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è elevata.	
		Vedutistico[26]	I veicoli già fanno parte del "paesaggio" del luogo.	
		Simbolico e culturale	L'area è permeata da valori simbolici e/o culturali.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	L'incidenza è bassa in quanto non viene alterato il livello di leggibilità e riconoscibilità dei luoghi.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sosta su sede stradale non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno e non vi sono né potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva o impediscono la percezione di parti significative di una veduta, né "intrusioni" che includono nel quadro visivo elementi estranei che abbassano la qualità paesistica. Le opere infrastrutturali saranno ridotte e al più, mitigate con elementi di arredo urbano.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano particolari incidenze.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	basso	☺
		Vedutistico	basso	☺
		Simbolico e culturale	basso	☺
Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.		
Mobilità e traffico	✓	L'azione andrà ad influire in maniera positiva sull'area di studio diminuendo il traffico parassita dovuto alla ricerca di parcheggio.		
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.		

[26] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	La maggiore fruibilità dei parcheggi da parte dei residenti comporterà una diminuzione del traffico parassita in tutta l'area con conseguente diminuzione degli inquinanti dispersi in atmosfera.	**CO [g/h]**	😐	☺	☺
			CO_2 [g/h]	😐	☺	☺
			VOC [g/h]	😐	☺	☺
			NOx [g/h]	😐	☺	☺
			PM10 [g/h]	😐	☺	☺
Rumore	✓	La maggiore fruibilità dei parcheggi da parte dei residenti comporterà una diminuzione del traffico parassita in tutta l'area con conseguente diminuzione dell'inquinamento acustico.	**[dBA]**	😐	☺	☺
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale o alternativa 1 che prevede una minore agevolazione per i residenti.						
Azioni correttive: Non si prevedono azioni correttive per migliorare l'azione proposta.						
Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera.						
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per l'area in esame.						

Azione	**27. - Interventi per la sosta nei rioni**	
		
Descrizione	In modo complementare alla precedente azione sono stati individuati gli ambiti da destinare alla sosta a pagamento nei vari rioni quali ad esempio quello di Roiano, Chiarbola, San Giovanni, area piazza Perugino ecc., al fine di regolamentare la sosta, agevolare il turn over della stessa di giorno per i commercianti e di notte per i residenti ed evitare soste abusive che intralcino la circolazione.	
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente o della segnaletica.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.
Salute umana	✓	Tale intervento regolarizza la sosta nei rioni periferici della città favorendo una minore concentrazione dei veicoli e una diminuzione del traffico parassita.
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.

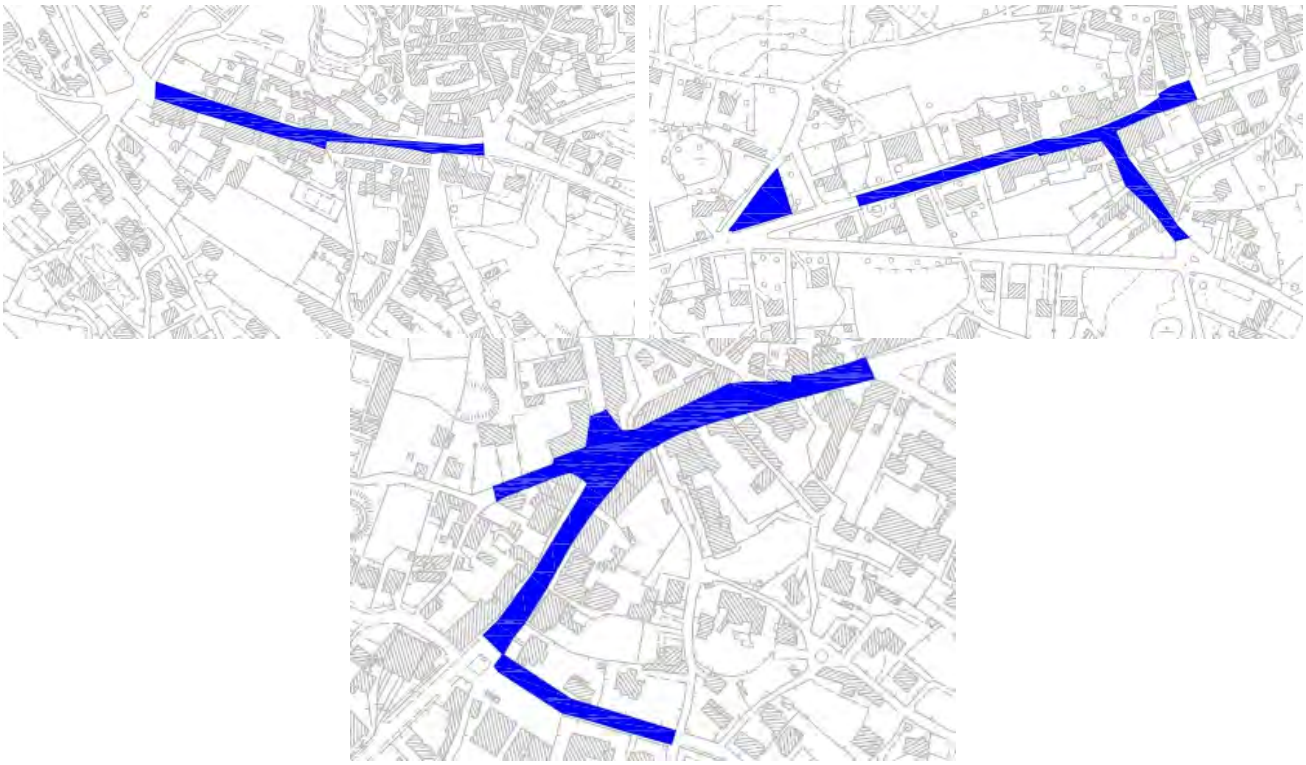
	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è bassa.	
		Vedutistico[27]	I veicoli già fanno parte del "paesaggio" del luogo.	
		Simbolico e culturale	Non vi sono particolari valori simbolici.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	L'incidenza è bassa in quanto non viene alterato il livello di leggibilità e riconoscibilità dei luoghi.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sosta su sede stradale non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno e non vi sono né potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva o impediscono la percezione di parti significative di una veduta, né "intrusioni" che includono nel quadro visivo elementi estranei che abbassano la qualità paesistica. Le opere infrastrutturali saranno ridotte e al più, mitigate con elementi di arredo urbano.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano particolari incidenze.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	basso	☺
		Vedutistico	basso	☺
		Simbolico e culturale	basso	☺

Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.
Mobilità e traffico	✓	L'azione andrà ad influire in maniera positiva sulla distribuzione regolare della sosta riducendo enormemente il fenomeno della sosta abusiva.
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.

				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	La maggiore fruibilità di alcuni parcheggi comporterà una diminuzione del traffico parassita in tutta l'area e la minor presenza di soste abusive che inducono disagi alla circolazione; vi è una conseguente diminuzione degli inquinanti dispersi in atmosfera.	**CO [g/h]**	☹	😐	😐
			CO_2 [g/h]	☹	😐	😐
			VOC [g/h]	☹	😐	😐
			NOx [g/h]	☹	😐	😐
			PM10 [g/h]	☹	😐	😐
Rumore	✓	La maggiore fruibilità di alcuni parcheggi comporterà una diminuzione del traffico	**[dBA]**	☹	😐	😐

[27] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

		parassita in tutta l'area e la minor presenza di soste abusive che inducono disagi alla circolazione; vi è una conseguente diminuzione dell'inquinamento acustico.				
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale o alternativa 1 della bozza di Piano approvata che prevedeva la sosta a pagamento su un'area più estesa e l'istituzione della sosta a pagamento in ulteriori rioni.						
Azioni correttive: Non si prevedono azioni correttive per migliorare l'azione proposta.						
Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera.						
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per l'area in esame.						

Azione	**28. - Interventi per la sosta nei borghi carsici**	
		
Descrizione	Parallelamente alle azioni 27 e 28 sono stati individuati altresì gli ambiti da destinare alla sosta a pagamento nei borghi carsici quali ad esempio: Opicina, Prosecco e Basovizza, al fine di regolamentare la sosta, agevolare il turn over della stessa di giorno per i commercianti e di notte per i residenti ed evitare soste abusive che intralciano la circolazione.	
Matrici ambientali e antropiche interessate		
Acqua	✓	Non si rileva in quanto trattasi di modifica della distribuzione spaziale della carreggiata esistente o della segnaletica.
Rifiuti		L'azione eventualmente comporterà la necessità di ricollocare alcuni cassonetti per la raccolta dei rifiuti.
Suolo		Essendo l'area già totalmente impermeabilizzata non si riscontreranno effetti su questa matrice.
Biodiversità, flora e fauna		Questa matrice ambientale non viene influenzata dall'azione di Piano.
Salute umana	✓	Tale intervento regolarizza la sosta nei borghi carsici della città favorendo una minore concentrazione dei veicoli e una diminuzione del traffico parassita.
Paesaggio	✓	La metodologia utilizzata per descrivere questa matrice deriva dalla "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti" della Regione Lombardia approvate con D.G.R. n.7/11045 dd. 8.11.2002.

	Criteri di sensibilità	Morfologico - strutturale	La classe di sensibilità è alta.	
		Vedutistico[28]	I veicoli già fanno parte del "paesaggio" del luogo.	
		Simbolico e culturale	Non vi sono particolari valori simbolici.	
	Incidenza paesaggistica	Morfologico - strutturale	L'incidenza è bassa in quanto non viene alterato il livello di leggibilità e riconoscibilità dei luoghi.	
		Vedutistico	Il ridisegno della sosta su sede stradale non cambia sostanzialmente la percezione dell'intorno e non vi sono né potenziali occlusioni che interrompono la relazione visiva o impediscono la percezione di parti significative di una veduta, né "intrusioni" che includono nel quadro visivo elementi estranei che abbassano la qualità paesistica. Le opere infrastrutturali saranno ridotte e al più, mitigate con elementi di arredo urbano.	
		Simbolico e culturale	Non si rilevano particolari incidenze.	
			Impatto	**Valutazione**
		Morfologico - strutturale	basso	☺
		Vedutistico	basso	☺
		Simbolico e culturale	basso	☺

Patrimonio culturale, architettonico e archeologico	✓	Irrilevante.
Mobilità e traffico	✓	L'azione andrà ad influire in maniera positiva sulla distribuzione regolare della sosta riducendo enormemente il fenomeno della sosta abusiva.
Energia	✓	Il positivo impatto in termini energetici è legato alle scelte complessive del Piano volte a favorire la mobilità sostenibile.

				Risultati dei modelli		
				Alternativa 0	**Alternativa 1**	**Alternativa 2**
Aria	✓	La maggiore fruibilità di alcuni parcheggi comporterà una diminuzione del traffico parassita in tutta l'area e la minor presenza di soste abusive che inducono disagi alla circolazione; vi è una conseguente diminuzione degli inquinanti dispersi in atmosfera.	**CO [g/h]**	☹	😐	😐
			CO_2 [g/h]	☹	😐	😐
			VOC [g/h]	☹	😐	😐
			NOx [g/h]	☹	😐	😐
			PM10 [g/h]	☹	😐	😐
Rumore	✓	La maggiore fruibilità di alcuni parcheggi comporterà una diminuzione del traffico	**[dBA]**	☹	😐	😐

[28] Si applica questo modo di valutazione in considerazione del particolare valore del rapporto tra osservatore ed intorno.

		parassita in tutta l'area e la minor presenza di soste abusive che inducono disagi alla circolazione; vi è una conseguente diminuzione dell'inquinamento acustico.				
Altri effetti:						
Alternative: Alternativa 0 che lascerebbe inalterata la situazione attuale.						
Azioni correttive: Non si prevedono azioni correttive per migliorare l'azione proposta.						
Criteri compensativi: Il miglioramento dell'arredo urbano (alberi, aiuole, ecc.) può mitigare e compensare favorevolmente gli effetti delle emissioni inquinanti in atmosfera.						
Prescrizioni: Si suggerisce l'impiego di pavimentazioni fonoassorbenti per l'area in esame.						

Monitoraggio

La Valutazione ambientale si conclude con l'individuazione di un programma di monitoraggio che permetta di valutare nel corso del tempo l'andamento dello stato dell'ambiente.

Allegato II –VALUTAZIONE D'INCIDENZA

INDICE

1. PREMESSA III
METODOLOGIA DI LAVORO III
2. IL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO IV
2.1 DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DEL PGTU V
2.2 OBIETTIVI SPECIFICI VI
3. IL CONTESTO TERRITORIALE VIII
3.1 IL TERRITORIO COMUNALE VIII
3.2 IL CLIMA VIII
3.3 CARATTERISTICHE GEOMORFOLOGICHE VIII
3.4 LA VEGETAZIONE IX
3.5 LA FAUNA XII
3.6 SIC E ZPS NEL TERRITORIO COMUNALE XV
4. VALUTAZIONE DELLE AZIONI CON POSSIBILE INCIDENZA SUI SITI NATURA 2000 XIX
4.1 AZIONI GENERALI XIX
5. CONCLUSIONI XX
6. BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE XXI

1. PREMESSA

La Direttiva 92/43/CEE del 21 maggio 1992 inerente la conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche (c.d. "Habitat") prescrive, all'articolo 6 comma 3) e 4), che:

"…Qualsiasi piano o progetto non direttamente connesso e necessario alla gestione del sito ma che possa avere incidenze significative su tale sito, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti, forma oggetto di una opportuna valutazione dell'incidenza che ha sul sito, tenendo conto degli obiettivi di conservazione del medesimo. Alla luce delle conclusioni della valutazione dell'incidenza sul sito e fatto salvo il paragrafo 4, le autorità nazionali competenti danno il loro accordo su tale piano o progetto soltanto dopo aver avuto la certezza che esso non pregiudicherà l'integrità del sito in causa e, se del caso, previo parere dell'opinione pubblica.

Qualora, nonostante conclusioni negative della valutazione dell'incidenza sul sito e in mancanza di soluzioni alternative, un piano o progetto debba essere realizzato per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi motivi di natura sociale o economica, lo Stato membro adotta ogni misura compensativa necessaria per garantire che la coerenza globale di Natura 2000 sia tutelata. Lo Stato membro informa la Commissione delle misure compensative adottate.

Qualora il sito in causa sia un sito in cui si trovano un tipo di habitat naturale e/o una specie prioritari, possono essere addotte soltanto considerazioni connesse con la salute dell'uomo e la sicurezza pubblica o relative a conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente ovvero, previo parere della Commissione, altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico…"

La Direttiva Habitat è stata recepita nell'ordinamento legislativo statale con Decreto del Presidente della Repubblica n. 357 del 8 settembre 1997, inerente il "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche" ed in quello regionale con il Decreto della Giunta Regionale n. 2203 del 21 settembre 2007 n. 2203 inerente i "Nuovi indirizzi applicativi in materia di valutazione di incidenza".

Metodologia di lavoro

La presente Relazione d'incidenza ha l'obiettivo di illustrare gli eventuali effetti significativi dovuti all'attuazione del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) sui Siti di Natura 2000 presenti sul territorio comunale. Trattandosi di un piano urbanistico di settore, verranno evidenziati gli eventuali effetti che questo è destinato a produrre.

Lo Studio d'incidenza viene così articolato:

- Descrizione del PGTU: viene esposta la filosofia e vengono affrontati, seppur genericamente, i contenuti del medesimo;
- Descrizione del contesto territoriale: vengono delineate sia le caratteristiche geomorfologiche, vegetazionali e faunistiche del territorio comunale che gli elementi distintivi del SIC e della ZPS secondo il Formulario Standard, individuandone le specifiche vulnerabilità;
- Valutazione delle azioni con possibile incidenza sui Siti Natura 2000;
- Conclusioni: verifica di eventuali effetti sui Siti di Natura 2000 e, se necessario, illustrazione delle azioni di mitigazione.

2. IL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

Il Piano Urbano del Traffico (P.U.T.) costituisce lo strumento di pianificazione di settore finalizzato alla gestione della mobilità nel medio periodo; è stato istituito dal decreto legislativo n. 285 del 30 aprile 1992 "*Nuovo codice della strada*", che all'art. 36 dispone:

> **1.** Ai Comuni, con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, è fatto obbligo dell'adozione del piano urbano del traffico.
> **2.** …omissis…
> **3.** …omissis...
> **4.** I piani del traffico sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi. Il piano urbano del traffico prevede il ricorso ad adeguati sistemi tecnologici, su base informatica di regolamentazione e controllo del traffico, nonché di verifica del rallentamento della velocità e di dissuasione della sosta, al fine anche di consentire modifiche ai flussi della circolazione stradale che si rendano necessarie in relazione agli obiettivi da perseguire.
> **5.** Il piano urbano del traffico viene aggiornato ogni due anni.
> **6.** La redazione dei piani di traffico deve essere predisposta nel rispetto delle direttive emanate dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro dell'ambiente e il Ministro per i problemi delle aree urbane, sulla base delle indicazioni formulate dal Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto. Il piano urbano del traffico veicolare viene adeguato agli obiettivi generali della programmazione economico-sociale e territoriale, fissato dalla regione ai sensi dell'art. 3, comma 4, della legge 8 giugno 1990, n. 142.

Il Ministero dei lavori pubblici, di concerto con il Ministero dell'ambiente e la Presidenza del Consiglio dei Ministri, sulla base delle indicazioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel trasporto (CIPET) contenute nella deliberazione 7 aprile 1993, ha predisposto nel 1995 le direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico che articolano la progettazione del P.U.T. su **tre livelli** (Piani Generali, Piani Particolareggiati e Piani esecutivi), rappresentativi anche del suo specifico iter di approvazione da parte degli organi istituzionali competenti.

Il **1°livello** di progettazione, che è quello oggetto di questa relazione, è quello del **Piano generale del traffico urbano** (**PGTU**), inteso quale progetto preliminare o piano quadro del PUT, relativo all'intero centro abitato ed indicante sia la politica intermodale adottata, sia la qualificazione funzionale dei singoli elementi della viabilità principale e degli eventuali elementi della viabilità locale destinati esclusivamente ai pedoni (classifica funzionale della viabilità), nonché il rispettivo regolamento viario, anche delle occupazioni di suolo pubblico (standard geometrici e tipo di controllo per i diversi tipi di strade), sia il dimensionamento preliminare degli interventi previsti in eventuale proposizione alternativa, sia il loro programma generale di esecuzione (priorità di intervento per l'esecuzione del PGTU).

Detto dimensionamento deve rispondere al soddisfacimento complessivo della domanda di mobilità e deve risolvere il coordinamento delle esigenze fondamentali del traffico.

Esso pertanto riguarda, in particolare, la proposizione contestuale:

- del piano di miglioramento della mobilità pedonale, con definizione delle piazze, strade, itinerari od aree pedonali -AP- e delle zone a traffico limitato -ZTL- o, comunque, a traffico pedonalmente privilegiato;
- del piano di miglioramento della mobilità dei mezzi collettivi pubblici (fluidificazione dei percorsi, specialmente delle linee portanti) con definizione delle eventuali corsie e/o carreggiate stradali ad essi riservate, e dei principali nodi di interscambio, nonché dei rispettivi parcheggi di scambio con il

trasporto privato e dell'eventuale piano di riorganizzazione delle linee esistenti e delle loro frequenze (PUT inteso come Piano della mobilità);

- del piano di riorganizzazione dei movimenti dei veicoli motorizzati privati, con definizione sia dello schema generale di circolazione veicolare (per la viabilità principale), sia della viabilità tangenziale per il traffico di attraversamento del centro abitato, sia delle modalità di assegnazione delle precedenze tra i diversi tipi di strade.

2.1 Definizione degli obiettivi del PGTU

Gli obiettivi di carattere generale sono indicati dalla normativa[1] che dispone:

"Il PUT va elaborato in accordo con gli strumenti urbanistici ed i Piani dei trasporti vigenti e nel rispetto dei valori ambientali, attraverso indagini, studi e progetti finalizzati ad ottenere:

1. Il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta);
2. Il miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali);
3. Riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico;
4. Il risparmio energetico".

Il miglioramento delle condizioni di circolazione

Migliorare le condizioni della circolazione stradale, nei suoi aspetti di movimento e sosta degli utenti, significa soddisfare la domanda di mobilità al miglior livello di servizio possibile, nel rispetto dei vincoli di Piano (economici, urbanistici ed ambientali).

A questi fini il livello di servizio si identifica -anzitutto- con il grado di fluidità dei movimenti veicolari, il cui miglioramento permette velocità più regolari e mediamente più elevate di quelle attuali. Ciò comporta, in particolare, un benefico effetto anche sulle velocità dei trasporti collettivi su strada e, quindi, la riduzione dei tempi di spostamento e del disagio di tutti gli utenti. Inoltre, l'ottenimento di maggiore velocità e regolarità dei servizi collettivi di trasporto concorre a richiamare più utenza su tale tipo di servizio, determinando così un ulteriore fondamentale elemento di decongestionamento del traffico urbano, tenuto conto della più elevata capacità di trasporto dei mezzi collettivi rispetto a quelli individuali.

Il miglioramento delle condizioni di circolazione riguarda anche l'utenza pedonale, nonché la sosta veicolare. Maggiore fruibilità della città da parte dei pedoni e minore perdita di tempo nella ricerca dei posti di sosta veicolare, ove consentita, sono quindi obiettivi di pari importanza rispetto a quello della fluidificazione dei movimenti veicolari.

Il miglioramento della sicurezza stradale

Il PUT deve perseguire, altresì, il miglioramento della sicurezza stradale e, quindi, la consistente riduzione degli incidenti stradali e delle loro conseguenze, in generale, mediante la separazione ed il controllo delle diverse componenti di traffico ed, in particolare, mediante l'attuazione delle proposte derivanti da specifiche analisi tecniche sulle cause degli incidenti stradali, con preminente riferimento a quelle relative a carenze infrastrutturali e/o di regolazione e controllo del traffico.

La sicurezza della circolazione stradale deve in particolar modo interessare i ciclisti ed i pedoni e, fra quest'ultimi, precipuamente gli scolari e le persone anziane e quelle con limitate capacità motorie (difesa delle utenze deboli).

[1] Articolo 36, comma 4, del nuovo Cds

La riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico

Ai fini della protezione della salute e dell'ambiente il PUT deve concorrere a perseguire, inoltre, la riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico, cui il traffico veicolare concorre in modo rilevante specialmente nei casi esistenti di marcia lenta, discontinua ed episodica e di condizioni meteorologiche particolari.

Tale riduzione, oltre che mediante gli interventi propri dei piani e dei programmi di più ampia portata (controlli programmati sulla qualità dei carburanti usati per la trazione veicolare, campagne di controllo delle emissioni inquinanti e della rumorosità dei veicoli in circolazione, impiego alternativo di veicoli con propulsori ad energia pulita, interventi attivi o passivi di contenimento del rumore), viene perseguita, nei limiti del PUT, in generale attraverso la fluidificazione del traffico (cfr. 1° obiettivo) ed interventi di orientamento e controllo della domanda di mobilità, ed, ove necessario, attraverso la limitazione della circolazione veicolare.

Per quel che riguarda l'inquinamento atmosferico tali misure dovranno riguardare, in particolare, i centri abitati compresi nelle zone esposte a rischio di episodi acuti di inquinamento atmosferico, individuate dalle regioni ai sensi dell'articolo 9 del decreto del Ministro dell'ambiente 20.5.1991 "Criteri per la raccolta dei dati inerenti la qualità dell'aria".

Il risparmio energetico

Con il razionale uso dei mezzi di trasporto e delle sedi stradali si ottiene, la fluidificazione del traffico, il che comporta essenzialmente sia la riduzione dei tempi di viaggio, sia il risparmio dei consumi energetici dei veicoli pubblici e privati, come dettagliatamente esposto nella circolare del Ministro per i problemi delle aree urbane del 28.5.1991, n. 1196, pubblicata sulla G.U. n. 134 del 10.6.1991.

Infatti, lo stesso controllo periodico dei livelli di efficienza dei motori a combustione dei veicoli pubblici e privati consente notevoli risparmi energetici, che vanno ad aggiungersi alla diminuzione degli inquinamenti atmosferici.

Pertanto, anche dal punto di vista in esame, i benefici ricavabili in termini finanziari dalla collettività, pur valutati solo in termini economici diretti, in seguito all'adozione e conseguente realizzazione del PUT, sono quindi prevedibilmente di gran lunga superiori ai costi che le amministrazioni comunali devono affrontare.

2.2 Obiettivi specifici

Partendo dai contenuti delle Direttive ministeriali e delle linee di indirizzo dell'Amministrazione comunale sono stati declinati gli obiettivi che hanno costituito l'orizzonte ed il quadro di riferimento delle azioni promosse del PGTU, elencati nella tabella che segue e che sono stati il punto di partenza per definire le azioni di Piano.

OBIETTIVI GENERALI		**OBIETTIVO SPECIFICO**			
1	Il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta)	1.1	Aumento velocità	1.1.1	Soddisfazione domanda
				1.1.2	Riduzione tempi spostamento
				1.1.3	Riduzione disagi
				1.1.4	Incremento utilizzo TPL e/o dei mezzi di mobilità alternativi
				1.1.5	Qualificazione della connessione tra il centro storico e la periferia
		1.2	Razionalizzazione del sistema di sosta e parcheggio in centro ed in relazione alla distanza dal centro	1.2.1	Decongestione traffico
				1.2.2	Riduzione tempi ricerca parcheggio
				1.2.3	Maggior fruibilità pedonale
2	Il miglioramento della sicurezza stradale	2.1	Riduzione degli incidenti stradali	2.1.1	La riduzione dei punti di conflitto
				2.2.2	Riduzione incidenti
				2.2.3	Miglioramento della sicurezza complessiva
3	Riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico	3.1	Riduzione inquinamento atmosferico	3.1.1	Riduzione delle emissioni dei veicoli
		3.2	Riduzione inquinamento acustico	3.1.2	Riduzione dell'inquinamento acustico
4	Il risparmio energetico	4.1	Riduzione tempi di viaggio	4.1.1	Risparmio consumi energetici

3. IL CONTESTO TERRITORIALE

In questa fase viene descritto il contesto territoriale esteso a tutto l'ambito comunale triestino.

3.1 Il territorio comunale

Il Comune di Trieste, la cui superficie è di 8472 ettari, può essere suddiviso dal punto di vista paesaggistico e naturalistico in tre ambiti principali: la costiera, l'area urbana e il Carso.

L'area urbana e le infrastrutture stradali occupano il 37.4% del territorio, gli ambienti boscati e semi naturali il 47.1%, mentre il rimanente 15.5% del territorio è occupato da terreni agricoli (le percentuali sono ricavate dalla Corine Land Cover). A fronte di un territorio di modesta estensione, le specie animali e vegetali presenti sono molto numerose e, alcune di esse, risultano essere endemiche del territorio. Anche la diversità di habitat e la biodiversità in generale risultano essere elevati se confrontati con la superficie dell'area indagata.

Il PGTU riguarda l'intero territorio comunale ma le azioni si sostanziano all'interno dell'area urbana.

3.2 Il clima

Il clima del territorio comunale di Trieste rappresenta una transizione tra un regime atlantico e un regime continentale, in quanto si trova in una zona di smistamento tra i cicloni atlantici e l'anticiclone russo-siberiano, e tra un regime mediterraneo e uno alpino. Il clima atlantico si fa sentire per lo più in primavera e autunno quando porta le piogge, quello continentale si manifesta in autunno inoltrato e in inverno. La parte prettamente mediterranea dell'Altipiano Carsico si trova a ridosso della stretta fascia costiera mentre la zona continentale nelle zone interne, non avverte gli influssi termoregolatori del mare. A queste condizioni generali si affiancano alcuni "microclimi" locali, influenzati dalla morfologia del territorio, per esempio all'interno delle doline più profonde, dai quali dipendono certi aspetti particolari della vegetazione. Inoltre si osserva che dalla costa verso l'interno diminuisce la temperatura, aumentano le precipitazioni, anche nevose (Poldini et al., 1984). Un altro fattore climatico importante è il vento, soprattutto d'inverno quando si alternano la Bora, vento secco che dissecca i giovani germogli e asporta il terriccio superficiale, e lo Scirocco, portatore di umidità che favorisce lo sviluppo dei parassiti.

La temperatura media annua è maggiore di 10°C; mentre la precipitazione annua è di 1000-1500 mm.

3.3 Caratteristiche geomorfologiche

Il centro abitato di Trieste sorge ai margini dell'unità geologico-stratigrafica che prende il nome di Formazione dei calcari del Carso Triestino di età cretacico-paleocenica-eocenica, ma l'abitato è situato su due grandi unità geologico-stratigrafiche che sono rispettivamente:

- il Flysch eocenico, rappresentato da un'alternanza di strati arenacei e marnosi di elevata impermeabilità e che affiora in tutta la città e lungo la linea di costa;
- i Depositi di copertura quaternari, rappresentati da rocce sciolte di ogni classe granulometrica e che sono localizzati soprattutto lungo la costa e nei principali fondovalle (Zaule, San Giovanni, Rozzol).

Nelle zone bonificate lungo la costa, sono situati i Riporti, costituiti da materiali di risulta provenienti da scavi in terreni flyschoidi e composti principalmente da ghiaie arenacee (Ballarin e Semeraro, 1997).

3.4 La vegetazione

Molto interessante dal punto di vista naturalistico e floristico è la zona costiera nel tratto tra Duino e il promontorio di Miramare. Questa parte di territorio si presenta come una fascia di costa alta e frastagliata, in cui le falesie ricadono quasi verticalmente sul mare; qui si trovano lembi di macchia mediterranea (*Ostryo-Quercetum ilicis*), dominata dal leccio (*Quercus ilex*), e da altre specie sempreverdi a gravitazione mediterranea come l'alloro (*Laurus nobilis*). Accanto a queste piante troviamo specie caducifoglie termofile come l'orniello (*Fraxinus ornus*), il carpino nero (*Ostrya carpinifolia*), la roverella (*Quercus pubescens*) e altre componenti tipiche della boscaglia carsica, come ad esempio la carpinella (*Carpinus orientalis*), il terebinto (*Pistacia terebinthus*), la fillirea (*Phillyrea angustifolia*) e l'acero minore (*Acer mospessulanum*), specie che raramente superano i 4-5 m di altezza. Lo strato arbustivo inferiore è molto fitto e vi abbondano l'edera spinosa (*Smilax aspera*), la robbia selvatica (*Rubia peregrina*) e l'asparago selvatico (*Asparagus acutifolius*), mentre manca un vero e proprio strato erbaceo. L'ostrio lecceta, quindi, si insedia in un ambiente con un microclima più caldo e con umidità relativa dell'aria più bassa dovuto alla vicinanza del mare e all'effetto riflettente delle chiare rocce affioranti. Per la sua collocazione e per la sua rarità assume un elevatissimo valore naturalistico e paesaggistico, che pone in primo piano l'incentivazione alla sua conservazione.

Il prodotto della degradazione della macchia mediterranea è la cosiddetta gariga carsica che rappresenta la prima colonizzazione dei macereti su rupi esposte a meridione. Si tratta di formazioni a gravitazione mediterraneo orientale che si sviluppano nel piano basale e collinare su substrato calcareo quasi privo di suolo. Si formano su rocce assai degradate e sono dominate dalla salvia domestica (Salvia officinalis) e dalla euforbia fragolina (*Euphorbia fragifera*). Le rupi costiere a bassa quota sul mare sono caratterizzate dall'endemico fiordaliso del Carso (*Centaurea kartschiana*), dalla campanula adriatica (*Campanula pyramidalis*) e dal camedrio doppio (*Teucrium flavum*).

Le rocce che si elevano a 200-300 metri sul mare sono popolate dall'euphorbia adriatica (*Euphorbia wulfenii*), specie dalle grandi infiorescenze giallastre, che emettono un odore acre.

La boscaglia carsica si incontra non appena si oltrepassa il crinale dell'altopiano, a causa della scomparsa del mesoclima costiero. Il bosco più frequente è il Ostryo-Quercetum pubescentis (*ostrio querceto a scotano*), tipico di suoli basici e aridi. Lo strato alto-arbustivo è caratterizzato dalla dominanza di carpino nero (*Ostrya carpinifolia*), roverella (*Quercus pubescens*), rovere (*Quercus petraea*), orniello (*Fraxinus ornus*), acero minore (*Acer monspessulanum*), acero campestre (*Acer campestre*); nello strato basso-arbustivo dominano il corniolo (*Cornus mas*), il ciliegio canino (*Prunus mahaleb*) e lo scotano (*Cotinus coggygria*). Dell'ostrio querceto a scotano esistono tre varianti: la variante a terebinto (*Pistacia terebinthus*) si colloca su suoli più pendenti e più caldi; quella ad acero campestre (*Acer campestre*) nelle aree a substrato flyscioide del Cenozoico; quella a cerro (*Quercus cerris*) sui versanti esposti a sud, su suoli calcarei. Sono boschi di neoformazione originatisi a seguito dell'abbandono dell'attività agricola o che vanno a sostituire progressivamente le pinete artificiali di pino nero.

Su suoli più profondi, nelle doline o su terre rosse, si trova il Seslerio- Quercetum petraeae (*rovereto tipico carsico*) in cui predomina la rovere (*Quercus petraea*), accompagnata spesso dall'orniello (*Fraxinus ornus*) e dal cerro (*Quercus cerris*), ma in ambienti caldo-umidi anche dalla carpinella *(Carpinus orientalis*), in ambienti freschi di forra dall'ontano nero (*Alnus glutinosa*) e nei versanti esposti a nord dal faggio (*Fagus sylvatica*). Nello strato arbustivo c'è il nocciolo (*Corylus avellana*), il corniolo (*Cornus mas*), la sanguinella (*Cornus sanguinea*), il biancospino (*Crataegus monogyna*) e il ligustro (*Ligustrusm vulgare*); lo strato erbaceo è

dominato dalla sesleria d'autunno (*Sesleria autumnalis*). Essendo legato a particolari condizioni edafiche e micromorfologiche il rovereto tipico carsico risulta però di limitata estensione.

Le doline più profonde, sono caratterizzate da un microclima, tanto diverso da quello dell'altopiano circostante, tanto maggiore è la profondità della dolina, dovuto al fenomeno dell'inversione termica. In questo contesto si può costituire l'Asaro-Carpinetum betuli (*carpineto con cerro variante carsica*), caratterizzato da una flora erbacea di carattere settentrionale, ricca di specie geofite, che superano la stagione avversa proteggendo le gemme sotto forma di bulbi e rizomi, tipiche di zone continentali e di altitudini maggiori. Sul fondo e sui versanti meridionali, le parti più fresche, il bosco è costituito soprattutto dal carpino bianco (*Carpinus betulus*), con partecipazione di rovere (*Quercus petraea*) e cerro (*Quercus cerris*) e frequenti penetrazioni di nocciolo (*Corylus avellana*) e di tiglio (*Tilia cordata*).

Nel strato erbaceo vi si trovano l'asaro (*Asarum europaeum*), l'anemone gialla (*Anemone ranuncoloides*), il bucaneve (*Galanthus nivalis*), la primula comune (*Primula vulgaris*) e altre specie che normalmente vivono nelle faggete delle zone più elevate o interne. Il pendio settentrionale (esposto a sud) accoglie la vegetazione più termofila (*ostrio querceto a scotano*).

Per ritrovare tutta la singolarità e originalità della vegetazione del Carso dobbiamo osservare la cosiddetta Landa carsica, formazione erbacea tipicamente zoogena, ossia formatasi a seguito del pascolo di ovini (in tempi più antichi) e di bovini (in tempi più recenti) su superfici disboscate. Gli antichi querceti e la boscaglia carsica, sono stati sostituiti, su suoli rupestri e poveri di sostanza organica, da cenosi erbacee in grado di sopportare il calpestio e la brucatura degli animali domestici. Le lande carsiche presentano un numero molto elevato di specie (mediamente 60 – 70 specie su superfici di 150–200 m²) per molte delle quali esse rappresentano l'unico habitat di sopravvivenza. Si distinguono quattro tipi diversi di landa: Genisto sericeae-Seslerietum juncifoliae formazione borigena di origine primaria e scarsamente influenzata dall'uomo, Chrysopogono-Centaureetum cristatae, landa xerotermofila presente soprattutto nel Carso monfalconese, Carici humilis-Centaureetum rupestris, landa mesofila del Carso più interno, e Danthonio alpinae-Scorzoneretum dei suoli più evoluti e parzialmente decalcificati. Sulla Landa fioriscono specie tipiche ed esclusive di questo habitat, molte sono specie endemiche di origine illirica, come ad esempio il fiordalisio giallo (*Centaurea rupestris*), l'eringio ametistino (*Eryngium amethystinum*), le euforbie e il ginepro (*Juniperus communis*), oltre a numerosi fiori dai colori molto intesi come le viole, i muscari, le santoregge, le genziane, i crocchi e la pulsatilla comune (*Pulsatilla montana*). I prati stabili, invece, risultano diffusi ma solo in parte ancora soggetti a sfalci e sono circondati da siepi e murature a secco. Fino a metà del secolo scorso, quando la pastorizia e l'allevamento del bestiame erano pratiche molto diffuse, le formazioni erbacee si estendevano su superfici molto più vaste di quelle attuali. In seguito al cambiamento delle condizioni socio-economiche che hanno portato a una diversa gestione del paesaggio i prati e pascoli sono stati abbandonati, favorendo la ripresa del bosco e riducendo di molto la superficie della landa. La riduzione di questo importante habitat costituisce il principale fattore di minaccia per la perdita di biodiversità faunistica e vegetazionale. Per favorire il ripristino e la conservazione della landa dovrebbero essere attuate una serie di azioni quali il decespugliamento e la reintroduzione del pascolo (meglio se pastoralismo nomade di tipo estensivo) commisurato alla capacità portante dei vari tipi di landa.

Sul territorio comunale, si trovano anche tipi di bosco che sono da considerarsi estranei all'ambiente originario. Essi sono i rimboschimenti di pino nero (*Pinus nigra*) e i boschetti di robinia (*Robinia pseudoacacia*). Le pinete del Carso sono opera del rimboschimento, avvenuto tra il 1882 e il 1926, delle zone rese prive di vegetazione a causa del pascolamento o del taglio indiscriminato dei boschi. Il pino nero è una specie montana che vive bene nelle zone pianeggianti o esposte a nord che si è perfettamente inserito nell'ambiente carsico, tanto che si è diffuso spontaneamente, ma ha anche comportato l'insorgere di alcuni elementi negativi al paesaggio naturale. Innanzitutto il contenuto dei suoi aghi, favorisce l'acidificazione dei suoli limitando la sviluppo della flora erbacea. In secondo luogo, trattandosi di una monocultura, il pino nero si è dimostrato debole nei confronti dei parassiti fra i quali il più diffuso è la processionaria,

soprattutto nelle pinete esposte a sud. Infine, essendo una pianta resinosa con legno secco, favorisce gli incendi, che negli ultimi tempi risultano sempre più frequenti.

La robinia, specie Nord-Americana, è stata introdotta per ottenere i tutori delle viti e per ricavarne legna da ardere. Successivamente si è diffusa spontaneamente grazie alla sua forte capacità pollonifera e alla sua resistenza ad agenti patogeni. Il suo unico limite è la necessità di una buona disponibilità idrica e di calore. Una saggia politica forestale oggi consiglierebbe di non insistere con il pino e la robinia, ma lasciare che si diffonda la vegetazione spontanea a latifoglie, in quanto lo sviluppo dell'edilizia e della viabilità ha comportato la frammentazione, del territorio, rendendo discontinua la boscaglia spesso ridotta a rade essenze ad alto fusto e sparse forme cespugliose.

Le tipologie forestali presenti nel comune di Trieste, con l'area ricoperta in mq e in percentuale sul totale delle superfici boscate, sono descritte in Tab. 3-1. Come si può vedere le tipologie forestali più frequenti nel comune di Trieste sono l'ostrio querceto a scotano che con le sue varianti copre il 57% del totale del bosco, e i rimboschimenti a pino nero che occupano il 31% del totale.

Tipologia forestale	Area_mq	%
Ostrio-lecceta	395148.64	1.00
Rovereto tipico carsico	2895207.83	7.34
Carpineto con cerro, var. carsica	36926.01	0.09
Orno-ostrieto primitivo di rupe, var. carsica	2600.12	0.01
Ostrio-querceto a scotano	16142409.71	40.91
Ostrio-querceto a scotano, var. a terebinto	3140525.72	7.96
Ostrio-querceto a scotano, var. con acero campestre	2894544.79	7.34
Ostrio-querceto a scotano, var. con cerro	69791.71	0.18
Rimboschimento di pino su ostrio-querceto a scotano	12430955.13	31.51
Robinieto puro su formazioni originarie non individuabili	878240.58	2.23
Robinieto misto su ostrio-querceto a scotano	65075.03	0.16
Robinieto misto su rovereto tipico carsico	276475.03	0.70
Saliceto a Salix cinerea	134757.02	0.34
Neocolonizzazione a prevalenza di salici ed altre specie ripariali	92703.54	0.23
TOTALE	39455360.86	100.00

Tab. 3-1 Tipologie forestali presenti nel Comune di Trieste.

Per quanto riguarda le coltivazioni, nel comune di Trieste sono presenti vigneti e oliveti su piccoli terrazzamenti dell'altipiano o su aree pianeggianti, una volta localizzati anche sui pastini della zona costiera ora in gran parte abbandonati o trasformati in giardini residenziali. Inoltre ci sono piccole colture orticole e

prati con alberi da frutto. Una volta era molto frequente la coltivazione sul fondo delle doline meno depresse.

3.5 La fauna

3.5.1 La fauna urbana

L'abbondanza di cibo sotto forma di rifiuti alimentari umani, il progressivo processo di cementificazione, con la conseguente frammentazione degli habitat naturali e l'incalzante riduzione degli spazi verdi, fa sì che un numero sempre maggiore di specie (quelle in grado di adattarsi alla convivenza con l'uomo) arrivino nelle città. Ad esempio il centralissimo Bosco del Farneto e la periferia a ridosso dell'altipiano carsico rappresentano l'habitat ideale per molte specie selvatiche che sempre più spesso possiamo incontrare in città.

Alcuni animali selvatici si sono adattati a vivere a stretto contatto con l'uomo, diventando in certi casi dei sinantropici per eccellenza, altri sono animali domestici inselvatichiti come ad esempio il gatto domestico (*Felis catus*) organizzati in "colonie" ed il colombo torrariolo (*Columba livia domestica*) (www.felinesoul.net). Inoltre, a Trieste durante tutto l'anno è regolare la presenza del gabbiano reale (*Larus cachinnans*) che, inclusi gli immaturi, raggiunge una quota di circa 2500 esemplari. La sua diffusione è favorita dall'utilizzo dei tetti come siti di nidificazione dove può allevare con successo la prole in assoluta sicurezza, in quanto mancano sia i predatori naturali che l'aggressività intraspecifica che incide sensibilmente sul successo riproduttivo nelle colonie molto numerose nei siti naturali. Ma l'incremento negli anni dei gabbiani reali è stato causato anche dalla loro facilità di approvvigionarsi il cibo nelle discariche vicine alla città e da altre fonti di origine antropica come i rifiuti dei pescherecci e dei cassonetti e dal cibo distribuito dai cittadini (Benussi E., 2005).

3.5.2 La fauna del Carso

L'altipiano del Carso occupa gran parte della superficie della provincia di Trieste, e pur nella sua limitatezza territoriale ospita un buon numero di specie animali.

L'area costiera triestina tra Grignano e Duino, caratterizzata dalla macchia mediterranea, ospita tra le specie ornitiche, tre piccoli passeriformi cantori, appartenenti alla famiglia delle silvie: l'occhiocotto (*Sylvia melanocephala*) abbastanza comune, la sterpazzolina (*Sylvia cantillans*) presente con un numero limitato di coppie lungo tutta la costiera triestina ed il canapino (*Hippolays poliglotta*) specie ben più rara. Dove l'ambiente costiero si presenta roccioso ed impervio, anche con caratteristica di falesia, sono presenti specie animali rupestri come il falco pellegrino (*Falco peregrinus*) che ha iniziato a nidificare nella zona a partire dal 1987. La presenza di questo predatore ha causato la scomparsa dalla zona del gheppio (*Falco tinnunculus*) e della taccola (*Corvus monedula*) un tempo comuni sui costoni rocciosi prospicienti il mare. Non sembra aver subito variazioni considerevoli la popolazione di piccione selvatico (*Columba livia*), mentre dalla primavera del 1988 una nuova specie nidifica sulle rocce della costiera triestina: si tratta del corvo imperiale (*Corvus corax*). Sempre nello stesso ambiente sono note due colonie numerose di rondone maggiore (*Apus melba*), specie gregaria, presente a queste latitudini nel periodo primaverile estivo.

Tra i passeriformi, sulle rocce in vicinanza del mare, si può osservare talvolta il passero solitario (*Monticola solitarius*), il cui maschio è reso inconfondibile dal piumaggio azzurro scuro, e la monachella (*Oenanthe hispanica*), un piccolo uccello dalla colorazione chiara tipico degli ambienti rupestri. Le zone soleggiate, rocciose e piuttosto cespugliose favoriscono la presenza di rettili come la lucertola adriatica (*Podarcis melisellensis*), la lucertola campestre (*Podarcis sicula*) e l'algiroide magnifico (*Algyroides nigropunctatus*), variopinto rettile, esclusivo del Carso triestino e goriziano.

Tra i serpenti va segnalata la presenza del serpente gatto (*Telescopus fallax*) per il quale la provincia di Trieste costituisce l'unica stazione ove la specie vive in Italia.

Il Carso prima di distendersi verso l'altopiano interno si eleva formando un ciglione che costituisce una barriera all'effetto mitigatore del clima mediterraneo costiero. La maggiore continentalità del clima dell'altopiano favorisce la crescita di essenze illirico-balcaniche che vanno a costituire le tipiche boscaglie del Carso mentre scompaiono gli elementi mediterranei.

Tra i mammiferi è assai diffuso in questo ambiente il capriolo (*Capreolus capreolus*), che nel Carso triestino ed isontino raggiunge una densità di circa 70 capi per 100 ettari, probabilmente la densità più elevata nel Friuli - Venezia Giulia. Tra i carnivori è presente in un numero indefinito di individui il gatto selvatico (*Felix silvestris*), specie di difficile osservazione per le abitudini notturne e la forte elusività che contraddistingue la specie. Al contrario sono invece comuni la volpe (*Vulpes vulpes*), il tasso (*Meles meles*), la lepre (*Lepus europaeus*) e la faina (*Martes foina*). Sono anche presenti numerosi esemplari di cinghiali (*Sus scrofa*), sia adulti che cuccioli, la cui presenza è confermata sempre con maggior frequenza anche nelle zone urbane (da Barcola fino a San Luigi-Ferdinandeo).

Come negli altri ambienti anche sull'altopiano carsico è molto diffuso il riccio, appartenente alla specie Erinaceus concolor, un insettivoro che cade in letargo nei mesi freddi. In particolare laddove i boschi hanno un discreto sviluppo nello strato arboreo, sono comunissimi due roditori arboricoli, il ghiro (*Myoxus glis*) e lo scoiattolo (*Sciurus vulgaris*). Tra i micromammiferi si possono ricordare il moscardino (*Moscardinus ovellanarius*) e l'arvicola delle nevi (*Chionomys nivalis*), specie presente nella Lista Rossa nazionale. Tra gli uccelli da preda uniformemente diffuso è lo sparviere (*Accipiter nisus*). Due columbiformi di un certo interesse sono la tortora (*Streptopelia turtur*) ed il colombaccio (*Columba palumbus*). Tra le specie di rapaci notturni sono presenti il gufo comune (*Asio otus*), l'assiolo (*Otus scops*) e la civetta (*Athene noctua*), quest'ultimi nidificano in cavità naturali o artificiali anche nei centri abitati. Tra i picidi, specie nidificanti nel cavo degli alberi, sono diffusi il picchio verde (*Picus viridis*), il picchio rosso maggiore (*Picoides major*), mentre una recente colonizzazione è avvenuta da parte del picchio nero (Dryocopus martius), un tempo assente come nidificante in ambito provinciale. Sono presenti anche l'averla piccola (*Lanius collurio*), la ghiandaia (*Garrulus glandarius*), il tordo (*Turdus philomelos*), la tordela (*Turdus viscivorus*) e nelle zone più interne la cesena (*Turdus pilaris*). Numerose nella boscaglia e nel fitto dei cespugli sono le silvie, un gruppo di uccelli cantori tra cui ricordiamo la capinera (Sylvia atricapilla), il canapino (*Hyppolais polyglotta*), la sterpazzola (*Sylvia communis*) ed il luì piccolo (*Phylloscopus collybita*).

Meritano menzione due specie condizionate dalla diffusione delle conifere: la cincia dal ciuffo (*Parus cristatus*) e la cincia mora (*Parus ater*) che si riproducono fino al livello del mare.

Riveste un certo interesse biogeografico il codibugnolo (*Aegithalos caudatus*): infatti sul Carso è stata documentata la presenza sia della sottospecie distribuita in tutta Italia, caratterizzata dal sopracciglio nero, che la razza geografica dell'Europa centro-orientale, con le testa completamente bianca. Per quanto riguarda i rettili sono presenti nella boscaglia carsica il saettone (*Elaphe longissima*), agile ed innocuo serpente che può raggiungere una lunghezza superiore al metro e mezzo, e la salamandra pezzata (*Salamandra salamandra*) che vive di solito nei boschi di latifoglie.

Particolare menzione meritano le doline, "oasi di continentalità" che favoriscono la presenza anche di animali che normalmente frequentano climi continentali ed altitudini maggiori e che qui si trovano in un'area vicinissima al mare a quote piuttosto basse. Tra i piccoli passeriformi sono presenti il pettirosso (*Erhythacus rubecola*), il beccafico (*Sylvia borin*) e la bigiarella (*Sylvia curruca*), specie quest'ultima che si riproduce in montagna fino al limite della vegetazione arbustiva.

La landa è un ambiente ricco di biodiversità anche dal punto di vista faunistico. Per quanto riguarda gli uccelli è popolata principalmente da specie terricole che nidificano al suolo tra l'erba oppure nei piccoli cespugli, come l'allodola (*Alauda arvensis*) e la tottavilla (*Lullula arborea*), il calandro (*Anthus campestris*), il

prispolone (*Anthus trivialis*), l'ortolano (*Emberiza hortulana*), lo zigolo muciatto (*Emberiza cia*) e lo zigolo giallo (*Emberiza citrinella*). Lo zigolo nero (*Emberiza cirlus*) preferisce invece le zone sì a landa ma più termofile, perciò lo si rinviene ai margini del Carso ed in Val Rosandra, in zone più vicino al mare. La landa carsica è certamente un ambiente molto favorevole alla vita dei rettili, per la notevole insolazione di cui possono godere, spesso utilizzando gli affioramenti rocciosi ben esposti al sole. Comuni sono diverse specie di lucertole e il ramarro (*Lacerta viridis*).

Tra i serpenti della landa è molto comune il biacco maggiore (*Col uber viridiflavus*), localmente noto con il nome di "carbon", e la vipera dal corno (*Vipera ammodytes*), serpente velenoso e pericoloso anche per l'uomo, che normalmente frequenta gli ambienti aperti, sassosi e cespugliati, oppure i margini meridionali delle boscaglie.

L'ambiente delle pinete consente ad alcune specie animali di trovare il luogo adatto per rifugiarsi e riprodursi, come ad esempio il capriolo (*Capreolus capreolus*). Tra gli uccelli i rapaci diurni come l'astore (*Accipiter gentilis*), la poiana (*Buteo buteo*) e il falco pecchiaiolo (*Pernis apivorus*) si riproducono costruendo grandi nidi sulle piante a notevole altezza dal suolo. Le poche pinete lasciate ad evoluzione naturale consentono anche ad una buona quantità di piccoli uccelli, in particolare piciformi, e passeriformi appartenenti alla famiglia delle "cince", di trovare in quest'habitat i siti idonei per la nidificazione.

Il Carso è indubbiamente noto per le numerose grotte e caverne che costituiscono un interessante ambiente sotterrraneo. La maggioranza delle cavità carsiche presenta uno sviluppo verticale con la formazione di voragini, pozzi naturali ed abissi. La presenza degli esseri viventi è condizionata da alcuni fattori climatici particolari quali l'elevata umidità, la temperatura interna quasi costante e la diminuzione della luce fino al buio assoluto. Un rapace notturno che spesso nidifica all'ingresso o dentro le caverne, ma anche negli alberi cavi specialmente nelle doline, è l'allocco (*Strix aluco*). In alcune cavità del Carso, situate nei pressi delle risorgive del Timavo ed interessate allo scorrimento di acque sotterranee, vive il proteo (*Proteus anguinus*), un anfibio cieco allo stato adulto, che si presenta privo di pigmento e dotato di branchie per tutta la vita. Si tratta di una specie endemica (cioè esclusiva) per l'Italia, prioritaria secondo l'allegato II della direttiva 92/43/CEE. Gli unici mammiferi, adattati all'oscurità e che utilizzano le grotte come ricovero diurno oppure per il letargo invernale sono alcuni chirotteri, comunemente chiamati pipistrelli. Le famiglie presenti sul Carso sono quella dei Vespertilionidi (con i generi *Myotis, Pipistrellus, Nyctalus, Miniopterus*) e quella dei Rinolofidi (*Rinolophus*), tra i quali il rinolofo minore (Rhinoluphus hipposideros) e il rinolofo di Blasius (*Rinolophus blasii*) esclusivo, in l'Italia, dell'area carsica triestina. A causa dell'uso indiscriminato di insetticidi in agricoltura e del disturbo diretto arrecato da visitatori tutt'altro che rispettosi delle grotte e della loro fauna, si è verificata in questi ultimi anni una sensibile diminuzione numerica di questi utili insettivori.

Sul Carso, così ricco di acque sotterranee, l'idrografia superficiale è invece molto scarsa o del tutto assente. Questo fatto ha costretto gli abitanti dell'altopiano a procurarsi delle riserve d'acqua per abbeverare il bestiame ed anche per uso potabile. Sono stati costruiti a questo scopo stagni, abbeveratoi e cisterne, che un tempo erano molto numerosi ed anche soggetti a continua manutenzione data la loro estrema importanza. In queste piccole oasi acquatiche si sono stabilite sia una flora che una fauna molto caratteristiche. In questi ambienti sono numerosi soprattutto gli anfibi, che qui trovano l'habitat adatto al loro particolare ciclo biologico.

Tra gli anfibi urodeli, le specie presenti, ed anche molto comuni negli stagni del Carso, sono il tritone punteggiato (*Triturus vulgaris meridionalis*), di piccole dimensioni, ed il tritone crestato (*Triturus carnifex*). Tra gli anfibi dell'ordine anuri sono molto legati all'acqua l'ululone dal ventre giallo (Bombina variegata), che assomiglia ad un piccolo rospetto, e le rane verdi (*Rana ridibunda, Rana lessone, Rana esculenta complex*), che fanno udire il loro gracidio durante l'estate. La rana agile (*Rana dalmatina*) e il rospo comune (*Bufo bufo*) si portano nell'acqua soltanto in primavera, per un breve periodo di pochi giorni durante il quale si accoppiano e depongono le uova.

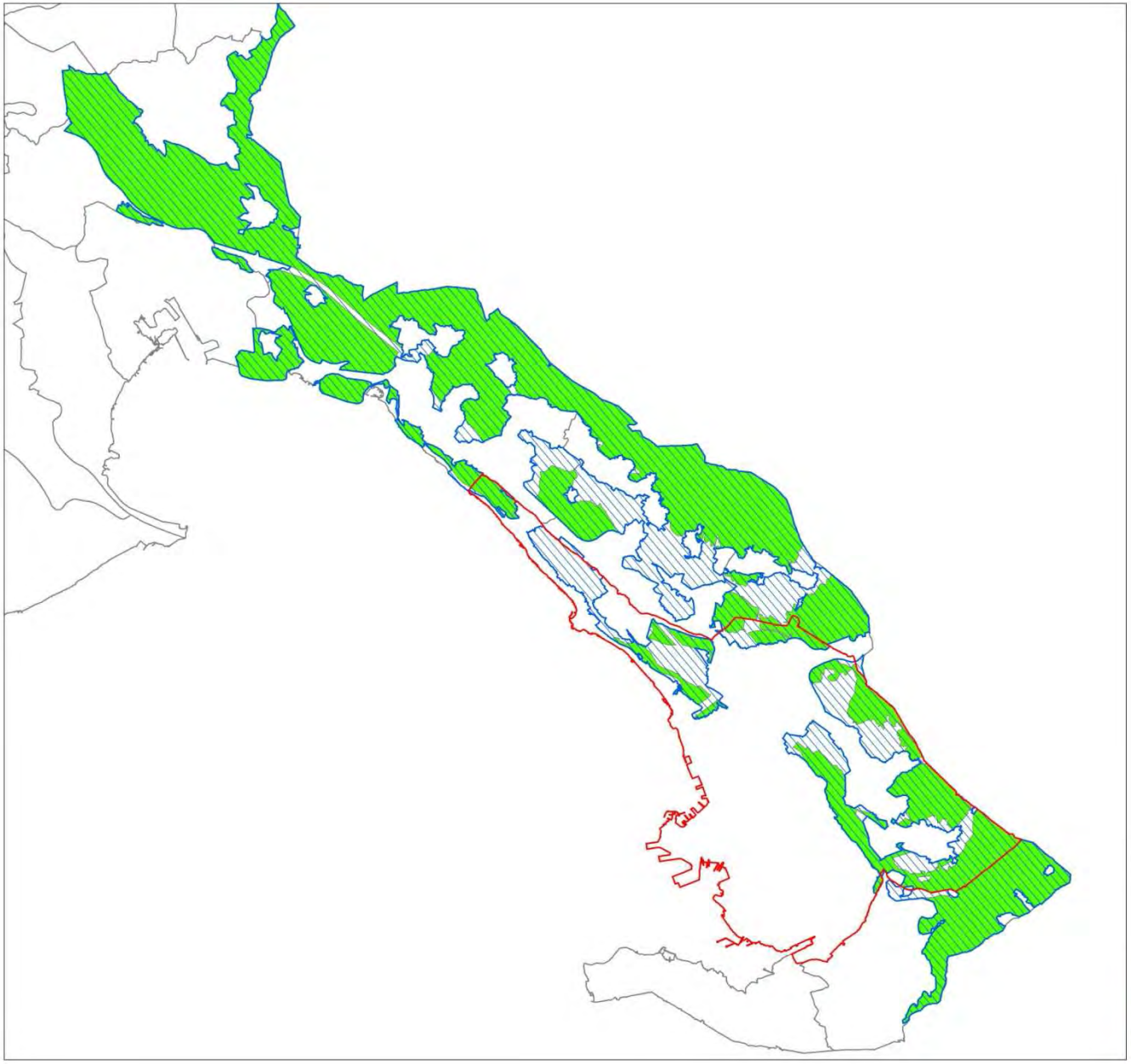
Interessante anche la presenza della raganella centroeuropea (*Hyla arborea*), specie inclusa nella Lista Rossa nazionale, le cui popolazioni in Italia sono segnalate, oltre che nel Tarvisiano, soltanto nella provincia di Trieste. Negli stagni di maggiori dimensioni, o comunque nelle raccolte d'acqua perenni, vivono anche alcune specie di pesci, come ad esempio il ciprino dorato (*Carassius auratus*), la carpa (*Cyprinus carpio*), la tinca (*Tinca tinca*), l'alborella (*Alburnus alburnus alborella*), il persico sole (*Lepomis gibbosus*) ed il pesce gatto (*Ictalurus sp.*), perlopiù specie immesse dall'uomo. Anche tra i rettili va segnalata la presenza di specie immesse artificialmente, come ad esempio la tartaruga palustre europea (*Emys orbicularis*) ed il terrapin dalle orecchie rosse (*Crysemys picta*), una tartaruga americana che si trova facilmente nei negozi di acquaristica. Un rettile che è invece autoctono negli stagni è la biscia dal collare (*Natrix natrix*), innocuo serpente di abitudini acquatiche, che si ciba soprattutto di anfibi e di pesci. Molto raramente e solo durante il periodo migratorio si possono osservare negli stagni del Carso uccelli legati all'ambiente acquatico. Ad esempio è stato avvistato talvolta il martin pescatore (*Alcedo atthis*) e, tra i limicoli, il piro-piro culbianco (*Tringa ochropus*) e il piro-piro piccolo (*Actitis hypoleucos*). Più spesso, con qualche individuo, si possono incontrare gabbiani comuni (*Larus ridibundus*) alla ricerca di cibo negli stagni carsici più vicini al mare.

Infine merita particolare menzione il grande Gufo reale (*Bubo bubo*) che nidifica tipicamente negli anfratti rocciosi e anche nelle cave abbandonate.

3.6 SIC e ZPS nel territorio comunale

Secondo la definizione riportata all'Articolo 1 comma k) della Direttiva 92/43/CEE "Habitat", un Sito di Interesse Comunitario (SIC) è «un sito che, nella o nelle regioni biogeografiche cui appartiene, contribuisce in modo significativo a mantenere o a ripristinare un tipo di habitat naturale di cui all'allegato I o una specie di cui all'allegato II in uno stato di conservazione soddisfacente e che può inoltre contribuire in modo significativo alla coerenza di Natura 2000 di cui all'articolo 3, e/o che contribuisce in modo significativo al mantenimento della diversità biologica nella regione biogeografica o nelle regioni biogeografiche in questione. Per le specie animali che occupano ampi territori, i siti di importanza comunitaria corrispondono ai luoghi, all'interno dell'area di ripartizione naturale di tali specie, che presentano gli elementi fisici o biologici essenziali alla loro vita e riproduzione».

Sul territorio del Comune di Trieste è presente un solo Sito di Importanza Comunitaria, il SIC IT3340006 "CARSO TRIESTINO E GORIZIANO", che comprende anche il resto della Provincia di Trieste e parte della Provincia di Gorizia. È inoltre presente una Zona di Protezione Speciale (IT3341002 ZPS "AREE CARSICHE DELLA VENEZIA GIULIA") individuata ai sensi della Direttiva 79/409/CEE "Uccelli" che include il SIC.



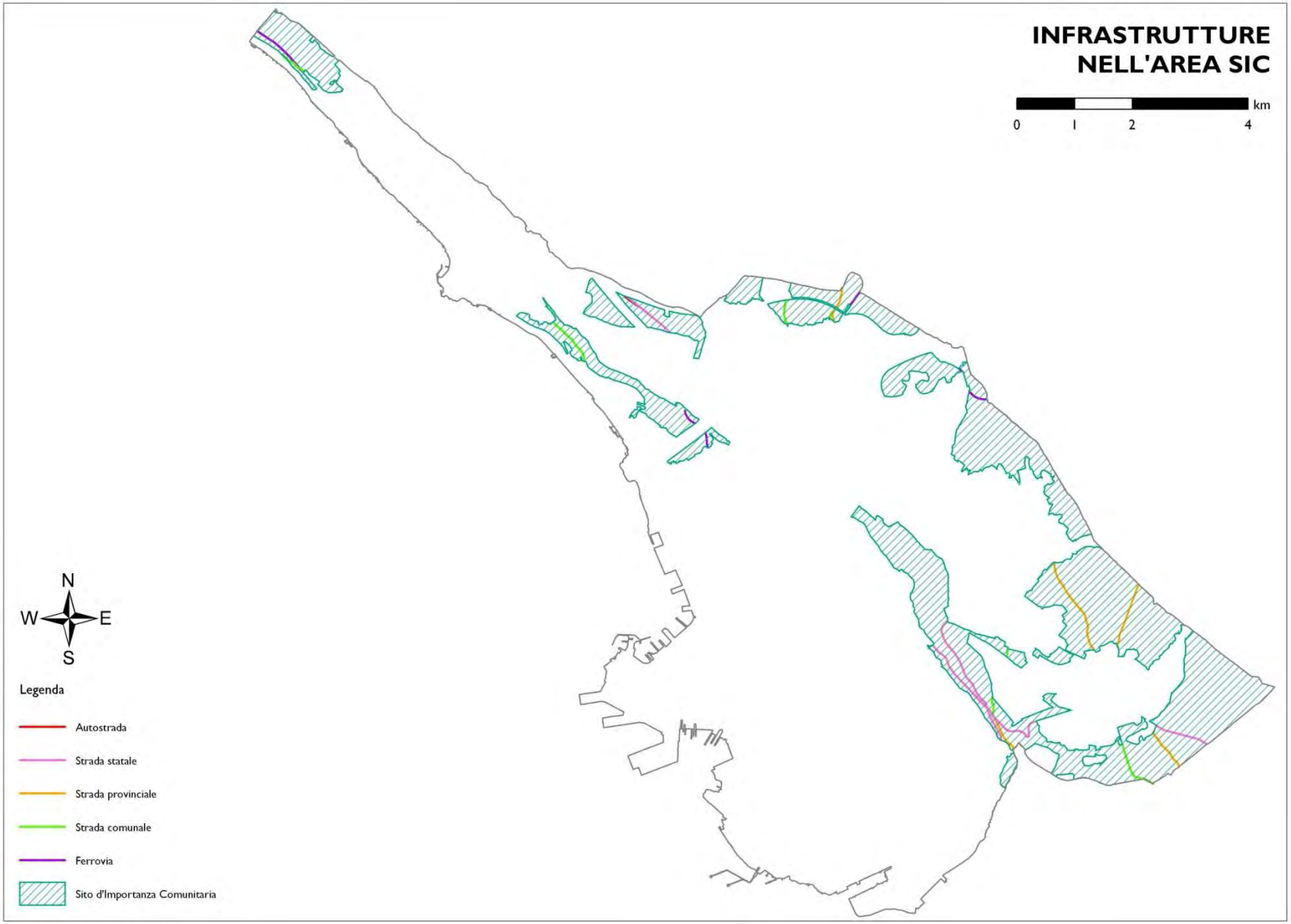
LIMITI SIC E ZPS

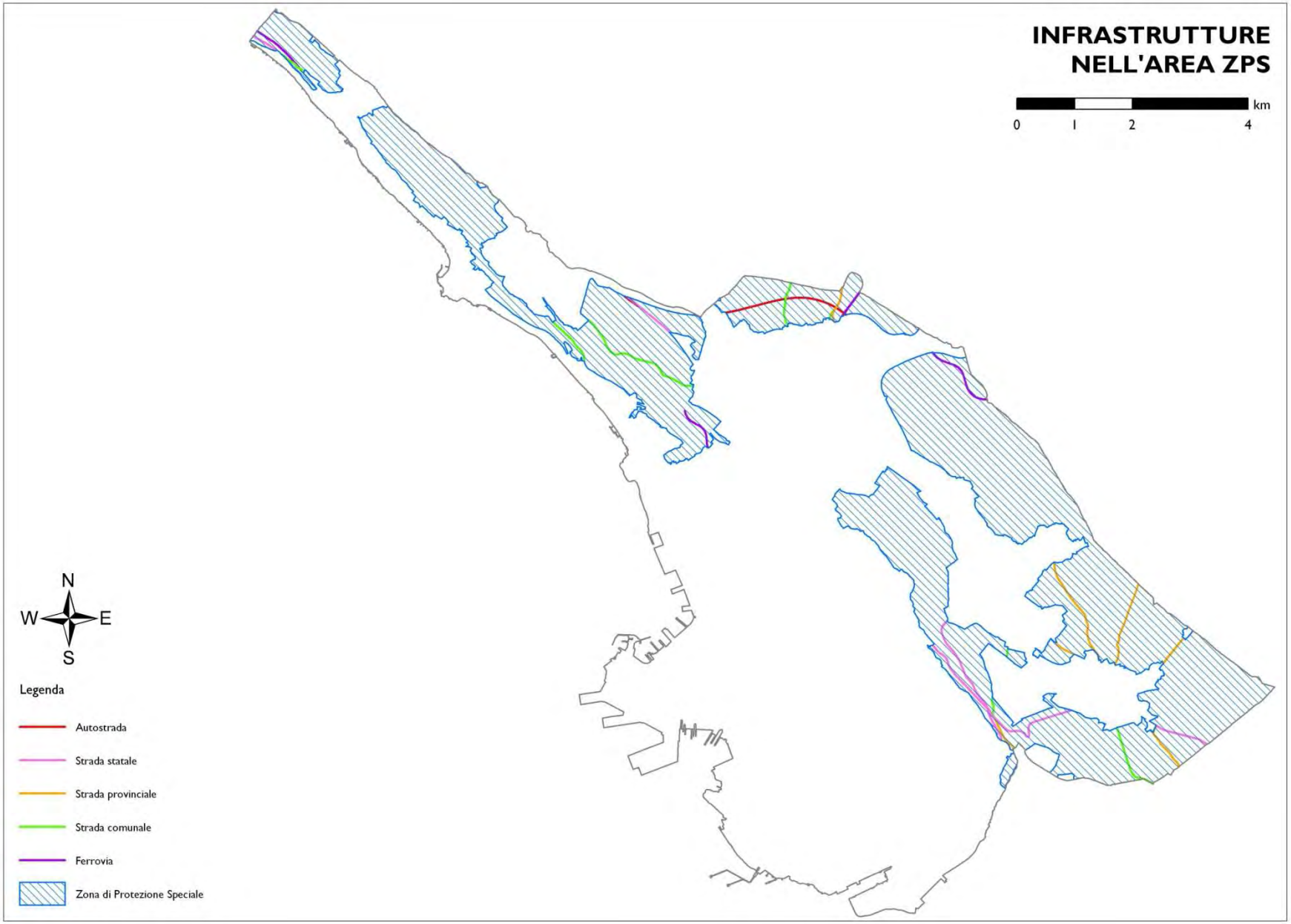
km
0 2 4 8

N
W E
S

Legenda

- Confine Comunale
- SIC - Carso triestino e goriziano
- ZPS - Aree carsiche della Venezia Giulia


INFRASTRUTTURE
NELL'AREA SIC
km
0
1
2
4
N
W
E
S
Legenda
Autostrada
Strada statale
Strada provinciale
Strada comunale
Ferrovia
Sito d'Importanza Comunitaria


INFRASTRUTTURE
NELL'AREA ZPS
km
0
1
2
4
N
W
E
S
Legenda
Autostrada
Strada statale
Strada provinciale
Strada comunale
Ferrovia
Zona di Protezione Speciale

4. VALUTAZIONE DELLE AZIONI CON POSSIBILE INCIDENZA SUI SITI NATURA 2000

Le diverse azioni generali del PGTU vengono valutate singolarmente secondo tre criteri:

- se l'azione produce delle interferenze dirette o indirette sulle aree Natura 2000;

- se l'azione è direttamente connessa con la gestione delle aree Natura 2000;

- se a seguito dell'azione è possibile che vi siano degli effetti significativi sulle aree Natura 2000.

In questo modo avviene una prima individuazione delle azioni che potranno avere un'effettiva incidenza sui siti Natura 2000.

4.1 Azioni generali

Analizzando i documenti del PGTU sono state individuate n.6 Azioni definite "generali", ovvero che presentano caratteristiche omogenee.

Le prime cinque riguardano interventi sulla domanda di mobilità[2]; le restanti riguardano la sosta ed il trasporto pubblico.

Le azioni generali sono poi state declinate in n. 28 azioni "specifiche" (dettagliate nel capitolo 5 del rapporto ambientale); alcune azioni generali possono contenere al loro interno delle singole azioni specifiche che, inserendosi in determinati contesti ambientali e territoriali, possono essere fonte di pressione sull'ambiente o di impatto negativo, mentre in altri contesti questo impatto non è rilevante o non sussiste.

Nella tabella seguente vengono illustrati i contenuti delle azioni generali, con la descrizione delle principali ricadute a livello territoriale e l'illustrazione delle aree interessate dalle trasformazioni più rilevanti.

Codice	Azione generale	Descrizione
A	Azioni relative alla mobilità pedonale	È previsto l'incremento delle aree pedonali già oggi esistenti nelle zone centrali della città, nell'ottica di individuare una vasta area utilizzabile quasi esclusivamente dai pedoni, ma che sia al tempo stesso ben servita dai mezzi pubblici, inoltre si sono localizzati nuovi percorsi ed aree pedonali nelle periferie e nei borghi carsici.
B	Azioni relative alla mobilità ciclabile	Si prevede la creazione di vari itinerari ciclabili urbani atti a favorire lo spostamento all'interno del comune, in modo da agevolare lo spostamento ciclabile anche per motivi non solo ricreativi ma anche lavorativi. Sono previste anche nuove piste ciclabili di carattere turistico in tutto il territorio comunale.
C	Azioni relative all'implementazione del	È prevista la creazione di tre assi principali ad uso esclusivo del trasporto pubblico per poter così favorire lo

[2] Le quattro componenti fondamentali del traffico sono:
1. Circolazione pedonale;
2. Movimento di veicoli per il trasporto collettivo con fermate di linea (autobus, filobus, tram), urbani o extraurbani;
3. Movimento di veicoli motorizzati senza fermate di linea (autovetture, autoveicoli commerciali, ciclomotori, autobus turistici e taxi);
4. Sosta di veicoli motorizzati, in particolare relativamente alle autovetture private.

	trasporto pubblico	spostamento dei mezzi pubblici, in modo da riuscire ad abbattere gli attuali tempi di percorrenza delle varie linee urbane e riuscire così a favorire la scelta del trasporto pubblico come mezzo alternativo a quello privato.
D	Azioni relative al trasporto privato	Sono previste numerose azioni atte a favorire il movimento dei mezzi privati nella nuova ottica di chiusura al traffico di buona parte del centro cittadino, in modo da non creare situazioni di congestione nei punti più critici della rete.
E	Azioni relative alla sosta	È prevista la creazione di varie aree di sosta a pagamento in vari punti sensibili del territorio comunale in modo da favorire il ricircolo di veicoli sugli stessi ed evitare così situazioni di congestione dovute alla sosta abusiva o semplicemente al traffico "parassita" causato dai veicoli che cercano parcheggio. Sono, altresì, previste, significative agevolazioni per i residenti in centro storico e l'istituzione della sosta a pagamento in alcune aree strategiche per il commercio al di fuori del centro storico in modo da garantire un efficace turn-over a servizio dei negozi nelle ore diurne e un bacino di sosta ai residenti nelle ore notturne. Le scelte del piano sono finalizzate ad implementare l'utilizzo degli impianti di sosta di cintura.
F	Interventi sull'offerta di trasporto	La principale causa di congestione del traffico urbano è data dall'uso promiscuo delle strade. Perciò la riorganizzazione della circolazione stradale richiede in primo luogo la definizione di un'idonea classifica funzionale delle strade. Questa classificazione individua la funzione preminente o l'uso più opportuno che ciascun elemento viario deve svolgere all'interno della rete viaria, per risolvere i relativi problemi di congestione e sicurezza del traffico.

5. CONCLUSIONI

In considerazione di quanto esposto nel capitolo inerente le "Azioni generali" e considerando che è, per definizione, *un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate il cui compito principale è in sostanza quello di individuare strategie e provvedimenti mirati alla gestione del traffico e definire tutti i provvedimenti relativi alla sosta non occupandosi degli elementi infrastrutturali e che, soprattutto, le modifiche proposte riguarderanno sostanzialmente l'interno dei "centri abitati",* senza alterare il traffico delle strade esterne, si ritiene che non vi saranno impatti sulla matrice biodiversità, flora e fauna della Rete Natura 2000 e che il piano Generale del traffico urbano non produce effetti sui Siti di Natura 2000.

6. BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE

- Commissione Europea - DG Environment, 2000. La gestione dei Siti della Rete Natura 2000 - Guida all'interpretazione dell'articolo 6 della direttiva «Habitat» 92/43/CEE. Lussemburgo, Ufficio per le pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee.
- Commissione Europea - DG Environment, 2002: Valutazione di piani e progetti aventi un'incidenza significativa sui siti della rete Natura 2000 - traduzione non ufficiale a cura dell'Ufficio Stampa e della Direzione regionale dell'ambiente - Servizio VIA Regione autonoma Friuli Venezia Giulia. Lussemburgo, Ufficio per le pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee.
- Commissione Europea - DG Environment, 2007. Interpretation manual of european union habitats EUR27.
- APAT, 2004. Carta della natura alla scala 1:50.000: metodologie di realizzazione. Manuali e Linee Guida 30, I.G.E.R. srl, Roma.
- Sergio Malcevschi, Maria Belvisi, Olga Costanza Chitotti, Piero Gabelli, 2008, Impatto ambientale e valutazione strategica, ed. Il Sole 24 ore;
- AAVV, 2008, dossier valutazione di Incidenza in VA, Valutazione ambientale n. 13, EdicomEdizioni;
- Ballarin L. & Semeraro R., 1997. Geologia, geomorfologia e carsismo, geoidrologia e idrologia carsica, geologia tecnica, della zona di Trieste. Ipogea, v. 2: 39-116.
- Benussi E., 2005. Regione FVG. Piano Pluriennale di Gestione Faunistica.
- Poldini L., Gioitti G., Martini F., Budis S., 1980. Introduzione alla flora e alla vegetazione del Carso. Ed. Lint Trieste.
- Del Favero R., Poldini L., Bortoli P. L., Lasen C., Dreossi G., Vanone G., 1998. La vegetazione forestale e la selvicoltura nella regione Friuli-Venezia Giulia, vol. I. Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia, Direzione Regionale delle Foreste, Servizio della Selvicoltura, Udine.
- Poldini L., Oriolo G., Vidali M., Tomasella M., Stoch F. & Orel G., 2006.
- Manuale degli habitat del Friuli Venezia Giulia. Strumento a supporto della valutazione d'impatto ambientale (VIA), ambientale strategica (VAS) e d'incidenza ecologica (VIEc). Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia – Direz. Centrale ambiente e lavori pubblici – Servizio valutazione impatto ambientale, Univ. Studi Trieste – Dipart. Biologia.
- Poldini L., 1989. La vegetazione del Carso Isontino e Triestino, Edizioni LINT, Trieste.
- http://www.cosediscienza.it/geo/01_ilcarso.htm
- http://www.felinesoul.net/
- http://www.regione.fvg.it/
- Del Favero R., Poldini L., Bortoli P. L., Lasen C., Dreossi G., Vanone G., 1998. La vegetazione forestale e la selvicoltura nella regione Friuli-Venezia Giulia, vol. I. Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia, Direzione Regionale delle Foreste, Servizio della Selvicoltura, Udine.
- Poldini L., 1989. La vegetazione del Carso Isontino e Triestino, Edizioni LINT, Trieste.
- Benussi E., 1997. Piano Faunistico della provincia di Trieste. Analisi delle comunità ornitiche nidificanti e valutazione ecologica del territorio della Provincia di Trieste, Rapp. inedito,
- Poldini L., Oriolo G., Vidali M., Tomasella M., Stoch F. & Orel G., 2006.

– Poldini et al., 2007. Relazione Finale della "convenzione di consulenza tecnico-scientifica per la proposta di misure gestionali e di conservazione per la predisposizione del piano di gestione del SIC e ZPS IT 3340006 "carso triestino e goriziano" Elaborazione di proposte di misure di conservazione e gestione" realizzata dal Dipartimento di Biologia – Università degli Studi di Trieste (Trieste, 29 settembre 2007 Responsabile scientifico Prof. em. Livio Poldini).

REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA
COMUNE DI TRIESTE
Servizio Mobilità e Traffico

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

PIANO PARTECIPATO



Responsabile del procedimento:
Ing. Giulio BERNETTI

Progettista:
Ing. Giulio BERNETTI

Collaboratori tecnici di progetto:
Ing. Lea RANDAZZO
Ing. Sara BORGOGNA

Titolo

Osservazioni al PGTU e Controdeduzioni

Tavola

OssPGTU

Data: novembre 2012

Trieste

OSSERVAZIONI AL PGTU

Legenda "Esito":	
SI	L'osservazione è accoglibile
NO	L'osservazione non è accoglibile
COMM.	L'osservazione è un commento
NdC	L'osservazione non è di competenza del PGTU
NdC (PA)	L'osservazione non è di competenza del PGTU, in quanto riferita alla pianificazione attuativa, che costituisce un livello successivo e inferiore

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
1	17/07/12	Fragiacomo Lorenzo	Bene, e poi? Quanto ci vorrà per metterlo in atto una volta approvato? grazie, Lo.	tempistiche attuazione Piano	**COMM.**	L'osservazione è una richiesta di informazioni e non comporta modifiche di alcun elaborato: il Piano evidenzia una possibile sequenza di fasi attuative, ma le tempistiche delle diverse fasi sono legati ai finanziamenti disponibili e alla programmazione dei Lavori Pubblici non definibile a priori nell'ambito del Piano
2	17/07/12	D'Angelo Giacomo	Abito all'inizio di via Crispi, nel tratto in cui è prevista ZTL ad elevata valenza pedonale, segnalo che tutte le strade nelle vicinanze della mia abitazione verranno interdette al traffico privato, con conseguente perdita di molti posti auto, o destinate alla sosta a pagamento. Ritengo quindi che le agevolazioni tariffarie previste per i residenti nel centro storico e in tutta la zona che arriva fino a 20 metri da casa mia (via Carducci) debbano essere estese anche ai residenti nelle vie che saranno trasformate in ZTL (Crispi, S.Zaccaria, ecc..) che, oltre a subire il disagio di non poter raggiungere la propria abitazione in auto (grave quando c'è da scaricare la spesa settimanale, trasportare bagagli o altri oggetti pesanti, bambini piccoli, ecc..) avranno l'impossibilità di parcheggiare ad una distanza ragionevole per la drastica riduzione dei posti gratuiti e per l'insostenibilità della tariffa dei posti a pagamento.	agevolazioni tariffarie previste per i residenti nel centro storico estese ai residenti delle vie trasformate in ZTL (Crispi, S.Zaccaria…)	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la scelta è legata all'assetto complessivo della politica tariffaria della sosta e non può essere modificata. In particolare, si sono previste agevolazioni per i soli residenti del centro storico, dove non è prevista la disponibilità di sosta libera
3	17/07/12	Redivo Silvio	Sono proprietario di un immobile situato all'angolo di via Maiolica con via Sorgente, attualmente è diviso in 3 vani di cui uno al civico 7 di via Sorgente è affittato ad un officina di riparazione scooter e moto, come si dovranno comportare quando farete la via Sorgente pedonale? Ho intenzione di dedicare un vano attiguo in via Sorgente a garage per moto, sarà possibile il transito ai veicoli di queste attività? Saluti, grazie	possibilità di transito nelle vie pedonali per i veicoli recantisi in officine (via Sorgente)	**SI**	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già previsti dalla normativa vigente: l'accessibilità ai veicoli diretti a proprietà laterali è garantita anche nelle aree pedonali
4	18/07/12	Olivo Federico	Buongiorno, forse sono fuori tempo massimo per proposte e quant'altro. Avrei un'osservazione su Via dell'Agro (circoscrizione V - fronte via Limitanea). La via è a doppio senso, ma con sosta consentita in ambo i lati, rendendola di fatto a senso unico alternato, con ovvi intoppi verso viale D'Annunzio. Non sarebbe pratico renderla a senso unico in direzione Viale D'Annunzio-Via della Tesa? Per ritornare in viale è sufficiente dirigersi in Largo Mioni ove l'immissione in Viale è anche regolata dal semaforo.	v. dell'Agro: renderla a senso unico in direzione v.le D'Annunzio-v. della Tesa	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
5	18/07/12	Bassanese Gianluca	Sarebbe più comodo se il capolinea della linea 4 rimanesse lì dov'è	non spostare capolinea linea 4 da posizione attuale	**NdC (PA)**	La posizione dei capilinea è indicativa e va valutata in sede di attuazione in base alle competenze dirette della Provincia di Trieste
6	18/07/12	Burba Sara	Vorrei che il capolinea della linea 4 rimanesse uguale e non venisse spostato.	non spostare capolinea linea 4 da posizione attuale	**NdC (PA)**	La posizione dei capilinea è indicativa e va valutata in sede di attuazione in base alle competenze dirette della Provincia di Trieste
7	18/07/12	Negro Giovanni	Riguardo alla nuova rotatoria di piazza volontati giuliani, non vi sembra che vi sia troppo poco spazio per una rotatoria? Tantopiù che le due vie laterali di via giulia (pilone vialeXX settembre) sono pure a senso unico, quindi con traffico limitato. A chiunque passi di li cade subito all'occhio l'intasamento di traffico che sta creando. Saluti	perplessità su rotatoria piazza Volontari Giuliani (intasamento)	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
8	18/07/12	Corbatto Andrea	Sono un residente nel centro storico della città, proprio ai confini del borgo giuseppino (salita dei montanelli per la precisione). in merito al nuovo piano generale del traffico urbano e in particolare in tema di sosta, pur apprezzando lo sforzo teso a favorire la sosta dei residenti nell'area più centrale della città, mi chiedo se non sia possibile, come già avviene in altri comuni anche della regione (vedi grado) prevedere per i residenti, oltre che il piano di sconti in previsione (tra l'altro da estendere anche alle aree gestite da soggetti terzi), anche degli abbonamenti annuali/mensili per la sosta nelle zone a pagamento (o in aree dedicate) e anche in questo caso estendendo il beneficio anche alle aree gestite da soggetti terzi come ttp o altri. saluti	---		
				A) possibilità di prevedere per residenti del centro storico abbonamenti annuali/mensili per sosta in zone a pagamento nell'area più centrale della città	**SI**	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto già recepita negli elaborati di Piano a seguito delle osservazioni accolte in sede di VAS. Il piano prevede l'introduzione di un abbonamento ad un canone annuale di euro 360 che consente la sosta su tutte le aree a pagamento gestite da AMT nell'ambito dell'area tratteggiata evidenziata nella tavola ST
				B) estendere il beneficio anche ad aree gestite da soggetti terzi (ttp…)	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
9	18/07/12	Becic Pamela	Lo trovo molto sensato, anche se non mi convince molto la pedonalizzazione di via mazzini e la via carducci a doppio senso...sarà difficile abituarsi anche alla via ginnastica a senso unico al contrario di come è adesso. Insomma, è una bella rivoluzione! Apprezzo però moltissimo lo sforzo fatto per ampiare le zone ciclabili.	---		
				A) perplessità su pedonalizzazione via Mazzini	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
				B) perplessità su doppio senso in via Carducci	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
				C) perplessità su modifica senso via Ginnastica (in salita)	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
10	18/07/12	Spanghero Bruno	Sul Piccolo ho letto qualche informazione sulle tariffe agevolate per residenti, ma non sono riuscito a ritrovare le stesse informazioni nel documenti su internet. Sempre in tema parcheggi non sono elencati i parcheggi lunga sosta dove poter dimenticare la propria autovettura con tariffe ragionevoli ovvero meno di 60 €/mese. buon lavoro Bruno Spanghero	---		
				A) nei documenti mancano informazioni sulle tariffe agevolate per residenti	**SI**	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano
				B) nei documenti non sono elencati i parcheggi lunga sosta dove poter dimenticare la propria autovettura con tariffe ragionevoli (meno di 60 €/mese)	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto gli impianti di parcheggio esulano dalle competenze del piano
11	18/07/12	Donadel Renata	Volevo solo chiedere se invece di accanirvi sul traffico non era meglio riqualificare le periferie della città, Trieste non è solo "rive, p.zza Unità,v.Mazzini, corso italia e dintorni! Possibile che non vi accorgiate dei marciapiedi rotti, strade dissestate, verde pubblico abbandonato, vie "dimenticate dagli spazzini! Certo per notare queste cose bisognerebbe ogni tanto farsi un giro in periferia, magari da comune cittadino con mezzi propri! avrete capito che non sono d'accordo col (PGTU). Abito a Servola e sono un'automobilista! cordiali saluti	manca riqualificazione periferie (marciapiedi rotti, strade dissestate, verde pubblico abbandonato, vie dimenticate dagli spazzini)	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
12	19/07/12	Taccardi Lorenzo	Osservo come sarebbe importante riservare maggiori posti auto per la sosta, almeno nelle ore lavorative, di persone con handicap motori. Inoltre una maggiore presenza di posti per il carico-scarico merci in modo da non intasare alcune vie come via Roma in corrispondenza di via san nicolò (attraversamento pedonale). Le previste piste ciclabili, inoltre, andrebbero separate dalle altre corsie tramite guard-rail o altro idoneo tipo di divisorio e inoltre si potrebbe destinare a pista ciclabile la ferrovia mai usata che corre parallela a via flavia (stabilimenti Illy caffè) la quale, dopo attraversamento col cavalcavia, finisce ad Aquilinia per addentrarsi poi alla strada delle noghere in corrispondenza dei terreni EZIT, in modo da favorire un collegamente tra le due città in modo totalmente ciclabile-pedonale.	---		
				A) riservare maggiori posti auto per la sosta di persone con handicap motori (almeno in ore lavorative)	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				B) incrementare aree per carico/scarico merci	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				C) separare le previste piste ciclabili dalle altre corsie tramite guard-rail o altro idoneo tipo di divisorio	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				D) destinare a pista ciclabile la ferrovia che corre parallela a via Flavia (stabilimenti Illy caffè) che prosegue per Aquilinia e Strada delle Noghere	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
13	19/07/12	Cosina Roberto	Spero che le vie preferenziali non vengono gestite come ora, ossia sosta selvaggia a gogo...vedi via mazzini carducci imbriani conti gallina	no sosta selvaggia su corsie preferenziali (Mazzini, Carducci, Imbriani, Conti, Gallina)	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
14	19/07/12	Soloperto Paolo	Abito in via Belpoggio 7, una via in cui non ci sono case di pregio abitata anche da persone che fanno fatica ad arrivare a fine mese e che possiedono come tanti altri cittadini un automobile, mi sembre folle istituire attorno a via Belpoggio una zona a pagamento in FASCIA ROSSA, io che possiedo un autovettura (siamo in 4 in famiglia) quasi sempre ferma perchè ci muoviamo a piedi o con lo scooter sono costretto a pagare € 6,30 (€ 0,60 oraria dalle 9 alle 12, € 0,90 dalle 12 alle 17 al giorno di "obolo" al Comune di Trieste? E' una cosa vergognosa mi auguro in una protesta generale dei residenti. Cordialità	contrarietà a istituzione zona a pagamento in fascia rossa attorno a via Belpoggio	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto l'ampliamento della sosta a pagamento fa parte di una politica complessiva del piano per la gestione della sosta ed è coerente con gli indirizzi dell'amministrazione. La definizione del perimetro soggetto alla zona rossa è stata definita in modo coerente con quella del centro storico, dove non è prevista sosta libera, in modo da non introdurre delimitazioni di tipo arbitrario

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
15	19/07/12	Pierini Lorenzo	Trovo che la mancata variazione del senso di marcia in via Rossetti, come inizialmente preventivato, snaturi il senso del piano per questa zona. La logica dell'asse via Ginnastica in salita e via Rossetti in discesa era perfetta. L'alternativa scelta, che coinvolge le vie Polonio e Gatteri, ove per altro è presente un Comprensorio Scolastico di grosse dimensioni, creerà soltanto maggior caos (senza parlare poi della paralisi alla ripresa delle scuole quando già adesso le automobili vengono lasciate in sosta selvaggia per portare i figli a scuola). Il senso unico totale (per le automobili) in discesa sulla via Battisti consentiva snellezza al tutto. Non si ravvisava in tale scelta una difficoltà nel raggiungimento dell'Ospedale Maggiore da chi proveniva dal rione di S.Giovanni. Soltanto un cambio di abitudini viarie. Ritengo pertanto che abbandonare la scelta del cambio del senso di marcia sulla via Rossetti sia un errore. Dagli elaborati infine, pare che la via Marconi nella sua parte inziale diventi zona pedonale. Considerata la presenza dei numerosi parcheggi privati di grosse dimensioni (anche in via Carpison) credo sia un errore in quanto non si riuscirebbe a creare una zona pedonale vera e propria. Molto meglio un allargamento del marciapiede a scapito di qualche posto auto/moto.	---		
				A) contrarietà a mancata variazione del senso di marcia in via Rossetti e ad alternativa su vie Polonio e Gatteri	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la scelta è legata all'assetto complessivo della viabilità di piano e non può essere modificata. Le scelte effettuate dal Piano su via Rossetti discendono dalla fase di partecipazione della bozza, nella quale sono emerse precise richieste inerenti l'assetto del TPL e dell'area adiacente l'Ospedale Maggiore (effettuate rispettivamente dalla Provincia di Trieste e dall'Azienda Ospedaliera, nell'ambito dei numerosi incontri tecnici svolti). I vincoli così emersi hanno reso necessario il ripristino dell'attuale senso di marcia
				B) contrarietà a eliminazione di senso unico totale (per le automobili) in discesa su via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la scelta è legata all'assetto complessivo della viabilità di piano e non può essere modificata
				C) contrarietà a istituzione zona pedonale in parte bassa di v. Marconi	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la scelta è legata all'assetto complessivo della viabilità di piano e non può essere modificata (assetto dell'incrocio semaforizzato Battisti - Rossetti - Rismondo - Giulia)
16	20/07/12	Crisafulli Linda Cinzia	Rimango un po' perplessa pensando a come verranno convogliate le tre corsie di traffico continuo attualmente presenti in Corso Italia. Inoltre abitando a San Giusto sono preoccupata per le code che ci saranno per rientrare a casa.	---	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
17	20/07/12	Furlan Andrea	Ritengo che questo intervento vada a peggiorare l'attuale situazione del traffico cittadina. Togliere 300 parcheggi è una follia, come è una follia non crearne di nuovi per i residenti. Lasciare tutto come sta è la soluzione più logica, anche perchè Trieste non è una città caotica, e finora i cambiamenti hanno creato soli peggioramenti, vedi zona via Diaz/via Cadorna (chi ha ideato questo cambiamento è lontano 1000 miglia dal aver fatto una miglioria al traffico..). volete ridurre il traffico...? prendiamo esempio da una Milano... pagare per entrare ha portato benefici per la circolazione e per l'ambiente! ma la mia è solo l'idea di uno che gira ogni giorno con la macchina per lavoro nel centro di Trieste...	---		
				A) intervento peggiorativo rispetto situazione attuale in termini di traffico (lasciare tutto come sta è la soluzione più logica)	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
				B) follia togliere 300 parcheggi e non crearne di nuovi per residenti	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
				C) pagare per entrare in città (es. Milano, benefici per circolazione e ambiente)	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto l'assetto della città che non ha alternative di circonvallazione per molti dei collegamenti non consente l'adozione di provvedimenti utilizzati in altre città
18	22/07/12	Della Coletta Giuliano	Come residente nel rione di San Luigi-Rozzol, mi permetto di osservare, visto il coinvolgimento della via Ginnastica in questo piano, come non sia stata interessata la viabilità di via Marchesetti, via dell'Eremo tra via San Pasquale-via Rossetti, e soprattutto via Felluga. Strada frequentatissima quest'ultima per raggiungere il centro città, ma che nella parte tra il campo sportivo-capolinea bus 26 e via dell'Eremo, è stata abbandonata a se stessa. Camper di tutte le grandezze, camion anche con targa KP, furgoni, mezzi abbandonati e senza targa (il tutto più volte segnalato ai Vigili Urbani, ma senza esito alcuno) e macchine di non residenti, occupano, sempre e anche contro mano gli spazi senza essere mai spostati, riducendo in qualche caso la visibilità in prossima dei passi carrabili. E' una lotta continua per il parcheggio. Tale situazione riduce pertanto la sosta dei mezzi dei residenti, che in questo tratto, essendoci molti condomini e isole ecologiche, sono numerosissimi.	---		
				A) mancato coinvolgimento viabilità di via Marchesetti, via dell'Eremo (tra S. Pasquale e Rossetti) e via Felluga	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
				B) via Felluga (tratto tra campo sportivo e via dell'Eremo) abbandonata a se stessa (camper, camion, furgoni, mezzi abbandonati e senza targa…)	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
19	22/07/12	Rosada Rodolfo	piste ciclabili più possibile, per abbattere l' inquinamento e migliorare la salute pubblica. Passerella sul Canale indispensabile!!	---		
				A) estendere le piste ciclabili	**SI**	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano
				B) passerella sul Canale indispensabile	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
20	22/07/12	D'Amelio Lucio	In relazione al PGTU e in particolare al cosiddetto "anello di servizio", faccio osservare che la conseguente circolazione a senso unico alternato sulla via Canalpiccolo di mezzi pubblici e di emergenza avrebbe conseguenze negative sugli edifici quivi costruiti circa 200 anni fa e fondati su pali. In qualità di abitante in un appartamento sito al numero civico 2 posso affermare che attualmente il transito di mezzi pesanti lungo la via provoca continue vibrazioni in casa nettamente avvertibili. Il predetto "anello di servizio" produrrebbe un sicuro peggioramento dell'attuale situazione col fondato rischio di continui danni interni alle abitazioni oltre che di possibili pericoli della statica dei suddetti vecchi edifici. Chiedo pertanto che per la via Canalpiccolo venga adottata la stessa decisione presa per la via Geppa a seguito delle giuste proteste dei residenti per problemi del tutto analoghi: diversamente si avrebbe una palese violazione della parità di trattamento di cittadini accomunati dagli stessi problemi pur se residenti in zone diverse della città. Problemi che in più per la via Canalpiccolo sarebbero accentuati in presenza del forte inquinamento ambientale che deriverebbe dal transito di mezzi in una via che è poco più di una strettoia. Infine non sarebbe trascurabile il migliore aspetto estetico per l'intera area compresa tra le piazze Tommaseo (oggi già fortemente deteriorata dalla presenza di una stazione per taxi) e della Borsa, che, venendo completamente pedonalizzata verrebbe valorizzata, favorirebbe investimenti per l'apertura di ulteriori attività commerciali.	---		
				A) problemi di vibrazioni negli edifici e inquinamento ambientale indotti da transito mezzi pubblici in senso unico alternato su via Canal Piccolo (come per v. Geppa)	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto il collegamento che utilizza la via Canal Piccolo è indispensabile per la continuità del sistema del trasporto pubblico locale e non può essere eliminato
				B) pedonalizzazione completa dell'area compresa tra p.zza Tommaseo e p.zza Borsa	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto il collegamento che utilizza la via Canal Piccolo è indispensabile per la continuità del sistema del trasporto pubblico locale e non può essere eliminato
21	23/07/12	Fragiacomo Lorenzo	Buongiorno, l'inizio di via Torrebianca, (via s.lazzaro-via zonta) in che fase verrà reso pedonale? Sono il titolare di un esercizio commerciale, e come me, tutti gli altri titolari sono ansiosi di saperlo, grazie. Lorenzo Fragiacomo	tempistiche pedonalizzazione via Torrebianca (tratto S.Lazzaro-Zonta)	**COMM.**	L'osservazione è una richiesta di informazioni e non comporta modifiche di alcun elaborato

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
22	23/07/12	Crosilla Elisa	Buongiorno, premetto che non sono un'esperta di viabilità, però commentare la vostra proposta; a mio avviso i punti critici della viabilità a Trieste sono il forte traffico ed i pochi posti di parcheggio in centro città; vorrei sapere come pensate di risolvere il congestionamento del traffico che è prevalentemente causato dai veicoli privati, riducendo le vie in cui sia consentito circolare con i veicoli privati? Proponete di ampliare la rete dedicata esclusivamente agli autobus; aumenterà anche la frequenza del trasporto pubblico? Per esempio la linea 23 circola solo in determinati orari; siccome molte persone lavorano alla Wartsila, avete pensato di aumentare il servizio pubblico da e per la Wartsila? magari deviando la 41 in modo da coprire tutta la giornata? Intendo dire che se un lavoratore, causa ad esempio una visita medica, deve arrivare in Wartsila alle 10.30, non c'è nessun autobus a disposizione. Avete notato che la via Piccardi è una zona critica per il traffico; cosa pensate di fare per risolvere la situazione? La mia idea è che se riducete le zone che consentono transito di veicoli privati il traffico sarà più congestionato, aumentando ancora di più i livelli delle polveri sottili. Penso che i servizi pubblici debbano essere molto potenziati se si vuole veramente ridurre il traffico. Grazie per l'attenzione Elisa Crosilla	---		
				A) come pensate di risolvere il congestionamento del traffico riducendo le vie in cui sia consentito circolare con i veicoli privati?	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
				B) aumenterà la frequenza del trasporto pubblico? Es. linea 23 (circola solo in determinati orari)	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
				C) modalità di soluzione criticità traffico via Piccardi	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
23	23/07/12	Millo Maria Pia	Rendere percorribile (in salita) la Via dello Scoglio da Via Giulia alla via Berchet (da dove vige il doppio senso) introducendo il doppio senso di marcia alternato per i soli frontisti (Via dell' Oliveto-parte bassa di Via dello Scoglio): a causa dell'attuale senso unico a valle, da S. Giovanni - via Giulia non è possibile ritornare a casa se non ripercorrendo Via Giulia-Via Kandler- via Cologna-Via Pendice Scoglietto !!!) cosa necessaria anche in caso di non parcheggiabilità dei residenti di via dell'Oliveto che non possono ritornare a monte su per Via dello Scoglio. Il disagio è elevato con incremento delle criticità che il Nuovo PGTU vuole alleviare: aumento traffico su via Giulia -inquinamento atmosferico/acustico-spreco di carburante. Provare per credere! Inoltre il doppio senso di marcia indurrebbe a ridurre la velocità di chi percorre la Via dello Scoglio in discesa. NB.questa possibilità è stata confermata durante i recenti lavori di scavo sulla parte alta di via dello Scoglio che hanno temporaneamente adottato la soluzione che qui si prospetta. Grazie per l'attenzione.	rendere percorribile in salita via dello Scoglio (tratto v.Giulia- v.Berchet) con doppio senso di marcia alternato per soli frontisti	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
24	23/07/12	Prestelli Bruno	L'ipotesi di parcheggio a pagamento in via Combi è condivisibile. Si insiste nel richiedere che la linea 24 continui a risalire lungo la via S. Michele, per non penalizzare l'utenza di quella zona. Si rinnova la richiesta di ripristinare il doppio senso di marcia lungo la via Don Minzoni. Grazie	---		
				A) condivisione ipotesi parcheggio a pagamento in via Combi	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
				B) mantenere risalita della linea 24 lungo via S.Michele	**SI**	L'osservazione è accoglibile, tuttavia si evidenzia che la scelta del Piano è legata alla possibilità di recuperare aree di sosta a disposizione dei residenti altrimenti non disponibili nel caso di un doppio senso di marcia

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				C) ripristino del doppio senso di marcia in via Don Minzoni	**SI**	L'osservazione è accoglibile, tuttavia si evidenzia che la scelta porta ad eliminare una corsia riservata al TPL e a situazioni di congestione lungo la via stessa
25	24/07/12	Vilevich Fausto	In qualità di titolare dell'esercizio commerciale denominato Knulp, sito in via Madonna del Mare 7/a, nonchè residente nel rione di Cittavecchia, sono stato naturalmente favorevole alla pedonalizzazione della via ove il mio locale è situato, come lo sono stati senz'altro (e lo sono tutt'ora) i miei colleghi che posseggono un'attività in via Madonna del Mare. Questa marcia indietro non mi è piaciuta. Ha dimostrato debolezza rispetto una fermezza, un volere forte di limitare il traffico agli automobili, che mi era parso di cogliere in precedenti incontri con i rappresentanti del Comune. Mi pare si sia dato ascolto ad un debole comitato, con ragioni assolutamente campate in aria, ma che tra i suoi promotori possiede soggetti che usano il tempo libero (tanto) per brontolare su ogni cosa, diventando spesso arroganti ed intolleranti. Sostenevano che gli anziani del rione venivano penalizzati dalla chiusura di questa strada, ma forse non hanno mai assistito a vecchi e disabili o a mamme e papà con carrozzine e passeggini che slalomeggiano tra i motorini perchè i marciapiedi sono troppo stretti e rovinati, rischiando così di trovarsi faccia a faccia con mezzi pubblici e automezzi che a malapena passano per la carreggiata. Non mi piace che si ascolti e si accontenti chi più alza la voce, chi più è prepotente, chi non ha nient'altro da fare che raccogliere firme o lanciare petizioni. Ci deve essere una logica ed una programmazione che riesca a superare questi intoppi. Le promesse per una nuova vivibilità della città erano diverse. C'era gente che domandava di avere ancora più coraggio, e non mi pare siano stati ascoltati. Questa marcia indietro non mi è proprio piaciuta. Cordiali saluti. Fausto Vilevich	pedonalizzazione di via Madonna del Mare (parte bassa)	**SI**	L'osservazione è accoglibile, tuttavia si evidenzia che la scelta in merito alla destinazione della via Madonna del Mare è stata effettuata sulla base della volontà esplicita della competente circoscrizione che ha chiesto la modifica della originaria destinazione ad area pedonale (bozza del piano). L'accoglimento dell'osservazione implica la pedonalizzazione del tratto di via Cavana e via Madonna del Mare fino alla via del Bastione, con il conseguente spostamento della linea 24 che potrebbe utilizzare in salita la via San Giorgio e numerosi disagi in termini di circolazione per i residenti e per l'accesso agli edifici pubblici (scuole, palestre, ecc.).
26	24/07/12	Brajnik Silvano	In linea di massima sono abbastanza d'accordo anche se io avrei pedonalizzato maggiormente. Mi permetto solo due osservazioni: l'attuale parcheggio (disordinato) dei taxi in via Galatti mal si concilia con il senso di marcia che questa parte della via prenderà. Il pargheggio taxi potrebbe rappresentare un'ostacolo alla circolazione veicolare. L'altra osservazione riguarda i capilinea delle linee 36 e 38 che anzicchè in piazza Oberdan a ridosso di Palazzo Rigoni, meglio sarebbero se collocate in via del Lavatoio (lato farmacia comunale) con senso di marcia Oberdan-Filzi-Ghega	---		
				A) attuale parcheggio taxi in via Galatti mal si concilia con senso di marcia previsto (ostacolo a circolazione veicolare)	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				B) collocare capilinea linee 36 e 38 in v. del Lavatoio (lato farmacia con senso di marcia Oberdan-Filzi-Ghega)	**NdC (PA)**	La posizione dei capilinea è indicativa e va valutata in sede di attuazione in base alle competenze dirette della Provincia di Trieste

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
27	25/07/12	Carpani Serena	rispetto al piano precedente è assente la pedonalizzazione Viale tratto Rossetti-Piccolomini. Rilevo la criticità del percorso autoveicoli lato pari che usano alta velocita' per arrivare al semaforo verde.Questo e' fortemente pericoloso per i pedoni che hanno a disposizione un marcipiede non adeguato-a tratti non supera i 70 cm e impossibile ad uso carrozzelle.La conflluenza dell'incrocio veicolare Viale -Via Rossetti determina una concentrazione di smog gia' rilevata dall'azienda sanitaria.C'e un forte malessere nella zona che ha gia' portato a numerose raccolte di firme per la richiesta di pedonalizzazione e creazione di verde essendo l'unica parte del viale desertificata.Grazie attendo una cortese risposta, serena carpani	pedonalizzazione v.le XX Settembre tratto v. Rossetti-v. Piccolomini	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto l'area indicata serve da collegamento alternativo e di supporto al percorso di collegamento tra la via Giulia e la via Rossetti; la pedonalizzazione completa non è consentita in base all'entità dei flussi coinvolti. Tuttavia, in sede di attuazione del percorso pedonale privilegiato previsto dal Piano, si valuterà la possibilità di limitare il transito nell'area adiacente al Teatro Rossetti
28	25/07/12	Lamanna Fabio	Complimenti per l'ottimo lavoro.	---	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
29	25/07/12	Randazzo Lea	Congratulazioni per l'eccellente lavoro!	---	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
30	25/07/12	Bressan Giampaolo	Nel piano vengono previsti nuovi percorsi ciclabili urbani, ma sempre in modalità condivisa ciclisti/pedoni. Se questo è certamente normale all'interno delle aree pedonali, diventa estremamente pericoloso per quei percorsi destinanti tipicamente a spostamenti casa/lavoro tra centro e prima periferia. Cito l'unico esempio attualmente esistente, la pista ciclopedonale bidirezionale delle Rive, dove oramai ci sono pure simpatiche signore di una certa età che sfrecciano con biciclette a pedalata assistita che, come noto, raggiungono tranquillamente i 25 km/h. A differenza di Viale Miramare, quella delle Rive non è una pista ciclabile contigua al marciapiede ma una pista mista cicolpedonale. Questo porta come conseguenza anche all'impossibilità di creare gli attraversamenti riservati ai ciclisti (ce ne saranno una decina!) distinti dalle esistenti striscie pedonali, in quanto non previsti per tale tipologia di pista. Chi usa la pista cioclopedonale delle Rive per recarsi al lavoro pedala a tutta forza, ed effettivamente è molto pericoloso convivere con i pedoni, che quasi sempre sono pure risentiti della presenza dei ciclisti, convinti come sono di trovarsi su un marciapiedi ad uso esclusivo.	---		
			Ecco allora le loro proteste quando sono in mezzo la pista ciclopedonale e vengono sfiorati da due bici che sfrecciano da opposte direzioni ai loro lati, magari a 20 km/h. Spesso sono anziani, se si suona con il campanello è ancora peggio perchè per voltarsi a guardare si spostano di lato e se il lato è quello da cui sta arrivando la bicicletta sono guai! Inoltre chi va in bicicletta è obbligato dal codice ad usare la pista ciclabile, anche se nel caso delle Rive resta il dubbio sulla sussistenza di tale obbligo, mancando la delimitazione a terra, e mancando una chiara pronuncia delle Autorità di polizia locale in merito. Visto il traffico di Tir presente sulle Rive è peraltro impensabile per l'estrema pericolosità ed intralcio al traffico stesso fare circolare chi vuole pedalare veloce per le corsie normali. Sempre di biciclette si tratta e quindi vanno più lente degli altri veicoli creando ostruzione al traffico. Quindi il mio appello è di trasformare l'esistente pista ciclopedonale mista in pista ciclopedonale divisa tramite apposita segnaletica orizzontale,in modo da ridurre la possibilità di gravi incidenti con i pedoni, ed usare la stessa regola per i nuovi percorsi previsti dal piano, in quanto attualmente c'è una crescente parte di popolazione che utilizza la bicicletta per recarsi al lavoro e non per cicloturismo.	---		

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				A) nuovi percorsi ciclabili urbani previsti in modalità condivisa ciclisti/pedoni: normale in aree pedonali, ma estremamente pericoloso per percorsi destinanti a spostamenti casa/lavoro tra centro e prima periferia (es. Rive)	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
				B) trasformare esistente pista ciclopedonale mista lungo le Rive in pista ciclopedonale divisa tramite apposita segnaletica orizzontale	**SI**	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano (tavole MC e MCc)
31	26/07/12	Pignataro Domenicantonio	Il piano del traffico prevede la pedonalizzazione di Via Mazzini e la chiusura al traffico ordinario in Corso Italia al fine di trasformarla in strada al solo scorrimento di mezzi pubblici (bus e taxi). Qualora si dovesse avviare la chiusura delle due Vie, il residente che vuole giungere con la macchina il più vicino possibile alla sua abitazione per scaricare, ad esempio, la spesa o le valigie, deve fermarsi o in Via Carducci o in Piazza Goldoni dove è vietata la sosta. A tal fine, vorrei sapere quali sono gli accorgimenti che l'amministrazione intende prendere per agevolare l'ingresso, con il proprio mezzo di trasporto, ai residenti che abitano in queste zone racchiuse tra le due suddette Vie. Si prevedono punti d'accesso, degli orari prestabiliti, particolari permessi per i residenti, o altre soluzioni? Grazie per la cortese attenzione	modalità di accesso con il proprio mezzo per scaricare valigie/spesa per i residenti che abitano in zone racchiuse tra v.Mazzini e C.so Italia (punti di accesso, orari, permessi?)	**COMM.**	L'osservazione è una domanda e non comporta modifiche di alcun elaborato
32	29/07/12	Bellese Fabia	aiutoooo non avete previsto una pista ciclabile ad uso famiglie in via Cesare Battisti e in via Giulia. poi faccio presente che attualmente in viale XX Settembre c'è molta confusione tra tavolini, camerieri, pedoni ... sarebbe utile mettere in sicurezza una mini pista ciclabile ben segnalata, in modo da non creare situazioni pericolose soprattutto per i bambini in bici e a piedi. grazie e buon superlavoro	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Giulia	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto. Il viale XX Settembre è stato pensato come adeguata alternativa alla via Giulia per il transito dei ciclisti
				C) prevedere una pista ciclabile bidirezionale ben segnalata in v.le XX Settembre	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto l'uso del viale, i flussi pedonali coinvolti e la natura delle diverse attività che si svolgono non consentono una previsione completa in tal senso. Tuttavia, come previsto dal Regolamento Viario, in sede attuativa è possibile prevedere negli opportuni tratti una apposita segnaletica

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
33	30/07/12	Fillini Graziano	Spett. PGTU, mi è stato consigliato da: Mobility manager, di scrivere a questo indirizzo e-mail, del Comune di Trieste, per vedere se si poteva cambiare qualche cosa in via Enrico Fonda. Ed ecco le mie osservazioni. Oggetto : Richiesta di modifiche alla viabilità in via Enrico Fonda. Buongiorno, mi scuso per il disturbo. Sono Graziano Fillini ed abito in via Enrico Fonda n. 8. Vorrei chiedere a codesto Comune (Trieste), se c'è qualche possibilità d cambiare la viabilità in via Enrico Fonda e cambiare qualche cosa anche in via Costalunga. Cominciamo con la via Enrico Fonda: Portare a SENSO UNICO (a salire o a scendere a Vostra scelta) dall' incrocio di via Enrico Fonda con via Cesare dell'Acqua, fino ai numeri civici :19-35-38-40 (o viceversa dai numeri civici 19-35-38-40 all' incrocio con via Cesare dell' Acqua) e, mettere un divieto di sosta permanente, sul marciapiede dall' inizio di via Enrico fonda e fino ai numeri civici 19-35-38-40, cioè fino all' inizio del senso unico, anche perchè questo è l' unico tratto di marciapiede (di via Enrico Fonda) che, se pieno di automobili o di mezzi a due ruote, costringe i pedoni a camminare in mezzo alla strada (Vi chiedo, inoltre, se ci sarà la possibilità di mettere uno specchio parabolico all' altezza dei numeri civici 6-8-10-12-14 (di fronte), in modo da poter uscire dalla nostra strada senza essere investiti dalle automobili o da mezzi a due ruote che usano, regolarmente, la via Enrico Fonda per ritornare o raggiungere la via di Campanelle o la via Brigata Casale da via Costalunga). Infine, in via Costalunga, all' incrocio con la via Enrico Fonda, posteggiano sempre automobili, camioncini ecc. Questi, vista anche l' altezza, impediscono la visuale agli specchi parabolici di via Costalunga all'incrocio con via Enrico Fonda (di fronte a via Fonda). Chiedo pertanto, il divieto di sosta per almeno 5-8 metri sulla via Costalunga (sono gia state messe le zebrate), lato destro, a partire da via Enrico Fonda.	---		
			Mi chiedo, ancora, se non si potrebbe creare un parcheggio in quello spiazzo incolto tra le vie Costalunga e S.M.Maddalena a fronte i bottini della "Differenziata" dove c'è la cabina ENEL o TELECOM ? Mi scuso di esser stato così prolisso ma, vista la situazione che si sta creando in via Enrico Fonda, in special modo nelle ore di punta (e, sopra tutto in estate), ho pensato che forse era il caso di fare qualche cosa, anche perchè la cosa sta diventando oltremodo pericolosa in quanto, quando dobbiamo immeterci da via Enrico Fonda in via Costalunga, ci ritroviamo oltre a metà carreggiata di via Costalunga. Perchè, come dicevo prima, essendo le automobili parcheggiate fino all' angolo, bisogna prendere la curva molto alla larga. RingraziandoVi della cortese attenzione, porgo i miei più cordiali saluti. In fede Graziano Fillini	---		
				A) modifiche alla viabilità in v. E. Fonda	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				B) modifiche alla viabilità in v. Costalunga	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				C) creare un parcheggio in spiazzo incolto tra v.Costalunga e S.M.Maddalena (cabina Enel o Telecom)	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
34	30/07/12	Lacovig Sara	Sono venuta a conoscenza che via della Madonna del Mare non verrà chiusa al traffico: essendo titolare di un esercizio pubblico in tale via (ristorante Tavernetta) mi domando su quale base logica si possa pensare di pedonalizzare la via Mazzini e nello stesso tempo lasciare la suddetta via libera al transito di autoveicoli, essendo quasi impossibile transitare su marciapiedi larghi a malapena per far passare un pedone, figuriamoci quando deve passarci una carrozzina!! Mi auguro che porrete estrema attenzione alle vostre soluzioni senza tenere conto di "una raccolta firme" fatta da persone che non abitano e non lavorano in questa via, ma bensì solamente preoccupate di quale potrà essere il nuovo percorso dell'autobus 24! Mi ricordo che qualche tempo fa' anche per la pedonalizzazione di via Cavana c'e'stata una raccolta firme, per fortuna ignorata!Il risultato e' una pedonalizzazione che rende la nostra città sempre più vivibile e sempre più turistica! Spero vorrete tenere conto delle opinioni di chi questa via la vive ogni giorno. Cordiali saluti. Lacovig Sara	pedonalizzazione di via Madonna del Mare (parte bassa)	**SI**	L'osservazione è accoglibile, tuttavia si evidenzia che la scelta in merito alla destinazione della via Madonna del Mare è stata effettuata sulla base della volontà esplicita della competente circoscrizione che ha chiesto la modifica della originaria destinazione ad area pedonale (bozza del piano). L'accoglimento dell'osservazione implica la pedonalizzazione del tratto di via Cavana e via Madonna del Mare fino alla via del Bastione, con il conseguente spostamento della linea 24 che potrebbe utilizzare in salita la via San Giorgio e numerosi disagi in termini di circolazione per i residenti e per l'accesso agli edifici pubblici (scuole, palestre, ecc.).
35	30/07/12	Mammana Lorenzo	Se vogliamo davvero far diventare bella la nostra città e renderla più attraente ai turisti bisognerebbe riqualificare riportando all'origine via Bellini e via Rossini e via XXX Ottobre, come si era detto, con la piazza del Ponterosso e riqualificare S.Rocco in via S.Sebastiano e la prima sede della Autoambulanze di via s. Francesco 3, il tutto creando un percorso pedonale, dove pedonale vuol dire riservato ai pedoni e non come oggi dove ad esempio in viale XX Settembre e altre strade pedonali sfrecciano tra la gente biciclette alle quali dovrebbe essere vietato l'uso dei marciapiedi e sanzionato in quanto riservati ai pedoni, non credete? molte grazie	---		
				A) riqualificare v.Bellini, v.Rossini e v. XXX Ottobre con p.zza Ponterosso	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
				B) riqualificare chiesa di S.Rocco in via S.Sebastiano	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
				C) riqualificare prima sede autoambulanze v.S.Francesco 3	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
				D) percorsi pedonali realmente riservati ai pedoni (no biciclette che sfrecciano tra la gente; uso marciapiedi vietato alle biciclette con sanzioni)	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto il Codice della Strada prevede esplicitamente l'utilizzo delle aree pedonali anche da parte delle biciclette. Si ritiene non sussistano i requisiti per limitarne l'accesso, tuttavia, come previsto dal Regolamento Viario, è possibile tracciare all'interno delle aree pedonali, piste ciclabili in modo da limitare l'uso promiscuo della sede stradale da parte di pedoni e biciclette
36	01/08/12	Associazione Commercianti al Dettaglio	In merito al prossimo Piano del Traffico, la scrivente Associazione Commercianti al Dettaglio ribadisce la necessità, già sottolineata in precedenti comunicazioni già inviate all'Amministrazione Comunale, di riqualificare il terzo lotto del Viale XX Settembre. Qualora questo non sia un investimento possibile, al fine di ridurre al minimo la circolazione delle automobili lungo il Viale XX Settembre, si chiede in alternativa di poter ridurre al minimo la carreggiata, un allargamento dei marciapiedi con conseguente installazione di paletti per proteggere la sicurezza dei pedoni, ed un ripristino a 'verde pubblico' della parte via Rossetti - via Piccolomini, per evitare soste e parcheggi incontrollati che impediscono ai pedoni il passaggio.	necessità di riqualificare il terzo lotto di v.le XX Settembre; in mancanza di investimenti, ridurre al minimo carreggiata, allargare marciapiedi (con paletti, ripristino a 'verde pubblico' della parte v.Rossetti - v.Piccolomini)	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un diverso livello di pianificazione (Piani Particolareggiati), all'interno del quale potrà essere valutata

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
37	02/08/12	Cepak Nivea	Cittadini residenti hanno segnalato il livello intollerabile di inquinamento atmosferico ed acustico del primo tratto di via Rossetti, dall'incrocio con via Battisti alla fine della grande rampa all'incrocio con via Ginnastica. Ai timori per la salute di bimbi ed anziani che abitano nei pressi si aggiungono quelli per il degrado di una zona che progressivamente diventa invivibile. La situazione è ben nota e riconosciuta dagli amministratori pubblici, tant'è che in una prima bozza del PGTU si stabiliva che il primo tratto di via Rossetti diventasse a senso unico in discesa, evitando l'aumento dello smog e il rumore dovuto all'accelerazione in salita in coincidenza con due semafori. Si chiede pertanto il ripristino di questa previsione nel PGTU poiché è la soluzione più efficace di un annoso problema e per la tutela della salute e della mobilità pedonale che dichiaratamente sono l'obiettivo prioritario dell'attuale Amministrazione nel formulare il suo piano del traffico. Le risposte date ai cittadini residenti dall'Amministrazione Comunale e le questioni sollevate da altri Enti a proposito dell'accesibilità al polo ospedaliero non sembrano convincenti, perché la circolazione in salita delle ambulanze potrebbe essere risolta con una corsia riservata alle stesse, e per quanto riguarda le altre vetture, si ritiene che la precedenza vada data in ogni caso alla tutela della salute dei cittadini. Per quanto riguarda poi la supposta pericolosità del traffico in discesa da via Rossetti, si ritiene che il problema potrebbe esser risolto ponendo dei limiti ed eventualmente ricorrendo ai consueti dissuasori di velocità.	istituzione senso unico in discesa su v. Rossetti (come previsto da bozza) con limiti ed eventualmente dissuasori di velocità.	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la scelta è legata all'assetto complessivo della viabilità di piano e non può essere modificata. Le scelte effettuate dal Piano su via Rossetti discendono dalla fase di partecipazione della bozza, nella quale sono emerse precise richieste inerenti l'assetto del TPL e dell'area adiacente l'Ospedale Maggiore (effettuate rispettivamente dalla Provincia di Trieste e dall'Azienda Ospedaliera, nell'ambito dei numerosi incontri tecnici svolti). I vincoli così emersi hanno reso necessario il ripristino dell'attuale senso di marcia. Le soluzioni legate al corretto utilizzo dell'asse possono essere valutate nell'ambito dei piani attuativi e dell'attività di controllo
38	03/08/12	Babetto Arturo	Ho cercato di analizzare i pregevoli elaborati del piano proposto. Ho la sensazione, però, che si sia voluto poporre per forza qualcosa di nuovo che a mio sommesso parere non porterà reali benefici. Penso, in particolare, alla necessità di disporre di un "ring" di scorrimento circolare e assi trasversali e ortogonali di scorrimento che, mi pare che la proposta di piano non assicuri. Ricordo ancora la "disastrosa" esperienza della chiusura di Corso Italia in occasione di una Fiera organizzata nella parte bassa dello stesso Corso Italia. Non mi pare si tenga conto nei fatti dell'utilizzo da parte dei cittadini del mezzo su due ruote assicurando agli stessi aree di parcheggio idonee che tengano conto degli effetti della "BORA". Se poi l'obiettivo e quello di sviluppare il movimento dei cicli, benvenga, ma negli elaborati non ho trovato traccia di aree opportunamente attrezzate dedicate allo stazionamento (eccetto un riferimento alle postazioni di rent bike). Credo che la costante opera della polizia municipale e la sensibilizzazione dei cittadini tendente a tenere liberi dalla sosta gli assi di scorrimento consentirebbe una circolazione molto fluida e a costi sicuramente inferiori a quelli da sostenere per porre in atto tutte le iniziative proposte dal nuovo progetto. La creazione dell'asse pedonale Piazza Unità/Piazza Libertà dovrebbe prevedere il risanamento della zona oltre Canale, allo stato non proprio piacevole da vedere. Se si vuol creare una specie di "movida" in tali zone, credo che utile esempio possa essere costituito dalla parte bassa di via San Nicolò che mostra indice di utilizzo dal tratto Via Cassa di Risparmio/Via Dante. Ritengo che tutti gli interventi debbano essere finalizzati al reale sfruttamento "comprovato" degli spazi urbani.	---		

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
			Da ultimo, spero che l'eventuale pedonalizzazione di via Mazzini non comporti la sua pavimentazione, alla stregua delle altre zone pedonali già create, perché allora è necessario chiedersi se non fosse stato oppotuno procrastinare l'intervento appena effettuato per evidente risparmio di costi. Ringrazio per la "forse" attenzione e porgo distinti saluti. Arturo Babetto	---		
				A) necessità di disporre di un "ring" di scorrimento circolare e assi trasversali e ortogonali di scorrimento	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la scelta è legata all'assetto complessivo della viabilità di piano e non può essere modificata
				B) aree di parcheggio idonee per mezzi a due ruote che tengano conto di effetti bora	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				C) in elaborati no traccia di aree opportunamente attrezzate dedicate a stazionamento cicli (eccetto riferimento a postazioni di rent bike)	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				D) creazione di asse pedonale p.zza Unità/p.zza Libertà dovrebbe prevedere risanamento zona oltre Canale su esempio di parte bassa di v.S.Nicolò (tratto Cassa di Risparmio/Dante)	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				E) tutti gli interventi debbano essere finalizzati al reale sfruttamento "comprovato" degli spazi urbani	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
				F) eventuale pedonalizzazione di v.Mazzini non comporti pavimentazione	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
39	04/08/12	di Rubbo Loris	Buongiorno, volevo chiedere informazioni in merito al nuovo PGTU dove non trovo riscontro per l'applicazione del comma 8 art. 7 del nuovo codice della strada che cito testualmente : "Qualora il comune assuma l'esercizio diretto del parcheggio con custodia o lo dia in concessione ovvero disponga l'installazione dei dispositivi di controllo di durata della sosta di cui al comma 1, lettera f), su parte della stessa area o su altra parte nelle immediate vicinanze, deve riservare una adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta. Tale obbligo non sussiste per le zone definite a norma dell'art. 3 "area pedonale" e "zona a traffico limitato", nonché per quelle definite "A" dall'art. 2 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 97 del 16 aprile 1968, e in altre zone di particolare rilevanza urbanistica, opportunamente individuate e delimitate dalla giunta nelle quali sussistano esigenze e condizioni particolari di traffico. " visto che non sono presenti stalli gratuiti nel centro cittadino come pensavate di agire per far rispettare tale norma? cordiali saluti	manca riscontro per applicazione comma 8 art. 7 Nuovo Codice della Strada (non sono presenti stalli gratuiti nel centro cittadino)	**SI**	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano: il Codice della Strada prevede che l'obbligo di riservare una adeguata area destinata a parcheggio libero non sussiste per le zone "definite A dall'art. 2 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 97 del 16 aprile 1968, e in altre zone di particolare rilevanza urbanistica, opportunamente individuate e delimitate dalla giunta nelle quali sussistano esigenze e condizioni particolari di traffico"

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
40	04/08/12	UIL Pensionati - Commissione Pari Opportunità	Secondo l'ultima versione, pur con la deviazione della linea bus, la via Madonna del Mare rimarrebbe aperta al traffico veicolare. Va notato che su quel tratto prospettano sia l'ingresso dell'istituto Carducci, sia quello della casa di riposo "Domus Mariae": spesso i ricoverati in condizioni autonome escono per recarsi nei vicini negozi o locali, e si trovano in una strada i cui cosiddetti marciapiedi misurano non più di 50 centimetri di larghezza e sono quindi costretti a transitare sulla carreggiata rimanendo esposti al traffico. Appare assurdo che per evitare ai veicoli il breve giro delle vie S.Giorgio, Duca d'Aosta e Capuano si costringano gli anziani della casa di riposo (e gli altri numerosi anziani residenti in zona), nonchè gli alunni della scuola a convivere con i disagi e i pericoli del traffico veicolare, anzichè pedonalizzare quel breve tratto armonizzandolo a quanto già meritoriamente fatto in via Cavana. Naturalmente nulla osterebbe a mantenere l'accesso e la sosta dei mezzi di assistenza e di soccorso presso la "Domus Mariae". Grazie per l'attenzione. UIL PENSIONATI - Commissione Pari Opportunità e Partenariato	pedonalizzazione di via Madonna del Mare (parte bassa)	**SI**	L'osservazione è accoglibile, tuttavia si evidenzia che la scelta in merito alla destinazione della via Madonna del Mare è stata effettuata sulla base della volontà esplicita della competente circoscrizione che ha chiesto la modifica della originaria destinazione ad area pedonale (bozza del piano). L'accoglimento dell'osservazione implica la pedonalizzazione del tratto di via Cavana e via Madonna del Mare fino alla via del Bastione, con il conseguente spostamento della linea 24 che potrebbe utilizzare in salita la via San Giorgio e numerosi disagi in termini di circolazione per i residenti e per l'accesso agli edifici pubblici (scuole, palestre, ecc.).
41	05/08/12	Cozzini Stefano	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
42	05/08/12	Blasco Dario	Riguardo P.le Gioberti, osservo che tutto sommato era preferibile la 1^ soluzione illustrata in Marzo al MIB: quella prevedeva il mantenimento di una corsia di marcia dalla nuova rotatoria a via delle Docce. Conseguentemente la "piazza" sarebbe un po' ridotta, ma si eviterebbe di aggirare la Chiesa con la nuova corsia prevista dal progetto "definitivo" (quello approvato dalla Giunta ed illustrato alla fine di Luglio sempre al MIB; si osserva che si trattava in realtà di un progetto di massima e cioè della 2^ bozza già illustrata in Marzo!); inoltre, con la 1^ soluzione, si potrebbe conservare l'attuale unica corsia di marcia che proviene da via Caravaggio e, soprattutto, quei posteggi liberi che già ci sono dietro la Chiesa; non per ultimo, si potrebbe conservare il capolinea della 12, ricavare un'area di C/S merci e si avrebbe un miglior flusso veicolare verso via delle Docce. La minore area da adibire a "piazza" potrebbe essere compensata da un'ulteriore area da adibire allo stesso scopo da ricavare in quella che attualmente ospita il prefabbricato ora utilizzato per le funzioni religiose: si avrebbero, cioè due aree disgiunte, ma non distanti tra loro. Si osserva, inoltre, che se la "piazza" verrà realizzata come da 2^ bozza (ma dov'è sparita la 1^? il Cons. Circ. si è espresso solo sulla 2^?), correrà l'obbligo di attraversare questa specie di giardino dai nuovi capilinea dei bus previsti in V.le Sanzio all'inizio di via delle Docce e se questo giardino non sarà sorvegliato, alla sera si potranno anche fare brutti incontri, in quanto è facile immaginare che lì ci sarà ritrovo. Si ribadiscono, infine, le osservazioni e le proposte già inviate nella precedente occasione (Marzo) di illustrazione del Piano (Vs. riscontro di avvenuto ricevimento d.d. 27.04.2012). Cordiali saluti Dario Blasco Trieste, via delle Docce n. 5/1 Trieste, 5 Agosto 2011	---	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata, oppure relativa a problematiche inerenti la posizione dei capilinea e delle fermate dei Bus, che è indicativa e va valutata in sede di attuazione in base alle competenze dirette della Provincia di Trieste
43	06/08/12	Maier Roberta	La presente lettera si riferisce alla modifica della viabilità riguardante l'intera Via della Ginnastica a Trieste. Le modifiche che sono previste dal nuovo piano generale del traffico urbano, sia per quel che riguarda il trasporto pubblico che per quello privato, a parere degli abitanti della zona e dei commercianti della parte alta della via, porta ad una inevitabile esclusione degli esercizi commerciali dal loro bacino quotidiano di clientela formato soprattutto dagli avventori che risiedono nel rione di San Luigi. La proposta, che portiamo alla valutazione della Commissione Comunale, sarebbe quella di mantenere comunque il senso unico verso Piazza Goldoni almeno per i mezzi pubblici o eventualmente istituire un doppio senso di marcia sempre per i mezzi pubblici almeno per il tratto "alto" della via (a partire dalla Via Timeus). Per la Via Ginnastica, a dispetto di altre zone centrali della città, il traffico urbano è un fattore di vitale importanza in quanto la grossa pendenza della stessa impedisce la fruizione dei negozi da parte degli avventori se non adeguatamente supportati da fermate dei mezzi pubblici. Certi che la presente sarà presa in considerazione dalla Commissione Comunale, rivolgiamo i nostri più cordiali distinti saluti.	v.Ginnastica: mantenere senso unico verso p.zza Goldoni almeno per i mezzi pubblici o eventualmente istituire doppio senso di marcia sempre per i mezzi pubblici almeno per il tratto "alto" della via (a partire da v.Timeus)	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la scelta è legata all'assetto complessivo della viabilità di piano e non può essere modificata

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
44	07/08/12	Vilevich Marco	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
45	07/08/12	Ericani Ilaria	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
46	07/08/12	Cattaneo Adriano	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
47	07/08/12	Giollo Lorenzo	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
48	07/08/12	Benacchio Tommaso	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
49	07/08/12	Tomadin Rita	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
50	07/08/12	Falcone Francesco	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
51	07/08/12	Martinolli Silvio	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
52	07/08/12	Randich Marina	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
53	07/08/12	Bertolino Stefania	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
54	07/08/12	Zadnich Federico	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
55	07/08/12	Moriones Amparo	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
56	07/08/12	Masciopinto Lucia	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
57	07/08/12	Modugno Massimiliano	credo che una città che vuole guardare al futuro debba prevedere già oggi, nel piano del traffico, una mobilità sostenibile al 100%, invitando i propri cittadini a sostituire i veicoli privati a motore con spostamenti pedonali, uso di biciclette e mezzi pubblici. per questo propongo di chiudere una porzione consistente del centro cittadino ai veicoli privati motorizzati, a 2 e 4 ruote, a prevedere il limite dei 30 km/h all'interno dei centri abitati, nonché di prevedere lungo tutto il territorio comunale le piste ciclabili, se non in sede propria almeno prevedendo una porzione di marciapiede quale pista ciclabile, delimitato da segnaletica orizzontale, come si vede già da 10/15 anni nelle città di mezza Europa	---		
				A) invitare i cittadini a sostituire i veicoli privati a motore con spostamenti pedonali, biciclette e mezzi pubblici	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
				B) chiudere una porzione consistente del centro cittadino ai veicoli privati motorizzati, a 2 e 4 ruote	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto l'assetto della città, che non ha le alternative di circonvallazione per molti dei collegamenti, non consente l'adozione dei provvedimenti di chiusura al traffico di parti estese del centro cittadino
				C) prevedere limite dei 30 km/h all'interno dei centri abitati	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				D) prevedere lungo tutto il territorio comunale le piste ciclabili, se non in sede propria almeno prevedendo una porzione di marciapiede quale pista ciclabile, delimitato da segnaletica orizzontale	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto presuppone uno sviluppo eccessivo di piste ciclabili in relazione alle esigenze di fruibilità dei marciapiedi da parte dei pedoni che si trovano al primo posto nella scala dei valori delle componenti fondamentali del traffico

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
58	08/08/12	Pajola Liliana	Volevo ricordarvi che siamo una città di anziani, dove c'è parecchia gente con problemi motori. Non si può pensare di far percorrere loro chilometri a piedi, per arrivare all'autobus, o in bicicletta. Bisogna prevedere la possibilità di accesso quasi ovunque, perlomeno ai taxi, in caso di necessità. Le biciclette a Trieste non le vedo. Non siamo nella pianura padana, Trieste è tutto un saliscendi e inoltre c'è la bora. Voglio vedervi ad andare in bici, su per via Rossetti, in una giornata di bora. Le bici in sharing potranno essere usate da una limitatissima parte della popolazione, per percorsi limitati e in limitate giornate. Ha senso spendere tutti quei soldi? Ho sentito parlare di bici a 26 rapporti, da 650 euro l'una. E che siamo? Eddy Merckx? Penso che pochissimi sarebbero in grado di usarle. Da noi non c'è l'abitudine di andare in bicicletta, come succede invece in pianura. Scartate anziani, bambini, donne incinte, invalidi, gente che deve portare pacchi o borse voluminose, chi non sa andare in bici... e restano quei pochi che la bici ce l'hanno già. Inoltre le bici sono pericolose. Non tengono in nessun conto le regole del traffico e del semplice buon senso. Ce ne sono alcune che sfrecciano lungo viale Venti Settembre, facendo lo slalom tra i passanti e i tavolini. Il fatto è che arrivano alle spalle, inaspettati, senza far rumore e rifilano vecchi e bambini. Ieri ho visto una bici salire contro mano la stradina a fianco del politeama Rossetti, dove di solito arrivano sparati, in discesa, taxi e auto.	---	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
59	08/08/12	Bellese Fabia	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) CICLABILITA' - BICICLETTE Con i saliscendi che ha Trieste, in bicicletta si va volentieri nelle zone pianeggianti e con saliscendi più dolci ... perciò per favorire gli spostamenti con un mezzo economico, anticrisi ed ecologico come la bici, bisognerebbe prevedere delle piste ciclabili o opportuna segnalazione e opportune precauzioni in tutte queste zone di Trieste. Se fatto in strade sicure è anche un mezzo che tiene in salute: può compensare da solo quel bisogno di movimento che in città viene a mancare. Servirebbe abilitare la piena ciclabilità per tutto il Borgo Teresiano, tutte le rive fino alla piscina bianchi, tutto viale xx settembre, tutta via cesare Battisti, via giulia, rotonda del boscetto e viale raffaele sanzio. Pista ciclabile in via carducci	---		
				A) piena ciclabilità (piste con opportuna segnaletica) per tutto il Borgo Teresiano	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la scelta è legata all'assetto complessivo della viabilità di piano e non può essere modificata (alcune vie ricomprese nel Borgo Teresiano quali la via Milano, la via Valdirivo, ecc. non consentono il recepimento dell'osservazione)
				B) piena ciclabilità (piste con opportuna segnaletica) per tutte le Rive fino piscina Bianchi	**SI**	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano
				C) piena ciclabilità (piste con opportuna segnaletica) per tutta v. Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				D) piena ciclabilità (piste con opportuna segnaletica) per tutta v. Giulia	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto. Il viale XX Settembre è stato pensato come adeguata alternativa alla via Giulia per il transito dei ciclisti
				E) piena ciclabilità (piste con opportuna segnaletica) Rotonda del Boschetto e viale Sanzio	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
60	08/08/12	Fantuzzi Tullio	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
61	08/08/12	Robles Francesca	Cari soci ed amici, Il Comune di Trieste ha deliberato il nuovo Piano Generale del Traffico (PGTU) uno strumento urbanistico importante che getta le basi dei futuri cambiamenti della mobilità nella nostra città. PER QUANTO RIGUARDA LA CICLABILITA' ci sono alcuni aspetti positivi ma pure alcuni nodi critici, primo fra tutti la mancata previsione di un collegamento in sede propria veloce comodo e sicuro tra le Rive e San Giovanni. Lungo quest'asse infatti il Piano prevede che i ciclisti condividano un percorso promiscuo con i pedoni (cioè com'è adesso il marciapiede ciclopedonale delle Rive o il Viale XX Settembre). Come Ulisse-FIAB riteniamo che, per favorire realmente l'uso della bicicletta come mezzo di spostamento in città, sia fondamentale poter garantire ai ciclisti di pedalare in sicurezza e senza entrare in conflitto con pedoni e auto. Per questo vogliamo insistere con il Comune sulla necessità di avere una ciclabile in sede propria lungo le vie Mazzini e Battisti.	---		
				A) mancata previsione di collegamento in sede propria veloce comodo e sicuro tra Rive e S. Giovanni	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto l'uso delle strade, la disciplina della circolazione e della sosta, i flussi coinvolti e la natura delle diverse attività che si svolgono non consentono una previsione completa in tal senso. Tuttavia, come previsto dal Regolamento Viario, in sede attuativa è possibile prevedere negli opportuni tratti una apposita segnaletica
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				C) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
62	08/08/12	Robles Francesca	Cari soci ed amici, Il Comune di Trieste ha deliberato il nuovo Piano Generale del Traffico (PGTU) uno strumento urbanistico importante che getta le basi dei futuri cambiamenti della mobilità nella nostra città. PER QUANTO RIGUARDA LA CICLABILITA' ci sono alcuni aspetti positivi ma pure alcuni nodi critici, primo fra tutti la mancata previsione di un collegamento in sede propria veloce comodo e sicuro tra le Rive e San Giovanni. Lungo quest'asse infatti il Piano prevede che i ciclisti condividano un percorso promiscuo con i pedoni (cioè com'è adesso il marciapiede ciclopedonale delle Rive o il Viale XX Settembre). Come Ulisse-FIAB riteniamo che, per favorire realmente l'uso della bicicletta come mezzo di spostamento in città, sia fondamentale poter garantire ai ciclisti di pedalare in sicurezza e senza entrare in conflitto con pedoni e auto. Per questo vogliamo insistere con il Comune sulla necessità di avere una ciclabile in sede propria lungo le vie Mazzini e Battisti.	---		

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				A) mancata previsione di collegamento in sede propria veloce comodo e sicuro tra Rive e S. Giovanni	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto l'uso delle strade, la disciplina della circolazione e della sosta, i flussi coinvolti e la natura delle diverse attività che si svolgono non consentono una previsione completa in tal senso. Tuttavia, come previsto dal Regolamento Viario, in sede attuativa è possibile prevedere negli opportuni tratti una apposita segnaletica
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				C) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
63	08/08/12	Robles Francesca	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
64	08/08/12	Cadel Annalisa	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
65	08/08/12	Comelli Clara	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
66	08/08/12	Clemente Sandro	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
67	08/08/12	Giurissevich Sandra	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
68	08/08/12	Castellaneta Donatella	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
69	08/08/12	Borghesi Roberto	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
70	08/08/12	Gianni Alessandro	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
71	08/08/12	Toselli Valerio	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
72	08/08/12	Beltrame Chiara	Dall'attuale piano non si evince in dettaglio la disponibilità di areee riservate per il carico/scarico merci pedonalizzando via Mazzini, ora unica arteria dove le operazioni sono veloci e garantite perchè protette da soste abusive e vicine ai negozi. Se non si risolve il problema, i negozi si sposteranno verso la periferia come accaduto a Udine. Io sono titolare di un p.v. di arredamento e complementi d'arredo in via Santa Caterina. Ricevo pallet di scatoloni molto grandi e pesanti tutte le settimane, che non potrebbero fare su e giù da marciapiedi lontani; poi assicuro ai clienti la consegna a domicilio con nostro veicolo perchè acquistare in zona pedonale non è sempre agevole anche se bello. Se non mi viene data una soluzione alternativa a via mazzini, devo chiudere. E' impensabile gestire da corso Italia (percorso non percorribile con pallet/carretti), e poi non ci sono mai posti liberi nei piccoli park di via san spiridione o via imbriani o via XXX ottobre, perchè scarsi e abusati da chi non ne ha il diritto (e non cambierebbe niente). Grazie per l'attenzione. Chiara Beltrame Kartell Flag Store	---		
				A) non si evince in dettaglio la disponibilità di areee riservate per carico/scarico merci pedonalizzando via Mazzini	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				B) impensabile gestire c/s merci da C.so Italia	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
				C) mancanza di posti liberi nei piccoli park di v. S.Spiridione, v. Imbriani, v. XXX Ottobre (scarsi e abusati da chi non ne ha il diritto)	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
73	08/08/12	Damiani Adriano	riguardo i percorsi ciclabili si spera che i parcheggi proposti siano quelli effettivi, quelli esistenti saranno anche belli ma poco funzionali poco capienti e dopo 4 bici diventa un groviglio, e che i percorsi ciclabili siano intelligenti e non passino attraverso ristoranti, fermate autobus cabine telefoniche vedi percorso stazione-miramare. doppio senso di marcia e parcheggi attigui	---		
				A) parcheggi bici proposti siano quelli effettivi	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				B) percorsi ciclabili intelligenti (doppio senso e con parcheggi attigui)	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
74	08/08/12	Ulisse-Fiab (ciclisti urbani Trieste)	Osservazioni al nuovo Piano Generale del Traffico Urbano In merito al nuovo PGTU adottato dalla giunta in data 16/7/12 per quanto riguarda la ciclabilità, pur apprezzando i molti aspetti positivi del piano che gettano le basi per un futuro cambiamento della mobilità cittadina, segnaliamo che vi sono ancora dei punti deboli per i quali vorremmo proporre le seguenti modifiche : - PI-GRECO: ASSE CICLABILE RIVE – S. GIOVANNI. Chiediamo di individuare un percorso bidirezionale in corsia riservata che sfrutti la pedonalizzazione della Via Mazzini e la ristrutturazione della Via Battisti, nel tratto che va dai Portici di Chiozza fino all'altezza del Giardino Pubblico, per poi ritornare su Viale XX Settembre come previsto dall'attuale PGTU. Ciò a vantaggio della sicurezza, della diminuzione di conflittualità bici-pedone, (come attualmente avviene lungo i tratti ad alta frequentazione pedonale in zona Ponte Rosso e Viale XX Settembre) e di una maggiore fruibilità dei percorsi. - Affrontare e risolvere il nodo critico dell'attraversamento ciclabile bidirezionale di via Carducci, nel tratto che va dai Portici di Chiozza, al Passo Fausto Pecorari ed alla via delle Torri . - Stazione-Roiano-Barcola-Miramare: visto il forte traffico a motore presente lungo tutto il tratto, prevedere la bidirezionalità e la continuità del percorso ciclabile che si dovrà svolgere quanto più possibile in sede propria. - Prevedere un collegamento ciclabile, tra Campo S. Giacomo e la pista ciclabile "Cottur" di Via Gramsci. Ringraziamo per il lavoro svolto fin'ora e per l'ascolto accordato Ulisse-Fiab	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in corsia riservata lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in corsia riservata in via Battisti nel tratto dai Portici di Chiozza fino all'altezza del Giardino Pubblico, per poi ritornare su v.le XX Settembre	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
				C) risolvere nodo critico attraversamento ciclabile bidirezionale di via Carducci (tratto Portici di Chiozza - Passo Fausto Pecorari - v. delle Torri)	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				D) percorso ciclabile Stazione-Roiano-Barcola-Miramare: bidirezionalità, continuità e quanto più possibile in sede propria	**SI**	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano
				E) prevedere un collegamento ciclabile tra Campo S. Giacomo e pista ciclabile "Cottur" di v. Gramsci	**SI**	L'osservazione è accoglibile, tuttavia si evidenzia che il collegamento proposto implica un sacrificio notevole di posti auto in relazione alle esigenze ciclabili. L'accoglimento dell'osservazione implica il tratteggio che indica il collegamento ciclabile lungo la via Gramsci fino alla pista ciclabile provinciale negli elaborati MC e MCc

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
75	08/08/12	Biadene Gian Giacomo	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
76	09/08/12	Ragnetti Elio	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
77	09/08/12	Vattovaz Cristina	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
78	09/08/12	Zadnich Cristina	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
79	09/08/12	Tonon Ilaria	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
80	09/08/12	Pesante Guido	per favorire ulteriormente l'uso urbano della bicicletta garantendo in modo più efficiente sicurezza agli utenti ed attrattività ai percorsi ciclabili, che devono essere quanto più possibile in sede propria e continui, propongo - una pista cilcabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
81	09/08/12	Piacitelli Gherardo	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
82	09/08/12	Dreos Luca	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
83	09/08/12	Ghietti Roberta	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
84	09/08/12	Longo Renata	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
85	09/08/12	Milazzi Barbara	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
86	09/08/12	Cei Erika	Ritengo che il Piano del Traffico proposto non soddisfi minimamente le richieste dei residenti del Borgo Teresiano, fatta eccezione per il cambio di rotta in relazione agli autobus in via Geppa. L'Amministrazione non dimostra nessuna volontà di eliminare il traffico nel centro storico e, più precisamente, nella parte del Borgo Teresiano che va dal Canale alla Stazione Ferroviaria, lasciando così la zona a quel degrado così "turisticamente invitante" per una città come Trieste. È evidente che l'Amministrazione ci guadagna dai parcheggi a pagamento e, di conseguenza, se non è disturbata dalla visione dei SUV e quant'altro piazzati in riva al mare, figuriamoci quanto interesse può avere per via Torrebianca, via Machiavelli, via Trento, etc.... Al danno poi si aggiunge la beffa con l'eliminazione dei parcheggi riservati ai residenti e l'obbligo per questi ultimi di "pagare dazio" nonostante tutti i disagi subiti (inquinamento dell'aria, acustico, prostituzione e connessi.....). In ogni caso credo che molti residenti preferirebbero lasciare la macchina a Opicina e respirare un po' d'aria pulita nelle loro case, se proprio dovessero scegliere. Di fronte al fatto che non si vuole, ed è evidente, ridurre in nessun modo il numero di veicoli in circolazione, trovo superfluo creare piste ciclabili sparse qua e là per la città, senza collegamento fra le stesse, che obbligano il ciclista a tuffarsi prima o poi in mezzo alle macchine, a suo rischio e pericolo. Nota a margine: per favorire la pedonalizzazione suggerisco all'Amministrazione di sincronizzare tuttii semafori pedonali sparsi sulle Rive per evitare che le persone se ne stiano in mezzo alla strada a guardare le macchine che, invece, possono transitare comodamente da Campo Marzio a Barcola senza, probabilmente, trovare un semaforo rosso. A me è capitato in bicicletta da p.za Unità a Miramare.	---		
				A) eliminare il traffico nel centro storico e, più precisamente, nella parte del Borgo Teresiano che va da Canale a Stazione Ferroviaria	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la scelta è legata all'assetto complessivo della viabilità di piano e non può essere modificata
				B) contrarietà a eliminazione dei parcheggi riservati ai residenti e obbligo per questi ultimi di "pagare dazio"	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto l'ampliamento della sosta a pagamento fa parte di una politica complessiva del piano per la gestione della sosta ed è coerente con gli indirizzi dell'amministrazione
				C) superfluo creare piste ciclabili sparse qua e là senza collegamento	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
				D) sincronizzare tutti i semafori pedonali sparsi sulle Rive per favorire pedonalizzazione	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
87	09/08/12	Ortolani Giovanni	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
88	09/08/12	Salvaiciclisti (Arezzo)	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
89	09/08/12	Lakic Dajana	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
90	09/08/12	Marinelli Giordano	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
91	09/08/12	Degrassi Michela	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
92	09/08/12	Sgobbi Renato	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
93	09/08/12	Valle Riccardo	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
94	09/08/12	Mattiussi Roberta	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
95	09/08/12	Giacca Davide	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
96	09/08/12	Michelazzi Andrea	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
97	09/08/12	Acampora Anna	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
98	09/08/12	Zinnanti Luca	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
99	09/08/12	Masucci Ernesto	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
100	09/08/12	Gustin Sabrina	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
101	10/08/12	Maggi Adriano	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
102	10/08/12	Meli Lucia	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
103	10/08/12	Ferluga Claudia	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
104	10/08/12	Lazzarino Marco	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
105	10/08/12	Vecchies Donatella	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
106	10/08/12	Magnano Elena	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
107	10/08/12	Vascotto Mauro	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
108	10/08/12	Svevo Marco	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
109	10/08/12	SPIZ (Associazione di Promozione Sociale)	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
110	10/08/12	Rojaz Cristina	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
111	10/08/12	Galimberti Paolo	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
112	10/08/12	Tedeschi Mario	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
113	10/08/12	Degrassi Paolo	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
114	10/08/12	Damiani Adriano	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
115	10/08/12	Celsi Fulvio	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
116	10/08/12	Francesca	I parcheggi a pagamento sono una pessima idea. Penso ci siano altri modi per incentivare l'uso di altri mezzi di trasporto. Se poi uno dei motivi è evitare che le macchine si mettano in doppia fila, ci sono strumenti come i controlli più frequenti e le multe, per evitarlo. Il parcheggio a pagamento va solo a penalizzare il residente.	contrarietà ai parcheggi a pagamento (come strumento per incentivare utilizzo altri mezzi e dissuadere sosta abusiva)	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto l'ampliamento della sosta a pagamento fa parte di una politica complessiva del piano per la gestione della sosta ed è coerente con gli indirizzi dell'amministrazione
117	10/08/12	Doljak Martina	Manca un collegamento in sede propria veloce comodo e sicuro tra le Rive e San Giovanni. Lungo quest'asse infatti il Piano prevede che i ciclisti condividano un percorso promiscuo con i pedoni (cioè com'è adesso il marciapiede ciclopedonale delle Rive o il Viale XX Settembre). Per favorire realmente l'uso della bicicletta come mezzo di spostamento in città, è fondamentale poter garantire ai ciclisti di pedalare in sicurezza e senza entrare in conflitto con pedoni e auto. Per questo ritengo che sia necessario avere una ciclabile in sede propria lungo le vie Mazzini e Battisti.	---		
				A) assenza di collegamento in sede propria veloce comodo e sicuro tra Rive e San Giovanni (percorso promiscuo con i pedoni marciapiede ciclopedonale delle Rive e v.le XX Settembre)	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto l'uso delle strade, la disciplina della circolazione e della sosta, i flussi coinvolti e la natura delle diverse attività che si svolgono non consentono una previsione completa in tal senso. Tuttavia, come previsto dal Regolamento Viario, in sede attuativa è possibile prevedere negli opportuni tratti una apposita segnaletica
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				C) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
118	10/08/12	Di Paolo Luciano	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
119	10/08/12	Redavid Domenico	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
120	10/08/12	Pesante Guido	propongo la pedonalizzazione della via Manzoni, in prosecuzione del tratto sul quale già è prevista pedonalizzazione e, almeno, sino alla confluenza con la via Pascoli in subordine, propongo che la via Manzoni, nel tratto indicato, divenga ZTL. Si consideri che - la zona è particolarmente inamena, ad altissimo tasso di concentrazione abitativa (molto caratterizzata dal punto di vista etnico), senza alcuno spazione verde, priva di luoghi di socializzazione alternativi a quello rappresentato da piazza Garibaldi - la via Manzoni si sviluppa parzialmente lungo un polo scolastico relativamente importante, che trarrebbe beneficio da un maggior isolamento dal traffico - la via Pascoli è piuttosto congestionata anche per afflusso, su incrocio pericoloso, di veicoli da via Manzoni propongo inoltre che venga istituito un percorso pedonale privilegiato di connesisone tra l'area verde di villa Engelmann e piazza Garibaldi	---		
				A) pedonalizzazione di v. Manzoni, in prosecuzione del tratto già previsto pedonale e almeno sino a confluenza con v. Pascoli (in subordine stesso tratto diventi ZTL)	**SI**	L'osservazione è accoglibile, tuttavia si evidenzia che il tratto di strada riveste un ruolo importante per la viabilità locale e l'accoglimento dell'osservazione porterebbe ad un sacrificio notevole di stalli di sosta. L'accogliemento dell'osservazione implica l'indicazione di un'area pedonale nei relativi elaborati lungo la via Manzoni e fino alla via Pascoli
				B) realizzazione di una ZTL (in subordine alla precedente proposta di pedonalizzazione) in v. Manzoni, in prosecuzione del tratto già previsto pedonale e almeno sino a confluenza con v. Pascoli	**SI**	L'osservazione è accoglibile, tuttavia si evidenzia che il tratto di strada riveste un ruolo importante per la viabilità locale e l'accoglimento dell'osservazione porterebbe ad un sacrificio notevole di stalli di sosta. L'accogliemento dell'osservazione implica l'indicazione di una ZTL nei relativi elaborati lungo la via Manzoni e fino alla via Pascoli
				C) istituzione di un percorso pedonale privilegiato di connesisone tra area verde di villa Engelmann e p.zza Garibaldi	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica la modifica dei relativi elaborati per inserire il tratteggio richiesto
121	10/08/12	Leone Jessica	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
122	10/08/12	Leone Jessica	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
123	10/08/12	Minisini Clara	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
124	10/08/12	Vilevich Alessandro	Con sorpresa scopro dalla mappa pubblicata, che la parte bassa di via della Madonna del Mare, che sulle prime vostre comunicazioni era segnalata come pedonale, rimane completamente aperta al traffico. Pare che alcuni gestori di esercizi commerciali presenti in zona e contrari alla chiusura, si siano mobilitati per revocarla…con successo evidentemente. Rilevo invece che i gestori degli esercizi commerciali direttamente interessati, ovvero presenti nella parte bassa di via Madonna del Mare, sono assolutamente favorevoli alla pedonalizzazione, non potrebbe essere altrimenti: due ristorantini, un bar libreria e due negozi di abbigliamento non potrebbero che giovare di una zona a mobilità esclusivamente pedonale. Faccio notare che: 1) Il rione non è frequentato solo da commercianti o automobilisti, ma anche da pedoni, anziani, bambini, studenti, turisti, ciclisti, genitori con bimbi in carrozzella, disabili, cani, etc. 2) che da parte della nuova maggioranza, che in molti abbiamo votato fiduciosi in un cambiamento di metodo e merito, ci si aspetta un'assunzione di responsabilità in merito a dei programmi politici grazie ai quali è stata eletta ad amministrare: l'allargamento delle zone pedonali, la limitazione del traffico veicolare privato, lo stimolo alla mobilità alternativa, la salvaguardia dei diritti dei più deboli e meno rappresentati, del pedone, del ciclista, del bambino e dell'anziano, del disabile, etc. Non mi pare il caso che una cordata di commercianti e cittadini, tra l'altro molti non direttamente interessati alla zona in oggetto, probabilmente neanche vostri elettori, possano influenzare delle scelte a mio vedere bene e a lungo meditate e programmate; non è progettazione partecipata, significa assecondare degli interessi assai limitati fondati su un'idea di città incompatibile con la vostra/nostra.	---		
			3) La strada in oggetto non ha praticamente marciapiede: su di un lato si limita a un cordolo impercorribile e fuori da ogni standard di sicurezza, dall'altro raggiunge forse i 50 centimetri. Quando l'autobus curva invade completamente il marciapiede in modo assai pericoloso. Spesso i pedoni sono costretti a fermarsi, cambiare lato o scendere, soprattutto le carrozzelle dei bambini per non parlare di quelle dei disabili. È realmente pericoloso, non aspetterei l'incidente per intervenire. 4) Sulla mappa "interventi per la mobilità ciclabile" noto che il medesimo tratto di strada è segnalato come "itinerario pista ciclabile" oppure forse "itinerario ciclabile promiscuo" (non è proprio chiaro causa lunghezza del tratteggio) cosa significa? Temo non significhi nulla. Suppongo che tutto rimanga così come già è: marciapiedi larghi 20 centimetri fisicamente impercorribili: pedoni, carrozzelle, anziani in uscita dalla casa di riposo, bimbi, studenti delle vicine scuole e biblioteca, disabili, turisti in cerca della basilica paleocristiana "fantasma", autobus, automobili, furgoni, biciclette e motorini, tutti assieme in mezzo alla "stradina". Commercianti assai poco lungimiranti soddisfatti di arrivare in automobile fino a dentro la propria attività, compiaciuti dalla loro posizione privilegiata di aver forzato la mano a una maggioranza che probabilmente non hanno neanche votato, e che per evitare problemi preferisce una volta di più assecondarli. Direi proprio che non vi ho votato per questo… Cordialmente Alessandro Vilevich	---		

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				A) pedonalizzazione di via Madonna del Mare (parte bassa)	**SI**	L'osservazione è accoglibile, tuttavia si evidenzia che la scelta in merito alla destinazione della via Madonna del Mare è stata effettuata sulla base della volontà esplicita della competente circoscrizione che ha chiesto la modifica della originaria destinazione ad area pedonale (bozza del piano). L'accoglimento dell'osservazione implica la pedonalizzazione del tratto di via Cavana e via Madonna del Mare fino alla via del Bastione, con il conseguente spostamento della linea 24 che potrebbe utilizzare in salita la via San Giorgio e numerosi disagi in termini di circolazione per i residenti e per l'accesso agli edifici pubblici (scuole, palestre, ecc.).
				B) elaborato MC: tratto di strada segnalato come "itinerario pista ciclabile" oppure forse "itinerario ciclabile promiscuo" (non chiaro causa lunghezza tratteggio)	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica la modifica del tratteggio richiesta nei relativi elaborati
125	10/08/12	Volpi Alberto	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
126	10/08/12	Menis Paolo	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
127	10/08/12	Sartori Giuliana	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
128	10/08/12	Caroni Paolo	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
129	10/08/12	Berini Andrea	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
130	10/08/12	Gornik Egon	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
131	10/08/12	Bertossi Mirco	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
132	10/08/12	Padovan Manuela	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
133	10/08/12	Calcina Susanna	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
134	10/08/12	Cramerstetter Carmen	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
135	10/08/12	Petrussa Alessandro	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
136	11/08/12	Riccioli Leonardo	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
137	11/08/12	Pietrosemoli Ermanno	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
138	11/08/12	Gabrielli Irene	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
139	11/08/12	Spano Paolo	Buon giorno spero che si possa ampliare di molto le piste ciclabili a Trieste, come hanno fatto in pochi anni a Capodistria. Dal mio punto di vista si potrebbe collegare anche la periferia, magari tramite passaggio S.Andrea al centro citta' e fare qualche posteggio per bici. Grazie un ciclista speranzoso	---		
				A) spero si possano ampliare di molto le piste ciclabili come fatto in pochi anni a Capodistria	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				B) collegare periferia a centro città (magari tramite passaggio S.Andrea)	**SI**	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano
				C) realizzare qualche posteggio per bici	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
140	11/08/12	Piacini Ettorina	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
141	11/08/12	Vuch Elisa	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
142	11/08/12	Scarpa Stefano	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
143	11/08/12	Potocco Elena	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
144	11/08/12	Varesano Antonella	Il lavoro fatto ha molti aspetti positivi ma tratta le cose in modo parziale e frammentato, è necessario quindi trovare ulteriori soluzioni per non rendere la convivenza tra pedoni e ciclisti ancora più difficile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
145	11/08/12	Giorgiutti Cristiano	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
146	11/08/12	Parisi Antonio	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
147	11/08/12	Carbonelli Cecilia	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
148	11/08/12	Sartori Monica	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
149	11/08/12	Debrevi Belinda	Più piste e le biciclette verranno da sole, vogliamo scommettere. Evviva Trieste più giovane, ne ha molto bisogno.	incrementare le piste ciclabili	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
150	11/08/12	Sedmak Jan	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
151	11/08/12	Alessio Michele	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
152	11/08/12	Carnevali Giordano	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
153	11/08/12	Petronio Michael	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
154	11/08/12	Bronzin Lorena	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
155	11/08/12	Pirrone Brian	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
156	11/08/12	Purini Mauro	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
157	11/08/12	Sergas Mauro	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
158	11/08/12	Reina Paola	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
159	11/08/12	Ronchin Erika	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
160	11/08/12	Fabri Natascia	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
161	12/08/12	Lakovic Andrea	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
162	12/08/12	Simioni Stefania	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
163	12/08/12	Curti Stefano	1. L'obbligo di svolta su via Raffineria in discesa da viale D'Annunzio (con passaggio dei bus in viale Sonnino) era già in vigore negli anni Settanta e si rivelò fortemente problematico, tanto da imporre il ritorno alla situazione precedente (doppio senso di marcia da largo Sonnino a via Oriani). L'attuale situazione è decisamente migliore (facendo ovviamente rispettare i divieti di sosta in essere in particolare sulla curva di via Gambini). 2. Sono in completo disaccordo con l'inversione del senso di marcia in via Madonnina: per tutti gli abitanti del rione di Barriera rappresenta l'unica via di percorrenza veloce per raggiungere le zone di via Italo Svevo/San Vito/Rive senza gravare sul centro. L'alternativa proposta sarebbe quella di raggiungere la piazza Goldoni e la svolta a sinistra nella Galleria Sandrinelli, che ritengo critica, in quanto sulla galleria graverà già tutto il traffico attualmente in transito su Corso Saba. Andrebbe valutata la possibilità di far transitare tutto il traffico in discesa sulla via del Bosco imponendo il divieto di sosta su ambo i lati della strada, mantenendo la situazione attuale in via Madonnina.	---		
				A) contrarietà all'obbligo di svolta su v.Raffineria in discesa da v.le d'Annunzio (bus in v. Sonnino); attuale situazione migliore (facendo rispettare divieti di sosta in essere in particolare su curva di v. Gambini)	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la scelta è legata all'assetto complessivo della viabilità di piano e non può essere modificata, anche con riferimento alle esigenze del Trasporto Pubblico il relazione alle scelte del piano
				B) contrarietà a inversione senso di marcia v. Madonnina (valutare possibilità di far transitare tutto il traffico in discesa su v. del Bosco imponendo il divieto di sosta su ambo i lati, mantenendo situazione attuale in v. Madonnina)	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la scelta è legata all'assetto complessivo della viabilità di piano e non può essere modificata. La scelta effettuata dal Piano consente di limitare l'inquinamento in una via in salita, stretta e attualmente caratterizzata da flussi non irrilevanti, con continui fenomeni di "stop and go"

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
164	12/08/12	Pianigiani Marisa	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
165	13/08/12	Masci Lorenzo	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
166	13/08/12	Tommasoni Lorenzo	Relazione sintetica 1) Togliere "Piano partecipato" 2) Correggere dove si dice che la via Timeus è in salita o sostituire con il nome corretto della via (Crispi?...) 3) Accennare a dove le Zone 30 potrebbero essere successivamente realizzate 4) Le matrici Origine/Destinazione a quando risalgono? 5) Invertire il senso di marcia della via Pindemonte fino via Rossetti per scaricare via Giulia/viale XX Settembre 6) Viale XX Settembre: sia zona 30, con parcheggio veicoli e di riferimento per la viabilità ciclabile 7) Il termine "Circolazione dei pedoni" svilisce la persona, ricorda che questo piano è sovraordinato ad altri, di conseguenza il PRG rischia di scadere nell'ingegneria del traffico. Si cambia mezzo protesico (dall'auto alla bici) e per di più per imposizione e non per scelta: vantaggio relativo e discutibile. Va di più a piedi chi scende da un Bus o da un automobile che un ciclista, e la città di questo ha bisogno. 8) Con questo piano non si parla mai di flussi di veicoli ecc ma di ricadute sul commercio, la residenza ecc. non era meglio un approccio maggiormente interdisciplinare? 9) pag 2 si dice che i ciclisti potranno utilizzare le corsie BUS, a pag 10 "per limitare possibili conflittualità e assecondare le richieste di Provincia e Trieste Trasporti..." questa possibilità viene esclusa, quindi? 10) San Giovanni è un cul de sac, realizzate un'uscita viabile superiore. 11) Per il PGTU (non)realizzate l'opzione zero. Grazie Lorenzo Tommasoni Comitato "AMA_VIA_GIULIA" via Giulia 22 Trieste	---		
				A) RS: togliere "Piano Partecipato"	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto il Piano, in base all'iter utilizzato, è classificato come "Piano Partecipato"
				B) RS: correggere dove si dice che v.Timeus è in salita o sostituire con nome corretto via (Crispi?...)	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica la modifica dell'elaborato relativo sostituendo "vie molto strette e con la presenza di salite" con "vie molto strette o con la presenza di salite"
				C) RS: accennare a dove Zone 30 potrebbero essere realizzate	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				D) RS: matrici Origine/Destinazione a quando risalgono?	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica la specificazione nella Relazione Tecnica (elaborato RT) dell'orizzonte temporale di riferimento dei dati. Al capitolo 4.2 della Relazione Tecnica si aggiunge la frase "effettuate nel 2002" dopo la frase "da apposite indagini a domicilio"
				E) invertire senso di marcia di v. Pindemonte fino via Rossetti per scaricare v.Giulia/v.le XX Settembre	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				F) v.le XX Settembre: sia zona 30, con parcheggio veicoli e di riferimento per viabilità ciclabile	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				G) *va di più a piedi chi scende da un Bus o da un automobile che un ciclista e la città di questo ha bisogno*	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
				H) richiesto approccio maggiormente interdisciplinare (non si parla mai di flussi di veicoli ma di ricadute su commercio, residenza ecc.)	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
				I) RS pag 2 si dice che i ciclisti potranno utilizzare le corsie BUS, a pag 10 "per limitare possibili conflittualità e assecondare le richieste di Provincia e Trieste Trasporti..." questa possibilità viene esclusa - chiarire	**COMM.**	L'osservazione è una richiesta di chiarimento che non implica la modifica di alcun elaborato: il primo riferimento riguarda gli indirizzi dell'amministrazione che erano possibilisti in tal senso e recepiti nella bozza di piano. In sede di partecipazione la possibilità di consentire alle biciclette l'utilizzo delle corsie bus è stata rimossa
				L) S. Giovanni è un cul de sac, realizzare un'uscita viabile superiore	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
				M) (non)realizzate l'opzione zero	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
167	13/08/12	Zavaldi Alessio	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
168	13/08/12	Piredda Claudia	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
169	13/08/12	Castellan Paola	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
170	13/08/12	Toso Stefano	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
171	13/08/12	Battista Lorenzo	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
172	13/08/12	Maizan Emanuela	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
173	13/08/12	Stolfa Lucia	Sono pienamente d'accordo con la realizzazione di nuovi percorsi ciclabili, ma non credo che la soluzione di utilizzare il viale XX Settembre e la via Pindemonte in modo promiscuo sia sicura, nè per i pedoni, nè per i ciclisti, nè per gli altri mezzi circolanti in queste vie. Propongo di creare una pista ciclabile bidirezionale lungo la via Battisti, la via Giulia ed il viale Raffaello Sanzio, in modo da poterla raggiungere facilmente dalle vie laterali e poterla utilizzare assieme ai bambini.	---		

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Giulia	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto. Il viale XX Settembre è stato pensato come adeguata alternativa alla via Giulia per il transito dei ciclisti
				C) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo v.le Sanzio	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
174	13/08/12	Arnez Marco	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
175	13/08/12	Buonanno Fabio	OSSERVAZIONI ALLA BOZZA DEL NUOVO PIANO DEL TRAFFICO CON PARTICOLARE RIFERIMENTO AL TRASPORTO PUBBLICO Uno dei principi base enunciati nell'introduzione al nuovo piano del traffico è riferito all'agevolazione del trasporto pubblico, attraverso interventi di ampliamento delle corsie preferenziali, modifiche varie alla circolazione, il tutto finalizzato all'incremento della velocità commerciale dei mezzi pubblici attualmente troppo bassa. In realtà, esaminando nel dettaglio, le soluzioni proposte per la circolazione dei mezzi pubblici sono tali da vanificare del tutto le enunciazioni fatte, per i seguenti motivi: 1)la rete proposta comporta un maggior numero di interscambi; 2)il possibile posizionamento delle fermate, visti i nuovi percorsi, rende oltremodo scomodi gli stessi interscambi, obbligando a tratti a piedi, creando disagi ed anche perdite di tempo che vanno a sommarsi ai tempi di viaggio; 3)la rete proposta comporta alcuni accorciamenti di linee che costringeranno gli utenti a più lunghi tragitti a piedi e quindi a disagi e ulteriori perdite di tempo. 4)l'effettiva complicazione di molti nodi del traffico del centro città comporterà ulteriori perditempi ai mezzi pubblici per l'attesa di fasi semaforiche necessarie per l'attraversamento dei nuovi flussi, tali da vanificare i benefici ottenibili con le previste nuove corsie preferenziali. Già oggi infatti la lentezza del trasporto pubblico deriva soprattutto dall'attesa di fasi semaforiche e molto meno dalla congestione stradale. Di conseguenza riteniamo, che, al di là del calcolo teorico delle velocità commerciali espresso nel piano, i tempi reali di percorrenza dei bus saranno invece destinati ad aumentare, ed ancora di più i tempi di spostamento degli utenti che comprendono anche ovviamente i tragitti a piedi e le attese per gli interscambi.	---		
175	13/08/12	Buonanno Fabio	Oltre a danneggiare gli utenti rendendo il trasporto pubblico sempre meno competitivo, l'aumento delle percorrenze totali determina, a parità di vetture impiegate e quindi di costi, una rarefazione delle corse e quindi un ulteriore danno agli utenti ed all'azienda che gestisce il servizio. In particolare, ci appare del tutto contraria alle esigenze degli utenti la proposta di fusione delle linee 9 e 10 che comporta di fatto la loro limitazione in Piazza Goldoni e quindi uno scadimento del servizio per la scarsa penetrazione nel centro città delle due principali linee triestine. Nella relazione si vuole far passare questa proposta come migliorativa, citando il beneficio per i 900 utenti giornalieri che attualmente interscambiano tra le due linee, senza però fare riferimento alle migliaia che oggi proseguono verso il cuore del Borgo Teresiano e le Rive. Il proposto bus navetta “B” (piazza Goldoni-Largo Irneri) costringerebbe a scomodi, caotici e lenti trasbordi in Piazza Goldoni. E' sufficiente recarsi oggi nell'ora di punta della mattina in Piazza Goldoni per comprendere l'assurdità della proposta, osservando i carichi rilevanti sui capienti bus da 18 metri in discesa verso Via Mazzini, con frequenza media di 3 minuti, e ipotizzando il trasferimento dei passeggeri attraverso la piazza per raggiungere la fermata di un'altra linea per giunta servita da bus piccoli e poco capienti.	---		

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
			Di seguito le osservazioni puntuali su singoli punti di intervento: STAZIONE CENTRALE: no ai capilinea bus “di fronte all’ingresso principale del Palatripcovich”, perché troppo distante dalle pensiline di arrivo e partenza dei treni e dalla nuova stazione autocorriere, ed in zona espostissima a pioggia e bora. Si rifletta che sarebbe sadico costringere i passeggeri appena scesi dai treni (o usciti dalla nuova costruenda autostazione) a percorrere tutta la distanza fino al largo città di Santos, con la valigia in una mano, una borsa nell’altra e l’ombrello tenuto con la proboscide, che ad ogni raffica di bora rischierebbe di estroflettersi e sfasciarsi lasciando il malcapitato fradicio come Gatto Silvestro. Molto meglio invece via Flavio Gioia o in subordine davanti al silos, sotto ai platani, ma sempre facendo attenzione all’orientamento delle fermate, studiando che bora e pioggia non possano entrare negli autobus in sosta con le porte aperte. Il sito proposto dal Piano per le fermate bus per l’università (attuale capolinea 22) è troppo piccolo per far stare tutti gli autobus che vi sono diretti (3, 39, 51 e gli autobus da 18 metri della 17/). PIAZZA OBERDAN: la fermata in direzione Portici di Chiozza è attualmente collocata davanti alla banca, ha un minuscolo chiosco di attesa ma per il resto sfrutta il riparo naturale costituito dall’edificio della banca. La nuova collocazione prevista a margine del nuovo percorso dedicato dovrà essere studiata con estrema cura sia in relazione alla massa di persone in attesa nelle ore di punta, che alla considerevole esposizione a pioggia e bora. I nuovi chioschi dovranno essere capientissimi, e con le pareti lunghe tali da riparare dalla pioggia orizzontale anche le estremità dei pantaloni e le scarpe dei passeggeri in attesa (cosa che oggi non avviene).	---		

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
			Via CORONEO: Vi devono transitare tutte le linee dell'asse di traffico da e per l'università, in entrambi i sensi. E' da evitare assolutamente di far passare alcune linee per via Coroneo (dotata di nuova corsia preferenziale) ed altre per via Fabio Severo, perché si crea spaesamento nell'utenza che non sa in che via andare ad aspettare il suo bus, ed anche perché si rende più difficile l'interscambio da una linea all'altra. Inoltre in certe fasce orarie (serali e giorni Festivi) circola una sola linea che sostituisce tutte le altre, che deve seguire l'UNICO percorso comune per evitare confusione e difficoltà. Sarà gradito finalmente raggiungere da via Fabio Severo la zona di Piazza Oberdan utilizzando entrambe le linee 17 e 17/, che ora scaricano alla decentrata fermata di Foro Ulpiano / via Romagna. Intersezione Via CARDUCCI / Via CORONEO: Va mantenuta la possibilità di svolta a sinistra per i mezzi pubblici, a vantaggio delle linee 4, 14 ed anche 39 e 51 (che devono continuare a fermare in p.zza Oberdan per favorire l'interscambio dalle altre linee). Vie GINNASTICA / GATTERI / BRUNNER: I percorsi delle linee 25 e 26 da via Carducci a S. Luigi devono essere i medesimi come attualmente avviene. E' pazzesco sdoppiarli, dimezzando quindi di fatto la frequenza dei passaggi alle fermate più importanti per chi è diretto verso la periferia. Non bisogna dimenticare inoltre che di sera e nei giorni festivi circola una sola linea 26/ che fa entrambi i servizi, e che deve seguire l'UNICO percorso comune. L'attuale fermata dei Portici di Chiozza in direzione S. Luigi è comodissima perché protetta dalle intemperie e serve sia entrambe le linee 25 e 26 che anche la linea 22 la quale offre lo stesso servizio fino all'intersezione Rossetti/Ginnastica. Per la discesa da via Ginnastica a via Battisti non dev'essere usata la via Brunner, perché servirà al traffico privato diretto dal centro a S. Giovanni, ma la via Gatteri, che deve essere usata esclusivamente dai mezzi pubblici – linea 22 compresa - in entrambi i sensi di marcia.	---		

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
			PIAZZA GOLDONI - CORSO ITALIA: Per i motivi già spiegati in precedenza, contrarietà assoluta alla rottura di carico in P.zza Goldoni fra le linee 9 e 10 e la proposta “navetta blu”, come pure alle preclusioni all’impiego di moderni autobus a grandissima capienza fra Piazza Goldoni e le Rive (autosnodati che hanno la stessa identica larghezza dei bus piccoli e manovrano anche in curva entro gli stessi spazi grazie all’articolazione!). La proposta del piano costringerebbe una bella fetta dell’utenza di queste linee ad aspettare una prima volta l’autobus in via Giulia o a S. Giacomo, poi a scendere in massa dall’autobus (operazione che richiede almeno un minuto) in Piazza Goldoni, poi ad aspettare la linea “blu” per chissà quanto tempo, salirvi (cosa che richiede un altro minuto) e infine effettuare magari solo un paio di fermate per raggiungere Piazza della Borsa o Piazza dell’Unità per di più pigiati su bus piccoli. Non è stato tenuto conto che la linea “blu” non avrebbe alcuna coincidenza garantita con le linee 9 e 10 afferenti (l’azienda trasporti di Trieste non è in grado di garantire le coincidenze fra linee complementari), e che la frequenza e la capacità di carico della linea blu sarebbero certamente scoraggianti. Il suo percorso di ritorno previsto per via del Teatro Romano, lontanissimo dal centro del Borgo Teresiano, è la ciliegina su una torta avvelenata. Sarebbe comodo l’aumento della frequenza della linea 5, che sarebbe l’unica da Piazza Goldoni a raggiungere il cuore del borgo Teresiano. Si raccomanda poi particolare attenzione affinchè le linee uscenti dalla galleria abbiano una fermata comoda in piazza Goldoni tale da ridurre al minimo gli spostamenti a piedi verso le fermate delle altre linee. E’ assolutamente da evitare l’infausto giro già attuato in conseguenza del piano “Somea” nel 1974 e presto eliminato, che rubava tre preziosi minuti facendo fare il percorso per Passo Goldoni – via Carducci – Ponte della Fabra - Piazza Goldoni. La soluzione attuale è indiscutibilmente la migliore.	---		

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
			Si esprime pure contrarietà alla limitazione a metà corso Italia delle linee 11, 25 e 18 (ma che paura c'è a fonderla definitivamente con la 5 ?), che devono assolutamente invece raggiungere le Rive. LE "NAVETTE ECOLOGICHE": il concetto di "navetta ecologica" tanto caro agli ecologisti di facciata ma non di sostanza, che non usano mai i mezzi pubblici ma che sono incollati alla loro automobile e non sanno distinguere un traghetto da una motobarca, è adatto a trasportare piccoli flussi di persone in un'area delimitata, ma non certo grandi quantità di passeggeri in una vasta area. Adatti alle "navette ecologiche" sarebbero un collegamento turistico occasionale fra Piazza Goldoni e S. Giusto, o fra il Sanatorio di Opicina e l'Obelisco ad uso degli scienziati, o fra Sistiana Mare e Sistiana centro, o le linee 12, 13, 31, 43, 50 e 52. Anche l'indispensabile compianta linea 53 Ospedale Cattinara – Centro cardiologico, che sarebbe ancora preziosissima ai cardiopatici che fanno tanta fatica a camminare ed è pertanto da tempo soppressa, potrebbe utilizzare "navette ecologiche". Esempio istruttivo di "navetta ecologica", purtroppo dimenticato dai redattori del piano generale del traffico urbano, fu la fallimentare linea "S", che dal 21 dicembre 1989 circolò per breve tempo con frequenza 15' praticamente senza passeggeri ed oggi viene curiosamente riproposta tale e quale nel piano come linea "Verde", senza tener conto che venne allora soprannominata non a caso dai triestini "LINEA SVODA".	---		
			CORSO SABA: Va resa a doppio senso, riservata ai mezzi pubblici, per portare almeno fino a Piazza Goldoni tutte le linee provenienti da Piazza Garibaldi e oltre, comprese quelle con lo scomodissimo ed inviso capolinea in largo Barriera, al fine di agevolare l'interscambio con il resto della rete e per avvicinarsi di più al cuore della città. Le migliaia di persone che fin dai tempi della società privata di autolinee "SAP" (mezzo secolo fa) hanno camminato e continuano a farlo (pensiamo all'età media della popolazione, ma anche alla pioggia e alla bora) per una vita da Piazza Goldoni ai vari capilinea "decentrati" di Largo Barriera si aspettano che tecnici e politici risolvano una buona volta il loro annoso problema. La navetta ecologica verde NON è affatto una soluzione ma un costoso spreco di risorse che non risolve nulla (vedi quanto già detto sulla "linea svoda"). Via GALLINA: Va resa a doppio senso, per permettere il transito ai bus delle linee 9 e 25 diretti verso i Portici di Chiozza, ma anche ai bus delle linee 1, 15, 16, 19, 20 e 21 per raggiungere Piazza Oberdan attraverso via Reti. Si pensi alla comodità di poter disporre di una fermata delle linee 19, 20 e 21 in piazza Goldoni in entrambi i sensi di marcia, farebbe la gioia di un bacino di 40 mila cittadini. Via S. MICHELE: Per evitare un lungo, scomodo e dispendioso giro vizioso alla linea 24, va mantenuto il doppio senso per il solo fondamentale tratto di circa 100 metri fra via Fulvio Testi e largo Canal, a titolo provvisorio, per il solo tempo necessario a completare il prolungamento di via della Galleria in via Bazzoni, per il quale si suggeriscono apposite indicazioni nel piano regolatore (probabilmente già presenti nei piani precedenti).	---		

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
			S. GIOVANNI: Il previsto spostamento delle fermate dei bus a viale Sanzio a metà del campo sportivo sarebbe scomodissimo all'utenza dei trasporti pubblici per la maggiore distanza dalla zona più densamente abitata di S.Giovanni, che è a monte della chiesa. Si contropropone invece l'istituzione di un bel capolinea attrezzato in p.le Gioberti angolo via S. Cilino, esattamente ove oggi sorge la chiesa provvisoria. Fabio Buonanno via Biasoletto 91/1 34142 TRIESTE fabio.buonanno@yahoo.it	---		
				A) rete proposta comporta maggior n° di interscambi	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta la modifica di alcun elaborato. Fermo restando che molte scelte in merito al TPL sono indicative e possono essere valutate in sede di attuazione in base alle competenze dirette della Provincia di Trieste, il Piano tende a limitare le modifiche sul TPL e a conservare gli interscambi esistenti; è possibile che alcune scelte legate all'assetto complessivo del Piano implichino alcuni percorsi pedonali diversi dagli attuali e talvolta più lunghi, ma si ritiene che le modifiche siano complessivamente accettabili
				B) possibile posizionamento fermate, visti i nuovi percorsi, rende scomodi interscambi (tratti a piedi, disagi, perdite di tempo)	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta la modifica di alcun elaborato. Fermo restando che molte scelte in merito al TPL sono indicative e possono essere valutate in sede di attuazione in base alle competenze dirette della Provincia di Trieste, il Piano tende a limitare le modifiche sul TPL e a conservare gli interscambi esistenti; è possibile che alcune scelte legate all'assetto complessivo del Piano implichino alcuni percorsi pedonali diversi dagli attuali e talvolta più lunghi, ma si ritiene che le modifiche siano complessivamente accettabili
				C) rete proposta comporta alcuni accorciamenti di linee che costringeranno utenti a più lunghi tragitti a piedi, disagi e ulteriori perdite di tempo	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta la modifica di alcun elaborato. Fermo restando che molte scelte in merito al TPL sono indicative e possono essere valutate in sede di attuazione in base alle competenze dirette della Provincia di Trieste, il Piano tende a limitare le modifiche sul TPL e a conservare gli interscambi esistenti; è possibile che alcune scelte legate all'assetto complessivo del Piano implichino alcuni percorsi pedonali diversi dagli attuali e talvolta più lunghi, ma si ritiene che le modifiche siano complessivamente accettabili
				D) effettiva complicazione di molti nodi comporterà ulteriori perditempi ai mezzi pubblici per attesa fasi semaforiche	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				E) tempi reali di percorrenza dei bus destinati ad aumentare (tragitti a piedi e attese per interscambi)	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta la modifica di alcun elaborato. Fermo restando che molte scelte in merito al TPL sono indicative e possono essere valutate in sede di attuazione in base alle competenze dirette della Provincia di Trieste, il Piano tende a limitare le modifiche sul TPL e a conservare gli interscambi esistenti; è possibile che alcune scelte legate all'assetto complessivo del Piano implichino alcuni percorsi pedonali diversi dagli attuali e talvolta più lunghi, ma si ritiene che le modifiche siano complessivamente accettabili
				F) contrarietà a proposta di fusione linee 9 e 10 (scarsa penetrazione in centro città delle due principali linee triestine); proposto bus navetta "B" (p.zza Goldoni-l.go Irneri) comporta scomodi, caotici e lenti trasbordi in p.zza Goldoni	**NdC (PA)**	La proposta relativa alle linee 9 e 10 e al transito degli autobus di 18 m all'interno del Borgo Teresiano è indicativa e non vincolante per l'attuazione del piano; la competenza diretta è della Provincia di Trieste
				G) Stazione: no a capilinea bus di fronte a ingresso Palatripcovich (l.go Santos); meglio v. Flavio Gioia o in subordine davanti Silos	**NdC (PA)**	La posizione dei capilinea è indicativa e va valutata in sede di attuazione in base alle competenze dirette della Provincia di Trieste
				H) Stazione: sito proposto per fermate bus per università (attuale capolinea 22) troppo piccolo (3, 39, 51, 17/)	**NdC (PA)**	La posizione dei capilinea è indicativa e va valutata in sede di attuazione in base alle competenze dirette della Provincia di Trieste
				I) p.zza Oberdan: nuova collocazione fermata in direzione Portici di Chiozza, prevista a margine del nuovo percorso dedicato, dovrà essere studiata con estrema cura (nuovi chioschi capientissimi e con pareti lunghe)	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
				L) v. Coroneo: non far passare alcune linee per v. Coroneo e altre per v. F. Severo (interscambio difficile)	**NdC (PA)**	L'assetto delle linee è indicativo e va valutato in sede di attuazione in base alle competenze dirette della Provincia di Trieste
				M) intersezione v. Carducci/v. Coroneo: mantenere possibilità di svolta a sinistra per i mezzi pubblici (pro linee 4, 14, 39 e 51)	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				N) linee 4, 14, 39 e 51 devono continuare a fermare in p.zza Oberdan	**NdC (PA)**	La posizione dei capilinea e delle fermate è indicativa e va valutata in sede di attuazione in base alle competenze dirette della Provincia di Trieste
				O) vie Ginnastica/Gatteri/Brunner: percorsi linee 25 e 26 da Carducci a S. Luigi come attuale (non sdoppiarli)	**NdC (PA)**	L'assetto delle linee è indicativo e va valutato in sede di attuazione in base alle competenze dirette della Provincia di Trieste
				P) mantenere attuale fermata Portici di Chiozza in direzione S. Luigi	**NdC (PA)**	La posizione dei capilinea e delle fermate è indicativa e va valutata in sede di attuazione in base alle competenze dirette della Provincia di Trieste
				Q) v. Gatteri riservata esclusivamente ai mezzi pubblici (linea 22 compresa) in entrambi i sensi di marcia	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la scelta è legata all'assetto complessivo della viabilità di piano e non può essere modificata

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				R) contrarietà assoluta a rottura di carico in P.zza Goldoni fra linee 9 e 10 e proposta “navetta blu”	**NdC (PA)**	La proposta relativa alle linee 9 e 10 e al transito degli autobus di 18 m all'interno del Borgo Teresiano è indicativa e non vincolante per l'attuazione del piano; la competenza diretta è della Provincia di Trieste
				S) contrarietà assoluta a preclusioni impiego autobus 18 metri fra p.zza Goldoni e Rive	**NdC (PA)**	La proposta relativa alle linee 9 e 10 e al transito degli autobus di 18 m all'interno del Borgo Teresiano è indicativa e non vincolante per l'attuazione del piano; la competenza diretta è della Provincia di Trieste
				T) contrarietà a linea “blu” (no coincidenza garantita con 9 e 10 afferenti, frequenza e capacità di carico scoraggianti, percorso di ritorno per v. Teatro Romano lontano da centro B.go Teresiano)	**NdC (PA)**	La proposta relativa alle linee 9 e 10 e al transito degli autobus di 18 m all'interno del Borgo Teresiano è indicativa e non vincolante per l'attuazione del piano; la competenza diretta è della Provincia di Trieste
				U) proposta di aumentare frequenza linea 5 (unica da Goldoni a raggiungere cuore b.go Teresiano)	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
				V) linee uscenti da galleria devono avere fermata comoda in p.zza Goldoni (per ridurre al minimo spostamenti a piedi verso fermate altre linee)	**NdC (PA)**	La posizione dei capilinea e delle fermate è indicativa e va valutata in sede di attuazione in base alle competenze dirette della Provincia di Trieste
				Z) evitare infausto giro su percorso per p.sso Goldoni-v.Carducci-Ponte della Fabra-p.zza Goldoni	**NdC (PA)**	L'assetto delle linee è indicativo e va valutato in sede di attuazione in base alle competenze dirette della Provincia di Trieste
				AA) contrarietà a limitazione a metà C.so Italia linee 11, 25 e 18 che devono raggiungere Rive	**NdC (PA)**	L'assetto delle linee è indicativo e va valutato in sede di attuazione in base alle competenze dirette della Provincia di Trieste
				AB) navette ecologiche adatte a trasportare piccoli flussi di persone in area delimitata (es. collegamento turistico p.zza Goldoni-S.Giusto, Sanatorio Opicina-Obelisco, Sistiana Mare-Sistiana centro, linee 12, 13, 31, 43, 50, 52 e linea 53 Ospedale Cattinara-Centro cardiologico)	**NdC (PA)**	L'assetto delle linee è indicativo e va valutato in sede di attuazione in base alle competenze dirette della Provincia di Trieste
				AC) C.so Saba: va reso a doppio senso, riservato ai mezzi pubblici, per portare in p.zza Goldoni linee provenienti da p.zza Garibaldi e oltre	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la scelta è legata all'assetto complessivo della viabilità di piano e non può essere modificata
				AD) navetta ecologica verde: costoso spreco di risorse	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
				AE) v. Gallina va resa a doppio senso, per permettere transito linee 9 e 25 verso i Portici di Chiozza + 1, 15, 16, 19, 20 e 21	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la scelta è legata all'assetto complessivo della viabilità di piano e non può essere modificata
				AF) v. S. Michele: per consentire il transito della linea 24, mantenere doppio senso per tratto di circa 100 m fra v. F. Testi e l.go Canal, a titolo provvisorio in attesa di prolungamento di v. Galleria fino in v. Bazzoni (suggerite indicazioni in PRGC)	**SI**	L'osservazione è accoglibile, tuttavia si evidenzia che l'accoglimento dell'osservazione implica il transito della linea 24 lungo la via Galleria, la via Testi e l'ultimo tratto della via San Michele (da riservare in salita al TPL), percorso che risulta, allo stato attuale, poco praticabile per le caratteristiche geometriche delle vie interessate e la probabile eliminazione di stalli per la sosta.
				AG) S. Giovanni: contrarietà a spostamento fermate bus in v.le Sanzio lungo campo sportivo (controproposta: istituzione capolinea attrezzato in p.le Gioberti angolo via S. Cilino)	**SI**	L'osservazione è accoglibile, tuttavia si evidenzia che quanto proposto implica l'eliminazione dell'area pedonale prevista in piazzale Gioberti

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
176	13/08/12	Buonanno Fabio	Chiedo cortesemente che nel PGTU sia tutelato il secolare comodo collegamento pedonale fra via Marziale (fermata del tram di Vetta Scorcola) e via Romagna (fermata del tram di Romagna) lungo la storica scaletta posta a sinistra dei binari procedendo in discesa, al caso mettendo in guardia i fruitori dai pericoli dell'impianto tranviario mediante cartelli monitori o, proprio se necessario, con eventuali catenelle o ringhiere. Grazie per l'attenzione. Fabio Buonanno	tutelare il collegamento pedonale fra via Marziale (fermata del tram di Vetta Scorcola) e via Romagna (fermata del tram di Romagna) lungo la scaletta posta a sinistra dei binari procedendo in discesa	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
177	14/08/12	Giadrossi Guido	1) tutelare gli utenti deboli come previsto dal codice della strada, e precisamente facendo dare la precedenza ai pedoni ed alle biciclette ai veicoli che attraversano le strisce pedonali, le piste ciclabili ed i marciapedi dove è previsto l'accesso alle biciclette. Un giretto in bici in Germania o nella più vicina Slovenia forse potrebbe aprire gli occhi a chi mette quegli assurdi dare la precedenza sulle piste ciclabili rendendo ancora più arroganti e pericolosi i veicoli a motore che attraversano tali piste 2) permettere l'accesso ai velocipedi alle corsie riservate ai tassametri ed agli autobus. Ciò incentiverebbe l'uso del ciclo e rallenterebbe la velocità dei veicoli a motore rendendo più sicura la circolazione. Provate a mettere un misuratore di velocità in via Mazzini e vi renderete conto a che velocità sbucano sulle strisce pedonali i mezzi a motore. 3) fornite di una bicicletta il sindaco per il tragitto Comune e magazzino vini al posto dell'auto blu, ne risparmierebbe il cittadino e la salute del primo cittadino che ho visto scendere dall'auto blu sulle rive con un po' di difficoltà. 4) tirare una riga tratteggiata sull'accesso alla superstrada provenendo dalle rive sotto Sant'andrea, se volete vi accompagno io in bici in quel punto e proverete il panico	---		
				A) tutelare utenti deboli come previsto da Codice della Strada, e precisamente facendo dare la precedenza a pedoni e biciclette ai veicoli che attraversano	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
				B) permettere accesso ai velocipedi a corsie riservate a bus e taxi	**SI**	L'osservazione è accoglibile, tuttavia si evidenzia che, pur essendo gli indirizzi dell'amministrazione possibilisti in tal senso e la proposta recepita nella bozza di Piano, in sede di partecipazione la possibilità di consentire alle biciclette l'utilizzo delle corsie bus è stata rimossa, a seguito delle problematiche esposte da Trieste Trasporti in termini di sicurezza. L'eventuale accoglimento implica la modifica all'art. 12 del Regolamento Viario (elaborato RV) sostituendo la frase "la circolazione dei velocipedi è di norma esclusa dalle corsie riservate al TPL" con la frase "la circolazione dei velocipedi è consentita sulle corsie riservate al TPL"
				C) fornire di una bicicletta il sindaco per tragitto Comune-magazzino vini al posto di auto blu	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
				D) riga tratteggiata sull'accesso a superstrada provenendo da Rive sotto S.Andrea (pericoloso in bici)	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
178	14/08/12	Russo Tommaso	Caro Sindaco, aggiungo la mia firma a questa osservazione dell' Associazione cicloturisti e ciclisti urbani Ulisse - Federazione Italiana Amici della Bicicletta, che sicuramente ti e' gia' arrivata in piu' copie, perche' uso spesso venire in citta' da S.Giovanni in bicicletta e l'attuale percorso misto ciclopedonabile non e' il massimo, ne' per noi, ne' per i pedoni. Cordialmente ciao, Tommaso (Nino) Russo - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
179	14/08/12	Gongolo Francesco	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
180	14/08/12	Dobrila Edi	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
181	14/08/12	Bonano Tiziano	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
182	14/08/12	Melli Carla	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
183	14/08/12	Carli Giorgio	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
184	14/08/12	Pastrovicchio Roberto	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
185	14/08/12	Belardi Mario	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
186	14/08/12	Forcesin Giorgio	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
187	14/08/12	Del Bianco Elisabetta	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
188	14/08/12	Luca Furlan	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
189	14/08/12	Romito Patrizia	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
190	14/08/12	Cargnelli Alessandro	Plaudo alla scelta di unire le ciclabili esistenti (Cottur di San Giacomo e ciclabile verso Barcola) in un unico percorso unico. Sarebbe utile anche un percorso ciclabile che dal centro arrivi fino a Muggia, unendosi alla ciclabile che porta a Parenzo. La ciclabile che porta dalla stazione a Barcola e Miramare è però impraticabile a causa di buche, dossi, scalini, interruzioni, tavolini di bar... Consiglio di rivedere almeno il manto stradale di questa ciclabile e di valutare la possibilità di spostarla tutta (o almeno il tratto Barcola-Miramare) sul lato mare, fra la zona pedonale per i bagnanti e la strada. In modo che i ciclisti possano pedalare più vicino al mare e i bagnanti abbiano uno spazio di decompressione tra loro e le auto. Sarebbe anche più sicuro.	---		
				A) introduzione di percorso ciclabile dal centro a Muggia	**SI**	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano, per quanto di competenza entro i confini comunali
				B) impraticabilità di ciclabile che porta da stazione a Barcola e Miramare: rivedere manto stradale	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
				C) impraticabilità di ciclabile che porta da stazione a Barcola e Miramare: valutare possibilità di spostarla tutta (o almeno il tratto Barcola-Miramare) su lato mare	**SI**	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano. Il dettaglio sul posizionamento esatto della pista ciclabile lungo l'asse è demandato alla pianificazione attuativa
191	14/08/12	Bonifacio Teresa	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
192	14/08/12	Tonel Ruigino	Preg.mo Sindaco Cosolini, Ass. Marchigiani, Ing. Bernetti, essendo impiegato da oltre 30 anni presso un'attività commerciale situata nella V. Severo, desidero esprimere la mia contrarietà all'istituzione del doppio senso nella parte bassa di V. Severo per i seguenti motivi: -Definitiva distruzione delle attività artigianali e commerciali situate in questa parte della strada: in questo tratto, di alcune centinaia di metri, sono situati diversi gommisti, due supermercati molto frequentati che già adesso provocano intralci al traffico, 2 officine meccaniche, 4 pubblici esercizi e diverse altre attività; - Blocco della viabilità (in particolare quando le scuole sono aperte) per la conversione verso la V. Cicerone dove già adesso si formano diverse code anche poiché gran parte del traffico di V. Romagna converge nella V. Cicerone assieme al flusso proveniente dalla stessa via Fabio Severo; - Grave difficoltà di imbocco della V. Severo dalla V. Coroneo dove già adesso esiste un incrocio a rischio (strisce pedonali, convergenza della V. Osp. Militare ecc..); - Problemi di intasamento per l'uscita dal grande parcheggio di Foro Ulpiano (questo in particolare presenta l'ingresso e l'uscita invertiti rispetto i potenziali utenti in arrivo dalla parte est della città che sono costretti ad effettuare il giro dell'isolato in arrivo e in partenza); - Problemi di accesso e di uscita anche per il parcheggio multipiano di via F. Severo 23; - Eliminazione di 50-100 posti macchina per la previsione di 2 corsie e quindi modifica conseguente dei parcheggi; - Aggravamento dell'immagine della città essendo la V. Severo una delle principali arterie di ingresso alla città dalla parte est (Slovenia e altri paesi confinanti). Per questi motivi ritengo che questa previsione di nuova viabilità produrrà un grosso problema di intasamento del traffico e una definitiva crisi per una delle zone più attive della città. Ricordo inoltre il peso crescente dell'attività del Tribunale con la progressiva occupazione dei parcheggi presenti e trasformati in "riservati" con la "privatizzazione" della via Fontana e di tutti i lati dell'isolato stesso. Distinti saluti.	contrarietà ad istituzione doppio senso su parte bassa di v. Fabio Severo (fino a v. Coroneo)	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto l'assetto proposto dal Piano per la via Fabio Severo costituisce elemento fondamentale in relazione ai flussi coinvolti e ai percorsi di attraversamento della città. Il doppio senso è previsto nel tratto tra via XXIV Maggio e via Papiniano (utilizzando quest'ultima per raggiungere la via Coroneo) e consente di evitare di ottenere un adeguato livello di servizio dell'incrocio di Largo Piave
193	14/08/12	Missiaia Anna	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
194	14/08/12	Troyan Tania	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
195	14/08/12	Missio Giacomo	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
196	14/08/12	Tripaldi Daniele	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
197	14/08/12	Pisani Sara	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
198	14/08/12	Pecorari Ares	martedì 14 agosto 2012 Il Sondaggio Di recente le associazioni di ciclisti urbani hanno adottato strategie di fermezza, rivendicando sicurezza stradale e rispetto delle esigenze della mobilità alternativa. Quale opinione ti sei fatto? Era ora, l'unico modo di farsi sentire è non cedere 70.8% Hanno ottenuto molto e spero realizzino tutti i loro obiettivi 12.9% Non sono d'accordo e non mi piace l'insistenza con cui propongono le proprie idee 8.7% Le rivendicazioni sono giuste, ma credo sia più efficace un linguaggio moderato 7.6% Questa è la votazione di TRIESTE in BICI : Era ora, l'unico modo di farsi sentire è non cedere, però non siamo d'accordo sull'insistenza di proporre le proprie idee su criticità non ancora concretizzatesi, né di mandare lettere di sollecito ad aderire alle rivendicazioni più che giuste del movimento Salvaiciclisti, a chi (il sindaco Cosolini) si è già dichiarato pubblicamente favorevole il 3 Giugno scorso e all'Amministrazione del Comune di Trieste che ha approvato gran parte delle nostre richieste (presentate come Osservatorio sulla Mobilità Sostenibile) e sta per mettere in pratica qualcosa di unico e positivo non solo per la Città, ma soprattutto anche per noi ciclisti urbani. Dobbiamo avere pazienza e dar loro anche il tempo di sbagliare. Questo non vuol dire cedere e/o rassegnarsi, bensì rimanere vigili e capire che, per la prima volta in questa città, qualcosa di importante e di "se se vol, se pol far " sta per avvenire per i concittadini che useranno i percorsi ciclabili e potranno spostarsi in tutta sicurezza da un capo all'altro di Trieste.	---	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
			Questo sarà "POI" nostro compito farlo osservare con "ogni mezzo". Comunque, siamo del parere che, come ora anche poi, nessuno dei "ciclisti bici da corsa e comportamenti simili" andrà mai in ciclabile e questo sarà un problema futuro non da poco(#salvaciclistibicidacorsa? "multe", proteste, adeguamento delle bici al Codice della Strada). Personalmente sono favorevolissimo ad introdurre nel succitato codice, norme a favore dei ciclisti che pedalano in ciclabile, affinché vengano parificati ai pedoni e alle norme previste per il comportamento di quest'ultimi. Concludendo … le rivendicazioni sono più che giuste, ma crediamo che, per il momento, sia più efficace un linguaggio non conflittuale e un comportamento moderato soprattutto nei riguardi della suddetta amministrazione pubblica. TRIESTE in BICI Ares Pecorari	---	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
199	14/08/12	Croce Alex	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
200	14/08/12	Verri Mariella	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
201	14/08/12	Morena Sabrina	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
202	14/08/12	Canciani Stefano	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
203	14/08/12	Garofololllaria	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
204	14/08/12	Bon Sergio	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
205	14/08/12	Capilla Sandro	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
206	14/08/12	Budinich Piero	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
207	14/08/12	La Cognata Salvatore	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
208	14/08/12	Bozzato Claudio	Riguardo alla ciclabilità della città in generale io ho questa idea. Il problema della realizzazione delle piste dedicate nasce dal fatto che pochi utilizzano la bici in città anche perchè molti abitano in rioni che per struttura della città stessa dopo la discesa in centro prevedono il ritorno in decisa salita (San Giacomo, San Giusto, San Vito, San Luigi, ad es.). Se dividiamo la città lungo l'asse Piazza Goldoni-Barriera-viale D'Annunzio e riusciamo a creare due punti di salita uno a destra e uno a sinistra abbiamo collegato buona parte della città al centro. Come fare? Bisognerebbe realizzare delle risalite con scale mobili o impianti simili disponibili 24H su 24H gratis utilizzabili dai pedoni e pedoni più biciclette al seguito. Ne basterebbero due ma che portino al punto più alto dei rispettivi versanti così da permettere a tutti un agevole rientro in discesa anche se un po' più lungo. Questo porterebbe all'inizio un numero consistente di biciclette in più a circolare anche senza piste dedicate nei rioni sucitati. La forza il numero nonchè i percorsi individuati dagli stessi ciclisti per scendere in città porterebbero gioco forza il Comune a realizzare le piste corrispondenti aprendo così la strada anche ai meno temerari. Credo che il punto chiave di questa proposta sia il sistema di risalita disponibile giorno e notte e totalmente gratuito perchè un sistema di questo tipo, a differenza di autobus con posti bici da integrare eventualmente per i rioni più distanti dal centro, rappresenta la libertà assoluta che è un bene prezioso per chi utilizza la bici. Quindi il sistema complessivo dovrebbe dotarsi della ciclabilità in zona centro rive e collegamenti coi punti più alti dei due versanti, integrazione con mezzi pubblici idonei al trasporto bici per i rioni più distanti, miglioramento in termini di capacità del trasporto bici sul tram per collegare parte del carso anche a scopo turistico.	realizzazione di un sistema di risalita tra le Rive e i punti più alti dei due versanti dei colli di San Giusto e San Luigi con sistemi quali scale mobili, disponibili sempre e gratis, utilizzabili da pedoni e bici	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
			Recentemente ero in visita ad Arezzo e proprio lì su un lato della città storica c'è un grande parcheggio da cui partono le rampe delle scale mobili per salire in cima. Credo che realizzarle anche per il trasporto bici al seguito non sia cosa impossibile comunque ci si può informare. Tanto per lanciare un' idea una risalita dovrebbe portare a San Giusto (e da li facilmente si arriva ai rioni collegati), l'altra dovrebbe portare a San Luigi punto più alto, mentre Commerciale è gia servita dal tram (previo aumento della capacità di trasporto). Con questa opzione in più credo che chiusure più o meno totali al traffico e al parcheggio in città centro sarebbero meglio accettate.	realizzazione di un sistema di risalita tra le Rive e i punti più alti dei due versanti dei colli di San Giusto e San Luigi con sistemi quali scale mobili, disponibili sempre e gratis, utilizzabili da pedoni e bici	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
209	14/08/12	Tremul Massimiliano	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
210	14/08/12	Capuzzo Alessandro	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
211	14/08/12	Portosi Giovanni	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
212	14/08/12	Porcelluzzi Giorgio	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
213	14/08/12	Farinacci Anna Paola	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
214	14/08/12	Sandri Giorgio	Egregio signor sindaco Roberto Cosolini, condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette e sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini ed una pista ciclabile bidirezionale anche in via Battisti. Grazie giorgio sandri	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
215	14/08/12	Boschini Maria Angela Ottavia	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
216	14/08/12	Luisa Franco	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
217	14/08/12	Ballarin Roberto	Ritengo utile prevedere: 1) Realizzazione di: - interventi di messa in sicurezza della via Brigata Casale nella Sezione classificata Strada locale interzonale, quali rotatorie, dissuasori e segnalatori di velocità, marciapiedi, atti a garantire la sicurezza dei pedoni e dell'immissione veicolare da strade laterali (punti di intersezione con la Strada di Fiume, via Monte Sernio – via Campanelle, via Alpi Giulie, via Grego); - interventi di ripristino del manto stradale con adeguata asfaltatura fonoassorbente volta alla riduzione dell'inquinamento acustico nel medesimo tratto; - interventi di limitazione dell'inquinamento luminoso (applicazione della LR 15/2007), anche con l'utilizzo di lampade a luce bianca, con la regolazione dell'illuminazione stradale con il cono di luce rivolto esclusivamente sul tratto stradale e non nelle civili abitazioni e l'eliminazione delle grosse fonti di inquinamento quali quella del parcheggio camper di via Brigata Casale. 2) Intensificazione dei controlli sul rispetto del Codice della strada nel medesimo tratto stradale: per esperienza diretta la sola segnaletica stradale non è sufficiente a limitare la velocità né il transito di mezzi pesanti non autorizzati. 3) Previsione di un parcheggio di servizio ad uso gratuito in prossimità del capolinea della linea 33 sopra le case ATER di via Cesare dell'Acqua per favorire il collegamento intermodale e anche ad uso dell'utenza della pista ciclo pedonale. 4) Limitazione/divieto di stazionamento (bivaccamento) notturno dei camper sulle Rive.	---		
			5) Razionalizzazione semaforica del centro (es. Piazza Goldoni e Barriera) e della segnaletica stradale. 6) Limitazione dell'uso dell'impianto semaforico della caserma dei VVFF solo ai mezzi di servizio e non per veicoli privati (segnalo la continua interruzione del flusso veicolare sulla via d'Alviano nelle ore di cessazione del servizio). 7) In generale maggior attenzione del PTU alle periferie.	---		
				A) via Brigata Casale (sezione classificata Strada locale interzonale): realizzazione di interventi di messa in sicurezza (rotatorie, dissuasori e segnalatori di velocità, marciapiedi) atti a garantire sicurezza di pedoni e di immissione veicolare da laterali	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				B) via Brigata Casale (sezione classificata Strada locale interzonale): interventi di ripristino del manto stradale con adeguata asfaltatura fonoassorbente	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
				C) via Brigata Casale (sezione classificata Strada locale interzonale): interventi di limitazione dell'inquinamento luminoso (LR 15/2007), eliminazione fonti di inquinamento quali quella del parcheggio camper	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
				D) intensificazione controlli su rispetto Codice della Strada in v. Brigata Casale (locale interzonale)	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
				E) parcheggio di servizio ad uso gratuito in prossimità di capolinea linea 33 sopra case ATER di via Cesare dell'Acqua (collegamento intermodale, utenza pista ciclo pedonale)	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				F) limitazione/divieto di stazionamento notturno camper sulle Rive	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				G) razionalizzazione semaforica e segnaletica centro (es. Goldoni e Barriera)	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				H) limitazione uso impianto semaforico caserma VVFF v. d'Alviano solo ai mezzi di servizio e non per veicoli privati	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				I) maggior attenzione alle periferie	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
218	14/08/12	Furlani Rossana	Ritengo utile prevedere: 1) Realizzazione di: - interventi di messa in sicurezza della via Brigata Casale nella Sezione classificata Strada locale interzonale, quali rotatorie, dissuasori e segnalatori di velocità, marciapiedi, atti a garantire la sicurezza dei pedoni e dell'immissione veicolare da strade laterali (punti di intersezione con la Strada di Fiume, via Monte Sernio – via Campanelle, via Alpi Giulie, via Grego); - interventi di ripristino del manto stradale con adeguata asfaltatura fonoassorbente volta alla riduzione dell'inquinamento acustico nel medesimo tratto; - interventi di limitazione dell'inquinamento luminoso (applicazione della LR 15/2007), anche con l'utilizzo di lampade a luce bianca, con la regolazione dell'illuminazione stradale con il cono di luce rivolto esclusivamente sul tratto stradale e non nelle civili abitazioni e l'eliminazione delle grosse fonti di inquinamento quali quella del parcheggio camper di via Brigata Casale. 2) Intensificazione dei controlli sul rispetto del Codice della strada nel medesimo tratto stradale: per esperienza diretta la sola segnaletica stradale non è sufficiente a limitare la velocità né il transito di mezzi pesanti non autorizzati. 3) Previsione di un parcheggio di servizio ad uso gratuito in prossimità del capolinea della linea 33 sopra le case ATER di via Cesare dell'Acqua per favorire il collegamento intermodale e anche ad uso dell'utenza della pista ciclo pedonale. 4) Limitazione/divieto di stazionamento (bivaccamento) notturno dei camper sulle Rive.	---		

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
			5) Razionalizzazione semaforica del centro (es. Piazza Goldoni e Barriera) e della segnaletica stradale. 6) Limitazione dell'uso dell'impianto semaforico della caserma dei VVFF solo ai mezzi di servizio e non per veicoli privati (segnalo la continua interruzione del flusso veicolare sulla via d'Alviano nelle ore di cessazione del servizio). 7) In generale maggior attenzione del PTU alle periferie.	---		
				A) via Brigata Casale (sezione classificata Strada locale interzonale): realizzazione di interventi di messa in sicurezza (rotatorie, dissuasori e segnalatori di velocità, marciapiedi) atti a garantire sicurezza di pedoni e di immissione veicolare da laterali	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				B) via Brigata Casale (sezione classificata Strada locale interzonale): interventi di ripristino del manto stradale con adeguata asfaltatura fonoassorbente	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
				C) via Brigata Casale (sezione classificata Strada locale interzonale): interventi di limitazione dell'inquinamento luminoso (LR 15/2007), eliminazione fonti di inquinamento quali quella del parcheggio camper	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				D) intensificazione controlli su rispetto del Codice della Strada in v. Brigata Casale (locale interzonale)	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
				E) parcheggio di servizio ad uso gratuito in prossimità di capolinea linea 33 sopra case ATER di via Cesare dell'Acqua (collegamento intermodale, utenza pista ciclo pedonale)	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
				F) limitazione/divieto di stazionamento notturno camper sulle Rive	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				G) razionalizzazione semaforica e segnaletica centro (es. Goldoni e Barriera)	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				H) limitazione uso impianto semaforico caserma VVFF v. d'Alviano solo ai mezzi di servizio e non per veicoli privati	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
				I) maggior attenzione alle periferie	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
219	15/08/12	Kocova Ljubica	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
220	15/08/12	Brcic Nevio	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
221	15/08/12	Brcic Nevio	Un piano del traffico obbliga tutto l'insieme di cittadini, di turisti e lavoratori, centinaia di migliaia di persone, e più, a muoversi con dei percorsi assurdi perché decisi in tutta fretta e con l'assenza di troppa gente. Meta dei triestini in vacanza, un quarto se va bene in ferie e l'altra parte a pensare alle vacanze. Scadenza sul 16 agosto, settimana di ponte lungo. Mi sembra un metodo sbrigativo per raccogliere consensi dai quattro gatti che si dedicano con il cuore al FARE qualcosa di più giusto e migliore. Due osservazioni: 1. assurdo mettere il Traffico in ultimo piano di importanza. troppi i costi che si ripercuotono su tutti. Mancano fisicamente la Gente e l'attenzione al problema in questo periodo. 2. se un neurone solitario (in una testa vuota) in qualche parte di questa Trieste decide di lavorare da solo non troverà niente che si oppone	---	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
222	15/08/12	Donà Lelio	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
223	15/08/12	Lubiana Elisa	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
224	15/08/12	Luin Fabio	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
225	15/08/12	Abate Gina	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
226	15/08/12	Zotti Davide	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
227	16/08/12	De Cecco Andrea	FUGA DA VIA MADONNA DEL MARE Degrado, sporcizia, desolazione, inquinamento, pericolo DAL 1°SETTEMBRE A CASA TUA! Potrebbe essere questo lo spot di un film horror ambientato a Trieste, invece sono qui a chiedere cortesemente la Vs. attenzione sulla questione spinosa del progetto di pedonalizzazione di Via Madonna del Mare. Vista la presenza di varie attività commerciali, ristoranti, bar, negozi, hotel e soprattutto di una scuola e di una casa di riposo, la micro-pedonalizzazione apporterebbe numerosi vantaggi a tutti: - Aria meno inquinata, soglia del rumore più bassa, agevolazione alla circolazione dei pedoni (giovani,anziani e portatori di handicap). - Una vera e propria opportunità per migliorare l'immagine e valorizzare il centro storico di Cavana attraendo il turismo e dando importanti risultati economici alle attività produttive della zona. Perchè tenerla aperta? Forse per il bus, che per altro potrebbe essere usato benissimo per una scena del " nostro film horror"? Mi riferisco alla linea 24, sempre semivuota e che rischia ad ogni suo passaggio d'investire i passanti incolpevoli di un marciapiede del tutto inadegato, utile forse solo come attrazione dei turisti, incuriositi a vederela condurre in retromarcia, essendo la strada spesse volte bloccata da parcheggi maldestri. La verità forse è come diceva Charlot: "Oscillo tra profonde incoerenze, a volte mi infastidiscono le piccole cose e le catastrofi mi lasciano indifferente". Distinti Saluti. Andrea De Cecco	pedonalizzazione di via Madonna del Mare (parte bassa)	**SI**	L'osservazione è accoglibile, tuttavia si evidenzia che la scelta in merito alla destinazione della via Madonna del Mare è stata effettuata sulla base della volontà esplicita della competente circoscrizione che ha chiesto la modifica della originaria destinazione ad area pedonale (bozza del piano). L'accoglimento dell'osservazione implica la pedonalizzazione del tratto di via Cavana e via Madonna del Mare fino alla via del Bastione, con il conseguente spostamento della linea 24 che potrebbe utilizzare in salita la via San Giorgio e numerosi disagi in termini di circolazione per i residenti e per l'accesso agli edifici pubblici (scuole, palestre, ecc.).

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
228	16/08/12	Bullo Isabella	Cui prodest? A chi giova? Tenere aperta via Madonna del Mare? Buongiorno, ho un'attivita' in via Madonna del Mare sono venuta a sapere dal Piccolo tempo fa che la via sarebbe diventata pedonale, poi pochi giorni fa che NON l'avrebbero piu' chiusa! Vi domando il perche' avete cambiato idea dal momento che e' una via "pericolosa" per i pedoni (autobus che salgono sul marciapiede alla curva all'imboccatura iniziale della via,che fanno retromarcia perche' le macchine posteggiano sul marciapiede, mamme con bambini nei passeggini costrette a un continuo saliscendi dai micromarciapiedi anche perche' piu' di una persona alla volta non puo' camminare,macchine a alta velocita' con un inquinamento acustico tremendo!). Sara' per le firme raccolte di alcuni commercianti a nostra insaputa? (alcuni hanno le loro attivita' in aree pedonali!). I vantaggi della pedonalizzazione sono talmente evidenti che non capisco come sia ancora aperta al traffico, mentre vengo a conoscenza che altre vie enormi e piu' importanti verranno chiuse(Corso Italia,via Mazzini ecc.). Distinti saluti Isabella Bullo	pedonalizzazione di via Madonna del Mare (parte bassa)	**SI**	L'osservazione è accoglibile, tuttavia si evidenzia che la scelta in merito alla destinazione della via Madonna del Mare è stata effettuata sulla base della volontà esplicita della competente circoscrizione che ha chiesto la modifica della originaria destinazione ad area pedonale (bozza del piano). L'accoglimento dell'osservazione implica la pedonalizzazione del tratto di via Cavana e via Madonna del Mare fino alla via del Bastione, con il conseguente spostamento della linea 24 che potrebbe utilizzare in salita la via San Giorgio e numerosi disagi in termini di circolazione per i residenti e per l'accesso agli edifici pubblici (scuole, palestre, ecc.).
229	16/08/12	Bucconi Leandra	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
230	16/08/12	Longo Maria Luisa	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
231	16/08/12	Vremec Alessio	1) La pista ciclabile lungo viale Miramare che da Roiano porta in centro, presenta una situazione di grave pericolo in corrispondenza dalla stazione centrale, dove la pista finisce ed i ciclisti si immettono nel traffico. In quel punto la percorso è quasi sempre sbarrato da una-due automobili irregolarmente parcheggiate in doppia fila, la visuale è ridotta a causa degli alberi ed i ciclisti, che per poter passare sono costretti a spostarsi sulla sinistra invadendo viale Miramare, rischiano di essere investiti dai veicoli in arrivo. Una soluzione per eliminare questo pericolo e rendere fluida l'immissione delle biciclette nel traffico, potrebbe essere quella di prolungare verso il centro di una decina di metri la striscia gialla che delimita la ciclabile, in modo da scoraggiare gli automobilisti dal parcheggiare in doppia fila. Avevo già segnalato questo pericolo alla polizia municipale, mi è stato risposto che si sarebbero attivati, ma il pericolo rimane. 2) Sarebbe molto utile una pista ciclabile dalle Rive fino a San Giovanni, per esempio lungo via Mazzini e via Battisti.	---		
				A) grave situazione di pericolo pista ciclabile lungo v.le Miramare (da Roiano verso centro) in corrispondenza dalla stazione centrale (fine pista e immissione ciclisti nel traffico)	**SI**	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano per quanto riguarda il riassetto del percorso ciclabile Roiano - Stazione Centrale
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				C) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
232	16/08/12	Sedmach Silvia	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
233	16/08/12	Mucig Luca	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
234	16/08/12	Bon Marta	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
235	16/08/12	Trevisan Alessandra	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
236	16/08/12	Breda Carlo	L'ASP ITIS (Azienda Pubblica di Servizi alla Persona) è un polo di attrazione significativo a carattere territoriale (Provincia di Trieste), frequentato dai residenti, dai familiari, dagli utenti i servizi di microarea, dagli studenti universitari, dai dipendenti di ITIS e delle Aziende appaltatrici, ecc., che risiedono anche fuori sede. Nell'ambito dell'itermodalità dei sistemi di trasporto e al fine di favorire la mobilità ciclabile tra l'utenza è auspicabile che il PGTU individui, nell'ambito aziendale, una ciclostazione del progetto di bike-sharing.	prevedere una ciclostazione del bike-sharing presso l'ASP ITIS	**SI**	L'osservazione è accoglibile, tuttavia si evidenzia che la localizzazione delle ciclostazioni contenuta nell'elaborato MCc è riferita a progetti già in corso di finanziamento e lungo percorsi coerenti con il sistema del Pi-greco del trasporto ciclabile

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
237	16/08/12	Breda Carlo	Osservazione al PGTU in merito alla conferma degli stalli di sosta per ciclomotori in Via Venezian e Via Madonna del Mare. La residenzialità delle aree urbane afferenti Via Venezian nel tratto compreso tra Via S.Michele e Via di Cavana e Via Madonna del Mare fino a Via della Rotonda è fortemente penalizzata dalla individuazione di Via S.Michele/Via Venezian tra la viabilità a carattere principale, dal forte inquinamento acustico e atmosferico causato dal traffico, dalla impossibilità di reperire parcheggi per autovetture e dalla progressiva riduzione degli stalli di sosta per ciclomotori in una zona in cui sono presenti due istituti scolastici e la biblioteca civica. Si chiede che le iniziative promosse con l'adozione del PGTU e la eventuale sua approvazione non comportino modifica delle previsioni già approvate nel Piano Particolareggiato del Traffico Urbano per la Zona di San Vito (maggio 2007) a riguardo della sosta dei ciclomotori ma che anzi ne potenzino la dotazione in sito.	---		
				A) conferma degli stalli di sosta per ciclomotori in v. Venezian e v. Madonna del Mare	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				B) individuazione di via S.Michele/via Venezian tra la viabilità a carattere principale penalizza residenzialità delle aree urbane afferenti v. Venezian e v. Madonna del Mare (inquinamento, problemi di parcheggio autovetture, riduzione stalli di sosta per ciclomotori)	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la classificazione della viabilità in oggetto è legata alle scelte complessive del Piano. Si evidenzia, inoltre, che le scelte operate non penalizzano sotto il profilo dell'inquinamento, né della sosta, la via San Michele
				C) iniziative promosse con adozione/approvazione PGTU non comportino modifica previsioni già approvate in PPPTU S. Vito riguardo sosta ciclomotori ma ne potenzino dotazione in sito	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
238	16/08/12	Nagliati Giorgio	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
239	16/08/12	Biagi Renato	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
240	16/08/12	Colautti Lorenzo	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
241	16/08/12	Lepore Alessandra	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
242	16/08/12	Cesaro Annalisa	Spettabile sindaco Roberto Cosolini, - condivido la volontà dell'amministrazione di favorire lo spostamento di una fetta significativa del traffico urbano dalle auto/moto alle biciclette, - sono favorevole alla scelta di utilizzare tre direttrici principali (Pi-greco) per la mobilità ciclistica così come indicate nel PGTU. Trovo però che le soluzioni attualmente individuate per il tratto compreso tra le Rive ed il Viale XX Settembre, non rispettino quei criteri di continuità e non promiscuità necessari alla sicurezza di ciclisti e pedoni, nè quelli di attrattivita'/comodita' necessari a invogliare un sempre maggior numero di cittadini ad utilizzare la bici per i propri spostamenti. Tale scelta rischia di pregiudicare il raggiungimento dell'obiettivo proposto: rendere la mobilità a Trieste più sostenibile. Chiedo quindi di prevedere nel PGTU: - una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini - una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
243	16/08/12	Savastano Graziella	Quanta gente in più che sorride in Olanda, chissà come mai.....	---	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
244	17/08/12	Ferri Alfredo	1 Proposta - Fare la Metropolitana Leggera come enunciato sul Piccolo tempo fà. 2 Domanda - Avete calcolato il numero di parcheggi utilizzati adesso, quanti levate e quanti date a disposizione? 3 Critica - Si creerà una situazione di parcheggio a pagamento per tutti, come una nuova tassa. 4 Richiesta - Soppressione delle isole pedonali non indispensabili, affinchè il denaro disponibile si utilizzi per dare una certa quantità di parcheggi gratis a pensionati e/o tramite graduatoria. Distinti Saluti e grazie per l'opportunità concessa, Alfredo Ferri	---		
				A) istituire servizio di Metropolitana Leggera	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
				B) avete calcolato il numero di parcheggi utilizzati adesso, quanti levate e quanti date a disposizione?	**COMM.**	L'osservazione è una domanda e non comporta modifiche di alcun elaborato
				C) creazione di situazione di parcheggio a pagamento per tutti, come una nuova tassa	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
				D) soppressione di isole pedonali non indispensabili e utilizzo denaro per dare parcheggi gratis a pensionati e/o tramite graduatoria	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto in contrasto con gli indirizzi del piano finalizzati a favorire lo sviluppo delle aree pedonali
245	23/07/12	Poillucci Pierpaolo	*documentazione cartacea conservata in atti*	contrarietà a chiusura al traffico privato di Corso Italia	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la scelta è legata all'assetto complessivo della viabilità di piano e non può essere modificata
246	25/07/12	Vanzan Nelli-Elena	*documentazione cartacea conservata in atti*	pedonalizzazione di via Madonna del Mare (parte bassa)	**SI**	L'osservazione è accoglibile, tuttavia si evidenzia che la scelta in merito alla destinazione della via Madonna del Mare è stata effettuata sulla base della volontà esplicita della competente circoscrizione che ha chiesto la modifica della originaria destinazione ad area pedonale (bozza del piano). L'accoglimento dell'osservazione implica la pedonalizzazione del tratto di via Cavana e via Madonna del Mare fino alla via del Bastione, con il conseguente spostamento della linea 24 che potrebbe utilizzare in salita la via San Giorgio e numerosi disagi in termini di circolazione per i residenti e per l'accesso agli edifici pubblici (scuole, palestre, ecc.).
247	30/07/12	Lacovig Sara	*documentazione cartacea conservata in atti*	pedonalizzazione di via Madonna del Mare (parte bassa)	**SI**	L'osservazione è accoglibile, tuttavia si evidenzia che la scelta in merito alla destinazione della via Madonna del Mare è stata effettuata sulla base della volontà esplicita della competente circoscrizione che ha chiesto la modifica della originaria destinazione ad area pedonale (bozza del piano). L'accoglimento dell'osservazione implica la pedonalizzazione del tratto di via Cavana e via Madonna del Mare fino alla via del Bastione, con il conseguente spostamento della linea 24 che potrebbe utilizzare in salita la via San Giorgio e numerosi disagi in termini di circolazione per i residenti e per l'accesso agli edifici pubblici (scuole, palestre, ecc.).
248	01/08/12	Circoscrizione IV	*documentazione cartacea conservata in atti*	---		

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				A) pista ciclabile Rive: creare segnaletica orizzontale per dividere pista ciclabile da zona riservata a pedoni	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				B) pista ciclabile Rive: permettere attraversamenti lungo la pista ciclabile con apposita corsia divisa da preesistenti pedonali e aggiungendo logo bicicletta a lanterne semaforiche pedonali	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
249	01/08/12	Circoscrizione IV	*documentazione cartacea conservata in atti*	---		
				A) richiesta di esplicitazione modalità e tempistiche riqualificazione III lotto del Viale	**COMM.**	L'osservazione è una domanda e non comporta modifiche di nessun elaborato
				B) tratto del Viale tra v. Rossetti e v. Ireneo della Croce (tra i n.c. 41-47 e 32-42): pedonalizzazione o, se strettamente necessario garantire circolazione veicoli, riduzione carreggiata e allargamento marciapiedi	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto l'area indicata serve da collegamento alternativo e di supporto al percorso di collegamento tra la via Giulia e la via Rossetti; la pedonalizzazione completa non è consentita in base all'entità dei flussi coinvolti. Tuttavia, in sede di attuazione del percorso pedonale privilegiato previsto dal Piano, si valuterà la possibilità di limitare il transito nell'area adiacente al Teatro Rossetti
250	02/08/12	Circoscrizione IV	*documentazione cartacea conservata in atti*	---		
				A) contrarietà a eliminazione ZTL (se funzionanti riducono fenomeno prostituzione)	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la scelta effettuata è coerente con gli indirizzi dell'amministrazione e il Piano prevede agevolazioni alternative per i residenti del centro storico
				B) contrarietà a politica tariffaria sosta residenti (importo annuo troppo elevato)	**SI**	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto già recepita negli elaborati di Piano a seguito delle osservazioni accolte in sede di VAS. Il piano prevede l'introduzione di un abbonamento ad un canone annuale di euro 360 che consente la sosta su tutte le aree a pagamento gestite da AMT nell'ambito dell'area tratteggiata evidenziata nella tavola ST
				C) rivedere criteri agevolazioni residenti per sosta in contenitore (tariffa di primo ingresso non da' garanzie per anni a seguire)	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
				D) non ricollocare in ZTL stalli motocicli persi per nuove pedonalizzazioni	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
251	02/08/12	Studio Legale Terrano	*documentazione cartacea conservata in atti*	---		

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				A) V.le XX Sttembre: integrale pedonalizzazione tra i civici da 41 a 47 e da 32 a 42	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto l'area indicata serve da collegamento alternativo e di supporto al percorso di collegamento tra la via Giulia e la via Rossetti; la pedonalizzazione completa non è consentita in base all'entità dei flussi coinvolti. Tuttavia, in sede di attuazione del percorso pedonale privilegiato previsto dal Piano, si valuterà la possibilità di limitare il transito nell'area adiacente al Teatro Rossetti
				B) inversione senso di marcia lungo v. Rossetti, preservando se del caso una cosia di emergenza in salita per le ambulanze	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la scelta è legata all'assetto complessivo della viabilità di piano e non può essere modificata. Le scelte effettuate dal Piano su via Rossetti discendono dalla fase di partecipazione della bozza, nella quale sono emerse precise richieste inerenti l'assetto del TPL e dell'area adiacente l'Ospedale Maggiore (effettuate rispettivamente dalla Provincia di Trieste e dall'Azienda Ospedaliera, nell'ambito dei numerosi incontri tecnici svolti). I vincoli così emersi hanno reso necessario il ripristino dell'attuale senso di marcia
				C) intervento di arredo urbano, nuova pavimentazione, fontana, piantumazione di alberi ed eliminazione bottini immondizie davanti Teatro Rossetti	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
252	04/08/12	Gradolato Monique	*documentazione cartacea conservata in atti*	tratto v.le Miramare tra p.zza Libertà e l.go Roiano: problema eccessiva velocità veicoli per attraversamento pedonale in corrispondenza entrata parcheggio (semaforo, dossi dissuasori?)	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
253	06/08/12	Clun Francesco e altri	*documentazione cartacea conservata in atti*	contrarietà a stalli a pagamento in v. Settefontane, Vergerio, p.zza Foraggi, p.zza Perugino, L.go Mioni	**SI**	L'osservazione è accoglibile, tuttavia si evidenzia che l'eliminazione delle residue soste a pagamento nell'area oggetto dell'osservazione ha delle ripercussioni negative per il turn-over a servizio degli esercizi commerciali e per il bilancio di AMT
254	07/08/12	Greenaction Transnational	*documentazione cartacea conservata in atti*	il Piano interessa anche aree che non sono nelle disponibilità né del Comune di trieste, né delle repubblica Italiana (Porto Franco - tavole VP e VPC "viabilità integrativa proposta")	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
255	08/08/12	Direzione S.C.G.S. Azienda Ospedaliera	*documentazione cartacea conservata in atti*	---		
				A) valutare possibilità di potenziamento del TPL su p.zza Ospitale	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
				B) concentrare i posteggi per disabili in prossimità di accessi in p.zza Ospitale	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				C) mantenere senso unico di circolazione attorno a intero comprensorio ospedaliero	**SI**	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				D) predisporre segnaletica dedicata di accesso ad Ospedale Maggiore in relazione a principali assi di scorrimento	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
256	10/08/12	Trieste Trasporti	*documentazione cartacea conservata in atti*	---		
				A) beneficio ottenuto da realizzazione di nuove corsie preferenziali va misurato non in lunghezza ma in efficacia sulla rete nel suo complesso ed è quindi importante che gli interventi siano localizzati con cura e non siano penalizzati da difficoltà di immissione/uscita o mancanza di azioni di controllo	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
				B) valutare con attenzione capilinea, nodi di interscambio, regolazione semaforica, singole fermate da considerare anche in termini di accessibilità a persone con ridotta capacità motoria	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata. Si evidenzia, in ogni caso, che l'assetto delle linee del TPL (inclusi fermate e capilinea) è indicativa e va valutata in sede di attuazione in base alle competenze dirette della Provincia di Trieste
				C) una soluzione non completa delle conflittualità, ad esempio sui percorsi pedonali di adduzione, può vanifiare l'efficacia complessiva del disegno adottato, con effetti pericolosi in termini di sicurezza e di affezione della clientela	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
				D) sarebbe stato importante disporre di informazioni di dettaglio relative a dati utilizzati per calibrazione modelli di previsione, in particolare velocità commerciale per linea in stato di fatto e di progetto	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato. I dati ritenuti essenziali per la completezza del piano sono già contenuti nei relativi elaborati
				E) sarà indispensabile disporre di mappe di maggior dettaglio dei principali incroci interessati da TPL per sviluppare analisi specifica (separazione percorsi, posizionamento capolinea, fermate e regolazione semaforica) - p.zza Goldoni, Libertà, Oberdan, Milano/Carducci, Portici, Tommaseo	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata. In ogni caso, per i principali interventi sono state effettuate le necessarie verifiche di fattibilità, anche se le stesse non costituiscono elaborati del Piano
				F) spostare attraversamenti pedonali troppo vicini a svolta mezzi e realizzare protezione fisica incroci (Città di Santos/Cavour, Ghega/Roma, Carducci/Lavatoio, Carducci/Oberdan, Filzi/Milano, Carducci/Reti, Goldoni/Italia, Riva Sauro/Mercato Vecchio, Battisti/Gatteri, D'annunzio/Conti)	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				G) marciapiedi affiancati a corsie e strade riservate al TPL siano protetti da attraversamenti intempestivi dei pedoni	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				H) corsie riservate al TPL protette lateralmente con cordolo di sicurezza da corsie di marcia normali	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				I) riportare anche in Regolamento Viario previsione di non consentire transito biciclette su corsie riservate al TPL	**SI**	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				L) inserire in Regolamento Viario aspetti relativi a fermate attrezzate per persone non normodotate	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata sulla base della legislazione vigente in materia
				M) itinerario Gallina/Goldoni/Saba per linee 20 e 21 peggiorativo rispetto attuale tratta Stazione/l.go Barriera lungo corsia riservata in v. Carducci	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la scelta è legata all'assetto complessivo della viabilità di piano e non può essere modificata. Si ritiene, peraltro, che l'impatto sulle linee del TPL sia sostenibile e che, inoltre, consenta di raggiungere direttamente aree interdette al traffico privato (Corso Saba) e i poli di interscambio (piazza Goldoni)
				N) approfondire valutazione velocità commerciale prevista da PGTU per sole aree centrali, considerando anche interferenze tra traffico pubblico e privato in zona Portici/Carducci/Goldoni	**NdC (PA)**	Il modello di microsimulazione utilizzato per la valutazione del comportamento del traffico pubblico e privato nell'area centrale è stato calibrato anche tenendo conto delle interferenze indicate. Ulteriori approfondimenti riguardano un livello di progettazione successivo
				O) p.zza Libertà: non modificare assetto definito a seguito di Conferenza dei Servizi connessa a progetto di riqualificazione urbanistica senza i necessari approfondimenti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la scelta è legata all'assetto complessivo della viabilità di piano e non può essere modificata. Si ricorda che la scelta effettuata deriva direttamente dal processo di partecipazione cui è stato sottoposto il Piano e che ha stabilito di eliminare il TPL da via della Geppa. Le modifiche all'assetto della piazza Libertà sono comunque non rilevanti.
				P) p.zza Libertà: numero stalli zona fronte Silos insufficiente rispetto attuale numero di linee e contrarietà a ipotesi di capolinea banalizzato	**NdC (PA)**	La posizione dei capilinea è indicativa e va valutata in sede di attuazione in base alle competenze dirette della Provincia di Trieste
				Q) p.zza Libertà: chiarire stato arco stradale fronte Stazione (da mappe sembra ridiventato promiscuo)	**SI**	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano
				R) p.zza Oberdan: approfondire interferenza tra flusso veicoli privati in uscita da v. Galatti con linea tramviaria e percorsi bus in uscita da capolinbea opposti e v. Beccaria; tutta la zona richiede progettazione di dettaglio, tenendo conto anche di modificati flussi in parte bassa di v. Fabio Severo	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata. In ogni caso sono state effettuate le necessarie verifiche di fattibilità, anche se le stesse non costituiscono elaborati del Piano
				S) p.zza Goldoni: criticità possibile dispersione fermate (flussi pedonali significativi); criticità legate a tempi semaforizzazione incroci Pellico/Italia/Goldoni e Goldoni/Carducci/Tarabocchia	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata. In ogni caso sono state effettuate le necessarie verifiche di fattibilità, anche se le stesse non costituiscono elaborati del Piano
				T) mantenimento di C.so Saba in senso unico a salire	**SI**	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				U) preferenza della soluzione che prevede senso unico in discesa lungo v. Mazzini e senso unico in salita lungo C.so Italia (miglior ripartizione transiti e organizzazione/controllo carico/scarico); in subordine a richiesta mantenimento corsia di marcia in discesa lungo v. Mazzini, disporre via di ritorno da Rive a p.zza Goldoni che eviti senso unico alternato in v. Canalpiccolo con mantenimento doppio senso in parte bassa v. Mazzini e senso unico in v. Roma direz. C.so Italia riservato a TPL	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la scelta è legata all'assetto complessivo del Piano, con particolare riferimento alle esigenze di aumentare la fruibilità da parte dei pedoni delle aree centrali della città e non può essere modificata. Si evidenzia in ogni caso che l'assetto della parte bassa di via Mazzini come richiesto può essere mantenuta in via provvisoria in base alle esigenze del TPL
				V) il transito delle linee in p.zza Garibaldi con deviazione del traffico privato in via Raffineria è una buona soluzione; prevedere opportune opere infrastrutturali per eliminare ringhiera esistente e abbassamento livello parte centrale piazza per posizionamento fermata	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				Z) semaforizzare incrocio Coroneo/Fabio Severo	**SI**	L'osservazione è accoglibile, tuttavia si evidenzia che il nuovo assetto dell'incrocio in oggetto, adottato a seguito del recepimento delle osservazioni al Rapporto Ambientale (VAS), elimina l'esigenza dell'impianto richiesto
				AA) si conferma gradimento possibilità inserimento diretto su Rive da v. Annunziata; necessaria eliminazione aiuola esistente e semaforizzazione incrocio	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				AB) ipotesi (gradita) di utilizzo di v. Beccaria in prosecuzione di corsia riservata contromano di v. Coroneo richiede modifica assetto stradale e semaforico esistente	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				AC) contrarietà a ipotesi di spostamento capilinea da attuale posizione a distribuzione in linea lungo v.le Sanzio (soluzione fortemente penalizzante per clientela)	**SI**	L'osservazione è accoglibile, tuttavia si evidenzia che quanto proposto implica l'eliminazione dell'area pedonale prevista in piazzale Gioberti
				AD) si concorda nel mantenere transito linea 8 lungo v. di Roiano, ancorchè trasformata in ZTL	**SI**	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano
257	10/08/12	Trieste Libera	*documentazione cartacea conservata in atti*	---		
				A) il PGTU è stato adottato con delibera di Giunta dd. 16/07/2012 prima dell'avvio della procedura di VAS come da Direttiva 2001/42/CE	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato. Si evidenzia, in ogni caso, che la procedura utilizzata è coerente con quanto disposto dal D.Lgs. 152/2006
				B) inserita quale viabilità di pertinenza del Comune di TS un'area del Porto Franco Nord su cui Comune non ha competenza	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica la correzione nei relativi elaborati di un tratto non tratteggiato interno al Porto Vecchio che potrebbe essere interpretato come viabilità comunale

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
258	10/08/12	Maier Michele e altri	*documentazione cartacea conservata in atti*	via Ginnastica: mantenere senso unico verso p.zza Goldoni almeni per i mezzi pubblici o eventualmente istituire doppio senso per mezzi pubblici almeno per tratto alto a partire da v. Timeus	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la scelta è legata all'assetto complessivo della viabilità di piano e non può essere modificata
259	10/08/12	Sironi Marina	*documentazione cartacea conservata in atti*	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
260	10/08/12	Bertolini Laura	*documentazione cartacea conservata in atti*	---		
				A) prevedere una pista ciclabile bidirezionale lungo via Mazzini	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica il tratteggio continuo per la pista ciclabile in via Mazzini negli elaborati MC e MCc
				B) prevedere una pista ciclabile bidirezionale in via Battisti	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la disciplina di circolazione legata ai flussi di traffico previsti e le dimensioni della sezione trasversale della strada non consentono l'intervento proposto
				C) realizzare corsia/pista ciclabile bidirezionale in stradina dietro al teatro Miela	**SI**	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano
261	13/08/12	Krizman Edoardo e altri	*documentazione cartacea conservata in atti*	Opicina: estensione aree di parcheggio a pagamento anche a via di Prosecco e alcune aree insistenti su tale via (aree c/o sede azienda sanitaria, area c/o n.c. 12, slargo c/o casa di riposo Antonella)	**SI**	L'osservazione è accoglibile, tuttavia si evidenzia che l'accoglimento dell'osservazione potrebbe non trovare il consenso da parte della competente circoscrizione amministrativa, coinvolta nella fase di partecipazione e implica la modifica del relativo elaborato. L'accoglimento dell'osservazione comporta la destinazione a sosta a pagamento (tariffazione blu, coerentemente con le tariffe presenti nella stessa zona) delle seguenti aree su cui può agire il Piano: l'asse della via di Prosecco (nella lunga tratta interna al centro abitato), area presso la sede dell'Azienda Sanitaria, slargo nei pressi della casa di riposo Antonella (via di Prosecco, 9)
262	13/08/12	Gasparo Emanuela	*documentazione cartacea conservata in atti*	realizzare strisce pedonali o semaforo a richiesta per attraversare v.le Miramare in corrispondenza dello sbocco della strada che passa vicino al Magazzino 26	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
263	14/08/12	Comunità Greco-Orientale Trieste	*documentazione cartacea conservata in atti*	---		

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				A) spostare percorso linea verde all'esterno del triangolo alberato	**SI**	L'osservazione è accoglibile e implica lo spostamento del percorso indicativo della linea verde nell'elaborato TPLp all'esterno della aiuola di Piazza Tommaseo
				B) creazione di area pedonale in corrispondenza di attuali capolinea di linee 10, 17 e 4	**SI**	L'osservazione è accoglibile, tuttavia si evidenzia che essa crea un vincolo importante all'assetto dell'area in relazione alle possibili esigenze di manovra del Traporto Pubblico e di altre categorie di traffico
264	14/08/12	Tonel Serena e altri	*documentazione cartacea conservata in atti*	---		
				A) mantenere doppio senso di marcia in v. Romagna	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				B) ripristinare viabilità in v. Romagna (interrotta causa muro pericolante n.c. 40)	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
265	14/08/12	Mari Emilio	*documentazione cartacea conservata in atti*	permesso di accesso a proprie abitazioni per scaricare per i residenti in aree pedonali (es. v. San Lazzaro)	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto l'accesso, così come richiesto, non è consentito ai sensi del Codice della Strada
266	14/08/12	Comitato per la Salvaguardia del Borgo Teresiano	*documentazione cartacea conservata in atti*	---		
				A) contrarietà ad eliminazione ZTL	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto l'eliminazione delle ZTL fa parte di una politica complessiva del piano per la gestione della sosta ed è coerente con gli indirizzi dell'amministrazione
				B) centro storico destinato a vera ZTL con limite di velocità 30 km/h, divieto transito a veicoli non autorizzati, veicoli trasporto cose ammessi solo in orari di morbida del traffico, controllo elettronico accessi	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				C) imparzialità auto/moto per pagamento sosta in centro	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto si ritiene che le due modalità di trasporto non possano essere completamente equiparate e la sosta a pagamento per i motocicli non è contenuta negli indirizzi dell'amministrazione
				D) contrarietà a costi proposti da Amministrazione per sosta residenti ("iniqua gabella")	**SI**	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto già recepita negli elaborati di Piano a seguito delle osservazioni accolte in sede di VAS. Il piano prevede l'introduzione di un abbonamento ad un canone annuale di euro 360 che consente la sosta su tutte le aree a pagamento gestite da AMT nell'ambito dell'area tratteggiata evidenziata nella tavola ST
267	14/08/12	Associazione Triestebella	*documentazione cartacea conservata in atti*	---		
				A) non chiaro come/in che misura previsioni PGTU possano portare a snellimento traffico veicolare	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				B) collocazione di rotatorie su principali direttrici di traffico (es. da p.zza Foraggi a Aquilinia, da p.zza Foraggi a centro, in v.le Miramare, sulle Rive)	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la realizzazione di rotatorie all'interno di sistemi semaforizzati coordinati non è corretta sotto il profilo tecnico poichè annullerebbe i benefici stessi del coordinamento. Si evidenzia comunque che il Piano individua i principali incroci che necessitano di ristrutturazione o riesame in tal senso (tavole VP e VPc).
				C) eliminazione semafori che servono i soli attraversamenti pedonali (meglio sistemi di segnaletica e rallentamento traffico, semafori lampeggianti, dossi di rallentamento, sopraelevazione attraversamenti, isole salvagente per spezzare attraversamento in 2 fasi; pedoni hanno comunque precedenza)	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				D) aumentare stalli per biciclette	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
				E) quale è la capienza e la misura dello snellimento del traffico privato legato ad un aumento dei parcheggi di cintura	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
				F) v.le Ippodromo in corrispondenza di imbocco galleria: studiare restringimento marciapiedi per aumentare spazio a disposizione di veicoli in discesa verso centro	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				G) non chiaro come assetto c.so Italia possa snellire traffico esistente	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
				H) non chiaro come possa essere aumentato e velocizzato TPL	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
268	14/08/12	Comitato Trieste Vivibile	*documentazione cartacea conservata in atti*	---		
				A) mantenimento doppio senso di marcia in via San Michele	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la scelta del Piano è legata alla eliminazione delle criticità legate all'inquinamento atmosferico e acustico e all'assetto complessivo dell'area e non può essere modificata.
				B) mantenimento attuale percorso linea 24 in via San Michele	**SI**	L'osservazione è accoglibile, tuttavia si evidenzia che la scelta del Piano è legata alla possibilità di recuperare aree di sosta a disposizione dei residenti altrimenti non disponibili nel caso di un doppio senso di marcia
				C) linea 24: limitare percorso ad anello con partenza/arrivo nei pressi di hotel Savoia (non necessario p.zza Libertà) in via San Michele	**NdC (PA)**	L'assetto delle linee è indicativo e va valutato in sede di attuazione in base alle competenze dirette della Provincia di Trieste
				D) linea 24: contrarietà a nuovo percorso di risalita p.zza della Valle/Cereria/Tigor (zona già servita da linea 30)	**NdC (PA)**	L'assetto delle linee è indicativo e va valutato in sede di attuazione in base alle competenze dirette della Provincia di Trieste
				E) zone carico/scarico merci da istituire: p.zza Barbacan e v. Sporcavilla	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
269	16/08/12	Sancin Boris e altri	*documentazione cartacea conservata in atti*	---		
				A) via Donizetti: deroga a divieto di accesso a via pedonalizzata per residenti e titolari di attività commerciali (come v. Giustiniano e Foro Ulpiano)	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto l'accesso, così come richiesto, non è consentito ai sensi del Codice della Strada
				B) via Donizetti: chiudere accesso da v. Battisti e realizzare accesso con apertura telecomandata (a carico dei richiedenti) da v. San Francesco	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
270	16/08/12	Comitato Salvaguardia Arredo Urbano, Associazione Italia Nostra, Comitato Salvaguardia Canale Ponterosso, Comitato Salvaguardia p.zza Libertà, Comitato Salvaguardia Borgo Teresiano	*documentazione cartacea conservata in atti*	---		
				A) contrarietà all'eliminazione di parcheggi per motocicli in centro	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un diverso livello di pianificazione (Piani Particolareggiati), all'interno del quale potrà essere valutata
				B) riduzione limite velocità a 30 km/h per tutti i veicoli in centro	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				C) Corso Italia: marciapiedi esageratamente larghi	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
				D) Corso Italia: posa alberi non si inserisce logicamente e armoniosamente	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
271	16/08/12	Cavicchioli Di Giovanni Bruno	*documentazione cartacea conservata in atti*	via della Bellavista (Conconello-Banne): proposta di installazione di 2 semafori a tempo; in subordine istituzione senso unico da Banne verso Conconello (con esenzione per i residenti) o senso alternato a fasce orarie (con esenzione per i residenti)	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
272	17/08/12	FareAmbiente	*documentazione cartacea conservata in atti*	---		

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				A) incrementare stalli per motocicli in aree del centro storico	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				B) realizzare stalli per motocicli in v. San Michele	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				C) realizzare stalli per motocicli in v. Cadorna	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				D) realizzare stalli per motocicli in prossimità di attraversamenti pedonali (per aumentare visibilità)	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				E) incentivare il mezzo pubblico con abbonamenti agevolati o gratuiti	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
				F) incentivare acquisto di motocicli ad emissione zero (elettrici)	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
273	17/08/12	Italia Nostra FVG Commissione Urbanistica	*documentazione cartacea conservata in atti*	---		
				A) trasformare C.so Italia in un viale (sistemazione a verde)	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				B) introduzione taxi collettivo a chiamata in zone non raggiunte da TPL (con costi convenzionati)	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
				C) incentivare car-pooling (condivisione mezzi privati)	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
				D) incentivare Pedibus per percorsi casa-scuola	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				E) controllo inquinamento acustico motorini	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
				F) integrare l'uso del TPL con taxi collettivi a chiamata con costi convenzionati	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
				G) uso di mezzi meccanici di risalita (es. scale mobili) a supporto di mobilità pedonale per aree in elevazione	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del piano
				H) realizzare area sosta carico/scarico (tempo max 20 minuti) a servizio di attività con sede in aree centrali	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				I) imporre limite di velocità 30 km/h su via Roma e altre vie interessate da TPL (problema sollecitazioni edifici)	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				L) abbassare tariffe per sosta su strada per durata di poche ore	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto le tariffe proposte sono congrue con la strategia generali del Piano e, peraltro, già favorevoli per le soste più brevi (nel caso di soste lunghe si applicano infatti tariffe incrementali)
				M) contrarietà a interscambio dovuto alla nuova linea 9-10 in p.zza Goldoni per linea TPL in direzione p.zza Venezia	**NdC (PA)**	La proposta relativa alle linee 9 e 10 e al transito degli autobus di 18 m all'interno del Borgo Teresiano è indicativa e non vincolante per l'attuazione del piano; la competenza diretta è della Provincia di Trieste
274	17/08/12	Segreterie OO.SS. Trieste Trasporti	*documentazione cartacea conservata in atti*	---		
				A) TPL necessita di più attenta considerazione (alcune scelte comportano penalizzazioni servizio rispetto quello attuale)	**COMM.**	L'osservazione è un commento e non comporta modifiche di alcun elaborato
				C) non "aprire" i percorsi delle linee (mantenere percorso di andata e ritorno su stessa direttrice oppure, dove non fisicamente possibile, contenere al minimo distanza tra due direzioni)	**SI**	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano, in quanto le linee sono state "aperte" solamente in limitati casi dove imposto dall'assetto generale del Piano
				D) riportare anche in Regolamento Viario previsione di non consentire transito biciclette su strade riservate al TPL	**SI**	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano
				E) separazione fisica di strade riservate a TPL con installazione di pali e catenelle tra marcipaiede e corsia oppure cordoli tra corsia bus e corsia traffico privato	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				F) spostare attraversamenti pedonali troppo vicini a svolta mezzi e realizzare protezione fisica incroci (Gallina/Goldoni, Goldoni/Italia, Pellico/Saba, Riborgo/Italia, Teatro Romano/Italia, Roma/Italia, Canal Piccolo/Tommaseo, R. Tre Novembre/Tommaseo, R. Sauro/Mercato Vecchio, Venezian/Cavana, Annunziata/R. Sauro, Battisti/Gatteri, Ginnastica/Rossetti, Pietà/Rossetti, Conti/Settefontane, D'Annunzio/Conti, Carducci/Battisti, Carducci/Reti, Carducci/Oberdan, Carducci/Lavatoio, Filzi/Milano, Lavatoio/Filzi, Ghega/Roma, Città di Santos/Cavour, Libertà/Ghega)	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				G) assegnare precedenza ai bus in uscita dalla fermata (tramite normativa e opportuna segnaletica, nel rispetto del Codice della Strada)	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				H) richiesta di spostamento di fermate in curva e di non crearne altre (es. fermata Riva Grumula lato mare)	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata, anche tenendo conto della competenza diretta della Provincia di Trieste
				I) adeguamento fermate e creazione, ove possibile, di spazi e strutture fisiche nevessari a salita/discesa di disabili tramite pedana	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				L) creazione di nuova fermata in p.zza Garibaldi con direzione l.go Barriera: l'attuale superficie della piazza necessita di abbassamento in area fermata con scivolo per superare dislivello	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				M) individuazione di accorgimenti, strumenti e attività preventive per dissuadere sosta e fermata veicoli privati in fermate	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				N) dotare i semafori principali e quelli direttamente interessati dal TPL di contasecondi	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto non pertinente ai contenuti del Piano ma riferita ad un livello di pianificazione attuativa, all'interno del quale potrà essere valutata
				O) installazione di nuovo impianto semaforico ad incrocio v. Coroneo/v. Fabio Severo che consenta svolta per inserimento in corsia preferenziale in direzione p.zza Oberdan	**SI**	L'osservazione è accoglibile, tuttavia si evidenzia che il nuovo assetto dell'incrocio in oggetto, adottato a seguito del recepimento delle osservazioni al Rapporto Ambientale (VAS), elimina l'esigenza dell'impianto richiesto
				P) transito lungo tutta v. Mazzini in direzione Rive in corsia preferenziale a senso unico e c.so Italia a senso unico in salita (fluidificazione TPL, riduzione manovre e km effettuati con riduzione inquinamento)	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la scelta è legata all'assetto complessivo del Piano, con particolare riferimento alle esigenze di aumentare la fruibilità da parte dei pedoni delle aree centrali della città e non può essere modificata
				Q) mantenimento di p.zza Goldoni come nodo di interscambio per linee che vi transitano attualmente	**SI**	L'osservazione può considerarsi accolta in quanto riferita a contenuti già presenti negli elaborati del piano
				R) mantenere transito per v. Carducci, anche in sede promiscua, per linee 20, 21, 23, 40 e 41 (attuale separazione eviterebbe intasamento corsie interne a piazza)	**NO**	L'osservazione non è accoglibile in quanto la scelta è legata all'assetto complessivo della viabilità di piano e non può essere modificata. Si ritiene, peraltro, che l'impatto sulle linee del TPL sia sostenibile e che, inoltre, consente di raggiungere direttamente aree interdette al traffico privato (Corso Saba) e i poli di interscambio (piazza Goldoni)
				S) perplessità su nuova organizzazione capilinea presso p.le Gioberti: creazione unica fermata per un paio di centinaia di metri, avanzamento bus per consentire accodamento successivi, aumento emissioni inquinanti, disagi per utenza (impossibile conoscere quale bus parte per primo)	**SI**	L'osservazione è accoglibile, tuttavia si evidenzia che quanto proposto implica l'eliminazione dell'area pedonale prevista in piazzale Gioberti
				T) perplessità su nuova organizzazione capilinea presso p.zza Libertà: spazi previsti per accogliere capolinea in zona attigua a sala Tripcovich insufficienti, soluzione di banalizzare sosta no praticabile operativamente e non funzionale per utenza; necessità di individuare altri spazi in modo da riservare non più di due linee per corsia	**NdC (PA)**	La posizione dei capilinea è indicativa e va valutata in sede di attuazione in base alle competenze dirette della Provincia di Trieste

comune di trieste
giunta comunale

VERBALE DELLA DELIBERAZIONE
n. 534 dd. 15 novembre 2012

☒ IMMEDIATAMENTE ESEGUIBILE

AREA CITTA' E TERRITORIO
Servizio Mobilità e Traffico All.: 24
Prot. n. 12/41695/54/11/1-86

OGGETTO: Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Trieste – VAS – Parere motivato sul Rapporto Ambientale

Adottata nella seduta

convocata	per le ore	13.00
iniziata	alle ore	13.05
terminata	alle ore	13.55

Con la seguente composizione:

		presenti
Il SINDACO		
Roberto **COSOLINI**		-
Assessori		
Fabiana **MARTINI**	**[Presidente]**	si
Maurizio **CONSOLI**		-
Fabio **OMERO**		-
Umberto **LAURENI**		si
Antonella **GRIM**		si
Elena **PELLASCHIAR**		si
Laura **FAMULARI**		si
Emiliano **EDERA**		si
Elena **MARCHIGIANI**		si
Andrea **DAPRETTO**		-
TOTALE		7

Partecipa il Segretario Generale
dott.ssa Filomena FALABELLA

Ai sensi dell'art. 49 del D. Lgs. 2000/267, si esprime parere favorevole in merito alla regolarità tecnica.

Il provvedimento **NON** comporta spesa o riduzione d'entrata.

Data, - 8 NOV. 2012

IL DIRETTORE

F.to dott. ing. GIULIO BERNETTI

Ai sensi dell'art. 49 del D. Lgs. 2000/267, si esprime parere favorevole in merito alla regolarità contabile.

Data, 9 NOV. 2012

IL DIRETTORE DELLA RAGIONERIA

F.to CORINA SFERCO COCIANCICH

ATTESTAZIONI ai fini dell'art. 1 della L.R. n. 21/2003 e successive modificazioni e integrazioni l'atto viene pubblicato all'**Albo informatico** dal 20.11.2012 al 5.12.2012

LA PRESENTE COPIA È CONFORME ALL'ORIGINALE.

L'IMPIEGATO RESPONSABILE

La Giunta Comunale

Premesso che, con deliberazione giuntale n. 44 dd. 09.02.2009 è stata avviata la procedura di VAS relativa al nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) ai sensi della L.R. n. 11 dd. 06.05.2005;

che, con deliberazione giuntale n. 45 dd. 06.02.2012, è stato approvato, ai sensi dell'art. 13, c. 1 del D. Lgs. 152/2006, il Rapporto Ambientale Preliminare (RAP) e sono state individuate, ai sensi dell'art. 12 comma 2 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. e dell'art. 4 della LR 16/2008, le seguenti autorità con competenza ambientale:

- Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia;
- Provincia di Trieste;
- Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente – ARPA FVG;
- Azienda per i Servizi Sanitari n. 1 "Triestina";
- Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio e per il Patrimonio Storico, Artistico ed Etnoantropologico del Friuli Venezia Giulia;
- Soprintendenza per i Beni Archeologici del Friuli Venezia Giulia;

che, successivamente, il RAP è stato sottoposto alla consultazione delle autorità con competenza ambientale sopraccitate ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 152/2006;

dato atto che gli uffici hanno provveduto, sulla base dei pareri pervenuti nell'ambito della predetta consultazione, alla redazione Rapporto Ambientale (RA);

che, con deliberazione giuntale n. 327 dd. 16.07.2012, è stato adottato il nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) ed il succitato Rapporto Ambientale;

che, contestualmente, è stato dato mandato al Servizio Mobilità e Traffico di proseguire con l'iter della Valutazione Ambientale Strategica legata al PGTU;

dato atto che il PGTU ed il RA sono stati pubblicati integralmente, ai fini della massima trasparenza e diffusione, sul sito istituzionale dell'amministrazione;

che gli uffici hanno provveduto alla pubblicazione dell'avviso relativo all'adozione del Rapporto Ambientale sul Bollettino Ufficiale della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia n. 32 dd. 08.08.2012, come previsto dagli art. 13 e 14 del D. Lgs. 152/2006;

preso atto che, entro il termine di sessanta giorni a partire dalla data di pubblicazione del relativo avviso sul BUR, chiunque poteva prendere visione del Piano e del RA e presentare proprie osservazioni;

che sono pervenute ai sensi e nei termini di cui al dettato della citata pubblicazione sul B.U.R. n. 6 osservazioni, conservate in atti, e riassunte nello schema allegato sub 24) al presente provvedimento;

ritenuto di controdedurre nei modi e nei termini evidenziati nel sopraccitato schema allegato sub 24);

dato atto che, a seguito dell'accoglimento di alcune osservazioni, il RA viene modificato e costituisce l'allegato sub 23) al presente provvedimento, quale parte integrante e sostanziale dello stesso;

dato atto, altresì, che, a seguito delle modifiche al RA, anche gli elaborati del PGTU vengono in parte modificati e costituiscono gli allegati sub 1)-22) al presente provvedimento, quali parti integranti e sostanziali dello stesso;

ritenuto di dover procedere, ai sensi dell'art. 15 del D. Lgs. 152/2006, in qualità di autorità competente, alla formulazione del parere motivato sul Rapporto Ambientale come modificato dalle relative osservazioni accolte e di trasmettere, ai sensi dall'art. 16 del D. Lgs 152/2006, gli atti al Consiglio Comunale, quale organo competente all'approvazione del PGTU;

considerata la necessità di dare rapida attuazione al presente atto e, quindi, di disporre l'immediata eseguibilità della presente deliberazione;

delibera

1. di controdedurre alle n. 6 osservazioni, conservate in atti, pervenute sul Rapporto Ambientale (RA), relativo al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) adottato con deliberazione giuntale n. 327 dd. 16.07.2012, come da schema allegato sub 24);
2. di esprimere parere favorevole al Rapporto Ambientale così come modificato a seguito delle controdeduzioni soprarichiamate ed allegato sub 23) al presente provvedimento di cui fa parte integrante e sostanziale;
3. di dare atto che, a seguito del parere favorevole sul RA di cui al punto 2), il PGTU, adottato con deliberazione giuntale n. 327 dd. 16.07.2012, viene modificato ed integrato in alcuni punti degli elaborati, parti integranti e sostanziali del presente provvedimento, che lo compongono, come segue:

All.	Tavola	TITOLO
01	RT	Relazione Tecnica
02	MP	Interventi per la Mobilità Pedonale
03	MC	Interventi per la Mobilità Ciclabile – Trieste
04	MCc	Interventi per la Mobilità Ciclabile – Trieste centro
05	TPLcop	Copertura delle linee del TPL – Trieste
06	TPLs	Schema delle linee del TPL – Trieste centro – Stato di fatto
07	TPLp	Schema delle linee del TPL – Trieste centro – Stato di progetto
08	VPc	Schema Generale di Circolazione della Viabilità Principale – Trieste centro
09	VP	Schema Generale di Circolazione della Viabilità Principale – Trieste
10	CFc	Classifica Funzionale delle Strade – Trieste centro
11	CF	Classifica Funzionale delle Strade – Trieste
12	ST	Organizzazione degli Spazi di Sosta e Regolamentazione Tariffaria
13	RV	Regolamento Viario

14	VTA	Volumi di Traffico (Ae), Ora di punta del mattino (7:30/8:30) - Stato attuale
15	VTAs	Volumi di Traffico (Ae), Ora di punta del mattino (7:30/8:30) - Stato attuale, v/c
16	VTP	Volumi di Traffico (Ae), Ora di punta del mattino (7:30/8:30) - Stato di progetto
17	VTPs	Volumi di Traffico (Ae), Ora di punta del mattino (7:30/8:30) - Stato di progetto, v/c
18	INCa	Incidentalità lungo gli assi stradali
19	INCn	Incidentalità ai nodi
20	FA	Fasi di attuazione
21	AT	Ambiti territoriali per i Piani Particolareggiati
22	CP	Esiti della fase di partecipazione e consultazione

4. di dare seguito al procedimento secondo quanto previsto dall'art. 16 del D. Lgs 152/2006;

5. di dare esecuzione al disposto dell'art. 17 del D. Lgs 152/2006 in ordine alle informazioni sulle decisioni;

6. di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile.

L'assessore Marchigiani fornisce i chiarimenti del caso dopo di che la proposta, messa in votazione palese, viene approvata all'unanimità.

Viene dichiarata, altresì, con voti unanimi, l'immediata eseguibilità del provvedimento ai sensi e per gli effetti dell'art. 1, comma 19 [così come sostituito dall'art. 17, comma 12, L.R. 17/2004] della L.R. n. 21 dd. 11.12.2003.

La suestesa deliberazione assume il n. **534.**

IL PRESIDENTE
Fabiana Martini

IL SEGRETARIO GENERALE
Filomena Falabella

/d

REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA

COMUNE DI TRIESTE

Servizio Mobilità e Traffico

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

PIANO PARTECIPATO



Responsabile del procedimento:
ing. Giulio BERNETTI

Progettista:
ing. Giulio BERNETTI

Collaboratori tecnici di progetto:
ing. Lea RANDAZZO
ing. Sara BORGOGNA

Titolo

Osservazioni al Rapporto Ambientale e Controdeduzioni

Data: novembre 2012

Tavola

OssRA

TriesTe

OSSERVAZIONI AL RAPPORTO AMBIENTALE E CONTRODEDUZIONI

Legenda "Esito":	
SI	L'osservazione è accolta
NO	L'osservazione non è accolta
PARZ.	L'osservazione è parzialmente accolta
COMM.	L'osservazione è un commento
NdC	L'osservazione non è di competenza del PGTU
NdC (PA)	L'osservazione non è di competenza del PGTU, in quanto riferita alla pianificazione attuativa, che costituisce un livello successivo e inferiore

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Rapporto Ambientale (VAS)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
1	17/09/12	Romanelli Pierpaolo	Mi par di capire che l'inversione del senso unico in via Rossetti sia stata cancellata. Faccio notare che oramai da qualche anno la via Rossetti è stata trasfomata in un motodromo. Motorini, motorette e megamoto rombano indisturbati a velocità pazzesche, prendendo la salita dal viale come rampa di lancio: ed arrivati all'incrocio con via Ginnastica spesso prendono il volo. Poi proseguono a tutta manetta, imperterriti fino alle caserme. A tutte le ore del giorno e della notte. Questo succede anche perchè non c'è un semaforo che li rallenti, nè incroci con priorità. 120 Decibel!!! A voi non interessa nulla dell'inquinamento acustico? Le finestre sulla via debbono essere sempre rigorosamente chiuse, ma serve poco anche se si hanno finestre a vetri doppi antirombo. Il tratto peggiore è la rampa iniziale, ed il semaforo sulla via Ginnastica peggiora la situazione (le moto ferme che smanettano con l'acceleratore per catturare l'attimo fuggente). La soluzione è invertire il senso di marcia almeno sulla salita iniziale, e mettere dossi di rallentamento sul resto, e mettere semafori, oppure doppio senso di marcia. Oppure volete aspettare che l'esasperazione degli abitanti sfoci in gesti inconsulti?	via Rossetti in discesa almeno nel tratto iniziale, dossi rallentatori sul resto, semafori; in alternativa doppio senso di marcia	**NO**	Le scelte effettuate dal Piano su via Rossetti discendono dalla fase di partecipazione della bozza, nella quale sono emerse precise richieste inerenti l'assetto del TPL e dell'area adiacente l'Ospedale Maggiore (effettuate rispettivamente dalla Provincia di Trieste e dall'Azienda Ospedaliera, nell'ambito dei numerosi incontri tecnici svolti). I vincoli così emersi hanno reso necessario il ripristino dell'attuale senso di marcia. Le soluzioni legate al corretto utilizzo dell'asse possono essere valutate nell'ambito dei piani attuativi e dell'attività di controllo
2	20/09/12	Vascotto Laura	In merito alla sosta nel centro storico vorrei far presente che con le nuove regole previste per i residenti la sosta diventa una spesa insostenibile per chi decide di lasciare ferma una macchina, anche per parecchi giorni a settimana, decidendo di usare i mezzi pubblici per muoversi. Ciò anche allo scopo di evitare traffico e inquinamento. Purtroppo l' aver previsto tariffe così esose di sosta costringerà chi, come me, abita in centro storico e finora usava la macchina solo nel w end ad usarla ogni giorno, anche per andare al lavoro. Immagino che giunta e consiglio si rendano conto che non tutti possono affrontare la spesa dei 60 mila euro richiesti per un posto macchina, non un garage!, in zona. Spero che rivediate la posizione della sosta dei residenti, che con le nuove modifiche privilegerà, solo chi usa la macchina ogni giorno, contribuendo all inquinamento della città.	sosta centro storico: spesa insostenibile per residenti (tariffe così esose costringeranno a usare a usare macchina ogni giorno con aumento inquinamento)	**SI**	L'osservazione è accolta: il Piano propone un riesame della gestione della sosta per favorire ulteriormente i residenti e limitare l'inquinamento nell'area del centro storico, attraverso l'introduzione di un abbonamento che comporta un canone annuale di 360,00 Euro
3	17/09/12	Zecchini Mario	*documentazione cartacea conservata in atti*	**---**		
				A) Richiesta di apertura di Corso Italia al traffico privato e pubblico in direzione Piazza Goldoni (eliminando la previsione del senso unico alternato in via Canal Piccolo) e contestuale mantenimento solo senso unico del trasporto pubblico in direzione Rive lungo la via Mazzini	**NO**	La scelta effettuata dal Piano è coerente con la finalità di diminuire l'attraversamento del Borgo Teresiano da parte dei veicoli privati, aumentare le aree pedonali nelle aree centrali, senza penalizzare il TPL
				B) Richiesta che le aree pedonali siano intercalate da aree carrabili dedicate a carico/scarico, disabili e mezzi di emergenza	**SI**	I mezzi di emergenza possono comunque entrare nelle aree pedonali, nel mentre il sistema delle ZTL proposto dal Piano consente una rete di percorsi accessibili ai mezzi dedicati al carico/scarico delle merci
				C) Richiesta di costruire un ponte carrabile tra v. Trento e v. Cassa di Risparmio, da utilizzare anche per il passaggio dei mezzi del TPL	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del Piano
				D) Richiesta mantenimento attuale senso di marcia di v. Madonnina	**NO**	La scelta effettuata dal Piano consente di limitare l'inquinamento in una via in salita, stretta e attualmente caratterizzata da flussi non irrilevanti, con continui fenomeni di "stop and go"

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Rapporto Ambientale (VAS)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				E) Richiesta di deviazione lungo Corso Saba anche linee 20, 21, 40 e 41	**PARZ.**	Le linee citate transitano lungo corso Saba in direzione Piazza Foraggi che è l'unica consentita dal senso unico della stessa via
				F) Prosecuzione corsia traffico privato da Ponte Fabra a L.go Barriera, lungo attuale corsia preferenziale TPL	**NO**	Lo spazio a disposizione non è sufficiente a realizzare quanto proposto
				G) Perplessita sul tratto v. Pellico - Ponte della Fabra per traffico privato e rilievo della coesistenza delle corsie di marcia con quelle del bus	**COMM.**	L'osservazione è un commento che non comporta modifiche di alcun elaborato
				H) Richiesta di istituzione doppio senso di marcia su v. Ginnastica	**NO**	La proposta non è compatibile con l'entità dei flussi di traffico coinvolti
				I) Richiesta mantenimento attuale disciplina circolazione su v. Canova	**NO**	La scelta del Piano è finalizzata a limitare l'inquinamento sulla via Canova e a migliorare il servizio del TPL
				L) Richiesta istituzione semaforo a incrocio v. Gatteri - v. Stuparich	**SI**	La proposta è contenuta negli elaborati del Piano
				M) anticipo del senso unico est-ovest da via Buonarroti a via Foscolo	**NO**	La proposta non è compatibile con l'assetto complessivo dell'area
				N) Richiesta di prevedere percorso v. Milano - v. Carducci - p.zza Goldoni, in luogo di quello previsto lungo v. XXX Ottobre - v. Valdirivo (in doppio senso)	**SI**	La proposta è recepita negli elaborati di Piano
				O) Piano non anticipa soluzioni riguardo coesistenza tra nuova viabilità in p.zza Oberdan - v. Giustiniano e capilinea/stalli bus previsti	**NdC (PA)**	L'osservazione non è accoglibile in quanto riferita ad un diverso livello di pianificazione (Piani Particolareggiati), all'interno del quale sarà dettagliata, fermo restando che l'assetto proposto è stato preventivamente valutato
				P) Contrarietà a istituzione doppio senso di marcia v. Fabio Severo (tra p.zza Dalmazia e v. Coroneo)	**PARZ.**	Per migliorare le criticità evidenziate, si modifica l'elaborato riducendo il doppio senso al solo tratto via XXIV Maggio - via Papiniano (utilizzando quest'ultima per raggiungere la via Coroneo), in modo da limitare le criticità in Piazza Dalmazia, all'incrocio via Severo - via XXIV Maggio e all'incrocio Coroneo/Severo
4	05/10/12	Provincia di Trieste	*documentazione cartacea conservata in atti*	**---**		
				A) definire gli indicatori per il monitoraggio delle fasi di attuazione del Piano e di effetti ambientali conseguenti all'attuazione del Piano	**NO**	Le singole fasi di attuazione sono indicative, temporanee e di durata non definibile a priori. Per tali motivi non è possibile denifire adeguati indicatori e interventi di mitigazione a priori. Il Rapporto Ambientale riporta le verifiche e gli indicatori in relazione all'attuazione completa del piano e alle alternative disponibili
				B) inserire stime su emissioni polveri da traffico veicolare	**SI**	L'osservazione è stata accolta
				C) valutazione complessiva emissioni in atmosfera da traffico veicolare conseguenti a implementazione azioni di Piano	**SI**	L'osservazione è stata accolta
				D) valutazione allo stato attuale e dopo ogni fase attuativa dei seguneti inquinanti: CO, Nox, SO2, PM10, IPA e Benzene (mediante radielli), usando valori misurati da centraline di monitoraggio e risultati INEMAR provinciale	**NO**	L'osservazione implica la conoscenza esatta del contributo del traffico ai valori forniti dalle centraline, dato non disponibile; inoltre, i dati delle centraline forniscono informazioni su pochi punti e su un modello di tipo dispersivo e quindi non direttamente confrontabile con le alternative proposte dal Piano. Appare più coerente il rapporto ambientale che propone un confronto diretto tra gli scenari attraverso la simulazione di modelli emissivi
				E) descrizione (anche con dati numerici) delle variazioni stimate dei flussi di traffico e quindi delle riduzioni delle percorrenze auto private	**NO**	Le variazioni dei flussi sui singoli archi sono riscontrabili dal confronto delle tavole VTA (stato attuale) e VTP (stato di progetto). Per quanto riguarda i flussi di spostamento complessivo dei veicoli, a titolo cautelativo (e quindi senza considerare fenomeni di spostamento modale pur stimati verso il TPL) questi sono stati considerati inalterati

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Rapporto Ambientale (VAS)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				F) verificare che le soluzioni di progetto proposte siano compatibili con eventuali provvedimenti di chiusura del traffico di determinate vie (per emergenze o inquinamento)	**SI**	Gli interventi previsti dal Piano in tema di provvedimenti di chiusura sono compatibili, pur con qualche disagio, con alcune situazioni di emergenza ipotizzate. In particolare, è stata verificata la compatibilità con gli interventi previsti in caso di emergenza ambientale
				G) valutazione utile per stabilire posizionamento centraline per misurazioni emissioni sonore in zone più trafficate e rumorose	**NdC**	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del Piano
				H) descrivere e giustificare dimensionamento parcheggi interscambio per utenza turistica e flussi pendolari (proposta: park interscambio a Barcola e Obelisco) + planimetrie	**NdC**	Il Piano non prevede per sua struttura interventi infrastrutturali quali il dimensionamento e la realizzazione di parcheggi di interscambio. Le citate aree di Barcola e dell'Obelisco costituiscono uno stato di fatto non modificabile dal Piano che opera nell'ipotesi di infrastrutture sostanzialmente invariate
				I) correnti TPL, auto e bici devono essere separate in particolare su assi a traffico elevato (motivi sicurezza)	**PARZ.**	Dove tecnicamente possibile, in base alle scelte del Piano e alle caratteristiche geometriche delle strade interessate, sono state realizzate piste ciclabili in sede propria e corsie riservate al TPL. Ulteriori interventi potranno essere valutati in sede attuativa
				L) cronoprogramma per raggiungimento obiettivi proposti	**NO**	Un cronoprogramma non è previsto in quanto dipende da variabili non completamente identificabili a priori
				M) definizione costi degli interventi pianificati per verificare effettiva realizzabilità del Piano	**NO**	I costi non sono completamente valutabili a priori, in quanto dipendono sostanzialmente dalle scelte legate ai piani attuativi e ai materiali utilizzati
				N) quantificazione obiettivi di risparmio energetico attesi	**PARZ.**	Il risparmio energetico è un beneficio indiretto, non quantificabile con esattezza, ed è legato alle valutazioni effettuate in merito alla riduzione dell'emissione degli inquinanti

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Rapporto Ambientale (VAS)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
5	05/10/12	Servizio Mobilità e Traffico	*documentazione cartacea conservata in atti*	In particolare nelle tavole CF e CFc, ove come "strada interzonale di II livello" si intende la viabilità percorsa dai mezzi pubblici, mancano i seguenti tratti: via dei Papaveri/via dei Fiordalisi dalla SP 35 al "piazzale istria"; via San Nazario/strada di accesso al tempio di Montegrisa/strada di collegamento con la Sp 1 dal centro di Prosecco alla SP 1; SP che collega l'abitato di Padriciano con Gropada; L.go Roiano/via santa Teresa/via Stock/via di Roiano da viale Miramare a piazza tra i rivi; via de Coletti tra via Schiaparelli e viale Campi elisi; ponte di via soncini/via della pace e relativi collegamenti con via dell'Istria; via Tor San Piero; via Cadorna nel tratto fra Annunziata e Venezian (ritorno linea 30); la strada per il sincrotrone e il collegamento SP1-SS14 a Basovizza; via Annunziata è segnata come impegnata da mezzi del TPL ma attualmente invece consente soltanto la prosecuzione lungo un controviale delle rive. Probabilmente alcuni tratti sono da inserire anche negli elaborati indicanti l'attuale stato del TPL (TPLcop). Nelle tavola CFc e CF il percorso pendice dello scoglietto in prossimità di vicolo dell'edera è indicato come viabilità interzonale, ma in realtà si tratta di una scaletta di collegamento. Nella tavola TPLcop mancano alcuni tratti, come via Cologna bassa ed un tratto di via Roma tra via Mazzini e Corso Italia. Ai fini di limitare il traffico sul percorso via Bosco – Piazza Garibaldi – via Oriani – via Carducci, eliminare la corsia riservata ai Bus tra le gallerie Vico e Sandrinelli. A pagina 46 dell'elaborato RT inserire "Le azioni di piano non influenzano i servizi del TPL dei comuni limitrofi" prima delle parole "per quanto riguarda il servizio trasporto pubblico marittimo". Nella relazione generale aggiungere "I Piani Particolareggiati dovranno, in ogni caso, essere coerenti con le previsioni del PGTU, anche con riferimento alle indicazioni dei sensi di marcia desumibili dall'elaborato VTPs, in base al posizionamento (destra o sinistra) della banda (v/c) rispetto all'arco, anche quando gli archi non fanno parte della viabilità principale." a pagina 69 dopo le parole "priorità dell'amministrazione."	**SI**	L'osservazione è stata accolta
6	09/10/12	ARPA FVG	*documentazione cartacea conservata in atti (osservazione pervenuta fuori tempo massimo)*	**---**		
				A) cap. 6.14: le misure per il monitoraggio del piano (contenute nel RA) devono essere elementi prescrittivi	**SI**	L'osservazione è stata accolta
				B) par. 4.2.1: la normativa vigente per la qualità dell'aria è il D.lgs. 155/2010 che abroga tutte le norme precedenti tra cui il D.M. 60/2002	**SI**	L'osservazione è stata accolta
				C) correggere numerazione tabella pagg. 16-17-23 (obiettivi sottospecifici)	**SI**	L'osservazione è stata accolta
				D) nella tabella di analisi di coerenza riportare i collegamenti tra obiettivi ed azioni (es. le azioni volte ad incrementare mobilità pedonale e ciclabile cod. A e B portano ad una riduzione inquinamento acustico ed atmosferico, obiettivo generale 3)	**SI**	L'osservazione è stata accolta
				E) coerenza esterna: mancano coerenze tra PGTU e redigendo Piano di classificazione acustica comunale, Piano di Azione regionale, Piano di Azione Comunale, Piano comunale del Commercio	**PARZ.**	Il Rapporto Ambientale è stato aggiornato con alcune valutazioni in merito ai piani elencati con particolare riferimento a quelli vigenti
				F) coerenza esterna: rivedere le coerenze con PRUSST e PUP considerando i possibili aumenti del traffico veicolare diretto verso i previsti parcheggi del centro città	**NO**	La coerenza è stata verificata, ma non nelle ipotesi di nuovi flussi indotti dalle nuove infrastrutture: le assegnazioni dello stato di progetto non modificano a titolo cautelativo la scelta modale dell'utente, né la matrice Origine-Destinazione (l'utilizzo degli impianti di parcheggio è alternativo alla ricerca di sosta in strada nelle medesime zone e quindi non ha un impatto significativo sull'inquinamento).

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Rapporto Ambientale (VAS)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				G) coerenza esterna: inserire gli effetti di Piani punti precedenti in quelli del PGTU	**NO**	Considerando l'orizzonte temporale di breve periodo e le finalità del PGTU, non si ritiene necessario considerare quanto richiesto
				H) cap. 5.1.3: chiarimenti su indicatore per rumore e calcoli effettuati per ricavarlo	**SI**	L'osservazione è stata accolta
				I) cap. 5.1.3: motivazioni utilizzo 35 dBA per zone pedonali e ZTL	**SI**	L'osservazione è stata accolta
				L) cap. 5.1.3: utilizzare i dati di emissione rumore per arco (se disponibili) per valutare effettive ricadute per ogni azione, magari mediante rappresentazione grafica 2D	**NO**	Si è ritenuto maggiormente cautelativo e significativo considerare il valore massimo nelle diverse aree interessate dalle singole azioni
				M) cap. 5.1.3: riportare sugli archi gli input ai modelli utilizzati per calcolo indicatori, ai fini di valutare efficacia azioni in fase di monitoraggio	**PARZ.**	L'entità dei flussi sugli archi è evidenziata negli elaborati del Piano VTA e VTP
				N) cap. 5.1.3 (Azioni): miglioramento arredo urbano non è appropriato come mitigatore inquinamento in quanto non ha efficacia diretta sulle emissioni	**SI**	L'osservazione è stata accolta
				O) per la valutazione delle emissioni sarebbe opportuno riportare i valori calcolati di emissione sui singoli archi per poter effettuare le analisi di dispersione inquinanti e fare confronto con rilevazioni stazioni qualità dell'aria	**NO**	Si è ritenuto maggiormente significativo considerare il valore medio in relazione alle singole azioni
				P) monitoraggio; integrare con: indicatori associati come da schema riportato in nota, controllo periodico di efficacia interventi di mitigazione intrapresi, modalità e cadenze temporali, responsabilità monitoraggio e circolazione dati, criteri su cui basarsi per adozione eventuali misure correttive in caso di impatti negativi imprevisti, sussistenza risorse necessarie per effettuare e gestire monitoraggio, eventuali rapporti collaborativi con altri Enti, produzione reports periodici	**PARZ.**	Il Rapporto Ambientale è stato aggiornato, in merito alla parte del monitoraggio e sulla base di quanto indicato dall'Allegato VI al D.Lgs 152/06, tenendo in considerazione che ogni valutazione è legata alla struttura emissiva dei modelli utilizzati per la valutazione dell'impatto del Piano sull'inquinamento. In particolare sono state approfondite le problematiche relative alla modalità di raccolta dei dati (rilievi di traffico automatizzati e manuali), agli indicatori (aggiornamento e ricalibrazione delle reti in modo da ricalcolare le emissioni derivanti dai flussi), alla periodicità della redazione degli opportuni report, nonchè alle possibili misure correttive da apportare (eventuale riassegnazione con modifiche al Piano)