

Proposta  
per una Portogruaro  
per le persone  
e per le biciclette

Novembre 2020

Città Sotto Scacco (Italia)  
& Goudappel Group (Paesi Bassi)

Goudappel



*Dutch inspiration for a new mobility*



**Report** Una proposta per una Portogruaro per le persone e per le biciclette.

**Data** Novembre 2020

**Chi siamo** Goudappel Coffeng è una delle più importanti e famose aziende olandesi del settore della pianificazione della mobilità e trasporti dal 1963. La sede principale è a Deventer, con diverse altre sedi in tutti i Paesi Bassi (Amsterdam, L'Aia, Eindhoven, Leeuwarden). Città Sotto Scacco Srl, è la società italiana partner e insieme collaborano per lo sviluppo della mobilità sostenibile nelle città italiane. Entrambe le società sono parte della Goudappel Group, gruppo di aziende operanti a livello internazionale in Belgio, Italia, Paesi Bassi, Stati Uniti e Svezia.

**Contatti** via Don Federico Tosatto 127  
30174 Venezia VE  
Email: [info@cittasottoscacco.it](mailto:info@cittasottoscacco.it)  
PEC: [cittasottoscacco@pec.it](mailto:cittasottoscacco@pec.it)  
Tel. cell: +39 349 5553358

[www.cittasottoscacco.it](http://www.cittasottoscacco.it)

[www.goudappel.nl](http://www.goudappel.nl)

**Project team** Urb. Andrea Graziano, Urb. Danny Van Beusekom,  
Urb. Luca Zampieron

Mettiamo sotto scacco ogni spazio di città trasformandolo in luogo per la vita!

Chi ha già scelto il nostro network?



...e tanti altri clienti del settore pubblico e privato in tutta Europa

## Indice

1. Premessa
2. La mobilità come base di una politica sovralocale
3. La mobilità attiva: un'opportunità per il ridisegno delle città
4. La mobilità integrata: il concetto di ultimo miglio
5. Tre proposte per definire la nuova mobilità per la città di Portogruaro
6. Buoni esempi per il comune di Portogruaro



# 1. Premessa

Portogruaro è una delle maggiori centralità dell'area del Veneto orientale. Il territorio del Veneto Orientale è un'area di rilevante interesse per la Città Metropolitana di Venezia e per l'intera Regione del Veneto. Dalla legge n. 56/2014 la creazione di un nuovo istituto, la città metropolitana, essa ha ridefinito l'assetto amministrativo delle relazioni tra grandi città, periferie e hinterland. Passati alcuni anni dalla legge, è bene che si avvii un processo di ridisegno delle centralità interne alle singole città metropolitane per definire visioni, modalità di integrazione, individuandone i grandi poli e i nuovi possibili poli.

Il Veneto Orientale è terra di grandi aziende, di un reticolo fitto di piccole-medie imprese, di turismo culturale e balneare, di vitivinicoltura-agricoltura, di grandi polarità del terziario e servizi legati al Veneto e alla più vasta area del nord-est italiano.

Senza mobilità, tutto è fermo! Per muovere questo sistema economico serve un sistema di mobilità nuova, serve ridisegnare la città, le strade, le piazze per ospitare gli spostamenti sostenibili.

In un momento di grandi cambiamenti internazionali, lo sviluppo di quest'area richiede una vision strategica sia relativa all'integrazione di alcuni processi decisionali, sia soprattutto allo sviluppo di una strategia per la mobilità sostenibile. Sebbene negli ultimi anni con la conferenza dei sindaci è iniziato un processo che ha sviluppato interessanti studi, adesso, c'è bisogno di una rete di piani e progetti per la mobilità che definiscano una strategia nel medio e lungo termine.



## 2.

# La mobilità come base di una politica sovralocale

L'ambito nord del Veneto Orientale è caratterizzato dalla presenza di numerosi attrattori di diversa natura. Infatti, sono presenti poli logistici, aree industriali, zone turistiche sia di tipo balneare che in altura, aree archeologiche, sedi universitarie, ambiti rilevanti dal punto di vista ambientale e naturalistico, attività legate alla cultura enogastronomica e alla viticoltura. Per questo motivo, se da un lato sono molti i turisti e visitatori che raggiungono questo territorio da ogni angolo d'Italia e dall'estero, dall'altro canto, numerosi sono i lavoratori pendolari legati a queste categorie che quotidianamente percorrono il tratto casa-lavoro per decine di chilometri attraversando i confini "invisibili" amministrativi di Portogruaro e degli ambiti limitrofi. Infatti, quando si parla di mobilità non è possibile identificare dei confini veri e propri e per questo motivo quelle delimitazioni amministrative che possiamo definire "invisibili", diventano pressoché inesistenti. Le persone si spostano ben oltre le delimitazioni territoriali delle frazioni, dei comuni e delle provincie e, per questo motivo, quando si parla di mobilità, si parla di un ambito che non ha frontiere fisiche e, se mai dovessero esserci, sarebbe solo per volontà o per negligenza di noi stessi. Il turismo nel 2020 ha conosciuto una forte crisi che ha inevitabilmente colpito il Veneto Orientale, come l'intero Paese, con un calo che ha sfiorato il 50% di visite, ma che ha saputo rialzarsi grazie alle capacità degli imprenditori locali, soprattutto nelle aree balneari, che hanno creduto (e che stanno credendo tuttora) nella ripresa. Il settore del turismo incide in modo particolare sulla mobilità di questi territorio, sia in termini di lavoratori pendolari che in termini di turisti/visitatori. Per fare un esempio, basti pensare ai lavoratori stagionali che abitano nell'entroterra del Veneto Orientale e che quotidianamente si recano nel luogo di lavoro a Bibione

e/o Caorle. La presenza della piccola e media industria nel Veneto Orientale incide notevolmente sul settore della mobilità e dei trasporti, sia per quanto riguarda il pendolarismo degli operai (che quotidianamente si recano a lavoro con la propria automobile) che per il trasporto delle merci con mezzi pesanti. Queste due componenti, insieme, sono responsabili di due esternalità negative, come la congestione delle principali arterie della viabilità autostradali (A28, A4) e statali (SS14) ma anche della scarsa qualità dell'aria che richiede una particolare attenzione a causa delle condizioni che favoriscono la formazione e l'accumulo nell'aria di polveri sottili. Numerose sono le aree industriali nel Portogruarese e nel territorio circostante, partendo da quelle di San Donà di Piave, Ceggia, Torre di Mosto, Fossalta di Portogruaro e del pordenonese. La cittadina di Portogruaro è anche sede di un Polo Universitario che rappresenta le Università di Trieste, Venezia e Padova. Ogni giorno centinaia di studenti raggiungono il centro storico prima con i mezzi pubblici e successivamente a piedi. Altri, invece, provenienti da località più distanti, hanno scelto di trasferirsi in questo territorio, affrontando gli studi universitari da fuorisede. Oltre ad essere cittadina universitaria, Portogruaro ospita numerosi istituti scolastici con un ammontare di diverse migliaia di studenti che si recano a scuola con mezzi pubblici, accompagnati dai famigliari con l'automobile privata, in bici o a piedi. Questa categoria ricopre una posizione significativa fra le cause del congestionamento delle strade vicino al centro cittadino e, soprattutto, nelle vicinanze degli istituti superiori e licei.



### 3.

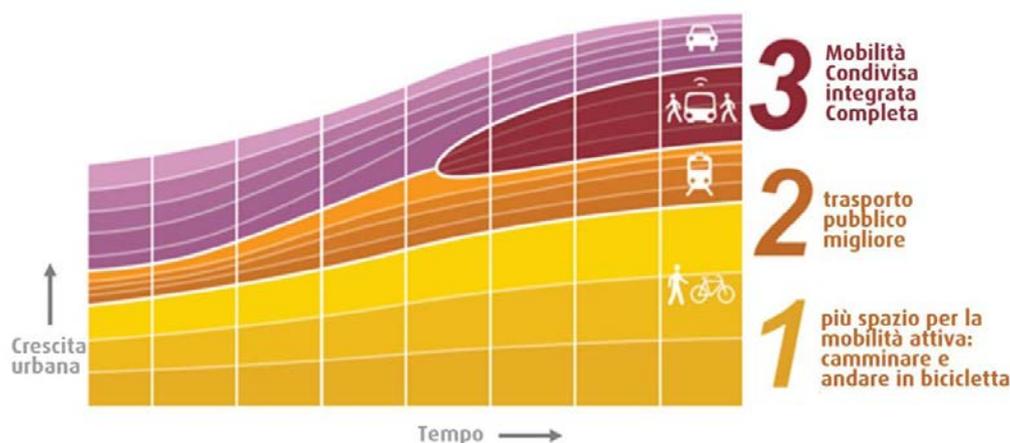
## La mobilità attiva: un'opportunità per il ridisegno delle città

Le città di oggi sono il frutto del disegno e di un palinsesto di scelte che sono state perseguite nel tempo. Dal dopoguerra ad oggi, tutte le città italiane hanno potuto assistere alla crescita economica, alla crescita urbana e supportate da scelte di politica dei trasporti fortemente orientate all'automobile privata. I trasporti e più in generale le scelte in materia di trasporti sono sempre stati oggetto di una scarsa integrazione nei contesti. Finalmente ci siamo resi conto che parlare di trasporti significa necessariamente parlare di spazio, di funzioni, di comunità. Ogni movimento all'interno di una società presuppone uno spazio urbano e una funzione da svolgere in un contesto. Ci si è resi conto che gli spazi urbani non sono infiniti e, soprattutto, che gli spazi urbani sono "luoghi" di vita urbana, dove accadono fatti urbani. Ci si è resi conto che l'automobile non è il male urbano se integrata in un contesto di alternative multimodali.

Il nostro gruppo Goudappel Group da anni è portavoce dei grandi cambiamenti delle città olandesi. Negli anni del dopoguerra, anche i Paesi Bassi hanno vissuto la crescita incontrollata dell'auto privata. A causa di grave incidentalità, di mancanza di spazio, di crisi petrolifere, i Paesi Bassi hanno dovuto modificare drasticamente l'immagine

delle proprie città e scegliere la bicicletta. A causa di queste difficili condizioni si concretizzò un'importante opportunità per la mobilità attiva. Queste modalità furono incentivate perché in grado di portare grandi benefici alle città in termini di accessibilità, minore sfruttamento dello spazio, salute e vivibilità. Oggi con quasi 17 milioni di abitanti ci sono più di 20 milioni di biciclette e in alcune città (Amsterdam e Utrecht) si supera il 70% di spostamenti non auto dipendenti. Portogruaro può realisticamente diventare una città amica delle persone e della bicicletta, ma, è importante ricordare che bisogna costruire le condizioni affinché le persone si sentano sicure di passeggiare, e invogliate ad andare in bici. Non basta fare un grande piano di piste ciclabili. Il piano deve essere strategico e deve riguardare lo sviluppo della città a misura di mobilità attiva.

Nel grafico sottostante che abbiamo elaborato per diversi piani si può vedere su una linea temporale, il rapporto tra forma urbana e scelte di mobilità: è necessario intervenire con strategie chiare per la mobilità, o in alternativa si genera un forte rallentamento del sistema economico e sociale.





## 4.

# La mobilità integrata: il concetto di door to door

La mobilità attiva è un'alternativa valida in un contesto in cui vi è una città pensata e progettata per le persone. Cosa significa? Si parte dal presupposto che la città deve essere vissuta dalla propria comunità. Quindi, ogni spazio deve essere sicuro, accogliente e mettere a proprio agio le persone che si spostano a piedi e in bicicletta. Se un luogo riesce ad assicurare tali aspetti, allora, il sistema di trasporto pubblico diviene più attrattivo e l'intera comunità può essere più sostenibile. Il grande limite del trasporto ferroviario, ma anche solo in parte, del trasporto pubblico riguarda il non essere sempre "nei pressi" dell'utente. Per accorciare le distanze tra gli utenti e le stazioni che siano esse del sistema urbano o territoriale bisogna ripensare l'intero sistema di connessioni, bisogna migliorare e ampliare la "catchment area" delle stazioni, quindi disegnare una città a prova di mobilità "door to door". Quando un utente si sposta all'interno di un contesto, questo sceglie un mezzo per spostarsi in base a tre semplici fattori: il costo, il tempo e il confort. Per questi tre fattori se il ruolo dei gestori del sistema ferroviario è quello di aumentare la velocità per aumentare l'efficienza e la qualità del sistema ferroviario, le città hanno il compito di ripensare il sistema urbano in funzione dell'accessibilità ai grandi poli del movimento. Se una città migliora tale relazione, sviluppa i presupposti per una generale attrattività del sistema urbano. Questo significa, una città più densa, con tante centralità, con spazi e strade più accoglienti e a misura d'uomo. Il modello di ispirazione è il TOD (Transit oriented development), ovvero un'integrazione dello sviluppo urbano con quello del sistema della mobilità per massimizzare la qualità e la sostenibilità del servizio di trasporto.

Portogruaro ha il grande vantaggio di avere una delle principali stazioni ferroviarie della città metropolitana di Venezia e in generale del Nord est. Ripensare la città in funzione di questa grande polarità potrebbe favorire un nuovo disegno urbano sostenibile e più efficiente.



## 5.

# Tre proposte per definire la nuova mobilità per la città di Portogruaro

Portogruaro, in quanto polarità del Veneto Orientale, rappresenta un generatore e allo stesso tempo un attrattore di spostamenti, che devono essere ottimizzati per permettere un più ampio respiro alle condizioni viabilistiche attuali. Se da un lato è sentita la necessità di intervenire sulla gestione del traffico motorizzato con misure atte alla riduzione della circolazione dei veicoli privati nelle ore di punta, dall'altro canto è indispensabile garantire ai cittadini la possibilità di scegliere mezzi di spostamento sostenibili all'ambiente. Inoltre, è importante una adeguata sensibilizzazione della comunità da parte delle autorità competenti, per accompagnare soprattutto le fasce di popolazione più vulnerabili ad un certo livello di consapevolezza sulle opportunità che vengono offerte, per esempio, dall'amministrazione.

Di seguito, vengono presentate tre proposte che Città Sotto Scacco, insieme al gruppo Goudappel Group, ha pensato per la città di Portogruaro e per l'area nord del Veneto Orientale.

□ Il Mobility Management per la gestione integrata della mobilità. Questo territorio mette a sistema e in relazione diversi settori, come quello settore turistico, logistico e industriale. Per questo motivo è sentita la necessità di ottimizzare gli spostamenti di persone e di merci. Il Mobility Manager aziendale è una figura disciplinata dall'ordinamento giuridico italiano che realizza il piano di mobilità dei dipendenti di un'azienda (pubblica o privata) e si occupa di migliorare l'accessibilità/integrazione generale dell'azienda nel contesto urbano e territoriale. La rete europea EPOMM definisce Il Mobility Management (MM) come pratica utile per promuovere il trasporto sostenibile e gestire la domanda di trasporto cambiando gli atteggiamenti e il comportamento dei viaggiatori. Tale figura deve essere presente nella filiera del lavoro ma anche varie aziende private e pubbliche che contribuiscono a incrementare le cosiddette esternalità negative come l'inquinamento e la congestione stradale.

□ Un piano per migliorare l'accessibilità con percorsi per la mobilità dolce come il BICIPLAN. È importante rendere Portogruaro più accessibile consentendo di raggiungere la città dalle frazioni in totale sicurezza e successivamente arrivare a connettere Il territorio portogruarese con gli altri comuni limitrofi. Ciò che è necessario, è il collegamento delle frazioni e il centro storico ma anche il collegamento fra le frazioni stesse. Un fattore determinante che ci consente di andare in questa direzione è la variazione dei mezzi ciclabili che attualmente si stanno convertendo a biciclette assistite, le quali permettono di compiere spostamenti 3 volte su-

periori a quelli comunemente percorsi con le biciclette tradizionali. Attraverso percorsi per la mobilità lenta è possibile valorizzare ambiti di particolare pregio storico, naturalistico e culturale presenti a Portogruaro, nelle sue frazioni e nei Comuni limitrofi, come per esempio i parchi pubblici, il Parco dei Fiumi Reghena, Lemene, i Laghi di Cinto, le strutture vitivinicole, luoghi di intrattenimento e di svago, i musei, ecc. Queste infrastrutture di mobilità sostenibile, in un territorio ricco di opportunità come quello del Veneto Orientale, sono di fondamentale importanza nel settore turistico e soprattutto nell'ambito del cicloturismo. Si potrà consentire e incentivare lunghe pedalate dalle località balneari fino all'entroterra portogruarese. Si deve tenere in considerazione che una forte componente dei turisti è proveniente dal nord Europa, quindi sensibili all'utilizzo della bicicletta per lunghi tragitti. Inoltre, la sfera della mobilità sostenibile può legarsi con quella naturalistico-ambientale sfruttando sempre in modo sostenibile le risorse del nostro territorio (fiume Lemene), come il corsi d'acqua, attraverso il turismo fluviale, come nel caso del fiume Tagliamento. I percorsi, individuati attraverso un accurato processo di pianificazione per la redazione di un piano di accessibilità o di un BICIPLAN, devono garantire la valorizzazione del territorio attraverso l'inclusione e l'accessibilità a tutte le persone, in totale sicurezza. Infatti, quando si parla di inclusione e accessibilità per tutti, si intendono strade e percorsi che possono essere usufruiti da tutti attraverso l'eliminazione delle barriere architettoniche. Questo è possibile con un aggiornamento del Peba che, nel caso di Portogruaro è stato redatto quasi 15 anni fa. In ogni caso, attraverso un efficace monitoraggio del territorio e coinvolgimento dei cittadini, con la

tecnologia a disposizione è possibile ricevere segnalazioni georeferenziate così da determinare le criticità maggiori e intervenire secondo il principio di sostenibilità economica.

- Un piano di comunicazione per coinvolgere la comunità nei processi di pianificazione e rendere più efficaci i cambiamenti proposti dall'amministrazione. Qualunque amministrazione che voglia raggiungere degli obiettivi nel campo della pianificazione della mobilità e dell'urbanistica ha bisogno di una strategia e di un piano di comunicazione. È di fondamentale importanza che la Città di Portogruaro disponga di un documento contenente le linee guida, la descrizione delle attività, le indicazioni sulle tempistiche di ogni azione di comunicazione, lo studio del target di riferimento. Sottovalutare l'importanza del piano della comunicazione significa dare inevitabilmente la possibilità a qualcun altro di comunicare e esprimere pensieri ed opinioni che potrebbero deviare l'opinione pubblica rispetto a quelle che sono le intenzioni dell'amministrazione. Comunicare è importante anche perché una parte della popolazione si sentirà sempre ostacolata per qualunque modifica si voglia fare sulla viabilità e sulla pianificazione della mobilità in generale. Per questo l'amministrazione pubblica deve intervenire prima per evitare qualsiasi tipo di disguido.



## 6. Buoni esempi per il Comune di Portogruaro

Un ottimo esempio che mette a sistema le proposte presentate nel capitolo precedente è il piano della mobilità di successo realizzato per la città di Utrecht dal nostro gruppo di lavoro. Si tratta di una città considerevolmente più vasta della cittadina di Portogruaro ma allo stesso tempo con delle questioni in comune.

Il Piano per la mobilità di Utrecht è stato citato dall'Osservatorio PUMS Italiano ed è stato presentato durante la conferenza PUMS del 2019 a Roma.

Il nostro gruppo è stato il consulente per la mobilità per il programma di trasformazione urbana "Utrecht Attraente e accessibile". Utrecht è una città in forte crescita, la stazione ferroviaria è il centro del sistema delle ferrovie olandesi ed è la principale stazione dei Paesi Bassi. L'ambizione del piano è quella di fare di Utrecht la capitale della bicicletta dei Paesi Bassi in combinazione con un ottimo sistema di trasporto pubblico. In questo modo Utrecht potrà affrontare la crescita urbana che si sta pianificando. Abbiamo una nostra metodologia di analisi dell'integrazione spazio-mobilità, suddividendo il territorio in A (centro), B (zona consolidata), C (zone esterne). Nella zona A si mette in primo piano la pedonalità. In quest'area si cerca di costruire un'idea condivisa con la comunità ad esempio per gli standard di parcheggi. Nella zona B si lavora per costruire un buon equilibrio tra le diverse modalità di trasporto. Nella zona C, aree maggiormente dipendente dall'auto, si individuano i grandi hub della mobilità per ridurre le distanze percorse in auto. Lo spot utilizzato per questo piano è "the best bicycle plan is a car plan" – "il migliore piano per le biciclette è un piano per le auto" (immagine pagina seguente, in alto).

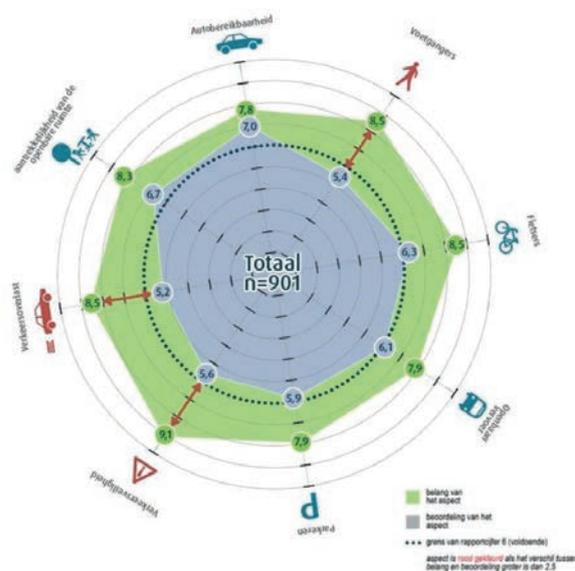
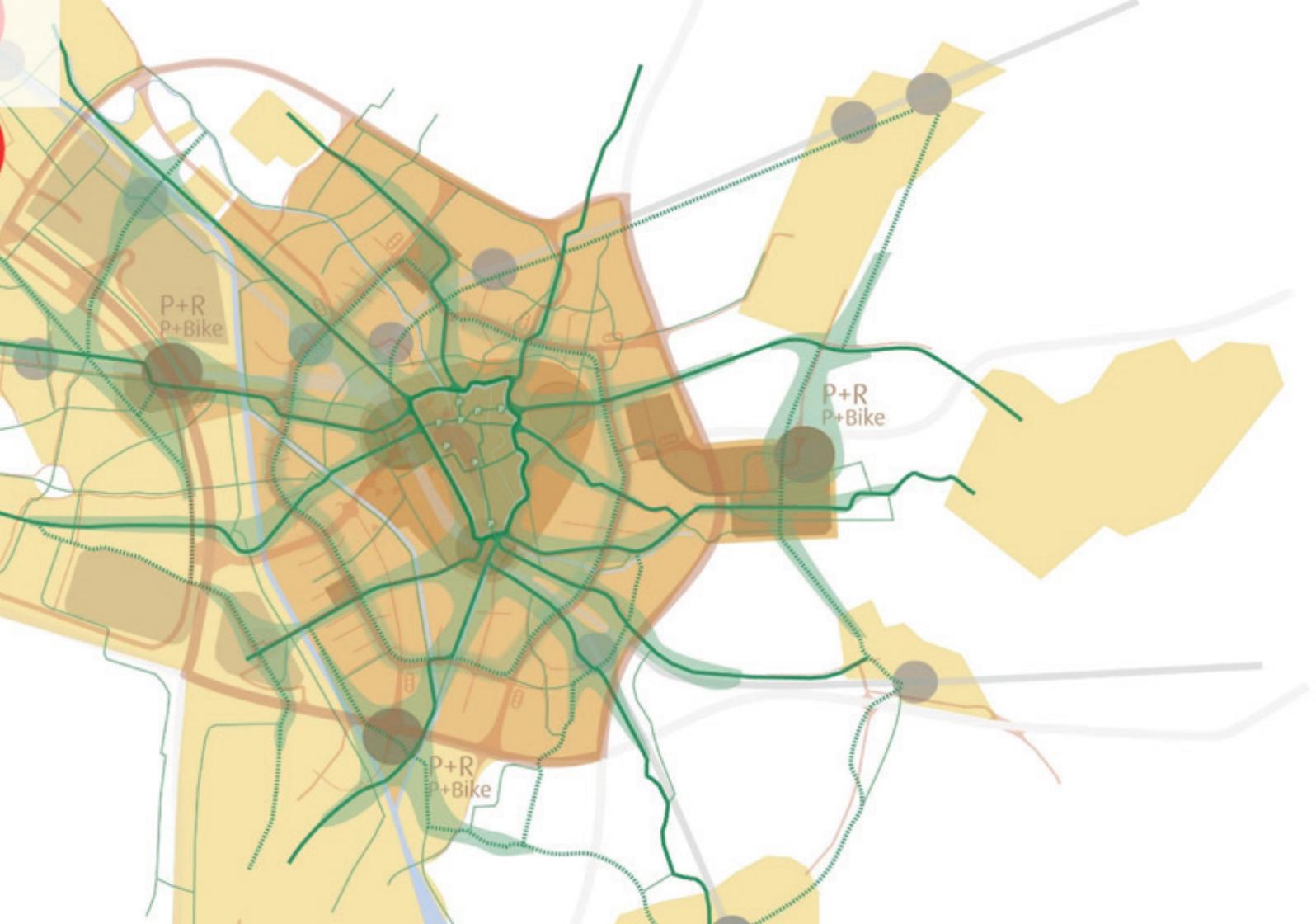
Un secondo esempio è il lavoro svolto per

il piano della città di Breda, a confine con il Belgio. Attraverso un sondaggio è stata chiesta l'opinione su alcuni aspetti legati al traffico, alla mobilità e allo spazio pubblico in città e in periferia. Utilizzando Maptionnaire, un utilissimo strumento di indagine, di partecipazione e visualizzazione dati di partecipazione online è stato possibile individuare su una mappa le principali debolezze del sistema urbano.

Il grafico in allegato riporta che sono stati intervistati con il nostro sistema circa 900 residenti, imprenditori, dipendenti e visitatori di Breda. Abbiamo chiesto loro di esprimersi su 8 diversi aspetti del traffico, mobilità e design urbano del quartiere. L'area grigia nel grafico mostra il punteggio medio dell'aspetto nella situazione attuale. L'area verde mostra quanto sia importante per gli intervistati l'aspetto considerato. Gli aspetti di disturbo del traffico, qualità delle strutture pedonali e sicurezza stradale sono per la comunità i punti più importanti.

La mappa online (immagine pagina seguente, in basso) e relativo grafico di sintesi sono stati mostrati in un evento in cui sono stati invitati intervistati, amministrazione e tecnici comunali.

Dopo questa prima analisi attraverso lo strumento online "Maptionnaire", siamo passati alla progettazione e la pianificazione degli interventi di ridisegno di alcune aree del quartiere. Attraverso un processo di comunicazione e inclusione continuo abbiamo informato la comunità dei cambiamenti previsti nel quartiere. I cittadini intervistati sono stati gli ambasciatori dei nostri micro progetti di cambiamento della mobilità a Breda.



Goudappel Group

Snipperlingsdijk 4 - 7417 BJ  
Deventer  
Postbus 161 7400 AD Deventer  
Paesi Bassi  
[info@goudappel.nl](mailto:info@goudappel.nl)

Città Sotto Scacco S.r.l.

Via Don Federico Tosatto 127 - 30174 Ve-  
nezia VE  
Italia  
[info@cittasottoscacco.it](mailto:info@cittasottoscacco.it)  
[cittasottoscacco@pec.it](mailto:cittasottoscacco@pec.it)  
C.F / P.IVA 04613610270

sedi operative:  
Portogruaro (VE)  
Napoli  
Amsterdam