



# COMUNE DI FOLIGNO

## *PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (PUMS)*



### *Documento di risposta alle Osservazioni*

*Agosto 2020*

<b>PREMESSA</b> .....	<b>2</b>
<b>OSSERVAZIONE 1.1 – COMUNE DI FOLIGNO</b> .....	<b>4</b>
<b>(AREA LAVORI PUBBLICI)</b> .....	<b>4</b>
<b>OSSERVAZIONE 1.2 – COMUNE DI FOLIGNO (AREA LAVORI PUBBLICI)</b> .....	<b>5</b>
<b>OSSERVAZIONE 1.3. - COMUNE DI FOLIGNO (AREA LAVORI PUBBLICI)</b> .....	<b>6</b>
<b>OSSERVAZIONE 1.4. - COMUNE DI FOLIGNO (AREA LAVORI PUBBLICI)</b> .....	<b>8</b>
<b>OSSERVAZIONE 1.5. - COMUNE DI FOLIGNO (AREA LAVORI PUBBLICI)</b> .....	<b>10</b>
<b>OSSERVAZIONE 2 – MELCHIORRI STELLA FABIO- RONCONI DANIELA – PIZZONI</b> <b>    FIORELLA</b> .....	<b>11</b>
<b>OSSERVAZIONE 4 (CARATTERE GENERALE) – FIAB FOLIGNO</b> .....	<b>17</b>
<b>OSSERVAZIONE 4.1– FIAB FOLIGNO</b> .....	<b>18</b>
<b>OSSERVAZIONE 4.2 - FIAB FOLIGNO</b> .....	<b>20</b>
<b>OSSERVAZIONE 4.3 - FIAB FOLIGNO</b> .....	<b>22</b>
<b>OSSERVAZIONE 4.4 - FIAB FOLIGNO</b> .....	<b>24</b>
<b>OSSERVAZIONE 4.5 - FIAB FOLIGNO</b> .....	<b>26</b>
<b>OSSERVAZIONE 4.6 - FIAB FOLIGNO</b> .....	<b>28</b>
<b>OSSERVAZIONE 4.7 - FIAB FOLIGNO</b> .....	<b>30</b>

## PREMESSA

Prima di entrare nel merito delle osservazioni ed esprimere un giudizio di **accoglimento (totale e/o parziale), di osservazione non pertinente** all'elaborazione di un PUMS, o di **respingimento**, è bene premettere alcune considerazioni.

Il Pums è un piano a carattere strategico e programmatico con un orizzonte di 6/10 anni (generalmente e nel caso di Macerata 2025/2030).

In particolare il PUMS:

- non ha carattere di piano conformativo e non costituisce vincolo rispetto all'uso dei suoli (le opere previste non costituiscono vincolo all'esproprio);
- interventi su opere infrastrutturali devono necessariamente passare attraverso varianti allo strumento urbanistico;
- il piano della mobilità ha, in sostanza, una valenza programmatica di medio lungo periodo e non ha valenza urbanistica.

Dentro questa cornice, **il PUMS ha ampi gradi di libertà programmatica, ed è quindi possibile che, per la soluzione di alcune criticità, possano essere previste più linee di intervento, anche tra loro alternative**, da attuare in relazione ai canali di finanziamento (non sempre noti in occasione della redazione del PUMS), all'entità delle risorse reperibili, alla disponibilità di soggetti privati (anche in questo caso le dinamiche di concertazione con il privato possono avere tempistiche incerte) ad operare in integrazione con il pubblico.

Non è pertanto escluso che alcune linee di progetto superino, integrino e diano più alternative a quanto previsto dai piani urbanistici di riferimento.

Anche il PUMS di Foligno per il suo carattere programmatico, e strategico, fa riferimento alle direttive ministeriali (anche se emanate per città oltre di 100.000 abitanti).

Le attività di rilievo, conoscitive, modellistiche e le linee di progetto, oltre al capitolato di gara, tengono conto delle sopraccitate direttive.

In sintesi, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile si caratterizza come piano strategico, di riferimento complessivo, per il governo della mobilità in tutte le sue componenti (circolazione, TPL, sistemi di sharing, mobilità elettrica, sosta, infomobilità, sistemi ettometrici, mobilità dolce, etc.).

Analisi e strategie di dettaglio, possono essere demandate a specifici piani da redarre in cascata al PUMS **e previsti dalla specifica normativa di settore** (Codice della Strada e direttive sui PGTU e PUT) quali:

- piani della circolazione;
- piani del trasporto pubblico;
- piani della sosta;
- studi su specifici comparti;
- piani particolareggiati del traffico urbano;
- piani esecutivi del traffico urbano.

Ai diversi livelli di pianificazione, sopra riportati, seguono, secondo l'attuale normativa sulle opere pubbliche:

- i progetti di fattibilità (che hanno sostituito il progetto preliminare e che devono indagare più soluzioni);
- i progetti definitivi;
- i progetti esecutivi.

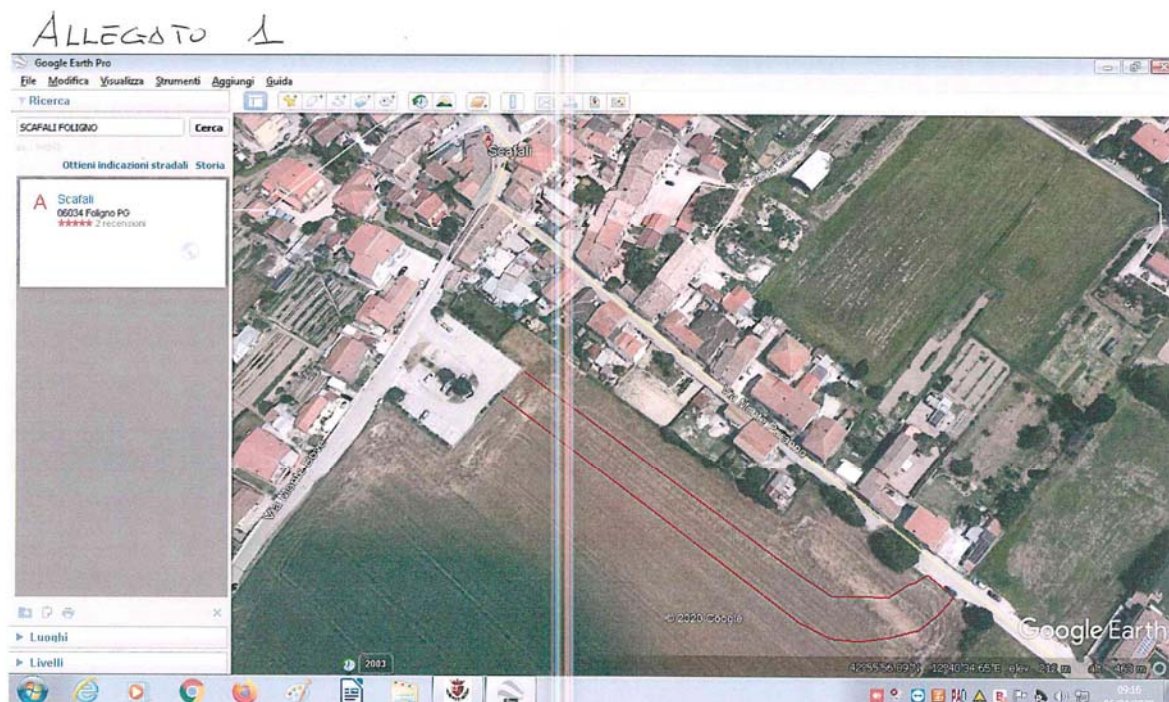
Nella lettura delle osservazioni e delle relative controdeduzioni occorre tenere conto di questo articolato quadro pianificatorio e progettuale.

A seguire si riportano le osservazioni **dei 3 soggetti** intervenuti; Comune di Foligno (Area Lavori Pubblici), Comitato della zona di Santopietro e FIAB.

Le osservazioni, accolte, **entrano direttamente a far parte del PUMS** e il presente documento costituisce, a tutti gli effetti, parte integrante del piano e delle sue linee progettuali di intervento.

## OSSERVAZIONE 1.1 – COMUNE DI FOLIGNO (AREA LAVORI PUBBLICI)

1. Inserimento nel piano, della bretella di collegamento che dal parcheggio della frazione di Scafali si ricollega con via Puranno (allegato 1);



**Risposta:**

La proposta viene accolta all'interno del PUMS

**Accolta**

**Parzialmente accolta**

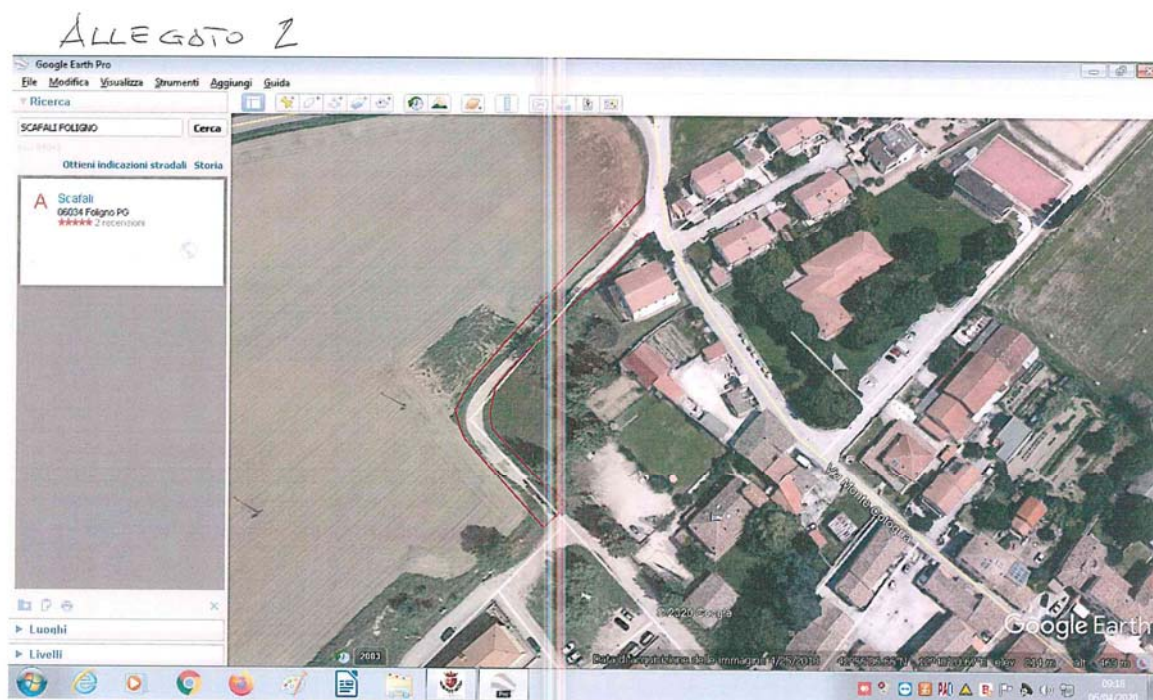
**Non accoglibile**

**Non pertinente**



## OSSERVAZIONE 1.2 – COMUNE DI FOLIGNO (AREA LAVORI PUBBLICI)

- Inserimento nel piano, della bretella che collega via M.te Cologna con la rotonda lungo la strada provinciale (allegato 2);



**Risposta:**

**Accolta**

**Parzialmente accolta**

**Non accoglibile**

**Non pertinente**



## OSSERVAZIONE 1.3. - COMUNE DI FOLIGNO (AREA LAVORI PUBBLICI)

3. Nella tavola BTP0160, modificare il senso di marcia di via Grumelli, mantenendolo come nello stato attuale (allegato 3);



**Risposta:**

**Accolta**

**Parzialmente accolta**

**Non accoglibile**

**Non pertinente**

---



## OSSERVAZIONE 1.4. - COMUNE DI FOLIGNO (AREA LAVORI PUBBLICI)

4. Nella tavola BTPX0010, il percorso ciclabile Bplan 4, dovrà essere previsto sul sx direzione via F.lli Bandiera (allegat 4);



**Risposta:**

**Accolta**

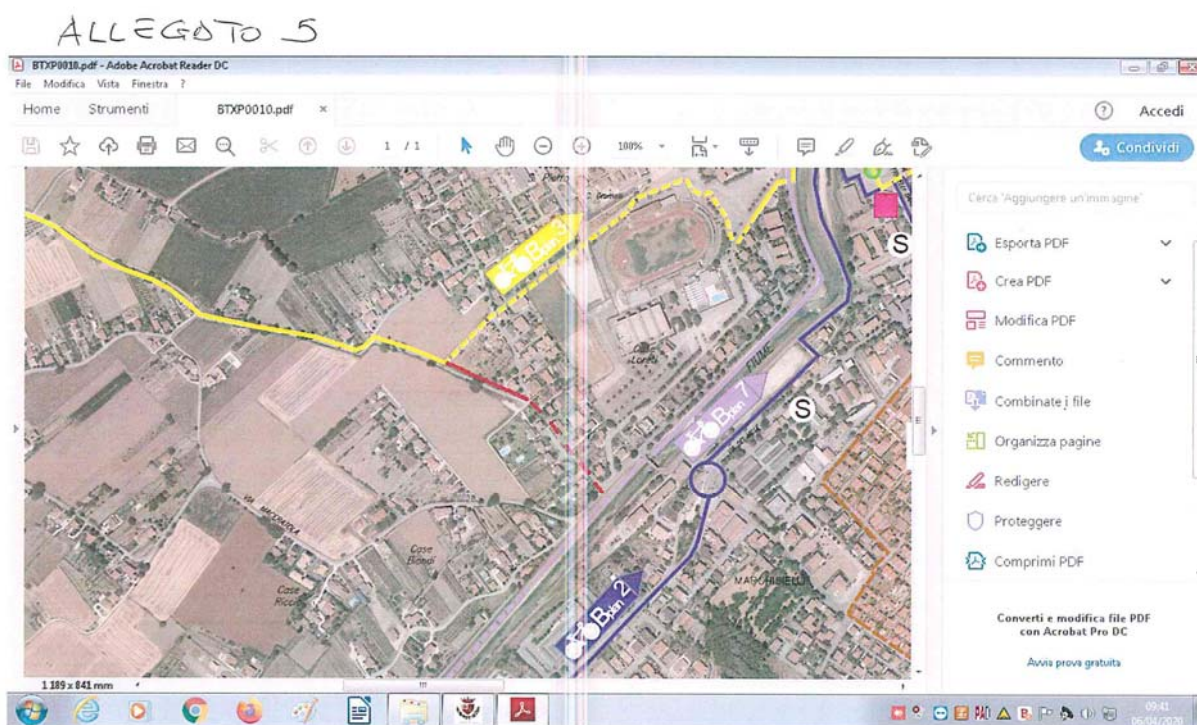
**Parzialmente accolta**

**Non accoglibile**

**Non pertinente**

## OSSERVAZIONE 1.5. - COMUNE DI FOLIGNO (AREA LAVORI PUBBLICI)

5. Nella tavola BTP0010, il percorso ciclabile Bplan 3, dovrà essere collegato anche con via XVI Giugno, lungo via S. Pietro anche sul dx direzione via F.lli Bandiera (allegato 5);



Risposta:

Accolta

Parzialmente accolta

Non accoglibile



Non pertinente

## OSSERVAZIONE 2 – MELCHIORRI STELLA FABIO- RONCONI DANIELA – PIZZONI FIORELLA

Melchiorri Stella Fabio  
Via Santo Pietro 19  
06034 Foligno (PG)

Ronconi Daniela  
Via Santo Pietro, 3  
06034 Foligno (PG)

Pizzoni Fiorella  
Via Santo Pietro, 7  
06034 Foligno (PG)

Al Comune di Foligno  
All' Ing. Tito Berti Nulli per Sintagma SRL – Perugia

## **SEGNALAZIONE AL NUOVO PIANO URBANO DI MOBILITA' SOSTENIBILE PUBBLICATO SUL SITO DEL COMUNE**

**Segnalazione per Via Santo Pietro - tratto compreso tra intersezione con Via XVI Giugno e l'intersezione con Via Grumelli.**

Facciamo seguito alle precedenti segnalazioni ampiamente documentate e riepilogate nella mail a Voi inviata il 25/9/2019 riguardanti la situazione insostenibile presente attualmente sul tratto di Via Santo Pietro che va dall'intersezione con Via XVI Giugno e l'intersezione con Via Grumelli, facciamo altresì seguito ai vari incontri avuti con il vice Sindaco – Dott. Meloni - con delega ai lavori pubblici, mobilità e traffico, per trovare una soluzione a tale situazione, presa visione degli elaborati pubblicati sul sito del Comune di Foligno riferibili al nuovo PUMS adottato dal comune stesso, in qualità di diretti interessati, siamo a ricordare al paragrafo 1. le problematiche a Voi già comunicate per il tratto di strada in oggetto e, al paragrafo 2. la nostra segnalazione relativamente alle possibili soluzioni che sono state individuate all'interno del PUMS, una delle quali è da noi ritenuta assolutamente non risolutiva.

### **1. Problematiche di Via Santo Pietro già ampiamente comunicate e documentate.**

Via Santo Pietro risulta classificata come **STRADA LOCALE** (fonte: ufficio strade Comune di Foligno - settembre 2019).

Il tratto che va **dall'intersezione con Via XVI Giugno all'intersezione con Via Grumelli** rappresenta oggi la **strada a maggior transito di autovetture e mezzi pesanti** per i seguenti collegamenti:

- Foligno Sud - Foligno Nord e viceversa
- Foligno Est e Borroni/Corvia verso zona industriale La Paciana, Ospedale nuovo, Fiamenga e Bevagna
- Tutta la Direttrice Perugia

Trattasi quindi di strada locale che è invece diventata una **DIRETTRICE PRINCIPALE DI COLLEGAMENTO STRADALE**, non avendo le caratteristiche tecniche e crediamo quindi normative (larghezza, presenza di marciapiede ecc...) per sostenere la quotidiana quantità di traffico, con conseguente rischio di incolumità per i pedoni.

A tale situazione di assoluta emergenza si aggiunge anche la presenza del percorso verde - Santo Pietro-Fiamenga, che comporta, per il tratto sopra indicato, una presenza elevata di pedoni a tutte le ore del giorno e fino a tarda sera.

Da rilevare inoltre la presenza, su tutto il tratto indicato (dall'intersezione con Via XVI Giugno all'intersezione con Via Grumelli) delle fermate per il servizio pubblico degli autobus, che comporta altresì ulteriore presenza di pedoni.

Quanto sopra espone i cittadini residenti ed i non residenti che transitano a piedi ad un **elevato rischio per la propria incolumità fisica** non essendo presente, per la maggior parte di tale tratto stradale, idoneo marciapiede pedonale e prevista larghezza fissata dal codice stradale. Tale situazione risulta ancor più rischiosa per i portatori di handicap.

A tale elevato rischio per la sicurezza delle persone si aggiunge un **livello di inquinamento PM10** (microgrammi/metro cubo) superiore alla soglia minima media prevista dalla legge per tutte le ore diurne (monitoraggio effettuato da società abilitata a febbraio 2017, a spese di un residente, e già prodotto ai competenti uffici comunali).

A tale elevato rischio per la sicurezza delle persone si aggiunge altresì una **soglia di inquinamento acustico** che rende invivibile la via a qualsiasi ora del giorno e fino a notte inoltrata.

**Le problematiche sopra esposte (sicurezza dei pedoni, sicurezza dei residenti, livello di inquinamento ambientale ed acustico) si sono generate su una strada che, per le sue caratteristiche di strada locale, non può sopportare l'attuale quantità di traffico.**

## **2. Segnalazione al PUMS pubblicato sul sito del Comune di Foligno**

Come si evince dal paragrafo 1, l'oggetto delle molteplici segnalazioni da noi inviate e sopra richiamate è rappresentato dal tratto di strada di Via Santo Pietro che va **dall'intersezione con Via XVI Giugno e l'intersezione con Via Grumelli**.

Nel nuovo piano PUMS pubblicato sul sito del comune, tale tratto di strada viene preso in considerazione nella **planimetria BTXP0200 - Istituzione del senso unico di progetto in via Santo Pietro, dall'incrocio con via del Roccolo fino a via XVI Giugno.**

**Questa soluzione sarebbe soddisfacente per ripristinare un traffico coerente con le caratteristiche della strada suddetta.**

**Tale soluzione, peraltro, nei vari incontri avuti sia con il vice Sindaco – Dott. Meloni – che con l'Ing. Castellani dell'Area Lavori Pubblici ci è stata prospettata come applicabile.**

Leggendo tuttavia la Relazione Generale 2019 (tavola BTXPR020), a pagina 31 - sezione 9, oltre alla soluzione appena citata e definita soddisfacente (paragrafo 9.2 e planimetria BTXP0200) ne viene descritta un'altra al paragrafo 9.1 rappresentata dalla planimetria BTXP0160. Questa soluzione interesserebbe un altro tratto di strada di Via Santo Pietro che va dall'intersezione con Via del Roccolo verso la SR 316, ipotizzando, per tale tratto, tre diverse soluzioni e lasciando inalterato il doppio senso di marcia sul tratto che va dall'intersezione con Via XVI Giugno e l'intersezione con Via Grumelli.

Per avere chiarimenti su questa diversa soluzione descritta rispetto a quella a noi prospettata, e che non riteniamo assolutamente risolutiva, abbiamo cercato di contattare nuovamente sia il vice Sindaco - Dott. Meloni, sia il Dirigente dell'Area Lavori Pubblici - Ing. Castellani.

Non essendo riusciti però ad avere chiarimenti in merito, abbiamo contattato direttamente la Società Sintagma di Perugia che ha eseguito il progetto PUMS per conto del Comune di Foligno e alla quale avevamo già inoltrato tutta la documentazione di cui al 1. in sede di stesura. Abbiamo chiesto se le due soluzioni citate alla sezione 9 della Relazione fossero da intendersi alternative o applicabili entrambe contemporaneamente.

La Società Sintagma ci chiarisce che le planimetrie BTXP0160 (soluzione 9.1 della relazione) e BTXP0200 (soluzione 9.2 della relazione) sono da intendersi come due soluzioni alternative alla risoluzione delle problematiche di cui al paragrafo 1.

A questo punto, ci troviamo costretti a ribadire nuovamente che il traffico che investe Via Santo Pietro nel tratto che va dall'intersezione con Via XVI Giugno e l'intersezione con Via Grumelli, in entrambi i sensi di marcia, è quello in entrata da Via XVI Giugno verso la zona Paciana/Ospedale/Foligno nord nonché quello che arriva dalla direzione opposta dall'intersezione con Via del Roccolo verso Via XVI Giugno.

La percentuale preponderante ed insostenibile di traffico si registra nell'anello appena descritto, non è invece assolutamente impattante il traffico che arriva da e verso la SR 316. Il traffico su Via Santo Pietro proveniente dalla SR 316 è irrilevante, nell'arco della giornata, rispetto a quello che si ha nell'anello sopra menzionato.

La grandissima maggioranza di autovetture e di mezzi pesanti entrano su Via Santo Pietro da Via XVI Giugno verso la Paciana o verso Foligno Nord e viceversa da Via del Roccolo verso Via XVI Giugno, mentre le autovetture ed i mezzi pesanti che escono da Fiamenga/Bevagna percorrendo Via Santo Pietro verso il centro città, risultano enormemente più contenute.

Ne deriva che, se fosse applicata solo **la planimetria BTXP0160**, in una o più delle tre ipotesi descritte, **non sarebbe assolutamente risolutiva** delle problematiche esposte in quanto non diminuirebbe il traffico sul tratto che va dall'intersezione con Via del Roccolo all'intersezione con Via XVI Giugno e viceversa, per i motivi sopra descritti.

**Chiediamo pertanto che venga applicata la planimetria BTXP0200 - senso unico su tutto il tratto di Via Santo Pietro che va dall'intersezione con Via del Roccolo all'intersezione con Via XVI Giugno, così come, peraltro, prospettatoci durante i vari incontri avuti con il vice Sindaco Meloni a fine gennaio 2020.**

Se poi, le due soluzioni citate al paragrafo 9 della Relazione (planimetria BTXP0160 e planimetria BTXP0200) potessero essere applicate entrambe contemporaneamente, ciò risolverebbe ancora meglio e più efficacemente le problematiche citate su tutta Via Santo Pietro, ma l'eventuale sola applicazione della planimetria BTXP0160 non risolverebbe assolutamente le problematiche citate al paragrafo 1.

Certi del Vostro interessamento e del **Vostro fattivo impegno all'applicazione della planimetria BTXP0200 come risolutiva delle problematiche ampiamente citate,**

cordialmente salutiamo,

Foligno, 25/06/2020

Fabio Melchiorri Stella

Daniela Ronconi

Fiorella Pizzoni

---

## Risposta:

**Accolta**

**Parzialmente accolta**

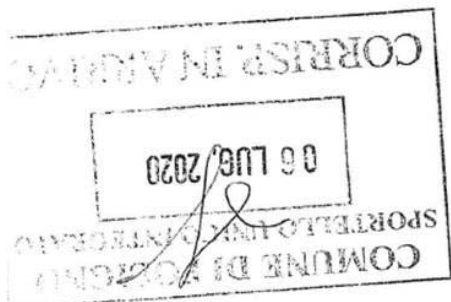




Non accoglibile

Non pertinente

## OSSERVAZIONE 4 (CARATTERE GENERALE) – FIAB FOLIGNO



Al Sindaco Avv. Stefano Zuccarini  
All'Assessore ai Lavori Pubblici Dr. Riccardo Meloni

Oggetto Osservazioni sulla deliberazione della giunta comunale n 565 del 16-12-2019 adozione PUMS

L'Associazione Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta (FIAB) da me rappresentata in qualità di Presidente, esprime grande soddisfazione per l'approvazione da parte della vostra Amministrazione del Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS) di cui il Biciplan è parte integrante.

Abbiamo attivamente partecipato alla stesura del Biciplan, collaborando con l'agenzia Sintagma (incaricata di redigere il piano), che ringrazio per l'attenzione che ha dedicato alle nostre indicazioni.

Vogliamo altresì portare un ulteriore contributo che nasce dalla esperienza di chi usa la bicicletta per gli spostamenti quotidiani.

Le nostre osservazioni intendono migliorare alcuni aspetti del Biciplan, per far sì che non venga tralasciato nessun punto di interesse della città e si realizzi una rete completa di itinerari ciclabili che consentano l'uso in sicurezza della bicicletta nei percorsi casa-lavoro, casa-scuola, cicloturismo e in tutti gli spostamenti per raggiungere negozi uffici ecc.

A seguire elenco le varianti /integrazioni necessarie secondo il nostro parere:

## OSSERVAZIONE 4.1– FIAB FOLIGNO

- Il progetto della Ciclovia 77, attualmente in discussione , che congiunge Foligno attraverso Colfiorito a Camerino e Civitanova Marche, si sta connotando come trasversale di livello nazionale, direttrice monte Argentario-Orvieto-Perugia-Foligno-Civitanova, di cui Foligno rappresenta il più importante nodo di scambio modale treno/bici con i collegamenti su Roma, Firenze ed Ancona; è necessario quindi un collegamento con la stazione ferroviaria e dei bus per favorire l'intermodalità e il cicloturismo; la nostra proposta è di realizzare un percorso ciclabile che dalla stazione attraverso via F. Ottaviani e C. Battisti arrivi al passaggio S. Allende Gossens e prosegua su via Paolini , via Po collegandosi al ponte Francigeno che immette sulla ss77.  
Tale variante servirebbe punti di interesse come il (futuro) parco archeologico, gli impianti sportivi di campo di marte e la scuola di via Fiume Trebbia. (Il percorso iniziale della 77 toccherebbe Uppello, Pale, Cascate del Menotre, Rasiglia).

Risposta:

Accolta

Parzialmente accolta

Non accoglibile

Non pertinente

---

## OSSERVAZIONE 4.2 - FIAB FOLIGNO

- nel quartiere Sportella Marini sarebbe preferibile il passaggio per via Sicilia e non per via R.Sanzio come indicato nel Biciplan, perché ciò consentirebbe di arrivare agli impianti sportivi e alla scuola materna, collegandosi con la ciclabile del parco Hoffman.

**Risposta:**

**Accolta**

**Parzialmente accolta**

**Non accoglibile**

**Non pertinente**

## OSSERVAZIONE 4.3 - FIAB FOLIGNO

- Nell'itinerario 1 proponiamo di aggiungere un breve tratto che da via Palermo arrivi all'ingresso dell' Aeroporto (intermodalità futuribile ultraleggeri/bici, inserimento dell'aeroporto nell'itinerario ciclabile dei parchi cittadini) e che potrebbe servire ad un eventuale bike to work per l'azienda Oma.

**Risposta:**

**Accolta**

**Parzialmente accolta**

**Non accoglibile**

**Non pertinente**



### OSSERVAZIONE 4.4 - FIAB FOLIGNO

- Nella zona dell'ex zuccherificio, in attesa del progetto di riqualificazione dell'area, potrebbe realizzarsi una corsia ciclabile su via Mameli (utilizzando in parte una corsia già esistente) che servirebbe la scuola di via Mameli, il parco Hoffman e S.Giovanni Profiamma così da ricostituire anche un primo tratto dell'asse dell'antica via Flaminia (che fa parte della rete ciclistica regionale). Un'interessante diramazione potrebbe essere su via Anastasi che proseguendo su via Maestà Donati si collegherebbe con Spello terminando proprio davanti al museo dei mosaici con uno splendido itinerario turistico.

**Risposta:**

**Accolta**

**Parzialmente accolta**

**Non accoglibile**

**Non pertinente**

---

## OSSERVAZIONE 4.5 - FIAB FOLIGNO

- Nella zona dell'ex zuccherificio, in attesa del progetto di riqualificazione dell'area, potrebbe realizzarsi una corsia ciclabile su via Mameli (utilizzando in parte una corsia già esistente) che servirebbe la scuola di via Mameli, il parco Hoffman e S.Giovanni Profiamma così da ricostituire anche un primo tratto dell'asse dell'antica via Flaminia (che fa parte della rete ciclistica regionale). Un'interessante diramazione potrebbe essere su via Anastasi che proseguendo su via Maestà Donati si collegherebbe con Spello terminando proprio davanti al museo dei mosaici con uno splendido itinerario turistico.

**Risposta:**

**Accolta**

**Parzialmente accolta**

**Non accoglibile**

**Non pertinente**

## OSSERVAZIONE 4.6 - FIAB FOLIGNO

- Nella zona di viale Firenze sarebbe utile proseguire la ciclabile di via Monte Acuto su via Innamorati, via Monte Rosa fino alla scuola di Monte Cervino, continuando su via Monte Adamello e raccordandosi con viale Firenze. Necessità impellente per diminuire il traffico abnorme nell'entrata/uscita delle scuole di Monte Cervino.

**Risposta:**

**Accolta**

**Parzialmente accolta**

**Non accoglibile**

**Non pertinente**

## OSSERVAZIONE 4.7 - FIAB FOLIGNO

- Infine per chiudere la rete dei percorsi ciclabili proponiamo la realizzazione di corsie ciclabili in via IV novembre (dall'incrocio con via Gentile al semaforo di porta Firenze), via XVI giugno, via Oberdan (da porta San Felicianetto a Porta Ancona), via Gentile (al servizio della scuola Carducci), via Mesastris e via Oslavia (per collegare via N.Sauro a via Roma e via Gori, la cui corsia ciclabile necessita di urgente manutenzione).

Risposta:

Accolta

Parzialmente accolta

Non accoglibile

Non pertinente







**Sede Italia** - Via Roberta, 1 – 06132 S.Martino in Campo (PG)  
C.F. e P.IVA 01701070540 - N.Iscriz.Trib. di Perugia 18432  
Tel. 075/609071 Fax 075/6090722

**Sede Lettonia** – Lāčplēša iela 37, Rīga

**Sede Turchia** – Fetih Mah. Tahralı Sok. Tahralı Sitesi Kavakyeli Plaza 7-D Blok D:8 Ataşehir 34704 İstanbul

**Sede Albania** - Baer Consulting Sh.p.K, Kajo Karafili pall Bimbashi, Kati 6, AP. B., Tirana

E-mail: [sintagma@sintagma-ingegneria.it](mailto:sintagma@sintagma-ingegneria.it) - [www.sintagma-ingegneria.it](http://www.sintagma-ingegneria.it)