



**Comune di Udine**  
**Dipartimento Sviluppo Territoriale**  
**e**  
**Qualità Ambientale**



# Piano Urbano del Traffico



**settembre 2002**

Provvedimenti di adozione e approvazione:

Delibera n.161 d'ordine della GIUNTA COMUNALE assunta nella seduta del 12 marzo 2002, pubblicata all'Albo Pretorio per quindici giorni consecutivi dal 18/03/2002 al 01/04/2002 senza opposizioni o reclami di cui all'art.48 della legge regionale n.49/1991, modificata dalla legge regionale n.23/1997. Divenuta esecutiva a termini della legge regionale n.49/1991, modificata dalla legge regionale n.23/1997.

Delibera 2002 n.110 d'ordine del CONSIGLIO COMUNALE assunta nella seduta del 02 settembre pubblicata all'Albo Pretorio per quindici giorni consecutivi dal 13/09/2002 al 27/09/2002, senza opposizioni o reclami. Esecutiva ai sensi di legge dall'undicesimo giorno di pubblicazione.

Ulteriori provvedimenti:

Delibera di GIUNTA COMUNALE n.87 d'ordine, assunta nella seduta del 28 gennaio 2003 immediatamente eseguibile, ai sensi della L.R. 12.9.1991, n.49, modificata dalla L. R. 4.7.1997, n.23.

Delibera di CONSIGLIO COMUNALE n.89 d'ordine, assunta nella seduta del 21 luglio 2003, dichiarata immediatamente eseguibile e pubblicata all'Albo Pretorio per quindici giorni consecutivi dal 24/07/2003 al 07/08/2003, senza opposizioni o reclami ai sensi della L. R. n.49/1991 e successive modificazioni. Esecutiva ai sensi di legge dall'undicesimo giorno di pubblicazione.

ASSESSORE ALLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

ing. Giorgio Cavallo

DIRIGENTE DI SETTORE

arch. Settimo Dainese

FUNZIONARIO UFFICIO MOBILITA'

geom. Alma Plai

REFERENTE Sistema Sosta e Mobilità - Udine

arch. Anna Emilia Polano

PROGETTISTI

arch. Paola Spivach (Sistema Sosta e Mobilità - Udine)

arch. Francesco Magro (Udine)

dott. Luigi Torriani (analisi quantitativa e calibrazione modello di simulazione) e

ing. Alfredo Drufuca (contributi alla progettazione) - (Polinomia – Milano)

COLLABORATORI

dott. Pierluigi Pellegrini (Sistema Sosta e Mobilità - Udine)

geom. Matteo Monaco (Sistema Sosta e Mobilità - Udine)

## INDICE

Premessa.....	1
1. Impegno attuale della rete stradale.....	6
1.1 La domanda di traffico.....	6
1.1 Tratti di penetrazione urbana (cordone urbano).....	6
1.2 Rete di distribuzione urbana.....	10
2. Funzionalità del sistema viario.....	13
2.1 Itinerari principali di penetrazione urbana.....	13
2.2 Funzionalità della distribuzione tra comparti urbani.....	19
2.3 Circonvallazione.....	20
2.4 Nodi principali.....	22
2.5 Funzioni di traffico e altre funzioni dello spazio stradale nel centro storico.....	24
3. Utilizzo della sosta nelle aree centrali.....	25
4. Progetti e misure in corso o programmati.....	28
4.1 Interventi sulla rete viaria comunale.....	28
4.2 Misure di regolazione programmate.....	38
4.3 Modifiche al sistema della sosta e nuovi parcheggi.....	38
5. Progetti di piano.....	40
5.1 Generalità.....	40
5.2 Interventi sul sistema viario urbano portante.....	42
5.3 Sistema della sosta.....	72
5.4 Misure di regolazione e regolamentazione.....	75
5.5 Circolazione ciclabile.....	78
5.6 Circolazione pedonale.....	80
5.7 Zone residenziali e a elevata vulnerabilità ambientale.....	82
5.8 Trasporto pubblico locale.....	95
5.9 Classificazione stradale e regolamento viario.....	100
5.10 Criteri di progettazione e tipologie di intervento.....	107
6. Attuazione e gestione del piano.....	116
6.1 Generalità.....	116
6.2 Forme di attuazione.....	116
6.3 Strumenti di attuazione.....	118
7. Quadro finanziario e priorità di attuazione.....	120

Tavole allegate

## Premessa

Il Piano Urbano del Traffico è redatto ai sensi dell'art. 36 del Codice della Strada e delle *Direttive del Ministero dei Lavori Pubblici per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico*, del 24 giugno 1995; queste ultime forniscono le seguenti definizioni:

*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 e utilizzabili nel breve periodo e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate.*

*In particolare il PUT deve essere inteso come "piano di immediata realizzabilità", con l'obiettivo di contenere le criticità della circolazione (...)*

*La progettazione dell'organizzazione della circolazione stradale deve prevedere interventi su tutti i suoi settori, inclusa 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) (...)*

*Nel processo di pianificazione e governo del sistema dei trasporti a scala urbana, il PUT costituisce in definitiva lo strumento tecnico-amministrativo di breve periodo, che mediante successivi aggiornamenti (piano processo) rappresenta le fasi attuative di un disegno strategico di lungo periodo (...).*

Le direttive ministeriali indicano altresì le seguenti finalità fondamentali di un PUT:

- il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta);
- il miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali);
- la riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico;
- il risparmio energetico.

Il presente aggiornamento del Piano Urbano del Traffico del Comune di Udine è articolato in due rapporti.

Il primo, denominato *Raccolta ed elaborazione dei dati - analisi dell'attuale situazione della viabilità*, è strutturato come segue:

- Rilevazioni e acquisizioni
  - Indagini sulla domanda
  - Rilevazione della mobilità dei residenti
  - Rilievi della rete stradale
  - Acquisizioni
  - Consultazioni

- Inquadramento territoriale
  - Struttura urbana e fattori insediativi
  - Attrattori e generatori di traffico
- Analisi dell'offerta di trasporto
  - Rete stradale
  - Sistema della sosta e parcheggi
  - Trasporto pubblico urbano
- Analisi della domanda
  - Zonizzazione del territorio
  - Volumi e distribuzione del traffico
  - Distribuzione del traffico in 'ingresso al cordone'
  - Mobilità dei residenti
  - Composizione della matrice origine/destinazione complessiva
  - Domanda di sosta
- Diagnosi prestazionale
  - Condizioni di circolazione in ambito urbano
  - Sistema ciclabile
  - Rete pedonale
  - Trasporto pubblico urbano
- Incidentalità
  - Aspetti generali
  - Utenze coinvolte
  - Individuazione delle situazioni critiche
- Il modello di simulazione
  - Caratteristiche del modello
  - Grafo.

Il presente documento contiene:

- approfondimenti relativi alle principali problematiche del sistema urbano della mobilità;
- derivazione degli elementi da porre alla base dei progetti di piano;
- progetti e misure di piano (sistemazioni stradali, misure di regolazione).

Relativamente alle diverse situazioni analizzate verranno considerati anche gli interventi in corso o programmati a breve, già previsti a prescindere dal piano. Le valutazioni e le ipotesi di piano sono state formulate alla luce di un'analisi preventiva degli effetti attesi da questi interventi.

Sulla base delle analisi e degli elementi diagnostici, sono state formulate le seguenti per la stesura del PUT e per la definizione delle azioni di piano (Delibera di Giunta Comunale n. 86 del 6 febbraio 2001), di cui si riportano le indicazioni fondamentali:

1. assumere quale principio generale per l'elaborazione della variante al Piano Urbano del Traffico quello di "migliorare la fruibilità della città attraverso tutte le modalità di spostamento anche riducendo il ruolo dell'automobile privata";
2. individuare nei seguenti principi di qualità urbana ed ambientale gli obiettivi da perseguire attraverso l'aggiornamento dell'attuale Piano Urbano del Traffico della città:
  - 2.1 razionalizzare le modalità di circolazione in funzione delle caratteristiche della sede stradale e ridefinire gli accessi agli ambiti urbani in funzione delle caratteristiche insediative e strutturali;
  - 2.2 aumentare la sicurezza stradale e ridurre l'incidentalità;
  - 2.3 ridurre i consumi di energia e le conseguenti emissioni di CO<sub>2</sub>;
  - 2.4 migliorare la qualità dell'aria e di altri fattori ambientali - quali il rumore - anche al fine di salvaguardare la salute dei cittadini e con particolare riguardo alla residenza e agli ambiti di vulnerabilità ambientale;
  - 2.5 ridurre i carichi veicolari, in particolare il transito di mezzi pesanti, ove esistano problemi di inquinamento da vibrazioni;
  - 2.6 facilitare gli spostamenti per i disabili ed in generale per la fascia delle utenze deboli (pedoni, ciclisti e persone con limitate capacità motorie anche in relazione all'età, come bambini ed anziani);
  - 2.7 incentivare l'uso del mezzo pubblico e dei mezzi alternativi;
  - 2.8 far emergere la qualità urbana e restituire il giusto valore architettonico ed ambientale ad aree oggi non apprezzate a causa dell'intrusione visiva per l'invadenza del traffico e del parcheggio;
3. individuare, per il conseguimento degli obiettivi sopra elencati, le seguenti strategie di intervento che confermano, in parte, quelle del precedente piano:
  - 3.1 determinare misure, iniziative ed interventi per ridurre la mobilità automobilistica entro il ring dei viali (centro città), favorendo la sosta dei residenti, riservando una quota di parcheggi per sosta breve (a costi "alti"), scoraggiando i movimenti di attraversamento e le ricerche di parcheggio, riducendo anche formalmente la velocità ammessa e promuovendo e facilitando il transito ciclistico in promiscuità, migliorando così la qualità della mobilità e dell'ambiente nelle zone fortemente residenziali, favorendo il trasporto pubblico locale;
  - 3.2 ampliare la zona a traffico limitato (ZTL), anche con durata 24 ore, secondo lo schema di massima delle domeniche senz'auto e della determinazione della Giunta Comunale n. 675 del 08.08.2000, graduando l'estensione sulla base della sostituzione degli attuali parcheggi a raso con quelli previsti in struttura o dalla attuazione a pagamento per l'intera piazza I Maggio, ampliando contestualmente la zona pedonale di via Cavour

anche a piazza Duomo, lati nord e ovest attraverso piazzetta Belloni;

3.3 individuare nel sistema di park (particolarmente fuori sede stradale) - quanto più possibile lungo (e oltre) il ring dei viali - la risposta alla domanda di parcheggio di media-lunga durata, individuando gli interventi prioritari e l'organizzazione del sistema (tenendo comunque conto che alcuni parcheggi in struttura, quali il Magrini e il Moretti, sono anche una risposta per la domanda di sosta breve verso l'utilizzo del centro storico); più in generale, verificare l'attuale previsione dei parcheggi, sia di piano che di progetti attuativi, anche valutando ed eventualmente rideterminando le relative tariffe;

3.4 verificare gli attuali programmi dell'Amministrazione in materia di viabilità ciclabile per integrare le previsioni con le necessità di disciplina del traffico al fine di favorire l'utilizzo della bicicletta come mezzo di mobilità (intesa come priorità che maggiormente risponde ai principi generali di riorganizzazione del traffico cittadino);

3.5 migliorare l'attuale potenzialità dei percorsi pedonali (sicurezza, qualità, etc.) anche con interventi strutturali di limitata entità per migliorarla;

3.6 identificare, con riguardo all'intero ambito territoriale, le zone a forte vocazione residenziale rispetto alle quali possano essere individuate misure di riduzione dell'impatto del traffico (emissioni, rumore, parcheggi selvaggi a servizio di uffici, etc.) anche al fine di una politica di riqualificazione urbana (limite di 30 km/ora, arredo urbano che costituisca anche limitazione alla velocità, introduzione di ulteriori sensi unici, etc.);

3.7 identificare politiche di riduzione del traffico di attraversamento nei riguardi di poli di quartiere (Cussignacco, S. Osvaldo, Rizzi, Paderno, etc.) in maniera da migliorarne la centralità come luoghi di aggregazione sociale; in questo quadro verificare le possibili misure per il raggiungimento dei plessi scolastici con mezzi alternativi all'automobile;

3.8 proporre misure rigide di limitazione per l'attraversamento della città da parte dei mezzi pesanti e studiarne itinerari di convogliamento;

3.9 verificare con gli enti e le aziende preposti, la possibilità di ridurre le dimensioni dei mezzi di trasporto pubblico particolarmente nel centro storico, con particolare attenzione a quelli che percorrono l'asse centrale "via Gemona - via Aquileia";

3.10 valutare, con idonei modelli di simulazione, l'effetto indotto sulla attuale situazione del traffico dalle modifiche strutturali di viabilità in corso di realizzazione, sia da parte del Comune che da parte della Amministrazione Provinciale, evidenziando il rischio di eventuali criticità e le misure da prendere per evitarle o per utilizzarne al meglio le potenzialità. Fornire analoghe valutazioni sulle possibili conseguenze delle grandi trasformazioni urbanistiche in corso (quali: il completamento del polo universitario dei Rizzi, il nuovo Ospedale, il recupero dell'area Bertoli, la nuova sede degli uffici regionali, etc.).

4. prendere atto che contestualmente alla stesura dell'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico, verranno elaborati da parte del Settore Pianificazione Territoriale, anche con la collaborazione e/o le consulenze di professionisti



specializzati, studi e programmi complementari al PUT, atti ad individuare proposte organizzative per affrontare alcuni temi che dipendono fortemente dalla collaborazione di altri soggetti e che andranno sviluppate parallelamente alla gestione del PUT stesso e fino al successivo aggiornamento, per poi costituirne parte integrante, quali:

- 4.1 la riorganizzazione del sistema di rifornimento delle merci per gli esercizi commerciali, in particolare per il Centro città, proponendo orari e mezzi non invasivi del sistema stradale;
- 4.2 una verifica delle potenzialità di miglioramento del sistema ottenibile con una diversa organizzazione degli orari della città;
- 4.3 l'introduzione di metodi di mobility management da parte di imprese ed organizzazioni (ad es. uffici regionali, università, Comune, Ospedale civile e altre strutture sanitarie, organizzazioni di categoria dei commercianti, uffici pubblici statali, etc.) per ridurre al minimo l'uso dell'automobile per raggiungere il posto di lavoro;
- 4.4 la revisione dei servizi urbani ed extraurbani del TPL, con miglioramento dell'integrazione anche con il sistema ferroviario, al fine di identificare congruità con i concetti di fondo del PUT;
- 4.5 la riorganizzazione della logistica complessiva per la gestione delle merci nel territorio udinese.