

3. Utilizzo della sosta nelle aree centrali

Si richiamano gli aspetti salienti relativi ai comportamenti di sosta da parte degli utenti intercettati al cordone urbano:

- è rilevante la quota (circa il 45%) di parcheggi in aree private, in strutture o in spazi a raso, o aree pubbliche fuori strada;
- circa il 41% degli automobilisti in accesso a Udine da fuori o dalla periferia comunale sosta su strada (libera o a pagamento);
- gli spostamenti diretti nelle macrozone del centro sono quelli con la più alta quota di soste con esborso (siano esse su strada o in struttura); questo riguarda in particolare la macrozona 'Centro storico' (50% di spostamenti con pagamento della sosta) e la macrozona 'Centro sud/Stazione' (42% di sosta a pagamento); che corrispondono alle zone con più alta attrattività per spostamenti di tipo "business";
- in ora di punta la quota di sosta su strada a pagamento risulta minore; questo tipo di sosta viene evidentemente utilizzata dagli automobilisti che arrivano più tardi e non trovano altre soluzioni;
- dall'analisi del tempo di sosta si rileva che circa il 26% degli automobilisti effettua una sosta breve (sotto i 30 minuti), il 27% una sosta di medio tempo (tra i 30' e le 2 ore e 30') e il restante 47% una sosta di lungo tempo (oltre le 2 ore e 30').

DISTRIBUZIONE TEMPO MEDIO DI SOSTA PER MOTIVO DELLO SPOSTAMENTO (TOTALE FASCIA 7.30-10.30)

Motivo dello spostamento	Media ore
lavoro quotidiano	5,61
affari per lavoro	2,70
acquisti	1,35
affari personali	1,86
studio	4,88
rientro a casa	5,58
altro	1,04

DISTRIBUZIONE TEMPO MEDIO DI SOSTA PER TIPO DI PARCHEGGIO (TOTALE FASCIA 7.30-10.30)

Tipo di parcheggio	Media ore
n.d.	0,19
Su strada libero	4,18
In garage/rimessa privata	5,08
Su strada a pagamento	2,18
In struttura a pagamento	4,00
Fuori sede stradale a raso	4,80
Come capita	2,23

Dal punto di vista dell'offerta di sosta, in particolare di quella destinata alla rotazione, si evidenzia quanto segue:

- la distribuzione della sosta e l'assetto della viabilità di adduzione determinano un marcato sbilanciamento verso i settori ovest e sud ovest: questo è in parte determinato dalle necessità legate alle funzioni insediate, in parte dalla maggiore accessibilità dei comparti citati, rispetto a quelli ad est del ZTL
- l'assetto descritto (illustrato nella figura successiva) determina un vistoso squilibrio rispetto alla gravitazione e alla circuitazione dei flussi di traffico.

DISTRIBUZIONE DEI POSTI A ROTAZIONE (STALLI A PAGAMENTO) PER MACROZONA CENTRALE

MACROZONA CENTRALE	A RASO	IN STRUTTURA (ROTAZIONE + ABBONAMENTO)	IN STRUTTURA A ROTAZIONE	TOTALE A ROTAZIONE
CENTRO STORICO	903	186	66	969
OVEST/NORD-OVEST	758	554	273	1031
SUD	1539	0	0	1539
EST	564	269	38	602
TOTALE	3764	1009	377	4141

Detto squilibrio è in parte inevitabile in quanto legato alle funzioni presenti.

Per contro è ipotizzabile una parziale riconfigurazione del sistema di sosta centrale, reso tra l'altro opportuno in relazione alle indicazioni per l'allargamento della ZTL (cfr. Delibera della Giunta Comunale n° 675 del 8 agosto 2000).

Tale riconfigurazione potrebbe essere incentrata sulla parziale o totale riconversione di piazza I Maggio, da sosta stanziale ad alta rotazione.

SOSTA A ROTAZIONE NEGLI AMBITI CENTRALI

