



REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA COMUNE DI CODROIPO

AGGIORNAMENTO DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

CUP: J82C19000100004 CIG: YB62A9C255 Codice progetto 0 5 6 1

FASE 1 - INDAGINE CONOSCITIVA

Codice elaborato		
A	R	1

Scala	
-------	--

Emissione	
Data	15.06.2021
Redatto	StN
Controllato	A.N.
Approvato	A.N.

Titolo elaborato	
Relazione descrittiva	
Nome file	561-AT Cartiglio relazioni.dwg

Firme	
PROGETTISTA dott. ing. Alberto Novarin	COMMITTENTE: Comune di Codroipo
Documento sottoscritto digitalmente Stampa conforme all'elaborato firmato digitalmente	

Rev.	Data	Redatto	Controllato	Approvato	Oggetto revisione
01	06.09.2021	StN	A.N.	A.N.	Revisione dati sosta
02	06.12.2021	StN	A.N.	A.N.	Revisione dati sosta
03					
04					
05					



Studio Novarin s.a.s.

via Daniele Manin, 10 - 33100 Udine - ☎ 0432 421013 - ✉ studio@novarin.net

INDICE

	Pag.
1. PREMESSA	2
2. ANALISI DELLO STATO DI FATTO	
2.1 Generalità ed inquadramento territoriale	3
2.2 Indagini sull'offerta di trasporto	4
2.2.1 Analisi della rete viaria e ferroviaria	4
2.2.2 Offerta e regolazione della sosta veicolare	8
2.3 Indagini sulla domanda di trasporto.....	9
2.3.1 Conteggi effettuati sugli archi stradali e flussi di traffico alle intersezioni stradali.....	10
2.3.2 Indagini sulla domanda di sosta.....	11
2.4 Analisi del trasporto pubblico su gomma	12
2.5 Analisi del trasporto ciclistico con indicazione dei flussi ciclo-pedonali prevalenti	14
2.6 Analisi dell'incidentalità stradale	14
2.7 Indicazioni progettuali tratte dal PRGC, dal PRITMML e fornite dall'Amm.ne Comunale	
Studio di fattibilità regionale per la riqualificazione della SS13.....	15
3. Sintesi delle criticità riscontrate ed evidenziazione delle	
problematiche prevalenti	16

ALLEGATI

ALL.1 - Tabelle riepilogative della sosta veicolare

ALL. 2 - Tabelle riepilogative dell'incidentalità stradale

1. PREMESSA

La presente relazione si riferisce all'analisi dello stato di fatto finalizzata all'**aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Codroipo (UD)**; l'analisi dello stato di fatto comprende una serie di elaborazioni specialistiche sulla **mobilità**, intese quali analisi delle condizioni di circolazione pedonale, ciclistica e dei veicoli a motore, nonché della sosta veicolare; la mobilità in questione viene individuata in termini, rispettivamente, di "**offerta**" (infrastrutture e mezzi di trasporto esistenti e loro regolazione d'uso) e di "**domanda**" di trasporto (frequentazione della rete e delle relative infrastrutture da parte dell'utenza).

L'analisi conduce alla formulazione di una serie di **indicatori** del grado e delle condizioni di utilizzazione della rete (es. flussi di traffico distinti per singole componenti della mobilità sugli archi stradali ed alle intersezioni, coefficienti di occupazione delle zone di sosta, livelli di incidentalità stradale, ecc.), che sono indispensabili per impostare le successive strategie di progetto.

2. ANALISI DELLO STATO DI FATTO

2.1 Generalità ed inquadramento territoriale

Nel seguito viene descritto lo **stato di fatto della mobilità sul territorio comunale di Codroipo**, ottenuto assemblando le informazioni tratte dalle indagini dirette effettuate sul campo, dall'interazione con altri Enti ed Amministrazioni (quali la Regione Friuli Venezia Giulia, le Forze Armate e di Polizia, ecc.) e dalla verifica della documentazione urbanistica vigente, nonché dai contatti continuativi intercorsi con gli organi tecnici dell'Amministrazione Comunale. Il riepilogo delle informazioni elaborate dal gruppo di lavoro è finalizzato alla formulazione di una sintesi delle problematiche riscontrate, che serve da indirizzo operativo per impostare la successiva fase di progettazione.

Il territorio comunale, interamente pianeggiante, ha una popolazione pari a 16.100 abitanti (anno 2020), misura 75,22 km² e confina con i seguenti Comuni:

- Sedegliano e Mereto di Tomba a Nord;
- Valvasone-Arzene e S. Vito al Tagliamento nella Ex Provincia di Pordenone a Ovest;
- Camino al Tagliamento e Varmo a Sud;
- Bertiole, Lestizza e Basiliano a Est.

Il Comune di Codroipo è uno dei più popolati della ex Provincia di Udine; esso è attraversato sul margine Ovest dal fiume Tagliamento che segna il confine con la ex Provincia di Pordenone, dal torrente Corno e dalla roggia S. Odorico.

Nel Comune di Codroipo si trovano la storica **Villa Manin** nella frazione di Passariano, la villa **Manin-Kechler** nella frazione di San Martino, il **Parco delle Risorgive** immediatamente a Ovest del campo sportivo, l'**aeroporto militare di Rivolto**, in parte compreso nel limitrofo Comune di Lestizza. La **ferrovia Venezia-Udine-Tarvisio** ne attraversa il territorio lungo la direttrice Ovest-Est con fermata nella stazione di via Battisti.

Le arterie stradali principali che interessano il territorio comunale sono la **SS 13 "Pontebbana"**, dal Km 100+250 al Km 112+250, la strada regionale **SR 252 "Napoleonica"**, dal Km 0 al Km 2+750, la strada regionale **SR 463 "del Tagliamento"**, dal Km 37+200 al Km 39+000. Nei limiti del territorio comunale vi sono, inoltre, le strade regionali locali, quali la **SRUD 39**, che collega Codroipo con Sedegliano a Nord e con Varmo a Sud, la **SRUD 56**, che collega la frazione di Muscletto con Palazzolo dello Stella, la **SRUD 65**, che collega Codroipo con Castions di Strada, la **SRUD 93** che collega Codroipo con Rivignano, la **SRUD 97** che collega Codroipo con la frazione di Rivolto e la **SRUD 99**, che collega la frazione di Goricizza con Pasiàn di Prato.

Il territorio comunale comprende **dodici frazioni**: Zompicchia, Rivolto, Lonca, Passariano, Beano, Goricizza, Pozzo, Biauzzo, Iutizzo, San Martino, Rividischia e Muscletto.

Le **connessioni viabilistiche primarie** (così classificate dal vigente Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica) sono rappresentate innanzitutto dalla già citata **Strada Statale n.13 "Pontebbana"**, che si estende da Venezia-Mestre a Tarvisio-confine di Stato ed attraversa da Ovest a Est la parte Nord del territorio Comunale di Codroipo, dal confine comunale con la Ex Provincia di Pordenone (ponte della Delizia sul Tagliamento) fino al confine comunale con Basiliano ed inoltre dalla **Strada Regionale n. 252 "Napoleonica"**, che congiunge Codroipo con Gradisca d'Isonzo, lambendo a Est la frazione di Rivolto, e dalla **Strada Regionale n. 463 "del Tagliamento"**, che si sviluppa da Gemona del Friuli a Portogruaro nel Veneto Orientale ed interessa il Comune di Codroipo nel tratto compreso tra la Zona Industriale di Pannellia in Comune di Sedegliano e l'innesto sulla SS 13.

Le **strade regionali locali** che interessano il territorio comunale sono le seguenti, già sopra introdotte:

- **SRUD 39 del Varmo** che si estende per oltre 34 km da Rodeano Alto in Comune di Rive d'Arcano a Fraforeano in Comune di Ronchis (nel caso di Codroipo la strada presenta tratti urbani nelle frazioni di Pozzo e Goricizza, su via San Daniele, viale della Vittoria, via Candotti e via Latisana nel Capoluogo);
- **SRUD 56 dello Stella Muscletto-Pertegada** (in tutto 23 km, con un tratto urbano nel Comune di Codroipo nella frazione di Muscletto);
- **SRUD 65 Ungarica**, Codroipo-Campolongo al Torre (in tutto 35 km, con tratti urbani su via XXIV Maggio nel Capoluogo e nelle frazioni di Passariano e Lonca);
- **SRUD 93 di Belgrado**, Codroipo-Rivignano (in tutto quasi 16 km, con un tratto urbano nel Comune di Codroipo nella frazione di Lutizzo);
- **SRUD 97 di Rivolto**, Codroipo-Rivolto (in tutto quasi 4 km, con tratti urbani su via Ostermann nel Capoluogo e nelle frazioni di Rivolto e Lonca);
- **SRUD 99 di Basiliano**, che si stende da Santa Caterina (Pasian di Prato) a Goricizza in Comune di Codroipo per un totale di quasi 20 km e presenta tratti urbani nelle frazioni di Goricizza e Beano.

2.2 Indagini sull'offerta di trasporto

Nel seguito sono illustrate le caratteristiche funzionali e geometriche della rete viaria principale del Comune di Codroipo e viene abbozzata una sua **classificazione funzionale preliminare**, che sarà peraltro suscettibile di modifiche in fase di progettazione del Piano.

2.2.1 Analisi della rete viaria e ferroviaria

(a) Individuazione preliminare e caratteristiche della rete viaria principale

La **tavola grafica AT1 allegata** rappresenta l'inserimento del Comune di Codroipo nel contesto territoriale; in particolare, nella tavola grafica citata sono visualizzati i confini comunali e vengono evidenziate le principali infrastrutture di trasporto (strade statali e regionali, ferrovie).

Relativamente alle **infrastrutture ferroviarie**, si segnala l'importanza della **direttrice Venezia-Udine-Tarvisio**, a doppio binario elettrificato, con la stazione di Codroipo collocata in via Battisti; lungo il tratto della linea sopra indicata, in Comune di Codroipo non sono presenti passaggi a livello, essendo le interferenze con la viabilità meccanica, ciclabile e pedonale risolte con *sottopassi*.

In merito agli **itinerari ciclabili**, la **tavola grafica AT9 allegata** visualizza quelli esistenti ed in previsione sul territorio comunale; essi insistono particolarmente nelle aree centrali del Capoluogo, a supporto di alcuni fondamentali servizi (scuole elementari e medie, municipio, ecc.); vi sono collegamenti con le frazioni di Biauzzo, Passariano, Lonca, Rivolto e Zompicchia, ma manca uno *schema generale di rete coerente e continuo*, con collegamenti estesi ai principali Comuni limitrofi. Vi sono itinerari in previsione per la connessione con il Comune di Bertolo e con le Frazioni di Pozzo, Goricizza, Iutizzo, Beano, San Martino, Muscletto e Rividischia.

Onde pervenire ad una classificazione preliminare della viabilità, quale quella riportata nelle **tavole grafiche AT2 e AT3 allegate**, si sono individuati preliminarmente i **perimetri dei centri abitati**; in base a detti perimetri, è definita una rete primaria di **arterie stradali extraurbane**, composta dai seguenti tratti stradali (tra parentesi è riportata la classificazione ipotizzata applicando il Nuovo Codice della strada):

- **strada statale SS 13 "Pontebbana"** (*strada extraurbana secondaria*);
- **strada regionale SR 252 "Napoleonica"** (*strada extraurbana secondaria*);
- **strada regionale SR 463 "del Tagliamento"** (*strada extraurbana secondaria*);
- **strada regionale di interesse locale SRUD 39** all'esterno del centro abitato del Capoluogo, fino al confine con il Comune di Varmo (*strada extraurbana secondaria*);
- **strada regionale di interesse locale SRUD 56** all'esterno del centro abitato di Muscletto, fino al confine con il Comune di Varmo (*strada extraurbana locale*);
- **strada regionale di interesse locale SRUD 65** fra il centro abitato del Capoluogo e quello di Passariano, fra quello di Passariano e quello di Lonca e fra quello di Lonca e il confine comunale (*strada extraurbana locale*);
- **strada regionale di interesse locale SRUD 93** fra il centro abitato del Capoluogo e di Iutizzo e fra quello di Iutizzo e il confine comunale (*strada extraurbana locale*);
- **strada regionale di interesse locale SRUD 97** fra il centro abitato del Capoluogo e quello di Rivolto (*strada extraurbana locale*).

Per quanto riguarda le **zone urbanizzate**, si rileva che l'unica importante *barriera naturale* è costituita, al confine occidentale del territorio comunale, dal fiume Tagliamento, valicabile attraverso il ponte collocato sulla SS. 13; il fiume che segna il confine fra le ex Province di Udine e Pordenone.

La rete stradale urbana denota la presenza di **n.4 impianti semaforici**, localizzati in corrispondenza delle seguenti intersezioni appartenenti alla circonvallazione meridionale del centro abitato:

- imp.1 via Piave-via Circonvallazione Nord (semaforo tri-fase particolarmente penalizzante);
- imp.2 via Circonvallazione Sud-via Friuli-via Circonvallazione Est;
- imp.3 via Circonvallazione Est-via XXIV Maggio;
- imp.4 via Circonvallazione Est -via Ostermann.

In base alle caratteristiche geometriche e di traffico della rete esistente (queste ultime saranno discusse dettagliatamente nei successivi paragrafi), si è definita una **gerarchia preliminare delle infrastrutture stradali urbane**, articolata essenzialmente nelle seguenti categorie:

- strade di interquartiere;
- strade di quartiere;
- strade locali.

La classificazione sopra riportata è parzialmente prevista dalla normativa italiana del Decreto Ministeriale 05.11.2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" e dal Nuovo codice della strada (Ncds), e viene ripresa dalle Direttive ministeriali per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico; questa classificazione ha il fine di individuare la funzione preminente che ciascun elemento viario svolge attualmente all'interno della rete stradale urbana; in fase di progetto il Piano Generale del Traffico Urbano, opponendosi alla diffusa promiscuità d'uso delle infrastrutture (veicoli e pedoni, movimenti e soste, veicoli pubblici e veicoli privati, etc.), tipica della situazione attuale, identificherà in modo definitivo le componenti di traffico (veicolare, ciclabile e pedonale) ammesse per ciascuna categoria di strada; occorre sottolineare che l'applicazione, effettuata nel seguito, della classificazione indicata alla rete viaria nelle condizioni di traffico esistenti potrà essere riveduta in fase progettuale, in conseguenza delle variazioni apportate agli schemi circolatori.

In realtà, la normativa del D.M. 05.11.01 e quella del Ncds prevede l'esistenza delle tre tipologie delle strade urbane di scorrimento (**D**), di quartiere (**E**) e locali (**F**), a cui corrispondono precise caratteristiche geometriche della piattaforma stradale, ma non altrettanto precise caratteristiche funzionali.

Secondo il Nuovo codice della strada, infatti, ciascuna categoria viaria deve avere le seguenti caratteristiche minime:

(1) 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;

(2) 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;

(3) strada urbana locale - strada urbana opportunamente sistemata ... non facente parte degli altri tipi di strade.

Le direttive ministeriali per la redazione dei piani del traffico, emanate nel 1995 (e dunque più recenti del Nuovo codice della strada - che fu inizialmente emanato nel 1992), prevedono invece la possibilità di inserire, fra le tre categorie viarie sopra identificate, le due categorie delle **strade urbane di interquartiere** e delle **strade urbane interzonali**, aventi caratteristiche intermedie rispettivamente tra quelle di scorrimento e quelle di quartiere, e tra queste ultime e quelle locali.

In considerazione dell'insieme dei riferimenti normativi sopra enunciati, oltreché della ricognizione preliminare dell'insieme della rete stradale comunale, l'assegnazione delle strade urbane alle cinque categorie precedentemente individuate si è svolta secondo questa impostazione:

- (1) non vi sono arterie con le caratteristiche geometriche delle strade urbane di scorrimento; d'altra parte, in una località di dimensioni demografiche medio-piccole quale è Codroipo, lo "scorrimento" dovrebbe effettuarsi all'esterno del centro abitato;
- (2) la *viabilità urbana di interquartiere* comprende la direttrice via Pordenone-via Piave-piazza Giardini Pubblici-via Carducci-piazza Dante-via Manzoni-via XXIX Ottobre-viale Duodo (corrispondente al tratto stradale da via XXIX Ottobre fino al limite del centro abitato), la direttrice via Latisana (tratto fino a via Circonvallazione Sud)-via Circonvallazione Ovest, la direttrice viale della Vittoria-via S. Daniele, via Battisti (tratto da via Carducci alla Stazione RFI), la direttrice viale Zara-via Fiume, via Circonvallazione Est e via Circonvallazione Sud;
- (3) la *viabilità urbana di quartiere* include la restante rete stradale principale di attraversamento e distribuzione presente nei centri abitati, ed in generale la maggior parte delle arterie (diverse dalle strade di interquartiere) interessate dal servizio di trasporto pubblico (es. via Circonvallazione Nord, viale Rimembranza, tratti non considerati in precedenza di via Latisana, viale Duodo e via Ostermann, le direttrici di attraversamento degli abitati di Pozzo, Goricizza, Beano, Biauzzo, Lutizzo, Zompicchia, Passariano, Lonca, Rivolto e Muscletto, ecc.);
- (4) la *viabilità urbana locale* è costituita da tutti gli elementi stradali urbani non considerati nei gruppi precedenti.

Le **tavole grafiche AT2 e AT3 allegate** contengono l'indicazione grafica della classificazione funzionale preliminare sopra individuata; si ribadisce che essa potrà essere opportunamente variata in fase di progettazione del piano, ove sarà peraltro associata al **regolamento viario generale**, contenente ulteriori precisazioni circa le caratteristiche geometriche e di traffico delle strade urbane. Le **tavole grafiche AT7 allegate** contengono i **dati dimensionali delle sezioni stradali rilevate** sulla rete stradale principale del Comune di Codroipo; il rilievo ha riguardato gli elementi della sovrastruttura stradale identificati con le denominazioni "sede stradale", "marciapiede", "pista ciclabile", "parcheggio", "aiuola", "banchina". Questi

rilievi dimensionali saranno particolarmente utili in fase di progetto, per valutare la fattibilità degli assetti circolatori ipotizzati con riferimento alle varie componenti della mobilità (pedoni, ciclisti, trasporto pubblico, traffico privato leggero e pesante, sosta veicolare). Si vuole precisare che la classificazione funzionale tiene conto dell'importanza strategica data da ciascun tratto stradale.

(b) Organizzazione della circolazione veicolare

L'organizzazione della circolazione veicolare attuale è visualizzata nelle **tavole grafiche AT2 e AT3 allegate**; in particolare, esse riportano la classificazione funzionale della viabilità, i sensi unici di marcia, la localizzazione degli impianti semaforici, nonché la localizzazione delle infrastrutture di parcheggio esistenti su sede propria.

Da una ricognizione generale dello stato di fatto, emerge che:

- la totalità della rete stradale urbana primaria (formata dalle strade urbane di interquartiere e di quartiere) è a doppio senso di marcia, eccetto via Roma (orientata da Est vs. Ovest in avvicinamento al Municipio) e via Zorutti (orientata da Sud verso Nord);
- le semaforizzazioni interessano in modo particolare la direttrice via Circonvallazione Ovest-via Circonvallazione Sud e via Circonvallazione Est, lungo la quale sono localizzati tutte le quattro intersezioni semaforizzate;
- lungo taluni tratti della viabilità principale si riscontra la sosta veicolare sulla piattaforma stradale;
- l'unica Zona a Traffico Limitato esistente comprende l'area antistante al Duomo (via Santa Maria Maggiore e largo San Francesco);
- vi sono estesi tratti stradali privi di marciapiede su entrambi i lati;
- i divieti di transito ai mezzi pesanti sono presenti, ma manca una chiara individuazione degli itinerari veicolari di transito e di penetrazione destinati a questa componente della mobilità.

2.2.2 Offerta e regolazione della sosta veicolare

L'offerta di sosta veicolare è evidenziata nelle **tavole grafiche AT6 allegate**, ove sono rappresentate le **sei zone di analisi di dettaglio della sosta veicolare** (impiegate per l'aggregazione dei dati combinati della domanda e dell'offerta di sosta e per la conseguente valutazione del **fabbisogno** in termini di posti-auto nella configurazione di progetto del piano). Le zone di analisi della sosta veicolare sono così geograficamente individuate:

- **zona n.1**, delimitata a Nord dalla SS 13, a Est da via San Daniele (esclusa dalla zona), a Sud dalla linea ferroviaria Venezia-Udine e ad Ovest da via Pecile (inclusa nella zona);
- **zona n.2**, delimitata a Nord dalla SS 13, a Est da via Fiume (inclusa nella zona), a Sud dalla linea ferroviaria Venezia-Udine e ad Ovest da via San Daniele (inclusa nella zona);
- **zona n.3**, delimitata a Nord dalla linea ferroviaria Venezia-Udine, a Est dal perimetro del centro abitato, a Sud dalla direttrice piazza Dante-via Manzoni-via XXIX Ottobre (esclusa dalla zona) e dall'area del

polo sanitario di viale Duodo (inclusa nella zona) e ad Ovest dall'inizio del centro abitato di Zompicchia;

- **zona n.4**, delimitata a Nord da via XXIX Ottobre (inclusa nella zona), a Est dalle vie Circonvallazione Est, Ricci, Ostermann, Majano, G. Da Tolmezzo, a Sud dalle vie Bombelli, G. Da Pordenone, Savorgnan di Brazzà e Gradiscje (incluse nella zona) e ad Ovest dalle vie Molini e Friuli (escluse dalla zona);
- **zona n.5**, delimitata a Nord dalla direttrice piazza Dante-via Manzoni-via XXIX Ottobre (inclusa nella zona), a Est dalle vie Leicht, Friuli e Molini (incluse nella zona), a Sud dalle vie Gradiscje, Circonvallazione Sud e Armentarisse e ad Ovest dalle vie Marinut, degli Orti, 4 Novembre e Verdi (escluse dalla zona);
- **zona n.6**, delimitata a Nord dalla linea ferroviaria Venezia-Udine, a Est dalle vie 4 Novembre, Verdi e della Vittoria (incluse nella zona), a Sud dalle vie Marinut e degli Orti (incluse nella zona) e ad Ovest dalle vie Del Suei, Circonvallazione Ovest e Piave (incluse nella zona);

Le **tabelle** riportate nell'**Allegato 1** contengono l'offerta *legale* di sosta, articolata per singole zone di analisi. L'offerta considerata è distinta tra strada e sede propria e può essere libera oppure con regolazione temporale o tariffaria, essendo quest'ultima tipologia adottata nelle aree centrali del Capoluogo. Viene, altresì, riportato il rapporto fra domanda (vedi sotto) e offerta.

L'offerta legale di sosta si ottiene a partire dalla conoscenza delle dimensioni trasversali della piattaforma stradale e del suo sviluppo, nonché della sua classificazione funzionale, delle categorie veicolari ammesse e dei sensi di marcia (unico o doppio), tenendo inoltre conto delle fermate bus e dei passi carrabili esistenti; le dimensioni minime della carreggiata stradale sono assunte pari a 3,00 m per le strade a senso unico di marcia con sosta laterale su strade esistenti ed a 5,50 m e 6,00 m rispettivamente per le strade urbane locali e per quelle di quartiere e di interquartiere a doppio senso di marcia.

Si segnala inoltre l'esistenza nelle aree centrali del Capoluogo, di una serie di **parcheggi a raso** ubicati fuori dalle carreggiate stradali, tra i quali i più significativi sono i seguenti (tra parentesi è indicata la zona di analisi di appartenenza):

- via della Segheria (n. 2 parcheggi da n.71 posti-auto e da n.28 posti-auto - **zona n.6**);
- via Duomo (n.21 posti-auto - **zona n.6**);
- via Monte Nero (n.34 posti-auto - **zona n.6**);
- via Monte Nero (n.34 posti-auto - **zona n.6**);
- via Balilla (n.39 posti-auto - **zona n.6**);
- Piazzale Donatori di Sangue (n.41 posti-auto - **zona n.6**);
- via Monte Nero (n.34 posti-auto - **zona n.6**);
- via Isonzo (n.18 posti-auto - **zona n.6**);
- via 4 Novembre (n. 2 parcheggi da 20 posti-auto e 16 posti-auto - **zona n.6**);

- via degli Orti (n.25 posti-auto - **zona n.6**);

All'esterno delle aree di analisi di dettaglio si sono considerati i soli parcheggi su sede propria individuati dal PRGC (vedi **tavole AT4 e AT5 allegate**). In particolare, si è effettuata una stima dei posti-auto per la situazione esistente e per quella di progetto, dividendo l'area per un valore standard pari a 25 mq/posto-auto per i parcheggi su sede propria.

2.3 Indagini sulla domanda di trasporto

La domanda di trasporto è stata verificata nei mesi di Novembre 2020 e di Maggio e Giugno 2021 attraverso alcune specifiche **indagini dirette**; in particolare si sono effettuati:

- conteggi manuali dei flussi veicolari, distinti per manovra e per componenti di traffico, in n. **5 nodi significativi della rete stradale**; detti conteggi si sono svolti nell'ora di punta della mattina di un giorno feriale di Novembre 2020 (nodi 2, 3, 4, 5) e di Marzo 2021 (nodo 1) - vedi elenco sottostante;
- conteggi automatici sugli archi stradali in n. **6 sezioni** (Giugno 2021);
- conteggi sulla **domanda** di sosta su strada ordinati per zone di analisi (Novembre 2020).

2.3.1 Conteggi effettuati sugli archi stradali e flussi di traffico alle intersezioni stradali

I rilievi su strada effettuati e gli studi sulla mobilità dello stato di fatto vengono descritti nella **relazione allegata AR2**. In particolare, come si è detto, sono state analizzate n.6 sezioni stradali tramite conteggi automatizzati e n.5 nodi tramite conteggi manuali (vedi **tavola grafica AT3 allegata**):

Sezioni

- *A1 - Viale Zara, a Nord dell'intersezione con via Gorizia;*
- *A2 - Via San Daniele, a Nord dell'intersezione con via delle Querce;*
- *A3 - Viale Duodo, fra via Volontari della Libertà e via Diacono;*
- *A4 - Via Ostermann, fra via Gallerio e via Fabris;*
- *A5 - Via Piave, fra piazza Giardini Pubblici e via Circonvallazione Ovest;*
- *A6 - Via Candotti, fra via IV Novembre e via D. Moro.*

Nodi

- *N1 - Via Piave, via Circonvallazione Ovest (intersezione semaforizzata);*
- *N2 - Via Circonvallazione Est, viale Duodo, via XXIX Ottobre (precedenza su viale Duodo);*
- *N3 - Via Circonvallazione Est, via Ostermann (intersezione semaforizzata);*
- *N4 - Via Circonvallazione Ovest, via Latisana, via Circonvallazione Sud, via Armentarisse (intersezione a rotatoria);*
- *N5 - Viale della Vittoria, piazza Dante, via Verdi, via Balilla, via Carducci (precedenza lungo la direttrice piazza Dante-via Carducci);*

2.3.2 Indagini sulla domanda di sosta

La sosta sulle strade delle aree urbane svolge una funzione importante rispetto all'accessibilità delle attività, dei servizi e delle residenze, ma ha un impatto molto significativo sui fenomeni di congestione del traffico veicolare e di degrado ambientale; in generale la presenza di sosta lungo i margini della carreggiata determina una sensibile riduzione della capacità delle strade, sia per l'occupazione di una possibile corsia di marcia, sia per le manovre di ingresso e uscita dal parcheggio, ed induce inoltre problemi di visibilità in corrispondenza di incroci e passi carrabili. La stessa ricerca del parcheggio, peraltro, è motivo rilevante di rallentamento del flusso del traffico, oltre che di aumento del flusso stesso e della congestione connessa.

Se da un lato il rallentamento può essere visto come effetto benefico, ai fini della sicurezza stradale, non vanno tuttavia dimenticati i pesanti effetti che esso ha sull'inquinamento ambientale; tra gli aspetti negativi della sosta veicolare su strada occorre menzionare il degrado visivo degli spazi urbani, specie all'interno dei centri storici, ove sono presenti elementi architettonici e monumentali di valore artistico, e l'ingombro di spazi urbani pregiati che potrebbero essere destinati a pedoni, ciclisti o verde pubblico. Una sosta indiscriminata inoltre, può determinare rilevante intralcio al movimento dei pedoni, con il risultato di incidere negativamente sulle loro mobilità e sicurezza.

A Codroipo, le indagini dirette sulla domanda di sosta hanno interessato, come si è detto, zone appartenenti alle aree più densamente abitate del territorio comunale.

Le zone di indagine sono localizzabili nelle **tavole grafiche AT6 allegate**; esse costituiscono aree omogenee nelle quali confrontare la domanda e l'offerta di sosta, i cui dati (disaggregati per singolo elemento viario ed aggregati per l'intera zona) immediatamente individuabili e consultabili.

La domanda, individuata dal numero di veicoli effettivamente presenti nelle aree di indagine, è stata rilevata nella mattina di un giorno feriale medio di Novembre 2020 dalle ore 10:00 alle ore 12:00.

Occorre ricordare che la domanda comprende i veicoli in sosta irregolare, in quanto posizionati in contrasto con il **Nuovo codice della strada** o con la capacità legale di sosta precedentemente determinata. Pertanto, è in generale ammissibile che la domanda di sosta oltrepassi il valore di saturazione ed ecceda quindi l'offerta disponibile.

L'analisi delle **tabelle** riportate nell'**Allegato 1** consente di esprimere alcune considerazioni di carattere generale, di seguito riportate. Nelle sei zone di indagine l'offerta legale di sosta assomma a complessivi 3.587 posti-auto, di cui 1.849 su sede propria e 1.738 su strada; la domanda di sosta assomma invece a 1.949 autoveicoli, per cui il coefficiente di occupazione globale nell'intervallo di tempo considerato è pari a $1.949/3.587 = 54,3\%$.

Dai dati rilevati si deduce che **nella zona 4 (S-E) si riscontra la percentuale di occupazione più alta pari al 93,6%**, mentre **nella zona 6 (Centro) la percentuale è pari al 71,7%**; la percentuale di occupazione più bassa si riscontra nella **zona 2 (N-E)** con il 16,7%. L'analisi dei coefficienti di occupazione delle singole zone

di indagine denota - almeno nelle citate zone n.4 e n.6 - la presenza di **significative problematiche riguardanti la sosta veicolare**. Al fine di favorire la rotazione dei veicoli in sosta saranno quindi studiati appositi e limitati provvedimenti di incremento della regolazione temporale o tariffaria in corrispondenza dei principali attrattori di traffico.

2.4 Analisi del trasporto pubblico su gomma

Il trasporto pubblico su gomma che interessa il territorio comunale di Codroipo è fornito attualmente da TPL FVG: in particolare, le linee sono gestite da *Arriva Udine* e da *ATAP*. La **tavola grafica AT8 allegata** contiene la rappresentazione dei percorsi, nonché l'individuazione delle singole fermate, comprese quelle del servizio di Scuolabus.

A questo proposito si osserva quanto sotto specificato:

- i percorsi si sviluppano quasi sempre lungo direttrici stradali dotate di corsie della larghezza minima consigliata nel caso di transito dei mezzi pubblici e pari a 3,50 m;
- le fermate sono per lo più ubicate sulla carreggiata stradale (ed in assenza di piazzola e spesso di marciapiede ed attraversamento pedonale), e determinano talvolta effetti di intralcio e di pericolo per la circolazione veicolare e per i pedoni;
- il servizio appare peraltro sufficientemente diffuso sul territorio, in quanto interessa tutte le principali zone insediative.

Le linee che interessano il Comune di Codroipo sono le seguenti:

- **gestione "Arriva Udine": linea TPL FVG 220** (San Daniele-Dignano-Sedegliano-Codroipo);
- **gestione "Arriva Udine": linea TPL FVG 362** (Udine-Blessano-Sedegliano-Codroipo);
- **gestione "Arriva Udine": linea TPL FVG 365** (Udine-Bressa-Villaorba-Codroipo);
- **gestione "Arriva Udine": linea TPL FVG 370** (Udine-Codroipo-San Vito - Portogruaro);
- **gestione "Arriva Udine": linea TPL FVG 371** (Udine-Basagliapenta-Nespolo - Bertolo-Codroipo);
- **gestione "Arriva Udine": linea TPL FVG 372** (Udine-Galleriano-Pozzecco- Bertolo-Codroipo);
- **gestione "Arriva Udine": linea TPL FVG 373** (Terenzano-Castions-Bertolo-Codroipo);
- **gestione "Arriva Udine": linea TPL FVG 380** (Codroipo- Rivignano-Latisana);
- **gestione "Arriva Udine": linea TPL FVG 381** (Codroipo-Camino-Varmo-Rivignano-Codroipo);
- **gestione "Arriva Udine": linea TPL FVG 383** (S. Maria-Lestizza-Bertolo-Varmo-Codroipo);
- **gestione "Arriva Udine": linea TPL FVG 385** (Udine-Codroipo-Varmo);
- **gestione "ATAP": linea TPL FVG P57** (Teor – Codroipo-Porcia Rex);

Le frequenze sotto indicate si intendono giornaliere bidirezionali relative ad un giorno ferial medio del periodo invernale. La **linea TPL FVG n. 220** attraversa le frazioni di Pozzo e Goricizza con capolinea in piazza Giardini Pubblici (la frequenza giornaliera ferial invernale è pari a 7 corse); la **linea TPL FVG n. 362** attraversa le frazioni

di Pozzo e Goricizza con capolinea in piazza Giardini Pubblici (la frequenza giornaliera feriale invernale è pari a 8 corse); la **linea TPL FVG n. 365** attraversa le frazioni di Beano, Pozzo e Goricizza con capolinea in piazza Giardini Pubblici (la frequenza giornaliera feriale invernale è pari a 21 corse); la **linea TPL FVG n. 370** attraversa la frazione di Zompicchia e percorre viale Duodo e via Circonvallazione Sud (la frequenza giornaliera feriale invernale è pari a 25 corse); la **linea TPL FVG n. 371** attraversa le frazioni di Lonca, Rivolto e Passariano e raggiunge il Capoluogo su via Ostermann con capolinea in piazza Giardini Pubblici (la frequenza giornaliera feriale invernale è pari a 14 corse); la **linea TPL FVG n. 372** attraversa anch'essa le frazioni di Lonca, Rivolto e Passariano e raggiunge il Capoluogo su via Ostermann con capolinea in piazza Giardini Pubblici (la frequenza giornaliera feriale invernale è pari a 17 corse); la **linea TPL FVG n. 373** attraversa sempre le frazioni di Lonca, Rivolto e Passariano e raggiunge il Capoluogo su via Ostermann con capolinea in piazza Giardini Pubblici (la frequenza giornaliera feriale invernale è pari a 9 corse); la **linea TPL FVG n. 380** percorre via Latisana e raggiunge le frazioni di S. Martino e Muscletto con capolinea in piazza Giardini Pubblici (la frequenza giornaliera feriale invernale è pari a 8 corse); la **linea TPL FVG n. 381** interessa le frazioni di San Martino, Muscletto, Biauzzo e Lutizzo e percorre via Circonvallazione Sud e via Latisana con capolinea in piazza Giardini Pubblici (la frequenza giornaliera feriale invernale è pari a 17 corse); la **linea TPL FVG n. 383** interessa le frazioni di San Martino, Muscletto e percorre anch'essa via Circonvallazione Sud e via Latisana (la frequenza giornaliera feriale invernale è pari a 5 corse); la **linea TPL FVG n. 385** interessa le frazioni di Zompicchia e Lutizzo e percorre viale Duodo e via Latisana (la frequenza giornaliera feriale invernale è pari a 4 corse); la **linea TPL FVG n. P57** interessa le frazioni di Pozzo, Goricizza e Lutizzo (la frequenza giornaliera feriale invernale è pari a 6 corse).

Allo stato attuale, non esistono corsie riservate al movimento dei mezzi pubblici; come si è detto, le fermate sono posizionate in generale sulla carreggiata stradale (causando in qualche caso situazioni di intralcio e di pericolosità per la circolazione veicolare) e sono per lo più prive di idonee attrezzature per l'indirizzamento, il ricevimento e l'attesa dei passeggeri (marciapiedi, allestimenti per il movimento dei disabili, attraversamenti pedonali, deposito bici, parcheggi di scambio, pensiline per l'attesa, esposizione degli orari del trasporto pubblico, schema delle relative linee, illuminazione, ecc.).

Risultano al momento in fase conclusiva i **lavori di allestimento della nuova stazione autolinee**, collocata su via Battisti in adiacenza della linea RFI Venezia-Udine e capace di almeno 4 stalli bus; l'autostazione costituisce un importante **Centro Intermodale Regionale** (CIMR) di primo livello della Regione FVG (vedi Piano Regionale e promuove fattivamente l'interscambio ferro-gomma e trasporto pubblico-trasporto privato, in quanto prossima ad infrastrutture per la sosta privata. Essa è dotata di pensiline e servizi per l'attesa dei passeggeri; l'intervento comporta inoltre la realizzazione di una rotatoria all'incrocio con via Segheria.

2.5 Analisi del trasporto ciclistico con indicazione dei flussi ciclo-pedonali prevalenti

Gli itinerari ciclabili principali esistenti sul territorio comunale sono di seguito riportati (rif. **tavola grafica AT9** allegata):

- **Itinerario Codroipo-Biauzzo**, lungo la direttrice via Codroipo-via Biauzzo-viale Rimembranza-via Piave-piazza Garibaldi;
- **Itinerario Codroipo-Zompicchia**, lungo la direttrice viale Duodo-via Capoluogo;
- **Itinerario Codroipo-Rivolto-Lonca-Passariano, lungo la SRUD 97** (a partire dall'intersezione con via Monverde fino all'intersezione con la SRUD 65 e poi fino a Villa Manin);
- **Itinerario Codroipo-Passariano**, lungo la SRUD 65 (via XXIV Maggio fino a Villa Manin);
- **Itinerario sullo Stradone Manin** (con andamento Sud-Nord a partire da Villa Manin);

Sono stati inoltre rilevati ulteriori itinerari su via Friuli, sulla strada Levada, sulla strada Vicinale dei Paludi (a Sud di Villa Manin), lungo il Torrente Corno, lungo la direttrice via Passariano-via Rivolto, nonché su via Battisti, via Roma, via Gobetti, via Europa Unità e via Pordenone nel Capoluogo, sulla SRUD 93 a Lutizzo, sul vicolo Voli a Goricizza fino al campo sportivo.

In fase progettuale, risulterà opportuno prevedere ulteriori collegamenti al fine di creare una **rete ciclabile continua** (es. connessione con la frazione di Beano sulla SRUD 99, itinerario lungo la SS 13 e sulla SRUD 39 nelle frazioni di Goricizza e Pozzo), tenendo in considerazione le ciclovie di interesse regionale in previsione sul territorio regionale.

2.6 Analisi dell'incidentalità stradale

L'analisi sull'incidentalità è stata predisposta utilizzando i dati forniti dalla Regione FVG e relativi al periodo dall'anno 2016 all'anno 2018; il periodo di "osservazione" è quindi pari a tre anni.

Le localizzazioni consistono in **tratti stradali** della rete comunale; in totale gli incidenti censiti sono 137, di cui 2 mortali, come evidenziato dalla **tabella in Allegato 2**; fra i **tratti stradali** emerge per pericolosità la **direttrice della Strada Statale n.13** (via Venezia fra il Km 105 ed il Km 106), ove si sono contati n.7 incidenti, di cui n.5 con feriti. Fra le **intersezioni stradali** la più pericolosa risulta quella fra la SS 13 e via Pordenone con n.7 incidenti, di cui n.6 con feriti. Nella tabella riportata in allegato si è considerato il coinvolgimento di pedoni e ciclisti con un numero di incidenti che li ha interessati pari a 30. La **tavola grafica allegata AT10** contiene una rappresentazione della frequenza di incidenti sulla rete stradale comunale suddivisa per tratti ed intersezioni stradali.

2.7 Indicazioni progettuali tratte dal PRGC, dal PRITMML e fornite dall'Amm.ne Comunale - Studio di fattibilità regionale per la riqualificazione della SS 13

Il PRGC del Comune di Codroipo (var. n.82) individua alcuni significativi interventi stradali di progetto, quali il **prolungamento di via Veneto su via Pordenone** con possibile inserimento di rotatoria, l'**inserimento di una rotatoria all'intersezione fra via Piave e via Circonvallazione Ovest** in sostituzione della semaforizzazione esistente, il fondamentale **prolungamento di via Armentaresse fino al comparto C26**, ecc. Viene, altresì, evidenziata la viabilità di progetto del **PAC "MAXIMA CISI"** che completa quanto proposto nel PRGC nell'area a Nord di via De Gasperi. Sono stati forniti dall'Amm. ne comunale i progetti delle seguenti **rotatorie**:

- all'intersezione di Piazza Dante con via della Vittoria, via Carducci, via Balilla e via Verdi, con una seconda rotatoria all'incrocio fra Piazza Dante e via Zara;
- all'intersezione fra via XXIX Ottobre, viale Duodo e via Circonvallazione Est;
- all'intersezione fra la SRUD 39 e via Erminia nella frazione di San Martino.

Il PRITMML (Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto della Mobilità delle Merci e della Logistica) prevede la ristrutturazione in sede dei tratti di SS 13, SR 252 e SR 463 rientranti nel territorio comunale.

Occorre infine considerare lo "Studio di fattibilità per la riqualificazione della SS 13 e della SR 56" commissionato dalla Regione nel 2018, che prevede i seguenti interventi principali sulla SS 13:

- interdizione di gran parte degli accessi diretti sulla SS 13 dalle strade laterali;
- viabilità di progetto per la messa in sicurezza della viabilità minore immediatamente a Est del Ponte della Delizia;
- inserimento di rotatoria stradale all'intersezione con via Oltre Ferrovia per raggiungere la frazione di Biauzzo;
- viabilità unidirezionale di affiancamento (carreggiata di servizio) su entrambi i lati della SS 13, dall'intersezione con via Oltre Ferrovia fino all'intersezione con via Fiume-via Beano;
- itinerario ciclabile unidirezionale su entrambi i lati nel tratto dall'intersezione con via Pordenone fino all'intersezione con via Fiume-via Beano;
- inserimento rotatoria stradale all'intersezione con via Pordenone;
- inserimento rotatoria stradale all'intersezione con via Pozzo per raggiungere la frazione di Zompicchia;
- inserimento rotatoria stradale all'intersezione con via De Paulis per raggiungere la frazione di Zompicchia;
- sviluppo di tratti di viabilità di servizio sul lato Nord fra le intersezioni con via Pozzo e con via De Paulis;
- ulteriore tratto di affiancamento unidirezionale sul lato Sud immediatamente a Ovest della rotatoria con la SR 252;
- inserimento rotatoria stradale all'intersezione con l'ingresso della base militare di Rivolto.

Gli interventi sopra elencati si aggiungono a quanto già previsto nel precedente PGTU, ossia il sistema di rotatorie stradali che prevede il prolungamento di via Tessitori, via Divisione Julia e di via O. Rosso ed il collegamento con la rotatoria collocata all'intersezione della SS 13 con via Pozzo.

Infine, viene rinnovata da parte dell'Amm.ne Comunale la proposta di una **tangenziale Sud-Ovest** che colleghi la rotatoria sulla SRUD 39 all'ingresso Nord dell'abitato di Lutizzo con la SS 13 sulla quale si inserisce un'ulteriore rotatoria. La previsione (contenuta nel vigente PRGC con la dicitura "campo di determinazione nuova viabilità") comprende un cavalcavia su via Catocchie, una rotonda su via Biauzzo e un sottopasso ferroviario. **Questa fondamentale opera viaria costituisce la variante S-O esterna all'abitato di Codroipo per i cospicui flussi in atto veicolari sulla linea di desiderio Pordenone-Latisana.**

Le proposte progettuali sin qui descritte vengono evidenziate nella **tavola grafica AT12 allegata.**

3. SINTESI DELLE CRITICITÀ RICONTRATE ED EVIDENZIAMENTO DELLE PROBLEMATICHE PREVALENTI

Per quanto riguarda la **rete stradale di Codroipo nel suo complesso**, risultano evidenti i **difetti di capacità** e **l'insufficiente livello di servizio** dell'itinerario fondamentale di attraversamento del territorio comunale costituito dalla **Strada Statale n.13 "Pontebbana"**: in fase di progetto sarà considerata la possibilità di istituire una viabilità di servizio a Nord e a Sud dell'arteria, al fine di raggiungere in sicurezza le attività e le residenze che vi si affacciano, attuando le indicazioni contenute nello studio regionale sopra menzionato. L'incidentalità stradale va sicuramente ridotta ovunque, ma soprattutto lungo la SS 13 e segnatamente in prossimità della sua intersezione con via Pordenone.

Dal punto di vista geometrico, si evidenzia in generale **l'inadeguatezza delle piattaforme stradali** sia in termini di insufficienti dimensioni delle carreggiate, che di assenza od irregolarità di marciapiedi, banchine, piazzole bus, piste ciclabili, parcheggi di scambio ed in generale di tutte le infrastrutture che compongono le pertinenze stradali (es. via XXIX Ottobre, via Gorizia, via Divisione Julia ecc.).

Si fanno altresì rilevare le seguenti criticità

- percorsi e spazi pedonali insufficienti per estensione ed attrezzature al fine di garantire la soddisfacente vivibilità delle aree urbane centrali e l'accessibilità delle utenze deboli e specialmente dei disabili; non risulta inoltre organizzato ed adeguatamente strutturato un sistema di aree e percorsi esclusivamente pedonali, tra loro interconnessi funzionalmente e visivamente;
- rete ciclabile incompleta e mancante di continuità; il traffico ciclistico, che specie in alcune zone raggiunge entità più che significative, avviene dunque in molti casi su sedi stradali condivise con il traffico a motore;
- fermate bus mancanti delle attrezzature volte ad incentivare l'offerta e mettere in sicurezza il servizio; le aree di fermata sono in genere ubicate in carreggiata e spesso indicate dalla sola

presenza della palina, senza nemmeno una segnaletica orizzontale, né aree protette dedicate all'attesa degli utenti ed al parcheggio delle biciclette e delle autovetture;

- zone di congestione da sosta veicolare con eccessiva presenza di sosta veicolare su strada.

Relativamente alle **single intersezioni stradali**, si prende atto dei programmi dell'Amm.ne Comunale volti alla realizzazione di una pluralità di rotonde nelle ubicazioni sopra descritte; si evidenziano peraltro alcuni punti di particolare criticità, dovuta agli intensi flussi veicolari presenti nelle ore di punta ed alla mancanza di adeguate canalizzazioni e/o di una soddisfacente configurazione geometrica; in particolare, con riferimento ai **nodi viari oggetto di conteggio dei flussi veicolari** si rileva quanto segue:

- il **nodo n.1** di intersezione tra via Piave e via Circonvallazione Ovest, prevede attese significative all'impianto semaforico, soprattutto per le svolte a sinistra; per esso è prevista la trasformazione in rotonda;
- il **nodo n.2**, di intersezione fra viale Duodo e le vie XXIX Ottobre e Circonvallazione Est, risulta alquanto pericoloso per l'immissione su viale Duodo con scarsa visibilità e leggero sfalsamento planimetrico delle due laterali via XXIX Ottobre e via Circonvallazione Est; per esso è prevista la trasformazione in rotonda;
- il **nodo n.3**, di intersezione fra via Circonvallazione Est e via Ostermann, semaforizzato, presenta le ben note problematiche derivanti dalle svolte a sinistra che determinano pericolosi conflitti secanti e possono produrre code; per esso è prevista la trasformazione in rotonda;
- il **nodo n.4**, di intersezione a rotonda fra le vie Circonvallazione Ovest, Latisana, Circonvallazione Sud e Armentarasse, necessita di una messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali, prevedendo, ove possibile, isole salvagenti ed evidenziazioni segnaletiche e sulla pavimentazione stradale;
- il **nodo n.5**, di intersezione fra via della Vittoria, piazza Dante, via Verdi, via Balilla e via Carducci, presenta problematiche dovute al fatto di doversi arrestare nel centro dell'incrocio per attraversarlo da Nord a Sud, essendovi un diritto di precedenza sulla direttrice Est-Ovest piazza Dante-via Carducci; per questo nodo è prevista la trasformazione in rotonda.

I sopralluoghi condotti hanno inoltre evidenziato la **criticità di alcune vie** lungo la quale mancano i marciapiedi e si manifestano difetti di visibilità con pregiudizio delle utenze deboli (es. via Gorizia, via XXIX Ottobre, ecc.).

Nel settore della movimentazione del **traffico pesante**, si evidenzia l'assenza di una precisa disciplina degli itinerari di attraversamento e di quelli di penetrazione e consentiti per carico-scarico e di una regolamentazione completa delle modalità di effettuazione di quest'ultimo. I principali percorsi di attraversamento e penetrazione per il traffico pesanti sono evidenziati nella **tavola grafica AT11 allegata**.

Altri elementi di criticità e di riflessione per la successiva fase di progettazione riguardano l'opportunità di procedere ad interventi localizzati di **mitigazione del traffico in corrispondenza delle zone residenziali e scolastiche**, e di migliorare e qualificare l'**offerta turistica**, razionalizzando i percorsi pedonali e gli itinerari ciclabili che collegano il Capoluogo soprattutto con Villa Manin, in quanto risultano parziali e discontinui, ad eccezione di quelli che utilizzano la SRUD 65 (via XXIV Maggio).

ALL.1 -- Tabelle riepilogative della sosta veicolare

Tabella Sosta veicolare: domanda e offerta nello stato di fatto (ore 10:00-12:00)

ZONA DI INDAGINE 1

VIA O PIAZZA	DATA RILIEVO	ORA RILIEVO	OFFERTA LEGALE DI SOSTA SU STRADA (LINEA+SPINA+PETTINE)		OFFERTA LEGALE DI SOSTA SU SEDE PROPRIA		OFFERTA LEGALE TOTALE	DOMANDA DI SOSTA	DOMANDA/OFFERTA
			sosta libera	sosta disco orario e/o pag.	sosta libera	sosta disco orario e/o pag.			
Pordenone	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	14	0	0	0	14	1	7,1%
Zanon	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
dei Tigli	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Valvasone	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	5	-
Casarsa della Delizia	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	46	0	46	10	21,7%
Pecile	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Malignani	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	23	0	0	0	23	6	26,1%
Mattioni	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Chiozza	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
G. da Udine	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	2	-
degli Olmi	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	49	0	0	0	49	24	49,0%
delle Serre	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	18	0	18	4	22,2%
dei Carpini	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	34	0	33	0	67	53	79,1%
Veneto	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	49	0	0	0	49	3	6,1%
delle Betulle	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	2	-
Grovis	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	2	-
dei Platani	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	96	0	0	0	96	12	12,5%
degli Ontani	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	23	0	23	11	47,8%
degli Aceri	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	29	0	0	0	29	13	44,8%
dei Pioppi	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	3	0	0	0	3	0	-
Quadrivio	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	3	-
Rosta	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	10	-
S. Daniele	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	4	-
dei Frassini	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	150	0	150	79	52,7%
delle Querce	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	8	0	7	0	15	4	26,7%
TOTALE	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	305	0	277	0	582	248	42,6%

Nota Bene. La capacità legale di sosta è determinata in base alle autovetture che possono sostare sulla strada indagata in conformità alle disposizioni del Codice della Strada ed esclude le autovetture in sosta illegale e quelle la cui sosta non è conforme alle dimensioni minime degli elementi geometrici della piattaforma stradale. La domanda di sosta comprende le autovetture che sostano sulle strade pubbliche o aperte al pubblico transito.

Tabella sosta veicolare: domanda e offerta nello stato di fatto (ore 10:00-12:00)

ZONA DI INDAGINE 2

VIA O PIAZZA	DATA RILIEVO	ORA RILIEVO	OFFERTA LEGALE DI SOSTA SU STRADA (LINEA+SPINA+PETTINE)		OFFERTA LEGALE DI SOSTA SU SEDE PROPRIA		OFFERTA LEGALE TOTALE	DOMANDA DI SOSTA	DOMANDA/OFFERTA
			sosta libera	sosta disco orario e/o pag.	sosta libera	sosta disco orario e/o pag.			
San Daniele	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Resia	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	48	0	48	25	52,1%
Tarvisio	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	56	0	43	0	99	1	1,0%
Circonvallazione Nord	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	31	0	0	0	31	2	6,5%
Tolmezzo	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	7	-
Ampezzo	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	19	0	13	0	32	0	-
della Braida	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Istria	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Fiume	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
TOTALE	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	106	0	104	0	210	35	16,7%

Nota Bene. La capacità legale di sosta è determinata in base alle autovetture che possono sostare sulla strada indagata in conformità alle disposizioni del Codice della Strada ed esclude le autovetture in sosta illegale e quelle la cui sosta non è conforme alle dimensioni minime degli elementi geometrici della piattaforma stradale. La domanda di sosta comprende le autovetture che sostano sulle strade pubbliche o aperte al pubblico transito.

ZONA-3

Tabella sosta veicolare: domanda e offerta nello stato di fatto (ore 10:00-12:00)

ZONA DI INDAGINE 3

VIA O PIAZZA	DATA RILIEVO	ORA RILIEVO	OFFERTA LEGALE DI SOSTA SU STRADA (LINEA+SPINA+PETTINE)		OFFERTA LEGALE DI SOSTA SU SEDE PROPRIA		OFFERTA LEGALE TOTALE	DOMANDA DI SOSTA	DOMANDA/OFFERTA
			sosta libera	sosta disco orario e/o pag.	sosta libera	sosta disco orario e/o pag.			
Pola	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	9	-
Trento	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	7	-
Trieste	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	11	0	0	0	11	8	72,7%
Bianchi	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	8	-
I Maggio	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Zara	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	33	0	28	0	61	29	47,5%
Matteotti	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Zuzzi	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	5	-
Gorizia	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Pevaris	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	62	0	0	0	62	16	25,8%
O. Rosso	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Marzuttini	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Zardini	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	2	-
Placereani	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Divisione Julia	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	38	0	38	4	10,5%
Pezzè	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Capretto	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	27	0	0	0	27	6	22,2%
Valussi	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	34	0	34	24	70,6%
Cordans	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	8	0	0	0	8	2	25,0%
Perosa	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	25	0	32	0	57	6	10,5%
Seghizzi	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	25	0	0	0	25	10	40,0%
Candonio	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	30	0	30	5	16,7%
Mainerio	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	20	0	52	0	72	19	26,4%
Pardi	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	15	-
Duodo	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	45	0	166	0	211	161	76,3%
De Gasperi	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	69	0	0	0	69	14	20,3%
Tessitori	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	50	0	0	0	50	2	4,0%
Faidutti	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	39	0	0	0	39	0	-
TOTALE	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	414	0	380	0	794	352	44,3%

Nota Bene. La capacità legale di sosta è determinata in base alle autovetture che possono sostare sulla strada indagata in conformità alle disposizioni del Codice della Strada ed esclude le autovetture in sosta illegale e quelle la cui sosta non è conforme alle dimensioni minime degli elementi geometrici della piattaforma stradale. La domanda di sosta comprende le autovetture che sostano sulle strade pubbliche o aperte al pubblico transito.

Tabella sosta veicolare: domanda e offerta nello stato di fatto (ore 10:00-12:00)

ZONA DI INDAGINE 4

VIA O PIAZZA	DATA RILIEVO	ORA RILIEVO	OFFERTA LEGALE DI SOSTA SU STRADA (LINEA+SPINA+PETTINE)		OFFERTA LEGALE DI SOSTA SU SEDE PROPRIA		OFFERTA LEGALE TOTALE	DOMANDA DI SOSTA	DOMANDA/OFFERTA
			sosta libera	sosta disco orario e/o pag.	sosta libera	sosta disco orario e/o pag.			
Via 29 ottobre	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
E. Crippa	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	8	-
Ostermann	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	100,0%
Carnia	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	15	10	0	0	25	23	92,0%
Vecchia postale	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	10	0	10	2	20,0%
Volontari della Libertà	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	3	-
Paolo Diacono	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	4	-
Caterina Percoto	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	5	-
P. Amalteo	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	2	-
Pietro da San Vito	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Bellunello	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	5	-
S. Ricci	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	4	0	0	0	4	10	250,0%
Via 24 Maggio	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	5	0	0	0	5	3	60,0%
Fruch	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	2	-
Gallerio	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Fabris	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	6	-
I.G. Ascoli	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	5	-
Circonvallazione Est	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	59	0	0	0	59	18	30,5%
Marcotti	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	5	-
Monverde	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	11	-
Venezone	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	45	0	45	3	6,7%
Tarcento	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	10	0	10	10	100,0%
Majano	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	15	-
Faedis	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	16	0	16	8	50,0%
Artegna	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	12	0	12	0	0,0%
Nimis	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	15	0	0	0	15	5	33,3%
Forgaria	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	4	-
Piazzale Gemona	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	65	0	65	24	36,9%
Calvi	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	10	-
Colombo	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	12	-
M. Polo	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
A. Doria	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	10	-
I. Nievo	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Savorgnan di Brazzà	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	4	-
G. da Pordenone	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	40	0	40	53	132,5%
M. Grigoletti	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	7	-
O. Politi	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	5	-
S. Bombelli	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
G.B. Tiepolo	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	36	0	36	23	63,9%
G. Da Tolmezzo	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	7	-
N. Grassi	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	8	-
TOTALE	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	98	10	234	0	342	320	93,6%

Nota Bene. La capacità legale di sosta è determinata in base alle autovetture che possono sostare sulla strada indagata in conformità alle disposizioni del Codice della Strada ed esclude le autovetture in sosta illegale e quelle la cui sosta non è conforme alle dimensioni minime degli elementi geometrici della piattaforma stradale. La domanda di sosta comprende le autovetture che sostano sulle strade pubbliche o aperte al pubblico transito.

Tabella sosta veicolare: domanda e offerta nello stato di fatto (ore 10:00-12:00)

ZONA DI INDAGINE 5

VIA O PIAZZA	DATA RILIEVO	ORA RILIEVO	OFFERTA LEGALE DI SOSTA SU STRADA (LINEA+SPINA+PETTINE)		OFFERTA LEGALE DI SOSTA SU SEDE PROPRIA		OFFERTA LEGALE TOTALE	DOMANDA DI SOSTA	DOMANDA/OFFERTA
			sosta libera	sosta disco orario e/o pag.	sosta libera	sosta disco orario e/o pag.			
Manzoni	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	26	12	0	0	38	15	39,5%
Dante	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	2	5	0	7	5	71,4%
Mazzini	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	14	0	9	0	23	16	69,6%
Zorutti	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	34	0	0	0	34	33	97,1%
Ermacora	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	13	0	0	0	13	8	61,5%
Leicht	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	20	-
Ostermann	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	6	0	0	6	6	100,0%
Friuli	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	14	0	66	0	80	55	68,8%
Europa Unita	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	23	0	48	0	71	41	57,7%
Circonvallazione Sud	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	166	0	166	4	2,4%
Invalidi del lavoro	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	8	0	40	0	48	24	50,0%
Caprera	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
via delle Acacie	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	19	0	0	0	19	12	63,2%
Molini	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Gradisce	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	55	0	55	0	-
Indipendenza	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	4	-
Moraulis	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Latisana	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	19	0	0	0	19	4	21,1%
Toniolo	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Don Sturzo	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
F.lli Rosselli	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Gobetti	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	12	15	46	0	73	58	79,5%
F.lli Cervi	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	5	-
Fortunato	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Cattaneo	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Don Minzoni	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Candotti	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	17	0	0	0	17	6	35,3%
Tomadini	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Della Veneranda	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	4	-
Circonvallazione Ovest	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Bertagnolli	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	60	0	60	4	6,7%
Armentarasse	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Roma	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Ciconi	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	12	0	0	0	12	12	100,0%
TOTALE	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	211	35	495	0	741	336	45,3%

246

Nota Bene. La capacità legale di sosta è determinata in base alle autovetture che possono sostare sulla strada indagata in conformità alle disposizioni del Codice della Strada ed esclude le autovetture in sosta illegale e quelle la cui sosta non è conforme alle dimensioni minime degli elementi geometrici della piattaforma stradale. La domanda di sosta comprende le autovetture che sostano sulle strade pubbliche o aperte al pubblico transito.

Tabella sosta veicolare: domanda e offerta nello stato di fatto (ore 10:00-12:00)

ZONA DI INDAGINE 6

VIA O PIAZZA	DATA RILIEVO	ORA RILIEVO	OFFERTA LEGALE DI SOSTA SU STRADA (LINEA+SPINA+PETTINE)		OFFERTA LEGALE DI SOSTA SU SEDE PROPRIA		OFFERTA LEGALE TOTALE	DOMANDA DI SOSTA	DOMANDA/OFFERTA
			sosta libera	sosta disco orario e/o pag.	sosta libera	sosta disco orario e/o pag.			
Piave	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	14	0	0	0	14	15	107,1%
Grovis	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Piazza Garibaldi	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	4	34	0	0	38	40	105,3%
Italia	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	6	0	0	6	6	100,0%
Verdi	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	14	5	0	0	19	17	89,5%
Monte Canin	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	14	-
Giardini pubblici	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	131	0	11	0	142	112	78,9%
Foro Boario	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
della Segheria	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	99	0	99	22	22,2%
Battisti	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	37	45	0	0	82	70	85,4%
Monte Nero	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	19	17	36	0	72	49	68,1%
Monte Grappa	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	15	-
Del giardino	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Vicolo Fossalat	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Santa Maria maggiore	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Largo san Francesco	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Marconi	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	3	3	3	100,0%
Balilla	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	4	6	2	37	49	45	91,8%
Duomo	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	21	0	0	0	21	15	71,4%
Don Zoratti	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
Carducci	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	16	0	0	0	16	10	62,5%
della Vittoria	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	8	0	0	0	8	7	87,5%
Isonzo	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	14	0	18	0	32	22	68,8%
Timavo	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	0	-
D.Moro	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	21	4	0	0	25	22	88,0%
Donatori di Sangue	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	41	0	41	42	102,4%
dello Stella	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	0	0	0	7	-
degli Orti	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	25	0	25	32	128,0%
Circonvallazione Ovest	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	5	0	0	0	5	2	40,0%
Candotti	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	1	37	0	0	38	13	34,2%
della Legna	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	2	0	0	0	2	0	0,0%
Salvo D'acquisto	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	0	0	31	0	31	18	58,1%
Del Suei	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	12	0	20	0	32	4	12,5%
Marinut	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	20	0	0	0	20	0	0,0%
Via 4 Novembre	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	40	10	20	16	86	52	60,5%
F.lli Battellini	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	12	0	0	0	12	4	33,3%
TOTALE	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	395	164	303	56	918	658	71,7%

Nota Bene. La capacità legale di sosta è determinata in base alle autovetture che possono sostare sulla strada indagata in conformità alle disposizioni del Codice della Strada ed esclude le autovetture in sosta illegale e quelle la cui sosta non è conforme alle dimensioni minime degli elementi geometrici della piattaforma stradale. La domanda di sosta comprende le autovetture che sostano sulle strade pubbliche o aperte al pubblico transito.

Tabella sosta veicolare: domanda e offerta nello stato di fatto (ore 10:00-12:00)

DATI COMPLESSIVI

ZONA	DATA RILIEVO	ORA RILIEVO	OFFERTA LEGALE DI SOSTA SU STRADA (LINEA+SPINA+PETTINE)		OFFERTA LEGALE DI SOSTA SU SEDE PROPRIA		OFFERTA LEGALE TOTALE	DOMANDA DI SOSTA	DOMANDA/OFFERTA
			sosta libera	sosta disco orario e/o pag.	sosta libera	sosta disco orario e/o pag.			
1	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	305	0	277	0	582	248	42,6%
2	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	106	0	104	0	210	35	16,7%
3	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	414	0	380	0	794	352	44,3%
4	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	98	10	234	0	342	320	93,6%
5	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	211	35	495	0	741	336	45,3%
6	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	395	164	303	56	918	658	71,7%
TOTALE	11 novembre 2020	10.00 - 12.00	1.529	209	1.793	56	3.587	1.949	54,3%

ALL.2 -- Tabelle riepilogative dell'incidentalità stradale

Dati incidentalità stradale Comune di Codroipo (fonte Regione Friuli Venezia Giulia)
ANNI 2016-2018

LOCALIZZAZIONE	NUMERO	CON MORTI	CON SOLI FERITI	CON SOLI DANNI	COINVOLGIMENTO PEDONI E CICLISTI
Intersezione via Pordenone (SS 13) - via Venezia (SS 13)	7		6	1	
via Venezia (SS 13 fra il Km 105 e il Km 106)	7		5	2	
Intersezione via Circonvallazione Est - via XXIV Maggio (SRUD 65)	4		2	2	
Intersezione via Circonvallazione Ovest - via Latisana (SRUD 39) - via Circonvallazione Sud	4		4		1
SRUD 39 (fra il Km 20 e il Km 21)	3		1	2	
SS 13 (fra il Km 103 e il Km 104)	3		3		
via Latisana (SRUD 39)	3		1	2	
Intersezione SS 13 - SR 252 (rotatoria)	3		3		1
Intersezione via Venezia (SS 13) - via Beano - via Fiume	3		2	1	
Intersezione SR 252 - SRUD 97	3		3		
Intersezione via Roma - via Mazzini	2		2		2
Intersezione via Piave - piazza Giardini Pubblici	2		1	1	1
Intersezione via Circonvallazione Sud - via Invalidi del Lavoro	2		2		
Intersezione via Circonvallazione Est - viale Duodo - via XXIX Ottobre	2		2		
viale Duodo (ingresso distretto sanitario)	2		1	1	
via XXIV Maggio (SRUD 65)	2		2		
Intersezione via Ostermann - via Venzone	2		1	1	1
Intersezione viale Duodo - via Crippa	2		1	1	
Intersezione via Circonvallazione Est - via Ostermann	2		1	1	
Intersezione via XXIV Maggio (SRUD 65) - via Tiepolo	2		2		1
Intersezione via Friuli - via Roma - viale Duodo	2		2		2
via D. Moro	2		1	1	
via Pordenone (SS13 fra il Km 104 e il Km 105)	2		2		
Intersezione SS 13 - SR 463	2		2		
Intersezione via Venezia (SS 13) - viale S. Daniele (SRUD 39) - via Paglieri (SRUD 39)	2		2		2
Intersezione SS 13 al Km 109	2		2		
via dei Dogi (SRUD 65)	2		2		1
Intersezione via XXIV Maggio (SRUD 65) - via Marcotti	1		1		1
Intersezione via XXIX Ottobre - via Leicht	1			1	
via Circonvallazione Ovest (accesso supermercato Cadoro)	1		1		
Intersezione via Candotti (SRUD 39) - via D. Moro	1			1	
Intersezione via Ostermann (SRUD 97) - via XXIV Maggio (SRUD 65)	1		1		1
Intersezione via Ostermann (SRUD 97) - viale Duodo	1			1	
via IV Novembre	1		1		
via della Rosta	1			1	
Intersezione via Venezia (SS 13) - via Zanon	1		1		
Intersezione via del Giardino - via Foro Boario	1			1	
piazza Fontane (Beano)	1			1	
Intersezione via Piave - via Circonvallazione Ovest	1		1		
via Pordenone (sottopasso ferroviario)	1		1		
via Molini	1		1		
Intersezione viale S. Daniele (SRUD 39) - via della Rosta	1			1	
strada di servizio Despar - Lidl	1			1	
Intersezione via Veneto - via Grovis	1		1		
via Balilla	1		1		1
Intersezione SRUD 39 - via Erminia (S. Martino)	1		1		1
via Ostermann	1		1		
Intersezione via Friuli - accesso casa studente	1		1		1
Intersezione via Ermes di Colloredo (SRUD 93 - Iutizzo) - via Selvuzza	1			1	
Intersezione via Piave - via Rimembranze	1			1	
Intersezione piazza Giardini Pubblici - via Monte Canin	1		1		1
via Battisti	1			1	
Intersezione viale S. Daniele (SRUD 39) - via delle Querce	1			1	
piazza Garibaldi	1			1	1
via Beano	1		1		
Intersezione via Polo - via Doria	1			1	
Intersezione via Pordenone - via degli Olmi - via Valvasone	1		1		
SRUD 99 (al Km 19)	1		1		1
Intersezione piazza Dante - via Carducci	1		1		1
Intersezione via Friuli - via Carnia	1			1	
Intersezione via Veneto - via dei Platani	1		1		1
via Capoluogo (Zompicchia)	1			1	1
Intersezione via Capoluogo (Zompicchia) - via Panis (Zompicchia)	1		1		
Intersezione SR 252 - via Zompicchia (Rivolto)	1			1	
Intersezione via Ostermann - via Fruch	1		1		
via della Vittoria (SRUD 39)	1		1		
Intersezione via D. Moro - via Isonzo	1		1		1
via Manzoni	1		1		1
via dei Carpini	1			1	
Intersezione via Circonvallazione Ovest - vicolo F.lli Battellini	1		1		
via Stazione (SRUD 39, Goricizza)	1		1		
Intersezione via Roma - via IV Novembre	1		1		1
via Sedegliano (SRUD 39, Goricizza)	1		1		
Intersezione via Latisana (SRUD 39) - via Toniolo	1		1		1
Intersezione via Battisti - via Carducci - via Foro Boario	1		1		1
SRUD 99 (fra il Km 16 e il Km 17)	1	1			
Intersezione via Doria - via Colombo	1		1		
Intersezione Piazza giardini Pubblici - via Foro Boario	1		1		1
via Pozzo (Zompicchia)	1		1		
Intersezione via Circonvallazione Sud - via Friuli	1		1		
Intersezione SS 13 (al Km 108) - via Pozzo	1		1		
SR 463 (fra il Km 37 e il Km 38)	1		1		
Intersezione via Artegna - via Nimis	1	1			1
Intersezione via S. Daniele (SRUD 39, Pozzo) - via S. Rocco (Pozzo)	1		1		
via Glaunicco (S. Pietro)	1		1		
SS 13 (fra il Km 101 e il Km 102)	1		1		
Intersezione via del Ponte (SRUD 97, Rivolto) - via Bassa (Rivolto)	1		1		
Intersezione via Oltre Ferrovia (Biauzzo) - via Casali Nuovi (Biauzzo)	1		1		
SS 13 (fra il Km 100 e il Km 101)	1		1		
via Venezia (SS 13 fra il Km 106 e il Km 107)	1		1		
TOTALE	137	2	101	34	30