



UDINE
Sentirsi a casa



PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE E PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO DEL COMUNE DI UDINE

Allegato 1: Indagine sulla mobilità dei cittadini e dei city users



Progetto	Redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) di Udine
Titolo documento	Allegato 1 Indagine dei cittadini
Nome del file	PUMS-PGTU Udine_QuadroConoscitivo_ALLEGATO_Indagine-Mobilità-Cittadini
Stato documento	Versione finale
data	27/02/2026
Diffusione	<input checked="" type="checkbox"/> Riservato <input type="checkbox"/> Pubblico
Sindaco e Assessore di riferimento	Alberto Felice De Toni (<i>Sindaco</i>) Ivano Marchiol (Assessore Lavori Pubblici)
Gruppo di lavoro Comune di Udine	Francesca Savoia (Dirigente del Servizio Viabilità)) Giulia Bortolotto (Servizio Viabilità U.O. Tecnica del Traffico) Sofia Borgo (Servizio Viabilità U.O. Tecnica del Traffico) Ambrogio Battaglia (Servizio Viabilità U.O. Tecnica del Traffico) Caterina Ursella (Servizio Viabilità U.O. Tecnica del Traffico)
Gruppo di lavoro RTI	Patrizia Malgieri: Supervisione del PUMS e del PGTU - TRT Carlo Carminucci: Supervisione del PUMS e della Partecipazione - Isfort Mario Zambrini: Supervisione del PUMS ed elaborazione VAS/VInCA - Ambiente Italia Ivan Uccelli: Responsabile generale di commessa - TRT Andrea Vercillo: Definizione degli scenari, Attività di partecipazione - TRT Edoardo Repetto: Pianificazione mobilità attiva e utenza debole - TRT Espedito Saponaro: Responsabile indagini e modello di simulazione - TRT Andra Lai: Indagini e modello di simulazione, Valutazione Scenari - TRT Angela Chindemi: Quadro C., Definizione degli Scenari, Partecipazione – Isfort Marina Ferrara: Quadro C., Pianificazione TPL – Isfort Giulia Carbone: Supporto elaborazione grafiche – Indagini online - Isfort Teresa Feixo Santos: Elaborazione VAS/VInCA - Ambiente Italia Paola Scarpetti: Elaborazione VAS/VInCA - Ambiente Italia Eleonora Pecollo: Elaborazione VAS/VInCA - Ambiente Italia Davide Vettore: Elaborazione VAS/VInCA - Ambiente Italia Matteo Marzulli: Valutazione tecnico economica, schemi progettuali – GVG Engineering



Sommario

1. Introduzione e finalità del rapporto	4
2. Disegno dell'indagine e metodologia	4
2.1. Strumento di rilevazione	4
2.2. Universo di riferimento e campione	5
2.3. Struttura del questionario	6
2.4. Limiti metodologici	6
3. Profilo dei rispondenti	7
3.1. Profilo complessivo del campione	7
3.2. Distribuzione territoriale dei rispondenti	9
3.2.1. Rispondenti residenti nel Comune di Udine	10
3.2.2. Rispondenti residenti in altri comuni	13
3.3. Profili differenziati per ambito territoriale	16
3.3.1. Condizione occupazionale	16
3.3.2. Composizione del nucleo familiare	18
4. Comportamenti di mobilità: struttura generale	20
4.1. Dotazione e disponibilità dei mezzi di trasporto	20
4.2. Luogo di ricovero/parcheggio dei mezzi	22
4.3. Motivazioni dello spostamento più frequente	24
4.4. Frequenza dello spostamento	26
4.5. Destinazione dello spostamento più frequente	26
4.6. Modalità utilizzata per lo spostamento più frequente	29
4.6.1. Differenze per classe di età	29
4.6.2. Differenze territoriali e classificazione funzionale delle scelte modali	30
4.7. Motivazioni alla base delle scelte modali	31
4.8. Struttura funzionale dello spostamento in auto	35
4.9. Orario di inizio dello spostamento	40
5. Propensioni al cambiamento modale e criticità percepite	42
5.1. Interventi prioritari di traffic calming indicati dai cittadini	42
5.2. Propensione all'utilizzo dei nodi di interscambio	43
5.3. Disponibilità all'utilizzo di servizi di mobilità condivisa	45
5.4. Utilizzo della bicicletta e propensione al cambiamento	46



5.4.1. Profilo degli utenti della bicicletta	46
5.4.2. Le principali barriere all'utilizzo della bicicletta	47
5.4.3. Le caratteristiche degli spostamenti in bici degli utenti strutturati.....	48
5.4.4. Stato della manutenzione, sicurezza e rischio percepito	49
5.4.5. Priorità e direttrici strategiche per il rafforzamento della rete ciclabile	51
6. Propensione alla mobilità elettrica	53
6.1. Utilizzo attuale dei mezzi elettrici.....	53
6.2. Intenzione di acquisto di mezzi elettrici	55
7. Mobilità casa-scuola e propensione sostenibile (<i>residenti Udine</i>)	58
7.1. Modalità di spostamento casa-scuola.....	58
7.2. Sicurezza e autonomia negli spostamenti casa-scuola.....	59
8. Mobilità e condizioni di fragilità.....	61
9. Commercio online e modalità di consegna	63
10. Segnalazioni e osservazioni – risposta aperte	65
11. Priorità e orientamenti espressi dai cittadini	68
12. Conclusioni e lettura interpretativa dei risultati	69
Appendice	72

1. Introduzione e finalità del rapporto

Il presente rapporto documenta e restituisce in forma strutturata i risultati dell'indagine conoscitiva sulla mobilità condotta nell'ambito del percorso di pianificazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) e del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Udine.

L'indagine si colloca all'interno della fase di costruzione del quadro conoscitivo e rappresenta uno degli strumenti di supporto all'analisi della domanda di mobilità, con particolare riferimento ai comportamenti dichiarati, alle criticità percepite e agli orientamenti espressi dai cittadini e dai city users.

Gli obiettivi conoscitivi dell'indagine sono finalizzati a:

- supportare il quadro conoscitivo del Piano, integrando le fonti statistiche e amministrative con informazioni di tipo percettivo e dichiarativo;
- orientare la definizione degli obiettivi strategici e operativi del PUMS e del PGTU, fornendo indicazioni utili alla lettura delle esigenze di mobilità e delle priorità espresse dagli utenti;
- costituire una base informativa di riferimento per le successive fasi di monitoraggio del Piano, consentendo confronti temporali e valutazioni evolutive.

Il rapporto assume un duplice ruolo all'interno del processo di pianificazione. Da un lato, si configura come documento autonomo, finalizzato alla restituzione trasparente e tracciabile dei risultati dell'indagine; dall'altro, costituisce allegato tecnico al PUMS e al PGTU, a supporto delle scelte di piano. Al contempo, il documento rappresenta un riferimento per il percorso partecipativo, contribuendo a valorizzare il coinvolgimento dei cittadini e degli stakeholder e a rendere esplicito il contributo dell'indagine al processo decisionale.

2. Disegno dell'indagine e metodologia

2.1. Strumento di rilevazione

L'indagine è stata condotta mediante **questionario online**, progettato come strumento di raccolta di informazioni di tipo dichiarativo e percettivo sui comportamenti di mobilità, sulle criticità del sistema e sugli orientamenti rispetto alle politiche di intervento. La scelta della modalità online è stata effettuata al fine di garantire un'ampia diffusione del questionario, facilità di compilazione e rapidità nella raccolta e nell'elaborazione dei dati.

Il questionario è stato reso disponibile nel periodo di **novembre 2025**, assicurando una finestra temporale adeguata alla partecipazione dei cittadini e dei city users interessati. La durata della compilazione è stata contenuta, al fine di favorire un tasso di completamento elevato.

La diffusione del questionario è avvenuta attraverso una pluralità di canali, in particolare:

- canali istituzionali del Comune di **Udine**;
- strumenti di comunicazione digitale e social network;

- materiali informativi con **QR code**, utilizzati per facilitare l'accesso diretto al questionario anche in contesti fisici e durante eventi o iniziative pubbliche.
- Pubblicità nelle scuole superiori del comune di Udine al fine di intercettare la componente di popolazione tra i 14 ed i 17 anni.

L'utilizzo combinato di diversi canali di diffusione ha consentito di intercettare un pubblico eterogeneo, favorendo la partecipazione e ampliando la platea dei rispondenti.

2.2. Universo di riferimento e campione

L'universo di riferimento dell'indagine è costituito dai **residenti nel Comune di Udine** e dai **city users**, intesi come soggetti che, pur risiedendo in altri territori, frequentano la città per motivi di lavoro, studio, accesso ai servizi o altre attività.

Il campione complessivo analizzato è costituito da **2.221 questionari validi**, ripartiti come segue:

- **1.328** rispondenti residenti nel Comune di Udine;
- **893** city users.

I city users che gravitano su Udine e che hanno volontariamente partecipato all'indagine risultano così distribuiti:

- **610** rispondenti residenti nei comuni afferenti all'Ente di Decentramento Regionale (EDR) di Udine;
- **189** rispondenti residenti in altri EDR della Regione Friuli-Venezia Giulia;
- **94** rispondenti residenti in territori esterni alla Regione Friuli Venezia Giulia.

La distribuzione territoriale evidenzia una partecipazione prevalente di residenti nel capoluogo, affiancata da una quota significativa di rispondenti provenienti dai comuni della cintura urbana e dall'area vasta, a conferma del ruolo di Udine come **polo attrattore di flussi di mobilità sovracomunali**.

Nell'ambito del presente rapporto, una specifica attenzione è dedicata al **focus sui rispondenti residenti nel Comune di Udine e nei comuni dell'EDR di Udine** (610 questionari), per i quali è stata elaborata un'analisi di dettaglio della distribuzione comunale e delle caratteristiche socio-demografiche. Tale approfondimento consente di esplorare in modo più mirato le relazioni di mobilità tra il capoluogo e il territorio circostante, in coerenza con le scale di analisi del **PUMS** e del **PGTU**.

Per i residenti nel Comune di Udine è stata inoltre condotta un'analisi di dettaglio a **scala di quartiere**, finalizzata a cogliere eventuali differenze territoriali all'interno del contesto urbano.

Ai fini dell'elaborazione dei dati sono stati applicati i seguenti criteri:

- inclusione dei soli questionari compilati in modo completo;
- esclusione delle risposte parziali o incoerenti;
- mantenimento delle risposte sia dei residenti sia dei city users, in coerenza con gli obiettivi conoscitivi dell'indagine.

Si precisa che il campione **non è statisticamente rappresentativo** della popolazione complessiva, trattandosi di un'indagine volontaria a compilazione online. I risultati assumono pertanto un valore **conoscitivo ed esplorativo**, utile a integrare il quadro informativo del Piano e a supportare la lettura dei comportamenti e delle percezioni espresse dai rispondenti.

2.3. Struttura del questionario

Il questionario è stato strutturato in **sezioni tematiche successive**, organizzate secondo una logica progressiva che consente di ricostruire il profilo dei rispondenti, i comportamenti di mobilità dichiarati, le criticità percepite e le priorità attribuite agli interventi di piano. Tale articolazione è stata progettata per garantire chiarezza nella compilazione e coerenza tra le diverse informazioni raccolte.

In particolare, il questionario si articola nelle seguenti sezioni principali:

- **Profilo socio-demografico e territoriale**, comprendente informazioni su genere, fascia d'età, condizione occupazionale, composizione del nucleo familiare e luogo di residenza. Per i residenti nel Comune di Udine è prevista anche l'indicazione del **quartiere di residenza**, consentendo analisi a scala infra-comunale.
- **Dotazione di mezzi e caratteristiche della mobilità quotidiana**, finalizzata a rilevare la disponibilità di veicoli, le modalità di parcheggio e lo spostamento più frequente in una settimana tipo, in termini di origine, destinazione, frequenza, orario, mezzo utilizzato e durata del viaggio.
- **Propensioni al cambiamento e mobilità sostenibile**, articolate in quesiti relativi alla moderazione del traffico, all'utilizzo dei nodi di interscambio, ai servizi di mobilità condivisa, alla mobilità ciclabile e micromobilità, nonché alla mobilità elettrica (Capitoli 5 e 6).
- **Mobilità scolastica e condizioni di fragilità**, comprendente quesiti specifici sugli spostamenti casa-scuola (Cap. 7) e sulle difficoltà motorie, sensoriali o temporanee che incidono sull'autonomia negli spostamenti (Cap. 8).
- **Commercio online e modalità di consegna**, finalizzata a cogliere l'incidenza dei comportamenti di acquisto e logistica urbana sulle dinamiche di mobilità (Cap. 9).
- **Orientamenti e priorità strategiche**, dedicate alla valutazione dell'importanza attribuita agli obiettivi del PUMS, in coerenza con le Linee guida nazionali, attraverso scale di giudizio che consentono di rilevare le priorità percepite dai cittadini (Capitoli 10 e 11).

Dal punto di vista metodologico, il questionario combina diverse **tipologie di domande**:

- **domande chiuse a scelta singola o multipla**, utilizzate per la maggior parte delle informazioni strutturate;
- **scale di valutazione ordinale** (tipicamente su scala 1-5), impiegate per misurare il grado di importanza, accordo o percezione rispetto a specifici temi;
- **domande aperte**, utilizzate in modo mirato per raccogliere motivazioni, osservazioni e suggerimenti, con funzione integrativa rispetto alle risposte strutturate.

Questa impostazione consente di integrare informazioni quantitative e qualitative, fornendo una base conoscitiva articolata a supporto delle successive analisi e della definizione delle strategie di Piano.

2.4. Limiti metodologici

L'indagine presenta alcuni limiti metodologici che è opportuno esplicitare al fine di garantire una corretta interpretazione dei risultati e un utilizzo consapevole delle informazioni raccolte nel processo di pianificazione.

In primo luogo, il campione dei rispondenti è il risultato di un processo di autoselezione, tipico delle indagini a compilazione volontaria online. Tale modalità può favorire una maggiore partecipazione di soggetti più

sensibili ai temi della mobilità o maggiormente coinvolti nella vita urbana, in particolare appartenenti alle fasce di età attive.

In secondo luogo, la composizione del campione evidenzia una prevalenza di rispondenti in condizione occupazionale attiva, aspetto coerente con il coinvolgimento di residenti e city users che gravitano su Udine per motivi sistematici, ma che può influenzare la rappresentatività complessiva rispetto ad altri gruppi di popolazione meno presenti nell'indagine.

Un ulteriore elemento da considerare riguarda la distribuzione di genere, che mostra una maggiore partecipazione femminile, in particolare nelle fasce di età attive. Anche questo aspetto, pur non costituendo una criticità in sé, va tenuto in considerazione nella lettura dei risultati, in quanto può incidere sulle percezioni espresse e sulle priorità rilevate.

Si precisa inoltre che la rappresentatività statistica del campione non è garantita: l'indagine non è stata costruita secondo un disegno campionario probabilistico né sono stati applicati pesi di espansione. I risultati non possono pertanto essere generalizzati in termini quantitativi all'intera popolazione residente o all'insieme dei city users che gravitano sul Comune di Udine.

Alla luce di tali elementi, i risultati dell'indagine assumono un valore conoscitivo, esplorativo e orientativo. Essi costituiscono un supporto utile per integrare il quadro informativo del Piano e per affiancare le analisi basate su dati statistici e fonti oggettive, senza sostituirle.

3. Profilo dei rispondenti

Il capitolo presenta le **caratteristiche socio-demografiche e territoriali dei rispondenti** all'indagine, con riferimento alla distribuzione per genere, fascia di età, condizione occupazionale e area di residenza.

Le elaborazioni sono finalizzate esclusivamente a **descrivere la composizione dei partecipanti all'indagine**, fornendo il quadro di riferimento per la lettura delle successive analisi sui comportamenti di mobilità e sulle percezioni espresse.

3.1. Profilo complessivo del campione

L'indagine ha raccolto complessivamente 2.221 questionari, con una prevalenza di risposte da parte delle donne (58%).

Rispetto al profilo demografico, la concentrazione maggiore dei questionari si registra nella classe di età 41-65 anni (931 schede pari al 41,9% del totale), seguita dalla fascia 18-25 anni (23,9% del totale). Ridotte ma non marginali anche le quote delle classi estreme dei teenagers (5,9% nel gruppo 14-17 anni) e degli over 65 (9,4%).

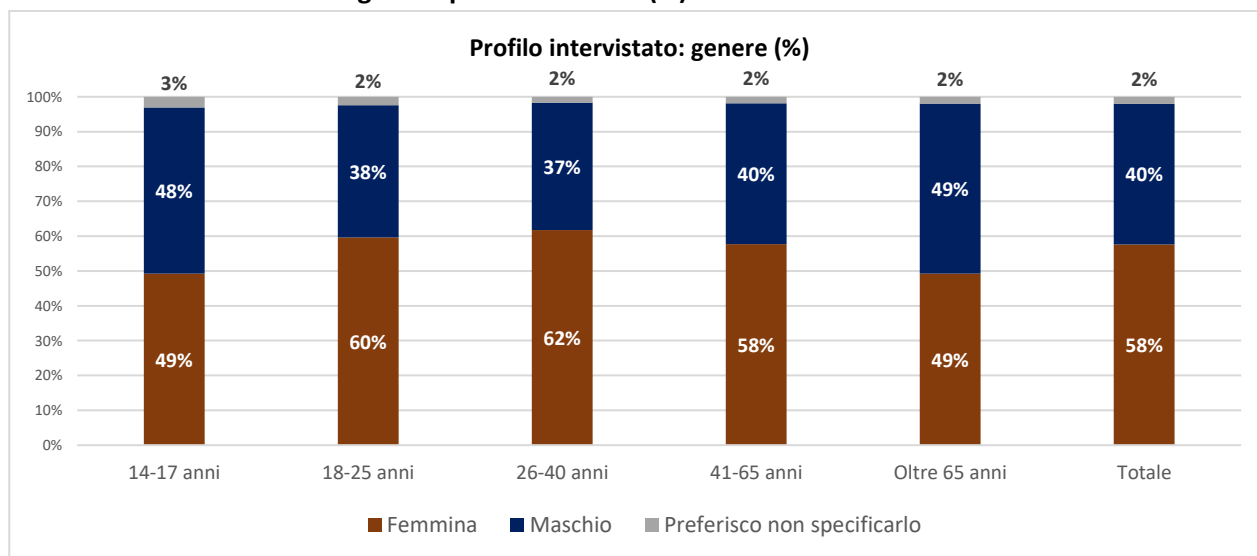
Dal punto di vista della condizione professionale, il campione è caratterizzato da una netta prevalenza di rispondenti in età e condizione attiva, affiancata da una componente rilevante di studenti e da una quota più contenuta di pensionati; le restanti condizioni professionali presentano incidenze residuali.

Le Tabelle 1-3 e i Grafici 1-2 riportano nel dettaglio la distribuzione congiunta dei rispondenti per genere, fascia di età e condizione professionale, fornendo il quadro strutturale di riferimento per la lettura delle successive analisi.

Tab. 1 - Profilo intervistato: genere per classe di età

Profilo genere intervistato	14-17 anni	18-25 anni	26-40 anni	41-65 anni	Oltre 65 anni	Totale
Femmina	64	316	260	537	103	1.280
Maschio	62	201	154	377	102	896
Preferisco non specificarlo	4	13	7	17	4	45
Totale	130	530	421	931	209	2221

Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Graf. 1 - Profilo intervistato: genere per fascia di età (%)


Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Tab. 2 - Profilo intervistato: genere per condizione professionale

Profilo intervistato	Altro	Casalino/a	Disoccupato/a	Occupato/a	Pensionato/a	Studente/essa	Totale
Femmina	22	21	13	720	99	405	1280
Maschio	13		11	501	90	281	896
Preferisco non specificarlo	1	2		23	2	17	45
Totale	36	23	24	1244	191	703	2221

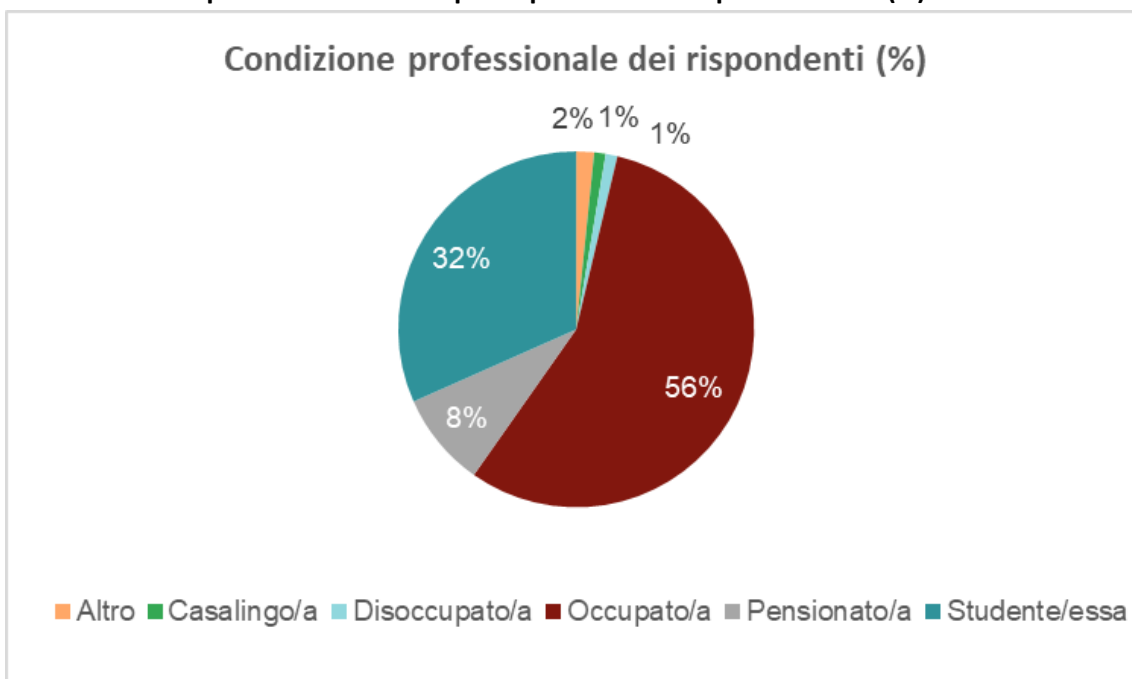
Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Tab. 3 - Profilo intervistato: classe di età per condizione professionale

Profilo intervistato	Altro	Casalingo/a	Disoccupato/a	Occupato/a	Pensionato/a	Studente/essa	Totale
14-17 anni						130	130
18-25 anni	4		3	22		501	530
26-40 anni	6	7	10	334	1	63	421
41-65 anni	21	11	11	845	34	9	931
Oltre 65 anni	5	5		43	156		209
Totale	36	23	24	1244	191	703	2221

Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Nel complesso, il campione risulta caratterizzato da una netta prevalenza di rispondenti in condizione occupazionale attiva, affiancata da una componente rilevante di studenti e da una quota più contenuta di pensionati; le restanti condizioni professionali presentano incidenze residuali.

Graf. 2 - Distribuzione percentuale del campione per condizione professionale (%)


Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo del PUMS di Udine

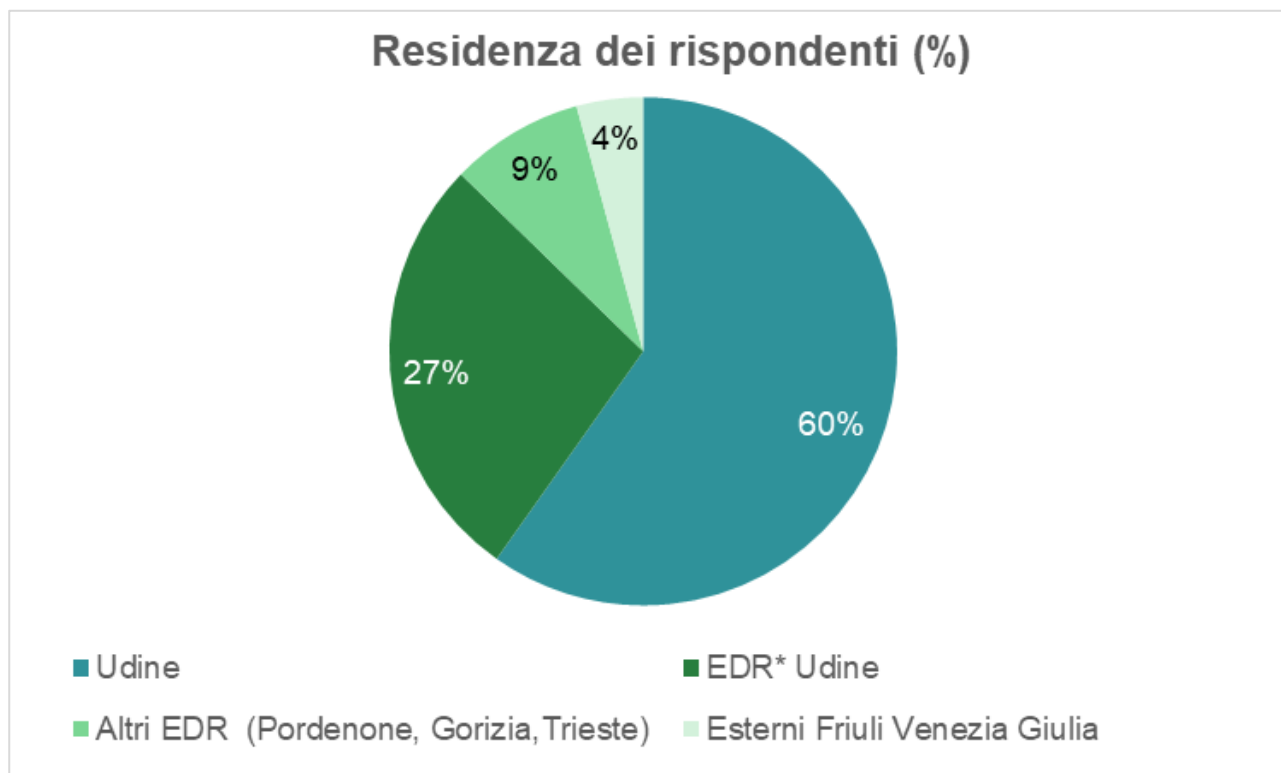
3.2. Distribuzione territoriale dei rispondenti

La distribuzione territoriale dei rispondenti evidenzia una partecipazione prevalente di residenti nel Comune di Udine, che rappresentano 1.328 rispondenti, pari a circa il 60% del campione complessivo. La restante quota

(893 rispondenti, pari al 40,2%) è costituita da cittadini residenti in altri comuni, comprendendo sia i comuni afferenti all'Ente di Decentramento Regionale (EDR) di Udine sia altri territori regionali ed extra-regionali.

Il Grafico 3 restituisce la distribuzione percentuale dei rispondenti per area di residenza, fornendo una sintesi immediata del peso relativo dei residenti nel capoluogo rispetto ai city user.

Graf. 3 - Distribuzione percentuale dei rispondenti per area di residenza (%)



Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo del PUMS di Udine

Nota: *) Ente di Decentramento Regionale

3.2.1. Rispondenti residenti nel Comune di Udine

I rispondenti residenti nel Comune di Udine presentano una **composizione per genere caratterizzata da una prevalenza femminile** (55,8%); una quota limitata di rispondenti ha preferito non specificare il genere.

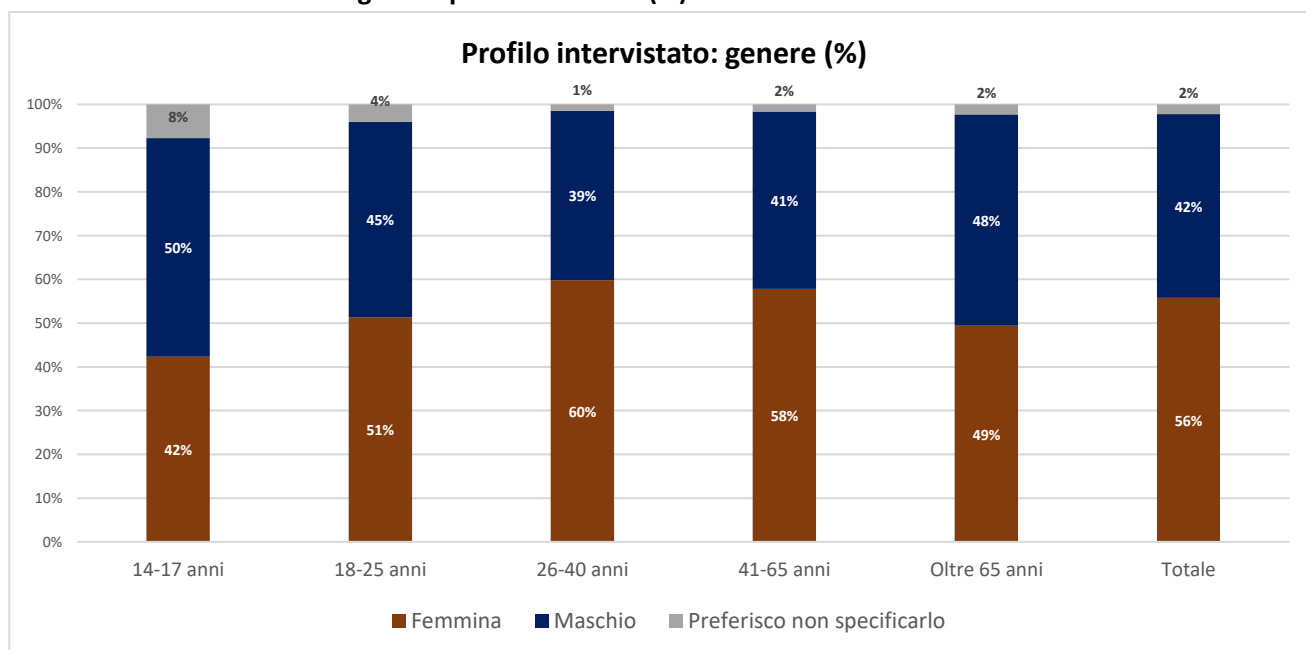
Dal punto di vista anagrafico, il sotto-campione dei residenti nel capoluogo è **maggiormente concentrato nella fascia di età 41-65 anni**, che rappresenta il **50,8% dei rispondenti**, con un'incidenza superiore alla media complessiva dell'indagine. Le fasce più giovani risultano meno rappresentate, mentre la quota di **over 65** è pari al **13,1%**, anch'essa superiore alla media generale.

Tab. 4 - Profilo intervistato: genere per fascia di età

Profilo genere intervistato	14-17 anni	18-25 anni	26-40 anni	41-65 anni	Oltre 65 anni	Totale
Femmina	22	78	165	390	86	741
Maschio	26	68	107	273	84	558
Preferisco non specificarlo	4	6	4	11	4	29
Totale	52	152	276	674	174	1.328

Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Graf. 4 - Profilo intervistato: genere per fascia di età (%)



Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Un ulteriore livello di dettaglio è fornito dalla distribuzione dei rispondenti per **ambito di quartiere**. La partecipazione risulta più elevata nei quartieri di **Udine Centro** e **Chiavris/Paderno**, seguiti dalle aree di **Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco** e **Udine Sud/Baldasseria**, confermando una buona copertura territoriale dell'indagine all'interno del perimetro comunale.

Tab. 5 - Profilo intervistato: distribuzione per quartiere per fascia di età

Residenti Udine	Femmina	Maschio	Preferisco non specificarlo	Totale
1 - Udine centro	200	157	14	371
2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	134	107	2	243
3 - Udine est/Di Giusto	35	37	1	73
4 - Udine sud/Baldasseria	90	44	1	135
5 - Cussignacco/Paparotti	19	22	1	42
6 - San Paolo/Sant'Osvaldo	33	30		63
7 - Chiavris/Paderno	167	128	6	301
8 - Laipacco/San Gottardo	36	19		55
9 - Godia/Beivars	23	11	1	35
Non specificato	4	3	3	10
Totale	741	558	29	1328

Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Al fine di valutare la copertura territoriale del campione all'interno del Comune di Udine, la Tabella 6 mette a confronto la distribuzione percentuale dei rispondenti per quartiere con la popolazione residente aggiornata al 2024, calcolando un indice di partecipazione riferito a ciascun ambito.

Tab. 6 - Distribuzione dei rispondenti per quartiere e confronto con la popolazione residente (2024)

Quartieri	Numero Rispondenti	Distribuzione Rispondenti x Quartieri (%)	Popolazione Residente 2024	Distribuzione Popolazione x Quartieri (%)	Indice di partecipazione (Rispondenti /popolazione)
1 - Udine centro	371	28%	19.504	20%	1,9%
2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	243	18%	20.528	21%	1,2%
3 - Udine est/Di Giusto	73	5%	8.811	9%	0,8%
4 - Udine sud/Baldasseria	135	10%	9.830	10%	1,4%
5 - Cussignacco/Paparotti	42	3%	5.388	5%	0,8%
6 - San Paolo/Sant'Osvaldo	63	5%	5.984	6%	1,1%
7 - Chiavris/Paderno	301	23%	20.652	21%	1,5%
8 - Laipacco/San Gottardo	55	4%	5.660	6%	1,0%
9 - Godia/Beivars	35	3%	2.770	3%	1,3%
Non specificato	10	1%			
Totale	1328	100%	99.127	100%	1,3%

Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo del PUMS del Comune di Udine; elaborazioni su dati anagrafici comunali 2024.

Nel complesso, il sotto-campione dei residenti nel Comune di Udine restituisce una copertura territoriale ampia e articolata, con livelli di partecipazione differenziati tra i quartieri. I quartieri di Udine Centro e Chiavris/Paderno presentano una quota di rispondenti superiore al rispettivo peso demografico, mentre in ambiti come Udine Est/Di Giusto e Cussignacco/Paparotti la partecipazione risulta relativamente più contenuta. In altri quartieri, tra cui Udine Sud/Baldasseria, San Paolo/Sant’Osvaldo e Godia/Beivars, la distribuzione dei rispondenti appare sostanzialmente allineata alla popolazione residente.

Le differenze osservate riflettono le caratteristiche proprie di un’indagine volontaria a compilazione online e non sono da intendersi come indicatori di rappresentatività statistica. Nel loro insieme, i dati raccolti consentono tuttavia di sviluppare analisi a scala infra-comunale coerenti con gli obiettivi conoscitivi del Piano, offrendo una base informativa adeguata all’approfondimento dei comportamenti e delle esigenze di mobilità dei residenti.

3.2.2. Rispondenti residenti in altri comuni

I rispondenti residenti esterni all’area comunale sono stati invece poco meno di 900, ovvero il 40,2% del totale. Tale gruppo comprende cittadini residenti nei comuni dell’Ente di Decentramento Regionale (EDR) di Udine, in altri EDR della Regione Friuli Venezia Giulia e in territori esterni alla Regione.

Dal punto di vista anagrafico, il sotto-campione dei city users presenta una **marcata concentrazione nella fascia di età 18-25 anni**, che rappresenta **378 rispondenti**, pari al **42,3% del totale**, evidenziando una composizione sensibilmente diversa rispetto a quella dei residenti nel capoluogo. Seguono le fasce **41-65 anni** (28,8%) e **26-40 anni** (16,2%), mentre risultano più contenute le quote dei **14-17 anni** e degli **over 65**.

Con riferimento al genere, anche tra i rispondenti residenti in altri comuni si osserva una **prevalenza femminile**, pari al **60,4%**, valore leggermente superiore alla media complessiva dell’indagine; una quota residuale di rispondenti ha preferito non specificare il genere.

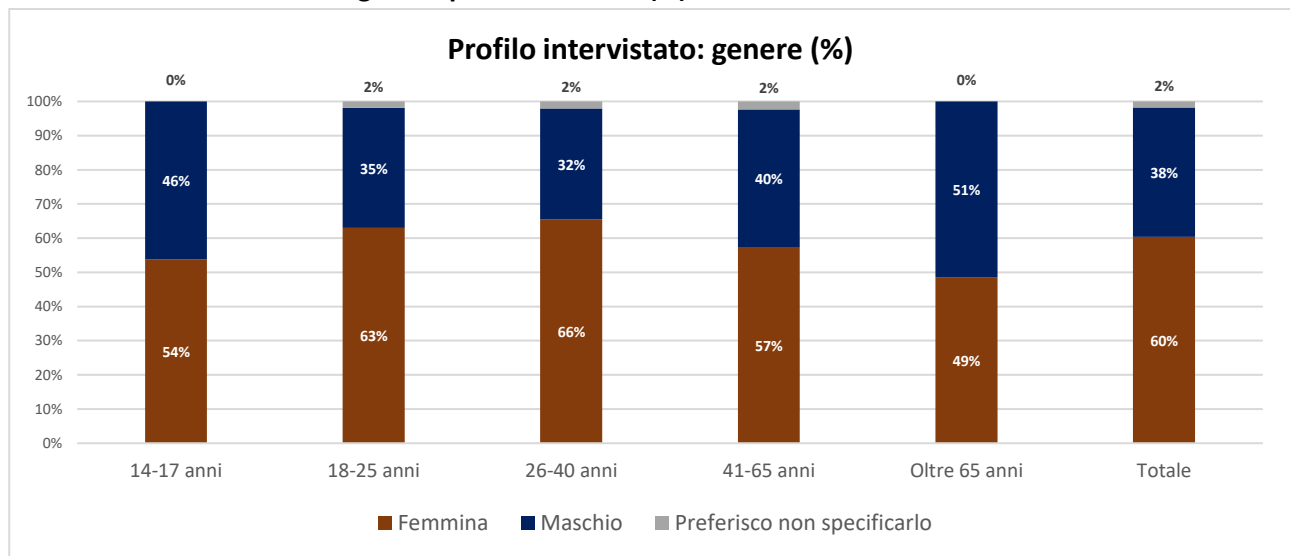
La **Tabella 7** e il **Grafico 5** riportano la distribuzione congiunta dei city users per **genere e fascia di età**, fornendo il quadro strutturale di riferimento per i successivi approfondimenti territoriali.

Tab. 7 - Profilo intervistato: genere per fascia di età

Profilo genere intervistato	14-17 anni	18-25 anni	26-40 anni	41-65 anni	Oltre 65 anni	Totale
Femmina	42	238	95	147	17	539
Maschio	36	133	47	104	18	338
Preferisco non specificarlo		7	3	6		16
Totale	78	378	145	257	35	893

Fonte: Indagine online dei cittadini nell’ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Graf. 5 - Profilo intervistato: genere per fascia di età (%)

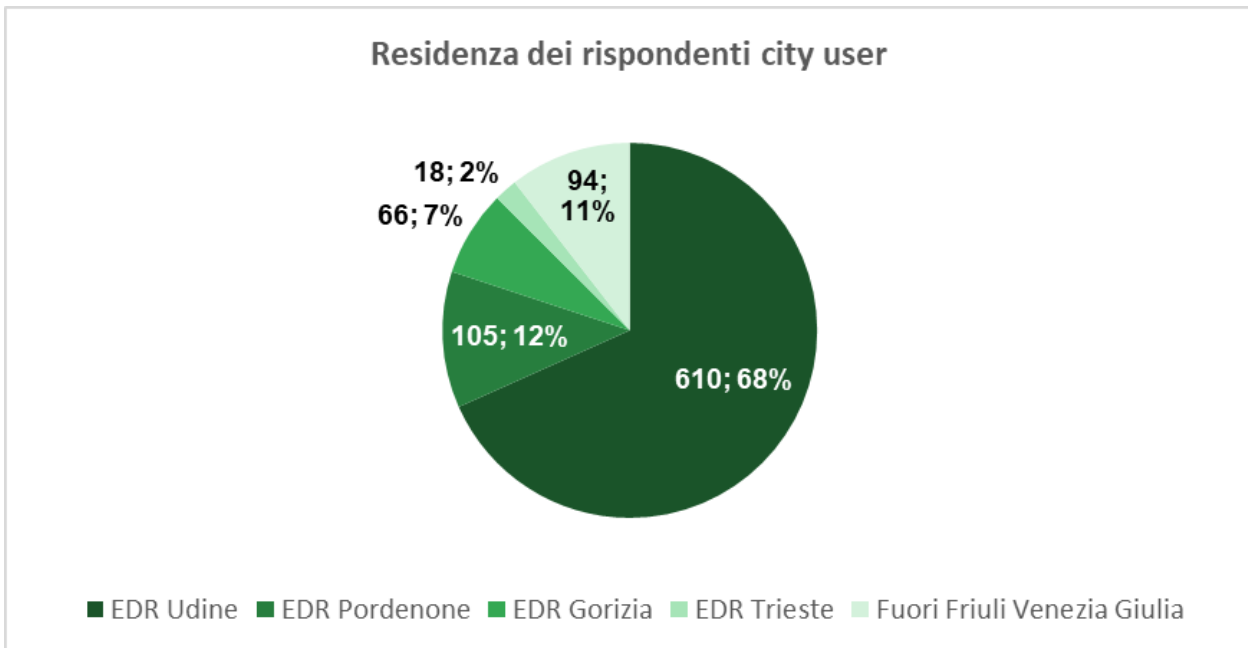


Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Con riferimento alla provenienza territoriale dei rispondenti residenti in altri comuni, emerge una **chiara prevalenza** di cittadini appartenenti all'area vasta che gravita sul capoluogo, a conferma del ruolo attrattivo esercitato dal Comune di Udine su un bacino sovracomunale.

In particolare, la distribuzione territoriale dei city users evidenzia che la quota largamente maggioritaria dei rispondenti risiede nell'Ente di Decentramento Regionale (EDR) di Udine, che concentra il 68% dei city users complessivi. Quote più contenute provengono dagli altri EDR della Regione Friuli-Venezia Giulia, in particolare dall'EDR di Pordenone, mentre risultano residuali le provenienze dall'EDR di Gorizia, dall'EDR di Trieste e dai territori esterni alla Regione.

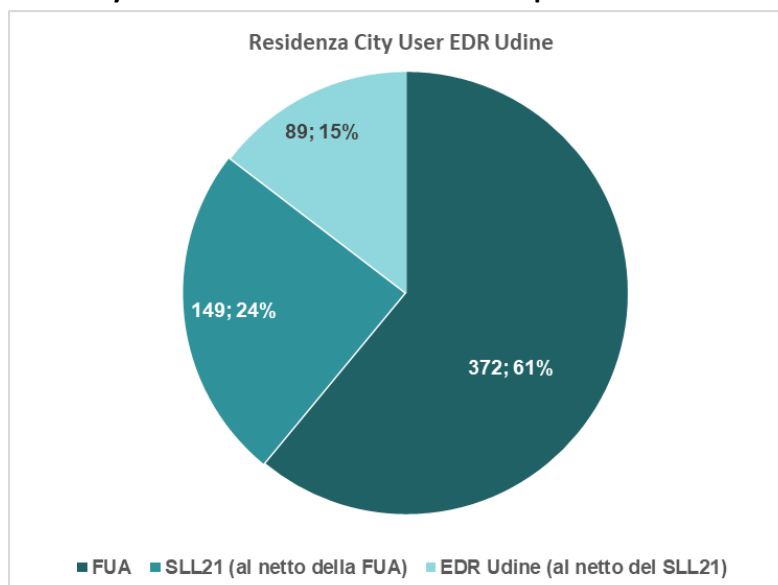
Graf. 6 – Distribuzione dei city users residenti per ambito territoriale



Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

All'interno dell'EDR di Udine, una quota rilevante dei city users risiede nei comuni compresi nella Functional Urban Area (FUA) di Udine, cui si affianca un ulteriore contributo proveniente dai comuni inclusi nel Sistema Locale del Lavoro (SLL21) del capoluogo. Nel loro insieme, tali ambiti rappresentano la parte prevalente dei rispondenti non residenti nel Comune di Udine, delineando un bacino di riferimento territorialmente integrato.

Graf. 7 – Distribuzione dei city users residenti nell'EDR di Udine per ambito territoriale



Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Pur coinvolgendo complessivamente 93 comuni, la partecipazione dei city users residenti nell'EDR di Udine risulta concentrata in un numero limitato di comuni, prevalentemente appartenenti alla prima cintura urbana e inclusi nella FUA e nel SLL21. In particolare, i comuni di Tavagnacco, Pasian di Prato, Campoformido e Martignacco rappresentano il nucleo principale dei rispondenti, cui si affiancano altri comuni dell'area vasta con legami consolidati con il capoluogo, quali Tarcento e Tricesimo. Nel loro insieme, tali comuni concentrano circa il 35% dei city users residenti nell'EDR di Udine che hanno partecipato all'indagine.

Tab. 8 - I comuni dei city user principali che hanno partecipato all'indagine

Comune	Numero rispondenti	Appartenenza
Tavagnacco	66	SLL21 – FUA – Area VAsta
Pasian di Prato	51	SLL21 – FUA – Area VAsta
Campoformido	32	SLL21 – FUA – Area VAsta
Martignacco	23	SLL21 – FUA – Area VAsta
Tarcento	20	SLL21 – FUA – Area VAsta
Tricesimo	19	SLL21 – FUA – Area VAsta
Totale	211	

Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

3.3. Profili differenziati per ambito territoriale

3.3.1. Condizione occupazionale

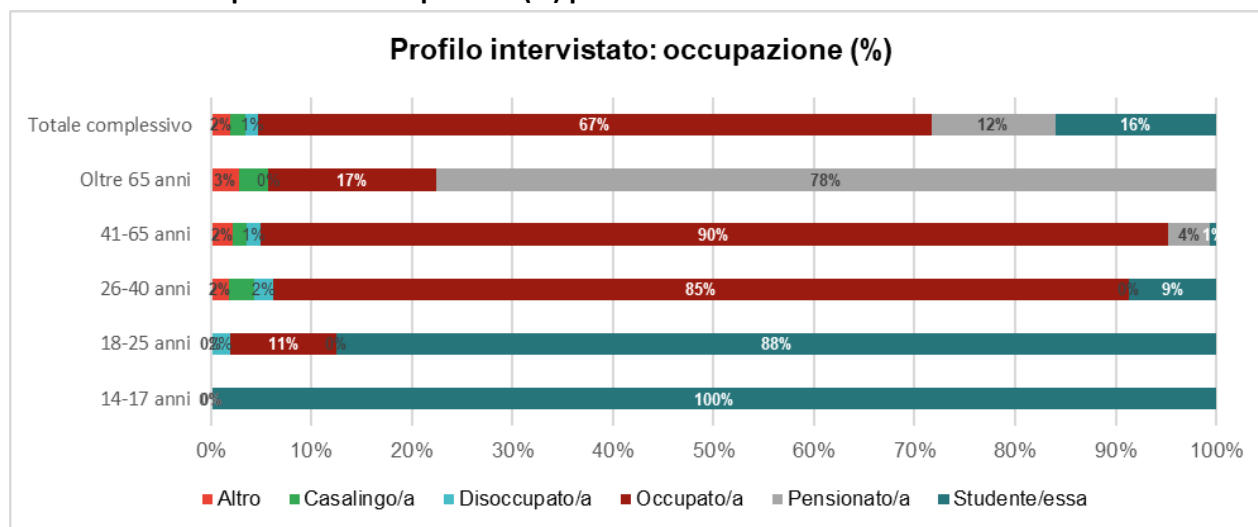
I cittadini di Udine che hanno partecipato all'indagine sono in gran parte nella condizione professionale di occupati: ben 889 questionari, pari al 66,9% del totale. Segue per incidenza delle posizioni professionali la categoria degli studenti (16%) e quindi quella dei pensionati (12,3%). Del tutto residua la presenza di questionari inviati da casalinghi/e e da disoccupati o con altra condizione professionale.

Tab. 9 - Profilo rispondente: occupazione per classe di età dei residenti ad Udine

Occupazione intervistato	14-17 anni	18-25 anni	26-40 anni	41-65 anni	Oltre 65 anni	Totale
Altro			5	15	5	25
Casalingo/a			7	9	5	21
Disoccupato/a		3	5	9		17
Occupato/a		16	235	609	29	889
Pensionato/a				28	135	163
Studente/essa	52	133	24	4		213
Totale	52	152	276	674	174	1.328

Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Graf. 8 - Profilo rispondente: occupazione (%) per classe di età dei residenti ad Udine



Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

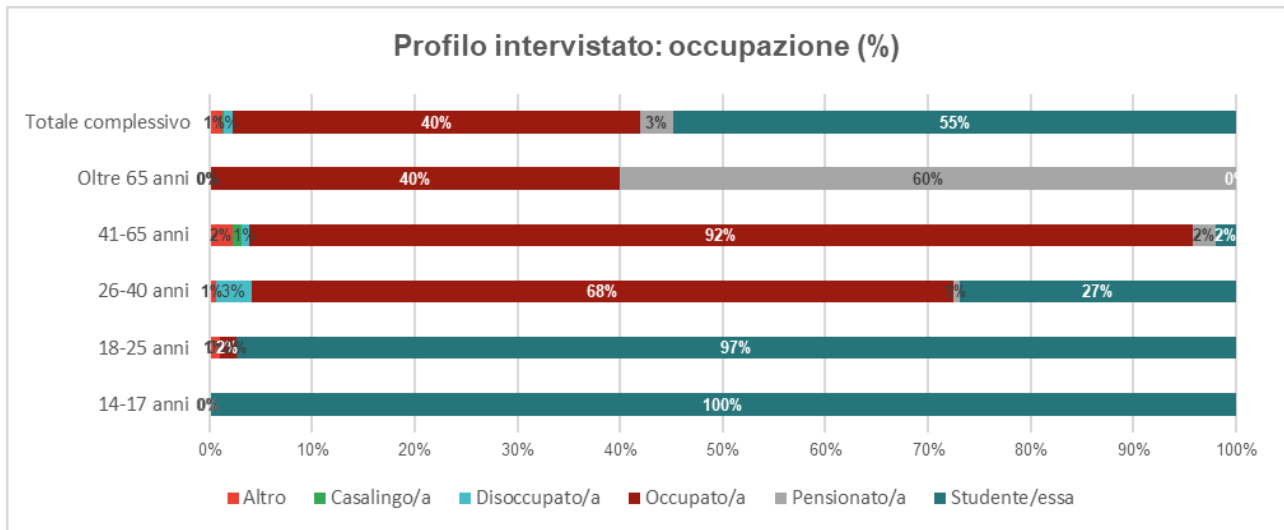
Nel caso dei rispondenti city user, il profilo delle posizioni professionali si modifica significativamente. Infatti, il profilo maggiormente rappresentato è quello degli studenti con oltre la metà dei questionari (55%), seguito dagli occupati (40%); quindi i pesi sono praticamente rovesciati rispetto a quanto visto per i rispondenti che risiedono ad Udine.

Tab. 10 - Profilo rispondente: occupazione per classe di età dei city user di Udine

Occupazione intervistato	14-17 anni	18-25 anni	26-40 anni	41-65 anni	Oltre 65 anni	Totale
Altro		4	1	6		11
Casalingo/a				2		2
Disoccupato/a			5	2		7
Occupato/a		6	99	236	14	355
Pensionato/a			1	6	21	28
Studente/essa	78	368	39	5		490
Totale	78	378	145	257	35	893

Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Graf. 9 - Profilo intervistato: occupazione (%) per classe di età dei city user di Udine



Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

3.3.2. Composizione del nucleo familiare

Guardando alla composizione familiare dei rispondenti, per ciò che riguarda i cittadini di Udine la maggior parte dei nuclei è composto di due persone (407 ovvero il 31% del totale, percentuale che sale al 60% tra gli over 65). Seguono le famiglie con 3 persone (24%) e quindi, quasi equivalenti, quelle mononucleari e quelle con 4 membri (entrambi al 20% del totale).

Tab. 11 - Profilo rispondente: composizione nucleo familiare dei residenti ad Udine

Membri del nucleo familiare	14-17 anni	18-25 anni	26-40 anni	41-65 anni	Oltre 65 anni	Totale
2 persone	8	20	85	190	104	407
3 persone	13	48	59	178	20	318
4 persone	22	36	52	145	5	260
5 persone	6	16	16	20		58
6 o più persone	2	4	6	7	2	21
Solo io	1	28	58	134	43	264
Totale	52	152	276	674	174	1.328

Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Tab. 12 - Profilo rispondente: composizione nucleo familiare (%) dei residenti ad Udine

Membri del nucleo familiare	14-17 anni	18-25 anni	26-40 anni	41-65 anni	Oltre 65 anni	Totale
2 persone	15%	13%	31%	28%	60%	31%
3 persone	25%	32%	21%	26%	11%	24%
4 persone	42%	24%	19%	22%	3%	20%
5 persone	12%	11%	6%	3%	0%	4%
6 o più persone	4%	3%	2%	1%	1%	2%
Solo io	2%	18%	21%	20%	25%	20%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Quanto ai rispondenti che risiedono nell'area urbana di Udine, è interessante osservare come crescono significativamente i nuclei familiari più numerosi: il 31% si compone di 3 persone e il 30% di 4 persone, mentre il peso dei nuclei con 2 persone scende al 21% (oltre 10 punti in meno rispetto a Udine città) e quello delle famiglie mononucleari ad appena l'8% (contro il 20% di Udine).

Tab. 13 - Profilo intervistato: composizione nucleo familiare dei city user di Udine

Membri del nucleo familiare	14-17 anni	18-25 anni	26-40 anni	41-65 anni	Oltre 65 anni	Totale
2 persone	3	34	55	76	21	189
3 persone	23	136	32	77	7	275
4 persone	38	139	30	57		264
5 persone	8	52	8	11		79
6 o più persone	6	12	1			19
Solo io		5	19	36	7	67
Totale	78	378	145	257	35	893

Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Tab. 14 - Profilo intervistato: composizione nucleo familiare (%) dei city user di Udine

Membri del nucleo familiare	14-17 anni	18-25 anni	26-40 anni	41-65 anni	Oltre 65 anni	Totale
2 persone	4%	9%	38%	30%	60%	21%
3 persone	29%	36%	22%	30%	20%	31%
4 persone	49%	37%	21%	22%	0%	30%
5 persone	10%	14%	6%	4%	0%	9%
6 o più persone	8%	3%	1%	0%	0%	2%
Solo io	0%	1%	13%	14%	20%	8%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

4. Comportamenti di mobilità: struttura generale

In questa sezione si analizzano i principali comportamenti di mobilità dei cittadini e city user di Udine.

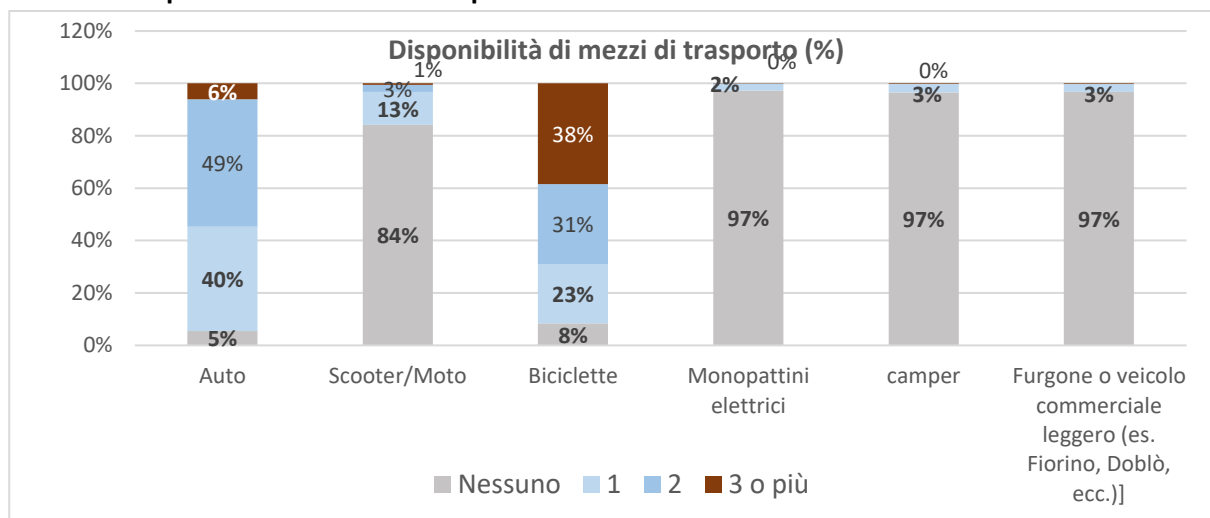
4.1. Dotazione e disponibilità dei mezzi di trasporto

Il primo dato che viene in evidenza riguarda la disponibilità di mezzi di trasporto delle famiglie. In riferimento ai soli rispondenti di Udine, solo il 5% dei rispondenti non dispone di un'auto; il 40% ha la disponibilità di una e il 49% di due (il restante 6% ne possiede 3 o più). Molto più contenuta la disponibilità di motocicli e ciclomotori: solo il 16% dei rispondenti dichiara di averne almeno uno disponibile. Da sottolineare il dato relativo alle biciclette. Infatti, ben il 38% di chi ha partecipato all'indagine dichiara di averne disponibili almeno 3 in famiglia, mentre all'opposto solo l'8% non ne possiede nessuna. È la conferma della spiccata vocazione alla mobilità ciclistica dei cittadini di Udine.

Tab. 15 - Disponibilità di mezzi tra i rispondenti del Comune di Udine

Mezzi di trasporto	Numero a disposizione dalla famiglia				Rispondenti
	Nessuno	1	2	3 o più	
Auto	72	529	646	81	1328
Scooter/Moto	1117	168	35	8	1328
Biciclette	112	299	406	511	1328
Monopattini elettrici	1292	31	4	1	1328
camper	1282	42	2	2	1328
Furgone o veicolo commerciale leggero (es. Fiorino, Doblò, ect)	1285	38	2	3	1328

Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Graf. 10 - Disponibilità di mezzi di trasporto dei residenti di Udine


Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

L'articolazione del dato per quartiere di residenza degli intervistati evidenzia, in proporzione, una concentrazione dei non-possessori di auto leggermente superiore nella zona centrale della città (8%) rispetto a quartieri più periferici, in particolare Udine st, Udine Sud, Cussignacco e Godia dove la percentuale è pari o inferiore al 2%. In questi quartieri, in senso opposto, le famiglie pluri-dotate di auto (almeno 3 vetture) sono in percentuale più numerose (in particolare raggiungono l'11% nel quartiere Godia/Beivars contro il 2% di San Paolo, il 4% di Udine sud e il 5% di Udine centro).

Tab. 16 - Numero di autovetture a disposizione delle famiglie dei rispondenti nei singoli quartieri

Quartiere	Auto a disposizione della famiglia				Rispondenti
	Nessuna	1	2	3 o più	
1 - Udine centro	30	173	148	20	371
2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	15	112	102	14	243
3 - Udine est/Di Giusto	1	23	43	6	73
4 - Udine sud/Baldasseria	3	49	77	6	135
5 - Cussignacco/Paparotti		12	27	3	42
6 - San Paolo/Sant'Osvaldo	2	25	35	1	63
7 - Chiavris/Paderno	18	103	159	21	301
8 - Laipacco/San Gottardo	2	14	34	5	55
9 - Godia/Beivars		15	16	4	35
Residenza non specificata	1	3	5	1	10
Totale	72	529	646	81	1.328

Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Tab. 17 - Disponibilità di autovetture (%) delle famiglie dei rispondenti nei singoli quartieri

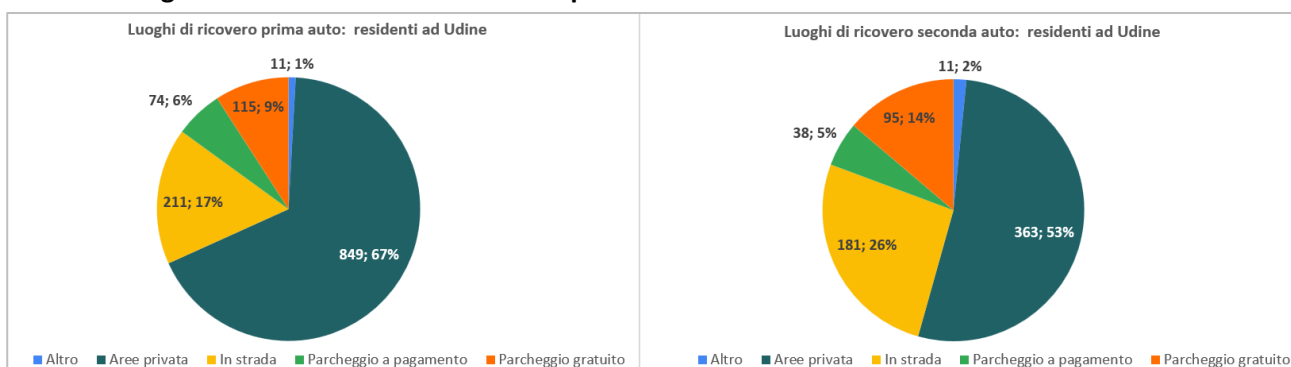
Quartiere	Auto (%) a disposizione dalla famiglia				Rispondenti
	0	1	2	3 o più	
1 - Udine centro	8%	47%	40%	5%	100%
2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	6%	46%	42%	6%	100%
3 - Udine est/Di Giusto	1%	32%	59%	8%	100%
4 - Udine sud/Baldasseria	2%	36%	57%	4%	100%
5 - Cussignacco/Paparotti	0%	29%	64%	7%	100%
6 - San Paolo/Sant'Osvaldo	3%	40%	56%	2%	100%
7 - Chiavris/Paderno	6%	34%	53%	7%	100%
8 - Laipacco/San Gottardo	4%	25%	62%	9%	100%
9 - Godia/Beivars	0%	43%	46%	11%	100%
Residenza non specificata	10%	30%	50%	10%	100%
Totale complessivo	5%	40%	49%	6%	100%

Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

4.2. Luogo di ricovero/parcheggio dei mezzi

Per ciò che riguarda il luogo di parcheggio delle auto (sempre con riferimento ai rispondenti di Udine), per la prima vettura di famiglia prevale nettamente l'uso di aree private (garage, box, parcheggi condominiali ecc.), con il 67% delle risposte, seguito dal parcheggio in strada (17%) e quindi da altri spazi gratuiti (9%).

Anche per la seconda auto si sfruttano soprattutto spazi privati (53% del totale, ma in questo caso il divario con l'uso di parcheggi in strada (26%) o di altro tipo gratuiti (14%) si riduce significativamente. Come è naturale attendersi, si privilegia il ricovero in spazi privati della prima auto rispetto alla seconda che più frequentemente viene lasciata in parcheggi pubblici in strada.

Graf. 11- Luogo di ricovero delle vetture dei rispondenti del comune di Udine


Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Focalizzando l'analisi sulla sola prima auto, il dato relativo ai singoli quartieri evidenzia tra i cittadini che abitano in centro un maggior uso relativo dei parcheggi a pagamento (12% dei casi), a fronte di un minor ricorso a spazi privati (54% dei casi contro il 64% della media complessiva). L'uso di aree private è ancora più dominante nei quartieri di San Paolo/Sant'Osvaldo e di Godia/Beivars (74% delle risposte). Il parcheggio in strada è invece relativamente più alto nel quartiere di Chavris/Paderno.

Tab. 18- Luogo di ricovero della prima vettura

Quartiere	Altro	Area privata	In strada	Parcheggio a pagamento	Parcheggio gratuito	Non ha l'auto	Totale rispondenti
1 - Udine centro	4	201	63	44	31	28	371
2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	2	155	40	3	31	12	243
3 - Udine est/Di Giusto	1	49	11	3	8	1	73
4 - Udine sud/Baldasseria		95	15	9	13	3	135
5 - Cussignacco/Paparotti		31	4	3	3	1	42
6 - San Paolo/Sant'Osvaldo	1	50	5	2	3	2	63
7 - Chiavris/Paderno	1	198	61	5	19	17	301
8 - Laipacco/San Gottardo	1	38	8	2	4	2	55
9 - Godia/Beivars	1	26	3	2	2	1	35
Non specificato		6	1	1	1	1	10
Totale	11	849	211	74	115	68	1.328

Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Tab. 19- Luogo di ricovero (%) della prima vettura dei rispondenti per quartiere

Quartiere	Altro	Area privata	In strada	Parcheggio a pagamento	Parcheggio gratuito	Non ha l'auto	Totale rispondenti
1 - Udine centro	1%	54%	17%	12%	8%	8%	100%
2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	1%	64%	16%	1%	13%	5%	100%
3 - Udine est/Di Giusto	1%	67%	15%	4%	11%	1%	100%
4 - Udine sud/Baldasseria	0%	70%	11%	7%	10%	2%	100%
5 - Cussignacco/Paparotti	0%	74%	10%	7%	7%	2%	100%
6 - San Paolo/Sant'Osvaldo	2%	79%	8%	3%	5%	3%	100%
7 - Chiavris/Paderno	0%	66%	20%	2%	6%	6%	100%
8 - Laipacco/San Gottardo	2%	69%	15%	4%	7%	4%	100%
9 - Godia/Beivars	3%	74%	9%	6%	6%	3%	100%
Non specificato	0%	60%	10%	10%	10%	10%	100%
Totale	1%	64%	16%	6%	9%	5%	100%

Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Circa la seconda vettura, l'uso di spazi privati per il parcheggio sale nettamente nei quartieri di Laipacco/San Gottardo (49%) e San Paolo/Sant'Osvaldo (43%), mentre scende molto al centro (19%) dove di nuovo è in proporzione alto il ricorso al parcheggio a pagamento. Infine, il parcheggio in strada è frequente soprattutto tra chi ha la seconda auto dei quartieri di Chiavris/Oaderno e Udine est/Di Giusto.

Tab. 20- Luogo di ricovero della seconda vettura

Quartiere	Altro	Area privata	In strada	Parcheggio a pagamento	Parcheggio gratuito	Non ho la 2° auto	Totale rispondenti
1 - Udine centro	6	70	36	29	21	209	371
2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	2	61	35	1	15	129	243
3 - Udine est/Di Giusto		25	13		8	27	73
4 - Udine sud/Baldasseria		40	13	4	16	62	135
5 - Cussignacco/Paparotti		16	5	1	5	15	42
6 - San Paolo/Sant'Osvaldo	1	27	5		3	27	63
7 - Chiavris/Paderno	1	82	63	2	20	133	301
8 - Laipacco/San Gottardo	1	27	5	1	4	17	55
9 - Godia/Beivars		13	5		2	15	35
Non specificato		2	1		1	6	10
Totale	11	363	181	38	95	640	1328

Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Tab. 21- Luogo di ricovero (%) della seconda vettura dei rispondenti per quartiere

Quartiere	Altro	Area privata	In strada	Parcheggio a pagamento	Parcheggi o gratuito	Non ho la 2° auto	Totale rispondenti
1 - Udine centro	2%	19%	10%	8%	6%	56%	100%
2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	1%	25%	14%	0%	6%	53%	100%
3 - Udine est/Di Giusto	0%	34%	18%	0%	11%	37%	100%
4 - Udine sud/Baldasseria	0%	30%	10%	3%	12%	46%	100%
5 - Cussignacco/Paparotti	0%	38%	12%	2%	12%	36%	100%
6 - San Paolo/Sant'Osvaldo	2%	43%	8%	0%	5%	43%	100%
7 - Chiavris/Paderno	0%	27%	21%	1%	7%	44%	100%
8 - Laipacco/San Gottardo	2%	49%	9%	2%	7%	31%	100%
9 - Godia/Beivars	0%	37%	14%	0%	6%	43%	100%
Non specificato	0%	20%	10%	0%	10%	60%	100%
Totale	1%	27%	14%	3%	7%	48%	100%

Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

4.3. Motivazioni dello spostamento più frequente

Facendo riferimento allo spostamento quotidiano principale dei rispondenti, la motivazione prevalente è quella del lavoro (o affari in genere) con il 46% delle risposte. Segue la motivazione connessa allo studio e alla formazione con il 31% delle risposte; complessivamente quindi, quasi 4 spostamenti principali su 5 dei cittadini riferibili al tradizionale modello del pendolarismo per lavoro o studio.

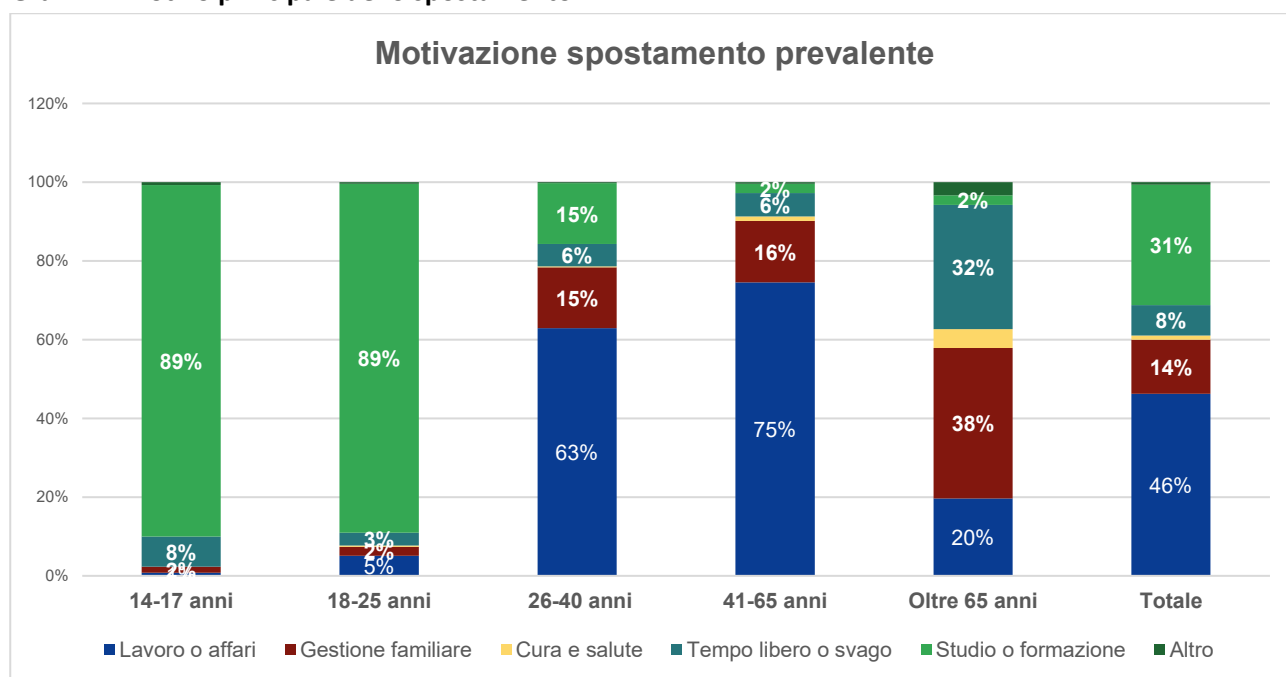
Ovviamente le motivazioni di mobilità hanno incidenza diversa in base alle fasce di età. In particolare il peso della componente motivazionale dello studio sale al 90% tra gli under 25 ma scende al 2% tra gli over 65, i quali esprimono una forte domanda di mobilità connessa alla gestione familiare (38% degli spostamenti principali) o al tempo libero (32%). Nelle fasce centrali di età (26-65 anni), invece, domina la motivazione lavorativa (attorno al 70% del totale).

Tab. 22- Motivo principale dello spostamento

Motivo principale dello spostamento	14-17 anni	18-25 anni	26-40 anni	41-65 anni	Oltre 65 anni	Totale
Lavoro o affari	1	29	265	692	41	1028
Gestione familiare	2	12	65	145	80	302
Cura e salute		2	1	11	10	24
Tempo libero o svago	10	17	24	55	66	172
Studio o formazione	116	470	65	22	5	675
Altro	1	2	2	6	9	20
Totale complessivo	130	530	421	931	209	2.221

Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Graf. 12- Motivo principale dello spostamento



Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

4.4. Frequenza dello spostamento

Circa la sistematicità degli spostamenti, prevale nettamente la regolarità poiché quasi l'80% degli spostamenti principali viene ripetuto almeno 4 giorni a settimana, in coerenza con il modello del pendolarismo a cui prima si accennava. Meno del 5% degli spostamenti principali sono invece di tipo occasionale.

Tab. 23- Frequenza dello spostamento principale

Frequenza spostamento princ.	14-17 anni	18-25 anni	26-40 anni	41-65 anni	Oltre 65 anni	Totale
Almeno 4 giorni alla settimana	121	399	341	764	117	1.742
Da 1 a 3 volte alla settimana	6	116	66	137	83	408
Occasionale	1	4	4	9	3	21
Qualche volta al mese	2	11	10	21	6	50
Totale complessivo	130	530	421	931	209	2.221

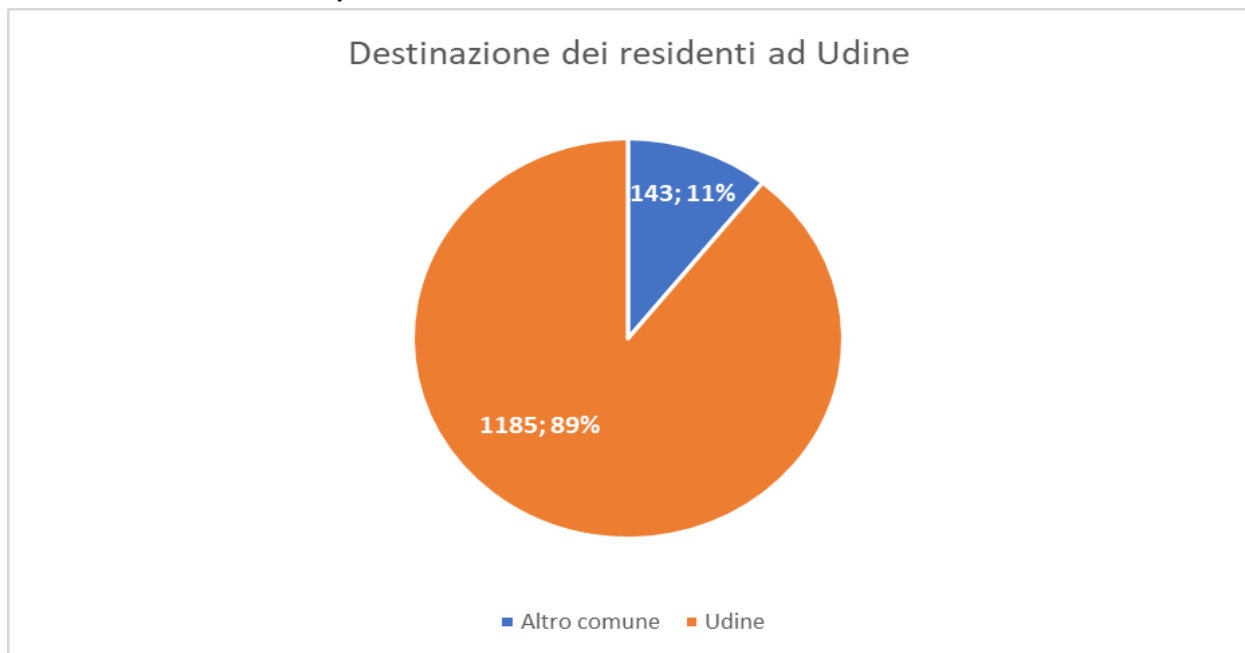
Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

La durata degli spostamenti in auto è per il 43% dei casi compresa tra i 6 e i 15 minuti e per un ulteriore 34% tra i 16 e i 30 minuti.

4.5. Destinazione dello spostamento più frequente

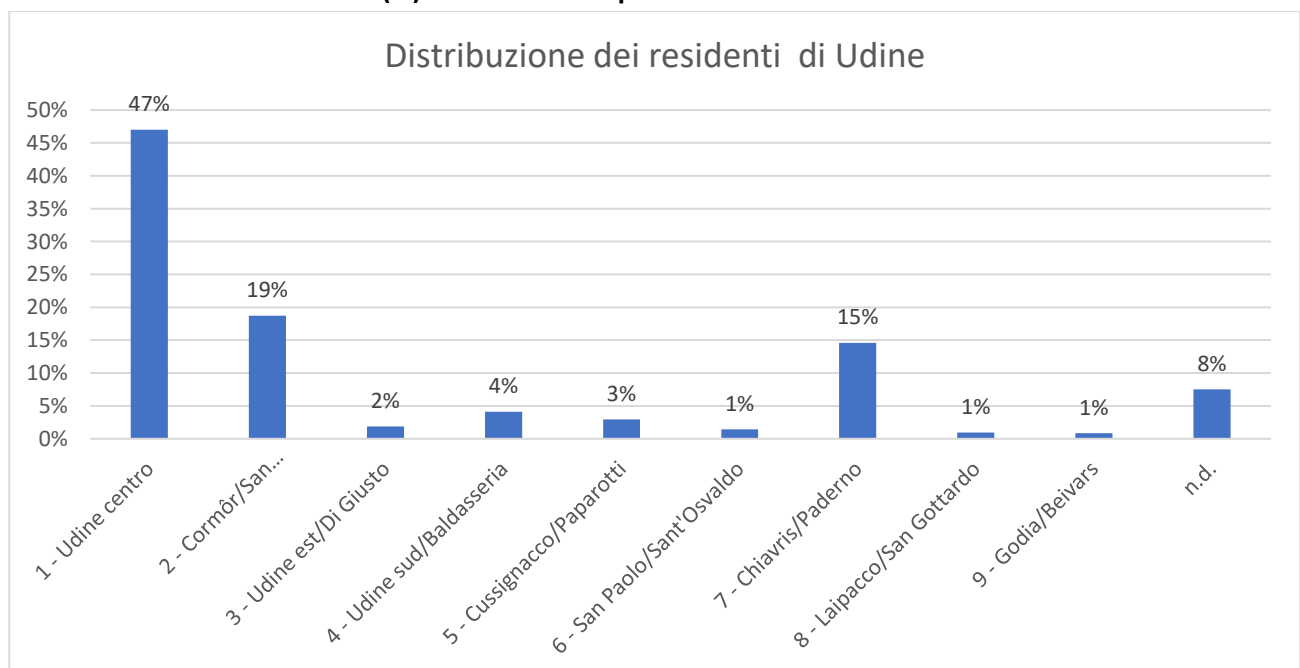
Ai fini delle analisi dei flussi territoriali è molto rilevante il dato riguardante la destinazione dello spostamento più frequente dei cittadini. Guardando ai soli rispondenti che vivono a Udine è evidente la capacità attrattiva del territorio comunale su cui gravita la grande parte degli spostamenti più frequenti (89%). Nell'articolazione dei flussi per quartieri, è dominante la direttrice verso il centro della città (47% degli spostamenti più frequenti), seguita a distanza dai quartieri di Cormor (19%) e di Chiavris/Paderno (15%).

Graf. 13- Destinazione dei rispondenti che vivono abitualmente ad Udine



Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Graf. 14- Destinazione interne (%) ad Udine dei rispondenti che vivono abitualmente ad Udine



Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

La geografia delle destinazioni nel caso dei rispondenti all'indagine che vivono nell'area allargata di Udine si modifica, anche se non cambia la gerarchia dei principali poli di attrazione. Infatti, il centro di Udine resta la destinazione principale degli spostamenti più frequenti, grossomodo con lo stesso peso: 41% degli studenti e 55% degli occupati. Cresce invece molto l'attrazione del quartiere 2 -Cormor che ospita la sede principale

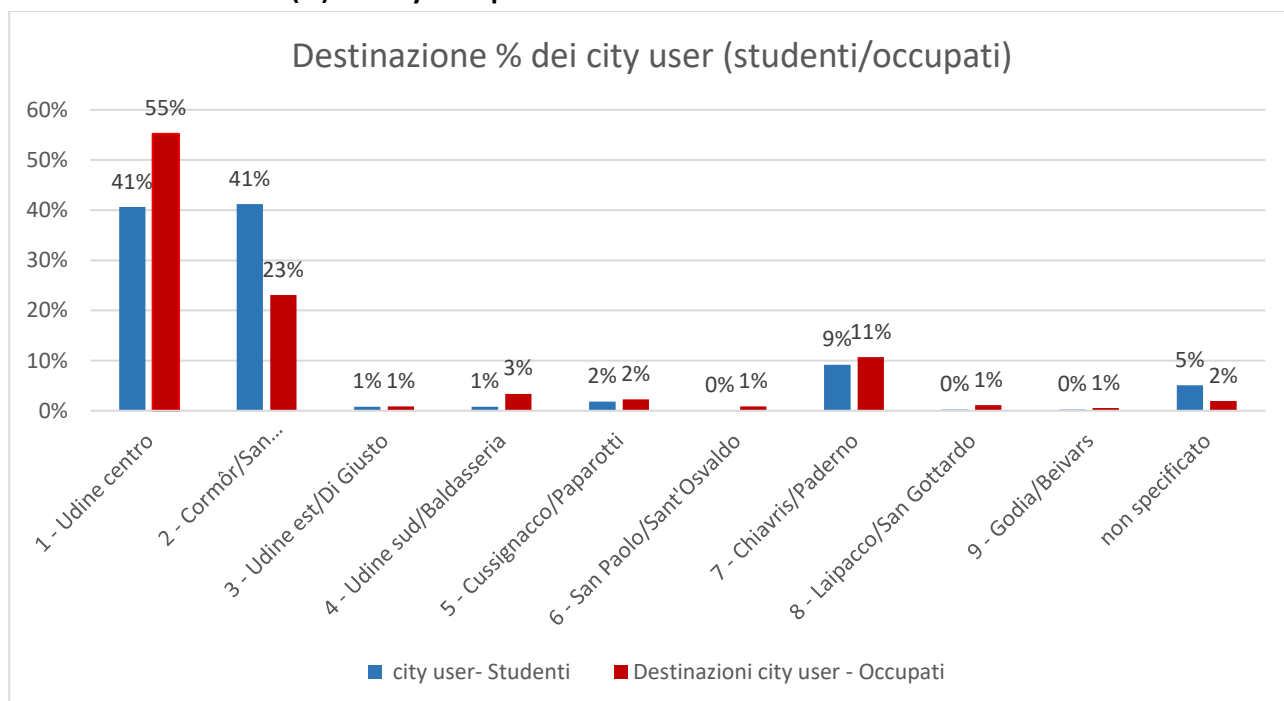
dell'Università soprattutto per gli studenti che vengono da fuori Udine (41%). Contestualmente scende invece il peso gravitazionale del quartiere Chiavris, che comunque resta attestato in terza posizione con circa il 10% di city users.

Tab. 24- La destinazione dei City user nei quartieri urbani

Destinazione Quartiere di Udine	Area di origine dei City User					Totale Rispondenti
	EDR Udine	EDR Pordenone	EDR Gorizia	EDR Trieste	Esterno Regione	
1 - Udine centro	315	44	26	4	40	429
2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	173	46	23	8	37	287
3 - Udine est/Di Giusto	7	1				8
4 - Udine sud/Baldasseria	12	2	2	1	1	18
5 - Cussignacco/Paparotti	13	2	1		1	17
6 - San Paolo/Sant'Oswaldo	3			1		4
7 - Chiavris/Paderno	57	8	12	3	9	89
8 - Laipacco/San Gottardo	2				3	5
9 - Godia/Beivars	3					3
(vuoto)	25	2	2	1	3	33
Totale	610	105	66	18	94	893

Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Graf. 15- Distribuzione (%) dei city user per studio e lavoro sul territorio urbano



Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

4.6. Modalità utilizzata per lo spostamento più frequente

L'analisi delle modalità di trasporto dichiarate dai rispondenti evidenzia una netta prevalenza dell'**automobile**, che rappresenta complessivamente il **45% delle scelte modali**, confermandosi come mezzo dominante nello spostamento più frequente.

Seguono per intensità d'uso la **bicicletta e il monopattino** (16%), il **trasporto pubblico su gomma** (13%) e la **mobilità pedonale** (9%), mentre il **treno** incide per il 4%. Le diverse forme di **intermodalità (pubblica e mista)** raggiungono circa l'11%, segnalando una quota non marginale di spostamenti che combinano più mezzi.

Pur in presenza di una chiara centralità dell'auto, emerge un sistema modale articolato, con un ruolo significativo della mobilità attiva e una presenza strutturata, seppur minoritaria, del trasporto pubblico.

4.6.1. Differenze per classe di età

L'analisi per età evidenzia differenze strutturali nei comportamenti di mobilità.

Nella fascia **14-17 anni** il mezzo prevalente è il **trasporto pubblico su gomma** (61%), mentre l'uso dell'auto resta contenuto (9%), a conferma di una mobilità fortemente dipendente dall'offerta collettiva e dall'accompagnamento. Nella fascia **18-25 anni** si osserva una maggiore diversificazione modale: il bus resta la prima scelta (30%), ma cresce l'utilizzo dell'auto (21%) e assumono un peso significativo sia la **bicicletta** (8%) sia le forme di **intermodalità** (24% complessivamente).

Tab. 25 - Mezzo prevalente dichiarato dai rispondenti per classe di età

Classe di età	A piedi	Bicicletta / Monopattino	Autobus /Bus extraurbano	Treno	Auto	Motociclo	Intermodalità pubblica	Intermodalità	Altri mezzi	Totali
14-17 anni	6	6	79	2	12	3	7	15	0	130
18-25 anni	35	45	160	50	111	1	59	69	0	530
26-40 anni	33	75	26	18	222	1	20	24	2	421
41-65 anni	85	181	28	23	550	9	27	26	2	931
Oltre 65 anni	39	44	4	3	103	2	6	8	0	209
Totale	198	351	297	96	998	16	119	142	4	2221

Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Tab. 26 – Tassi di scelta modale dei rispondenti per classe di età

Classe di età	A piedi	Bicicletta / Monopattino	Autobus /Bus extraurbano	Treno	Auto	Motociclo	Intermodalità pubblica	Intermodalità	Altri mezzi	Totali
14-17 anni	5%	5%	61%	2%	9%	2%	5%	12%	0%	100%
18-25 anni	7%	8%	30%	9%	21%	0%	11%	13%	0%	100%
26-40 anni	8%	18%	6%	4%	53%	0%	5%	6%	0%	100%
41-65 anni	9%	19%	3%	2%	59%	1%	3%	3%	0%	100%
Oltre 65 anni	19%	21%	2%	1%	49%	1%	3%	4%	0%	100%
Totale	9%	16%	13%	4%	45%	1%	5%	6%	0%	100%

Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

A partire dai **26 anni**, e in modo ancora più evidente nella fascia **41-65 anni**, l'automobile diventa largamente dominante, superando il **50% delle scelte**, mentre il ricorso al trasporto pubblico e alle modalità attive si riduce progressivamente. Nella popolazione **oltre i 65 anni** permane una forte incidenza dell'auto (49%), affiancata però da quote relativamente più elevate di **spostamenti a piedi** (19%) e in **bicicletta/monopattino** (21%), a indicare una maggiore rilevanza della mobilità di prossimità.

4.6.2. Differenze territoriali e classificazione funzionale delle scelte modali

L'analisi delle scelte modali per bacino di residenza evidenzia differenze significative tra residenti e city users.

I residenti nel Comune di Udine mostrano una maggiore propensione verso le modalità attive, con il 24% in bicicletta/monopattino e il 14% a piedi, pur mantenendo una quota elevata di utilizzo dell'auto (49%).

I city user residenti nell'EDR di Udine presentano un profilo maggiormente orientato al trasporto pubblico su gomma (28%) e all'intermodalità (14%), mentre l'auto resta comunque il mezzo principale (49%).

I city user provenienti dagli altri EDR del Friuli-Venezia Giulia e da fuori regione evidenziano un ruolo centrale del trasporto ferroviario (25%) e dell'intermodalità pubblica (23%), con un peso dell'auto significativamente inferiore (17%), configurando spostamenti di maggiore distanza e con un più elevato grado di integrazione modale.

Tab. 27 – Tassi di scelta modale dei rispondenti per bacino di residenza

Rispondenti	A piedi	Bicicletta / Monopattino	Autobus /Bus extraurbano	Treno	Auto	Motociclo	Intermodalità pubblica	Intermodalità	Altri mezzi	Totale
Residenti Udine	14%	24%	7%	0%	49%	1%	2%	3%	0%	100
Residenti EDR Udine	1%	3%	28%	3%	49%	1%	4%	10%	0%	100
Residenti altri EDR del Friuli e fuori regione	3%	3%	14%	25%	17%	0%	23%	14%	0%	100 %
Totali	9%	16%	13%	4%	45%	1%	5%	6%	0%	100

Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Per superare una lettura centrata sul singolo mezzo e cogliere la struttura funzionale degli spostamenti, le modalità sono state riclassificate in macro-categorie che tengono conto delle combinazioni modali e del ruolo del mezzo privato (Tab. 28).

Tab. 28 – Classificazione delle scelte modali per macro-categorie funzionali ordinate per rilevanza

Macro categorie funzionali	Risposte	Peso %
Motorizzato privato (<i>auto, motocicli, furgoni</i>)	994	44.8%
Mobilità attiva (<i>piedi, bici, monopattini</i>)	604	27.2%
TPL su gomma (<i>bus urbano ed extraurbano</i>)	292	13.1%
Intermodalità privato – TPL	124	5.6%
TPL ferroviario	89	4.0%
Intermodalità TPL (ferro/gomma)	44	2.0%
Auto+ mobilità attiva	26	1.2%
TPL + mobilità attiva	24	1.1%
Scelta modale flessibile	22	1.0%
Altro/non classificabile	2	0.1%
Totale complessivo	2221	100.0%

Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

La nuova classificazione tiene conto non solo del singolo mezzo utilizzato, ma anche delle **combinazioni modali**, del ruolo del mezzo privato e del grado di flessibilità o vincolo della scelta, consentendo una lettura più aderente alle dinamiche reali di spostamento e alle leve di policy del Piano.

L'analisi evidenzia come la modalità motorizzata **privata** rappresenti il **44,8%** delle scelte, confermandosi la modalità più utilizzata, ma non maggioritaria in senso assoluto. Risulta particolarmente significativa la quota di **mobilità attiva**, che raggiunge complessivamente il **27,2%**, a conferma del ruolo rilevante degli spostamenti a piedi, in bicicletta e con micromobilità negli spostamenti più frequenti. Il **trasporto pubblico su gomma** rappresenta il **13,1%** delle scelte, mentre il **trasporto ferroviario** incide per il **4,0%**. Le forme di **intermodalità**, considerate nel loro insieme, raggiungono circa il **7,6%**, segnalando una presenza non trascurabile di spostamenti che combinano mezzi privati e collettivi o più servizi di trasporto pubblico.

Le restanti categorie, caratterizzate da una combinazione tra mezzi motorizzati e mobilità attiva dell'ultimo miglio o da una scelta modale flessibile, rappresentano quote contenute ma risultano rilevanti sul piano qualitativo, in quanto esprimono comportamenti adattivi e sensibili alle condizioni di contesto.

4.7. Motivazioni alla base delle scelte modali

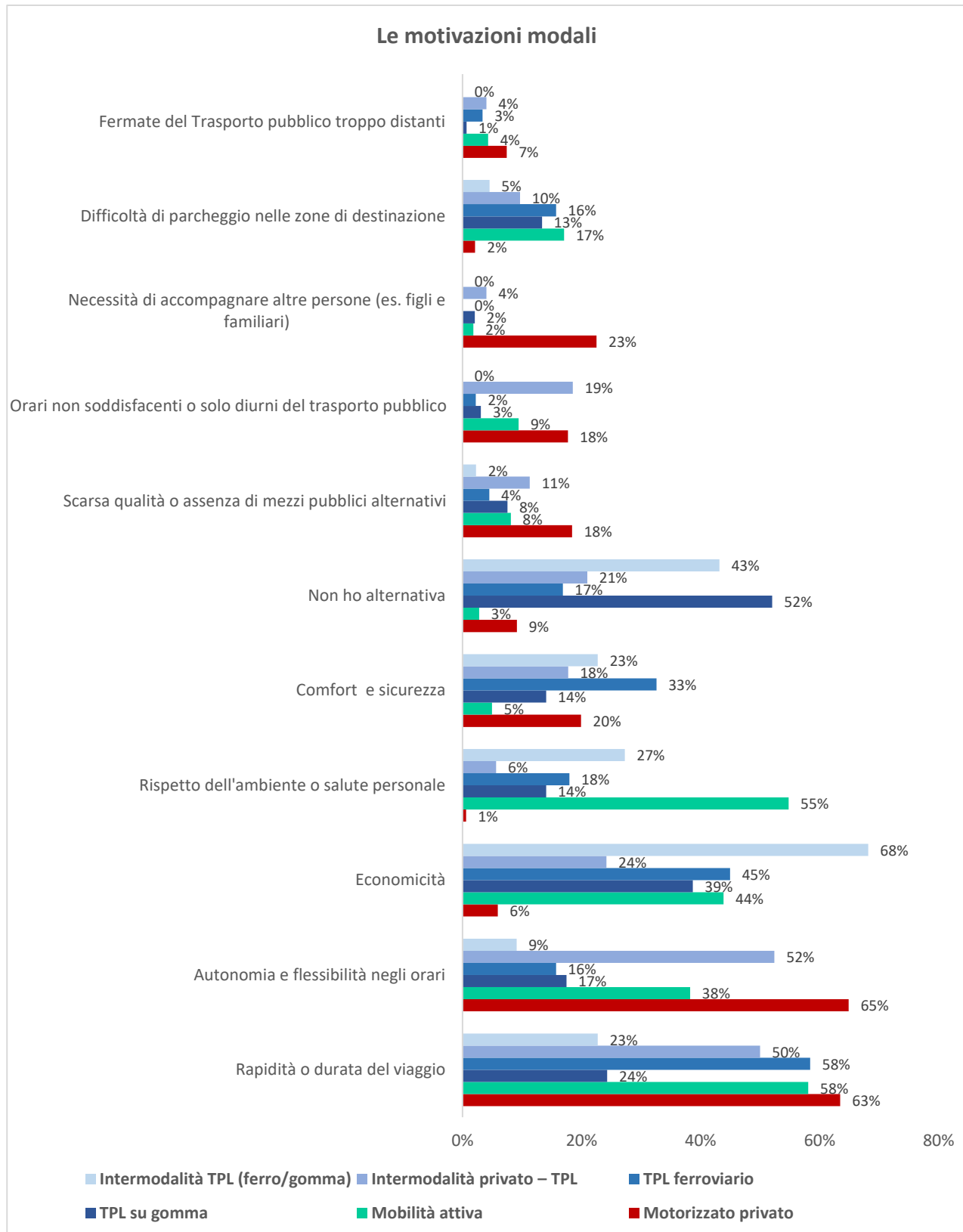
Le differenze strutturali nelle motivazioni dichiarate dagli utenti in funzione della modalità di trasporto utilizzata sono state sintetizzate nella Tab. 29. Nel complesso del campione, le motivazioni più frequentemente indicate dai rispondenti sono la rapidità o durata del viaggio (55%) e l'autonomia e flessibilità negli orari (47%), a conferma della centralità della dimensione temporale nella scelta modale.

Tab. 29 - Motivazioni dichiarate alla base della scelta modale (% per modalità e incidenza sul totale)

Motivazioni	Motorizzato privato	Mobilità attiva	TPL su gomma	TPL ferro	Intermodalità TPL (ferro/gomma)	Scelta modale flessibile	Auto + mobilità attiva	TPL mobilità attiva	Incidenza sul totale
Rapidità o durata del viaggio	63%	58%	24%	58%	23%	42%	58%	45%	55%
Autonomia e flessibilità negli orari	65%	38%	17%	16%	9%	62%	75%	14%	47%
Economicità	6%	44%	39%	45%	68%	19%	21%	55%	25%
Rispetto dell'ambiente o salute personale	1%	55%	14%	18%	27%	31%	13%	41%	19%
Comfort e sicurezza	20%	5%	14%	33%	23%	8%	4%	23%	15%
Non ho alternativa	9%	3%	52%	17%	43%	8%	4%	32%	15%
Scarsa qualità o assenza di mezzi pubblici alternativi	18%	8%	8%	4%	2%	19%	13%	0%	13%
Orari non soddisfacenti o solo diurni del trasporto pubblico	18%	9%	3%	2%	0%	12%	29%	0%	12%
Necessità di accompagnare altre persone (es. figli e familiari)	23%	2%	2%	0%	0%	12%	13%	0%	11%
Difficoltà di parcheggio nelle zone di destinazione	2%	17%	13%	16%	5%	19%	13%	23%	9%
Fermate del Trasporto pubblico troppo distanti	7%	4%	1%	3%	0%	15%	8%	0%	5%

Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Graf. 16-Le motivazioni delle scelte modali principali (%)



Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Per il motorizzato privato, le motivazioni prevalenti sono l'autonomia (65%) e la rapidità (63%), seguite a distanza dalla necessità di accompagnare altre persone (23%) e dalla percezione di scarsa qualità o assenza di alternative di trasporto pubblico (18%). La scelta dell'auto appare dunque fortemente orientata a esigenze di performance e controllo individuale del tempo.

La mobilità attiva presenta un profilo differente: le motivazioni principali sono il rispetto dell'ambiente o la salute personale (55%), la rapidità negli spostamenti di prossimità (58%) e l'economicità (44%), delineando una scelta in parte valoriale e in parte legata alla dimensione urbana e alla brevità degli spostamenti.

Il TPL su gomma, che rappresenta il 13% delle modalità pure dichiarate, evidenzia invece una motivazione dominante di tipo vincolato: il 52% degli utenti afferma di non avere alternative. Seguono l'economicità (39%) e, con valori più contenuti, la rapidità (24%) e l'autonomia (17%). Solo una quota residuale (3%) indica negli orari non soddisfacenti una criticità rilevante, mentre il 13% utilizza il servizio anche in relazione alle difficoltà di parcheggio a destinazione.

Il TPL ferroviario mostra un profilo più orientato alla performance, con percentuali significative legate alla rapidità (58%), all'economicità (45%) e al comfort e sicurezza (33%).

Nel complesso, i dati suggeriscono una differenziazione strutturale tra modalità scelte prevalentemente per performance (motorizzato privato), modalità scelte anche per valori e prossimità (mobilità attiva) e modalità utilizzate in misura significativa per vincolo o assenza di alternative (TPL su gomma). Tale articolazione costituisce un elemento rilevante per l'impostazione delle strategie di Piano, evidenziando come il rafforzamento del trasporto pubblico urbano debba mirare non solo al miglioramento dell'accessibilità, ma anche all'aumento della sua capacità competitiva rispetto al mezzo privato.

Differenze strutturali per modalità

La classificazione dei profili di scelta modale consente di ricondurre la distribuzione delle modalità utilizzate a sette tipologie comportamentali, differenziate per peso sul campione e per motivazioni prevalenti.

Tab. 30 - Classificazione dei profili di scelta modale sulla base delle motivazioni dichiarate

Profilo di scelta	Macro-categoria modale	Peso sul campione	Motivazioni prevalenti	Tipo di scelta
1. Auto per efficienza e controllo	Auto privata + Motociclo privato	~45%	Rapidità/durata, Autonomia orari, Necessità familiari	Scelta razionale orientata al tempo
2. Mobilità attiva intenzionale	Mobilità attiva	~27%	Ambiente/salute, Economicità, Rapidità su brevi distanze	Scelta valoriale
3. TPL per necessità	TPL su gomma + TPL ferroviario	~17%	"Non ho alternativa", Economicità	Scelta vincolata
4. Intermodalità pubblica strutturata	Intermodalità TPL (ferro/gomma)	~2%	Economicità, Offerta disponibile	Scelta organizzata ma fragile
5. Intermodalità privato-TPL	Intermodalità privato – TPL	~6%	Rapidità, Autonomia, Compromesso funzionale	Scelta adattiva
6. Auto + mobilità attiva	Auto + piedi/bici/monopattino	~1%	Autonomia, Rapidità, Flessibilità spaziale	Scelta di transizione
7. Scelta modale flessibile	Profili flessibili (auto/TPL/attiva)	~1%	Adattamento al contesto, stagionalità	Scelta sensibile alle politiche
Altro / non classificabile	Residuale	<1%	Non interpretabile	—

Fonte: Elaborazione PUMS da Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Il profilo maggioritario è rappresentato dall'**auto per efficienza e controllo**, che coinvolge circa il 45% dei rispondenti. Tale gruppo è caratterizzato da motivazioni legate alla rapidità, all'autonomia negli orari e, in

misura non marginale, alla necessità di accompagnare altre persone. La scelta appare orientata alla gestione del tempo e alla flessibilità individuale. Segue la **mobilità attiva intenzionale** (circa 27%), con motivazioni prevalentemente valoriali e di prossimità: rispetto dell’ambiente e della salute, economicità e rapidità negli spostamenti brevi. Il **TPL per necessità** (circa 17%), che aggrega bus e ferro, evidenzia una prevalenza di scelte vincolate, riconducibili all’assenza di alternative modali e alla convenienza economica. Le forme di intermodalità, pur minoritarie, rappresentano segmenti comportamentali già orientati alla combinazione tra mezzi e potenzialmente sensibili a politiche di integrazione infrastrutturale e tariffaria.

Nel loro insieme, i profili individuati confermano che la domanda di mobilità non è omogenea, ma segmentata secondo logiche di performance, valore o vincolo. Tale articolazione costituisce un elemento centrale per l’impostazione delle strategie di Piano, che dovranno agire in modo differenziato sui diversi segmenti di utenza, rafforzando la competitività del trasporto pubblico, consolidando le reti di mobilità attiva e migliorando l’integrazione modale.

4.8. Struttura funzionale dello spostamento in auto

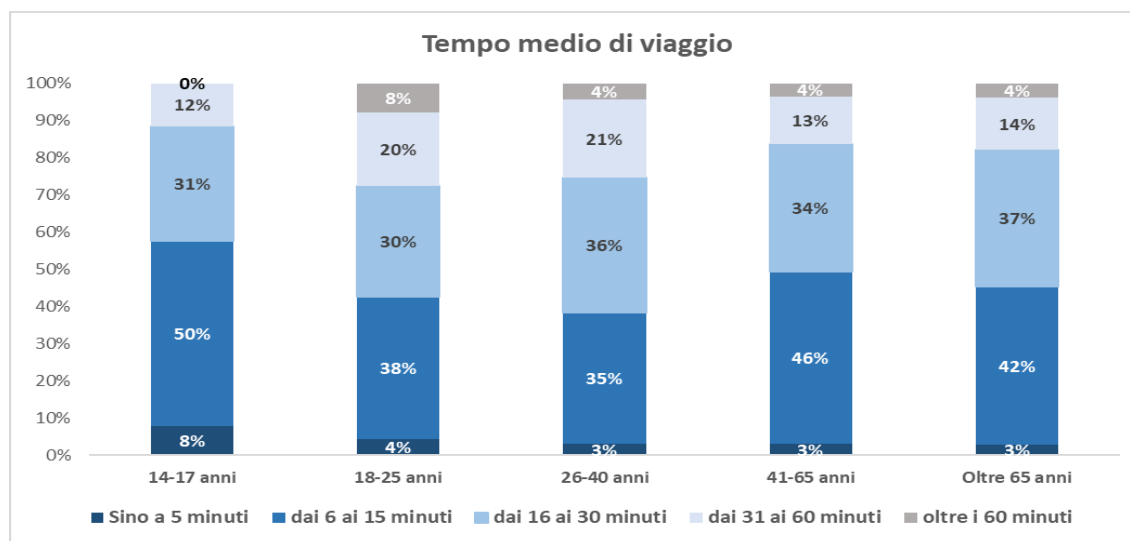
Gli spostamenti in auto di chi ha partecipato all’indagine hanno una durata media compresa tra i 5 e i 15 minuti (43% dei casi); segue la fascia di durata 15-30 minuti (34%), mentre il 4% dei viaggi supera i 60 minuti.

Tab. 31 -Tempo medio di viaggio in auto per fasce di età

Tempo medio viaggio	14-17 anni	18-25 anni	26-40 anni	41-65 anni	Oltre 65 anni	Totale
Sino a 5 minuti	2	7	7	17	3	36
dai 6 ai 15 minuti	13	64	82	263	45	467
dai 16 ai 30 minuti	8	50	84	193	39	374
dai 31 ai 60 minuti	3	33	49	73	15	173
oltre i 60 minuti		13	10	20	4	47
Totale complessivo	26	167	232	566	106	1.097

Fonte: Indagine online dei cittadini nell’ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Graf. 17-Tempo medio di viaggio in auto per fasce di età (%)



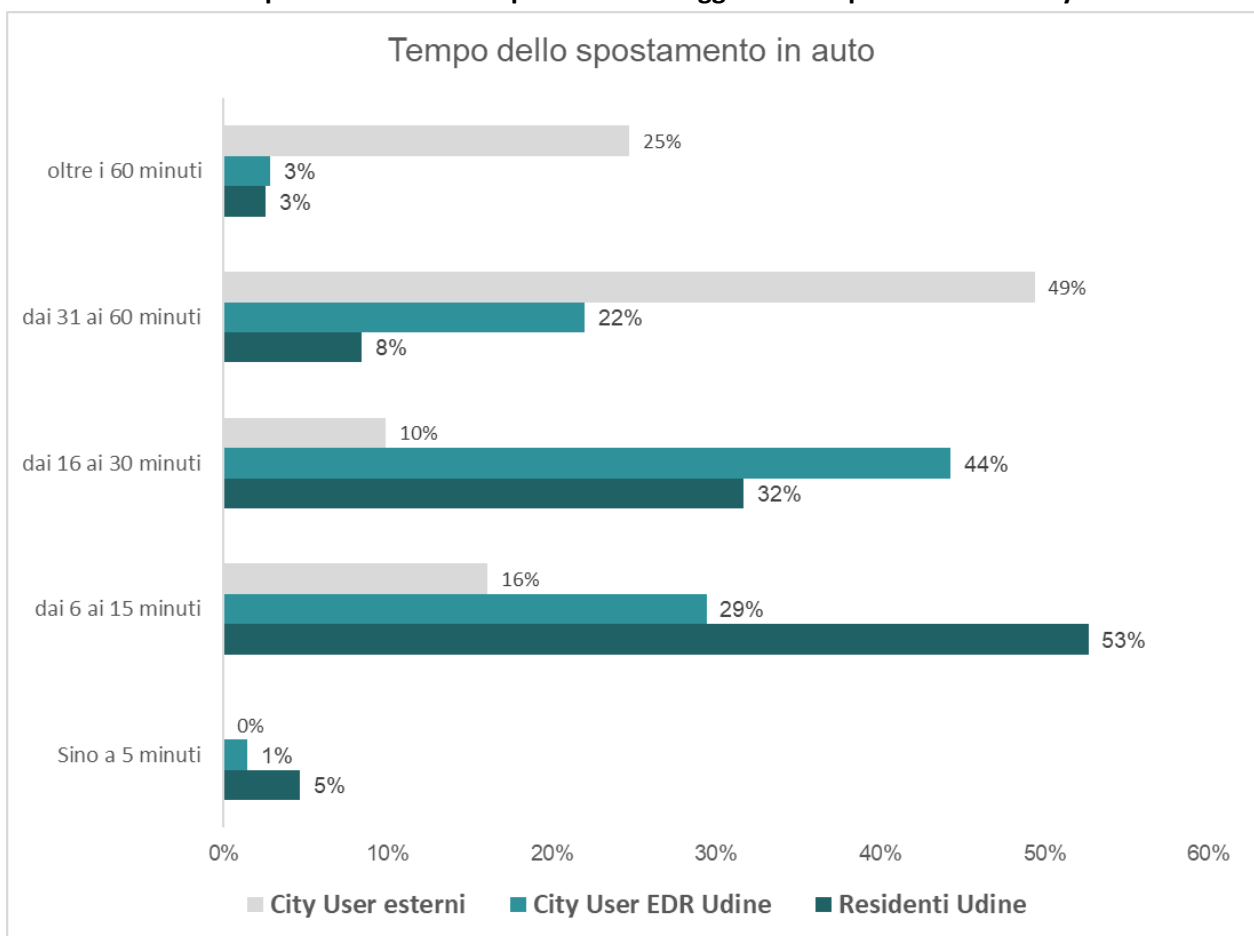
Fonte: Indagine online dei cittadini nell’ambito del processo partecipativo PUMS Udine

La distribuzione dei tempi di viaggio evidenzia modelli differenziati di utilizzo dell'auto in relazione alla provenienza degli utenti. I residenti nel Comune di Udine concentrano il 53% degli spostamenti nella fascia 6–15 minuti, configurando una mobilità prevalentemente interna e di prossimità. Gli utenti provenienti dall'EDR Udine presentano una prevalenza della fascia 16–30 minuti (44%), mentre i city users esterni mostrano una marcata incidenza delle percorrenze medio-lunghe: il 49% tra 31 e 60 minuti e il 25% oltre i 60 minuti.

Tali differenze delineano modelli di utilizzo dell'auto distinti tra mobilità urbana interna e mobilità di accesso alla città.

La distinzione assume rilievo ai fini delle politiche di Piano, suggerendo l'esigenza di interventi differenziati tra mobilità interna e domanda di accesso esterna.

Graf. 18-Distribuzione percentuale del tempo medio di viaggio in auto per residenti e city user



Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

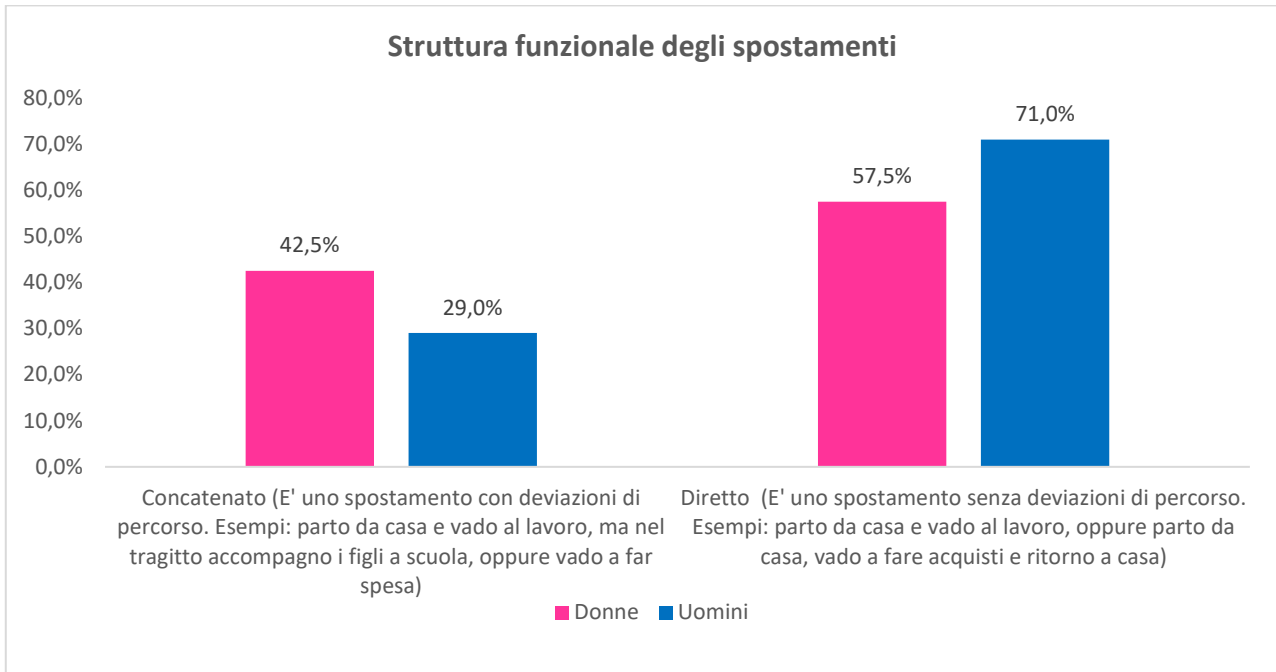
Oltre alla durata, risulta rilevante analizzare la struttura organizzativa dello spostamento in auto, distinguendo tra viaggi diretti e spostamenti concatenati, ossia caratterizzati da più funzioni integrate lungo il percorso.

L'analisi della struttura funzionale degli spostamenti in auto evidenzia una differenza significativa tra uomini e donne.

Tra le donne, il 42,5% degli spostamenti è di tipo concatenato, ossia caratterizzato da deviazioni funzionali lungo il percorso (accompagnamento figli, acquisti, commissioni), mentre tra gli uomini tale quota si attesta al 29,0%. Gli uomini presentano invece una maggiore incidenza di spostamenti diretti (71,0% contro il 57,5% delle donne), configurando un modello di mobilità più lineare e mono-funzionale.

Il dato conferma la maggiore complessità organizzativa degli spostamenti femminili, che tendono a integrare nello stesso tragitto esigenze lavorative, familiari e di cura.

Graf. 19 - Struttura funzionale degli spostamenti in auto per genere (%)



Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Il tasso medio di occupazione del mezzo privato è di 1,6 passeggeri. Se l'auto è guidata dagli uomini è di 1,4 mentre se è guidata da una donna è di 1,7. A conferma della maggiore incidenza di spostamenti con funzione di accompagnamento nel caso di conducenti donne.

Oltre alle caratteristiche temporali e organizzative dello spostamento, risulta rilevante analizzare le condizioni di contesto che incidono sull'attrattività dell'uso dell'auto, con particolare riferimento alla disponibilità di parcheggio.

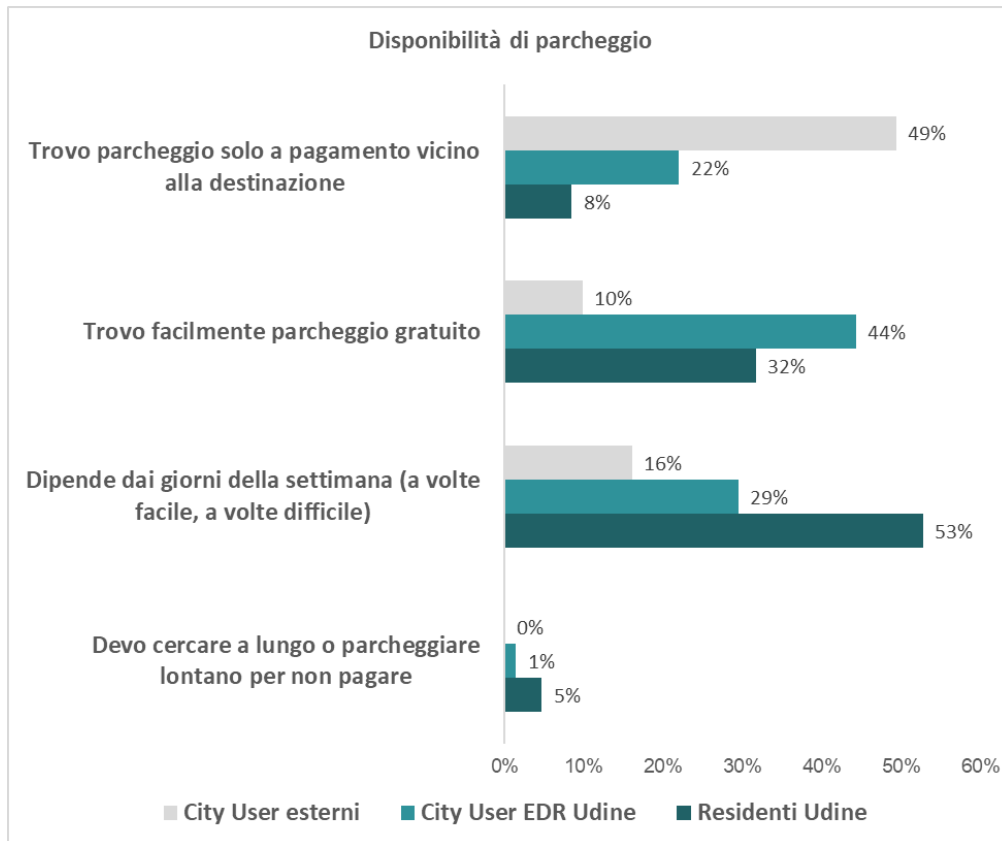
La percezione della facilità di parcheggio, invece, varia significativamente in relazione alla provenienza degli utenti. Tra i residenti nel Comune di Udine prevale una valutazione variabile legata ai giorni della settimana (53%), mentre il 32% dichiara di trovare facilmente parcheggio gratuito. Per gli utenti provenienti dall'EDR Udine emerge una maggiore incidenza della disponibilità di sosta gratuita (44%), mentre tra i city users esterni la condizione prevalente è la disponibilità di parcheggio a pagamento in prossimità della destinazione (49%).

In tutti i gruppi risulta marginale la quota di utenti che segnala una difficoltà sistematica nella ricerca del posto.

La percezione della facilità di parcheggio presenta inoltre alcune differenze di genere. Gli uomini dichiarano più frequentemente di trovare facilmente parcheggio gratuito (57% contro il 47% delle donne), mentre tra le donne risulta leggermente più elevata l'incidenza di situazioni di ricerca prolungata o di disponibilità esclusiva di sosta a pagamento.

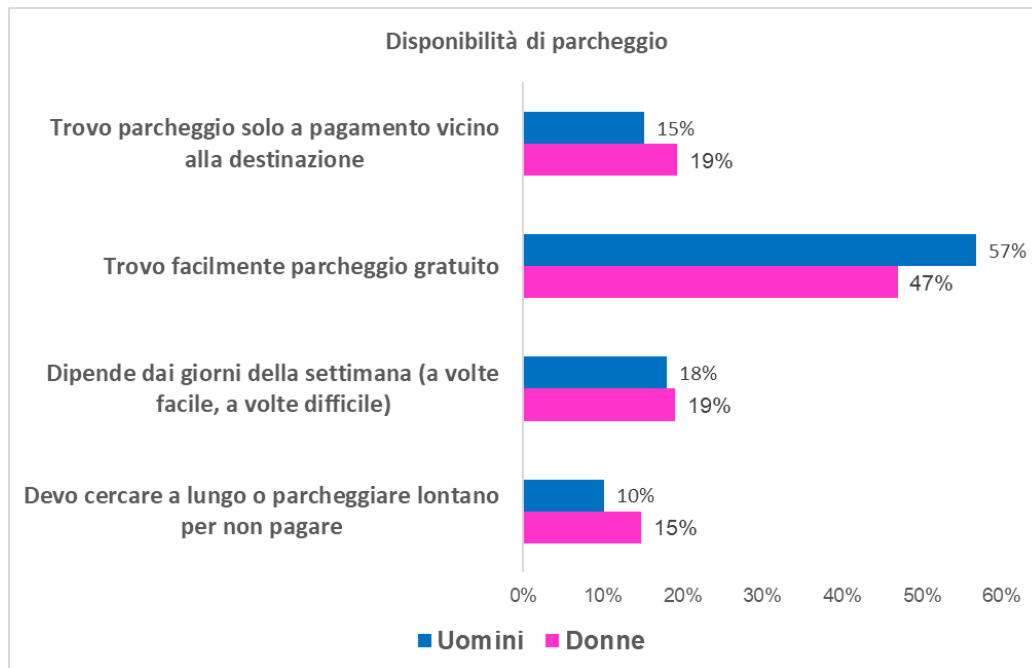
Il dato appare coerente con la maggiore complessità organizzativa degli spostamenti femminili già evidenziata in precedenza.

Graf. 20 – Percezione della disponibilità di parcheggio per provenienza degli utenti (%)



Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Graf. 21 - Percezione della disponibilità di parcheggio per genere (%)



Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

4.9. Orario di inizio dello spostamento

Circa l'orario dichiarati di inizio degli spostamenti prevalgono, come ci si poteva attendere, le fasce mattutine di punta: in particolare oltre il 40% di tutti gli spostamenti ha inizio tra le 7:15 e le 8:15 (con una punta del 13,1% tra le 7:30 e le 7:45).

Tab. 32- Orario di inizio dello spostamento più frequente

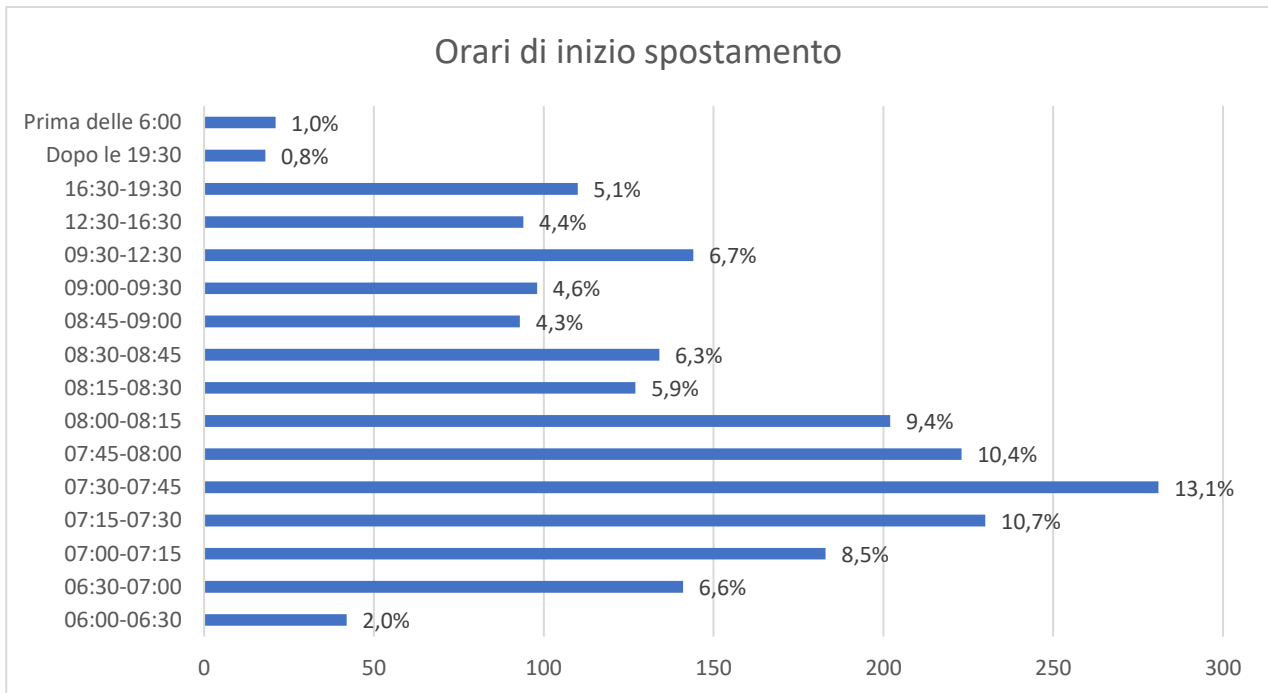
Orario di inizio dello spostamento	14-17 anni	18-25 anni	26-40 anni	41-65 anni	Oltre 65 anni	Totale rispondenti
06:00-06:30	2	19	7	14		42
06:30-07:00	20	57	20	44		141
07:00-07:15	38	61	26	57	1	183
07:15-07:30	35	55	41	98	1	230
07:30-07:45	13	59	53	148	8	281
07:45-08:00	8	39	47	121	8	223
08:00-08:15		53	57	81	11	202
08:15-08:30		28	34	57	8	127
08:30-08:45		35	25	62	12	134
08:45-09:00	1	13	19	42	18	93
09:00-09:30		19	14	33	32	98
09:30-12:30		25	18	42	59	144
12:30-16:30	7	21	15	31	20	94
16:30-19:30	4	20	22	52	12	110
Dopo le 19:30		4	6	4	4	18
Prima delle 6:00		6	4	11		21
Totale complessivo	128	514	408	897	194	2.141

Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

La distribuzione temporale dello spostamento principale evidenzia una fortissima concentrazione nella punta mattutina (7:00-9:00), che coinvolge circa il 70-75% delle classi di età attive. Il dato conferma la natura prevalentemente lavorativo-scolastica della domanda di mobilità e individua nella fascia 7:00-9:00 il momento strutturante del sistema urbano.

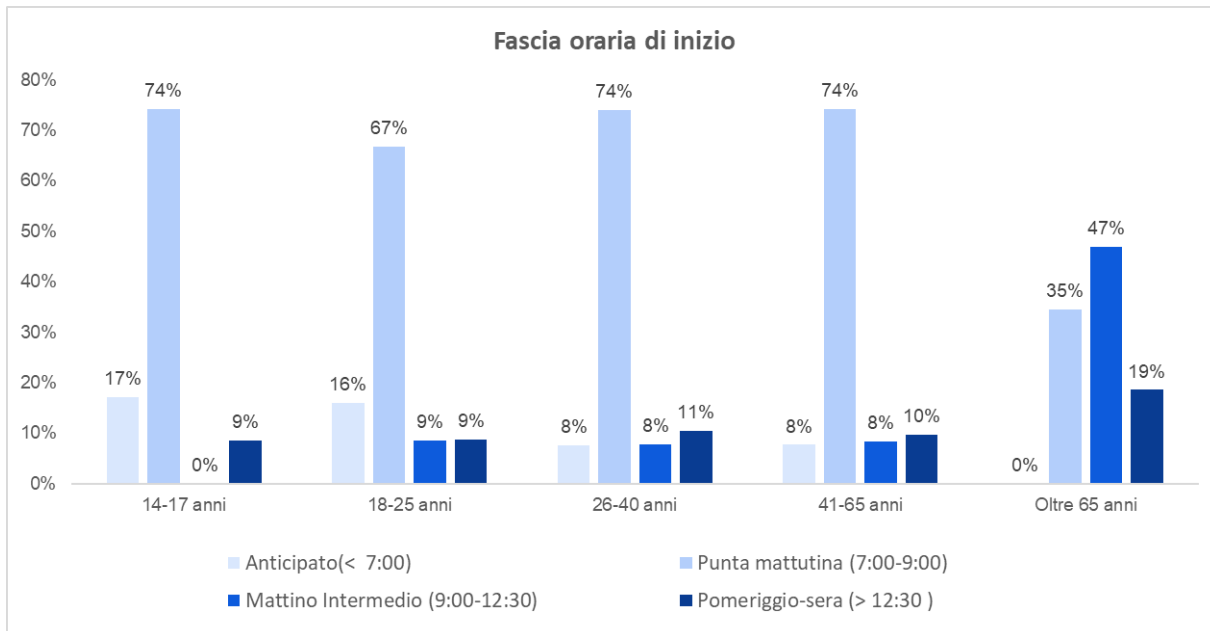
La popolazione over 65 presenta invece un profilo più distribuito, con maggiore incidenza nella fascia 9:00-12:30, evidenziando una domanda meno concentrata nelle ore di punta.

Graf. 22- Orario di inizio dello spostamento



Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Graf. 23 - Distribuzione percentuale dello spostamento principale per fascia oraria e classe di età



Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

5. Propensioni al cambiamento modale e criticità percepite

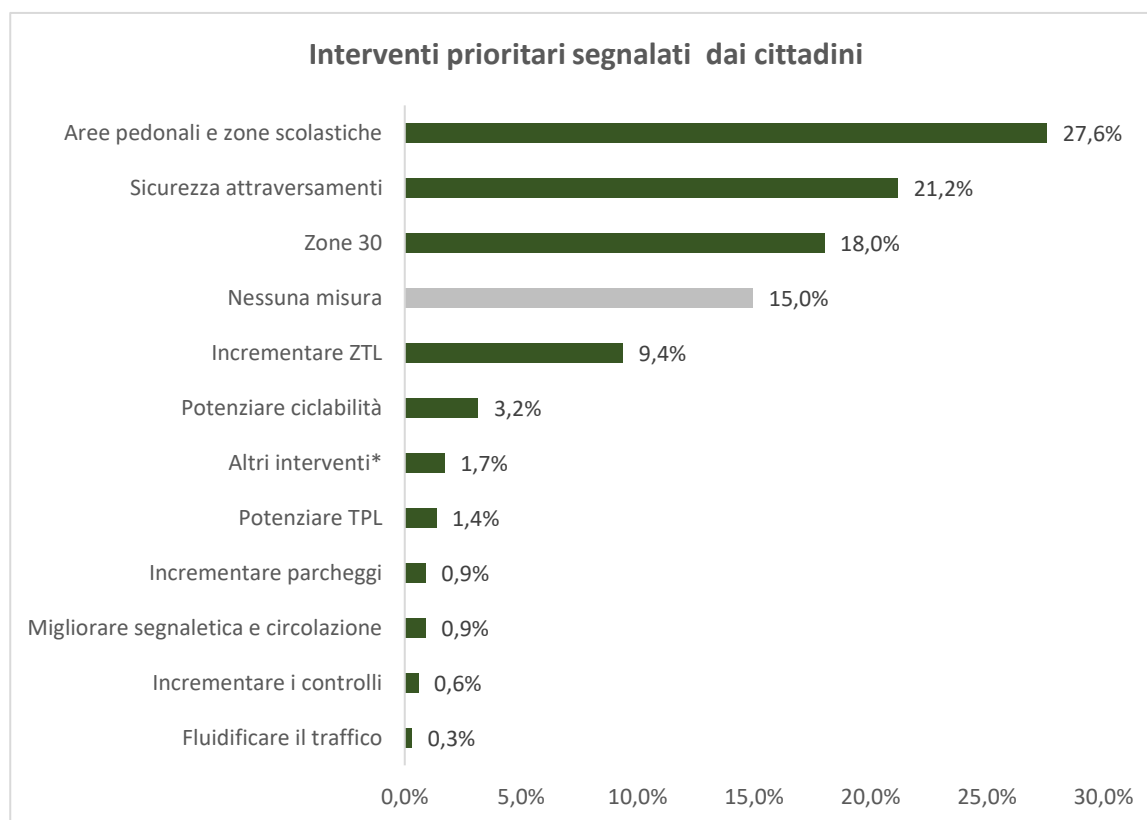
5.1. Interventi prioritari di traffic calming indicati dai cittadini

L'analisi delle priorità indicate dai partecipanti all'indagine evidenzia una prevalenza di richieste orientate alla sicurezza stradale e alla qualità dello spazio pubblico. Le misure maggiormente indicate riguardano:

- l'incremento di **aree pedonali** e **zone scolastiche**;
- interventi infrastrutturali per la **messa in sicurezza degli attraversamenti**;
- l'estensione delle **zone 30** e la **moderazione della velocità**.

Nel loro insieme, le misure riconducibili a interventi di traffic calming (aree pedonali e scolastiche, sicurezza degli attraversamenti, estensione delle zone 30 e ZTL) rappresentano **il 76,2% delle risposte** (domanda a risposta multipla), evidenziando un orientamento ampiamente favorevole a interventi di moderazione della velocità e di riqualificazione dello spazio pubblico.

Graf. 24 – Interventi prioritari indicati dai cittadini (% sul totale delle risposte)



Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Si segnala tuttavia una quota non trascurabile di rispondenti (15%) che non ritiene prioritaria alcuna ulteriore misura di moderazione del traffico. L'analisi delle motivazioni espresse evidenzia che tale posizione è

prevalentemente riconducibile alla percezione di **sufficienza delle misure attuali** o al timore **di un aumento dei tempi di percorrenza**, più che a una contrarietà di principio agli obiettivi di sicurezza.

Le richieste relative al potenziamento del trasporto pubblico locale, alla realizzazione di nuovi parcheggi o alla fluidificazione del traffico risultano invece meno frequenti nel quadro delle priorità dichiarate.

Nel loro insieme, le misure riconducibili a interventi di traffic calming (aree pedonali e scolastiche, sicurezza degli attraversamenti, estensione delle zone 30 e ZTL) rappresentano il 76,2% delle risposte (domanda a risposta multipla), evidenziando un orientamento ampiamente favorevole a interventi di moderazione della velocità e di riqualificazione dello spazio pubblico.

Tab. 33- Le motivazioni aggregate per macro classi di chi è contrario a misure di traffic calming

Motivazione	N.	% su 214
Misure ritenute inutili/già sufficienti/non prioritarie/spostano il problema	81	38%
Timore aumento tempi / congestione / "è già lento"	35	16%
Alternative insufficienti (TPL/bici/e-bike/costi)	29	14%
Riorganizzazione viabilità / fluidificazione / semafori	19	9%
Sosta/accesso/ZTL/zone 30/parcheggi/costi parcheggio	14	7%
Sicurezza/enforcement (vigili, sanzioni, rispetto regole)	13	6%
Auto necessaria (lavoro/famiglia/salute/accessibilità)	8	4%
Impatto su commercio/attrattività centro	7	3%
Valoriale/ideologico/libertà	4	2%
Altro/ambiente/non pertinente	4	2%

Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

5.2. Propensione all'utilizzo dei nodi di interscambio

In coerenza con l'orientamento favorevole a interventi di moderazione del traffico e riqualificazione dello spazio pubblico, l'indagine ha approfondito la disponibilità dei cittadini all'utilizzo dei nodi di interscambio come possibile alternativa all'uso dell'automobile.

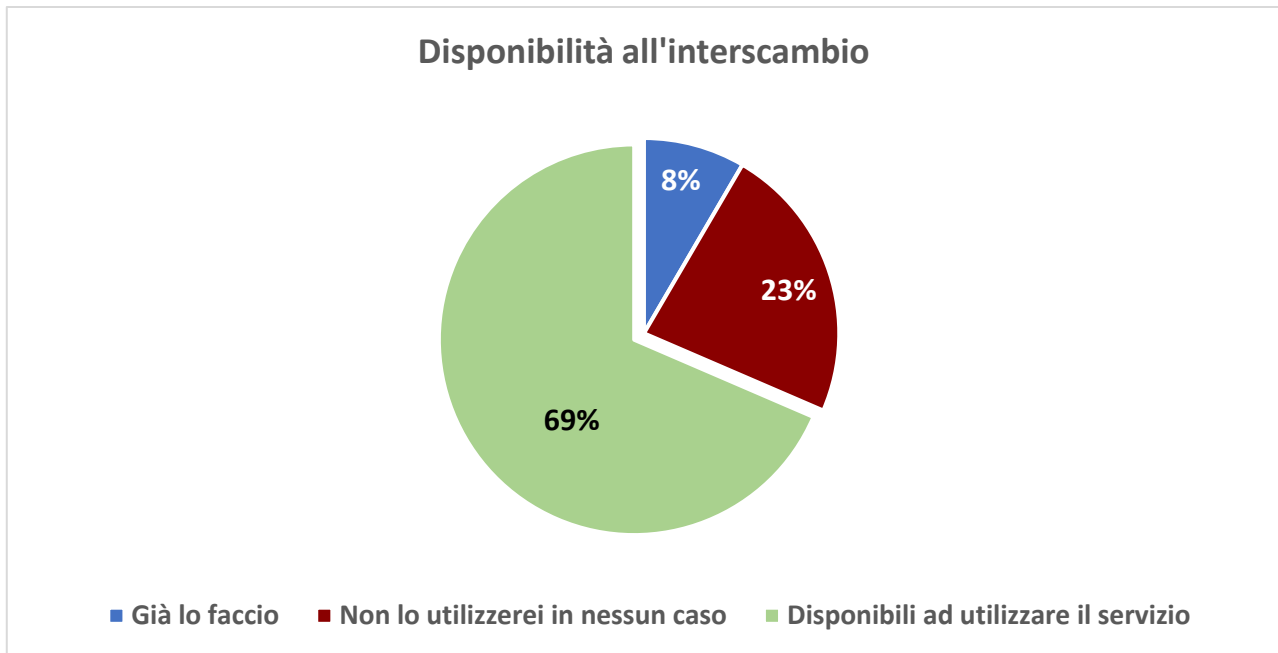
Come evidenziato nel Graf. 25 - Struttura del bacino potenziale per l'utilizzo del nodo di interscambio, la struttura della propensione risulta articolata in tre gruppi distinti: una quota pari all'**8%** dichiara di utilizzare già il servizio, il **23%** esprime una indisponibilità strutturale, mentre la componente maggioritaria (**69%**) manifesta una disponibilità condizionata all'introduzione di specifiche migliorie o condizioni di servizio.

Il dato evidenzia l'esistenza di un ampio **bacino potenziale** su cui possono incidere interventi mirati di miglioramento dell'offerta e di regolazione della mobilità.

L'analisi delle condizioni dichiarate dai rispondenti disponibili all'utilizzo del servizio (n = 1.522) consente di individuare le principali leve di attivazione della domanda.

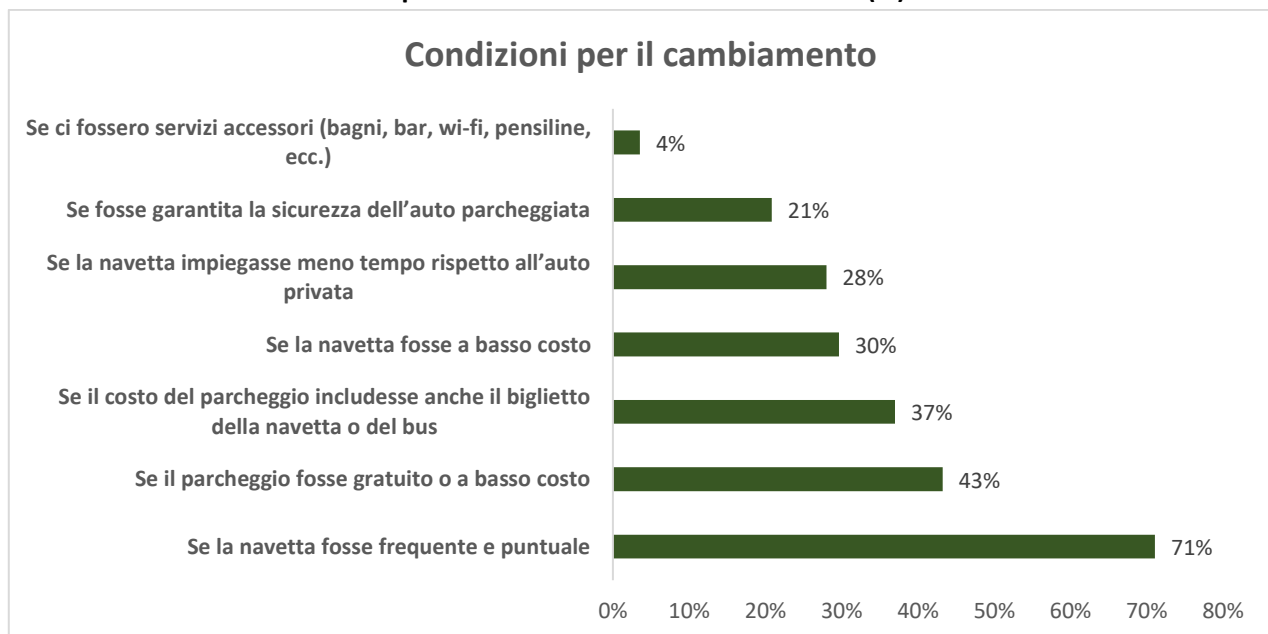
Come riportato nel Graf. 26, la condizione maggiormente indicata riguarda la **frequenza e puntualità della navetta** (71%), seguita da misure di riduzione o integrazione dei **costi di parcheggio** (43% parcheggio gratuito o a basso costo; 37% integrazione tariffaria parcheggio + navetta). Risultano inoltre rilevanti il contenimento dei tempi di percorrenza (28%) e la garanzia di sicurezza dell'auto parcheggiata (21%), mentre i servizi accessori assumono un peso marginale (4%).

Graf. 25 - Struttura del bacino potenziale per l'utilizzo del nodo di interscambio



Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Graf. 26 – Condizioni dichiarate* per l'utilizzo del nodo di interscambio (%)



*Percentuali calcolate sul totale dei rispondenti disponibili all'utilizzo del servizio (n = 1.522). Risposta multipla.

Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

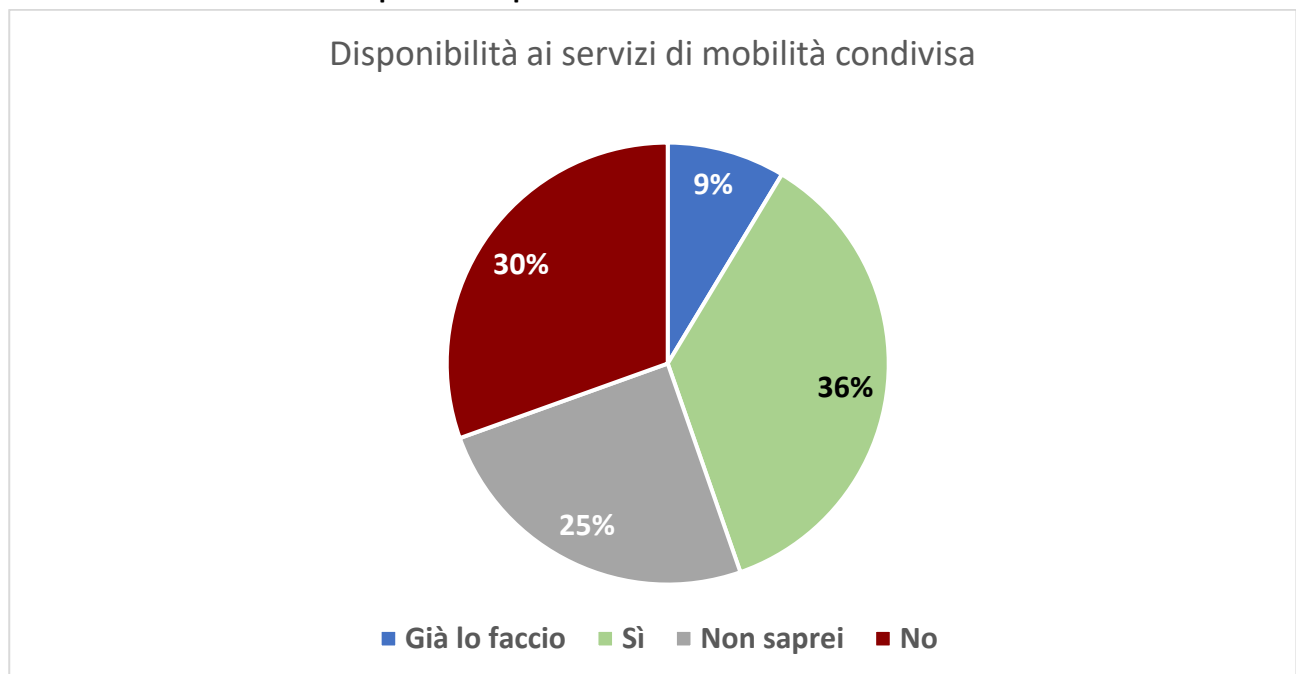
5.3. Disponibilità all'utilizzo di servizi di mobilità condivisa

L'indagine ha esplorato la disponibilità dei rispondenti all'utilizzo di servizi di mobilità condivisa (biciclette, monopattini, scooter o auto in sharing) per gli spostamenti urbani.

I risultati evidenziano una distribuzione articolata: il **36%** dichiara disponibilità all'utilizzo, mentre il **9%** afferma di farne già uso. Complessivamente, il **45%** del campione manifesta un orientamento favorevole verso tali soluzioni. Una quota pari al **30%** esprime invece indisponibilità, mentre il 25% si colloca in una posizione intermedia di incertezza.

L'analisi per genere mostra una propensione leggermente più elevata tra gli uomini (49% tra favorevoli o già utilizzatori) rispetto alle donne (42%), a fronte di una maggiore incidenza di risposte "non saprei" nel segmento femminile.

Graf. 27 - Struttura del bacino potenziale per l'utilizzo di servizi di mobilità condivisa



Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Rispetto alla più ampia disponibilità dichiarata verso l'utilizzo dei nodi di interscambio, la propensione alla mobilità condivisa appare più contenuta, suggerendo un ruolo **complementare** nel sistema della mobilità urbana.

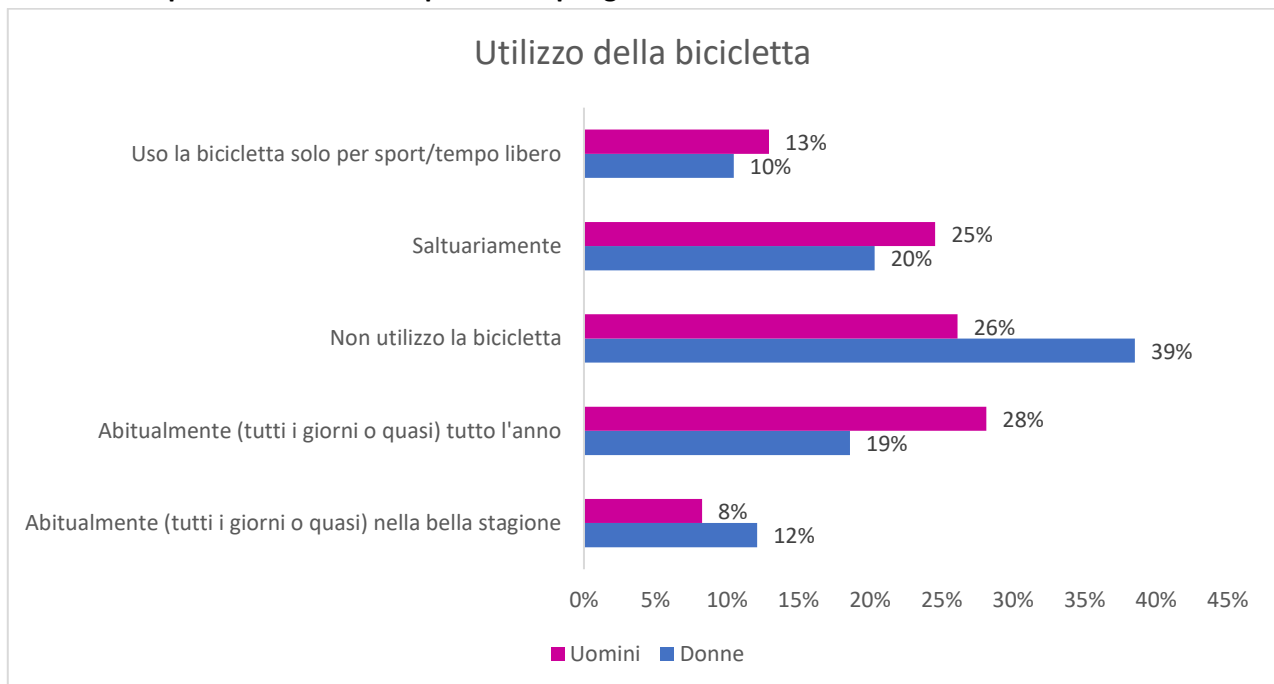
5.4. Utilizzo della bicicletta e propensione al cambiamento

5.4.1. Profilo degli utenti della bicicletta

L'indagine evidenzia una diffusione significativa ma non maggioritaria dell'uso della bicicletta nel campione analizzato. Il **22%** dei rispondenti dichiara di utilizzare la bici abitualmente durante tutto l'anno, mentre un ulteriore **11%** la utilizza con regolarità nella sola bella stagione. Complessivamente, dunque, un terzo del campione (33%) può essere considerato utilizzatore abituale. Si registra inoltre un **22%** di uso saltuario e un **12%** di uso esclusivamente sportivo/ricreativo; i non utilizzatori sono il **34%**.

L'analisi per genere evidenzia differenze: l'utilizzo abituale tutto l'anno è più diffuso tra gli uomini (28%) rispetto alle donne (19%), mentre tra queste ultime è più elevata la quota di non utilizzatori (39% contro 26%).

Graf. 28 – Propensione all'utilizzo quotidiano per genere della bicicletta



Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

L'analisi per fascia d'età evidenzia differenze significative nei comportamenti ciclistici. Le fasce più giovani (14-25 anni) presentano la quota più elevata di non utilizzatori (oltre il 50%), a fronte di un utilizzo abituale limitato. Al contrario, nelle fasce adulte (26-65 anni) l'uso abituale tutto l'anno raggiunge il 26%, mentre tra gli over 65 si registra una distribuzione più equilibrata tra utilizzo strutturale, stagionale e saltuario.

Tab. 34 – Distribuzione delle condizioni di utilizzo per classe di età espresse

Utilizzo della bici	14-17 anni	18-25 anni	26-40 anni	41-65 anni	Oltre 65 anni	Totale
Abitualmente (tutti i giorni o quasi) nella bella stagione	8%	8%	11%	10%	18%	11%
Abitualmente (tutti i giorni o quasi) tutto l'anno	11%	14%	26%	26%	27%	22%
Non utilizzo la bicicletta	52%	55%	30%	23%	22%	34%
Saltuariamente	17%	14%	23%	26%	27%	22%
Uso la bicicletta solo per sport/tempo libero	13%	10%	10%	15%	6%	12%
Totale	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

L'analisi per quartiere evidenzia eterogeneità territoriale. Le aree centrali e semicentrali (Cormôr/San Domenico, Udine centro, San Paolo) mostrano livelli di utilizzo abituale superiori al 30%, con punte del 39%. Al contrario, in alcuni quartieri periferici come Cussignacco e Godia si registrano quote di non utilizzo significativamente più elevate (fino al 36%).

Il quadro risulta ulteriormente differenziato nel caso dei residenti esterni al Comune, tra i quali il 57% dichiara di non utilizzare la bicicletta, evidenziando un modello di mobilità maggiormente auto-centrico e una minore integrazione della ciclabilità negli spostamenti sistematici.

Il dato suggerisce che l'uso della bicicletta non dipende esclusivamente da fattori anagrafici, ma anche da condizioni territoriali quali accessibilità, continuità delle reti ciclabili e prossimità ai poli attrattori urbani.

Tab. 35 – Distribuzione delle condizioni di utilizzo per quartieri di Udine

Utilizzo della bici	1 - Udine centro	2 - Cormôr...	3 - Udine est	4 - Udine sud	5 - Cussignacco	6 - San Paolo	7 - Chiavris	8 - Laipacco	9 - Godia
Abitualmente (tutti i giorni o quasi) nella bella stagione	15%	15%	15%	17%	10%	16%	15%	18%	6%
Abitualmente (tutti i giorni o quasi) tutto l'anno	33%	39%	29%	27%	10%	32%	29%	29%	17%
Non utilizzo la bicicletta	20%	12%	18%	17%	36%	24%	17%	7%	29%
Saltuariamente	25%	24%	25%	27%	24%	25%	28%	33%	34%
Uso la bicicletta solo per sport/tempo libero	8%	10%	14%	12%	21%	3%	12%	13%	14%
Totale complessivo	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

5.4.2. Le principali barriere all'utilizzo della bicicletta

Al fine di comprendere le principali barriere all'utilizzo della bicicletta, ai rispondenti è stato chiesto di attribuire un punteggio da 1 a 5 (5 = moltissimo) a una serie di possibili fattori dissuasivi. Le risposte consentono di distinguere tra ostacoli di natura infrastrutturale, ambientale e individuale.

L'analisi dei punteggi medi (scala 1-5) evidenzia una netta prevalenza di criticità connesse alla sicurezza e alla qualità dell'infrastruttura ciclabile. Il traffico intenso e percepito come pericoloso rappresenta il fattore maggiormente penalizzante (3,5), seguito dalla mancanza di percorsi ciclabili sicuri (3,3) e dalle condizioni meteo sfavorevoli o dallo smog (3,3).

Su valori intermedi si collocano la scarsa manutenzione delle infrastrutture ciclabili (2,9) e la possibilità di furto o l'assenza di parcheggi sicuri (2,9), mentre risultano significativamente meno rilevanti fattori di natura individuale quali la pendenza del terreno (1,7) o la mancanza di abilità ciclistica (1,2).

Nel complesso, il quadro evidenzia come le barriere all'uso della bicicletta siano prevalentemente riconducibili a condizioni strutturali del sistema della mobilità urbana, più che a limiti culturali o personali. Ciò suggerisce che interventi mirati di miglioramento della sicurezza e della continuità della rete ciclabile possano incidere in modo significativo sull'incremento dell'utilizzo.

Graf. 29 – Intensità media dei fattori che scoraggiano l'utilizzo della bicicletta (scala 1–5)



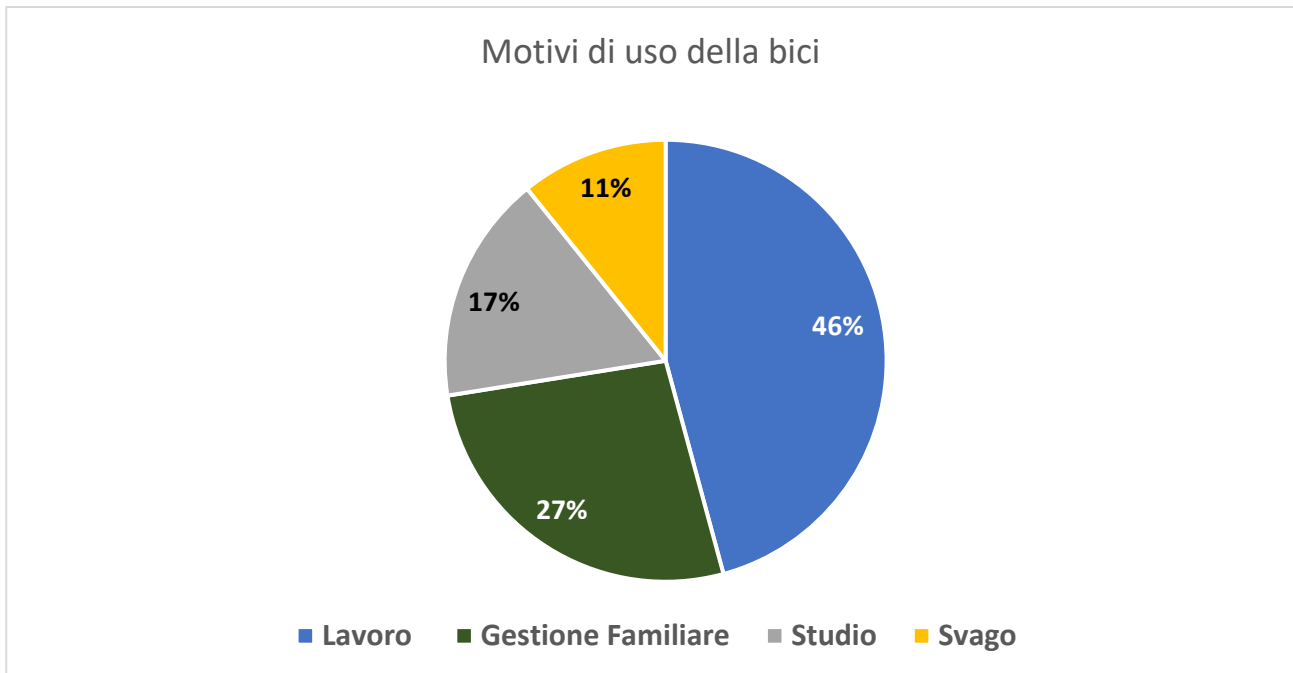
Fonte: Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

5.4.3. Le caratteristiche degli spostamenti in bici degli utenti strutturati

L'analisi delle motivazioni dichiarate dagli utilizzatori che dichiarano un utilizzo regolare o sistematico della bicicletta evidenzia una prevalenza netta di impieghi legati a esigenze sistematiche e quotidiane. Il 46% utilizza la bicicletta quotidianamente per motivi di lavoro, il 27% per attività di gestione familiare (accompagnamenti, commissioni, servizi), mentre il 17% la impiega per studio. Solo l'11% dichiara un utilizzo prevalentemente ricreativo o legato allo svago.

Il dato conferma che, nel contesto urbano analizzato, la bicicletta per una quota dei cittadini rappresenta non una modalità marginale o esclusivamente ludica, bensì uno strumento di mobilità funzionale e integrato negli spostamenti quotidiani. La forte incidenza delle motivazioni lavorative e di gestione familiare suggerisce la presenza di una domanda strutturata, potenzialmente sensibile al miglioramento delle condizioni di sicurezza e continuità della rete ciclabile.

Graf. 30 – Motivazioni di chi utilizza la bici quotidianamente



Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

L'analisi della durata degli spostamenti in bicicletta evidenzia una prevalenza di tragitti brevi o medio-brevi. Il 21% dei rispondenti dichiara percorrenze fino a 10 minuti, mentre la quota maggioritaria (44%) si colloca nella fascia compresa tra 11 e 20 minuti. Complessivamente, pertanto, oltre i due terzi degli spostamenti si concentrano entro i 20 minuti.

Una quota più contenuta (15%) effettua tragitti tra 21 e 30 minuti, mentre il 10% supera i 30 minuti. Un'ulteriore 10% indica una variabilità legata al periodo o alla tipologia di giornata.

Nel complesso, il dato conferma una configurazione tipicamente urbana dell'uso della bicicletta, orientata a spostamenti di prossimità e compatibili con la dimensione compatta del territorio comunale. Questo elemento rafforza l'importanza della continuità e sicurezza della rete ciclabile nei collegamenti di breve e media distanza, dove si concentra la domanda potenziale.

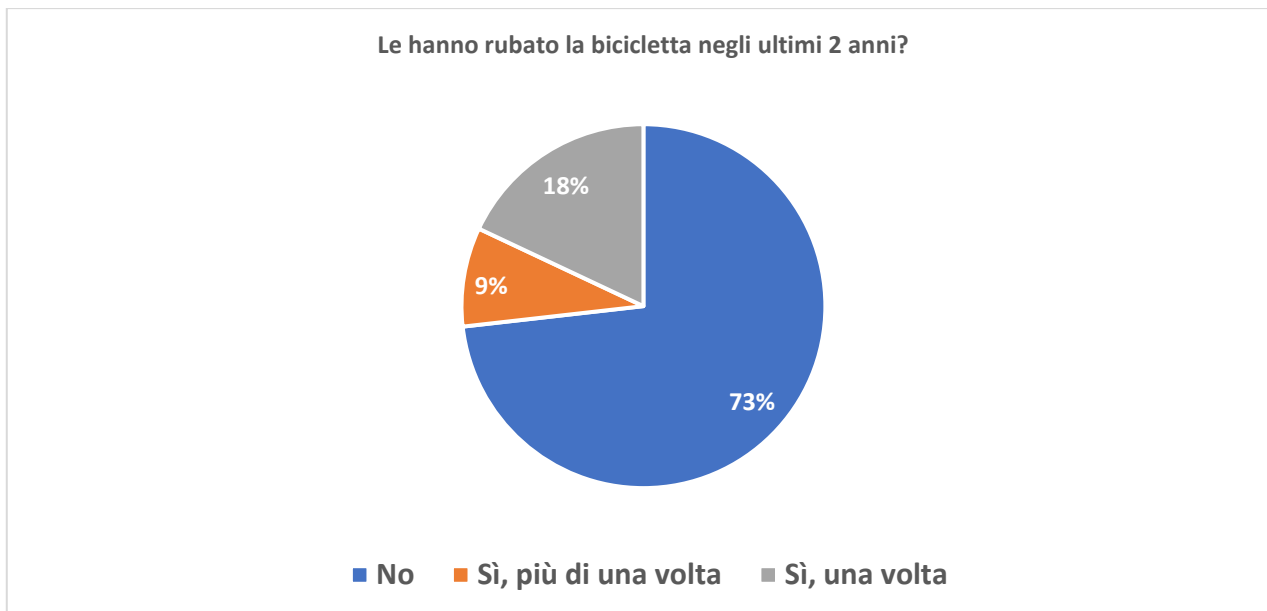
5.4.4. Stato della manutenzione, sicurezza e rischio percepito

La valutazione dello stato di manutenzione delle piste ciclabili evidenzia un giudizio prevalentemente critico. Oltre la metà di coloro che rispondenti che dichiarano un utilizzo regolare o sistematico della bicicletta (esclusi gli utilizzatori saltuari) (52%) considera le condizioni non sufficienti, mentre il 31% esprime una valutazione di sufficienza e solo il 14% giudica la manutenzione buona. La quota di indecisi risulta marginale (3%). Il dato conferma come la qualità manutentiva rappresenti una delle principali fragilità percepite del sistema ciclabile urbano.

Sul fronte della sicurezza patrimoniale, il 27% dei rispondenti dichiara di aver subito almeno un furto di bicicletta negli ultimi due anni (18% una volta, 9% più di una volta), mentre il 73% non riporta episodi. Si tratta di una percentuale non trascurabile, che contribuisce a spiegare il peso attribuito al tema dei parcheggi sicuri tra i fattori dissuasivi precedentemente analizzati.

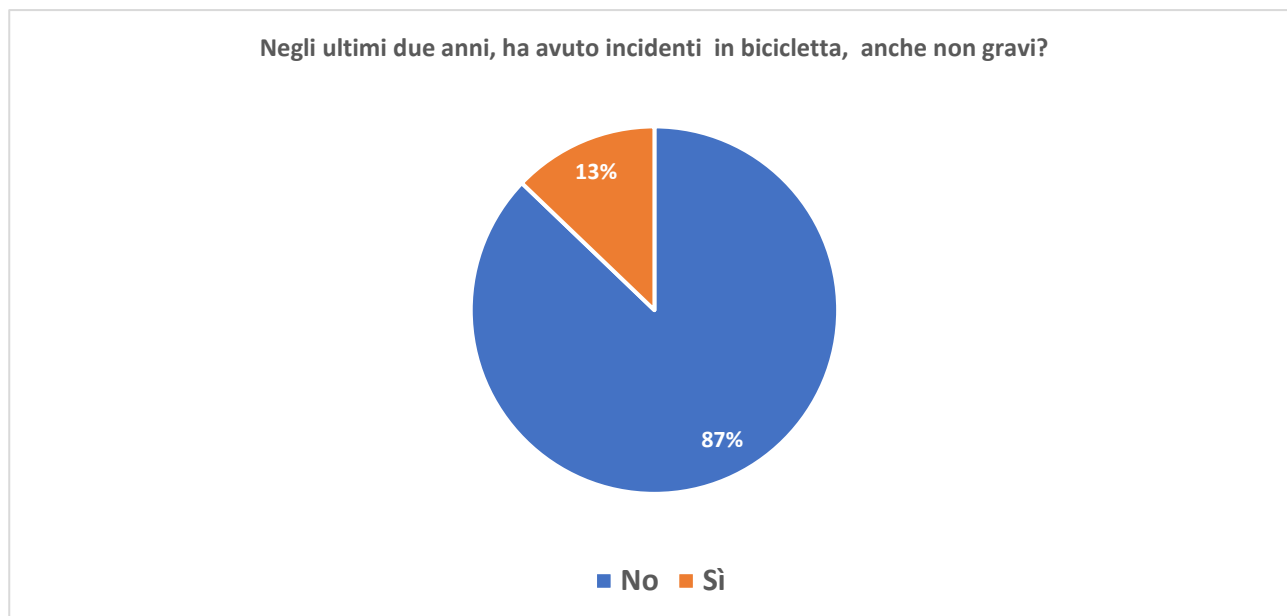
Per quanto riguarda la sicurezza stradale, il 13% dichiara di aver avuto incidenti in bicicletta negli ultimi due anni, anche non gravi, mentre l'87% non segnala eventi. Sebbene la maggioranza non abbia subito sinistri, la quota di utenti coinvolti in incidenti non è marginale e si inserisce coerentemente nel quadro delle criticità legate al traffico intenso e percepito come pericoloso.

Graf. 31 – Percentuali di furti di bici dichiarati dai ciclisti abituali



Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Graf. 32 – Percentuali di incidenti dichiarati dai ciclisti abituali



Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Nel complesso, i dati confermano che le principali vulnerabilità del sistema ciclabile non sono solo percepite, ma trovano riscontro in esperienze concrete di insicurezza infrastrutturale, esposizione al traffico e rischio di furto. Questo rafforza l'indicazione strategica verso interventi di miglioramento manutentivo, incremento della protezione fisica dei percorsi e potenziamento dei sistemi di sosta sicura.

L'analisi delle localizzazioni dichiarate evidenzia una prevalenza di eventi in corrispondenza di punti di intersezione e di conflitto tra flussi veicolari e ciclabili. Le segnalazioni più frequenti riguardano tratti di pista ciclabile (25 occorrenze) e incroci (23), seguiti da attraversamenti (16) e rotatorie (9). Considerate congiuntamente, le intersezioni, gli attraversamenti e le rotatorie rappresentano la quota maggioritaria degli incidenti dichiarati.

In tali ambiti si segnalano frequentemente mancato rispetto delle precedenza, conflitti con veicoli in svolta o in immissione e criticità negli attraversamenti ciclabili, evidenziando la particolare vulnerabilità dei punti di transizione tra pista e carreggiata ordinaria.

Una quota più contenuta ma significativa di segnalazioni riguarda criticità manutentive (pavimentazione scivolosa, buche, dislivelli), indicando che una parte degli incidenti è riconducibile anche alla qualità del fondo stradale.

Nel complesso, il quadro conferma che la percezione di insicurezza è strettamente connessa alla gestione delle intersezioni e alla continuità progettuale della rete, più che a fattori individuali.

5.4.5. Priorità e direttrici strategiche per il rafforzamento della rete ciclabile

Le domande, a risposta multipla, sono state compilate da 2.221 rispondenti. Per quanto riguarda le priorità di intervento sulla rete ciclabile, sono state espresse 6.746 selezioni complessive (media di 3 indicazioni per partecipante).

In coerenza con le criticità emerse in termini di manutenzione, sicurezza e discontinuità infrastrutturale, l'analisi delle priorità espresse evidenzia un orientamento nettamente prevalente verso il rafforzamento strutturale della rete ciclabile.

Le priorità maggiormente indicate riguardano infatti l'estensione e il collegamento della rete ciclabile esistente (1.620 selezioni – 73%), la risoluzione dei nodi critici o pericolosi (1.395 – 63%) e la protezione fisica dei percorsi (1.214-55%), delineando un orientamento chiaramente centrato sulla continuità e sulla sicurezza infrastrutturale del sistema.

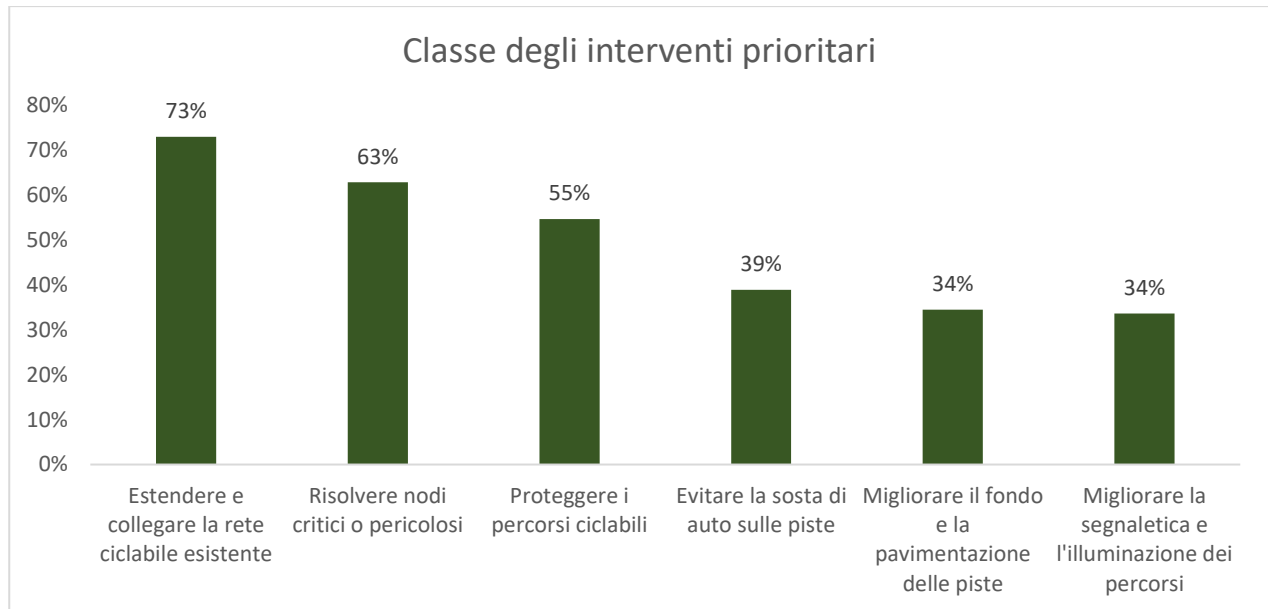
Seguono, con un'incidenza inferiore ma comunque significativa, le indicazioni relative alla regolazione della sosta sulle piste (864 selezioni -39%) e al miglioramento del fondo, della pavimentazione e della segnaletica (oltre 750 selezioni ciascuna 34%).

Oltre alle opzioni strutturate previste dal quesito, i rispondenti hanno formulato ulteriori segnalazioni in forma aperta. Tali contributi, ricompresi nel totale delle selezioni espresse, confermano sostanzialmente la gerarchia delle priorità emersa dall'analisi quantitativa. In particolare, si registra una ricorrenza significativa di richieste di separazione funzionale tra traffico veicolare e percorsi ciclabili, di riorganizzazione complessiva della rete e di intervento su specifiche criticità localizzate. Sono inoltre presenti indicazioni relative al rafforzamento del controllo e dell'enforcement, con riferimento alla sosta irregolare e al rispetto delle regole.

Le posizioni esplicitamente contrarie agli interventi ciclabili risultano numericamente contenute e riferite prevalentemente a valutazioni puntuali su singole tratte o a considerazioni individuali non estensibili all'intero sistema. Una quota residuale di contributi (10 segnalazioni) è riconducibile a non risposta o a condizioni personali di non utilizzo della bicicletta (salute, età, pendolarismo), non direttamente pertinenti rispetto alla definizione delle priorità infrastrutturali.

Nel complesso, l'elevato numero medio di opzioni selezionate per rispondente evidenzia un coinvolgimento attivo nella definizione delle priorità e rafforza la solidità interpretativa dei risultati. Il quadro restituisce una percezione della rete ciclabile come sistema ancora non pienamente continuo e protetto, rispetto al quale emerge una domanda prioritaria di sicurezza, connessione e qualità progettuale.

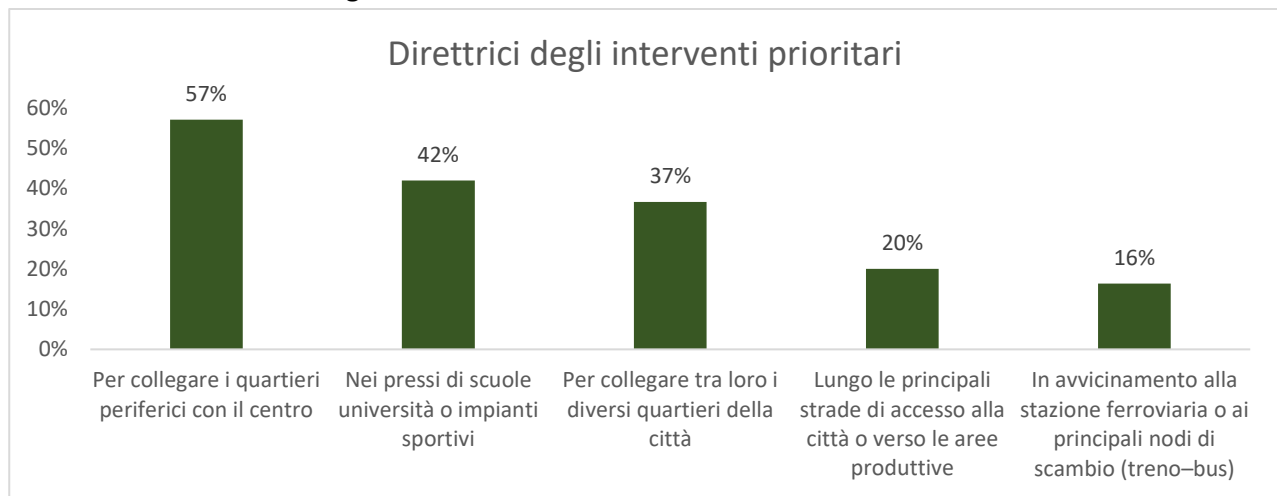
Graf. 33 – Le indicazioni dei cittadini sulla rete ciclabile



Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Con riferimento alla localizzazione degli interventi prioritari (massimo due indicazioni per rispondente), la domanda è stata compilata da 2.176 rispondenti (45 questionari senza risposta).

L'analisi evidenzia una netta priorità attribuita ai collegamenti tra i quartieri periferici e il centro cittadino, indicati da 1.242 partecipanti (57%). Il dato conferma la centralità della direttrice radiale come principale asse di domanda ciclabile.

Graf. 34 - Le direttrici strategiche di intervento


Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Seguono, per rilevanza, gli interventi nei pressi di scuole, università e impianti sportivi (914 indicazioni – 42%), a conferma della forte sensibilità verso la sicurezza degli spostamenti casa–scuola e verso i principali poli attrattori urbani.

Una quota significativa di rispondenti (798 – 37%) indica inoltre la necessità di rafforzare i collegamenti tra i diversi quartieri della città, segnalando l'esigenza di una rete più continua anche nelle relazioni periferia–periferia.

Risultano meno frequentemente selezionate, ma comunque rilevanti, le direttrici lungo le principali strade di accesso alla città o verso le aree produttive (436 – 20%) e i collegamenti in avvicinamento alla stazione ferroviaria o ai nodi di interscambio (355 – 16%).

Le segnalazioni aperte, numericamente residuali, confermano l'orientamento generale emerso dall'analisi quantitativa, con richieste puntuali di estensione verso i comuni limitrofi, miglioramento della continuità dei percorsi e maggiore sicurezza lungo le principali direttrici urbane.

Nel complesso, il quadro restituisce una domanda fortemente orientata alla costruzione di una rete radiale e connettiva, capace di garantire continuità tra periferie, centro e principali poli attrattori.

6. Propensione alla mobilità elettrica

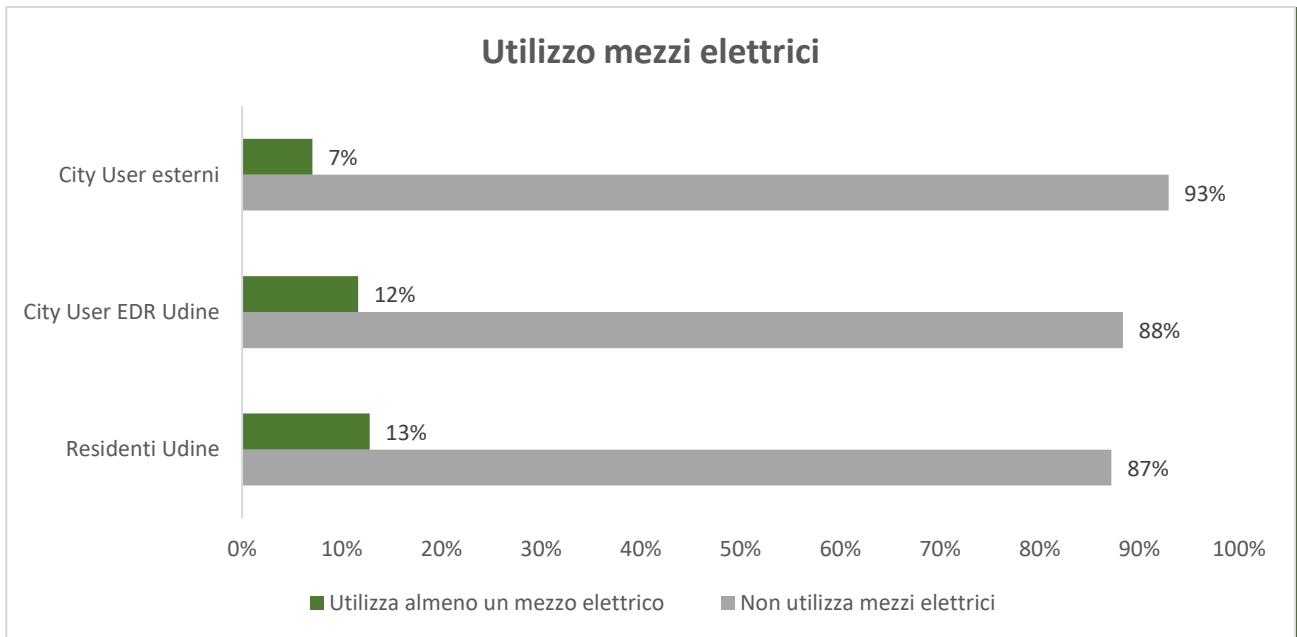
6.1. Utilizzo attuale dei mezzi elettrici

La domanda relativa all'utilizzo di mezzi elettrici per gli spostamenti è stata compilata da 2.216 rispondenti.

L'analisi evidenzia una diffusione ancora contenuta della mobilità elettrica individuale: l'88% del campione dichiara di non utilizzare alcun mezzo elettrico, mentre il 12% afferma di farne uso almeno in parte.

La propensione risulta leggermente più elevata tra i residenti (13%) rispetto ai city user EDR Udine (12%) e agli utenti esterni (7%), confermando una maggiore integrazione di tali soluzioni negli spostamenti interni alla città rispetto a quelli di provenienza extraurbana.

Graf. 35 – Utilizzo dei mezzi elettrici per gli spostamenti



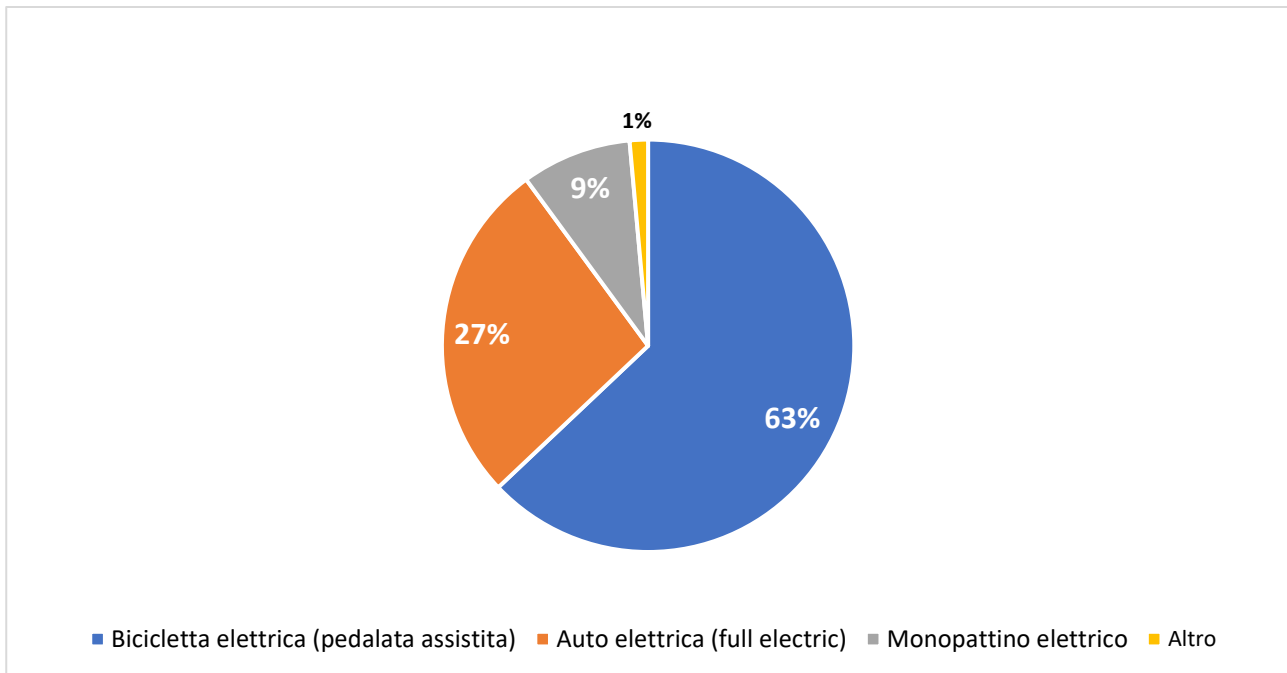
Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Tra coloro che utilizzano mezzi elettrici, la bicicletta a pedalata assistita rappresenta la modalità nettamente prevalente (63% degli utilizzatori), seguita dall'automobile full electric (27%) e, in misura molto più marginale, dal monopattino elettrico (9%). Le altre forme di micromobilità elettrica (monowheel, overboard, segway) risultano residuali (1%).

Nel complesso, il quadro restituisce una mobilità urbana ancora largamente non elettrificata, con un primo nucleo di diffusione riconducibile soprattutto all'e-bike, che appare come la soluzione elettrica più coerente con la scala e la struttura della città.

La micromobilità elettrica leggera e l'automobile full electric, pur presenti, mostrano una penetrazione ancora limitata nel campione analizzato.

Graf. 36 – I mezzi elettrici gli spostamenti



Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

6.2. Intenzione di acquisto di mezzi elettrici

Alla domanda relativa alla possibilità di acquistare un'auto elettrica o un mezzo di micromobilità elettrica nei prossimi tre anni hanno risposto 2.221 partecipanti.

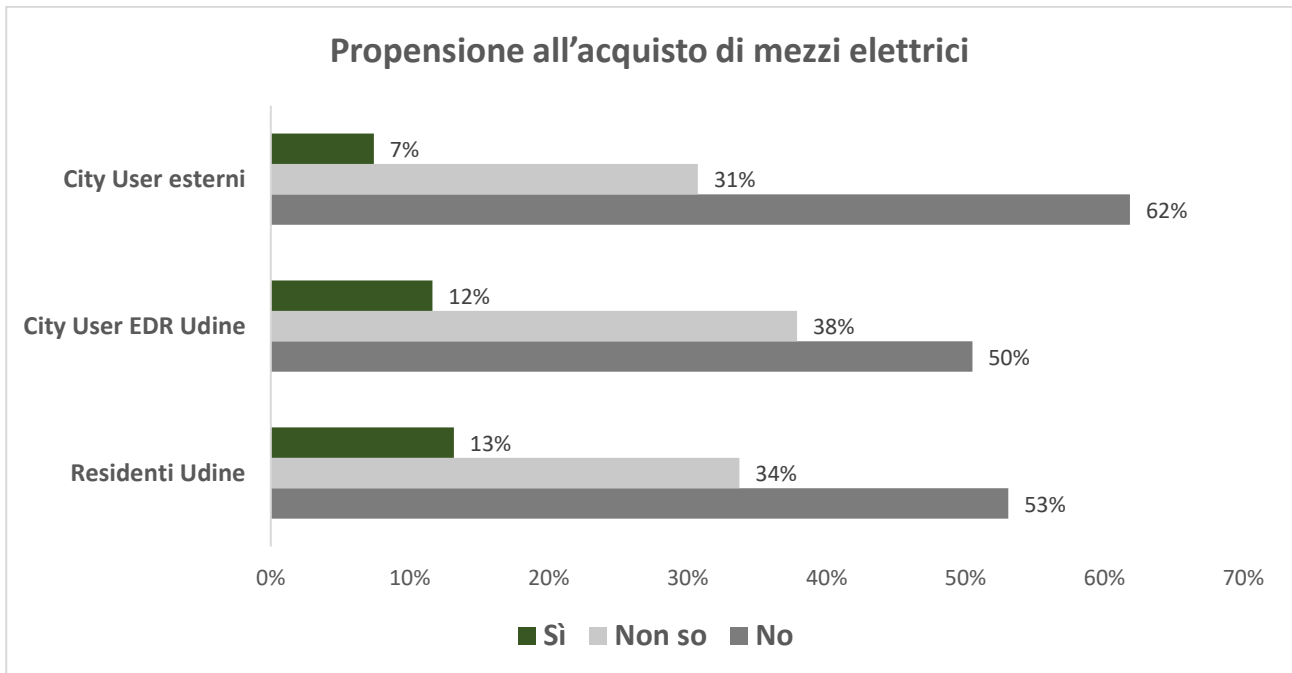
Il 53% del campione (1.188 rispondenti) dichiara di non ritenere probabile un acquisto nel triennio considerato. Una quota significativa, pari al 34% (766 rispondenti), esprime incertezza ("non so"), mentre l'11,8% (261 rispondenti) dichiara un'intenzione positiva all'acquisto.

Tra i 261 rispondenti che dichiarano un'intenzione positiva, 90 soggetti risultano già utilizzatori di mezzi elettrici. Ciò indica che circa un terzo della domanda potenziale è riconducibile a utenti già attivi, presumibilmente orientati alla sostituzione o all'ampliamento del parco mezzi, mentre i restanti 171 individui (pari a circa il 7,7% del campione complessivo) rappresentano un potenziale nuovo ingresso nella mobilità elettrica.

Il confronto con l'utilizzo attuale (256 utilizzatori, pari all'11,5% del campione) evidenzia una crescita potenziale moderata nel breve periodo. La mobilità elettrica appare quindi in una fase di consolidamento più che di espansione accelerata.

L'analisi per segmento (Graf. 37) evidenzia differenze significative: i residenti a Udine mostrano una maggiore propensione all'acquisto (13%) rispetto ai city user esterni (7%), che presentano la quota più elevata di posizioni negative (62%). I city user dell'EDR Udine si collocano in una posizione intermedia (12% di intenzione positiva), ma con una quota rilevante di indecisi (38%), configurando un bacino potenzialmente sensibile a politiche di incentivo e accompagnamento alla transizione.

Graf. 37 –Intenzione di acquisto di mezzi elettrici nei prossimi tre anni per residenti e city user (% su ciascun segmento)



Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

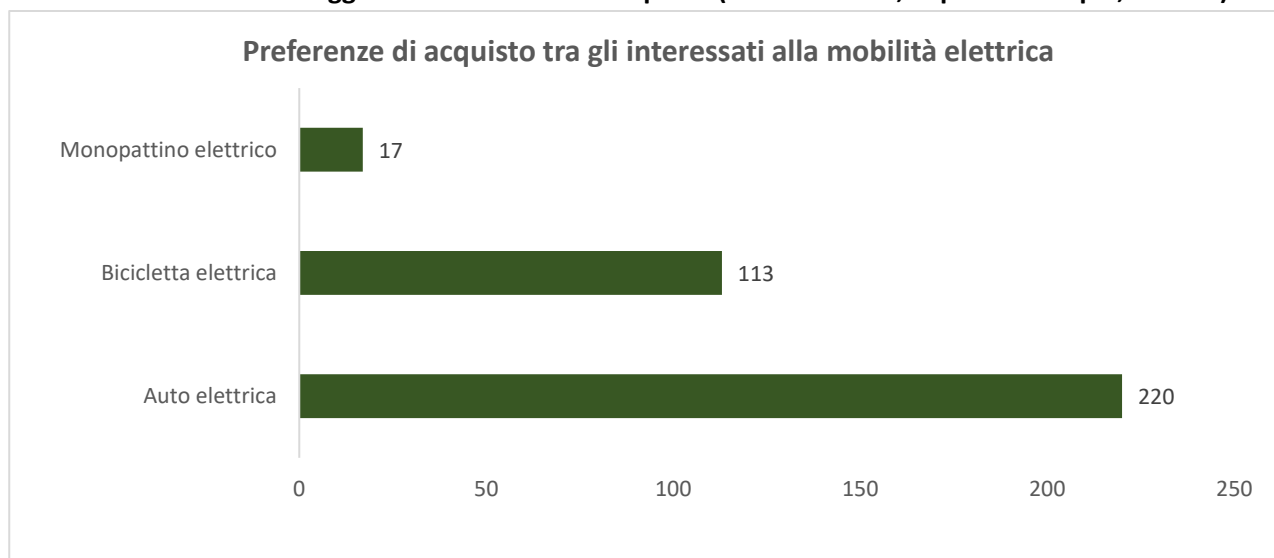
Nel complesso, il dato mostra una prevalenza di posizioni negative o attendiste (87% tra “no” e “non so”), a fronte di una quota minoritaria con propensione dichiarata all’investimento. Il quadro restituisce una mobilità elettrica percepita come opzione ancora non pienamente matura o accessibile su larga scala.

La quota elevata di indecisi (34%) rappresenta tuttavia il principale segmento potenzialmente attivabile attraverso:

- incentivi economici,
- rafforzamento delle infrastrutture di ricarica,
- maggiore integrazione con il sistema di mobilità urbana,
- politiche di comunicazione e accompagnamento alla transizione.

Nel breve periodo, in assenza di interventi mirati, non si prevede una crescita spontanea significativa rispetto ai livelli attuali di utilizzo.

Tra i 267 rispondenti che dichiarano un’intenzione positiva all’acquisto, l’auto elettrica rappresenta la scelta nettamente prevalente, indicata da oltre l’80% degli interessati. Segue la bicicletta a pedalata assistita (circa il 40%), mentre il monopattino elettrico e le altre forme di micromobilità risultano marginali.

Graf. 38 – Mezzi elettrici oggetto di intenzione di acquisto (valori assoluti; risposte multiple; n = 267)


Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

L'analisi delle motivazioni espresse dai rispondenti che non intendono acquistare un mezzo elettrico evidenzia una prevalenza netta di fattori economici e funzionali.

Il costo di acquisto rappresenta la criticità più ricorrente (oltre 550 segnalazioni), seguito dalla limitata autonomia di viaggio (circa 190) e dai problemi legati alla disponibilità e praticità della ricarica (oltre 170 segnalazioni). Tali elementi delineano un quadro in cui le barriere percepite sono principalmente di natura economica e infrastrutturale.

Un secondo gruppo di motivazioni riguarda dubbi ambientali e tecnologici, con riferimenti allo smaltimento delle batterie, all'effettiva sostenibilità del ciclo produttivo e alla sicurezza dei veicoli. Emergono inoltre motivazioni legate alla non necessità di sostituzione del veicolo attuale, alla mancanza di patente o età idonea, nonché alla preferenza per modalità alternative (bicicletta, trasporto pubblico, spostamenti a piedi).

Nel complesso, l'analisi tematica conferma che le principali barriere percepite all'acquisto sono di natura economica e operativa, mentre le posizioni ideologiche o di rifiuto tecnologico risultano meno rilevanti rispetto a valutazioni pragmatiche legate a costi, autonomia e infrastrutture di ricarica. Una parte significativa dei rispondenti non manifesta opposizione alla tecnologia in sé, ma semplicemente non prevede la sostituzione del veicolo nel breve periodo o non si trova in una condizione personale idonea all'acquisto.

Tab. 36 – Motivazioni del mancato acquisto di mezzi elettrici (analisi qualitativa)

Macro-categoria	Incidenza qualitativa
Barriere economiche	Molto elevata
Limiti funzionali (autonomia/ricarica)	Elevata
Dubbi ambientali/tecnologici	Media
Non necessità o veicolo già posseduto	Media
Condizione personale	Residuale

(Nota: le categorie derivano da riclassificazione tematica delle risposte aperte.)

Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

7. Mobilità casa–scuola e propensione sostenibile (residenti Udine)

Alla domanda relativa alla presenza di figli frequentanti la scuola primaria o secondaria di primo grado:

- Il 21% dei residenti nel Comune di Udine (280 su 1.328) dichiara di avere figli in tale fascia scolastica;
- la quota scende all'8% tra i city user provenienti da altri comuni della Provincia;
- Risulta marginale tra i city user esterni.

Nel complesso, il 15% circa del campione totale presenta figli in età scolare.

L'analisi dei comportamenti e delle propensioni è stata sviluppata con riferimento ai soli residenti nel Comune di Udine, in coerenza con l'ambito territoriale di competenza del PUMS.

Le domande somministrate hanno riguardato:

- la modalità di spostamento casa–scuola (se accompagnati, con quale mezzo);
- la propensione verso interventi di miglioramento della sicurezza e dello spazio pubblico nei pressi delle scuole;
- la disponibilità a consentire autonomia dei figli in presenza di percorsi casa–scuola sicuri (Pedibus, Bicibus, ecc.).

La sezione consente di valutare non solo i comportamenti attuali, ma anche il potenziale di transizione verso modalità più sostenibili negli spostamenti scolastici.

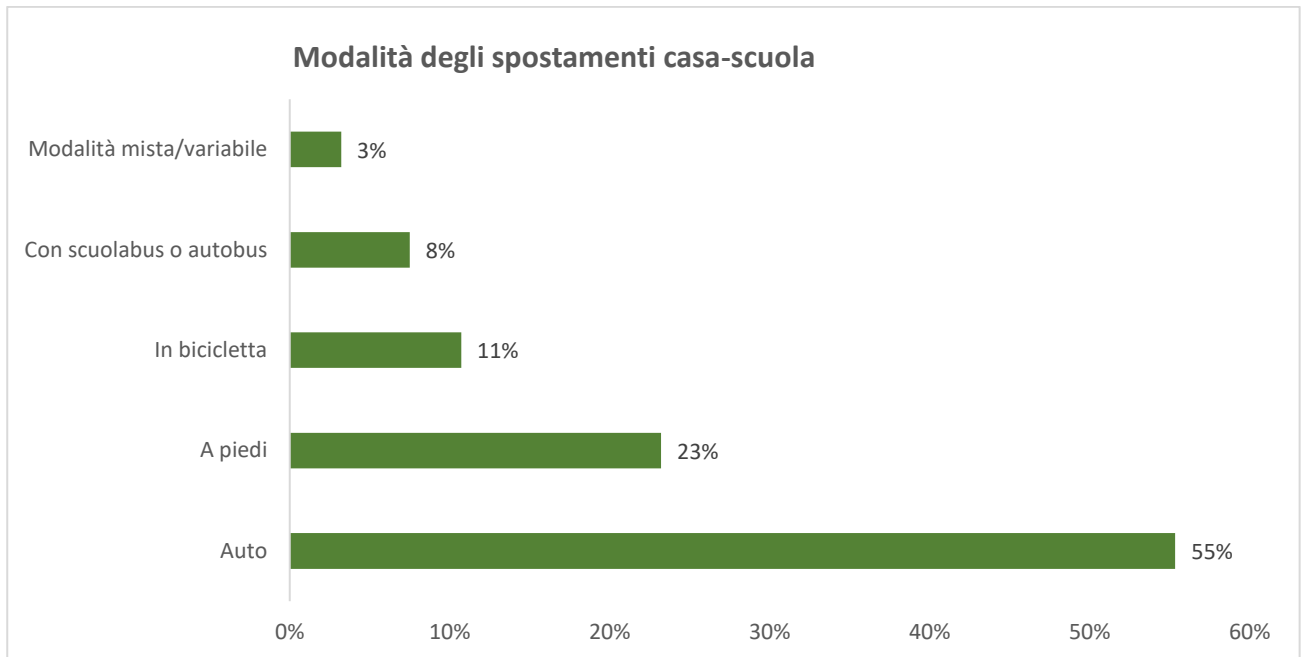
7.1. Modalità di spostamento casa–scuola

Con riferimento ai soli residenti nel Comune di Udine con figli in età scolare (n = 280), emerge una prevalenza dell'accompagnamento in auto, che rappresenta il 55% degli spostamenti casa–scuola.

Le modalità attive incidono complessivamente per il 34% (23% a piedi e 11% in bicicletta), mentre l'utilizzo di scuolabus o autobus si attesta all'8%. Una quota residuale (3%) dichiara modalità miste o variabili, con alternanza tra auto e mobilità attiva o utilizzo condizionato dalle condizioni meteorologiche, evidenziando una certa flessibilità comportamentale.

Il quadro restituisce una significativa dipendenza dall'auto negli spostamenti scolastici. Tuttavia, la presenza di oltre un terzo di spostamenti attivi suggerisce che esistono condizioni territoriali che consentono modalità sostenibili e che, in presenza di interventi mirati sulla sicurezza stradale e sulla qualità dello spazio pubblico nei pressi degli istituti scolastici, potrebbe realizzarsi un riequilibrio modale a favore della mobilità attiva.

Graf. 39 – Modalità prevalente di spostamento casa–scuola dei residenti nel Comune di Udine con figli in età primaria o secondaria di I grado (residenti Udine, n=280)



Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

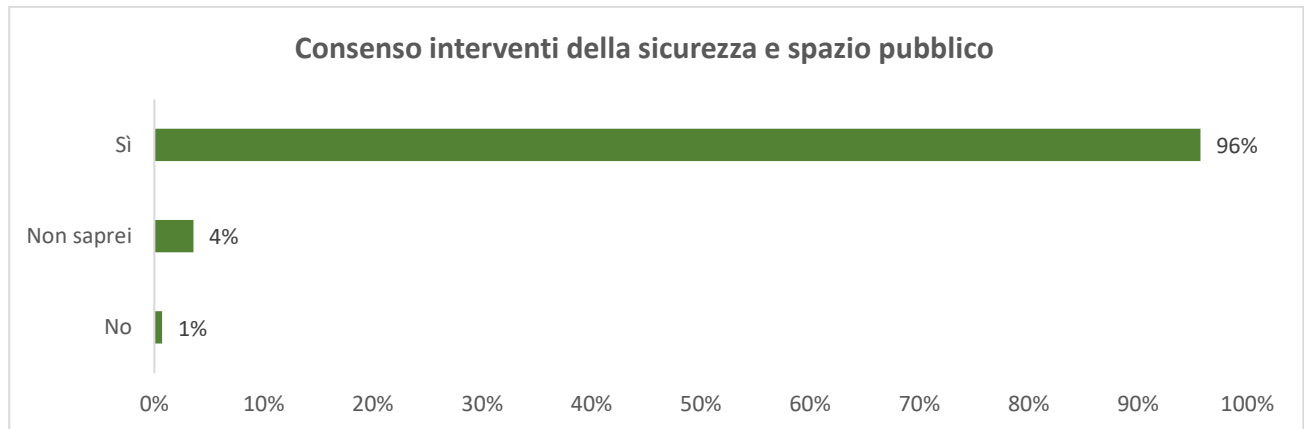
7.2. Sicurezza e autonomia negli spostamenti casa-scuola

Con riferimento ai soli residenti nel Comune di Udine con figli frequentanti la scuola primaria o secondaria di primo grado (n = 280), emerge un consenso molto elevato verso interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza e della qualità dello spazio pubblico nei pressi degli istituti scolastici.

Il 96% dei genitori si dichiara favorevole, mentre l'1% esprime una posizione contraria e il 4% non formula una valutazione definitiva. Il dato evidenzia una convergenza quasi unanime all'interno del segmento direttamente interessato, ovvero le famiglie con figli in età scolare coinvolte direttamente negli spostamenti casa–scuola.

Letto in relazione alla prevalenza dell'accompagnamento in auto (55%), il risultato assume particolare rilevanza: pur in presenza di una significativa dipendenza dall'automobile i genitori esprimono un orientamento ampiamente favorevole verso interventi di messa in sicurezza dello spazio pubblico.

Graf. 40 – Consenso verso interventi di miglioramento della sicurezza nei pressi delle scuole (residenti Udine con figli in età scolare, n = 280)

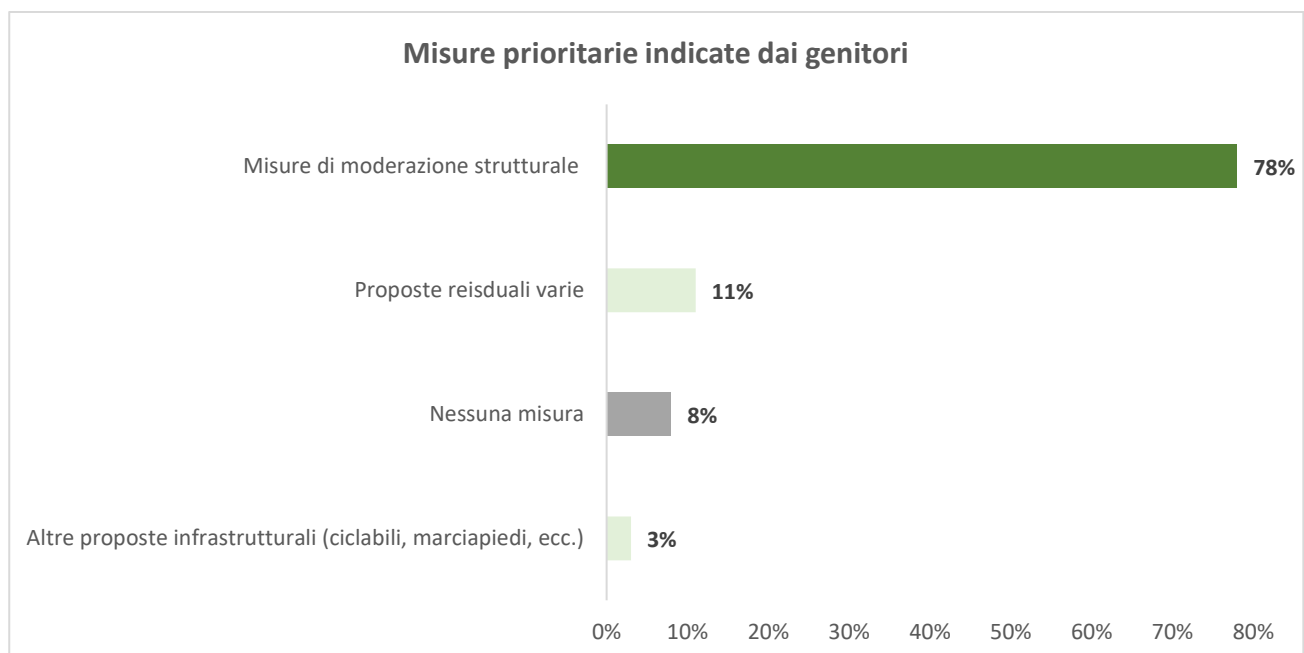


Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

L'analisi delle preferenze relative alle misure prioritarie di moderazione del traffico, riferita allo stesso sottocampione di genitori (n = 268 rispondenti alla specifica domanda), conferma tale orientamento. Le misure strutturali di traffic calming (Zone 30, zone pedonali, interventi di moderazione fisica del traffico, ZTL) raccolgono complessivamente oltre il 78% delle indicazioni, mentre la quota di genitori che dichiara di non ritenere necessaria alcuna misura si attesta all'8%.

Il confronto con il dato espresso dall'intero campione (15% di contrari; cfr. par. 5.1) evidenzia una minore incidenza delle posizioni oppositive all'interno del segmento dei genitori.

Graf. 41 – Orientamento dei genitori verso le misure prioritarie di moderazione del traffico (residenti con figli, n=268)



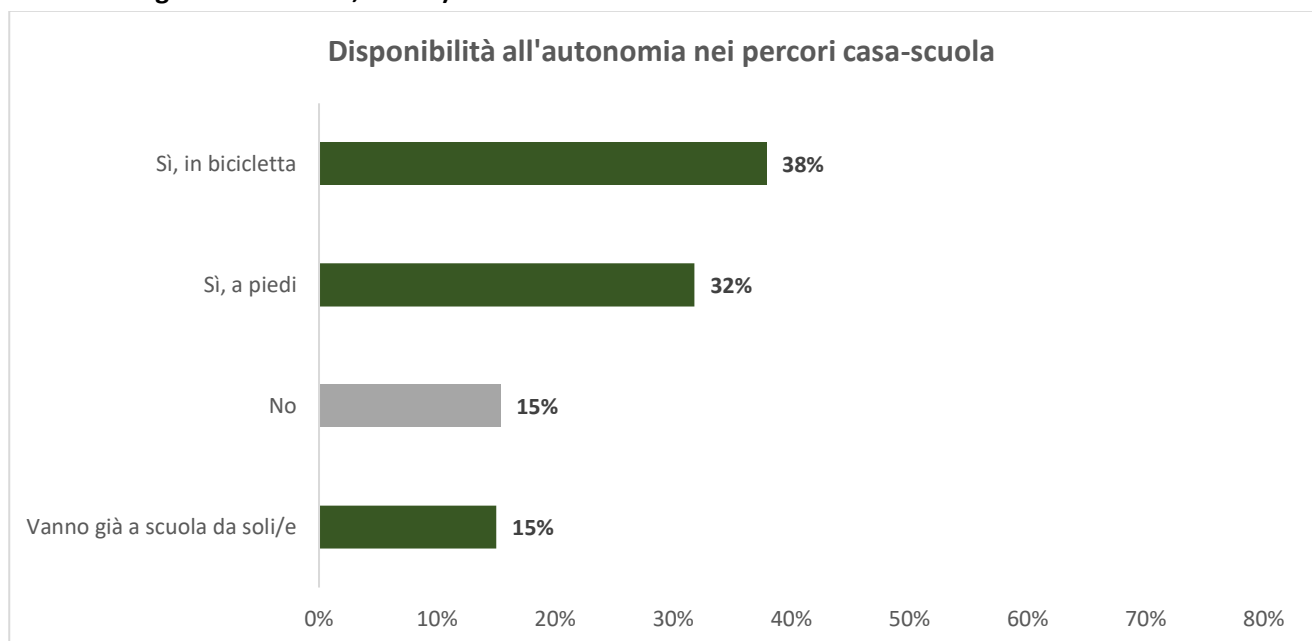
Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Alla domanda relativa alla disponibilità a consentire l'autonomia negli spostamenti casa–scuola in presenza di percorsi sicuri (Pedibus, Bicibus o analoghe soluzioni), i genitori residenti hanno risposto come segue:

- il 38% consentirebbe ai figli di recarsi a scuola in bicicletta e il 32% a piedi, per un totale del 70% di disponibilità potenziale all'autonomia;
- il 15% segnala che i figli si recano già autonomamente a scuola;
- il 15% dichiara di non essere favorevole.

Il dato conferma il ruolo delle condizioni di sicurezza percepite nella scelta modale e nella concessione dell'autonomia ai minori.

Graf. 42 – Disponibilità dei genitori all'autonomia casa–scuola in presenza di percorsi sicuri (residenti Udine con figli in età scolare, n=268)



Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

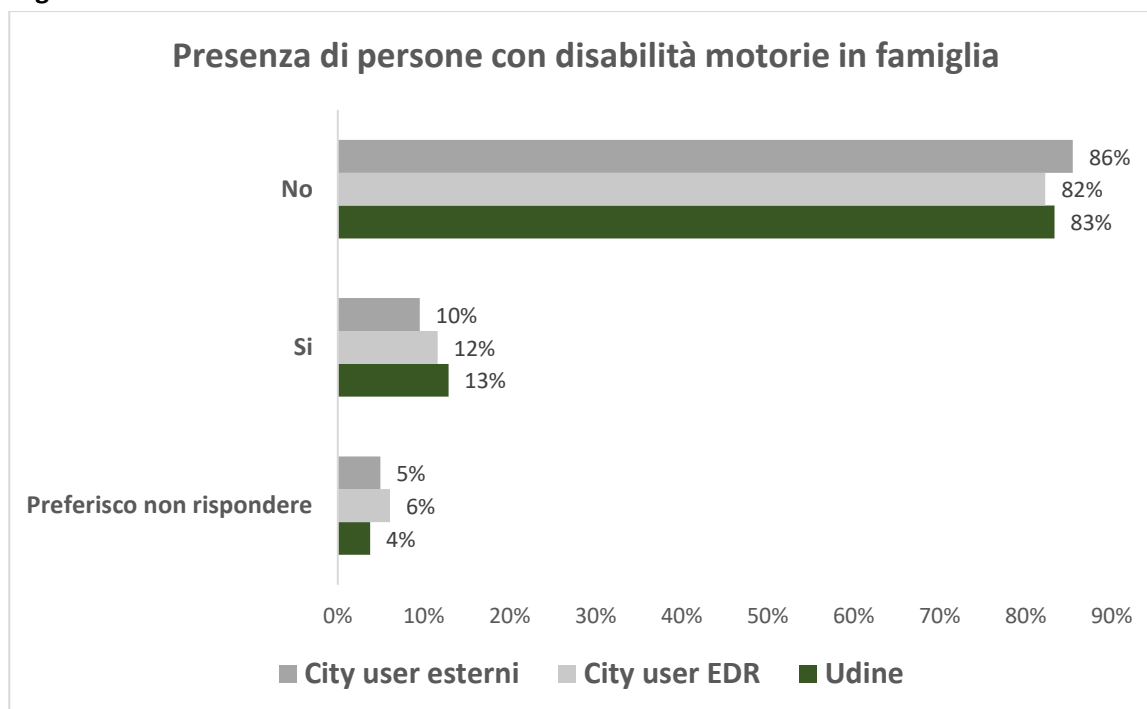
8. Mobilità e condizioni di fragilità

Alla domanda “Nella sua famiglia ci sono persone con difficoltà o disabilità motorie, sensoriali o altro che possono influire sull'autonomia negli spostamenti? (Ad esempio, difficoltà a camminare, vedere, sentire, o altre condizioni che limitano gli spostamenti)” le risposte risultano distribuite come segue:

- tra i residenti nel Comune di Udine (n = 1328), il 13% dichiara la presenza di persone con fragilità, l'83% risponde negativamente e il 4% preferisce non rispondere;
- tra i city user provenienti dall'area EDR (n = 610), la quota di risposte positive si attesta al 12%, con l'82% di risposte negative e il 6% di mancata risposta;
- tra i city user esterni (n = 283), il 10% dichiara la presenza di condizioni di fragilità, l'86% risponde negativamente e il 5% preferisce non rispondere.

I dati evidenziano una distribuzione sostanzialmente omogenea tra i diversi segmenti territoriali, con una quota compresa tra il 10% e il 13% di rispondenti che segnala la presenza di situazioni familiari potenzialmente rilevanti ai fini dell'autonomia negli spostamenti.

Graf. 43 – Presenza in ambito familiare di condizioni che incidono sull'autonomia negli spostamenti, per segmento territoriale



Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine.

L'approfondimento qualitativo sulle principali difficoltà riscontrate è stato condotto con riferimento ai soli residenti nel Comune di Udine, in coerenza con l'ambito territoriale di analisi del Piano.

Le criticità segnalate riguardano prevalentemente condizioni infrastrutturali e di accessibilità dello spazio urbano comunale (marciapiedi, rampe, pendenze, accesso a edifici e servizi, parcheggi riservati), per le quali non è stata svolta un'analisi specifica dell'accesso alla città da parte degli utenti esterni.

L'analisi delle **179 segnalazioni raccolte (risposte multiple, riferite a 171 rispondenti)** evidenzia una netta prevalenza di problematiche riconducibili all'accessibilità fisica dello spazio urbano.

Le criticità maggiormente segnalate riguardano:

- barriere architettoniche, pendenze e condizioni non adeguate dei marciapiedi (44% delle segnalazioni complessive);
- utilizzo improprio o insufficienza dei parcheggi riservati (19%);
- carenze nei servizi di assistenza o accompagnamento agli spostamenti (15%).

In misura inferiore emergono problematiche relative:

- all'accesso a edifici o servizi pubblici (8%);
- alla mobilità con carrozzina (6%);
- alle difficoltà di orientamento per persone con disabilità sensoriali (7%);

- all'offerta di trasporto pubblico in alcune aree del centro storico (3%);
- a condizioni legate prevalentemente all'età o allo stato di salute (2%).

Tra le segnalazioni non strutturate si evidenziano le criticità relative all'accessibilità del centro storico mediante il trasporto pubblico locale. Le osservazioni richiamano in particolare la scarsa capillarità delle linee nel centro, l'insufficiente frequenza dei collegamenti periferia-centro e la limitata presenza di fermate in alcune aree.

Pur trattandosi di un numero contenuto di segnalazioni, tali indicazioni evidenziano la percezione di difficoltà di accesso al centro urbano per le persone con limitazioni di autonomia, soprattutto in assenza di alternative di mobilità individuale.

Alcune segnalazioni fanno invece riferimento a condizioni legate prevalentemente all'età avanzata o allo stato di salute. Tali situazioni non configurano di per sé una criticità infrastrutturale specifica, ma evidenziano la necessità di considerare nella pianificazione urbana le esigenze di utenti con capacità motorie ridotte, per i quali la qualità e la continuità dei percorsi pedonali assumono particolare rilevanza.

Tab. 37 – Principali criticità che incidono sull'autonomia e mobilità (risposte multiple)

Macro-categoria	N. segnalazioni	
Barriere architettoniche, pendenze, assenza di rampe, marciapiedi stretti o sconnessi	75	44%
Mancanza di parcheggi riservati o impropriamente utilizzati	33	19%
Mancanza di assistenza o accompagnamento (assenza o insufficienza di servizi di supporto agli spostamenti)	26	15%
Difficoltà ad accedere a edifici o servizi pubblici	14	8%
Difficoltà a muoversi in autonomia in ambito urbano con carrozzina	11	6%
Difficoltà di orientamento per persone con disabilità sensoriali (assenza di segnali tattili, visivi o sonori adeguati)	12	7%
Assenza di servizi di Tpl centro storico	5	3%
Vecchiaia e condizioni di salute	3	2%
Totale segnalazione	179	

(Dati qualitativi – 179 segnalazioni riferite a 171 rispondenti)

Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Oltre alle evidenze emerse dall'indagine online, il tema della mobilità delle persone fragili è stato richiamato anche nei tavoli di confronto con gli stakeholder. In particolare, le rappresentanze dei servizi taxi hanno evidenziato come una quota significativa della propria utenza sia costituita da persone anziane o con limitazioni funzionali che non dispongono di alternative effettive negli spostamenti quotidiani.

Tale elemento rafforza la necessità di considerare la mobilità inclusiva non soltanto come questione infrastrutturale, ma anche come tema di organizzazione e integrazione dei servizi. Il trasporto a domanda e i servizi professionali dedicati assumono pertanto un ruolo strutturale nel sistema della mobilità urbana, in particolare per le fasce più vulnerabili della popolazione.

9. Commercio online e modalità di consegna

Alla domanda relativa alla frequenza degli acquisti online emerge che il 90% dei rispondenti effettua acquisti online almeno occasionalmente. In particolare, il 47% dichiara di acquistare una volta al mese o più raramente,

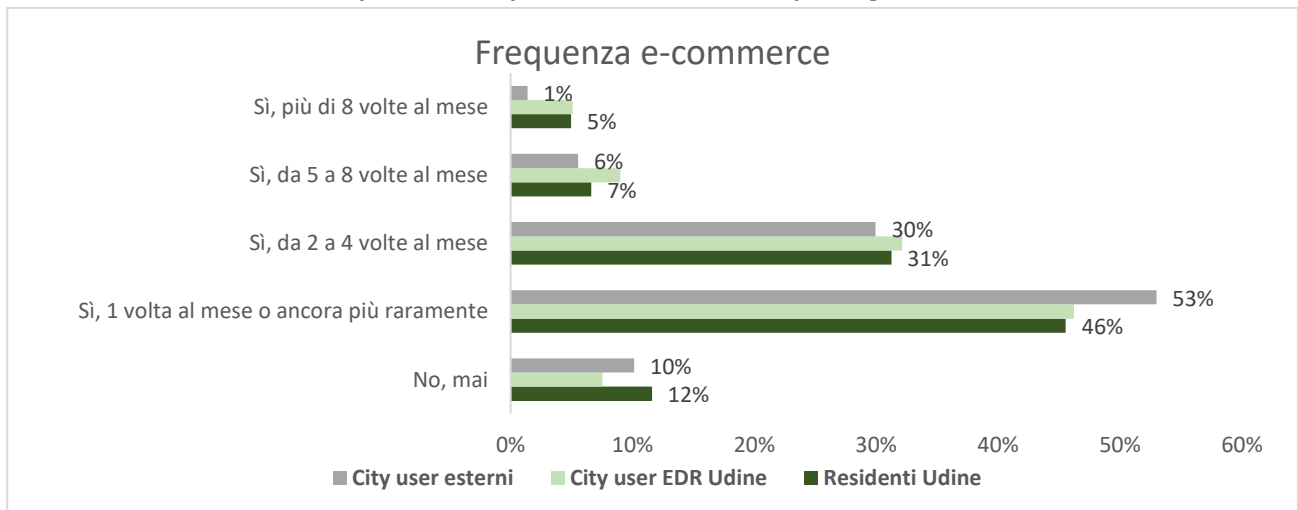
mentre il 43% effettua acquisti con frequenza almeno mensile (da 2 a oltre 8 volte al mese). Solo il 10% dichiara di non effettuare mai acquisti online.

Considerato che l’impatto della logistica dell’ultimo miglio si concentra prevalentemente sul territorio comunale, l’analisi è stata approfondita con riferimento ai soli residenti del Comune di Udine.

Tra i residenti (n=1.328), l’88% dichiara di effettuare acquisti online almeno occasionalmente. Il 43% effettua acquisti con frequenza almeno mensile (2 o più volte al mese), mentre il 12% dichiara di non acquistare mai online. Il confronto con i city user evidenzia un profilo sostanzialmente analogo tra residenti e utenti provenienti dall’area EDR, mentre i city user esterni presentano una frequenza mediamente più occasionale.

Il dato conferma che la logistica dell’e-commerce rappresenta un fenomeno strutturale anche per la popolazione residente, con implicazioni dirette sulla distribuzione urbana delle merci e sulla gestione dell’ultimo miglio.

Graf. 44 – Frequenza di acquisto con e-commerce per segmento residenziale



Indagine online dei cittadini nell’ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Per quanto riguarda il luogo abituale di consegna, nel campione complessivo prevale nettamente la consegna presso l’abitazione, seguita dai locker automatici e dai punti di ritiro presso esercizi commerciali; residuale risulta la consegna presso il luogo di lavoro.

Con riferimento ai soli residenti del Comune di Udine (n=1.328), la modalità di consegna prevalente è la consegna presso l’abitazione, indicata dal 60% dei rispondenti (percentuali calcolate sulle risposte valide). Seguono i locker automatici (18%) e i punti di ritiro presso esercizi commerciali (16%). Residuale risulta la consegna presso il luogo di lavoro (4%) o presso altri indirizzi (2%).

Il quadro evidenzia come, per la popolazione residente, la logistica dell’ultimo miglio si strutturi principalmente attraverso consegne domiciliari, con un ruolo ancora secondario – seppur non marginale – delle modalità di ritiro intermedio.

Tab. 38 – I luoghi di consegna dei prodotti dell'eCommerce acquistati dai residenti di Udine

Luogo di consegna	numero	
Presso la mia abitazione	702	60%
Presso un Locker (armadietti automatici che fungono da punti di giacenza e ritiro di un pacco)	207	18%
Presso un punto di ritiro quali negozi, ecc.	191	16%
Lavoro	48	4%
Altri luoghi parenti, o flessibili	26	2%

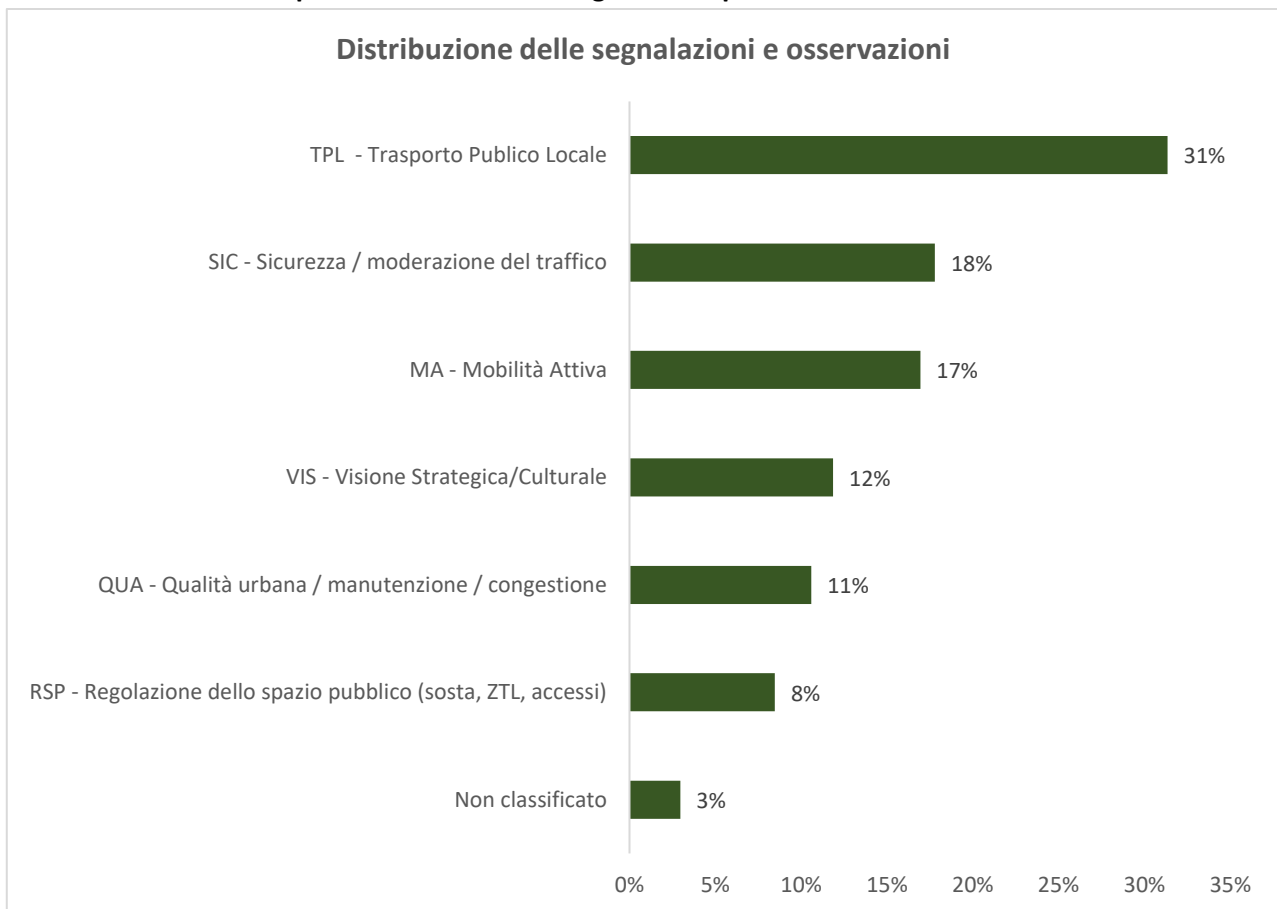
Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

La crescente incidenza degli acquisti online e la prevalenza della consegna a domicilio suggeriscono l'esigenza di integrare nel PUMS specifiche strategie di gestione della logistica urbana. In particolare, il consolidamento di soluzioni intermedie quali locker di quartiere, punti di ritiro integrati con il commercio locale e micro-hub urbani può contribuire a razionalizzare i flussi dell'ultimo miglio, riducendo l'impatto del traffico di consegna sull'assetto viario e sulla qualità dello spazio pubblico nei quartieri residenziali.

10. Segnalazioni e osservazioni – risposta aperte

Sono state 236 le segnalazioni e osservazioni in materia di mobilità nel Comune di Udine rilasciate dai cittadini che hanno partecipato volontariamente all'indagine. La figura seguente sintetizza la distribuzione percentuale delle osservazioni classificate per ambito tematico, evidenziando con immediatezza la gerarchia delle criticità percepite e la relativa incidenza dei diversi cluster.

Graf. 45 – Distribuzione percentuale delle 236 segnalazioni per ambito tematico



Indagine online dei cittadini nell'ambito del processo partecipativo PUMS Udine

Il tema più ricorrente è il **Trasporto Pubblico Locale (74 segnalazioni, 31%)**, che costituisce la principale criticità segnalata. Seguono la **sicurezza stradale (42, 18%)** e la **mobilità attiva/ciclabilità (40, 17%)**, con un'incidenza tra loro sostanzialmente equivalente.

Le tematiche relative alla **qualità e manutenzione dello spazio urbano (25, 11%)** e alla **regolazione della sosta e delle ZTL (20, 8%)** completano il quadro operativo, mentre le osservazioni di natura più generale o valoriale (28, 12%) rappresentano una componente significativa ma non dominante.

Nel complesso, oltre tre quarti delle segnalazioni (77%) riguardano aspetti concreti e gestionali del sistema di mobilità. Il quadro partecipativo non evidenzia una polarizzazione ideologica, ma una richiesta diffusa di maggiore **affidabilità, sicurezza e qualità gestionale** del sistema urbano.

L'elevata incidenza del TPL indica l'esistenza di una domanda potenziale di trasporto pubblico che appare oggi frustrata da criticità operative quali puntualità, frequenza, coincidenze e chiarezza informativa. Parallelamente, le segnalazioni relative alla sicurezza e alla mobilità attiva evidenziano una percezione diffusa di conflitto nello spazio pubblico, in particolare negli attraversamenti, negli assi ad alta velocità e nei punti di interferenza tra pedoni, biciclette e traffico veicolare.

Le richieste sulla qualità urbana e sulla manutenzione ordinaria (buche, marciapiedi, illuminazione, segnaletica) confermano inoltre che la vivibilità dello spazio pubblico costituisce una condizione abilitante per qualsiasi riequilibrio modale.

In sintesi, i cittadini chiedono prioritariamente che il sistema esistente funzioni meglio, prima ancora di nuove infrastrutture o trasformazioni strutturali.

L'elenco integrale delle segnalazioni utili riportato in Appendice (Appendice A – Database sintetico delle segnalazioni, n = 229), consente di verificare puntualmente la riclassificazione tematica adottata e di preservare la specificità dei contributi individuali. Le analisi presentate nel presente capitolo si fondano su tale base documentale, successivamente ricomposta in cluster interpretativi utili a evidenziare le principali direttrici di intervento.

Luoghi ricorrenti e nodi di saturazione del sistema urbano

La distribuzione delle segnalazioni mostra che le criticità non risultano diffuse in modo uniforme sull'intero territorio urbano, ma si concentrano in specifici nodi e corridoi funzionali che strutturano la mobilità quotidiana della città.

In particolare emergono:

- il Centro storico e ambito ZTL (Udine centro, Via Gemona), dove si sovrappongono questioni di regolazione della sosta, accessibilità dei residenti e sicurezza degli attraversamenti;
- Piazza Primo Maggio e gli assi di adduzione (Viale Trieste, Viale Venezia, Via Treppo, Viale Vittoria), percepiti come snodi strategici la cui gestione, soprattutto in occasione di eventi o chiusure temporanee, genera effetti diffusi sulla circolazione;
- il sistema Stazione – Università/Rizzi – Centro Studi, caratterizzato da numerose segnalazioni relative all'affidabilità del TPL, alla coincidenza con il servizio ferroviario e alla sicurezza degli studenti negli spostamenti casa–studio;
- il corridoio Ospedale – Viale Venezia/Cadore – Martignacco, associato a criticità di sicurezza, velocità veicolare e manutenzione;
- alcuni quartieri residenziali a forte sensibilità locale (Chiavris–Paderno; Laipacco–San Gottardo; Baldasseria–Cussignacco), nei quali si concentrano richieste relative a sicurezza casa–scuola, qualità dei marciapiedi e miglioramento del servizio TPL.

Le evidenze territoriali confermano che le problematiche segnalate tendono ad addensarsi nei punti in cui si sovrappongono traffico di attraversamento, poli attrattori (scuole, università, ospedale) e pressione sulla sosta.

La rilettura sistemica dei contributi, proposta nel presente capitolo, evidenzia inoltre come le diverse criticità non siano isolate ma interrelate. Le richieste di maggiore affidabilità del TPL, di miglioramento della sicurezza stradale e di potenziamento della mobilità attiva convergono verso un'esigenza comune: rendere più coerente e prevedibile il funzionamento complessivo del sistema urbano.

In questo quadro, l'inaffidabilità percepita del trasporto pubblico può contribuire a rafforzare l'utilizzo dell'auto privata, con possibili ricadute sui livelli di congestione e sicurezza; allo stesso tempo, la presenza di assi ad alta velocità e di nodi complessi rende più fragile l'equilibrio tra diverse modalità di spostamento.

Nel complesso, la geografia delle segnalazioni non descrive una criticità generalizzata, ma l'esistenza di alcuni punti di pressione sistemica, sui quali un intervento mirato e integrato potrebbe generare benefici estesi all'intera rete urbana.

11. Priorità e orientamenti espressi dai cittadini

L'indagine online, rivolta su base volontaria a cittadini e city users nell'ambito del processo partecipativo del PUMS, restituisce una serie di indicazioni rispetto alle priorità locali sulla mobilità urbana.

Con riferimento ai 17 obiettivi di sostenibilità e accessibilità definiti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), è stato chiesto ai rispondenti di indicare su una scala da 1 (per niente importante) a 5 (massima importanza) il livello di importanza attribuito a questi obiettivi per il futuro della mobilità nel Comune di Udine.

I risultati evidenziano una certa gerarchia di priorità, con una netta prevalenza degli obiettivi legati alla sicurezza stradale. In particolare, la riduzione del numero di incidenti con morti e feriti e la riduzione degli incidenti che coinvolgono gli utenti vulnerabili risultano gli obiettivi ritenuti più importanti in assoluto, entrambi con un punteggio medio pari a 4,5, seguiti dalla riduzione complessiva dell'incidentalità stradale (4,4) e dalla diminuzione dei costi sociali derivanti dagli incidenti (4,2). Tali risultati confermano come il tema della sicurezza rappresenti una priorità assoluta per la cittadinanza e legittimano l'assunzione della sicurezza stradale quale asse strategico centrale del PUMS, nonché criterio prioritario nella definizione delle azioni di Piano.

Accanto alla sicurezza, emergono con rilevanza gli obiettivi connessi alla mobilità sostenibile e al trasporto pubblico locale (TPL). L'obiettivo di miglioramento del TPL ottiene un punteggio medio pari a 4,3, mentre la riduzione della congestione (4,1) e il riequilibrio modale della mobilità (3,9) confermano il diffuso orientamento dei cittadini e dei city users verso un modello di mobilità meno dipendente dal veicolo privato. Tali risultati supportano i futuri obiettivi del PUMS orientati all'incremento della quota modale del trasporto pubblico e della modalità attiva, nonché alla riduzione della pressione veicolare sulla rete stradale urbana.

Particolarmente significativi risultano inoltre i punteggi associati agli obiettivi ambientali e socioeconomici, tra cui il miglioramento della qualità dell'aria (4,2), la riduzione della spesa per la mobilità connessa all'uso del veicolo privato (4,2), il miglioramento dell'inclusione sociale (4,1) e l'aumento della soddisfazione della cittadinanza (4,1). Tali valutazioni evidenziano come coloro che hanno partecipato all'indagine riconoscano il ruolo della mobilità sostenibile quale leva fondamentale per il miglioramento della salute pubblica, della qualità della vita urbana e dell'equità nell'accesso ai servizi.

Gli obiettivi di carattere più sistemico, quali il miglioramento dell'accessibilità di persone e merci (3,4), la riduzione del consumo di carburanti tradizionali (3,5) e il rafforzamento dell'integrazione tra sviluppo della mobilità e assetto del territorio (3,8), risultano comunque valutati come importanti, pur con un livello di priorità leggermente inferiore.

Tab. 39 – Risultanze del questionario online: Importanza percepita rispetto ai 17 obiettivi di sostenibilità e accessibilità definiti dal MIT

Macro-obiettivo	Punteggio medio
a.1 - Miglioramento del TPL	4,3
a.2 - Riequilibrio modale della mobilità	3,9
a.3 - Riduzione della congestione	4,1
a.4 - Miglioramento della accessibilità di persone e merci	3,4
a.5 - Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio	3,8
a.6 - Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	3,8
b.1 - Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi	3,5
b.2 - Miglioramento della qualità dell'aria	4,2
b.3 - Riduzione dell'inquinamento acustico	3,8
c.1 - Riduzione dell'incidentalità stradale	4,4
c.2 - Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti	4,5
c.3 - Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti	4,2
c.4 - Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli	4,5
d.1 - Miglioramento inclusione sociale (fisico-ergonomica)	4,1
d.2 - Aumento della soddisfazione della cittadinanza	4,1
d.3 - Aumento del tasso di occupazione	4,0
d.4 - Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	4,2

Fonte: Elaborazione su dati dell'indagine online (2.221 risposte considerate)

12. Conclusioni e lettura interpretativa dei risultati

L'indagine online restituisce un quadro ampio e coerente della mobilità dichiarata di cittadini e city users, evidenziando una domanda fortemente segmentata per età e bacino di provenienza. Sul piano dei comportamenti, lo spostamento principale è in larga parte sistematico: lavoro/affari (46%) e studio/formazione (31%) rappresentano complessivamente circa quattro quinti delle risposte, coerentemente con una frequenza elevata (quasi l'80% ripete lo spostamento almeno 4 giorni a settimana) e con una marcata concentrazione nelle fasce di punta mattutine.

Dal punto di vista modale, l'automobile resta la modalità più utilizzata (45%), ma il sistema non è monolitico. La mobilità attiva raggiunge quote rilevanti (27% nella riclassificazione per macro-categorie), mentre il

trasporto pubblico su gomma incide per il 13% e le diverse forme di intermodalità, complessivamente, per circa l'8%. Le differenze per età sono nette: tra i 14-17 anni prevale il TPL su gomma (61%), mentre l'auto è marginale (9%); tra i 18-25 anni emerge un profilo più diversificato, con crescita dell'auto (21%) e presenza significativa di intermodalità. Nelle fasce 26-40 e 41-65 anni l'auto supera la metà delle scelte (53% e 59%), confermandosi modalità dominante. Tra gli over 65 permane un uso rilevante dell'auto (49%), affiancato però da quote più elevate di mobilità di prossimità (19% a piedi e 21% bici/monopattino).

La lettura per bacino di residenza evidenzia ulteriori differenze: i residenti nel Comune di Udine mostrano una maggiore incidenza di mobilità attiva (24% bici/monopattino e 14% a piedi), pur mantenendo un uso elevato dell'auto (49%); i residenti nell'EDR di Udine presentano una quota consistente di bus (28%) e un ricorso più marcato all'intermodalità; i rispondenti provenienti da altri EDR o da fuori regione mostrano un ruolo centrale del treno (25%) e dell'intermodalità pubblica (23%), con un uso dell'auto più contenuto (17%), coerente con spostamenti di maggiore distanza.

Tale articolazione suggerisce che le strategie di Piano debbano distinguere tra mobilità interna e domanda di accesso, adottando misure differenziate per target e contesto territoriale.

Le evidenze relative alla mobilità elettrica, alla mobilità casa–scuola, alla presenza di condizioni di fragilità e alla diffusione dell'e-commerce delineano dinamiche strutturali che precedono e in parte spiegano le criticità percepite nel sistema urbano.

La mobilità elettrica si trova in una fase iniziale di consolidamento: la diffusione è ancora limitata (12% di utilizzatori), con prevalenza dell'e-bike, e la propensione all'acquisto nel breve periodo resta moderata, condizionata soprattutto da fattori economici e infrastrutturali. Si configura dunque una transizione potenziale ma non ancora strutturalmente radicata.

La mobilità casa–scuola evidenzia una significativa dipendenza dall'auto (55%), ma anche un ampio consenso verso interventi di sicurezza e una disponibilità potenziale all'autonomia dei figli in presenza di percorsi protetti (70%). Questo segmento rappresenta un ambito strategico, in cui interventi mirati di moderazione del traffico e qualificazione dello spazio pubblico possono produrre effetti rilevanti sia sul piano modale sia su quello culturale.

Le condizioni di fragilità segnalate dal 10–13% dei rispondenti richiamano la centralità dell'accessibilità universale. Le criticità riguardano soprattutto barriere architettoniche, qualità dei percorsi pedonali e disponibilità di parcheggi riservati. Il tema dell'inclusione emerge quindi come componente strutturale della pianificazione della mobilità, integrando dimensione infrastrutturale e organizzazione dei servizi.

La diffusione dell'e-commerce (90% di utenti almeno occasionali; 60% di consegne a domicilio tra i residenti) evidenzia infine un impatto crescente della logistica urbana sull'organizzazione dello spazio stradale e sui flussi dell'ultimo miglio, con implicazioni dirette per la gestione della sosta e della circolazione nei quartieri residenziali.

Nel loro insieme, questi elementi non costituiscono criticità isolate, ma condizioni evolutive del sistema urbano entro cui si collocano le problematiche operative evidenziate nelle segnalazioni aperte.

Le 236 segnalazioni qualificano infatti con precisione le priorità percepite: il tema più ricorrente è l'affidabilità del TPL (31%), seguito dalla sicurezza stradale (18%) e dalla mobilità attiva/ciclabilità (17%), con un peso significativo anche della qualità e manutenzione dello spazio urbano (11%) e della regolazione della sosta/ZTL (8%). Le criticità tendono a concentrarsi in nodi e corridoi funzionali specifici (Centro/ZTL, Piazza Primo Maggio e assi di adduzione, sistema Stazione–Rizzi–Centro Studi, corridoio Ospedale–Viale Venezia/Cadore–Martignacco e alcuni quartieri residenziali), dove si sovrappongono traffico di attraversamento, poli attrattori e pressione sulla sosta.

Nel complesso, le istanze emerse non appaiono frammentate né ideologicamente polarizzate: la domanda prevalente riguarda la credibilità operativa del sistema urbano. L'inaffidabilità del TPL e la percezione di rischio nello spazio pubblico influenzano direttamente le scelte quotidiane e possono rafforzare l'uso dell'auto



privata. Al contrario, l'ampia disponibilità condizionata all'utilizzo dei nodi di interscambio (69%) e il consenso verso misure di traffic calming indicano un potenziale di cambiamento attivabile attraverso interventi mirati su frequenza, puntualità, sicurezza e qualità dello spazio pubblico.

I giudizi sugli obiettivi MIT consolidano una gerarchia chiara: la sicurezza stradale rappresenta la priorità assoluta, seguita dal miglioramento del TPL, dalla riduzione della congestione e dalla qualità dell'aria, con attenzione a inclusione e riduzione della spesa di mobilità. Ne deriva la legittimazione di un approccio integrato fondato su servizi affidabili, spazio pubblico sicuro e mantenuto, reti ciclabili continue e protette, integrazione modale e governo dei nodi critici.

È opportuno ricordare che, pur a fronte di un numero elevato di risposte (2.221 questionari), l'indagine deriva da un processo di autoselezione tipico delle rilevazioni online volontarie. I risultati riflettono quindi in misura maggiore il punto di vista delle componenti più attive e sensibili ai temi della mobilità e devono essere integrati con analisi basate su dati oggettivi e fonti amministrative.

Nel complesso, il quadro restituisce una domanda di mobilità segmentata ma orientata, che riconosce la centralità della sicurezza e manifesta un potenziale significativo di evoluzione verso modelli più sostenibili, a condizione che il sistema urbano rafforzi affidabilità, accessibilità e qualità gestionale.

Appendice

In appendice è riportato il database sintetico delle 236 segnalazioni pervenute nell'ambito dell'indagine, organizzato per categoria tematica e ambito territoriale.

La tabella costituisce il dataset di riferimento utilizzato per l'elaborazione delle analisi quantitative e qualitative presentate nel capitolo 10. La restituzione integrale dei contributi garantisce trasparenza e tracciabilità metodologica tra segnalazioni originali, riclassificazione tematica e successiva interpretazione strategica.

Le categorie tematiche adottate ai fini della classificazione sono le seguenti:

Categorie tematiche

- SIC = Sicurezza / moderazione traffico
- MA = Mobilità attiva
- TPL = Trasporto pubblico
- RSP = Regolazione spazio pubblico
- QUA = Qualità urbana / manutenzione / congestione
- VIS = Visione strategica / culturale

Tab. 40 – Osservazioni, proposte o segnalazioni in merito alla mobilità nel Comune di Udine

ID	Territorio	Quartiere	Tipologia Interventi	Descrizione sintetica segnalazione	Luogo segnalazione
12	Udine	1 - Udine centro	MA	Migliorare distribuzione bike sharing	-
74	Udine	1 - Udine centro	MA	Migliorare continuità e sicurezza ciclabili	Udine centro
140	Udine	1 - Udine centro	MA	Migliorare rete ciclabile urbana	Udine centro
189	Udine	1 - Udine centro	MA	Piste ciclabili come infrastruttura lavoro: sicurezza ovunque	Udine centro
195	Udine	1 - Udine centro	MA	Continuità rete ciclabile (sicura, senza interruzioni)	Udine centro
197	Udine	1 - Udine centro	MA	Separare pedoni/ciclisti (no promiscuità)	Udine centro
86	Udine	1 - Udine centro	QUA	Sincronizzare semafori per fluidità traffico	Udine centro
116	Udine	1 - Udine centro	QUA	Ridurre congestione eventi + gestione assi traffico/PL	Piazza Primo Maggio, V.le Trieste, Via Cividale
232	Udine	1 - Udine centro	QUA	Navette frequenti da parcheggi esterni + riduzione auto/inquinamento	Udine centro (parcheggi esterni/stadio)
16	Udine	1 - Udine centro	RSP	Garantire accesso residenti centro	Centro storico
18	Udine	1 - Udine centro	RSP	Regolare carico/scarico in ZTL	Centro storico
29	Udine	1 - Udine centro	RSP	Più parcheggi in struttura	-
79	Udine	1 - Udine centro	RSP	Introdurre car sharing	Udine centro
82	Udine	1 - Udine centro	RSP	Liberare marciapiedi dalle auto	Udine centro
107	Udine	1 - Udine centro	RSP	Contrasto sosta in divieto + semafori più favorevoli ai pedoni	Udine centro
121	Udine	1 - Udine centro	RSP	Più panchine + rivedere ZTL/parcheggi	Udine centro
194	Udine	1 - Udine centro	RSP	Enforcement sosta (terza fila) + pedibus per scuole	Via Gemona (Udine centro)
203	Udine	1 - Udine centro	RSP	Permessi residenti ZTL per carico/scarico e figli piccoli	Udine centro (ZTL)
2	Udine	1 - Udine centro	SIC	Ridurre velocità e sosta irregolare, pedonalizzare centro	Via Gemona
4	Udine	1 - Udine centro	SIC	Ridurre traffico e pericolosità	Via Trento
59	Udine	1 - Udine centro	SIC	Limitare uso monopattini per sicurezza	Udine centro
90	Udine	1 - Udine centro	SIC	Far rispettare pedoni e controllare velocità	Udine centro
92	Udine	1 - Udine centro	SIC	Rafforzare controlli ZTL e ciclabili	Udine centro
186	Udine	1 - Udine centro	SIC	Educare/controllare ciclisti (rispetto pedoni, no marciapiedi/contromano)	Udine centro
223	Udine	1 - Udine centro	SIC	Eliminare/riprogettare ciclabile su marciapiede (conflitto pedoni-bici)	Via Cividale
35	Udine	1 - Udine centro	TPL	Bus gratuiti e corsie preferenziali	Via Mantica
43	Udine	1 - Udine centro	TPL	Riorganizzare fermate congestionanti	Via della Vittoria, P.le Osoppo
109	Udine	1 - Udine centro	TPL	Evitare corse saltate, affidabilità (linea 5 dopo le 17)	Udine centro
112	Udine	1 - Udine centro	TPL	Aumentare frequenza TPL + parcheggi coperti sul ring	Udine centro
126	Udine	1 - Udine centro	TPL	Potenziare bus n.9 mattino (servizio scuole)	Piazza 1° Maggio – P.le Diacono
132	Udine	1 - Udine centro	TPL	Accessibilità bus (carrozze) + estensione orari + taxi convenzionati	Udine centro
141	Udine	1 - Udine centro	TPL	Mezzi bus più piccoli (dimensionamento)	Udine centro
142	Udine	1 - Udine centro	TPL	Ridurre ritardi e corse saltate	Udine centro
148	Udine	1 - Udine centro	TPL	Affidabilità corse (personale) e rispetto orari	Udine centro
158	Udine	1 - Udine centro	TPL	Potenziare corse dopo le 22 in connessione con arrivi treni	Udine centro
172	Udine	1 - Udine centro	TPL	Orari alle pensiline + potenziamento linee critiche + qualità personale (autisti)	Udine centro (Fermata Patriarcato)

Tab. 40 – Osservazioni, proposte o segnalazioni in merito alla mobilità nel Comune di Udine

ID	Territorio	Quartiere	Tipologia Interventi	Descrizione sintetica segnalazione	Luogo segnalazione
199	Udine	1 - Udine centro	TPL	Riorganizzare rete bus (ring/circolari) + tempi/costi + accesso Terminal Nord	Udine centro; Terminal Nord; Via Civile: V.le L. da Vinci
200	Udine	1 - Udine centro	TPL	Più servizio (weekend/ore serali) + regolarità orari + collegamento città fiera	Udine centro: Città Fiera
211	Udine	1 - Udine centro	TPL	Chiarezza percorso linea 10/12 + orari affidabili	Udine centro
27	Udine	1 - Udine centro	VIS	Promuovere piedi e bici	-
45	Udine	1 - Udine centro	VIS	Ridurre auto e puntare a zero morti	-
54	Udine	1 - Udine centro	VIS	Critica restrizioni traffico e colli di bottiglia	Udine centro
69	Udine	1 - Udine centro	VIS	Campagne per cambio abitudini mobilità	Udine centro
190	Udine	1 - Udine centro	VIS	Critica questionario + sicurezza minori su bus/da fermata + nota car sharing	Udine centro
206	Udine	1 - Udine centro	VIS	Rivedere piano urbanistico: viabilità e spazi pedonali	Udine centro
209	Udine	1 - Udine centro	VIS	Critica "circolazione lenta" (percepita come rischio/irritazione)	Udine centro
233	Udine	1 - Udine centro	VIS	Visione mista: non ridurre parcheggi, incentivi EV, educazione, marciapiedi	Udine centro
13	Udine	2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	MA	Creare corsie ciclabili riservate	-
78	Udine	2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	MA	Colorare piste ciclabili per sicurezza	Cormôr/Rizzi
85	Udine	2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	MA	Considerare accessibilità persone con disabilità	Cormôr/Rizzi
97	Udine	2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	MA	Parcheggi bici custoditi (zona stazione)	Cormôr/Rizzi
98	Udine	2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	MA	Doppio senso ciclabile e riqualificazione assi urbani	Cormôr/Rizzi
99	Udine	2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	MA	Migliorare manutenzione manto stradale	Cormôr/Rizzi
102	Udine	2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	MA	Migliorare qualità/continuità ciclabili + ridurre sosta selvaggia	Cormôr/Rizzi/San Rocco
76	Udine	2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	QUA	Asfaltatura e pulizia strade	Zona Ospedale
196	Udine	2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	RSP	Pass residenti per transito+sosta breve in ZTL fasce scuola	ZTL scuola Maria al Tempio; Via San Rocco
222	Udine	2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	RSP	Più colonnine di ricarica e tariffe eque (no doppio costo)	Cormôr/Rizzi/San Rocco
6	Udine	2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio	SIC	Migliorare sicurezza attraversamenti scuole	-

Tab. 40 – Osservazioni, proposte o segnalazioni in merito alla mobilità nel Comune di Udine

ID	Territorio	Quartiere	Tipologia Interventi	Descrizione sintetica segnalazione	Luogo segnalazione
		del Sole/Rizzi/San Rocco			
36	Udine	2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	SIC	Rafforzare controlli traffico e sicurezza ciclisti	Via Poscolle, Via Stringher
91	Udine	2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	SIC	Educazione stradale e maggiori controlli	Cormôr/Rizzi
100	Udine	2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	SIC	Gestire flussi studenti e sicurezza centro studi	Cormôr/Rizzi
105	Udine	2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	SIC	Aumentare controlli velocità e precedenza ai pedoni	Viale Venezia
128	Udine	2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	SIC	Dossi/controlli rumore e velocità + visibilità passaggi pedonali	Cormôr/Rizzi/San Rocco
130	Udine	2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	SIC	Proteggere corsie ciclabili e attraversamenti	Via Mantica–Cosattini–Zanon; Via Dormisch–V.le Cadore
213	Udine	2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	SIC	Mettere in sicurezza rotatorie + manutenzione manto	Viale Venezia
227	Udine	2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	SIC	Enforcement serio: sosta selvaggia e condotte pericolose	Cormôr/Rizzi/San Rocco
24	Udine	2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	TPL	Migliorare affidabilità autobus	-
134	Udine	2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	TPL	Nuova linea centro studi–ospedale	V.le Leonardo da Vinci – Ospedale S. Maria Misericordia
226	Udine	2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	TPL	Affidabilità linea 11 (corsa 17:26 non passa/ritardi)	Fermata fronte stazione
22	Udine	2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	VIS	Rafforzare mobilità sostenibile	-
88	Udine	2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	VIS	Promuovere nuova cultura mobilità	Cormôr/Rizzi
95	Udine	2 - Cormôr/San Domenico/Villaggio del Sole/Rizzi/San Rocco	VIS	Coinvolgere cittadini nel piano mobilità	Cormôr/Rizzi
30	Udine	3 - Udine est/Di Giusto	MA	Creare pista ciclabile e marciapiedi	Via del Bon
37	Udine	3 - Udine est/Di Giusto	MA	Aumentare parcheggi bici	Centro

Tab. 40 – Osservazioni, proposte o segnalazioni in merito alla mobilità nel Comune di Udine

ID	Territorio	Quartiere	Tipologia Interventi	Descrizione sintetica segnalazione	Luogo segnalazione
224	Udine	3 - Udine est/Di Giusto	RSP	Recuperare qualità spazio urbano riducendo parcheggi ovunque	Udine est/Di Giusto
58	Udine	3 - Udine est/Di Giusto	SIC	Migliorare visibilità e sicurezza incroci	Viale Trieste, Via Cividale
61	Udine	3 - Udine est/Di Giusto	TPL	Migliorare gestione controlli e vendita biglietti	Udine est/Di Giusto
75	Udine	3 - Udine est/Di Giusto	TPL	Introdurre tornelli per contrastare evasione	Udine est/Di Giusto
144	Udine	3 - Udine est/Di Giusto	VIS	Obbligo uso ciclabili + eliminare ferrovia zona est (code)	Via Cividale (Udine est)
1	Udine	4 - Udine sud/Baldasseria	MA	Creare collegamento ciclabile Sud-Centro	Cussignacco, Baldasseria
72	Udine	4 - Udine sud/Baldasseria	QUA	Installare timer semafori	Udine sud/Baldasseria
104	Udine	4 - Udine sud/Baldasseria	QUA	Riasfaltare strade periferia-centro (buche/dislivelli)	Udine sud/Baldasseria
193	Udine	4 - Udine sud/Baldasseria	RSP	Critica ZTL vicino scuole/asili senza parcheggi	Udine sud/Baldasseria
19	Udine	4 - Udine sud/Baldasseria	SIC	Mettere in sicurezza attraversamenti e ciclabili	Viale Trieste, Udine Sud
122	Udine	4 - Udine sud/Baldasseria	SIC	Gestire sicurezza/fermata temporanea in uscita scuola	Scuola Boschetti Alberti (Udine sud/Baldasseria)
124	Udine	4 - Udine sud/Baldasseria	SIC	Marciapiede/pista + drenaggio per sicurezza pedoni	Baldasseria Bassa (FitActive)
5	Udine	4 - Udine sud/Baldasseria	TPL	Migliorare integrazione TPL e poli scambio	-
21	Udine	4 - Udine sud/Baldasseria	TPL	Aumentare frequenza e ridurre costi TPL	-
39	Udine	4 - Udine sud/Baldasseria	TPL	Creare TPL gratuito per fragili	-
62	Udine	4 - Udine sud/Baldasseria	TPL	Evitare partenze anticipate bus	Udine sud/Baldasseria
147	Udine	4 - Udine sud/Baldasseria	TPL	Aumentare rete/corse e incentivi (bonus)	Udine sud/Baldasseria
207	Udine	4 - Udine sud/Baldasseria	TPL	Aggiungere corse linea 6 (fasce 6:30-8 e 13-13:30)	Udine sud/Baldasseria
231	Udine	4 - Udine sud/Baldasseria	TPL	Estendere orari linea 6 + collegamento fino a IperTosano	Udine sud/Baldasseria
162	Udine	4 - Udine sud/Baldasseria	VIS	Critica questionario (una sola esperienza/viaggio; "monobinario")	Udine sud/Baldasseria
184	Udine	4 - Udine sud/Baldasseria	VIS	Educazione civica ("la vita è di tutti")	Udine sud/Baldasseria
120	Udine	5 - Cussignacco/Paparotti	QUA	Evitare chiusure P.za 1° Maggio che congestionano la città	Piazza I Maggio, Via Treppo, V.le Vittoria (e assi collegati)
174	Udine	5 - Cussignacco/Paparotti	SIC	Marciapiedi/senso unico o semaforo + ciclabile Cussignacco-centro + puntualità bus	Via Veneto, Via Marsala (Cussignacco)
175	Udine	5 - Cussignacco/Paparotti	SIC	Ciclabile Cussignacco-centro/Baldasseria + sicurezza pedoni/bici + TPL più efficiente	Via Veneto; Cussignacco↔centro↔Baldasseria
123	Udine	5 - Cussignacco/Paparotti	TPL	Migliorare efficienza TPL extraurbano+urbano (pendolari)	Cussignacco/Paparotti
163	Udine	5 - Cussignacco/Paparotti	VIS	Critica gestione traffico/piano; considerare ruolo capoluogo	Cussignacco/Paparotti
14	Udine	6 - San Paolo/Sant'Oswaldo	MA	Collegare rete ciclabile esistente	-
48	Udine	6 - San Paolo/Sant'Oswaldo	MA	Creare ciclabile e limitare traffico	Via Basiliano
49	Udine	6 - San Paolo/Sant'Oswaldo	MA	Creare ciclabile e attraversamenti	Via Basiliano
218	Udine	6 - San Paolo/Sant'Oswaldo	MA	Migliorare disponibilità/gestione bike sharing	San Paolo/Sant'Oswaldo
34	Udine	6 - San Paolo/Sant'Oswaldo	QUA	Riqualificare quartieri e strade	Via Lumignacco

Tab. 40 – Osservazioni, proposte o segnalazioni in merito alla mobilità nel Comune di Udine

ID	Territorio	Quartiere	Tipologia Interventi	Descrizione sintetica segnalazione	Luogo segnalazione
31	Udine	6 - San Paolo/Sant'Osvaldo	SIC	Mettere in sicurezza via e creare ciclabile	Via Basiliano
32	Udine	6 - San Paolo/Sant'Osvaldo	SIC	Rendere sicura via con ciclabile e attraversamenti	Via Basiliano
44	Udine	6 - San Paolo/Sant'Osvaldo	SIC	Rendere via sicura e ciclabile	Via Basiliano
52	Udine	6 - San Paolo/Sant'Osvaldo	TPL	Puntualità bus e corsie preferenziali	San Paolo/Sant'Osvaldo
25	Udine	6 - San Paolo/Sant'Osvaldo	VIS	Creare mobilità fluida e sicura	-
40	Udine	7 - Chiavris/Paderno	MA	Priorità strutturale a biciclette	-
94	Udine	7 - Chiavris/Paderno	MA	Mettere in sicurezza intersezioni ciclabili	Chiavris/Paderno
115	Udine	7 - Chiavris/Paderno	MA	Nuove ciclabili (mancanti) verso centro studi/ospedale	Via Molin Nuovo, Via Cividina, V.le Leonardo da Vinci
117	Udine	7 - Chiavris/Paderno	MA	Mettere in sicurezza pista ciclabile	Via Mantica
118	Udine	7 - Chiavris/Paderno	MA	Mettere in sicurezza pista ciclabile (bimbi)	Via Mantica
150	Udine	7 - Chiavris/Paderno	MA	Sistemare ciclabili	Via Cadore
60	Udine	7 - Chiavris/Paderno	QUA	Manutenzione marciapiedi e decoro urbano	Chiavris/Paderno
229	Udine	7 - Chiavris/Paderno	QUA	Marciapiede non agibile (segnalazione manutenzione)	Via Montegrappa
73	Udine	7 - Chiavris/Paderno	RSP	Riorganizzare sensi unici e parcheggi multipiano	Chiavris/Paderno
192	Udine	7 - Chiavris/Paderno	RSP	Regolare sosta pendolari (residenti vs non residenti)	Zona via Caccia / Ospedale / V.le Trieste
204	Udine	7 - Chiavris/Paderno	RSP	Permessi ZTL per scuola (fasce orarie) + revisione enforcement	Chiavris/Paderno (ZTL)
234	Udine	7 - Chiavris/Paderno	RSP	Sosta gratuita per auto ibrida (richiesta equità)	Chiavris/Paderno
9	Udine	7 - Chiavris/Paderno	SIC	Manutenzione strade e sicurezza rotonde	Via Reana, Viale Cadore, Via Cussignacco
28	Udine	7 - Chiavris/Paderno	SIC	Rafforzare controlli e sicurezza viabilità	Via Mantica, Via Deciani, Via Passons
55	Udine	7 - Chiavris/Paderno	SIC	Mettere in sicurezza attraversamenti e ciclabili	Via Martignacco, Viale Cadore
71	Udine	7 - Chiavris/Paderno	SIC	Riorganizzare viabilità e attraversamenti	Viale Tricesimo
151	Udine	7 - Chiavris/Paderno	SIC	Realizzare marciapiedi/pedonalità sicura (mancanza marciapiede)	Udine nord (Chiavris/Paderno)
165	Udine	7 - Chiavris/Paderno	SIC	Presidio uscita scuole (doppia fila) + sicurezza su TPL per minori	Chiavris/Paderno
177	Udine	7 - Chiavris/Paderno	SIC	Migliorare sicurezza incroci/strade (guida aggressiva)	Chiavris/Paderno
179	Udine	7 - Chiavris/Paderno	SIC	Mettere in sicurezza attraversamenti/assetto stradali in nodi critici	V.le Tricesimo: Via Forni di Sotto; Via Cottonificio/Via Pasolini/Via Martignacco
180	Udine	7 - Chiavris/Paderno	SIC	Pacchetto: educazione+marciapiedi+attraversamenti+TPL navette+interconn. università+gestione eventi	Via Caccia, Via Martignacco, Via Cividale, V.le Trieste, V.le Ungheria, P.za I° Maggio, V.le Tricesimo (CC)
230	Udine	7 - Chiavris/Paderno	SIC	Sicurezza casa-scuola + sicurezza parcheggio bici (furti)	Paderno; incrocio Via Gorizia
15	Udine	7 - Chiavris/Paderno	TPL	Collegare Terminal Nord con autobus	-
17	Udine	7 - Chiavris/Paderno	TPL	Introdurre tram e corsie preferenziali	-
33	Udine	7 - Chiavris/Paderno	TPL	Collegare ZIU con TPL	ZIU
63	Udine	7 - Chiavris/Paderno	TPL	Mezzi più piccoli e adeguati	Chiavris/Paderno
77	Udine	7 - Chiavris/Paderno	TPL	Aumentare frequenza bus e agevolazioni	Chiavris/Paderno
83	Udine	7 - Chiavris/Paderno	TPL	Potenziare bus serali e parcheggi scambiatori	Chiavris/Paderno
93	Udine	7 - Chiavris/Paderno	TPL	TPL gratuito e ciclabili sicure	Chiavris/Paderno

Tab. 40 – Osservazioni, proposte o segnalazioni in merito alla mobilità nel Comune di Udine

ID	Territorio	Quartiere	Tipologia Interventi	Descrizione sintetica segnalazione	Luogo segnalazione
110	Udine	7 - Chiavris/Paderno	TPL	Potenziare capillarità/frequenza e ridurre tempi di viaggio	Chiavris/Paderno
113	Udine	7 - Chiavris/Paderno	TPL	Più corse bus in periferia + riordino viabilità locale	Baldasseria Bassa, Via Ampezzo (zona ospedale)
135	Udine	7 - Chiavris/Paderno	TPL	Aumentare bus serali e garantire linea 1 fino allo scambiatore	Chiavris/Paderno
139	Udine	7 - Chiavris/Paderno	TPL	Migliorare servizio serale autobus	Chiavris/Paderno
198	Udine	7 - Chiavris/Paderno	TPL	Sistemare marciapiedi (radici) + ridurre ritardi bus	Chiavris/Paderno
221	Udine	7 - Chiavris/Paderno	TPL	Migliorare collegamenti quartiere–quartiere (meno cambi)	Chiavris/Paderno
7	Udine	7 - Chiavris/Paderno	VIS	Ridurre misure punitive contro auto	-
41	Udine	7 - Chiavris/Paderno	VIS	Rivoluzione urbanistica pro-bici	-
65	Udine	7 - Chiavris/Paderno	VIS	Incentivi per uso bici	Chiavris/Paderno
143	Udine	7 - Chiavris/Paderno	VIS	Richiesta investimenti/infrastrutture (critica generica)	Chiavris/Paderno
8	Udine	8 - Laipacco/San Gottardo	MA	Mettere in sicurezza pista ciclabile	Via Cividale, Via Bariglaria
176	Udine	8 - Laipacco/San Gottardo	MA	Stalli bici ergonomici e utilizzabili (non “a terra”)	Laipacco/San Gottardo
119	Udine	8 - Laipacco/San Gottardo	SIC	Migliorare illuminazione stradale	Laipacco, Via del Bon
125	Udine	8 - Laipacco/San Gottardo	SIC	Traffic calming + richiesta parcheggi per lavoratori	Laipacco (zona palestra) + centro
129	Udine	8 - Laipacco/San Gottardo	SIC	Ciclabile e marciapiede (sicurezza famiglie)	Via del Bon (Laipacco)
64	Udine	8 - Laipacco/San Gottardo	TPL	Ridurre scioperi	Laipacco/San Gottardo
66	Udine	9 - Godia/Beivars	TPL	Introdurre pagamento contactless su bus	Godia/Beivars
178	Udine	9 - Godia/Beivars	VIS	Obiettivi strutturali misurabili, evitare soluzioni tampone	Godia/Beivars
146	Udine		TPL	Più bus e parcheggi scambio + sicurezza scuole	-
42	EDR Udine		MA	Creare parcheggio bici sicuro	Università Rizzi
57	EDR Udine		MA	Creare pista ciclabile e riqualificare marciapiedi	Via Martignacco-Passons
101	EDR Udine		MA	Aumentare stalli bici sicuri + maggiore tutela ciclisti	Udine
103	EDR Udine		MA	Ciclabili di collegamento Udine–paesi limitrofi	-
111	EDR Udine		MA	Estendere bike sharing + mettere in sicurezza rotonde	Udine–Tavagnacco, P.le Chiavris
154	EDR Udine		MA	Sicurezza sosta bici a destinazione + decongestionare accessi al centro	Quartieri occidentali
167	EDR Udine		MA	Ciclabili connesse con comuni limitrofi + sicurezza assi critici	Viale Venezia; Pasian di Prato
181	EDR Udine		MA	Depositi/parcheggi bici custoditi (stazione/università)	Stazione / Università
210	EDR Udine		MA	Ciclabili verso comuni limitrofi	Pasian di Prato
11	EDR Udine		QUA	Ridurre congestione traffico	Viale Tricesimo
53	EDR Udine		QUA	Ridurre barriere architettoniche e degrado urbano	-
56	EDR Udine		QUA	Ridurre congestione incrocio e inquinamento	Via Cadore
108	EDR Udine		QUA	Ridurre congestione e manutenzione (radici, marciapiedi, illuminazione)	Viale Venezia/Via Cadore (zona Malignani)
127	EDR Udine		QUA	Gestire congestionamento + decoro + barriere + enforcement sosta	Piazza I Maggio/V.le Vittoria/Via Gemona/Via Deciani/P.le Osoppo
166	EDR Udine		QUA	Intervento su sottopasso (richiamo)	-

Tab. 40 – Osservazioni, proposte o segnalazioni in merito alla mobilità nel Comune di Udine

ID	Territorio	Quartiere	Tipologia Interventi	Descrizione sintetica segnalazione	Luogo segnalazione
173	EDR Udine		QUA	Evitare chiusure Piazza Primo Maggio	Piazza Primo Maggio
220	EDR Udine		QUA	Evitare giostre/eventi in P.za I° Maggio (congestione+costi)	Piazza Primo Maggio
225	EDR Udine		QUA	Manutenzione strade (buche)	Via Montegrappa, Via Forni, P.le Chiavris
236	EDR Udine		QUA	Evitare inaccessibilità prolungata snodo centrale	Piazza Primo Maggio
51	EDR Udine		RSP	Sosta gratuita per personale sanitario	-
96	EDR Udine		RSP	Creare parcheggi periferici e intermodalità bici	-
47	EDR Udine		SIC	Aumentare controlli e migliorare affidabilità TPL	-
114	EDR Udine		SIC	Controlli su abuso stalli disabili	Campo atletica Dal Dan (Paderno)
171	EDR Udine		SIC	Sicurezza attraversamenti Centro Studi + più bus fascia 13:00–13:30 + gestione terminal	Centro Studi (Zanon; terminal studenti)
3	EDR Udine		TPL	Migliorare collegamento periferie–Udine Nord	San Gottardo, Rizzi
50	EDR Udine		TPL	Estendere orari bus serali	Feletto Umberto
67	EDR Udine		TPL	Nuova linea diretta studenti Basaldella-centro	-
70	EDR Udine		TPL	Migliorare qualità servizio TPL	-
80	EDR Udine		TPL	Garantire regolarità orari bus	-
81	EDR Udine		TPL	Aumentare bus in uscita scuole	-
87	EDR Udine		TPL	Ripristinare linee bus storiche	-
133	EDR Udine		TPL	Migliore comunicazione scioperi TPL	-
136	EDR Udine		TPL	Migliorare TPL urbano+provinciale + sicurezza a bordo	Rizzi / stazione corriere
137	EDR Udine		TPL	Aumentare corse autobus	-
145	EDR Udine		TPL	Collegare sedi universitarie + TPL gratuito studenti	-
161	EDR Udine		TPL	Ridurre costo TPL rispetto all'auto (tariffe/incentivi)	-
164	EDR Udine		TPL	Aumentare/riorganizzare corse corriere durante la giornata	-
187	EDR Udine		TPL	Collegare Rizzi con paesi piccoli senza passare dal centro; più corse	Rizzi ↔ comuni minori
191	EDR Udine		TPL	Corriere/urbano regionale che arrivi ai poli universitari	Poli universitari
208	EDR Udine		TPL	Riattivare/rafforzare fermate/collegamenti ferroviari provinciali	-
216	EDR Udine		TPL	Aumentare corriere (copertura/frequenza) aree carenti	Majano (vs Fagagna/Martignacco/Spilimbergo)
217	EDR Udine		TPL	Più corse e flessibilità orari extraurbani verso Udine	-
219	EDR Udine		TPL	Riorganizzare linea 100 Tolmezzo–Rizzi: fermate, puntualità, capienza, sicurezza attraversamenti	Via del Cotonificio / Via Pasolini (Rizzi)
228	EDR Udine		TPL	Orari affidabili e aggiornati + professionalità autisti	-
235	EDR Udine		TPL	Ridurre costo abbonamenti bus (anche studenti)	-
26	EDR Udine		VIS	Critica impostazione ideologica	-
38	EDR Udine		VIS	Ripensare politica abitativa e mobilità	-
84	EDR Udine		VIS	Critica formulazione obiettivo sicurezza	-
89	EDR Udine		VIS	Tutelare autisti	-
152	EDR Udine		VIS	Coordinare obiettivi (riduzione congestione vs accessibilità auto)	-
182	EDR Gorizia		QUA	Rivedere viabilità (congestione centro)	Centro

Tab. 40 – Osservazioni, proposte o segnalazioni in merito alla mobilità nel Comune di Udine

ID	Territorio	Quartiere	Tipologia Interventi	Descrizione sintetica segnalazione	Luogo segnalazione
212	EDR Gorizia		QUA	Valorizzare pedonalità centro (evitare smog/traffico)	Udine centro / zona universitaria centrale
160	EDR Gorizia		TPL	Collegamenti diretti stazione–Rizzi	-
170	EDR Gorizia		TPL	Aumentare corse stazione–università	-
185	EDR Gorizia		TPL	Deviare TPL durante eventi (direttrice alternativa)	P.za I Maggio; Via XXIII Marzo–Via Trieste
10	EDR Pordenone		MA	Contrastare comportamenti scorretti auto	-
20	EDR Pordenone		MA	Estendere bike sharing	Zona ospedale
183	EDR Pordenone		MA	Protezione bici al parcheggio stazione (furti/danni)	Stazione
131	EDR Pordenone		QUA	Rifare segnaletica orizzontale + manutenzione strade (radici)	-
138	EDR Pordenone		QUA	Migliorare strade + intermodalità bus/treno+micromobilità	-
159	EDR Pordenone		QUA	Concludere lavori nelle rotonde	-
168	EDR Pordenone		TPL	Rispetto orari/servizio verso sede universitaria Rizzi	-
169	EDR Pordenone		TPL	Rispetto orari TPL	-
205	Fuori Friuli V. G.		RSP	Sconto parcheggi per studenti	-
155	Fuori Friuli V. G.		SIC	Sicurezza bimbi: condizioni per andare a scuola autonomi (spazio protetto)	-
23	Fuori Friuli V. G.		TPL	Introdurre bus notturni affidabili	-
149	Fuori Friuli V. G.		TPL	Sconti abbonamenti/carnet studenti	-
156	Fuori Friuli V. G.		TPL	Orari bus coordinati con treni + app info fermate + capacità a bordo	Stazione ↔ Rizzi
201	Fuori Friuli V. G.		TPL	Corsie/strade riservate ai bus per ridurre ritardi	-
157	Fuori Friuli V. G.		VIS	Sostenibilità/equilibrio gestione traffico (generico)	-
202	Fuori Friuli V. G.		VIS	Critica impostazione questionario (preconcetti, poco aderente)	-