



COMUNE DI NOVATE MILANESE

PIANO PARTICOLAREGGIATO DELLA SOSTA

maggio 2016



CENTRO STUDI





PIANO PARTICOLAREGGIATO DELLA SOSTA

Relazione



Il presente documento **“Piano Particolareggiato della Sosta”** è stato realizzato dal Centro Studi PIM su incarico del comune di Novate Milanese. La fase analitica (rilievo della sosta ed indagini) è stata effettuata nell’ambito del Programma di collaborazione PIM-Comune di Novate Milanese per l’anno 2014 (IST_03_14).

Il gruppo di lavoro che ha curato la realizzazione del documento è composto da:

Centro Studi PIM



dott. Franco Sacchi (Direttore),
ing. Mauro Barzizza (capo progetto)
ing. Matteo Gambino [collaboratore esterno].



Referenti per il Comune di Novate Milanese

arch. Giancarlo Scaramozzino (Dirigente Area Gestione Sviluppo del Territorio).





INDICE

Premessa	4
1 OFFERTA E DOMANDA DI SOSTA	5
1.1 L'offerta di spazi per la sosta	5
1.2 L'indagine sulla sosta	6
1.4 L'analisi dei dati rilevati	9
1.5 Considerazioni conclusive	33
2 PROPOSTE DI INTERVENTO/REGOLAMENTAZIONE	38

ELENCO TAVOLE

Tavola 1	Regolamentazione della sosta. Situazione esistente....	36
Tavola 2	Proposta di tariffazione della sosta nell'area centrale...	48



Premessa, definizioni e quadro normativo

Il Piano Particolareggiato della Sosta è un approfondimento rispetto al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), vigente approvato in via definitiva nella seduta di Consiglio Comunale n.67 del 28/10/2015 e rappresenta con riferimento alla normativa vigente il 2° livello di progettazione. Il 3° livello è quello dei Piani esecutivi del traffico urbano, intesi quali progetti esecutivi dei Piani Particolareggiati del traffico urbano.

Il presente Piano Particolareggiato è costituito di due parti: la fase analitica e la fase propositiva. La fase analitica riprende le informazioni relative all'offerta e all'organizzazione della sosta, raccolte nell'ambito del PGTU e approfondisce ulteriormente il tema della domanda di sosta e del rapporto con l'offerta grazie al supporto di un'indagine specifica sul campo effettuata durante la stesura del PGTU.

Con la collaborazione della Polizia Locale e di alcuni volontari del Comune di Novate Milanese l'indagine è stata effettuata nella giornata di giovedì 5 giugno 2014 dalle ore 7.00 alle ore 18.00, negli ambiti del centro e nell'intorno della fermata ferroviaria, in quanto soggetti maggiormente a fenomeni di saturazione degli spazi di sosta offerti.

Tale rilevamento ha permesso di censire, mediante l'utilizzo di cartoncini colorati, per ciascuna via o area di parcheggio, tutte le auto

in sosta. I veicoli presenti sono stati ripartiti in due categorie, a seconda della regolarità della sosta (sosta regolare in spazi delimitati e sosta irregolare o in spazi non delimitati).

L'analisi dei dati raccolti ha sostanzialmente confermato le risultanze delle indagini effettuate nel 2009 nella fascia del mattino.

Si osserva infatti una situazione di superamento dell'offerta di sosta in molte zone dell'area centrale. Tale superamento si manifesta in maniera più marcata nella fascia oraria di punta del mattino (10:00-11:00) e del pomeriggio (15:00-16:00).

Complessivamente l'analisi dell'interazione tra domanda e offerta di sosta ha evidenziato per l'area centrale le seguenti criticità:

- ✓ Tassi di occupazione elevati, in molti casi oltre la saturazione per la quasi totalità del periodo di indagine.
- ✓ Diffusa propensione al non rispetto dei limiti temporali (1 ora) imposti nelle aree regolamentate a disco orario (permanenza media totale di 2 ore e 15 minuti).
- ✓ Parcheggi in struttura generalmente sotto-utilizzati, soprattutto per quanto riguarda le strutture di via Roma e vicolo S.Gervaso.
- ✓ Presenza di una consistente percentuale di auto in sosta per l'intero arco della giornata, in maggioranza molto probabilmente appartenenti ai residenti.

- ✓ Conflittualità tra le varie tipologie di utenze (residenti, lavoratori, commercianti, fruitori dei servizi e delle attività).

A supporto dell'indagine diurna e per quantificare la domanda di sosta dei residenti privi di un posto auto è stata effettuata il rilievo della sosta notturna (16 dicembre 2015), nella fascia temporale 0.30-2.00, in tutte le vie oggetto di indagine.

Il Piano Particolareggiato, in sinergia con le linee e gli indirizzi del PGTU vigente, a risoluzione criticità emerse, in relazione agli elevati tassi d'occupazione, propone l'attuazione di un sistema di tariffazione semplice e, allo stesso tempo, efficace caratterizzato da tariffe diversificate al fine di:

- ✓ favorire la sosta breve in superficie nelle aree centrali;
- ✓ indirizzare la sosta di medio-lungo periodo nei parcheggi in struttura o nelle aree periferiche;
- ✓ promuovere la mobilità dolce (pedoni e cicli) per gli spostamenti intrazonali.

L'affinamento delle tipologie tariffarie è comunque demandato al Piano Esecutivo della Sosta e, in ogni caso, sarà opportuno monitorare gli effetti indotti dall'attuazione della politica della sosta al fine di compiere una valutazione accurata ed eventualmente introdurre correttivi.

1 OFFERTA E DOMANDA DI SOSTA

La domanda di sosta è caratterizzata da esigenze differenti che vengono espresse dalle diverse tipologie di utenza: residenti, pendolari della linea ferroviaria, fruitori delle funzioni presenti.

1.1 L'offerta di spazi per la sosta

Con riferimento al quadro dell'offerta di sosta definita ed aggiornata nella fase di stesura del PGTU (2014) si richiama brevemente la dotazione dell'offerta di sosta presente nel comune di Novate Milanese.

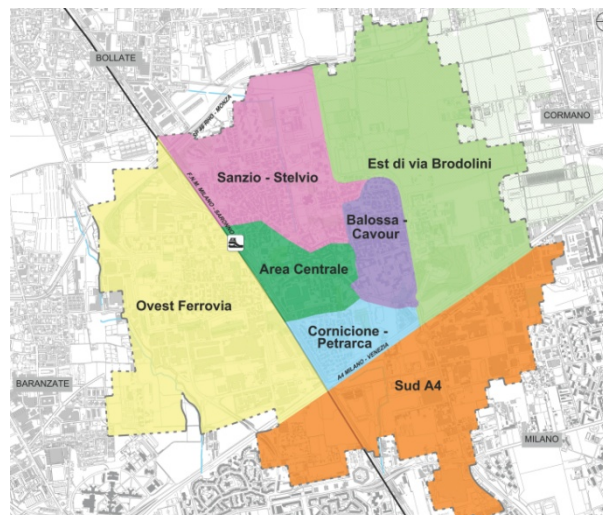
L'intero territorio novatese è stato suddiviso in 7 ambiti (figura a lato) in base alle caratteristiche del tessuto urbano e delle barriere presenti (linea ferroviaria ed autostrada A4 Milano-Venezia):

- ✓ Area Centrale;
- ✓ Sanzio – Stelvio;
- ✓ Balossa – Cavour;
- ✓ Cornicione – Petrarca;
- ✓ Est di via Brodolini;
- ✓ Sud A4;
- ✓ Ovest della ferrovia.

Per ciascun ambito si è rilevata la dotazione di spazi per la sosta, suddividendoli ulteriormente in base alla relativa regolamentazione (sosta libera, disco orario, posti riservati e parcheggi in struttura).

Nelle aree a parcheggio, in assenza di una chiara delimitazione dei posti auto, il numero

degli stalli per la sosta è stato ricavato dai mq della superficie dell'area attribuendo 25 mq ad ogni stallone.



Complessivamente si sono rilevati 5.939 posti auto di cui:

- ✓ il 3% (151 posti auto) sono in struttura, suddivisi in tre parcheggi localizzati nella parte esterna dell'area centrale (via Roma, vicolo San Gervasio e via Volta);
- ✓ il 7% (402 posti auto) sono regolamentati a disco orario, localizzati prevalentemente nell'area centrale consentono, per la maggior parte, la sosta per un massimo di 60 minuti;

- ✓ il 7% (387 posti auto) sono riservati (parcheggi privati o asserviti ad uso pubblico);
- ✓ l'84% circa (4.999) sono spazi liberi delimitati.

La tabella e l'istogramma successivi mostrano in sintesi l'entità e la tipologia dell'offerta di sosta nei diversi ambiti del comune di Novate Milanese.

Per quanto riguarda la localizzazione puntuale si rimanda alla tavola 4 del PGTU, nella quale vengono evidenziati e quantificati gli spazi di sosta libera (in spazi delimitati) e quelli regolamentati (pagamento, disco orario, riservati, ecc).



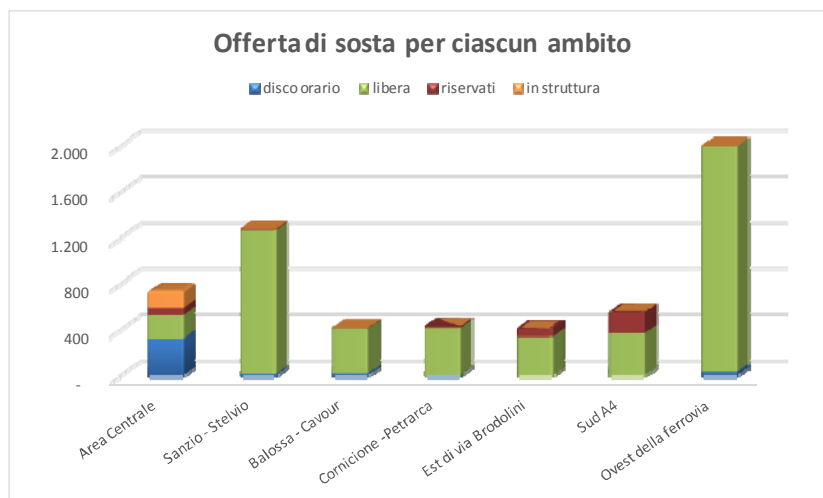
Nella stessa tavola, inoltre, sono stati indicati i tratti stradali dove vige il divieto di sosta e dove in assenza di spazi delimitati o di divieti di sosta e/o di fermata sono stati rilevati veicoli in sosta.



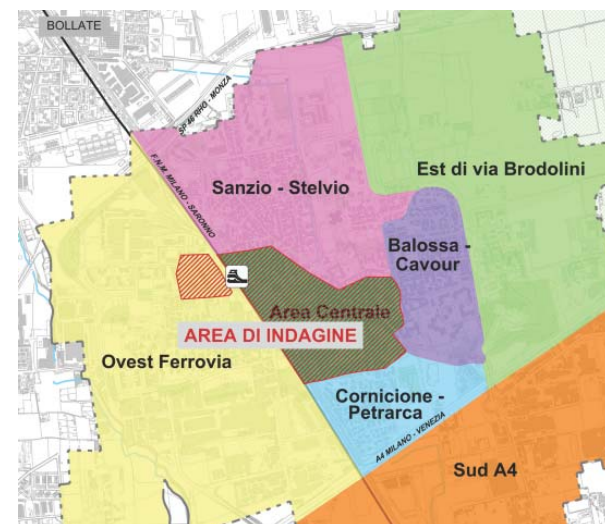
1.2 L'indagine sulla sosta

Al fine di quantificare le criticità e le problematiche emerse nella lettura della dotazione di sosta, in accordo con i tecnici comunali, per l'area centrale e nell'intorno della stazione ferroviaria (figura in basso) è stata effettuata un'indagine, volta ad individuare:

- ✓ il tasso d'occupazione dei parcheggi;
- ✓ la durata media della sosta;
- ✓ il rispetto della limitazione temporale negli spazi regolamentati a disco orario;
- ✓ le criticità/problematicità presenti nell'intorno della stazione ferroviaria.



Offerta di sosta						
Ambiti	disco orario	libera	riservati	in struttura	Totale	
Area Centrale	325	202	64	151	742	12%
Sanzio - Stelvio	16	1.254	8	-	1.278	22%
Balossa - Cavour	20	393	5	-	418	7%
Cornicione - Petrarca	4	413	14	-	431	7%
Est di via Brodolini	-	341	70	-	411	7%
Sud A4	-	372	183	-	555	9%
Ovest della ferrovia	37	2.024	43	-	2.104	35%
Totale	402	4.999	387	151	5939	100%
	7%	84%	7%	3%		



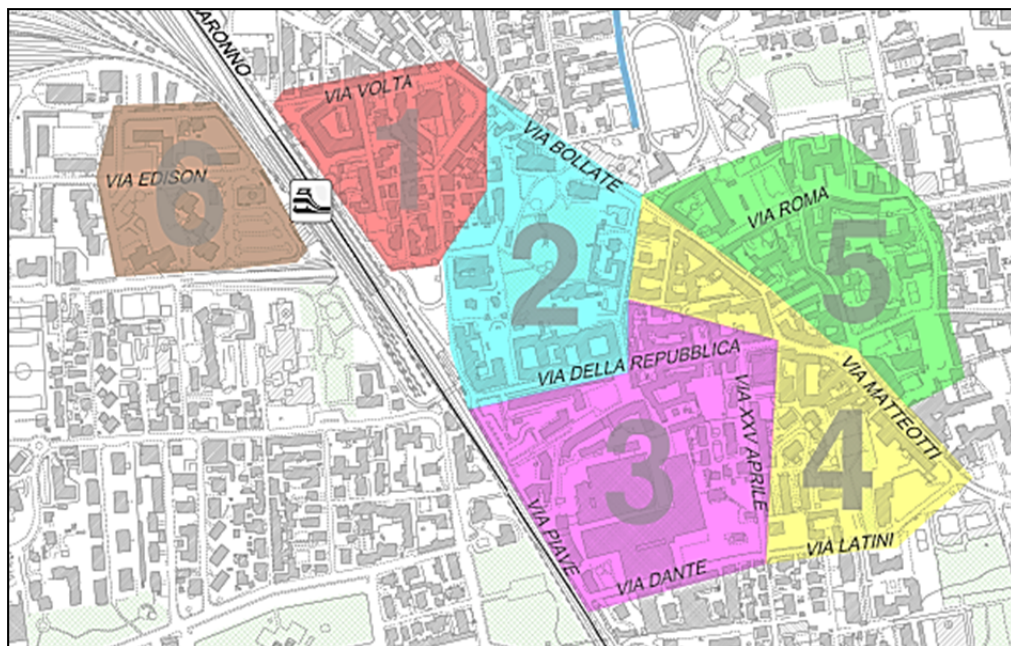
La zona d'indagine ricomprende ambiti soggetti maggiormente a fenomeni di congestione veicolare e saturazione degli spazi di sosta offerti.



L'area di indagine è stata suddivisa in 6 ambiti (immagine successiva) sia a fini organizzativi inerenti il rilievo stesso, sia per poter analizzare in seguito ambiti quanto più omogenei possibile:

1. Ambito Volta;
2. Ambito Bollate-della Repubblica;
3. Ambito Piave-XXV Aprile;
4. Ambito Matteotti;
5. Ambito Roma;
6. Ambito Edison (fermata ferroviaria).

La tabella successiva riporta l'offerta di sosta inerente le singole vie ed aree di sosta appartenenti ai 6 ambiti di indagine in cui è stata suddivisa la zona oggetto di approfondimento, mentre la tavola 1 ne mostra la localizzazione.



Dall'analisi dei dati relativi alla tipologia e alla regolamentazione dell'offerta di sosta emerge che (figura pagina successiva):

- ✓ le aree di indagine 2, 3 e 4, che rappresentano il nucleo dell'Area Centrale possie-

dono, una simile ripartizione della offerta di sosta, contraddistinta da una bassa percentuale di stalli per la sosta libera ($\leq 26\%$) e da una consistente presenza della sosta regolamentata con disco orario ($\geq 74\%$);

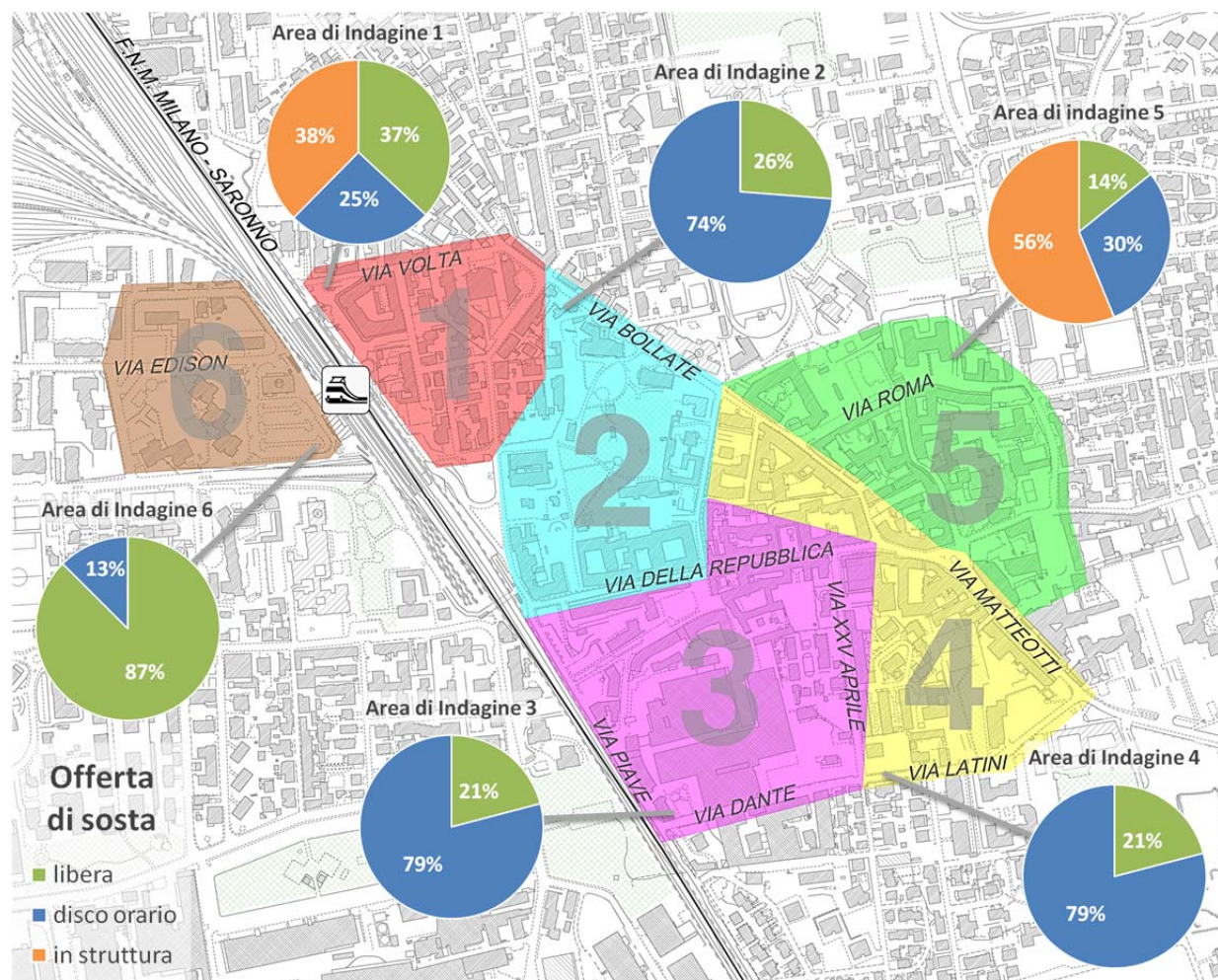
		OFFERTA DI SOSTA			
Area di indagine	Località	Sosta in strada		Parcheggio in struttura (sosta libera)	Totale Area di indagine
		libera	disco orario		
1	via Volta	37		56	
	via Cadorna	9			
	via Montello	9			
	via V. Veneto		29		
	via Diaz		9		
	Totale	55	38	56	149
2	via della Repubblica		48		
	via Bertola		35		
	via V. Veneto/via Piave	8	7		
	via Bollate	24			
	Totale	32	90	0	122
3	via Piave	32			
	via Dante	25			
	via della Repubblica	11			
	P.zza M.della Libertà		19		
	via XXV Aprile		28		
	via Portone		13		
	Totale	68	60	0	128
4	via Bonfanti	14			
	via Latini	9			
	via Garibaldi		10		
	piazza della Chiesa		8		
5	via Matteotti		69		
	Totale	23	87	0	110
6	vicolo S. Gervaso	6		41	
	via Roma	18	18	54	
	via Cavour		8		
	via Madonnina		9		
	via Cascina del Sole		15		
	Totale	24	50	95	169
6	via Edison	34			
	via Fermi	53	22		
	via Spadolini	39			
	piazza Testori	133	15		
	Totale	259	37	0	296
Totale Aree di Indagine		461	362	151	974



- ✓ le aree di indagine 1 e 5, localizzate nella parte orientale del nucleo centrale, sono le uniche dotate di parcheggi in struttura. Se si considera che, all'interno di questi ultimi, la sosta è libera, anche tali aree di indagine presentano simili caratteristiche in termini di regolamentazione della sosta;
- ✓ l'area di indagine 6 presenta la quasi totalità di stalli liberi (87%), in maniera simile agli ambiti 1 e 5 all'area centrale.

L'indagine si è svolta in un giorno feriale tipo (giovedì 5 Giugno 2014) dalle ore 7:00 alle ore 18:00, con la collaborazione della Polizia Locale e di volontari del comune di Novate Milanese.

Tale rilevamento ha permesso di censire, mediante l'utilizzo di cartoncini colorati, per ciascuna via o area di parcheggio, tutte le auto in sosta, con cadenza oraria, dalle 7:00 alle 18:00. I veicoli presenti sono stati ripartiti in due categorie, a seconda della regolarità della sosta (sosta regolare in spazi delimitati e sosta irregolare o in spazi non delimitati).



Comune di Novate Milanese

PIANO PARTICOLAREGGIATO DELLA SOSTA

INDAGINE SULLA SOSTA

Ringraziandovi anticipatamente per la collaborazione,
Vi preghiamo gentilmente di non rimuovere questo biglietto.
Buona giornata!



maggio 2014

IBI - Ed. 14.5.2014 - IV.30.10.2014



**1.4 L'analisi dei dati rilevati**

La valutazione della domanda di sosta è stata realizzata attraverso l'elaborazione dei dati ottenuti dalla campagna di indagine.

I dati sono stati riportati in 63 tabelle [cfr. Allegato A3 tabelle indagini, PGU], una per ciascuna via/area di sosta¹, permettendo così di ottenere un quadro analitico in base al quale poter mettere a confronto offerta e domanda zona per zona.

In ciascuna tabella sono riportati i seguenti dati:

- ✓ nome della zona;
- ✓ tipologia (in carreggiata o in struttura) e regolamentazione (libera o disco orario) della sosta;
- ✓ offerta di posti auto;
- ✓ per la sosta (suddivisa in regolare in spazi delimitati ed irregolare), distinti per singola fascia oraria:
 - numero complessivo delle auto in sosta;
 - numero delle auto in sosta suddiviso per la fascia oraria di inizio della sosta;
 - incidenza della durata della sosta;
- ✓ tasso di occupazione relativo alla sosta regolare;
- ✓ numero totale auto in sosta e tasso di occupazione complessivo;

¹ Nel caso di presenza contemporanea di differenti tipologie di sosta all'interno della medesima via/area, è stata praticata un'ulteriore suddivisione, in modo da poter analizzare separatamente ciascuna tipologia di sosta.

OFFERTA DI SOSTA			DOMANDA DI SOSTA DIURNA					NOTTURNA	
Area di indagine	Località	Offerta	Media auto in sosta	Tasso di occupazione medio	Permanenza media [h/auto]	Indice di occupazione [h/posto]	Indice di rotazione [auto/posto]	auto in sosta notturna	tasso di occupazione
1	via Volta	37	36	96%	4,91	9,03	1,84	44	119%
	via Volta (struttura)	56	45	81%	6,21	8,09	1,30	8	14%
	via Cadorna	9	30	338%	5,40	12,00	2,22	31	344%
	via Montello	9	9	99%	5,93	9,89	1,67	8	89%
	via V. Veneto (disco)	29	20	67%	1,81	6,69	3,69	28	97%
	via Diaz (disco)	9	5	57%	2,55	5,67	2,22	1	11%
	TOTALE	149	160	107%	4,06	8,25	2,03	120	81%
2	via della Repubblica (disco)	48	30	122%	3,02	10,38	3,75	35	73%
	via Bertola (disco)	35	29	84%	1,89	8,17	4,31	16	46%
	via V. Veneto/via Piave	8	12	153%	2,02	10,63	5,25	7	88%
	via V. Veneto/via Piave (disco)	7	15	219%	1,68	8,86	5,29	6	86%
	via Bollate	24	21	88%	3,35	8,79	2,63	21	88%
	TOTALE	122	137	112%	2,56	9,37	3,66	85	70%
3	via Piave	32	13	83%	2,32	8,85	4,07	10	31%
	via Dante	25	22	89%	3,89	9,80	2,52	27	108%
	via della Repubblica	11	9	83%	1,92	8,55	4,45	2	18%
	P.zza M.della Libertà (disco)	19	18	97%	2,23	9,53	4,26	20	105%
	via XXV Aprile (disco)	28	26	94%	3,74	10,29	2,75	39	139%
	via Portone (disco)	13	12	90%	2,76	9,77	3,54	7	54%
TOTALE	128	114	89%	2,72	9,51	3,50	105	82%	
4	via Bonfanti	14	16	111%	2,96	11,21	3,79	16	114%
	via Latini	9	8	88%	3,95	9,22	2,33	9	100%
	via Garibaldi (disco)	10	8	81%	2,23	8,70	3,90	6	60%
	piazza della Chiesa (disco)	8	5	57%	2,13	6,13	2,88	4	50%
	via Matteotti (disco)	69	65	95%	1,77	10,39	5,88	65	94%
	TOTALE	110	102	92%	2,02	9,94	4,93	100	91%
5	vicolo S. Gervaso (struttura)	41	28	67%	3,33	6,73	2,02	6	15%
	vicolo S. Gervaso	6	6	95%	3,27	8,17	2,50	8	133%
	via Roma (struttura)	54	22	41%	2,30	4,14	1,80	6	11%
	via Roma (disco)	18	12	66%	2,11	6,33	3,00	15	83%
	via Roma	18	15	84%	3,49	8,41	2,41	11	61%
	via Cavour (disco)	8	7	93%	1,92	8,88	4,63	10	125%
	via Madonnina (disco)	9	10	116%	1,68	7,67	4,56	10	111%
	via Cascina del Sole (disco)	15	13	88%	2,03	8,23	4,05	10	67%
TOTALE	169	114	67%	2,50	6,38	2,55	76	45%	
6	via Edison	34	36	106%	5,37	10,59	1,97	35	103%
	via Fermi	53	24	87%	3,81	8,76	2,38	45	85%
	via Fermi (disco)	22	19	87%	3,68	9,55	2,59	20	91%
	via Spadolini	39	29	73%	4,54	7,79	1,72	10	26%
	piazza Testori	133	115	87%	5,60	9,23	1,65	25	19%
	piazza Testori (disco)	15	8	55%	1,94	6,07	3,13	12	80%
TOTALE	296	255	86%	4,51	9,01	2,00	147	50%	



- ✓ permanenza media, ovvero il tempo medio di occupazione di uno stallone da parte di un veicolo in sosta;
- ✓ indice di occupazione, cioè il numero di ore in cui ogni singolo posto auto risulta mediamente occupato;
- ✓ indice di rotazione, rappresentato dal rapporto tra l'indice di occupazione e la permanenza media;
- ✓ una o più fotografie relative alla zona;
- ✓ quattro grafici riassuntivi, relativi a:
 - durata della sosta regolare;
 - incidenza della durata della sosta;
 - distribuzione complessiva della domanda di sosta;
 - andamento del tasso di occupazione.

Successivamente, per offrire un quadro complessivo della domanda di sosta, i dati sono stati aggregati in tabelle riassuntive relative alle singole aree di indagine.

Inoltre, al fine di analizzare il comportamento dell'utenza nei confronti delle diverse tipologie di parcheggi (in carreggiata e in struttura) e delle modalità di regolamentazione della sosta (libera o a disco orario), sono stati aggregati i dati in tabelle relative alle singole tipologie di parcheggio e di regolamentazione, sia rispetto alle singole aree di indagine che all'area di indagine nella sua complessità.

È infine stata elaborata una tabella di confronto (pagina precedente) tra domanda e offerta di sosta, nella quale, per ciascuna area di indagine,

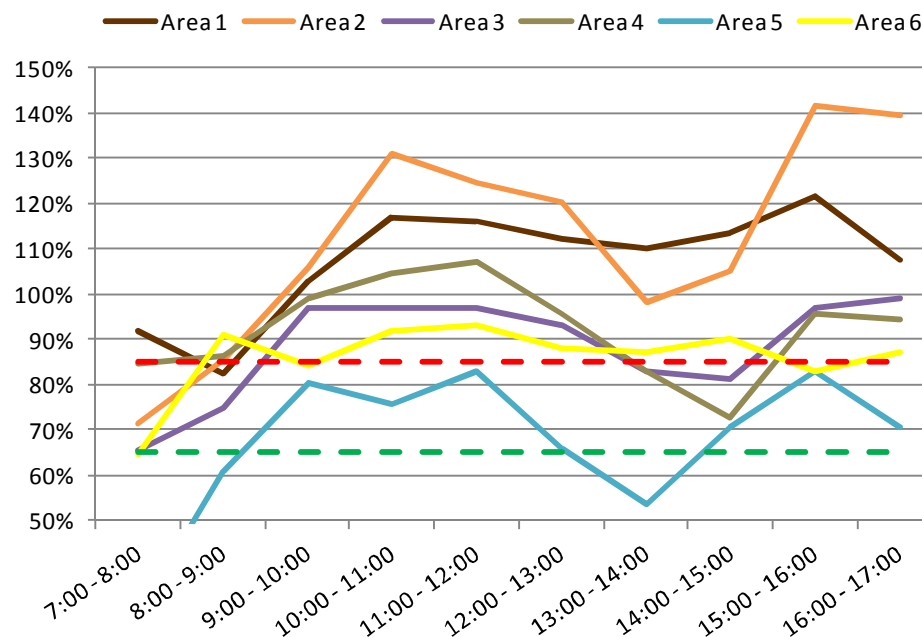
sono stati riportati i principali parametri precedentemente descritti, dedotti dall'elaborazione dei dati del rilievo.

Le osservazioni dei dati puntuali riferiti sia alle singole strade che ai sei ambiti di indagine (analizzati in seguito approfonditamente) mostrano una situazione di superamento dell'offerta in molte zone dell'area centrale. Tale superamento si manifesta in maniera più marcata nella fascia oraria di punta del mattino (10:00-11:00) e del pomeriggio (15:00-16:00).

La rappresentazione dell'andamento dei tassi di occupazione (grafico in basso) e delle presenze mediante istogrammi per ciascun ambito di studio (grafico pagina successiva) permette una chiara visualizzazione delle zone con le maggiori problematiche relative alla saturazione dell'offerta di sosta.

Appare infatti evidente che gli ambiti di indagine 1 Volta e 2 Bollate-della Repubblica risultano quelli con un più elevato tasso di occupazione, che si traduce in un maggior numero di auto in sosta irregolare.

Tasso di occupazione





L'elaborazione dei dati riferiti alla durata della sosta ha permesso di analizzare e caratterizzare le rotazioni e, di conseguenza, le componenti della domanda.

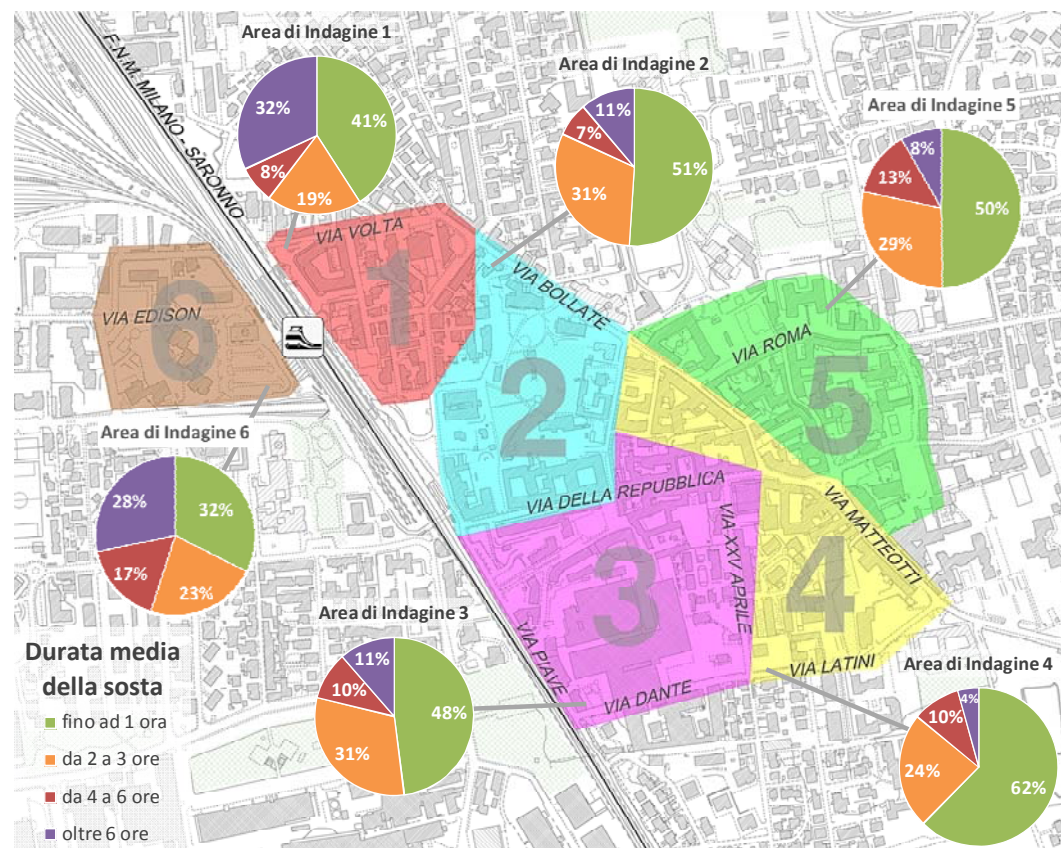
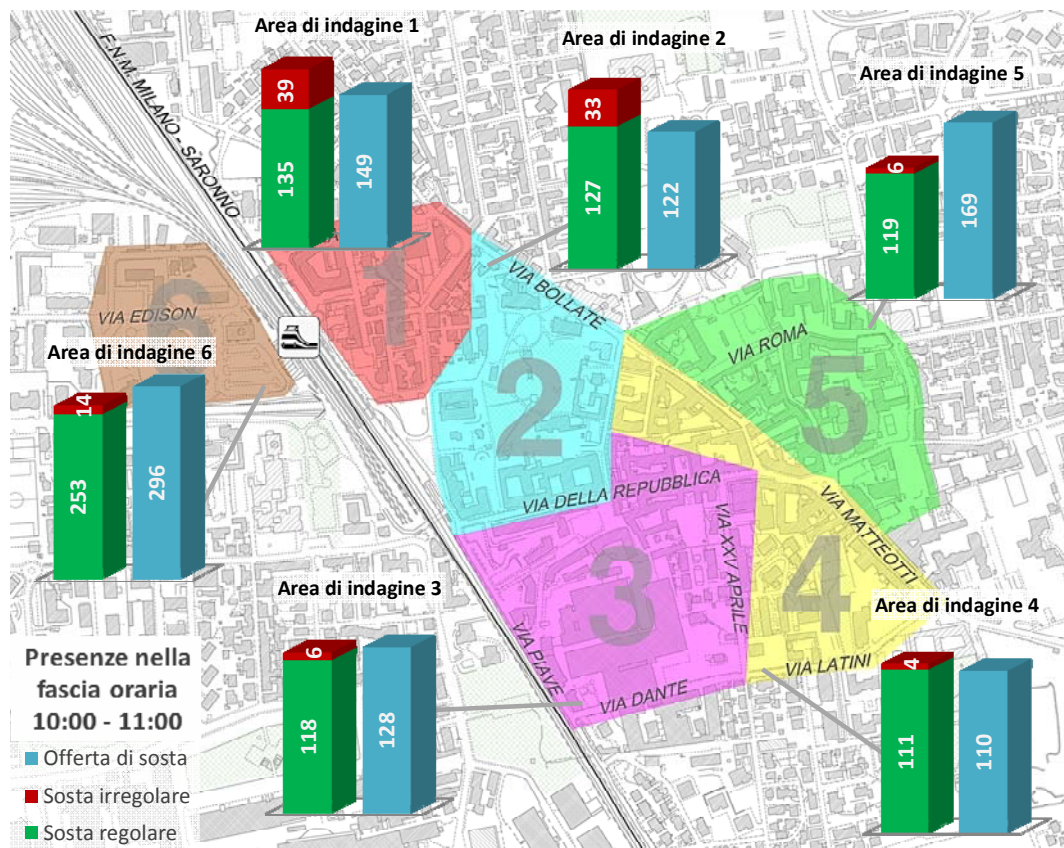
A tale fine, risulta anche in questo caso utile rappresentare la durata media della sosta

mediante istogrammi sulla carta dell'area di studio (immagine in alto a sinistra).

Appare evidente come gli ambiti 1 Volta e 6 Edison, più prossimi alla stazione ferroviaria, siano quelli dove incide maggiormente la sosta di media-lunga durata, con permanenza media

dei veicoli superiore alle 4 ore e con indice di rotazione prossimo alle 2 auto per ogni stallone.

Gli altri ambiti risultano, al contrario, utilizzati in maniera prevalente per la sosta operativa, con incidenze dal 79% degli ambiti 3 Piave-XXV Aprile e 5 Roma al 1'86% dell'ambito 4 Matteotti.



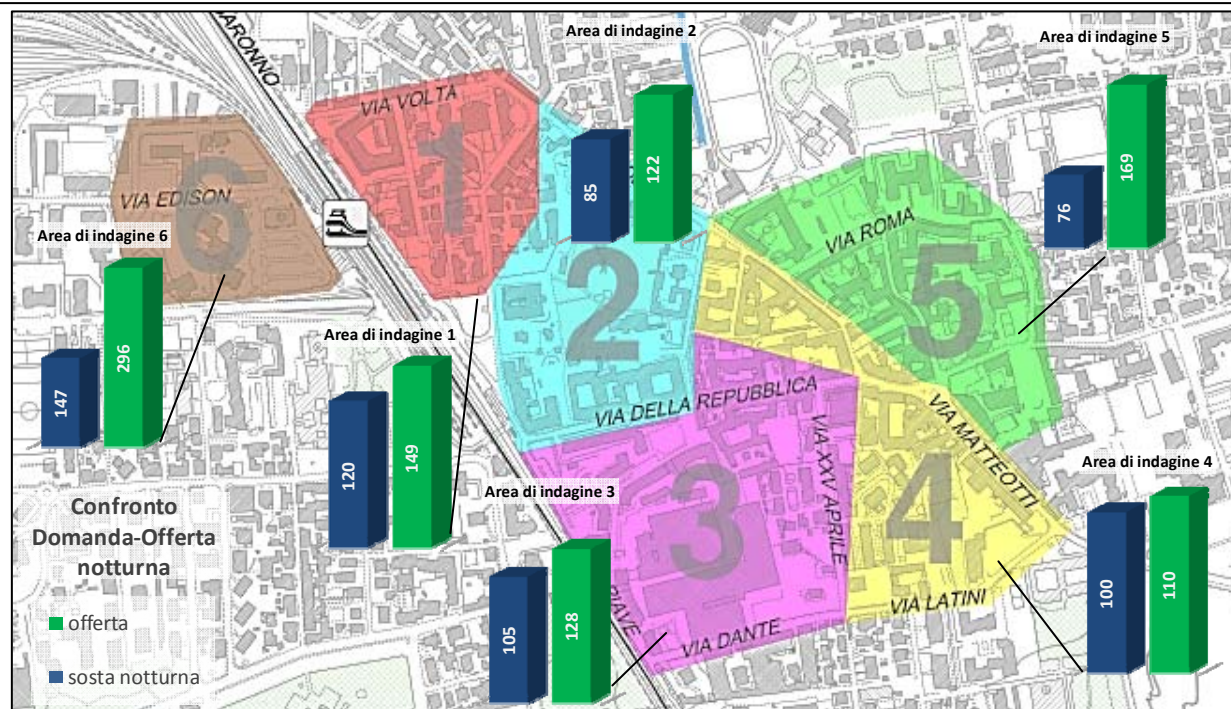


Infine a completamento delle indagini si è proceduto alla stima della domanda di sosta residenziale attraverso l'analisi del rilievo della sosta notturna da parte della Polizia Locale.

A tale scopo il 16 dicembre 2015 sono state rilevate le auto in sosta nella fascia temporale 0.30-2.00 in tutte le vie oggetto di indagine.

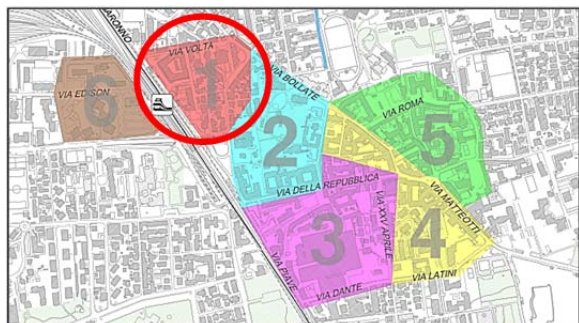
Il grafico a fianco e la tabella di pagina 9 mostrano il confronto tra il numero di veicoli in sosta notturna e l'offerta di stalli di sosta, calcolando il tasso di occupazione relativo a ciascuna via.

Analizziamo in dettaglio ciascun ambito/area di indagine.



**Ambito 1 - Volta**

Ricomprensive le seguenti piazze, vie o tratti di vie: Cadorna, Volta, Montello, V. Veneto, Diaz.



E' ubicato nel settore Nord-Ovest dell'area centrale di Novate Milanese, in prossimità della stazione ferroviaria e ad Est della linea ferroviaria stessa, caratterizzato da un percorso pedonale di connessione tra la stazione ed il centro cittadino.

Esaminando i dati relativi all'occupazione e alla durata della sosta si osserva che:

- ✓ il tasso di occupazione medio è elevato (107%) e presenta un picco del 121% tra le 15:00 e le 16:00 dovuto alla presenza, pressoché costante durante la giornata, di auto in sosta irregolare;
- ✓ la sosta in strada nelle aree libere è circa egualmente ripartita tra sosta di medio-breve termine (da 1 ora a 4 ore) e sosta di medio-lungo termine (4 ore o più);
- ✓ il parcheggio (gratuito) in struttura di via Volta è caratterizzato da elevati tempi di permanenza, infatti il 17% delle auto sosta

dalle 4 alle 6 ore ed il 55% per oltre 6 ore, per cui si presume sia prevalentemente utilizzato per la sosta residenziale e di destinazione;

- ✓ la sosta in strada regolamentata a disco orario riesce invece a garantire buoni livelli di rotazione, con una permanenza media di 1 ora e 56 minuti;



- ✓ La sosta notturna rilevata risulta essere consistente, di circa 120 veicoli, e un tasso di occupazione delle vie complessivamente pari all'81%;
- ✓ in particolare, via Cadorna presenta una sosta notturna pari a 31 veicoli, 22 dei quali al di fuori degli stalli delimitati.

Complessivamente, la domanda di sosta di questo ambito risulta largamente insoddisfatta durante l'intero arco della giornata, ne è conseguenza diretta l'elevato numero di auto in sosta irregolare rilevate, il quale ammonta, per l'intera giornata, a 89 auto, cifra che corrisponde al 23% delle auto in sosta, regolare ed irregolare, nell'intero periodo di rilievo (cfr. tabella pag. 10).



A titolo esemplificativo si richiama la situazione in via Cadorna nella quale si è rilevato un tasso di occupazione medio giornaliero del 338% con un picco di 32 auto in sosta (su 9 posti regolari).



Le tabelle successive mostrano rispettivamente il quadro generale rilevato nell'ambito e la peculiarità di una specifica situazione (via Cadorna) ed evidenziano la durata, l'incidenza la distribuzione e il tasso d'occupazione della sosta.

Per ulteriori approfondimenti e dettagli con riferimento ad ognuna delle singole vie oggetto di indagine si rimanda all'allegato tabelle indagini del PGTU.



Comune di Novate - Area di indagine 1 [quadro complessivo]

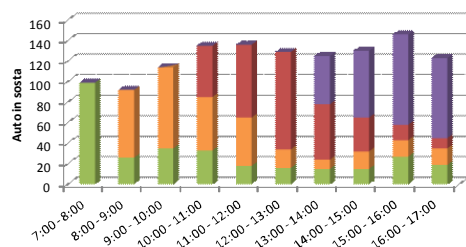
Indagine sulla sosta - giovedì 5 giugno 2014

offerta di posti 149																															
SOSTA REGOLARE IN SPAZI DELIMITATI													SOSTA IRREGOLARE O IN SPAZI NON DELIMITATI												TOTALE						
Intervallo orario	auto in sosta	auto parcheggiate dall'intervallo orario:											Intervallo orario	auto in sosta	auto parcheggiate dall'intervallo orario:											Intervallo orario	auto in spazi delimitati	tasso di occupazione posti offerti [%]	totale auto in sosta	tasso di occupazione *	
		7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18			7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18						
7:00 - 8:00	99	99											7:00 - 8:00	38	38										7:00 - 8:00	99	66%	137	92%		
8:00 - 9:00	92	66	26										8:00 - 9:00	31	28	3									8:00 - 9:00	92	62%	123	83%		
9:00 - 10:00	114	55	24	35									9:00 - 10:00	39	27	3	9								9:00 - 10:00	114	77%	153	103%		
10:00 - 11:00	135	50	22	30	33								10:00 - 11:00	39	23	3	4	9							10:00 - 11:00	135	91%	174	117%		
11:00 - 12:00	136	49	22	29	18	18							11:00 - 12:00	37	19	3	4	5	6						11:00 - 12:00	136	91%	173	116%		
12:00 - 13:00	129	47	22	26	15	3	16						12:00 - 13:00	38	19	3	2	4	3	7					12:00 - 13:00	129	87%	167	112%		
13:00 - 14:00	125	47	19	24	11	2	7	15					13:00 - 14:00	39	19	3	1	4	3	4	5				13:00 - 14:00	125	84%	164	110%		
14:00 - 15:00	130	47	18	22	10	1	6	11	15				14:00 - 15:00	39	19	3	1	3	2	4	3	4			14:00 - 15:00	130	87%	169	113%		
15:00 - 16:00	146	47	18	23	10	1	4	8	8	27			15:00 - 16:00	35	19	3	1	3	2	4	1	0	2		15:00 - 16:00	146	98%	181	121%		
16:00 - 17:00	123	39	16	14	9	1	3	6	4	12	19		16:00 - 17:00	37	19	3	1	2	2	2	1	0	1	6	16:00 - 17:00	123	83%	160	107%		
17:00 - 18:00****	0												17:00 - 18:00****	0											17:00 - 18:00****						
Intervallo orario	auto in sosta	Incidenza della durata della sosta [%]											Intervallo orario	auto in sosta	Incidenza della durata della sosta [%]											TOTALE INTERA GIORNATA					
		1 ora	2 ore	3 ore	4 ore	5 ore	6 ore	7 ore	8 ore	9 ore	10 ore	11 ore			1 ora	2 ore	3 ore	4 ore	5 ore	6 ore	7 ore	8 ore	9 ore	10 ore	11 ore	Intervallo orario	media auto in spazi delimitati	tasso di occupazione posti offerti [%]	media della auto in sosta	tasso di occupazione*	
7:00 - 8:00	99	100,0											7:00 - 8:00	38	-										Intera giornata 7:00 - 18:00	123	82%	160	107%		
8:00 - 9:00	92	28,3	71,7										8:00 - 9:00	31	9,7	90,3									* con riferimento alla sosta complessiva (regolare ed irregolare)						
9:00 - 10:00	114	30,7	21,1	48,2									9:00 - 10:00	39	23,1	7,7	69,2								Ulteriori parametri significativi della sosta	Permanenza media [h/auto]	Indice di occupazione [h/posto]	Indice di rotazione [auto/posto]			
10:00 - 11:00	135	24,4	22,2	16,3	37,0							10:00 - 11:00	39	23,1	10,3	7,7	59,0							4,06		8,25	2,03				
11:00 - 12:00	136	13,2	13,2	21,3	16,2	36,0						11:00 - 12:00	37	16,2	13,5	10,8	8,1	51,4													
12:00 - 13:00	129	12,4	2,3	11,6	20,2	17,1	36,4					12:00 - 13:00	38	18,4	7,9	10,5	5,3	7,9	50,0												
13:00 - 14:00	125	12,0	5,6	1,6	8,8	19,2	15,2	38				13:00 - 14:00	39	12,8	10,3	7,7	10,3	2,6	7,7	49											
14:00 - 15:00	130	11,5	8,5	4,6	0,8	7,7	16,9	13,8	36,2			14:00 - 15:00	39	10,3	7,7	10,3	5,1	7,7	2,6	7,7	48,7										
15:00 - 16:00	146	18,5	5,5	5,5	2,7	0,7	6,8	15,8	12,3	32,2		15:00 - 16:00	35	5,7	-	2,9	11,4	5,7	8,6	2,9	8,6	54,3									
16:00 - 17:00	123	15,4	9,8	3,3	4,9	2,4	0,8	7,3	11,4	13,0	31,7	16:00 - 17:00	37	16,2	2,7	-	2,7	5,4	5,4	5,4	2,7	8,1	51,4								
17:00 - 18:00****	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17:00 - 18:00****	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-							
Intera giornata 7:00 - 18:00	303	40,9	12,5	6,9	3,6	3,3	0,7	5,9	5,3	7,9	12,9	0,0	Intera giornata 7:00 - 18:00	89	42,7	5,6	7,9	10,1	2,2	3,4	2,2	1,1	3,4	21,3	0,0						

** Dati non pervenuti

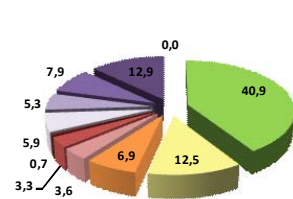
Durata della sosta regolare

■ fino ad 1 ora ■ da 2 a 3 ore ■ da 4 a 6 ore ■ oltre 6 ore



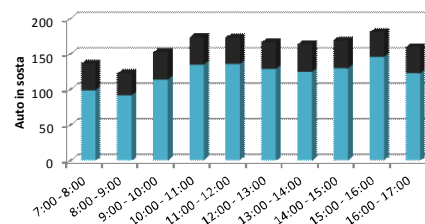
Incidenza della durata della sosta

■ 1 ora ■ 2 ore ■ 3 ore ■ 4 ore ■ 5 ore ■ 6 ore ■ 7 ore ■ 8 ore ■ 9 ore ■ 10 ore ■ 11 ore

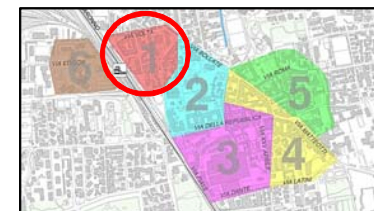
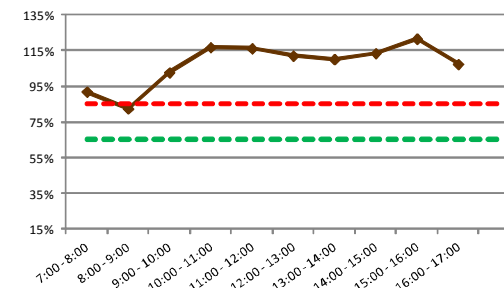


Distribuzione complessiva della domanda di sosta

■ Sosta Regolare ■ Sosta Irregolare



Tasso di occupazione





Comune di Novate - via Cadorna

Indagine sulla sosta - giovedì 5 giugno 2014

[sosta libera]

offerta di posti 9

SOSTA REGOLARE IN SPAZI DELIMITATI																
Intervallo orario	auto in sosta	auto parcheggiate dall'intervallo orario:														
		7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18				
7:00 - 8:00	12	12														
8:00 - 9:00	8	4	4													
9:00 - 10:00	11	4	4	3												
10:00 - 11:00	11	4	4	3	0											
11:00 - 12:00	11	4	4	3	0	0										
12:00 - 13:00	11	4	4	2	0	0	1									
13:00 - 14:00	11	4	4	2	0	0	1	0								
14:00 - 15:00	11	4	4	2	0	0	1	0	0							
15:00 - 16:00	11	4	4	2	0	0	1	0	0	0						
16:00 - 17:00	11	4	4	2	0	0	1	0	0	0	0					
17:00 - 18:00**	0															
Intervallo orario	auto in sosta	Incidenza della durata della sosta [%]														
		1 ora	2 ore	3 ore	4 ore	5 ore	6 ore	7 ore	8 ore	9 ore	10 ore	11 ore				
7:00 - 8:00	12	100,0														
8:00 - 9:00	8	50,0	50,0													
9:00 - 10:00	11	27,3	36,4	36,4												
10:00 - 11:00	11	-	27,3	36,4	36,4											
11:00 - 12:00	11	-	-	27,3	36,4	36,4										
12:00 - 13:00	11	9,1	-	-	18,2	36,4	36,4									
13:00 - 14:00	11	-	9,1	-	-	18,2	36,4	36,4								
14:00 - 15:00	11	-	-	9,1	-	18,2	36,4	36,4								
15:00 - 16:00	11	-	-	-	9,1	-	18,2	36,4	36,4							
16:00 - 17:00	11	-	-	-	-	9,1	-	18,2	36,4	36,4						
17:00 - 18:00**	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Intera giornata 7:00 - 19:00	20	40,0	0,0	5,0	0,0	5,0	0,0	0,0	10,0	20,0	20,0	0,0				

SOSTA IRREGOLARE O IN SPAZI NON DELIMITATI																
Intervallo orario	auto in sosta	auto parcheggiate dall'intervallo orario:														
		7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18				
7:00 - 8:00	18	18														
8:00 - 9:00	16	13	3													
9:00 - 10:00	20	13	3	4												
10:00 - 11:00	21	12	3	2	4											
11:00 - 12:00	19	8	3	3	4	1										
12:00 - 13:00	20	8	3	1	3	1	4									
13:00 - 14:00	21	8	3	1	3	1	4	1								
14:00 - 15:00	21	8	3	1	3	1	4	1	0							
15:00 - 16:00	21	8	3	1	3	1	4	0	0	1						
16:00 - 17:00	19	8	3	1	2	1	2	0	0	0	2					
17:00 - 18:00**	0															
Intervallo orario	auto in sosta	Incidenza della durata della sosta [%]														
		1 ora	2 ore	3 ore	4 ore	5 ore	6 ore	7 ore	8 ore	9 ore	10 ore	11 ore				
7:00 - 8:00	18	-														
8:00 - 9:00	16	18,8	81,3													
9:00 - 10:00	20	20,0	15,0	65,0												
10:00 - 11:00	21	19,0	9,5	14,3	57,1											
11:00 - 12:00	19	5,3	21,1	15,8	15,8	42,1										
12:00 - 13:00	20	20,0	5,0	15,0	5,0	15,0	40,0									
13:00 - 14:00	21	4,8	19,0	4,8	14,3	4,8	14,3	38								
14:00 - 15:00	21	-	4,8	19,0	4,8	14,3	4,8	14,3	38,1							
15:00 - 16:00	21	4,8	-	19,0	4,8	14,3	4,8	14,3	38,1							
16:00 - 17:00	19	10,5	-	-	10,5	5,3	10,5	5,3	15,8	42,1						
17:00 - 18:00**	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Intera giornata 7:00 - 19:00	38	26,3	2,6	7,9	15,8	5,3	5,3	5,3	2,6	7,9	21,1	0,0				

TOTALE				
Intervallo orario	auto in spazi delimitati	tasso di occupazione posti offerti [%]	totale auto in sosta	tasso di occupazione *
7:00 - 8:00	12	133%	30	333%
8:00 - 9:00	8	89%	24	267%
9:00 - 10:00	11	122%	31	344%
10:00 - 11:00	11	122%	32	356%
11:00 - 12:00	11	122%	30	333%
12:00 - 13:00	11	122%	31	344%
13:00 - 14:00	11	122%	32	356%
14:00 - 15:00	11	122%	32	356%
15:00 - 16:00	11	122%	32	356%
16:00 - 17:00	11	122%	30	333%
17:00 - 18:00***				

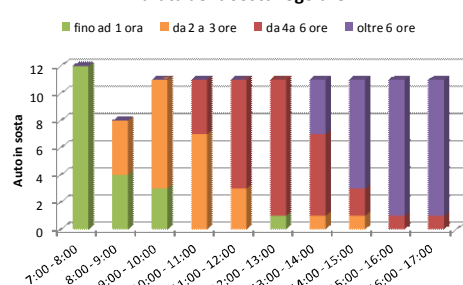
TOTALE INTERA GIORNATA				
Intervallo orario	media auto in spazi delimitati	tasso di occupazione posti offerti [%]	media della auto in sosta	tasso di occupazione*
Intera giornata 7:00 - 18:00	11	120%	30	338%

* con riferimento alla sosta complessiva (regolare ed irregolare)

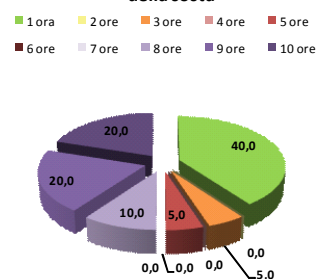
Ulteriori parametri significativi della sosta	Permanenza media [h/auto]	Indice di occupazione [h/posto]	Indice di rotazione [auto/posto]
	5,40	12,00	2,22

** Dati non pervenuti

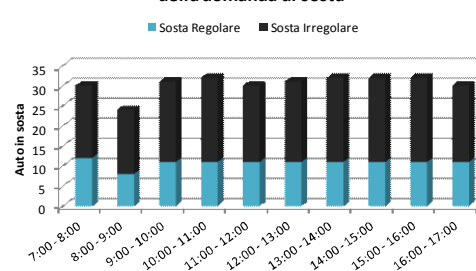
Durata della sosta regolare



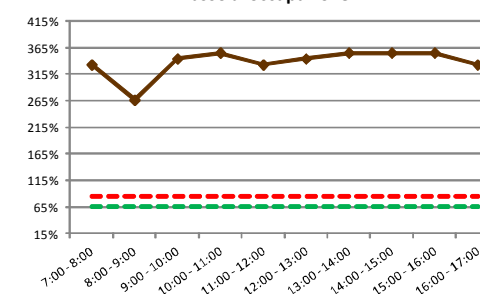
Incidenza della durata della sosta



Distribuzione complessiva della domanda di sosta

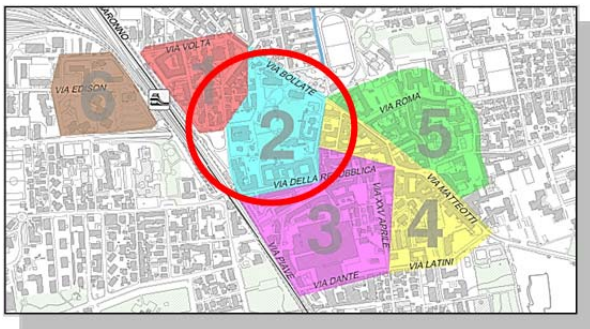


Tasso di occupazione



**Ambito 2 – Bollate – della Repubblica**

Ricomprensive le seguenti piazze, vie o tratti di vie: della Repubblica, Bertola, V. Veneto, Piave, Bollate.



Racchiude, insieme con il terzo e il quarto ambito, il nucleo dell'area centrale e risulta essere quello con il maggiore tasso di occupazione sia massimo (142% tra le 15:00 e le 16:00), che medio (112%). Analizzando i dati nel dettaglio si evince che:

- ✓ il tasso di occupazione aumenta, dal 71% della prima ora di rilievo, fino al 131% tra le 10:00 e le 11:00, per poi decrescere all'ora di pranzo (98% tra le 13:00 e le 14:00) e tornare a crescere fino al picco del pomeriggio;
- ✓ la sosta irregolare risulta essere un fenomeno diffuso e, come logico, appare concentrata nelle ore di punta del mattino e del pomeriggio, per un totale di 146 nel periodo rilevato (25% del totale delle auto in sosta);

- ✓ la tipologia di sosta prevalente risulta essere quella operativa, infatti la durata media della sosta in strada è di 2 ore e 29 minuti per quella a disco orario e di 2 ore e 49 minuti la libera; dato confermato, per l'intera area, dall'elevata percentuale di auto con durata della sosta inferiore alle 4 ore (82%);
- ✓ vi è una generale inosservanza della sosta regolamentata a disco orario, la quale limita la durata della sosta al massimo ad un'ora;
- ✓ la sosta notturna rilevata risulta essere consistente e omogeneamente diffusa, pari a 98 veicoli, ai quali corrisponde in relazione all'offerta un tasso di occupazione delle vie complessivamente pari all'80% (cfr. tabella pag. 10).



L'elevata domanda e l'andamento del tasso di occupazione sono spiegabili, presumibilmente, con la presenza nella zona di numerose attività commerciali, scuole e servizi, le quali attraggono

al mattino e al pomeriggio la maggioranza della domanda di sosta.

A titolo esemplificativo si richiama la situazione in via Vittorio Veneto nella quale si è rilevato un elevato numero di auto in sosta irregolare, per un totale di 52 auto nell'arco della giornata (contro le 32 in sosta regolare). Di conseguenza il tasso di occupazione medio è del 219%.

Le tabelle successive mostrano rispettivamente il quadro generale rilevato nell'ambito e la peculiarità di una specifica situazione (via Vittorio Veneto) ed evidenziano la durata, l'incidenza la distribuzione e il tasso d'occupazione della sosta.



Per ulteriori approfondimenti e dettagli con riferimento ad ognuna delle singole vie oggetto di indagine si rimanda all'allegato tabelle indagini del PGTU.



Comune di Novate - Area di indagine 2 [quadro complessivo]

Indagine sulla sosta - giovedì 5 giugno 2014

offerta di posti														122													
SOSTA REGOLARE IN SPAZI DELIMITATI														SOSTA IRREGOLARE O IN SPAZI NON DELIMITATI													
Intervallo orario	auto in sosta	auto parcheggiate dall'intervallo orario:												Intervallo orario	auto in sosta	auto parcheggiate dall'intervallo orario:											
		7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	7 - 8			8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18		
7:00 - 8:00	81	81												7:00 - 8:00	6	6											
8:00 - 9:00	91	73	18											8:00 - 9:00	13	5	8										
9:00 - 10:00	102	49	9	44										9:00 - 10:00	27	1	6	20									
10:00 - 11:00	127	45	9	26	47									10:00 - 11:00	33	1	0	9	23								
11:00 - 12:00	116	43	6	18	16	33								11:00 - 12:00	36	1	0	9	4	22							
12:00 - 13:00	123	42	5	15	5	13	43							12:00 - 13:00	24	1	0	9	3	4	7						
13:00 - 14:00	100	37	5	12	4	5	12	25						13:00 - 14:00	20	0	0	6	1	2	2	9					
14:00 - 15:00	115	32	5	7	3	3	8	13	44					14:00 - 15:00	13	0	0	2	1	0	0	3	7				
15:00 - 16:00	154	32	5	7	1	1	3	8	24	73				15:00 - 16:00	19	0	0	2	0	0	0	0	0	17			
16:00 - 17:00	134	29	3	7	1	1	1	5	15	33	39			16:00 - 17:00	36	0	0	2	0	0	0	0	0	7	27		
17:00 - 18:00**	0													17:00 - 18:00**	0												
Intervallo orario	auto in sosta	Incidenza della durata della sosta [%]											Intervallo orario	auto in sosta	Incidenza della durata della sosta [%]												
		1 ora	2 ore	3 ore	4 ore	5 ore	6 ore	7 ore	8 ore	9 ore	10 ore	11 ore			1 ora	2 ore	3 ore	4 ore	5 ore	6 ore	7 ore	8 ore	9 ore	10 ore	11 ore		
7:00 - 8:00	81	100,0											7:00 - 8:00	6	-												
8:00 - 9:00	91	19,8	80,2										8:00 - 9:00	13	61,5	38,5											
9:00 - 10:00	102	43,1	8,8	48,0									9:00 - 10:00	27	74,1	22,2	3,7										
10:00 - 11:00	127	37,0	20,5	7,1	35,4								10:00 - 11:00	33	69,7	27,3	-	3,0									
11:00 - 12:00	116	28,4	13,8	15,5	5,2	37,1							11:00 - 12:00	36	61,1	11,1	25,0	-	2,8								
12:00 - 13:00	123	35,0	10,6	4,1	12,2	4,1	34,1						12:00 - 13:00	24	29,2	16,7	12,5	37,5	-	4,2							
13:00 - 14:00	100	25,0	12,0	5,0	4,0	12,0	5,0	37					13:00 - 14:00	20	45,0	10,0	10,0	5,0	30,0	-	-						
14:00 - 15:00	115	38,3	11,3	7,0	2,6	2,6	6,1	4,3	27,8				14:00 - 15:00	13	53,8	23,1	-	-	7,7	15,4	-	-					
15:00 - 16:00	154	47,4	15,6	5,2	1,9	0,6	0,6	4,5	3,2	20,8			15:00 - 16:00	19	89,5	-	-	-	-	10,5	-	-					
16:00 - 17:00	134	29,1	24,6	11,2	3,7	0,7	0,7	0,7	5,2	2,2	21,6		16:00 - 17:00	36	75,0	19,4	-	-	-	-	5,6	-	-				
17:00 - 18:00**	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17:00 - 18:00**	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Intera giornata 7:00 - 18:00	447	51,0	22,8	8,1	3,6	2,0	1,3	1,3	2,0	1,3	6,5	0,0	Intera giornata 7:00 - 18:00	146	72,6	17,1	2,7	2,1	3,4	0,7	0,0	1,4	0,0	0,0	0,0		

TOTALE				
Intervallo orario	auto in spazi delimitati	tasso di occupazione posti offerti [%]	totale auto in sosta	tasso di occupazione *
7:00 - 8:00	81	66%	87	71%
8:00 - 9:00	91	75%	104	85%
9:00 - 10:00	102	84%	129	106%
10:00 - 11:00	127	104%	160	131%
11:00 - 12:00	116	95%	152	125%
12:00 - 13:00	123	101%	147	120%
13:00 - 14:00	100	82%	120	98%
14:00 - 15:00	115	94%	128	105%
15:00 - 16:00	154	126%	173	142%
16:00 - 17:00	134	110%	170	139%
17:00 - 18:00**				
TOTALE INTERA GIORNATA				
Intervallo orario	media auto in spazi delimitati	tasso di occupazione posti offerti [%]	media della auto in sosta	tasso di occupazione*
Intera giornata 7:00 - 18:00	114	94%	137	112%

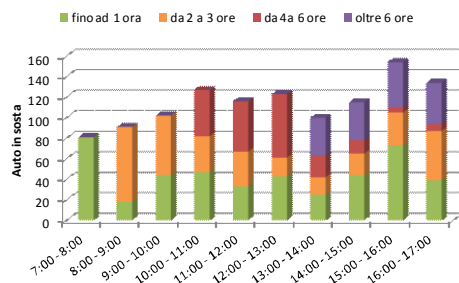
* con riferimento alla sosta complessiva (regolare ed irregolare)

Ulteriori parametri significativi della sosta	Permanenza media [h:auto]	Indice di occupazione [h/posto]	Indice di rotazione [auto/posto]
	2,56	9,37	3,66

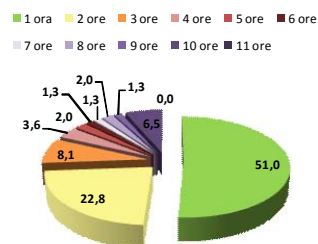


** Dati non pervenuti

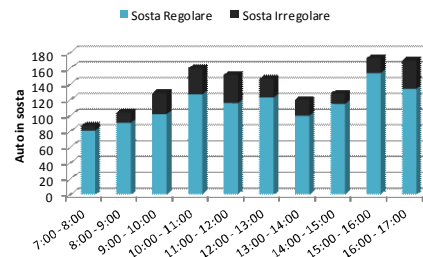
Durata della sosta regolare



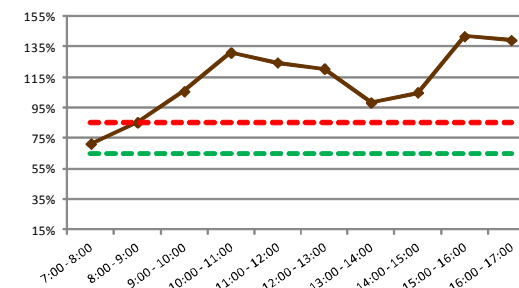
Incidenza della durata della sosta



Distribuzione complessiva della domanda di sosta



Tasso di occupazione





Comune di Novate - via Vittorio Veneto (di fianco al Municipio)

Indagine sulla sosta - giovedì 5 giugno 2014

[disco orario] offerta di posti 7

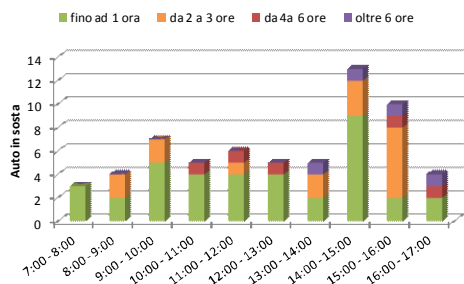
SOSTA REGOLARE IN SPAZI DELIMITATI													
Intervallo orario	auto in sosta	auto parcheggiate dall'intervallo orario:											
		7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	
7:00 - 8:00	3	3											
8:00 - 9:00	4	2	2										
9:00 - 10:00	7	2	0	5									
10:00 - 11:00	5	1	0	0	4								
11:00 - 12:00	6	1	0	0	1	4							
12:00 - 13:00	5	1	0	0	0	0	4						
13:00 - 14:00	5	1	0	0	0	0	2	2					
14:00 - 15:00	13	1	0	0	0	0	1	2	9				
15:00 - 16:00	10	1	0	0	0	0	1	1	5	2			
16:00 - 17:00	4	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2		
17:00 - 18:00**	0												
Intervallo orario	auto in sosta	Incidenza della durata della sosta [%]											
		1 ora	2 ore	3 ore	4 ore	5 ore	6 ore	7 ore	8 ore	9 ore	10 ore	11 ore	
7:00 - 8:00	3	100,0											
8:00 - 9:00	4		50,0										
9:00 - 10:00	7	71,4	-	28,6									
10:00 - 11:00	5	80,0	-	-	20,0								
11:00 - 12:00	6	66,7	16,7	-	-	16,7							
12:00 - 13:00	5	80,0	-	-	-	-	20,0						
13:00 - 14:00	5	40,0	40,0	-	-	-	-	20					
14:00 - 15:00	13	69,2	15,4	7,7	-	-	-	-	7,7				
15:00 - 16:00	10	20,0	50,0	10,0	10,0	-	-	-	-	10,0			
16:00 - 17:00	4	50,0	-	-	-	25,0	-	-	-	-	25,0		
17:00 - 18:00**	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Intera giornata 7:00 - 18:00	37	67,6	21,6	5,4	0,0	2,7	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7	0,0	

** Dati non pervenuti

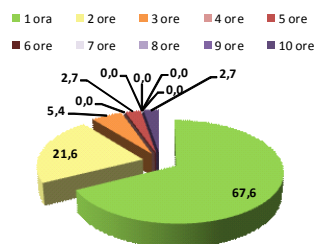
SOSTA IRREGOLARE O IN SPAZI NON DELIMITATI													
Intervallo orario	auto in sosta	auto parcheggiate dall'intervallo orario:											
		7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	
7:00 - 8:00	2	2											
8:00 - 9:00	8	2	6										
9:00 - 10:00	20	0	6	14									
10:00 - 11:00	6	0	0	4	2								
11:00 - 12:00	19	0	0	4	2	13							
12:00 - 13:00	7	0	0	4	1	2	0						
13:00 - 14:00	13	0	0	4	1	2	0	6					
14:00 - 15:00	3	0	0	0	1	0	0	2	0				
15:00 - 16:00	5	0	0	0	0	0	0	0	5				
16:00 - 17:00	8	0	0	0	0	0	0	0	4	4			
17:00 - 18:00**	0												
Intervallo orario	auto in sosta	Incidenza della durata della sosta [%]											
		1 ora	2 ore	3 ore	4 ore	5 ore	6 ore	7 ore	8 ore	9 ore	10 ore	11 ore	
7:00 - 8:00	2	-											
8:00 - 9:00	8	75,0	25,0										
9:00 - 10:00	20	70,0	30,0	-									
10:00 - 11:00	6	33,3	66,7	-	-								
11:00 - 12:00	19	68,4	10,5	21,1	-	-							
12:00 - 13:00	7	-	28,6	14,3	57,1	-	-						
13:00 - 14:00	13	46,2	-	15,4	7,7	30,8	-	-					
14:00 - 15:00	3	-	66,7	-	-	33,3	-	-	-				
15:00 - 16:00	5	100,0	-	-	-	-	-	-	-	-			
16:00 - 17:00	8	50,0	50,0	-	-	-	-	-	-	-	-		
17:00 - 18:00**	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Intera giornata 7:00 - 18:00	52	57,7	28,8	3,8	0,0	9,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	

TOTALE				
Intervallo orario	auto in spazi delimitati	tasso di occupazione posti offerti [%]	totale auto in sosta	tasso di occupazione *
7:00 - 8:00	3	43%	5	71%
8:00 - 9:00	4	57%	12	171%
9:00 - 10:00	7	100%	27	386%
10:00 - 11:00	5	71%	11	157%
11:00 - 12:00	6	86%	25	357%
12:00 - 13:00	5	71%	12	171%
13:00 - 14:00	5	71%	18	257%
14:00 - 15:00	13	186%	16	229%
15:00 - 16:00	10	143%	15	214%
16:00 - 17:00	4	57%	12	171%
17:00 - 18:00**				
TOTALE INTERA GIORNATA				
Intervallo orario	media auto in spazi delimitati	tasso di occupazione posti offerti [%]	media della auto in sosta	tasso di occupazione*
Intera giornata 7:00 - 18:00	6	89%	15	219%
* con riferimento alla sosta complessiva (regolare ed irregolare)				
Ulteriori parametri significativi della sosta		Permanenza media	Indice occupazione	Indice rotazione
		1,68	8,86	5,29

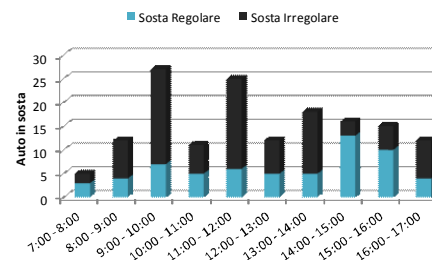
Durata della sosta regolare



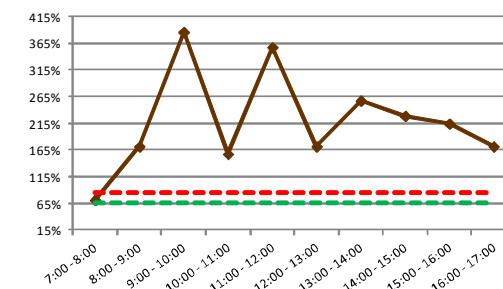
Incidenza della durata della sosta



Distribuzione complessiva della domanda di sosta

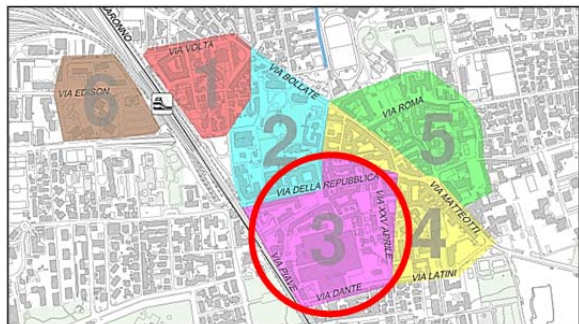


Tasso di occupazione



**Ambito 3 – Piave-XXV Aprile**

Ricomprensive le seguenti piazze, vie o tratti di vie: Piave, Dante, della Repubblica, M. della Libertà, XXV Aprile, Portone.



Presenta un andamento della domanda di sosta simile a quello dell'ambito Bollate-della Repubblica, presentando però un tasso di occupazione mediamente inferiore (89%) e comunque sempre al di sotto del livello di saturazione.

Analizzando i dati in dettaglio, non si notano evidenti differenze tra la sosta libera e quella a disco orario, le due tipologie di sosta hanno infatti permanenze medie rispettivamente di 2 ore e 33 minuti e di 2 ore e 55 minuti; quindi anche in questo caso la regolamentazione del disco orario viene in larga parte disattesa.

Infine, la sosta irregolare risulta di entità minore rispetto agli ambiti precedentemente analizzati, con un totale di 27 auto rilevate durante l'intera giornata (7:00-18:00), che corrispondono al 6% del totale delle auto in sosta.

A titolo esemplificativo si richiama la situazione rilevata in via XXV Aprile, regolamentata a disco orario, la quale mostra, oltre alla saturazione dell'offerta, una diffusa propensione allo sfioramento del limite imposto dalla regolamentazione a disco orario di un'ora con un permanenza media delle auto di 2 ore e 44 minuti.



La sosta notturna rilevata è di 100 veicoli, e un tasso di occupazione delle vie complessivamente pari all'82%.

La domanda di sosta notturna risulta essere concentrata nelle vie Dante Alighieri e XXV Aprile e in piazza Martiri della Libertà, dove si registra il superamento dell'offerta di sosta presente (cfr. tabella pag. 10).

Le tabelle successive mostrano rispettivamente il quadro generale rilevato nell'ambito e la peculiarità di una specifica situazione (via XXV Aprile) ed evidenziano la durata, l'incidenza la distribuzione e il tasso d'occupazione della sosta.

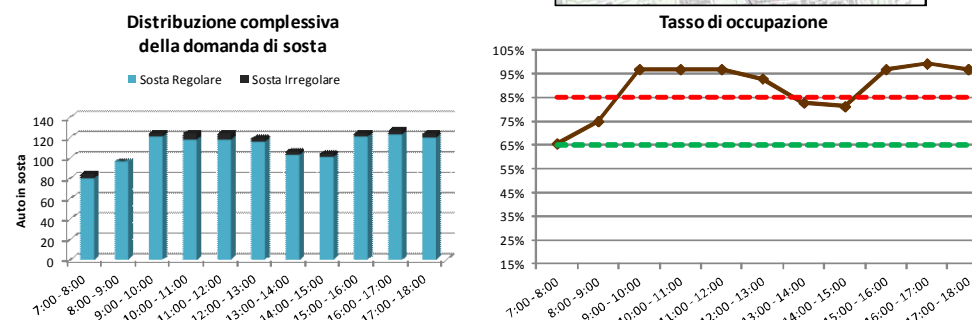
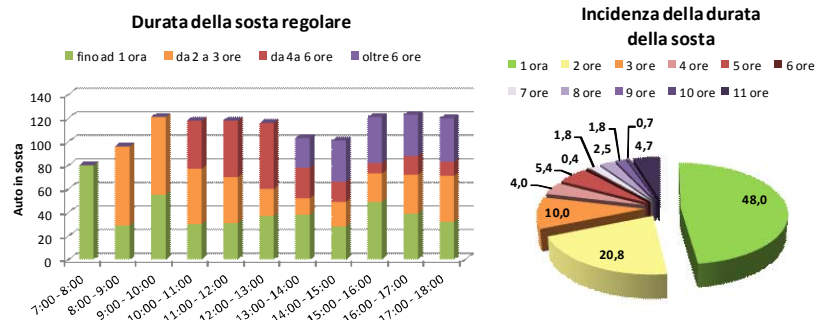
Per ulteriori approfondimenti e dettagli con riferimento ad ognuna delle singole vie oggetto di indagine si rimanda all'allegato tabelle indagini del PGU.



Comune di Novate - Area di indagine 3 [quadro complessivo]

Indagine sulla sosta - giovedì 5 giugno 2014

offerta di posti 128																														
SOSTA REGOLARE IN SPAZI DELIMITATI													SOSTA IRREGOLARE O IN SPAZI NON DELIMITATI												TOTALE					
Intervallo orario	auto in sosta	auto parcheggiate dall'intervallo orario:											Intervallo orario	auto in sosta	auto parcheggiate dall'intervallo orario:											Intervallo orario	auto in spazi delimitati	tasso di occupazione posti offerti [%]	totale auto in sosta	tasso di occupazione *
		7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18			7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18					
7:00 - 8:00	80	80											7:00 - 8:00	4	4										7:00 - 8:00	80	63%	84	66%	
8:00 - 9:00	96	67	29										8:00 - 9:00	0	0	0									8:00 - 9:00	96	75%	96	75%	
9:00 - 10:00	121	49	17	55									9:00 - 10:00	3	0	0	3								9:00 - 10:00	121	95%	124	97%	
10:00 - 11:00	118	41	15	32	30								10:00 - 11:00	6	0	0	2	4							10:00 - 11:00	118	92%	124	97%	
11:00 - 12:00	118	35	13	26	13	31							11:00 - 12:00	6	0	0	1	0	5						11:00 - 12:00	118	92%	124	97%	
12:00 - 13:00	116	26	11	19	8	15	37						12:00 - 13:00	3	0	0	0	0	3	0					12:00 - 13:00	116	91%	119	93%	
13:00 - 14:00	103	25	9	15	2	5	9	38					13:00 - 14:00	3	0	0	0	0	2	0	1				13:00 - 14:00	103	80%	106	83%	
14:00 - 15:00	101	25	10	11	3	3	4	17	28				14:00 - 15:00	3	0	0	0	0	0	0	0	3			14:00 - 15:00	101	79%	104	81%	
15:00 - 16:00	121	21	7	11	2	4	3	11	13	49			15:00 - 16:00	3	0	0	0	0	0	0	0	1	2		15:00 - 16:00	121	95%	124	97%	
16:00 - 17:00	123	21	3	9	2	3	3	10	9	24	39		16:00 - 17:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	16:00 - 17:00	123	96%	127	99%	
17:00 - 18:00	120	21	3	8	2	3	2	6	4	13	26	32	17:00 - 18:00	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	17:00 - 18:00	120	94%	124	97%
Intervallo orario	auto in sosta	Incidenza della durata della sosta [%]											Intervallo orario	auto in sosta	Incidenza della durata della sosta [%]											TOTALE INTERA GIORNATA				
		1 ora	2 ore	3 ore	4 ore	5 ore	6 ore	7 ore	8 ore	9 ore	10 ore	11 ore			1 ora	2 ore	3 ore	4 ore	5 ore	6 ore	7 ore	8 ore	9 ore	10 ore	11 ore	Intervallo orario	media auto in spazi delimitati	tasso di occupazione posti offerti [%]	media della auto in sosta	tasso di occupazione*
7:00 - 8:00	80	100,0											7:00 - 8:00	4	-										Intera giornata 7:00 - 19:00	111	86%	114	89%	
8:00 - 9:00	96	30,2	69,8										8:00 - 9:00	0	-	-									* con riferimento alla sosta complessiva (regolare ed irregolare)					
9:00 - 10:00	121	45,5	14,0	40,5									9:00 - 10:00	3	100,0	-	-								Ulteriori parametri significativi della sosta	Permanenza media	Indice occupazione	Indice rotazione		
10:00 - 11:00	118	25,4	27,1	12,7	34,7							10:00 - 11:00	6	66,7	33,3	-	-													
11:00 - 12:00	118	26,3	11,0	22,0	11,0	29,7							11:00 - 12:00	6	83,3	-	16,7	-	-						2,72	9,51	3,50			
12:00 - 13:00	116	31,9	12,9	6,9	16,4	9,5	22,4						12:00 - 13:00	3	-	100,0	-	-	-	-										
13:00 - 14:00	103	36,9	8,7	4,9	1,9	14,6	8,7	24					13:00 - 14:00	3	33,3	-	66,7	-	-	-	-									
14:00 - 15:00	101	27,7	16,8	4,0	3,0	10,9	9,9	24,8					14:00 - 15:00	3	100,0	-	-	-	-	-	-	-								
15:00 - 16:00	121	40,5	10,7	9,1	2,5	3,3	1,7	9,1	5,8	17,4			15:00 - 16:00	3	66,7	33,3	-	-	-	-	-	-	-							
16:00 - 17:00	123	31,7	19,5	7,3	8,1	2,4	2,4	1,6	7,3	2,4	17,1		16:00 - 17:00	4	75,0	25,0	-	-	-	-	-	-	-	-						
17:00 - 18:00	120	26,7	21,7	10,8	3,3	5,0	1,7	2,5	1,7	6,7	2,5	17,5	17:00 - 18:00	4	50,0	25,0	25,0	-	-	-	-	-	-	-	-					
Intera giornata 7:00 - 19:00	448	48,0	20,8	10,0	4,0	5,4	0,4	1,8	2,5	1,8	0,7	4,7	Intera giornata 7:00 - 19:00	27	70,4	14,8	14,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0					





Comune di Novate - via XXV Aprile

Indagine sulla sosta - giovedì 5 giugno 2014

[disco orario]

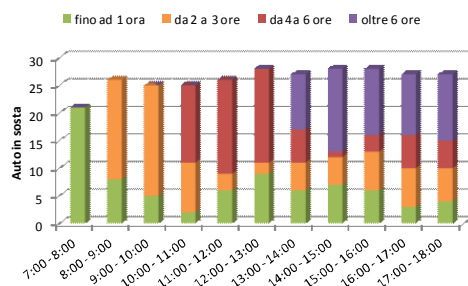
offerta di posti 28

SOSTA REGOLARE IN SPAZI DELIMITATI													
Intervallo orario	auto in sosta	auto parcheggiate dall'intervallo orario:											
		7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	
7:00 - 8:00	21	21											
8:00 - 9:00	26	18	8										
9:00 - 10:00	25	14	6	5									
10:00 - 11:00	25	14	6	3	2								
11:00 - 12:00	26	12	5	3	0	6							
12:00 - 13:00	28	11	5	1	0	2	9						
13:00 - 14:00	27	10	5	1	0	2	3	6					
14:00 - 15:00	28	10	5	0	0	1	2	3	7				
15:00 - 16:00	28	9	3	0	0	1	2	3	4	6			
16:00 - 17:00	27	9	2	0	0	1	2	3	3	4	3		
17:00 - 18:00	27	9	2	0	0	1	1	3	1	4	2	4	
Intervallo orario	auto in sosta	Incidenza della durata della sosta [%]											
		1 ora	2 ore	3 ore	4 ore	5 ore	6 ore	7 ore	8 ore	9 ore	10 ore	11 ore	
7:00 - 8:00	21	100,0											
8:00 - 9:00	26	30,8	69,2										
9:00 - 10:00	25	20,0	24,0	56,0									
10:00 - 11:00	25	8,0	12,0	24,0	56,0								
11:00 - 12:00	26	23,1	-	11,5	19,2	46,2							
12:00 - 13:00	28	32,1	7,1	-	3,6	17,9	39,3						
13:00 - 14:00	27	22,2	11,1	7,4	-	3,7	18,5	37					
14:00 - 15:00	28	25,0	10,7	7,1	3,6	-	-	17,9	35,7				
15:00 - 16:00	28	21,4	14,3	10,7	7,1	3,6	-	-	10,7	32,1			
16:00 - 17:00	27	11,1	14,8	11,1	11,1	7,4	3,7	-	-	7,4	33,3		
17:00 - 18:00	27	14,8	7,4	14,8	3,7	11,1	3,7	3,7	-	-	7,4	33,3	
Intera giornata 7:00 - 19:00	77	41,6	10,4	13,0	3,9	7,8	2,6	3,9	2,6	0,0	2,6	11,7	

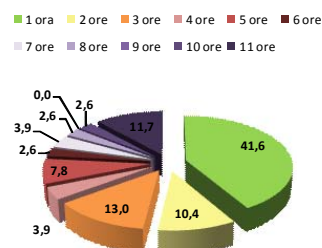
SOSTA IRREGOLARE O IN SPAZI NON DELIMITATI													
Intervallo orario	auto in sosta	auto parcheggiate dall'intervallo orario:											
		7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	
7:00 - 8:00	2	2											
8:00 - 9:00	0	0	0										
9:00 - 10:00	0	0	0	0									
10:00 - 11:00	0	0	0	0	0								
11:00 - 12:00	0	0	0	0	0	0							
12:00 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0						
13:00 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0					
14:00 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
15:00 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
16:00 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Intervallo orario	auto in sosta	Incidenza della durata della sosta [%]											
		1 ora	2 ore	3 ore	4 ore	5 ore	6 ore	7 ore	8 ore	9 ore	10 ore	11 ore	
7:00 - 8:00	2	-											
8:00 - 9:00	0	-	-										
9:00 - 10:00	0	-	-	-									
10:00 - 11:00	0	-	-	-	-								
11:00 - 12:00	0	-	-	-	-	-							
12:00 - 13:00	0	-	-	-	-	-	-						
13:00 - 14:00	0	-	-	-	-	-	-	-					
14:00 - 15:00	0	-	-	-	-	-	-	-	-				
15:00 - 16:00	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
16:00 - 17:00	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
17:00 - 18:00	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Intera giornata 7:00 - 19:00	2	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

TOTALE				
Intervallo orario	auto in spazi delimitati	tasso di occupazione posti offerti [%]	totale auto in sosta	tasso di occupazione
7:00 - 8:00	21	75%	23	82%
8:00 - 9:00	26	93%	26	93%
9:00 - 10:00	25	89%	25	89%
10:00 - 11:00	25	89%	25	89%
11:00 - 12:00	26	93%	26	93%
12:00 - 13:00	28	100%	28	100%
13:00 - 14:00	27	96%	27	96%
14:00 - 15:00	28	100%	28	100%
15:00 - 16:00	28	100%	28	100%
16:00 - 17:00	27	96%	27	96%
17:00 - 18:00	27	96%	27	96%
TOTALE INTERA GIORNATA				
Intervallo orario	media auto in spazi delimitati	tasso di occupazione posti offerti [%]	media della auto in sosta	tasso di occupazione
Intera giornata 7:00 - 19:00	26	94%	26	94%
* con riferimento alla sosta complessiva (regolare ed irregolare)				
Ulteriori parametri significativi della sosta	Permanenza media		Indice occupazione	Indice rotazione
	3,74		10,29	2,75

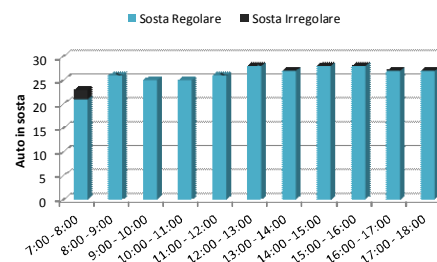
Durata della sosta regolare



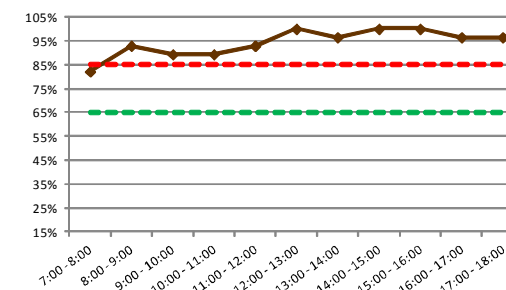
Incidenza della durata della sosta



Distribuzione complessiva della domanda di sosta

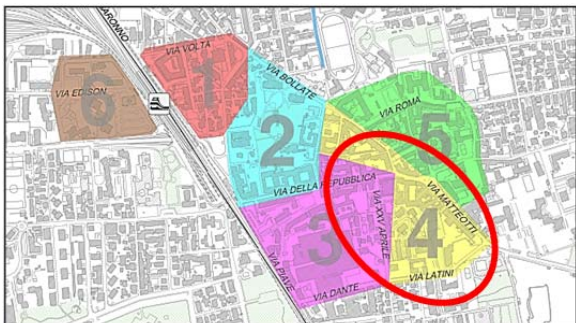


Tasso di occupazione



**Ambito 4 - Matteotti**

Ricomprensive le seguenti piazze, vie o tratti di vie: Bonfanti, Latini, Garibaldi, della Chiesa, Matteotti.



Presenta, anch'esso, un andamento del tasso di occupazione simile agli ambiti Bollate-della Repubblica e Piave-XXV Aprile. Con una media del 92%, anche in questo caso, il tasso di occupazione risulta essere, ad eccezione della fascia tra le 13:00 e le 15:00, sempre al di sopra del range ottimale di occupazione².

La sosta in strada regolamentata a disco orario, al contrario di quanto accade per l'ambito 3, riesce a garantire buoni livelli di rotazione, con una permanenza media di 1 ora e 49 minuti ed un indice di rotazione di 5,38 auto/stallo.

La sosta risulta essere sostanzialmente regolare, infatti il numero di auto in sosta irregolare risulta essere 25 per l'intera durata del rilievo (3% del

totale delle auto in sosta), concentrate tutte al mattino, nella fascia oraria tra le 7:00 e le 14:00.

A titolo esemplificativo si richiama la situazione rilevata in via Bonfanti nella quale si rileva un tasso di occupazione medio del 111% con picchi del 129% al mattino e al pomeriggio.

La sosta notturna rilevata è di 100 veicoli, e complessivamente un tasso di occupazione delle vie pari al 91%.

La domanda di sosta notturna risulta essere concentrata soprattutto nelle vie Bonfanti, Latini e Matteotti, dove supera o satura l'offerta di sosta presente (cfr. tabella pag. 10).



Le tabelle successive mostrano rispettivamente il quadro generale rilevato nell'ambito e la peculiarità di una specifica situazione (via Bonfanti) ed evidenziano la durata, l'incidenza la distribuzione e il tasso d'occupazione della sosta.

Per ulteriori approfondimenti e dettagli con riferimento ad ognuna delle singole vie oggetto di indagine si rimanda all'allegato tabelle indagini del PGTU.

² Il range ottimale del tasso di occupazione è stato fissato tra il 65% e l'85%.



Comune di Novate - Area di indagine 4 [quadro complessivo]

Indagine sulla sosta - giovedì 5 giugno 2014

offerta di posti110

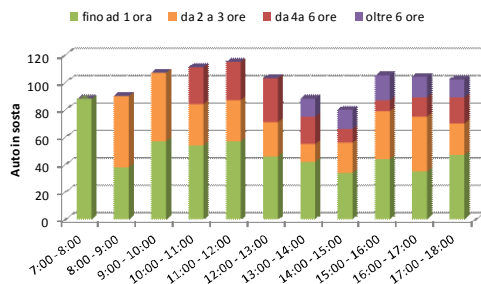
SOSTA REGOLARE IN SPAZI DELIMITATI													
Intervallo orario	auto in sosta	auto parcheggiate dall'intervallo orario:											
		7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	
7:00 - 8:00	88	88											
8:00 - 9:00	90	52	38										
9:00 - 10:00	107	35	15	57									
10:00 - 11:00	111	27	10	20	54								
11:00 - 12:00	115	21	7	12	18	57							
12:00 - 13:00	103	18	6	8	12	13	46						
13:00 - 14:00	88	13	4	8	8	0	13	42					
14:00 - 15:00	80	11	3	5	5	0	9	13	34				
15:00 - 16:00	105	11	1	6	1	0	7	10	25	44			
16:00 - 17:00	104	11	1	2	1	0	5	9	18	22	35		
17:00 - 18:00	102	10	0	2	1	0	2	7	10	10	13	47	
Intervallo orario	auto in sosta	Incidenza della durata della sosta [%]											
		1 ora	2 ore	3 ore	4 ore	5 ore	6 ore	7 ore	8 ore	9 ore	10 ore	11 ore	
7:00 - 8:00	88	100,0											
8:00 - 9:00	90	42,2	57,8										
9:00 - 10:00	107	53,3	14,0	32,7									
10:00 - 11:00	111	48,6	18,0	9,0	24,3								
11:00 - 12:00	115	49,6	15,7	10,4	6,1	18,3							
12:00 - 13:00	103	44,7	12,6	11,7	7,8	5,8	17,5						
13:00 - 14:00	88	47,7	14,8	-	9,1	9,1	4,5	15					
14:00 - 15:00	80	42,5	16,3	11,3	-	6,3	6,3	3,8	13,8				
15:00 - 16:00	105	41,9	23,8	9,5	6,7	-	1,0	5,7	1,0	10,5			
16:00 - 17:00	104	33,7	21,2	17,3	8,7	4,8	-	1,0	1,9	1,0	10,6		
17:00 - 18:00	102	46,1	12,7	9,8	9,8	6,9	2,0	-	1,0	2,0	-	9,8	
Intera giornata 7:00 - 18:00	542	62,4	16,2	7,4	4,4	4,1	1,3	1,5	0,2	0,6	0,2	1,8	

SOSTA IRREGOLARE O IN SPAZI NON DELIMITATI																
Intervallo orario	auto in sosta	auto parcheggiate dall'intervallo orario:														
		7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18				
7:00 - 8:00	5	5														
8:00 - 9:00	5	3	2													
9:00 - 10:00	2	1	0	1												
10:00 - 11:00	4	0	0	1	3											
11:00 - 12:00	3	0	0	1	1	1										
12:00 - 13:00	2	0	0	0	1	0	1									
13:00 - 14:00	3	0	0	0	1	0	0	2								
14:00 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
15:00 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
16:00 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
Intervallo orario	auto in sosta	Incidenza della durata della sosta [%]														
		1 ora	2 ore	3 ore	4 ore	5 ore	6 ore	7 ore	8 ore	9 ore	10 ore	11 ore				
7:00 - 8:00	5	-														
8:00 - 9:00	5	40,0	60,0													
9:00 - 10:00	2	50,0	-	50,0												
10:00 - 11:00	4	75,0	25,0	-	-											
11:00 - 12:00	3	33,3	33,3	33,3	-	-										
12:00 - 13:00	2	50,0	-	50,0	-	-	-									
13:00 - 14:00	3	66,7	-	-	33,3	-	-	-								
14:00 - 15:00	0	-	-	-	-	-	-	-	-							
15:00 - 16:00	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
16:00 - 17:00	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-					
17:00 - 18:00	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
Intera giornata 7:00 - 18:00	15	66,7	13,3	13,3	6,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

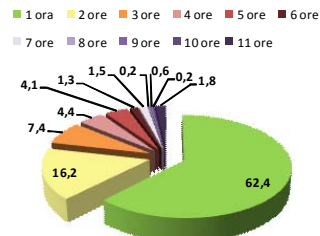
TOTALE				
Intervallo orario	auto in spazi delimitati	tasso di occupazione posti offerti [%]	totale auto in sosta	tasso di occupazione *
7:00 - 8:00	88	80%	93	85%
8:00 - 9:00	90	82%	95	86%
9:00 - 10:00	107	97%	109	99%
10:00 - 11:00	111	101%	115	105%
11:00 - 12:00	115	105%	118	107%
12:00 - 13:00	103	94%	105	95%
13:00 - 14:00	88	80%	91	83%
14:00 - 15:00	80	73%	80	73%
15:00 - 16:00	105	95%	105	95%
16:00 - 17:00	104	95%	104	95%
17:00 - 18:00	102	93%	102	93%
TOTALE INTERA GIORNATA				
Intervallo orario	media auto in spazi delimitati	tasso di occupazione posti offerti [%]	media della auto in sosta	tasso di occupazione*
Intera giornata 7:00 - 18:00	99	90%	102	92%
* con riferimento alla sosta complessiva (regolare ed irregolare)				
Ulteriori parametri significativi della sosta		Permanenza media [h/auto]	Indice di occupazione [h/posto]	Indice di rotazione [auto/posto]
		2,02	9,94	4,93



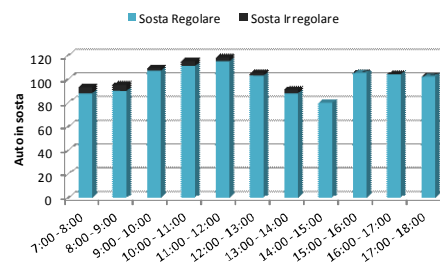
Durata della sosta regolare



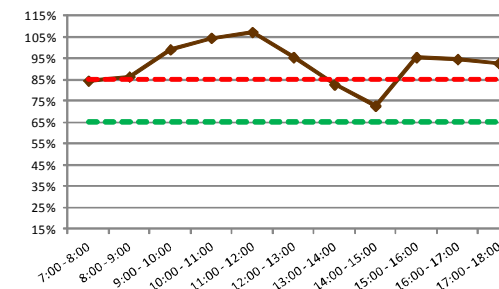
Incidenza della durata della sosta



Distribuzione complessiva della domanda di sosta



Tasso di occupazione





Comune di Novate - via Bonfanti

Indagine sulla sosta - giovedì 5 giugno 2014

[sosta libera]

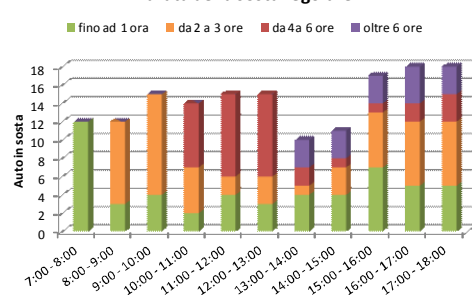
offerta di posti 14

SOSTA REGOLARE IN SPAZI DELIMITATI													
Intervallo orario	auto in sosta	auto parcheggiate dall'intervallo orario:											
		7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	
7:00 - 8:00	12	12											
8:00 - 9:00	12	9	3										
9:00 - 10:00	15	8	3	4									
10:00 - 11:00	14	7	3	2	2								
11:00 - 12:00	15	7	2	1	1	4							
12:00 - 13:00	15	6	2	1	1	2	3						
13:00 - 14:00	10	3	1	0	1	0	1	4					
14:00 - 15:00	11	2	1	0	1	0	1	2	4				
15:00 - 16:00	17	2	1	0	1	0	0	2	4	7			
16:00 - 17:00	18	2	1	0	1	0	0	2	2	5	5		
17:00 - 18:00	18	2	0	0	1	0	0	1	2	4	3	5	
Intervallo orario	auto in sosta	Incidenza della durata della sosta [%]											
		1 ora	2 ore	3 ore	4 ore	5 ore	6 ore	7 ore	8 ore	9 ore	10 ore	11 ore	
7:00 - 8:00	12	100,0											
8:00 - 9:00	12	25,0	75,0										
9:00 - 10:00	15	26,7	20,0	53,3									
10:00 - 11:00	14	14,3	14,3	21,4	50,0								
11:00 - 12:00	15	26,7	6,7	6,7	13,3	46,7							
12:00 - 13:00	15	20,0	13,3	6,7	6,7	13,3	40,0						
13:00 - 14:00	10	40,0	10,0	-	10,0	-	10,0	30					
14:00 - 15:00	11	36,4	18,2	9,1	-	9,1	-	9,1	18,2				
15:00 - 16:00	17	41,2	23,5	11,8	-	-	5,9	-	5,9	11,8			
16:00 - 17:00	18	27,8	27,8	11,1	11,1	-	-	5,6	-	5,6	11,1		
17:00 - 18:00	18	27,8	16,7	22,2	11,1	5,6	-	-	5,6	-	-	11,1	
Intera giornata 7:00 - 18:00	53	39,6	18,9	13,2	7,5	5,7	5,7	1,9	1,9	1,9	0,0	3,8	

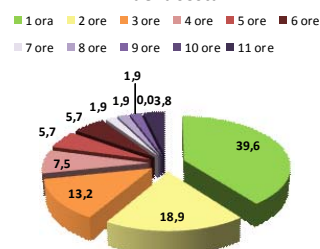
SOSTA IRREGOLARE O IN SPAZI NON DELIMITATI																	
Intervallo orario	auto in sosta	auto parcheggiate dall'intervallo orario:															
		7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18					
7:00 - 8:00	2	2															
8:00 - 9:00	3	2	1														
9:00 - 10:00	1	0	0	1													
10:00 - 11:00	2	0	0	1	1												
11:00 - 12:00	3	0	0	1	1	1											
12:00 - 13:00	1	0	0	0	1	0	0										
13:00 - 14:00	2	0	0	0	1	0	0	1									
14:00 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0							
15:00 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
16:00 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0					
17:00 - 18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
Intervallo orario	auto in sosta	Incidenza della durata della sosta [%]															
		1 ora	2 ore	3 ore	4 ore	5 ore	6 ore	7 ore	8 ore	9 ore	10 ore	11 ore	12 ore	13 ore	14 ore	15 ore	16 ore
7:00 - 8:00	2	-															
8:00 - 9:00	3	33,3	66,7														
9:00 - 10:00	1	100,0	-	-													
10:00 - 11:00	2	50,0	50,0	-	-												
11:00 - 12:00	3	33,3	33,3	33,3	-	-											
12:00 - 13:00	1	-	-	100,0	-	-	-										
13:00 - 14:00	2	50,0	-	-	50,0	-	-	-									
14:00 - 15:00	0	-	-	-	-	-	-	-	-								
15:00 - 16:00	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-							
16:00 - 17:00	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
17:00 - 18:00	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-					
Intera giornata 7:00 - 18:00	7	42,9	28,6	14,3	14,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

TOTALE				
Intervallo orario	auto in spazi delimitati	tasso di occupazione posti offerti [%]	totale auto in sosta	tasso di occupazione
7:00 - 8:00	12	86%	14	100%
8:00 - 9:00	12	86%	15	107%
9:00 - 10:00	15	107%	16	114%
10:00 - 11:00	14	100%	16	114%
11:00 - 12:00	15	107%	18	129%
12:00 - 13:00	15	107%	16	114%
13:00 - 14:00	10	71%	12	86%
14:00 - 15:00	11	79%	11	79%
15:00 - 16:00	17	121%	17	121%
16:00 - 17:00	18	129%	18	129%
17:00 - 18:00	18	129%	18	129%
TOTALE INTERA GIORNATA				
Intervallo orario	media auto in spazi delimitati	tasso di occupazione posti offerti [%]	media della auto in sosta	tasso di occupazione*
Intera giornata 7:00 - 18:00	14	102%	16	111%
* con riferimento alla sosta complessiva (regolare ed irregolare)				
Ulteriori parametri significativi della sosta		Permanenza media	Indice occupazione	Indice rotazione
		2,96	11,21	3,79

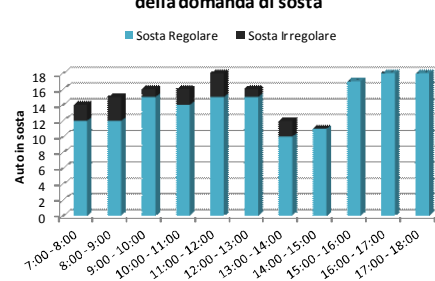
Durata della sosta regolare



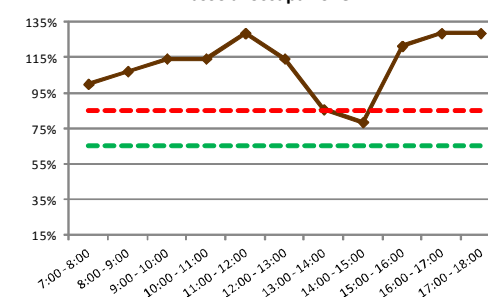
Incidenza della durata della sosta



Distribuzione complessiva della domanda di sosta

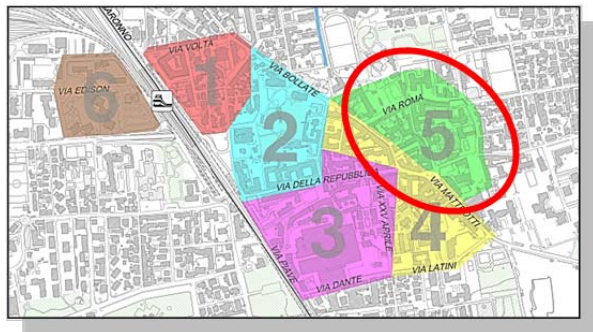


Tasso di occupazione



**Ambito 5 - Roma**

Ricomprensive le seguenti piazze, vie o tratti di vie: S. Gervaso, Roma, Cavour, Madonnina, Cascina del Sole.



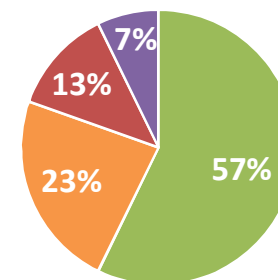
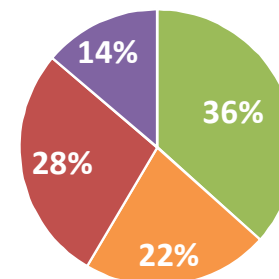
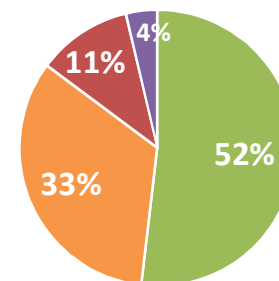
Ubicato ad Est dell'area centrale, racchiude al proprio interno due parcheggi in struttura, quelli di via Roma e di vicolo S. Gervaso. Dall'analisi dei dati sulla sosta, si evince che:

- ✓ con un tasso di occupazione medio dell'67%, è l'unico ambito di indagine a mantenersi, per la maggior parte della giornata, nel range ottimale di occupazione (65%-85%);
- ✓ il tasso di occupazione relativo alla sola sosta in strada (sia libera che a disco orario) è superiore all'85%, con valore ed andamento che si avvicina a quello delle aree limitrofe;
- ✓ i due parcheggi in struttura, anche loro gratuiti come quello in via Volta, sono scarsamente utilizzati se confrontati con la relativa sosta in strada; risulta rispettivamente un tasso di occupazione medio del

67% per quello in vicolo S. Gervaso e del 41% per il parcheggio in via Roma;

- ✓ l'area viene utilizzata prevalentemente per la sosta operativa, infatti essa rappresenta il 79% della sosta complessiva, dato confermato dalla permanenza media di 2 ore e 30 minuti;
- ✓ analizzando invece singolarmente le varie tipologie di parcheggio offerte, risulta che l'incidenza della sosta operativa ammonta:
 - all'89% per la sosta libera in strada;
 - al 73% per i parcheggi in struttura;
 - al 61% per la sosta in strada regolamentata a disco orario, i cui stalli vengono utilizzati, paradossalmente, per durate della sosta in media maggiori delle altre tipologie di offerta, sicuramente più idonee per la sosta di medio-lungo periodo;
- ✓ nonostante il basso tasso di occupazione si registra un elevato ricorso alla sosta irregolare: 46 auto nell'intera giornata (10% rispetto al totale delle auto in sosta), fenomeno maggiormente presente nelle aree regolamentate con disco orario.

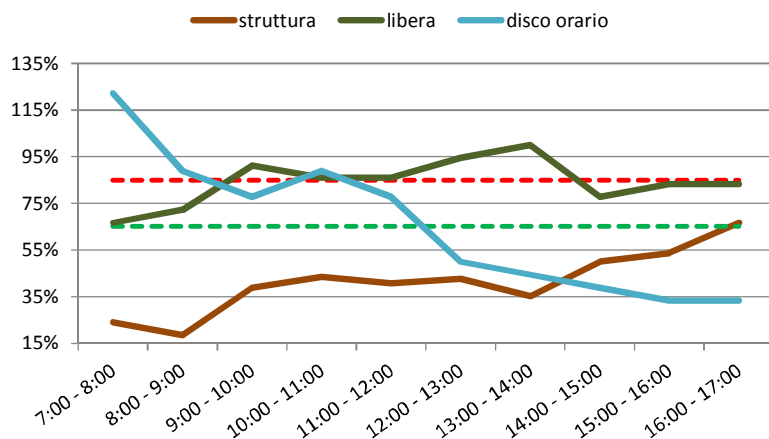
L'asse di via Roma rappresenta un caso emblematico di come i parcheggi in struttura, se non supportati da appropriate politiche (tariffarie) della sosta, rimangono sostanzialmente sotto-utilizzati. Lunga circa 250 metri, dispone di un'offerta di sosta caratterizzata da tutte e tre le tipologie di parcheggio presenti nel territorio di Novate Milanese (sosta libera, disco orario e parcheggio in struttura).

Durata media della sosta di via Roma**Parcheggio in struttura****Sosta libera****Sosta a disco orario**



Dall'analisi dei dati relativi al tasso di occupazione e alla durata media della sosta (grafici in basso) suddivisi per le tre tipologie di parcheggio, si evince che il parcheggio in struttura risulta sostanzialmente sottoutilizzato, con un tasso di occupazione leggermente in crescita nel tardo pomeriggio. Al contrario, la sosta libera in strada mantiene durante la giornata un tasso elevato, mediamente superiore all'85%.

Tasso di occupazione di via Roma



La sosta regolamentata a disco orario presenta un tasso di occupazione con un andamento decrescente, con valori al mattino e al pomeriggio rispettivamente al di sopra e al di sotto del range di occupazione ottimale.

L'analisi della durata media della sosta conferma la tendenza generale dell'utenza a preferire gli stalli in strada a quelli in struttura, sia per la

sosta operativa che per quella di medio-lungo termine (42% per gli stalli liberi contro il 15% del parcheggio in struttura).

Comportamento confermato, al mattino, dal tasso di occupazione degli spazi di sosta a disco orario superiore all'unità, spiegabile dal diffuso ricorso alla sosta irregolare qualora risulti difficile trovare uno stallone libero in superficie, nonostante il parcheggio in struttura offra una buona disponibilità di spazi liberi.



La domanda di sosta notturna risulta esigua rispetto agli altri ambiti, si registra infatti un tasso di occupazione nelle ore notturne di circa il 45%, equivalente a 76 auto in sosta nell'ambito (cfr. tabella pag. 10).

Le tabelle successive mostrano rispettivamente il quadro generale rilevato nell'ambito e la peculiarità di una specifica situazione (parcheggio in struttura di via Roma) ed evidenziano

la durata, l'incidenza la distribuzione e il tasso d'occupazione della sosta.

Per ulteriori approfondimenti e dettagli con riferimento ad ognuna delle singole vie oggetto di indagine si rimanda all'allegato tabelle indagini del PGU.



Comune di Novate - Area di indagine 5 [quadro complessivo]

Indagine sulla sosta - giovedì 5 giugno 2014

offerta di posti169

SOSTA REGOLARE IN SPAZI DELIMITATI													
Intervallo orario	auto in sosta	auto parcheggiate dall'intervallo orario:											
		7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	
7:00 - 8:00	74	74											
8:00 - 9:00	92	50	42										
9:00 - 10:00	116	38	32	46									
10:00 - 11:00	119	27	28	27	37								
11:00 - 12:00	118	22	23	24	16	33							
12:00 - 13:00	111	18	20	17	9	13	34						
13:00 - 14:00	93	12	12	9	7	7	10	36					
14:00 - 15:00	112	10	12	7	7	7	2	21	46				
15:00 - 16:00	123	8	10	7	7	6	0	13	25	47			
16:00 - 17:00	119	8	8	5	5	5	0	12	18	22	36		
17:00 - 18:00**	0												
Intervallo orario	auto in sosta	Incidenza della durata della sosta [%]											
		1 ora	2 ore	3 ore	4 ore	5 ore	6 ore	7 ore	8 ore	9 ore	10 ore	11 ore	
7:00 - 8:00	74	100,0											
8:00 - 9:00	92	45,7	54,3										
9:00 - 10:00	116	39,7	27,6	32,7									
10:00 - 11:00	119	31,0	22,7	23,7	22,6								
11:00 - 12:00	118	28,0	13,6	20,0	19,8	18,7							
12:00 - 13:00	111	30,6	11,7	8,1	15,3	18,0	16,2						
13:00 - 14:00	93	38,7	10,8	7,5	7,5	9,7	12,9	13					
14:00 - 15:00	112	41,1	18,8	1,8	6,3	6,3	6,3	10,7	8,9				
15:00 - 16:00	123	38,2	20,3	10,6	-	4,9	5,7	5,7	8,1	6,5			
16:00 - 17:00	119	30,3	18,5	15,1	10,1	-	4,2	4,2	4,2	6,7	6,7		
17:00 - 18:00**	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Intera giornata 7:00 - 18:00	431	49,9	17,9	10,6	6,8	3,5	3,0	2,6	2,1	1,9	1,9	0,0	

SOSTA IRREGOLARE O IN SPAZI NON DELIMITATI													
Intervallo orario	auto in sosta	auto parcheggiate dall'intervallo orario:											
		7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	
7:00 - 8:00	13	13											
8:00 - 9:00	7	4	3										
9:00 - 10:00	7	0	1	6									
10:00 - 11:00	6	0	0	1	5								
11:00 - 12:00	3	0	0	0	1	2							
12:00 - 13:00	3	0	0	0	0	1	2						
13:00 - 14:00	6	0	0	0	0	1	0	5					
14:00 - 15:00	2	0	0	0	0	0	0	0	2				
15:00 - 16:00	6	0	0	0	0	0	0	0	1	5			
16:00 - 17:00	5	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3		
17:00 - 18:00**	0												
Intervallo orario	auto in sosta	Incidenza della durata della sosta [%]											
		1 ora	2 ore	3 ore	4 ore	5 ore	6 ore	7 ore	8 ore	9 ore	10 ore	11 ore	
7:00 - 8:00	13	-											
8:00 - 9:00	7	42,9	57,1										
9:00 - 10:00	7	85,7	14,3	-									
10:00 - 11:00	6	83,3	16,7	-	-								
11:00 - 12:00	3	66,7	33,3	-	-	-							
12:00 - 13:00	3	66,7	33,3	-	-	-	-						
13:00 - 14:00	6	83,3	-	16,7	-	-	-	-					
14:00 - 15:00	2	100,0	-	-	-	-	-	-	-				
15:00 - 16:00	6	83,3	16,7	-	-	-	-	-	-	-			
16:00 - 17:00	5	60,0	40,0	-	-	-	-	-	-	-	-		
17:00 - 18:00**	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Intera giornata 7:00 - 18:00	46	76,1	21,7	2,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

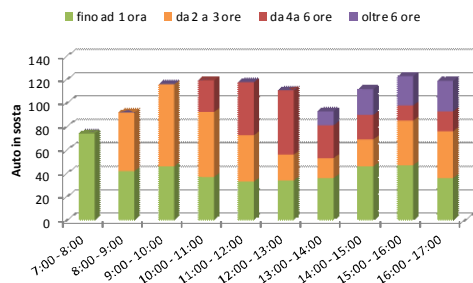
TOTALE				
Intervallo orario	auto in spazi delimitati	tasso di occupazione posti offerti [%]	totale auto in sosta	tasso di occupazione *
7:00 - 8:00	74	44%	87	51%
8:00 - 9:00	92	54%	99	59%
9:00 - 10:00	116	69%	123	73%
10:00 - 11:00	119	71%	125	74%
11:00 - 12:00	118	70%	121	72%
12:00 - 13:00	111	66%	114	67%
13:00 - 14:00	93	55%	99	59%
14:00 - 15:00	112	66%	114	67%
15:00 - 16:00	123	73%	129	76%
16:00 - 17:00	119	70%	124	73%
17:00 - 18:00**				
TOTALE INTERA GIORNATA				
Intervallo orario	media auto in spazi delimitati	tasso di occupazione posti offerti [%]	media della auto in sosta	tasso di occupazione*
Intera giornata 7:00 - 18:00	108	64%	114	67%

* con riferimento alla sosta complessiva (regolare ed irregolare)

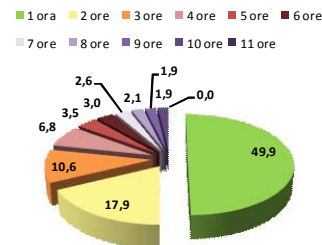
Ulteriori parametri significativi della sosta	Permanenza media [h/auto]		Indice di occupazione [h/posto]		Indice di rotazione [auto/posto]	
	2,50		6,38		2,55	

** Dati non pervenuti

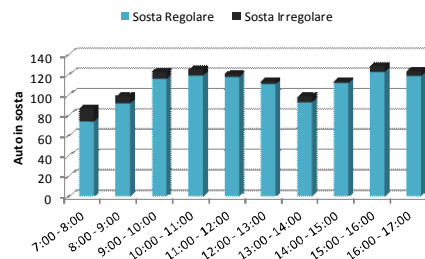
Durata della sosta regolare



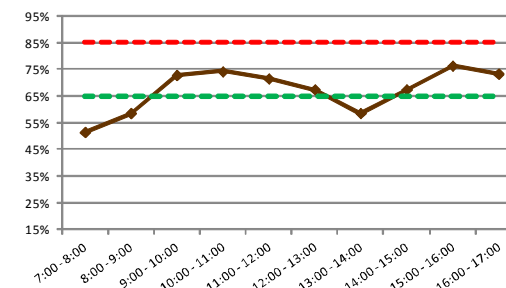
Incidenza della durata della sosta



Distribuzione complessiva della domanda di sosta



Tasso di occupazione





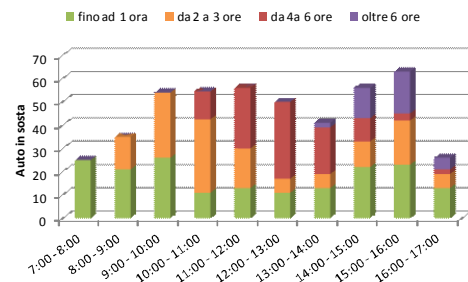
Comune di Novate - Area di indagine 5 [totale sosta libera parcheggio in struttura]

Indagine sulla sosta - giovedì 5 giugno 2014

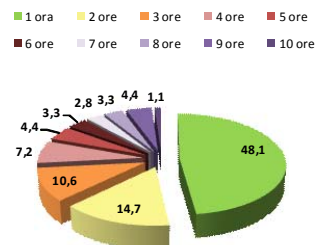
offerta di posti 95																												
SOSTA REGOLARE IN SPAZI DELIMITATI												SOSTA IRREGOLARE O IN SPAZI NON DELIMITATI											TOTALE					
Intervallo orario	auto in sosta	auto parcheggiate dall'intervallo orario:										Intervallo orario	auto in sosta	auto parcheggiate dall'intervallo orario:										Intervallo orario	auto in spazi delimitati	tasso di occupazione posti offerti [%]	totale auto in sosta	tasso di occupazione
		7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17			17 - 18	7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16					
7:00 - 8:00	25	25										7:00 - 8:00	0	0										7:00 - 8:00	25	26%	25	26%
8:00 - 9:00	35	14	21									8:00 - 9:00	0	0	0									8:00 - 9:00	35	37%	35	37%
9:00 - 10:00	54	12	16	26								9:00 - 10:00	0	0	0	0								9:00 - 10:00	54	57%	54	57%
10:00 - 11:00	54,5	12	15	17	11							10:00 - 11:00	0	0	0	0	0							10:00 - 11:00	54,5	57%	54,5	57%
11:00 - 12:00	56	11	15	15	2	13						11:00 - 12:00	0	0	0	0	0	0						11:00 - 12:00	56	59%	56	59%
12:00 - 13:00	50	7	14	12	2	4	11					12:00 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0					12:00 - 13:00	50	53%	50	53%
13:00 - 14:00	41	2	11	7	2	2	4	13				13:00 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0				13:00 - 14:00	41	43%	41	43%
14:00 - 15:00	56	2	11	6	2	2	2	9	22			14:00 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0			14:00 - 15:00	56	59%	56	59%
15:00 - 16:00	63	2	10	6	2	1	0	5	14	23		15:00 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		15:00 - 16:00	63	66%	63	66%
16:00 - 17:00	65	2	8	4	2	1	0	5	14	14	15	16:00 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16:00 - 17:00	65	68%	65	68%
17:00 - 18:00**	0											17:00 - 18:00**	0											17:00 - 18:00**				
Intervallo orario	auto in sosta	Incidenza della durata della sosta [%]										Intervallo orario	auto in sosta	Incidenza della durata della sosta [%]										TOTALE INTERA GIORNATA				
		1 ora	2 ore	3 ore	4 ore	5 ore	6 ore	7 ore	8 ore	9 ore	10 ore			11 ore	1 ora	2 ore	3 ore	4 ore	5 ore	6 ore	7 ore	8 ore	9 ore	10 ore	11 ore	Intervallo orario	media auto in spazi delimitati	tasso di occupazione posti offerti [%]
7:00 - 8:00	25	100,0										7:00 - 8:00	0	-										Intera giornata 7:00 - 18:00	50	53%	50	53%
8:00 - 9:00	35	60,0	40,0									8:00 - 9:00	0	-	-									* con riferimento alla sosta complessiva (regolare ed irregolare)				
9:00 - 10:00	54	48,1	29,6	22,2								9:00 - 10:00	0	-	-	-								Ulteriori parametri significativi della sosta	Permanenza media	Indice occupazione	Indice rotazione	
10:00 - 11:00	54,5	20,2	30,3	27,5	22,0						10:00 - 11:00	0	-	-	-	-												
11:00 - 12:00	56	23,2	3,6	26,8	26,8	19,6					11:00 - 12:00	0	-	-	-	-	-											
12:00 - 13:00	50	22,0	8,0	4,0	24,0	28,0	14,0				12:00 - 13:00	0	-	-	-	-	-	-										
13:00 - 14:00	41	31,7	9,8	4,9	4,9	17,1	26,8	5			13:00 - 14:00	0	-	-	-	-	-	-	-									
14:00 - 15:00	56	39,3	16,1	3,6	3,6	10,7	19,6	3,6			14:00 - 15:00	0	-	-	-	-	-	-	-	-								
15:00 - 16:00	63	36,5	22,2	7,9	-	1,6	3,2	9,5	15,9	3,2	15:00 - 16:00	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-							
16:00 - 17:00	65	23,1	21,5	21,5	7,7	-	1,5	3,1	6,2	12,3	3,1	16:00 - 17:00	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-						
17:00 - 18:00**	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17:00 - 18:00**	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-					
Intera giornata 7:00 - 18:00	180	48,1	14,7	10,6	7,2	4,4	3,3	2,8	3,3	4,4	1,1	0,0	Intera giornata 7:00 - 18:00	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0				

** Dati non pervenuti

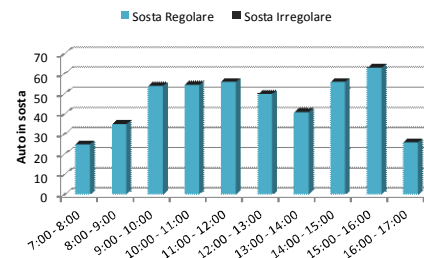
Durata della sosta regolare



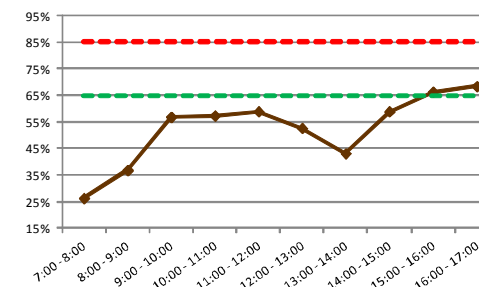
Incidenza della durata della sosta



Distribuzione complessiva della domanda di sosta

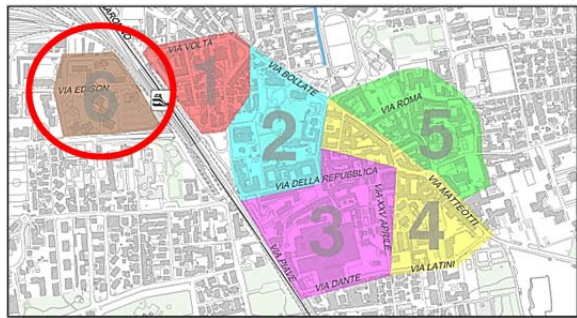


Tasso di occupazione



**Ambito 6 –Edison(fermata ferroviaria)**

Ricomprensive le seguenti piazze, vie o tratti di vie: Edison, Fermi, Spadolini, Testori.



E' ubicato ad Ovest della linea ferroviaria Milano-Saronno, in adiacenza alla fermata ferroviaria di Novate Milanese, rappresenta l'unica area fra quelle analizzate separata dal nucleo centrale.

Il tasso di occupazione complessivo, dopo un primo incremento tra le 7:00 e le 8:00, si mantiene pressoché costante durante l'arco della giornata, con un valore medio dell'86%.

Le aree con offerta di sosta libera nelle vicinanze della stazione vengono utilizzate principalmente come parcheggi di interscambio con il servizio ferroviario, infatti, per l'area di sosta di piazza Testori risulta che il 58% delle auto soste per più di 4 ore, con una permanenza media di 5 ore e 36 minuti.

La sosta irregolare, seppur esigua rispetto al numero di posti auto offerti, è concentrata maggiormente in via Fermi (28 auto) e in piazza Testori (19 auto).

A titolo esemplificativo si richiama la situazione rilevata in via Edison, nella quale, nonostante un'occupazione media dell'ambito 6 di poco al di sopra del limite dell'85%, presenta un tasso medio del 106% con un picco del 121% tra le 13 e le 14.



Per quanto riguarda la domanda di sosta notturna si sono rilevate 147 auto in sosta, equivalenti ad un tasso di occupazione nelle ore notturne pari a circa il 50% dei posti offerti, concentrata soprattutto in via Fermi, Edison e in piazza Testori (cfr. tabella pag. 10).

Le tabelle successive mostrano rispettivamente il quadro generale rilevato nell'ambito e la peculiarità di una specifica situazione (via Edison) ed evidenziano la durata, l'incidenza la distribuzione e il tasso d'occupazione della sosta.

Per ulteriori approfondimenti e dettagli con riferimento ad ognuna delle singole vie oggetto di indagine si rimanda all'allegato tabelle indagini del PGU.



Comune di Novate - Area di indagine 6 [quadro complessivo]

Indagine sulla sosta - giovedì 5 giugno 2014

offerta di posti 296

SOSTA REGOLARE IN SPAZI DELIMITATI													
Intervallo orario	auto in sosta	auto parcheggiate dall'intervallo orario:											
		7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	
7:00 - 8:00	193	193											
8:00 - 9:00	250	167	83										
9:00 - 10:00	249	139	64	46									
10:00 - 11:00	253	121	61	31	40								
11:00 - 12:00	258	114	61	26	23	34							
12:00 - 13:00	252	108	60	24	19	18	23						
13:00 - 14:00	250	95	57	22	9	15	14	38					
14:00 - 15:00	248	92	47	17	8	15	14	27	28				
15:00 - 16:00	239	88	45	14	6	11	13	20	20	22			
16:00 - 17:00	240	85	38	14	5	10	11	12	14	6	45		
17:00 - 18:00	236	74	35	13	5	6	10	10	11	4	29	39	
Intervallo orario	auto in sosta	Incidenza della durata della sosta [%]											
		1 ora	2 ore	3 ore	4 ore	5 ore	6 ore	7 ore	8 ore	9 ore	10 ore	11 ore	
7:00 - 8:00	193	100,0											
8:00 - 9:00	250	33,2	66,8										
9:00 - 10:00	249	18,5	25,7	55,8									
10:00 - 11:00	253	15,8	12,3	24,1	47,8								
11:00 - 12:00	258	13,2	8,9	10,1	23,6	44,2							
12:00 - 13:00	252	9,1	7,1	7,5	9,5	23,8	42,9						
13:00 - 14:00	250	15,2	5,6	6,0	3,6	8,8	22,8	38					
14:00 - 15:00	248	11,3	10,9	5,6	6,0	3,2	6,9	19,0	37,1				
15:00 - 16:00	239	9,2	8,4	8,4	5,4	4,6	2,5	5,9	18,8	36,8			
16:00 - 17:00	240	18,8	2,5	5,8	5,0	4,6	4,2	2,1	5,8	15,8	35,4		
17:00 - 18:00	236	16,5	12,3	1,7	4,7	4,2	4,2	2,5	2,1	5,5	14,8	31,4	
Intera giornata 7:00 - 18:00	591	32,5	14,7	7,8	5,1	4,7	6,9	1,9	2,9	3,2	7,8	12,5	

SOSTA IRREGOLARE O IN SPAZI NON DELIMITATI													
Intervallo orario	auto in sosta	auto parcheggiate dall'intervallo orario:											
		7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	
7:00 - 8:00	13	13											
8:00 - 9:00	9	5	4										
9:00 - 10:00	11	2	2	7									
10:00 - 11:00	14	2	2	4	6								
11:00 - 12:00	13	2	1	3	1	6							
12:00 - 13:00	13	2	0	3	1	3	4						
13:00 - 14:00	13	1	0	3	1	1	2	5					
14:00 - 15:00	9	1	0	2	1	1	1	2	1				
15:00 - 16:00	10	1	0	2	1	1	1	1	0	3			
16:00 - 17:00	12	1	0	1	1	1	1	1	0	1	5		
17:00 - 18:00	15	1	0	1	1	1	0	1	0	1	2	7	
Intervallo orario	auto in sosta	Incidenza della durata della sosta [%]											
		1 ora	2 ore	3 ore	4 ore	5 ore	6 ore	7 ore	8 ore	9 ore	10 ore	11 ore	
7:00 - 8:00	13	-											
8:00 - 9:00	9	44,4	55,6										
9:00 - 10:00	11	63,6	18,2	18,2									
10:00 - 11:00	14	42,9	28,6	14,3	14,3								
11:00 - 12:00	13	46,2	7,7	23,1	7,7	15,4							
12:00 - 13:00	13	30,8	23,1	7,7	23,1	-	15,4						
13:00 - 14:00	13	38,5	15,4	7,7	7,7	23,1	-	8					
14:00 - 15:00	9	11,1	22,2	11,1	11,1	11,1	22,2	-	11,1				
15:00 - 16:00	10	30,0	-	10,0	10,0	10,0	20,0	-	10,0				
16:00 - 17:00	12	41,7	8,3	-	8,3	8,3	8,3	8,3	8,3	-	8,3		
17:00 - 18:00	15	46,7	13,3	6,7	-	6,7	-	6,7	6,7	6,7	-	6,7	
Intera giornata 7:00 - 18:00	61	63,9	16,4	3,3	1,6	4,9	1,6	3,3	1,6	1,6	0,0	1,6	

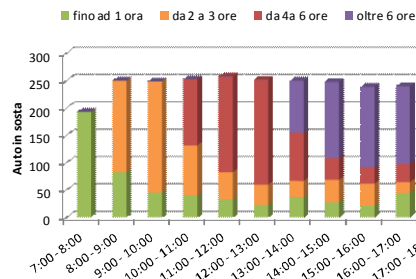
TOTALE				
Intervallo orario	auto in spazi delimitati	tasso di occupazione posti offerti [%]	totale auto in sosta	tasso di occupazione *
7:00 - 8:00	193	65%	206	70%
8:00 - 9:00	250	84%	259	88%
9:00 - 10:00	249	84%	260	88%
10:00 - 11:00	253	85%	267	90%
11:00 - 12:00	258	87%	271	92%
12:00 - 13:00	252	85%	265	90%
13:00 - 14:00	250	84%	263	89%
14:00 - 15:00	248	84%	257	87%
15:00 - 16:00	239	81%	249	84%
16:00 - 17:00	240	81%	252	85%
17:00 - 18:00	236	80%	251	85%
TOTALE INTERA GIORNATA				
Intervallo orario	media auto in spazi delimitati	tasso di occupazione posti offerti [%]	media della auto in sosta	tasso di occupazione*
Intera giornata 7:00 - 18:00	243	82%	255	86%

* con riferimento alla sosta complessiva (regolare ed irregolare)

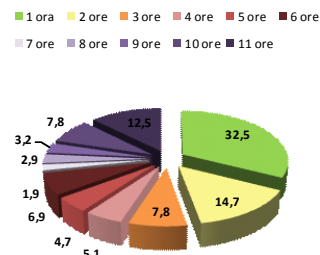
Ulteriori parametri significativi della sosta	Permanenza media [h/auto]	Indice di occupazione [h/posto]	Indice di rotazione [auto/posto]
	4,51	9,01	2,00



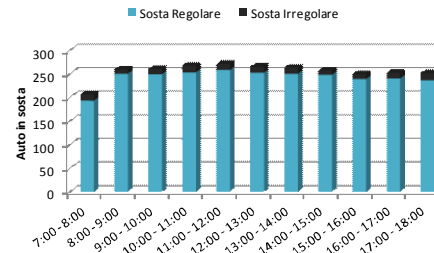
Durata della sosta regolare



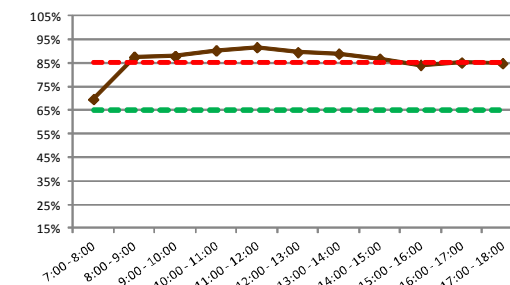
Incidenza della durata della sosta

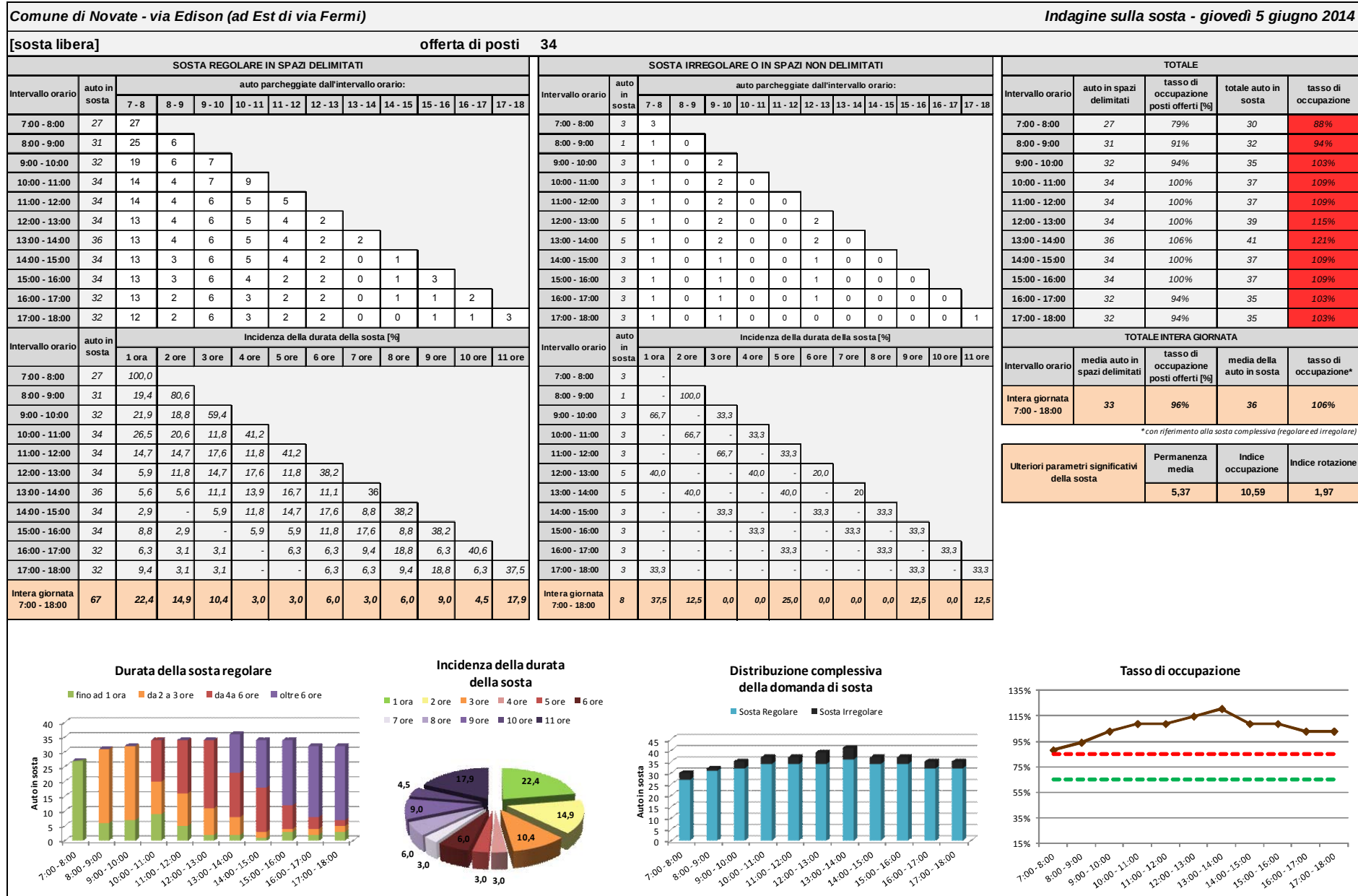


Distribuzione complessiva della domanda di sosta



Tasso di occupazione





1.5 Considerazioni conclusive

L'analisi dell'interazione tra domande e offerta di sosta ha evidenziato per l'area centrale le seguenti criticità:



- ✓ Tassi di occupazione elevati, in molti casi oltre la saturazione per la quasi totalità del periodo di indagine.
- ✓ Diffusa propensione al non rispetto dei limiti temporali imposti nelle aree regolamentate a disco orario (permanenza media totale di 2 ore e 14 minuti).
- ✓ Parcheggi in struttura generalmente sotto-utilizzati, soprattutto per quanto riguarda le strutture di via Roma e vicolo S.Gervaso.
- ✓ Presenza di una consistente percentuale di auto in sosta per l'intero arco della giornata, in maggioranza molto probabilmente appartenenti ai residenti.

- ✓ Conflittualità tra le varie tipologie di utenze (residenti, lavoratori, commercianti, fruitori dei servizi e delle attività);
- ✓ Il rilievo notturno ha evidenziato consistenti tassi di occupazione in particolare negli ambiti 1, 2, 3, e 4. Complessivamente la domanda di sosta notturna è inferiore all'offerta presente nell'ambito. In alcune vie si è registrata una domanda di sosta notturna superiore all'offerta di sosta delimitata nella via medesima.
- ✓ Per l'area circostante la stazione ferroviaria la situazione si presenta meno critica, in tale zona infatti le conflittualità maggiori si registrano fra i residenti e i fruitori del servizio ferroviario.



Le tabelle successive mostrano rispettivamente il quadro generale rilevato nell'area d'indagine nella sua totalità e la peculiarità dei parcheggi interrati.

Le tabelle evidenziano la durata, l'incidenza la distribuzione e il tasso d'occupazione della sosta.

Per ulteriori approfondimenti e dettagli con riferimento ad ognuna delle singole vie oggetto di indagine si rimanda all'allegato tabelle indagini del PGTU.



Comune di Novate - Totale aree di indagine

Indagine sulla sosta - giovedì 5 giugno 2014

offerta di posti 974

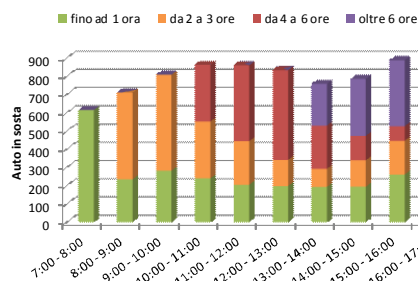
SOSTA REGOLARE IN SPAZI DELIMITATI													
Intervallo orario	auto in sosta	auto parcheggiate dall'intervallo orario:											
		7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	
7:00 - 8:00	615	615											
8:00 - 9:00	711	475	236										
9:00 - 10:00	809,1	365	161	283									
10:00 - 11:00	863,4	311	145	166	241								
11:00 - 12:00	860,9	284	132	135	104	206							
12:00 - 13:00	834	259	124	109	68	75	199						
13:00 - 14:00	759	229	106	90	41	34	65	194					
14:00 - 15:00	786	217	95	69	36	29	43	102	195				
15:00 - 16:00	888	207	86	68	27	23	30	70	115	262			
16:00 - 17:00	843	193	69	51	23	20	23	54	78	119	213		
17:00 - 18:00**	458	105	38	23	8	9	14	23	25	27	68	118	
Intervallo orario	auto in sosta	Incidenza della durata della sosta [%]											
		1 ora	2 ore	3 ore	4 ore	5 ore	6 ore	7 ore	8 ore	9 ore	10 ore	11 ore	
7:00 - 8:00	615	100,0											
8:00 - 9:00	711	33,2	66,8										
9:00 - 10:00	809,1	35,0	19,9	45,1									
10:00 - 11:00	863,4	27,9	19,2	16,8	36,0								
11:00 - 12:00	860,9	23,9	12,1	15,6	15,4	33,0							
12:00 - 13:00	834	23,9	9,0	8,2	13,1	14,9	31,1						
13:00 - 14:00	759	25,6	8,6	4,5	5,4	11,9	14,0	30					
14:00 - 15:00	786	24,8	13,0	5,5	3,7	4,6	8,8	12,1	27,6				
15:00 - 16:00	888	29,5	13,0	7,9	3,4	2,6	3,0	7,7	9,7	23,3			
16:00 - 17:00	843	25,3	14,1	9,3	6,4	2,7	2,4	2,7	6,0	8,2	22,9		
17:00 - 18:00**	458	25,8	14,8	5,9	5,5	5,0	3,1	2,0	1,7	5,0	8,3	22,9	
Intera giornata 7:00 - 18:00	2.762	47,5	17,6	8,5	4,6	3,9	2,6	2,2	2,3	2,5	4,6	3,8	

SOSTA IRREGOLARE O IN SPAZI NON DELIMITATI													
Intervallo orario	auto in sosta	auto parcheggiate dall'intervallo orario:											
		7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	
7:00 - 8:00	79	79											
8:00 - 9:00	65	45	20										
9:00 - 10:00	89	31	12	46									
10:00 - 11:00	102	26	5	21	50								
11:00 - 12:00	98	22	4	18	12	42							
12:00 - 13:00	83	22	3	14	9	14	21						
13:00 - 14:00	84	20	3	10	7	9	8	27					
14:00 - 15:00	66	20	3	5	5	3	5	8	17				
15:00 - 16:00	73	20	3	5	4	3	5	2	2	29			
16:00 - 17:00	94	20	3	4	3	3	3	2	0	12	44		
17:00 - 18:00**	19	1	0	1	1	1	0	1	0	2	3	9	
Intervallo orario	auto in sosta	Incidenza della durata della sosta [%]											
		1 ora	2 ore	3 ore	4 ore	5 ore	6 ore	7 ore	8 ore	9 ore	10 ore	11 ore	
7:00 - 8:00	79	-											
8:00 - 9:00	65	30,8	69,2										
9:00 - 10:00	89	51,7	13,5	34,8									
10:00 - 11:00	102	49,0	20,6	4,9	25,5								
11:00 - 12:00	98	42,9	12,2	18,4	4,1	22,4							
12:00 - 13:00	83	25,3	16,9	10,8	16,9	3,6	26,5						
13:00 - 14:00	84	32,1	9,5	10,7	8,3	11,9	3,6	24					
14:00 - 15:00	66	25,8	12,1	7,6	4,5	7,6	7,6	4,5	30,3				
15:00 - 16:00	73	39,7	2,7	2,7	6,8	4,1	5,5	6,8	4,1	27,4			
16:00 - 17:00	94	46,8	12,8	-	2,1	3,2	3,2	3,2	4,3	3,2	21,3		
17:00 - 18:00**	19	47,4	15,8	10,5	-	5,3	-	5,3	5,3	-	5,3		
Intera giornata 7:00 - 18:00	384	64,3	14,6	5,2	3,6	2,6	1,3	1,0	1,0	1,0	4,9	0,3	

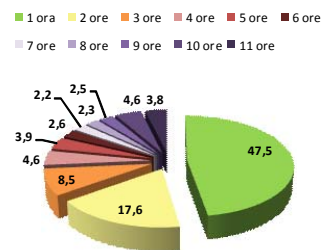
TOTALE				
Intervallo orario	auto in spazi delimitati	tasso di occupazione posti offerti [%]	totale auto in sosta	tasso di occupazione *
7:00 - 8:00	615	63%	694	71%
8:00 - 9:00	711	73%	776	80%
9:00 - 10:00	809,1	83%	898,1	92%
10:00 - 11:00	863,4	89%	965,4	99%
11:00 - 12:00	860,9	88%	958,9	98%
12:00 - 13:00	834	86%	917	94%
13:00 - 14:00	759	78%	843	87%
14:00 - 15:00	786	81%	852	87%
15:00 - 16:00	888	91%	961	99%
16:00 - 17:00	843	87%	937	96%
17:00 - 18:00**	458	47%	477	49%
TOTALE INTERA GIORNATA				
Intervallo orario	media auto in spazi delimitati	tasso di occupazione posti offerti [%]	media della auto in sosta	tasso di occupazione*
7:00 - 17:00	797	82%	880	90%
* con riferimento alla sosta complessiva (regolare ed irregolare)				
Ulteriori parametri significativi della sosta		Permanenza media	Indice occupazione	Indice rotazione
		3,05	8,65	2,84

** Dati pervenuti solamente da alcune aree di indagine

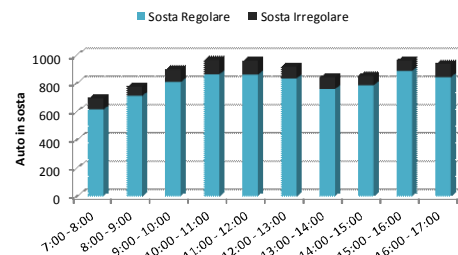
Durata della sosta regolare



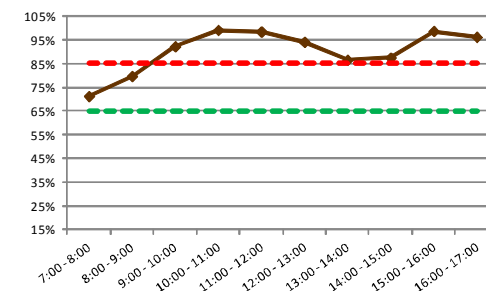
Incidenza della durata della sosta



Distribuzione complessiva della domanda di sosta



Tasso di occupazione





Comune di Novate - Totale aree di indagine [totale sosta libera in struttura]

Indagine sulla sosta - giovedì 5 giugno 2014

offerta di posti 151

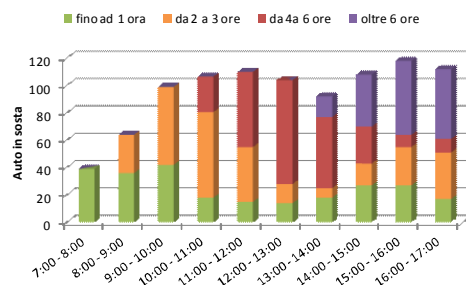
SOSTA REGOLARE IN SPAZI DELIMITATI													
Intervallo orario	auto in sosta	auto parcheggiate dall'intervallo orario:											
		7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	
7:00 - 8:00	39	39											
8:00 - 9:00	64	28	36										
9:00 - 10:00	99	26	31	42									
10:00 - 11:00	106,5	26	30	33	18								
11:00 - 12:00	110	25	30	31	9	15							
12:00 - 13:00	104	20	29	27	9	5	14						
13:00 - 14:00	92	15	24	20	8	3	4	18					
14:00 - 15:00	108	15	23	17	8	2	2	14	27				
15:00 - 16:00	118	15	22	17	8	1	0	9	19	27			
16:00 - 17:00	112	14	18	12	7	1	0	9	16	18	17		
17:00 - 18:00**	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Intervallo orario	auto in sosta	Incidenza della durata della sosta [%]											
		1 ora	2 ore	3 ore	4 ore	5 ore	6 ore	7 ore	8 ore	9 ore	10 ore	11 ore	
7:00 - 8:00	39	100,0											
8:00 - 9:00	64	56,3	43,8										
9:00 - 10:00	99	42,4	31,3	26,3									
10:00 - 11:00	106,5	16,9	30,5	28,2	24,4								
11:00 - 12:00	110	13,6	8,2	28,2	27,3	22,7							
12:00 - 13:00	104	13,5	4,8	8,7	26,0	27,9	19,2						
13:00 - 14:00	92	19,6	4,3	3,3	8,7	21,7	26,1	16					
14:00 - 15:00	108	25,0	13,0	1,9	1,9	7,4	15,7	21,3	13,9				
15:00 - 16:00	118	22,9	16,1	7,6	-	0,8	6,8	14,4	18,6	12,7			
16:00 - 17:00	112	15,2	16,1	14,3	8,0	-	0,9	6,3	10,7	16,1	12,5		
17:00 - 18:00**	0	#DIV/0!	#####	#####	#####	#####	#####	#####	#####	#####	#####	#####	
Intera giornata 7:00 - 18:00	253	36,6	13,6	9,5	7,5	5,1	3,2	5,1	6,3	7,5	5,5	0,0	

SOSTA IRREGOLARE O IN SPAZI NON DELIMITATI													
Intervallo orario	auto in sosta	auto parcheggiate dall'intervallo orario:											
		7 - 8	8 - 9	9 - 10	10 - 11	11 - 12	12 - 13	13 - 14	14 - 15	15 - 16	16 - 17	17 - 18	
7:00 - 8:00	0	0											
8:00 - 9:00	0	0	0										
9:00 - 10:00	0	0	0	0									
10:00 - 11:00	0	0	0	0	0								
11:00 - 12:00	0	0	0	0	0	0							
12:00 - 13:00	0	0	0	0	0	0	0						
13:00 - 14:00	0	0	0	0	0	0	0	0					
14:00 - 15:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
15:00 - 16:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
16:00 - 17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
17:00 - 18:00**	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Intervallo orario	auto in sosta	Incidenza della durata della sosta [%]											
		1 ora	2 ore	3 ore	4 ore	5 ore	6 ore	7 ore	8 ore	9 ore	10 ore	11 ore	
7:00 - 8:00	0	-											
8:00 - 9:00	0	-	-										
9:00 - 10:00	0	-	-	-									
10:00 - 11:00	0	-	-	-	-								
11:00 - 12:00	0	-	-	-	-	-							
12:00 - 13:00	0	-	-	-	-	-	-						
13:00 - 14:00	0	-	-	-	-	-	-	-					
14:00 - 15:00	0	-	-	-	-	-	-	-	-				
15:00 - 16:00	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
16:00 - 17:00	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
17:00 - 18:00**	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Intera giornata 7:00 - 18:00	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

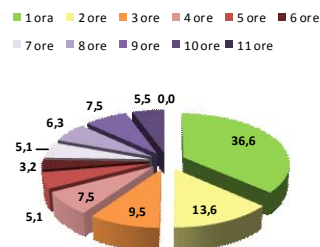
TOTALE				
Intervallo orario	auto in spazi delimitati	tasso di occupazione posti offerti [%]	totale auto in sosta	tasso di occupazione *
7:00 - 8:00	39	26%	39	26%
8:00 - 9:00	64	42%	64	42%
9:00 - 10:00	99	66%	99	66%
10:00 - 11:00	106,5	71%	106,5	71%
11:00 - 12:00	110	73%	110	73%
12:00 - 13:00	104	69%	104	69%
13:00 - 14:00	92	61%	92	61%
14:00 - 15:00	108	72%	108	72%
15:00 - 16:00	118	78%	118	78%
16:00 - 17:00	112	74%	112	74%
17:00 - 18:00**	0	0%	0	0%
TOTALE INTERA GIORNATA				
Intervallo orario	media auto in spazi delimitati	tasso di occupazione posti offerti [%]	media della auto in sosta	tasso di occupazione*
7:00 - 17:00	95	63%	95	63%
* con riferimento alla sosta complessiva (regolare ed irregolare)				
Ulteriori parametri significativi della sosta		Permanenza media	Indice occupazione	Indice rotazione
		3,76	6,31	1,68

** Dati pervenuti solamente da alcune aree di indagine

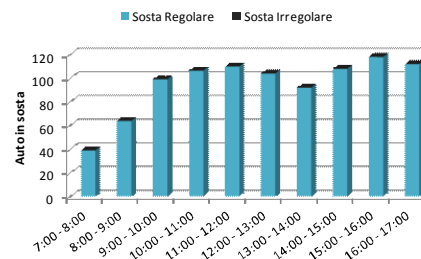
Durata della sosta regolare



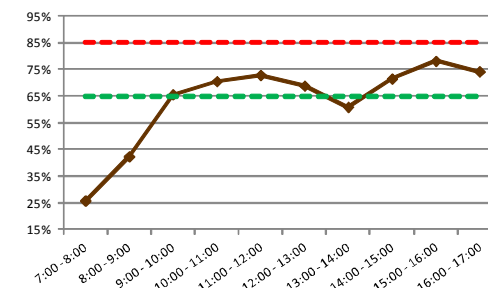
Incidenza della durata della sosta

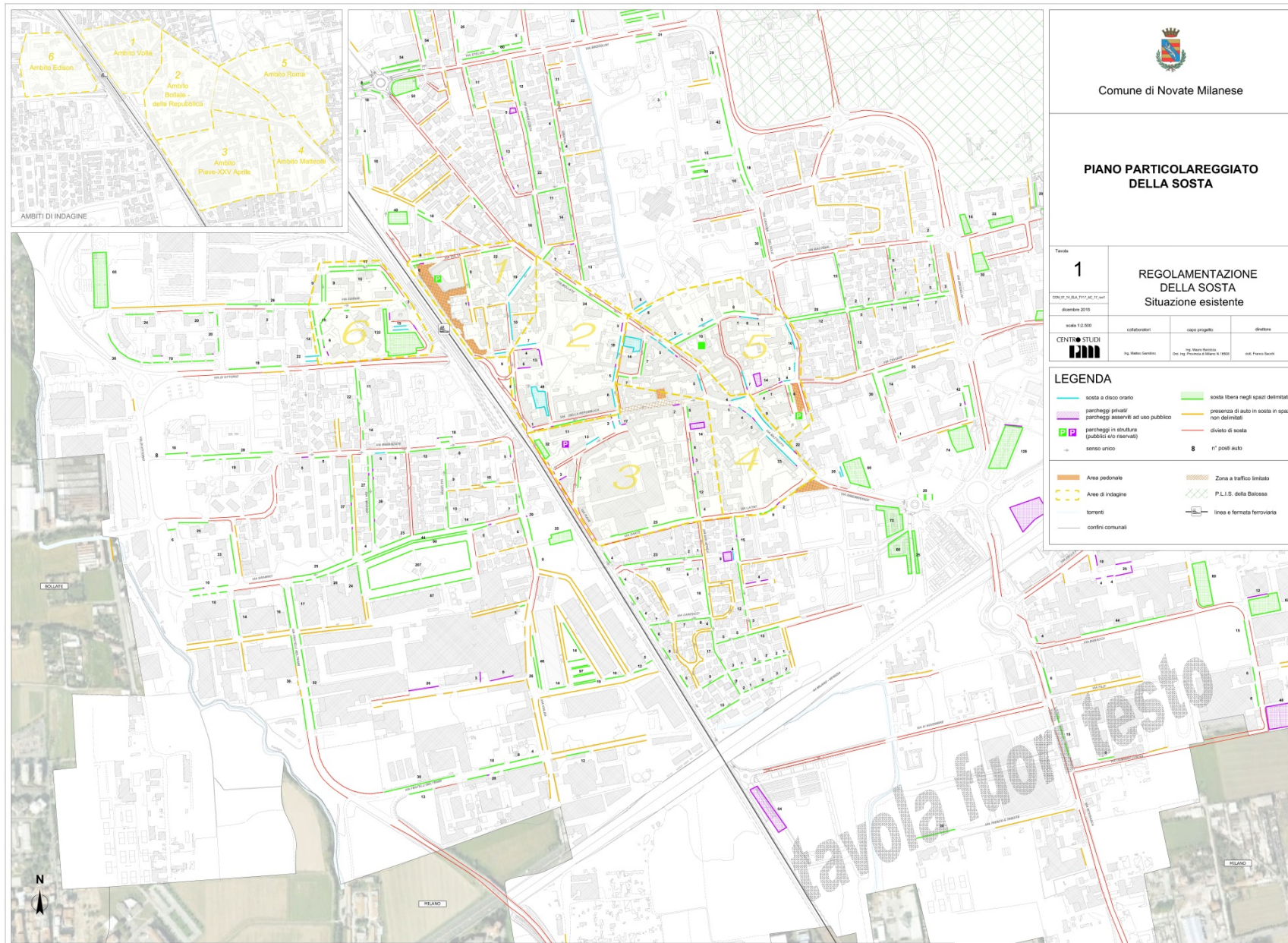


Distribuzione complessiva della domanda di sosta



Tasso di occupazione







FASE PROPOSITIVA/PROGETTUALE

2 PROPOSTE DI INTERVENTO/REGOLAMENTAZIONE

La fase analitica, condotta attraverso il rilievo della sosta e lo studio dell'interazione tra domanda e offerta di sosta, ha evidenziato diverse problematiche in merito alla sosta, soprattutto per le aree centrali ad alta concentrazione di servizi.

Obiettivo del Piano Particolareggiato, in linea con gli indirizzi del PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano) è la risoluzione di tali criticità.



Per raggiungere tale obiettivo è fondamentale tenere in conto tutti gli elementi componenti la mobilità urbana, ovvero realizzare un sistema integrato della sosta che consideri l'inscindibile legame tra i parcheggi in sede propria e la sosta su strada nelle zone limitrofe. Da tale integrazione dipenderà, infatti, la buona riuscita della riqualificazione urbana, ovvero la funzionalità e

la fattibilità economica del sistema di gestione della sosta.

Gli specifici obiettivi da perseguire, oltre il generale miglioramento della mobilità urbana, possono essere così riassunti:

- ✓ Riduzione del traffico parassitario, generato dalle auto alla ricerca di uno stallone libero.
- ✓ Riduzione della sosta irregolare, ovvero dell'occupazione disordinata ed incontrollata delle sedi viarie e del suolo pubblico da parte dei veicoli, con la conseguenza di ridurre gli spazi destinati altresì alla circolazione veicolare e ciclo-pedonale.
- ✓ Miglioramento dell'utilizzo della disponibilità di sosta presente, soprattutto nelle aree peri-centrali.
- ✓ Migliorare l'informazione e l'indirizzamento dell'utenza per quanto riguarda la regolamentazione della sosta, la localizzazione dei parcheggi e la disponibilità dei posti auto.
- ✓ Incentivare l'uso della mobilità dolce (spostamenti a piedi e in bicicletta).
- ✓ Organizzazione della sosta dei residenti, assicurando, per quanto possibile, la possibilità di reperire posti per la sosta sufficientemente prossimi ai luoghi di residenza.
- ✓ ,Con riferimento alla indicazioni del PGT, eventuale individuazione di nuove aree di sosta negli ambiti prossimi al centro.

Nel dettaglio, rendere più efficiente l'utilizzo dell'offerta di sosta per le aree peri-centrali significa, innanzitutto, migliorare la campagna di informazione sulla regolamentazione e la localizzazione dei parcheggi esterni agli ambiti a particolare attrattività (segnaletica di indirizzo, pannelli a messaggio variabile, manifesti, locandine, ecc.), in modo da informare anche l'utenza non sistematica e quella proveniente da fuori Novate. Non meno importante per il raggiungimento di tale obiettivo, risulta essere il miglioramento dell'accessibilità e della percorribilità delle strade locali da parte della componente debole (pedoni e biciclette).

Per quanto riguarda invece le aree critiche, ovvero quelle aree dove le funzioni sono andate ad insediarsi, intensificarsi e ad aumentare la loro attrattività nel tempo, pur mantenendo il medesimo impianto edilizio e viabilistico denso e rigido, l'aumento dell'offerta di sosta deve rispondere a criteri di sostenibilità e deriva da una valutazione complessiva di natura urbanistica e ambientale, oltre che trasportistica ed economica. In corrispondenza di tali aree può essere utile valutare la realizzazione di parcheggi sostitutivi alla sosta su strada, che consentono il riordino e la riqualifica di strade e piazze appartenenti alla viabilità locale, recuperando così spazi da destinare nuovamente alla circolazione e alla fruizione collettiva.



Il PGTU con la progressiva istituzione delle isole ambientali, l'istituzione di sensi unici di marcia e la ridefinizione degli spazi stradali consentirà di mettere in sicurezza ed aumentare l'offerta di spazi di sosta su tutto il territorio comunale. Ulteriori incrementi dell'offerta sono demandati ad uno scenario di più ampio respiro con l'attuazione dei parcheggi previsti dal PGT (Piano di Governo del Territorio).

Per le aree esterne all'area d'indagine, non è prevista l'attuazione di particolari provvedimenti di regolamentazione della sosta, salvo in adiacenza a specifici poli attrattori comunali ed extracomunali (uffici aperti al pubblico, capolinea della metropolitana di Milano Linea 3, ecc.) per i quali in presenza di scarsa offerta di sosta è auspicabile l'attuazione per alcuni posti della regolamentazione a disco orario (30 o 60 minuti) o della sosta a pagamento limitatamente alla fasce orarie ad esempio di apertura di tali uffici al pubblico al fine di consentire un'adeguata rotazione o disincentivare la sosta selvaggia.

Nel caso di regolamentazione della sosta a pagamento la tariffa deve essere simile a quella delle aree peri-centrali [cfr. paragrafi successivi].

Nella regolamentazione della sosta il Codice della Strada art. 7 impone che, a fronte di un determinato numero di posti auto regolamentati (a disco orario o a pagamento), sia presente nelle immediate vicinanze un'uguale offerta di

posti auto privi di regolamentazione. Tale prescrizione non è richiesta all'interno delle Aree Pedonali, delle Zone a Traffico Limitato (ZTL) e delle Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica (art. 7 comma 8 CdS). Quindi per regolamentare tutta l'offerta di sosta a pagamento è necessario istituire una Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica.



Per quanto riguarda l'area centrale, la fase analitica ha evidenziato la necessità di gestire in maniera più efficace l'offerta disponibile, in quanto il numero di auto eccedenti l'offerta durante l'ora di punta ammonta a 20 unità, mentre il numero complessivo di auto in sosta irregolare nella stessa fascia oraria è di ben 88 unità.

In aggiunta, si potranno anche ricavare nuovi posti auto in carreggiata nelle vie lungo le quali esistono le condizioni per delimitare gli stalli e

con l'attuazione degli interventi del PGTU (istituzione di sensi unici di marcia e ridefinizione degli spazi stradali a favore della sosta e della mobilità dolce).

La Politica tariffaria

Il principale strumento di governo della sosta risulta essere la politica tariffaria, essa consente infatti, attraverso un'attenta pianificazione, di controllare la domanda di sosta. Una politica tariffaria che si è dimostrata efficace nell'affrontare i problemi della sosta è quella che si basa sul performance pricing. La seguente politica prevede l'aggiustamento delle tariffe, per ogni specifica zona, in modo da ottenere un tasso di occupazione ottimale compreso tra il 65 e l'85%, tale da garantire un numero minimo di stalli liberi per ciascuna zona. Nel caso della sosta su strada, questa strategia può apportare miglioramenti in tre modi:

- ✓ Garantendo un uso efficiente degli stalli di sosta (se ogni dieci stalli ne risultano liberi due, l'area sarà ben utilizzata ma rimarrà comunque qualche stallone libero per chi vuole parcheggiare).
- ✓ Rendendo la circolazione più fluida, siccome sarà ridotta la componente di traffico parassitario alla ricerca di uno stallone.
- ✓ Incrementando il volume di affari per le attività nella zona. Grazie ad una maggiore rotazione e ad una disponibilità minima di sosta, sarà maggiore il numero di potenziali clienti che potrà usufruire della medesima offerta di sosta.



L'utente alla ricerca di parcheggio riuscirà così, a fronte di una tariffa maggiore, a trovare sempre uno stallone libero, anche nelle aree ad alta attrattività, caratterizzate generalmente da un'elevata domanda.

Per garantire l'efficacia di una tale politica tariffaria occorre però pianificare e realizzare una campagna di rilievi della sosta almeno con cadenza annuale/biennale. Ottenuti dai rilievi i dati relativi all'occupazione e alla durata media della sosta di ogni singola area di sosta, sarà poi possibile effettuare la revisione della tariffazione, in modo da:

- ✓ Incrementare la tariffa nel caso in cui il tasso di occupazione sia superiore all'85% (ad es. +0,20 €);
- ✓ Valutare l'opportunità di ridurre l'offerta di sosta a favore della mobilità dolce nel caso in cui il tasso di occupazione sia inferiore al 65%;
- ✓ Lasciare la tariffa invariata nel caso ricada nel range di occupazione ottimale.
- ✓ Introdurre una tariffa incrementale e/o un limite alla durata della sosta dove non venga raggiunto il tasso di rotazione voluto.

A seguito dell'attuazione della sosta a pagamento, nel caso in cui dovessero registrare elevati tassi di occupazione oltre l'orario in cui è in vigore il pagamento della sosta, è opportuno valutarne l'estensione a risoluzione delle relative criticità, supportati da specifiche indagini.

E' fondamentale che la politica tariffaria riguardi tanto i parcheggi in strada che quelli in struttura. Infatti, un efficace coordinamento tariffario dovrà prevedere, per i parcheggi in struttura, oltre ad una capillare informazione sulla localizzazione e disponibilità di spazi di sosta, tariffe inferiori rispetto a quelle della sosta in strada nelle aree ricadenti nel bacino di influenza del parcheggio.



In questo modo si invoglierà l'utente, generalmente più propenso a cercare (anche per svariati minuti) uno stallone libero in superficie, ad utilizzare i parcheggi in struttura, con ripercussioni positive sull'ambiente e sulla circolazione. La politica di tariffazione dovrà anche tenere conto, per quanto attuabile, delle esigenze di alcune categorie specifiche di utenza, quali:

- ✓ Lavoratori nelle zone ad alta attrattività, i quali andranno indirizzati verso parcheggi in struttura o in aree esterne entro una distanza di circa 300 metri con tariffe adeguate ad

una sosta di destinazione (maggiore o uguale di 4 ore).

[Il valore di 300 metri fa riferimento alla definizione di accessibilità fornita dall'Agenzia Ambientale Europea e dall'ISTAT e rappresenta la distanza che può essere coperta in un quarto d'ora di cammino. Si può ragionevolmente assumere che ciò corrisponda ad una distanza di circa 500 metri a piedi, che corrispondono mediamente a circa 300 metri in linea d'aria].

- ✓ Pendolari, per i quali è necessario prevedere apposite tariffe nei parcheggi di interscambio.
- ✓ Residenti, privi di un posto auto, delle vie dove è prevista la tariffazione di tutti i posti auto, per i quali dovranno essere previste vetrofanie a titolo gratuito o oneroso.

Infine è fondamentale, ai fini dell'efficacia del sistema, che l'istituzione della sosta a pagamento sia accompagnata da una serie di provvedimenti da attuare anche alle aree adiacenti, tra i quali:

- ✓ Informazione e indirizzamento delle auto in ingresso al centro cittadino verso i parcheggi in struttura o le aree di sosta, attraverso apposita segnaletica verticale ed eventuali pannelli a messaggio variabile (indicanti le disponibilità di posti in tempo reale per i vari parcheggi) ubicati lungo le direttrici di maggiore afflusso veicolare, a ridosso dell'area centrale.
- ✓ Regolamentazione, se necessario, degli spazi liberi nelle aree limitrofe a quelle con sosta a pagamento al fine di non sottrarre spazi di sosta a residenti e attività



commerciali. Soluzioni possono essere l'estensione della sosta a pagamento (eventualmente con tariffe inferiori rispetto alle aree centrali), limiti alla durata della sosta (disco orario), ecc..

Dal quadro generale innanzi descritto scaturisce l'esigenza, a risoluzione delle problematiche esistenti, di dotare l'area centrale del comune di Novate Milanese di un sistema di regolamentazione a pagamento della sosta che abbia i seguenti obiettivi, coerenti con il PGTU:

- ✓ Favorire la sosta di breve durata nelle aree centrali (in particolar modo nelle zone con attività commerciali e servizi) disincentivando la sosta di media-lunga durata.
- ✓ Favorire la sosta nei parcheggi in struttura o nelle aree peri-centrali rispetto a quella in strada, soprattutto per la sosta di media-lunga durata.
- ✓ In relazione all'elevata domanda di sosta anche nelle ore centrali della giornata, è necessario regolamentare anche le fasce orarie corrispondenti generalmente alla pausa pranzo. La gratuità dalle 12 alle 14, ad esempio, incentiva, potenzialmente, una sosta di media-lunga durata a costi ridotti.
- ✓ In relazione all'elevata domanda di sosta rispetto all'offerta disponibile si ritiene non opportuno regolamentare posti auto in carreggiata riservati ai soli residenti, al fine di evitare durante l'arco della giornata la presenza di spazi di sosta liberi che non

possono essere utilizzati dai fruitori dei servizi presenti in città.

- ✓ Disincentivare l'utilizzo dell'auto per spostamenti brevi, ad esempio all'interno della stessa area centrale.
- ✓ Garantire nell'ambito della stazione un numero congruo di stalli a servizio alla sosta dei fruitori del servizio ferroviario, proteggendo allo stesso tempo le vie residenziali circostanti dalla sosta di media-lunga durata dei non residenti.
- ✓ Ridurre al minimo gli effetti della conflittualità tra la sosta dei residenti e la sosta di chi usufruisce dei servizi e delle attività commerciali e non del centro.
- ✓ Delimitare e regolamentare tutti gli spazi di sosta ed imporre il divieto di sosta nelle vie dove gli spazi non la consentono per la sicurezza della circolazione (veicolare e pedonale-ciclabile).



I dati del rilievo della sosta hanno mostrato infatti un centro cittadino diffusamente congestionato dalle auto, inoltre si sono evidenziate criticità legate allo scarso utilizzo dei parcheggi in struttura rispetto alla sosta in strada e al diffuso ricorso alla sosta irregolare (sosta ben oltre i limiti temporali imposti dal disco orario e sosta al di fuori degli spazi delimitati).

La tariffa incrementale è la più adatta a risolvere le criticità elencate e a perseguire gli obiettivi prefissati dal Piano, che propone quindi di applicarla alla quasi totalità dell'offerta di sosta su strada dell'area centrale (comprendente le aree di indagine dalla 1 alla 5).

Il Piano Particolareggiato propone di escludere dalla seguente tipologia di tariffazione le vie più esterne al nucleo centrale, ovvero tutte le vie, prevalentemente residenziali o comunque caratterizzate da una bassa attrattività.

Per l'intervallo di regolamentazione della sosta a pagamento il Piano propone la tariffazione dalle 8:00 alle 19:00, tutti i giorni esclusi i festivi, in relazione alle seguenti motivazioni principali:

- ✓ Il rilievo della sosta e l'analisi della domanda hanno evidenziato che la domanda di sosta è elevata sia al mattino (con un primo picco del tasso di occupazione tra le 10:00 e le 11:00) che al pomeriggio (con un secondo picco tra le 15:00 e le 16:00), e che la stessa si mantiene elevata anche al termine del rilievo stesso (18:00).



- ✓ Un'eventuale fascia oraria gratuita in corrispondenza della pausa pranzo (ad esempio dalle 12 alle 14) incentiverebbe la sosta di media-lunga durata, a costi contenuti, si supererebbe in molte zone il limite dell'85% del tasso di occupazione, posto come obiettivo del Piano.

Per le vie residenziali peri-centrali (ovvero le vie Bollate, Dante e Latini e l'ambito 6 – Edison con l'esclusione di piazza Testori), vicolo Bollate, Monte Grappa, Costa, Benefica, F.lli Mameli, il Piano propone l'applicazione di una tariffa "standard" (Tariffa B), in vigore tutti i giorni dalle 8:00 alle 14:00, ad esclusione dei festivi per gli stalli ricadenti nell'ambito 6 – Edison e dalle 8:00 alle 19:00, tutti i giorni esclusi i festivi per le vie degli altri ambiti (compresi gli spazi di sosta antistanti l'Ufficio Postale in piazza Testori e in via Fermi).

Con l'applicazione della seguente tariffazione si vuole garantire comunque una, seppur contenuta, rotazione della sosta (minore è infatti la presenza di servizi ed attività commerciali) e disincentivare quella di lunga durata al fine di attenuare i disagi riscontrati dai residenti.

L'orario ridotto (fino alle 14:00) di regolamentazione per l'ambito 6 - Edison ha il duplice scopo di disincentivare la sosta di lunga durata (soprattutto pendolare) e di non penalizzare eccessivamente chi ha come destinazione quest'area, a carattere prettamente residenziale (ad esempio chi si reca a trovare un amico/

parente). Infatti i dati relativi all'indagine di sosta non rilevano criticità per la fascia oraria pomeridiana tali da dover intervenire con il controllo della domanda di sosta, ovvero con la tariffazione.

Per gli stessi motivi si consiglia di valutare l'applicazione di tale tariffa anche ad alcune zone peri-centrali non incluse nell'area d'indagine ma ugualmente vicine al centro e con caratteristiche simili a quelle qui descritte, come i tratti Sud delle vie Costa e M. Grappa, il tratto Ovest di via Vignone, via Benefica e il tratto Nord di via Bertola.

Per i parcheggi in struttura, al fine di ovviare al loro sottoutilizzo, evitando allo stesso tempo che vengano utilizzati dai residenti come posto auto privato alternativo al box di proprietà, e per indirizzarvi la sosta di media-lunga durata, il Piano individua una tariffa oraria non incrementale e di valore inferiore a quella applicata in superficie (l'utente infatti tende a prediligere i posti in superficie).

Parallelamente alla tariffazione dei parcheggi in struttura si propone di rendere fruibili tali parcheggi per l'arco dell'intera giornata dalle 0:00 alle 24:00, mentre si sconsiglia l'affitto di posti auto (esteso alle 24 ore), in quanto tale provvedimento riduce l'offerta di posti durante l'arco della giornata a favore di tutti gli utenti. E' possibile invece valutare di introdurre tariffe agevolate per la sosta notturna dei residenti (ad esempio dalle 22 alle 6).

La sosta dei residenti

Ai residenti in possesso di regolare patente di guida, che certifichino di non possedere un posto auto privato (box o spazio di sosta) il Piano Particolareggiato propone la fornitura di un contrassegno, associato alla vettura di cui risultano proprietari, che consenta loro la sosta a titolo gratuito o ad un prezzo agevolato, avente una validità generalmente triennale.

Al fine di non vanificare lo scopo dell'intero sistema di gestione della sosta, ovvero incentivare le rotazioni e garantire una disponibilità minima di stalli in ogni zona, oltre ad incentivare una mobilità sostenibile, il Piano propone che tali condizioni agevolate (sosta negli spazi a pagamento con il possesso del contrassegno) siano consentite unicamente nelle vie circostanti alla propria abitazione e prive di un numero consistente di attività commerciali o poli attrattori, in quanto negli spazi antistanti tali attività si vuole garantire un'elevata rotazione (cfr. tabella pagina 45 e tavola 2).

Inoltre, sempre allo scopo di disincentivare l'uso dell'auto da parte dei residenti per muoversi all'interno del centro stesso, è opportuno suddividere l'area centrale in un numero adeguato di sotto-ambiti per la sosta dei residenti, partendo ad esempio da quelli individuati nell'indagine della sosta.

In linea generale ai veicoli muniti di contrassegno per residenti sarà escluso l'utilizzo (salvo provvedere al pagamento della tariffa) dei



parcheggi in struttura, al fine di evitare l'uso degli stessi da parte dei residenti alla stregua di box privati.



Come verrà descritto nei paragrafi successivi l'entità delle tariffe proposte è correlato alla necessità di orientare la domanda di sosta, di disincentivare l'uso dell'auto e che il sistema della tariffazione proposto sia economicamente sostenibile, per l'Amministrazione comunale.

E' opportuno quindi per varie motivazioni associare al rilascio del contrassegno per i residenti specifiche condizioni ed eventualmente un contributo economico, oltre che per la sostenibilità economica dell'intervento, per contenere il rilascio dei contrassegni stessi, per evitare l'insorgere di situazioni poco edificanti (il box di proprietà viene affittato od utilizzato per altri scopi), per evitare l'insorgere di un

incremento degli spostamenti veicolari dei residenti stessi.

Il Piano Particolareggiato, in sinergia con il PGTU, propone quindi l'attuazione di un sistema di tariffazione semplice e, allo stesso tempo, efficace (sia per l'utente che per gli addetti al controllo del rispetto delle regole), che attraverso diverse tipologie di tariffa, favorisca la sosta breve nelle aree centrali, disincentivi la sosta parassitaria e promuova la mobilità dolce (pedoni e cicli) per gli spostamenti intrazonali, e precisamente (cfr. tavola 2):

Tariffa incrementale (A+) per le vie degli ambiti 1, 2, 3, 4, 5 dove è opportuno mantenere un'elevata rotazione e si vuole favorire la sosta breve, funzionalmente all'utenza delle attività commerciali e degli altri servizi (banche, uffici postali, uffici pubblici, ecc.). In vigore dalle 8:00 alle 19:00 nei giorni feriali.

Volendo favorire la rotazione per la presenza di attività commerciali, ma nello stesso tempo disincentivare l'uso dell'auto per brevi spostamenti e la sosta di media lunga durata si è individuata una tariffa agevolata 0,20€ per la prima ora (non ripetibile per il medesimo stallo) e una tariffa incrementale per le ore successive.

La Tariffa A+ è quindi così strutturata:

- ✓ 0,20 € per la prima ora;
- ✓ 1,00 € per la seconda ora;
- ✓ 1,50 € per la terza ora e le successive.

Tariffa oraria costante (A), per le aree di sosta presenti negli ambiti in cui è in vigore la tariffa incrementale A+ pari a 0,70€/h in vigore dalle 8:00 alle 19:00 nei giorni feriali.

Tariffa standard oraria costante (B), per le vie/aree prossimi al centro o peri-centrali caratterizzate dalla presenza di residenza e dalla minor concentrazione di servizi e attività commerciali che richiede una minore rotazione. In vigore dalle 8:00 alle 19:00 nei giorni feriali ad una tariffa pari a 0,50€/h. Ad esempio lungo le vie Bollate, Dante e Latini, ubicate in aree residenziali nella parte esterna al nucleo centrale (cfr. tavola 2).



Tariffa (P) oraria costante per i parcheggi in struttura, dalle 00.00 alle 24.00 (indipendentemente dagli orari di apertura/chiusura del parcheggio) in vigore tutti i giorni ad una tariffa pari a 0,40€/h. E' la meno onerosa: per



incentivare l'utenza a parcheggiare in struttura anziché in superficie (i parcheggi in struttura infatti risultano spesso sotto-utilizzati).

Tariffa (S) per il parcheggio di interscambio con il servizio ferroviario (piazza Testori): per favorire la sosta di media-lunga durata dei pendolari. In vigore dalle 7:00 alle 14:00, nei giorni feriali ad una tariffa pari a 0,50 €/h e un importo pari a 2,00€/h per sosta di durata pari o superiore a quattro ore, con la possibilità di una tariffa agevolata di 0,20€ per i primi 30 minuti (non ripetibile per il medesimo stallo) per alcuni spazi di sosta più prossimi agli ingressi della stazione ferroviaria ed una durata massima della sosta pari ad un'ora, al fine di garantire una maggior disponibilità di sosta breve per chi accompagna o attende l'arrivo di un parente/amico.

A beneficio dei fruitori del servizio ferroviario, potranno essere previsti specifici abbonamenti, vincolati al possesso di un titolo di viaggio ferroviario (mensile o annuale), ad una tariffa agevolata.

Nelle vie residenziali prossime alla stazione ferroviaria il Piano propone invece l'attuazione della Tariffa standard B pari a 0,50€/h In vigore dalle 8:00 alle 14:00 nei giorni feriali.

La tariffazione è solo fino alle ore 14:00 in quanto in questo ambito la sosta è soprattutto di lunga durata, con inizio dalle prime ore del mattino, per incentivarne l'uso pomeridiano

degli spazi che progressivamente si rendono disponibili e ridurre i disagi dei residenti.

L'analisi dell'interazione tra domanda e offerta di sosta relativa all'ambito 6 – Edison (ubicato ad Ovest della linea ferroviaria Milano-Saronno, in adiacenza alla stazione ferroviaria) ha infatti evidenziato criticità derivanti dalla conflittualità tra sosta residenziale e sosta degli utilizzatori del servizio ferroviario.

A risoluzione di tali problematiche, il Piano propone di differenziare la regolamentazione della sosta, e quindi la tariffazione, in modo da incentivare in specifiche aree la sosta di media-lunga durata (piazza Testori) non residenziale (fondamentalmente pendolare) ed invece disincentivare tale tipologia di sosta nelle aree prettamente residenziali (Fermi, Edison, ecc.).

L'area di sosta di piazza Testori, antistante la stazione ferroviaria di Novate Milanese, è identificata, per posizione e caratteristiche, come maggiormente idonea a svolgere il ruolo di parcheggio di interscambio con il servizio su ferro (per il lato ovest della ferrovia). L'inizio della tariffazione alle 7:00, un'ora prima rispetto agli altri ambiti, è correlata alla tipologia di sosta diretta al servizio ferroviario.

Ai residenti muniti di vettura sarà data la possibilità di sostare nelle vie circostanti la propria abitazione, ad esclusione del parcheggio di piazza Testori (salvo provvedere al pagamento della tariffa) prioritariamente dedicato agli utenti del servizio ferroviario.

Trattandosi di un caso di prima applicazione della regolamentazione della sosta a pagamento, per il comune di Novate Milanese, occorrerà monitorare attentamente, durante il primo anno di attivazione, il comportamento dell'utenza ed i tassi di occupazione, in modo da verificarne il corretto funzionamento ed eventualmente applicare i correttivi necessari.

Per quanto riguarda la tipologia di tariffazione si è fatto riferimento anche alle esperienze tariffarie di altre città italiane ed analizzato le tariffe applicate dai Comuni più prossimi alla città di Novate Milanese, come il comune di Bollate (0,50€/h) e il comune di Milano (0,80€/h per le aree periferiche).

In funzione degli obiettivi e degli indirizzi dall'Amministrazione comunale e con lo sviluppo del Piano Esecutivo della Sosta, le tariffe proposte potranno essere rimodulate, fermo restando i principi della politica della sosta ossia:

- ✓ garantire la rotazione in particolare in presenza di attrattori (attività commerciali, ecc.);
- ✓ riduzione del traffico parassitario, generato dalle auto alla ricerca di uno stallo libero;
- ✓ riduzione della sosta irregolare, ovvero dell'occupazione disordinata ed incontrollata delle sedi viarie e del suolo pubblico da parte dei veicoli, con la conseguenza di



- ridurre gli spazi destinati altresì alla circolazione veicolare e ciclo-pedonale;
- ✓ ridurre la conflittualità fra residenti e fruitori della città o dei servizi presenti;
 - ✓ incentivare la sosta in struttura anziché in carreggiata;
 - ✓ ecc.

La tabella di pagina successiva riassume nel dettaglio il sistema di tariffazione proposto per il Comune di Novate Milanese.

Viene comunque demandato al Piano esecutivo della sosta l'affinamento e le modalità di applicazione della regolamentazione proposta.

Area di indagine	Località e attuale regolamentazione della sosta	Offerta di sosta a pagamento di progetto	Nome	Tariffa			Fascia oraria di applicazione	Sosta consentita a residenti con contrassegno	auto in sosta notturna	domanda di sosta residenziale diurna
				1 ^a ora	2 ^a ora	3 ^a ora e succ.				
1	via Volta	41	A+	€ 0,20	€ 1,00	€ 1,50	8:00-19:00	sì	44	37
	via Volta (struttura)	56	P	€ 0,40	€ 0,40	€ 0,40	8:00-19:00	no	8	0
	via Cadoma	33	A+	€ 0,20	€ 1,00	€ 1,50	8:00-19:00	sì	31	22
	via Montello	10	A+	€ 0,20	€ 1,00	€ 1,50	8:00-19:00	sì	8	6
	via V. Veneto (disco)	29	A+	€ 0,20	€ 1,00	€ 1,50	8:00-19:00	sì	28	21
	via Gorizia	7	A+	€ 0,20	€ 1,00	€ 1,50	8:00-19:00	sì	7	5
	via Diaz (disco)	9	A+	€ 0,20	€ 1,00	€ 1,50	8:00-19:00	no	1	0
	via della Repubblica (disco)	12	A+	€ 0,20	€ 1,00	€ 1,50	8:00-19:00	sì	11	8
	AS via della Repubblica	36	A	€ 0,70	€ 0,70	€ 0,70	8:00-19:00	sì	26	18
	via Bertola (disco)	10	A+	€ 0,20	€ 1,00	€ 1,50	8:00-19:00	sì	16	10
2	AS Bertola	14	A	€ 0,70	€ 0,70	€ 0,70	8:00-19:00	sì	13	10
	via V. Veneto/via Piave	24	A+	€ 0,20	€ 1,00	€ 1,50	8:00-19:00	in parte	7	5
	via V. Veneto/via Piave (disco)	7	A+	€ 0,20	€ 1,00	€ 1,50	8:00-19:00	sì	6	4
	via Bollate	24	B	€ 0,50	€ 0,50	€ 0,50	8:00-19:00	sì	21	15
	via Piave	17	A+	€ 0,20	€ 1,00	€ 1,50	8:00-19:00	sì	0	14
	AS Via Piave	15	A	€ 0,70	€ 0,70	€ 0,70	8:00-19:00	sì	10	7
	via Dante	25	B	€ 0,50	€ 0,50	€ 0,50	8:00-19:00	sì	27	19
	via della Repubblica	0							2	0
	P.zza M.della Libertà (disco)	19	A+	€ 0,20	€ 1,00	€ 1,50	8:00-19:00	no	20	0
	via XXV Aprile (disco)	28	A+	€ 0,20	€ 1,00	€ 1,50	8:00-19:00	solo civili dal 21 al 49	39	27
3	via Portone (disco)	13	A+	€ 0,20	€ 1,00	€ 1,50	8:00-19:00	solo civili dispari	7	6
	via Bonfanti	14	A+	€ 0,20	€ 1,00	€ 1,50	8:00-19:00	sì	16	14
	via Latini	9	B	€ 0,50	€ 0,50	€ 0,50	8:00-19:00	sì	9	9
	via Garibaldi (disco)	10	A+	€ 0,20	€ 1,00	€ 1,50	8:00-19:00	no	6	0
	piazza della Chiesa (disco)	16	A+	€ 0,20	€ 1,00	€ 1,50	8:00-19:00	in parte	14	9
	via Rimembranze	20	B	€ 0,50	€ 0,50	€ 0,50	8:00-19:00	sì	19	20
	via Matteotti (disco)	69	A+	€ 0,20	€ 1,00	€ 1,50	8:00-19:00	solo civili dispari	65	38
	vicolo S. Gervaso (struttura)	41	P	€ 0,40	€ 0,40	€ 0,40	8:00-19:00	no	6	0
	vicolo S. Gervaso	6	A+	€ 0,20	€ 1,00	€ 1,50	8:00-19:00	no	8	0
	via Roma (struttura)	54	P	€ 0,40	€ 0,40	€ 0,40	8:00-19:00	no	6	0
4	via Roma (disco)	18	A+	€ 0,20	€ 1,00	€ 1,50	8:00-19:00	in parte	15	10
	via Roma	18	A+	€ 0,20	€ 1,00	€ 1,50	8:00-19:00	sì	11	18
	via Vignone	32	B	€ 0,50	€ 0,50	€ 0,50	8:00-19:00	sì	27	28
	via Cavour (disco)	8	A+	€ 0,20	€ 1,00	€ 1,50	8:00-19:00	no	10	0
	via Madonnina (disco)	0							10	0
	via Cascina del Sole (disco)	15	A+	€ 0,20	€ 1,00	€ 1,50	8:00-19:00	civici dal 2 al 18	10	11
	via Edison	43	B	€ 0,50	€ 0,50	€ 0,50	7:00-14:00	sì	6	30
	via Fermi	53	B	€ 0,50	€ 0,50	€ 0,50	7:00-14:00	sì	45	46
	via Fermi (disco)	22	B	€ 0,50	€ 0,50	€ 0,50	8:00-19:00	no	20	0
	via Spadolini	39	B	€ 0,50	€ 0,50	€ 0,50	7:00-14:00	sì	10	7
5	piazza Testori	133	S	€ 0,50	€ 0,50	€ 0,50	7:00-14:00	no	25	0
	piazza Testori (disco)	15	B	€ 0,50	€ 0,50	€ 0,50	8:00-19:00	no	12	0
	vicolo via Bollate	24	B	€ 0,50	€ 0,50	€ 0,50	8:00-19:00	sì	24	17
	via Monte Grappa	27	B	€ 0,50	€ 0,50	€ 0,50	8:00-19:00	sì	27	19
	via Costa	25	B	€ 0,50	€ 0,50	€ 0,50	8:00-19:00	sì	25	18
	via Benefica	9	B	€ 0,50	€ 0,50	€ 0,50	8:00-19:00	sì	9	6
	F.lli Mameli	11	B	€ 0,50	€ 0,50	€ 0,50	8:00-19:00	sì	11	8
	TOTALE	1160							778	542

**La segnaletica di indirizzamento**

Parallelamente alla tariffazione dei posti auto occorre predisporre una segnaletica d'indirizzo ai parcheggi a servizio di particolari ambiti attrattori (parcheggi in struttura e area di sosta come ad esempio Piazza Testori), in modo da ridurre i flussi veicolari parassitari alla ricerca di un posto libero.

Il controllo del rispetto delle regole

Realizzati questi interventi, predisposta la segnaletica opportuna e informata l'utenza il passo successivo riguarda provvedimenti relativi alla gestione.

Affinché i provvedimenti di regolamentazione e tariffazione della sosta forniscano i risultati attesi devono essere accompagnati da un controllo sistematico del rispetto delle regole. La mancanza del controllo vanifica i provvedimenti attuati, induce gli utenti a non utilizzare i parcheggi a pagamento e a cercare un posto gratuito (spesso irregolare) il più vicino possibile alla propria destinazione.

I proventi dei parcheggi a pagamento dovranno essere utilizzati per la costruzione, il miglioramento e la gestione di altri parcheggi sostitutivi della sosta in strada e le somme eventualmente eccedenti potranno essere utilizzate per interventi atti a migliorare la mobilità urbana (art.7 comma 7 CdS).

Sostenibilità economica dell'intervento

L'introduzione di un sistema di gestione della sosta a pagamento dovrà essere inoltre preceduto da una stima dei costi, di realizzazione e di mantenimento, ai fini della valutazione globale della sostenibilità economica dell'intervento.

La procedura di stima dei costi si compone essenzialmente di due parti:

- ✓ la prima relativa agli investimenti iniziali;
- ✓ la seconda invece valuta i costi di gestione e manutenzione (costi di esercizio).

E' consigliato l'utilizzo di parcometri come sistema principale di pagamento delle sosta su strada, i quali risultano attualmente il sistema in assoluto più diffuso ed affidabile. In particolare esistono in commercio parcometri alimentati da batterie ricaricate da un pannello fotovoltaico (riducendo così al minimo le spese di installazione) e predisposti per il collegamento tramite rete GSM ad una stazione centrale di controllo e gestione, in questo modo si è in grado, da remoto, di monitorare lo stato (incassi, funzionamento, atti vandalici) e di gestire i profili tariffari (in caso di modifiche). Inoltre i parcometri più evoluti prevedono il pagamento, oltre che con monete, anche con sistemi di pagamento elettronico (tessere ricaricabili, bancomat e carte di credito).

Ogni parcometro sarà a servizio di un certo numero di posti auto, in genere da un minimo di 15 ad un massimo di 50 a seconda delle specificità delle zone.

Per quanto riguarda il parcheggio nelle aree, si dovrà computare anche un sistema di controllo degli accessi che potrà essere costituito da un sistema con pagamento di un ticket prima dell'uscita con cassa automatica per il pagamento della tariffa. In tal modo si elimineranno i costi relativi al controllo sistematico delle infrazioni.

Per quanto riguarda i parcheggi interrati, potrebbero essere dotati di un sistema di controllo degli accessi, costituito da un sistema di lettura delle targhe in ingresso ed uscita (ALPR³), con cassa automatica per il pagamento della tariffa.

I provvedimenti di regolamentazione della sosta, affinché forniscano i risultati attesi, devono essere accompagnati da un controllo sistematico del rispetto delle regole. In questo caso, il controllo della regolarità del pagamento viene affidato agli ausiliari della sosta. Il numero di ausiliari dovrà essere scelto in base al numero di stalli da controllare, alla disposizione degli stessi sul territorio e al numero di ore in cui è in vigore la tariffazione. In linea generale si può assumere un ausiliare della sosta ogni 150/200 stalli di sosta, numero che è in linea con la media delle principali città italiane (AIPARK).

Le altre principali voci di costo da computare nella stima degli investimenti iniziali sono:

³ Automatic Number Plate Recognition system



- ✓ Pannelli di infomobilità con messaggi in tempo reale sulla disponibilità di posti auto del parcheggio in struttura.
 - ✓ Segnaletica orizzontale (strisce blu): si possono ipotizzare circa 10 m di segnaletica per ogni stallò.
 - ✓ Segnaletica verticale di indirizzamento ai parcheggi e di informazione sul sistema tariffario applicato.
 - ✓ Attrezzature e vestiario ausiliari della sosta.
- Infine dovranno essere conteggiati i costi annui di gestione del sistema e di manutenzione degli apparati. Nello specifico andranno conteggiati anche il rifacimento della segnaletica orizzontale (ogni 2 anni) e l'aggiornamento della segnaletica verticale per eventuali aggiustamenti della politica tariffaria.

Il passaggio successivo riguarderà la stima dei ricavi della sosta a pagamento per poter elaborare, una volta ipotizzati i tassi di occupazione previsti, il prospetto economico della opera nell'intera vita utile del sistema (fondamentalmente legata a quella dei parcometri).

Si dovrà scorporare innanzitutto dall'offerta complessiva di sosta, la percentuale del numero di contrassegni che verranno rilasciati ai residenti, per contemplare la quota parte di vetture dei residenti che rimangono in sosta nell'arco della giornata.

In secondo luogo, a titolo cautelativo, si dovrà tener di un'eventuale contrazione della domanda di sosta indotta dall'introduzione della

tariffazione (l'attuale tasso di occupazione medio rilevato ammonta circa al 90%). Per quanto riguarda gli stalli con tariffazione incrementale (Tariffa A), è stato ipotizzato che tale regolamentazione sia efficace in termini di rotazioni, ovvero: il 70% dei veicoli sosta per un'ora, il 20% per due ore ed il 10% per tre ore.

In relazione all'entità degli spazi di sosta maggiore di 1.100 (cfr. tabella pag. 45) per i quali si propone la tariffazione, con i tassi d'occupazione rilevati e con le tariffe proposte, l'intervento risulta economicamente sostenibile e la minore congestione, la diminuzione della sosta irregolare, il minore inquinamento e il maggiore utilizzo della mobilità dolce indurranno benefici ambientali.

