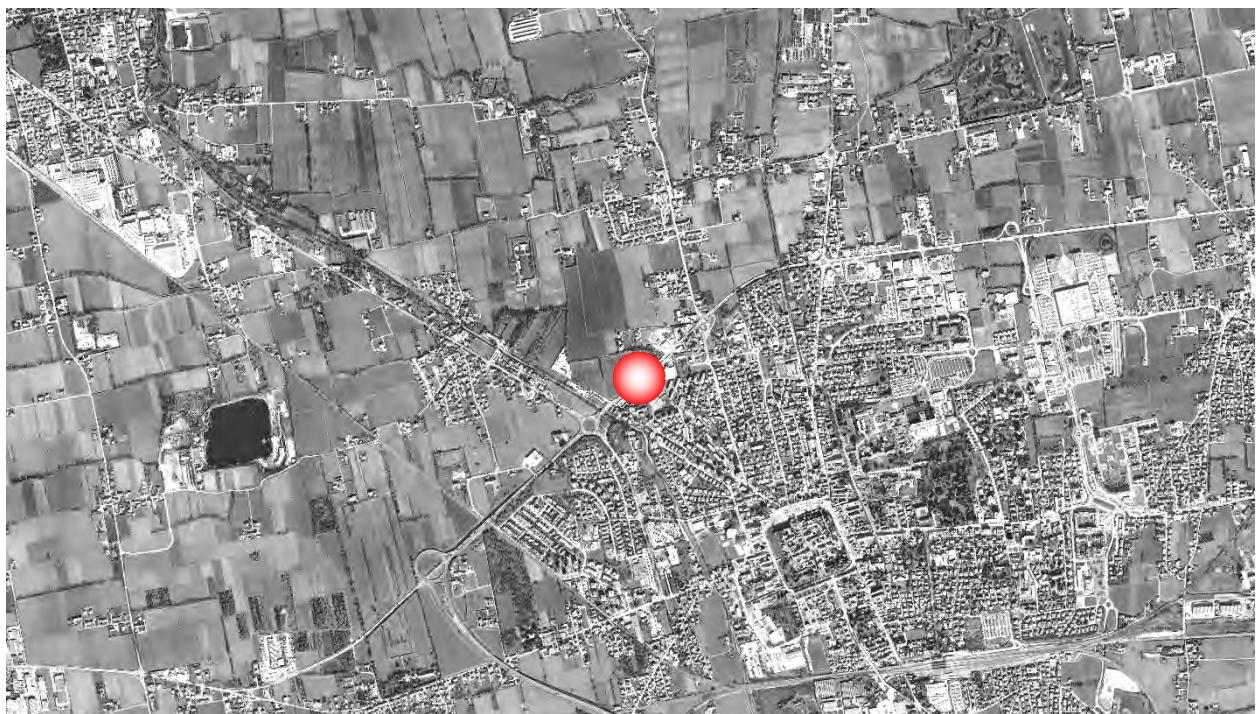


PROVINCIA
DI TREVISO

REGIONE
VENETO

COMUNE DI
CASTELFRANCO
VENETO

REALIZZAZIONE DI UN CENTRO COMMERCIALE
DI MEDIA STRUTTURA SITA IN SR53 – VIA
CIRCONVALLAZIONE OVEST



STUDIO DEL TRAFFICO
Relazione Tecnica

Committente:

Consulente:

CASTELFIN s.r.l.

Via Circonvallazione Ovest, 25-27
31033 Castelfranco Veneto (TV)


Logit
engineering

Piazza della Serenissima, 20
31033 Castelfranco Veneto (TV)
tel 0423 720203 - fax 0423 720203

INDICE

1 GENERALITÀ DELLO STUDIO	2
2 OFFERTA DI TRASPORTO.....	3
2.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE	3
2.2 ASSI STRADALI PRINCIPALI	4
2.3 OFFERTA DI TRASPORTO PUBBLICO	6
3 DOMANDA DI TRAFFICO	9
3.1 DATI STRUMENTAZIONE RADAR.....	9
4 SCENARIO FUTURO	15
4.1 DESCRIZIONE INTERVENTO DI PROGETTO	15
4.2 FLUSSI DI TRAFFICO INDOTTI DALL'INTERVENTO DI PROGETTO	18
4.3 FLUSSI DI TRAFFICO FUTURI.....	19
4.4 IMPATTO INDOTTO SULLA VIABILITÀ.....	21
5 CONCLUSIONI.....	22
INDICE DELLE FIGURE.....	23
INDICE DELLE TABELLE	24
A. RILIEVO DI TRAFFICO.....	25
A.1 RILIEVI AUTOMATICI DI TRAFFICO	25

1 GENERALITÀ DELLO STUDIO

La seguente analisi viabilistica si pone l'obiettivo di valutare la sostenibilità sulla rete stradale di afferenza rispetto alla realizzazione di un centro commerciale di media struttura ubicato nel territorio comunale di Castelfranco Veneto (TV), in un lotto di terreno delimitato a nord dalla SR53 – Via Circonvallazione Ovest, ad est da un'attività commerciale, a sud da una proprietà privata e ad ovest da un'attività artigianale.

L'apertura, l'ampliamento ed il trasferimento di attività commerciali risultano direttamente connessi alla variazione dei flussi veicolari sulla rete viaria interessata a seguito delle nuove potenzialità di lavoro e d'acquisto che si vengono a creare. Lo studio ha, quindi, come obiettivo principale la definizione del livello di servizio (Level Of Service, LOS) delle infrastrutture viarie di afferenza in relazione alle portate veicolari così da pervenire ad un'agevole comparazione, in termini viabilistici, tra lo stato attuale e lo scenario futuro previsto.

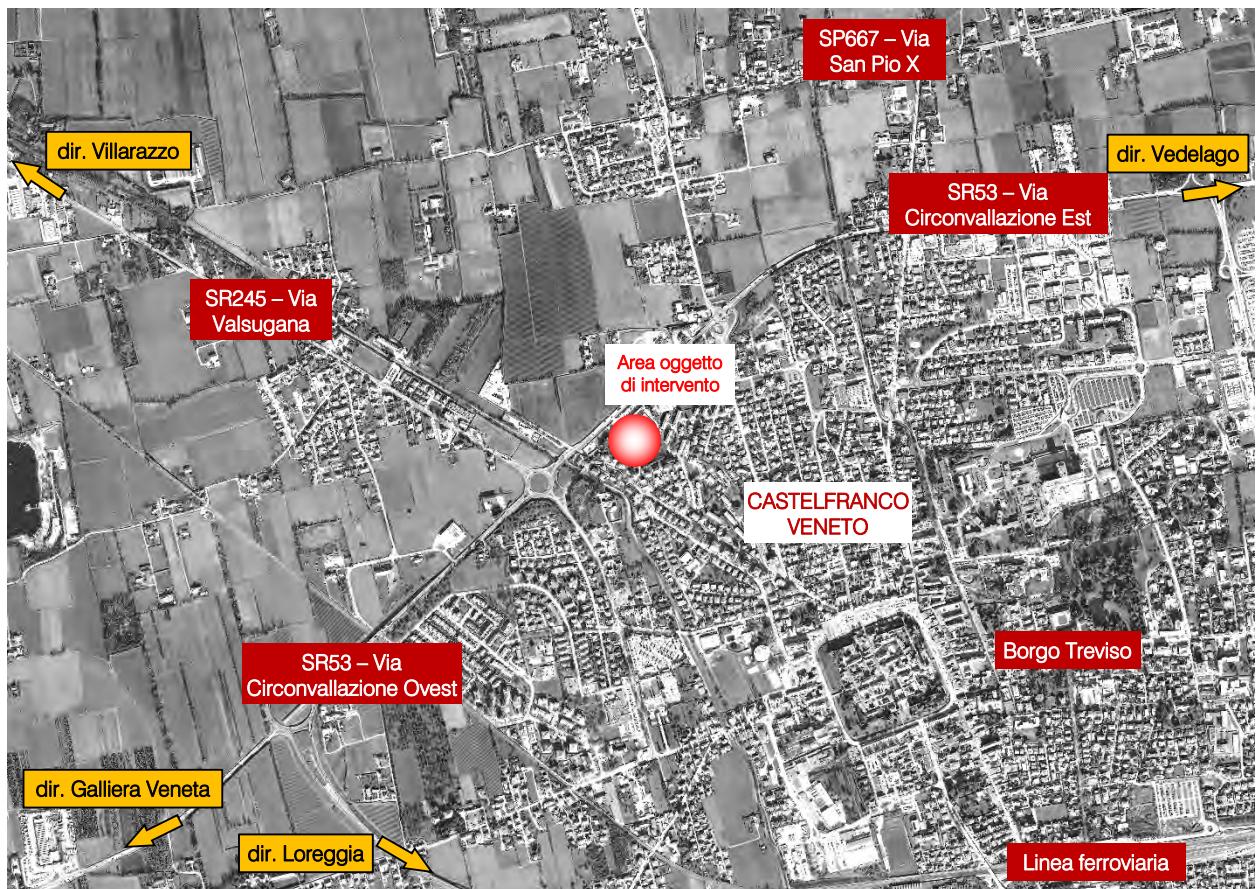


Figura 1.1 – Ambito di localizzazione

2 OFFERTA DI TRASPORTO

2.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area oggetto di analisi è ubicata a Castelfranco Veneto, comune di 33.217 abitanti al 30/07/2025, secondo quanto rilevato dall'ISTAT, esteso per circa 51 km² ad una quota altimetrica compresa tra i 29 ed i 59 m s.l.m., in Provincia di Treviso, nella zona centrale della Regione Veneto.

Dal punto di vista amministrativo, la Città di Castelfranco Veneto, oltre al capoluogo comunale posto nella parte centrale del territorio stesso, presenta sette frazioni: a nord-ovest Villarazzo, a nord-est le frazioni di San Floriano e Salvarosa, ad est Salvatronda, a sud-est la frazione di Campigo ed infine le frazioni di Treville e Sant'Andrea oltre il Muson sono poste rispettivamente a sud e sud-ovest rispetto al capoluogo.



Figura 2.1 – Inquadramento territoriale Comune di Castelfranco Veneto

Castelfranco Veneto si trova all'estremità occidentale della Provincia di Treviso, al confine con la Provincia di Padova e confina con il Comune di Castello di Godego a nord-ovest, con il Comune di Riese Pio X a nord, con il Comune di Vedelago a nord-est, con il Comune di Resana a sud-est, con il Comune di Loreggia (PD) a sud e al Comune di San Martino di Lupari (PD) a sud-ovest.

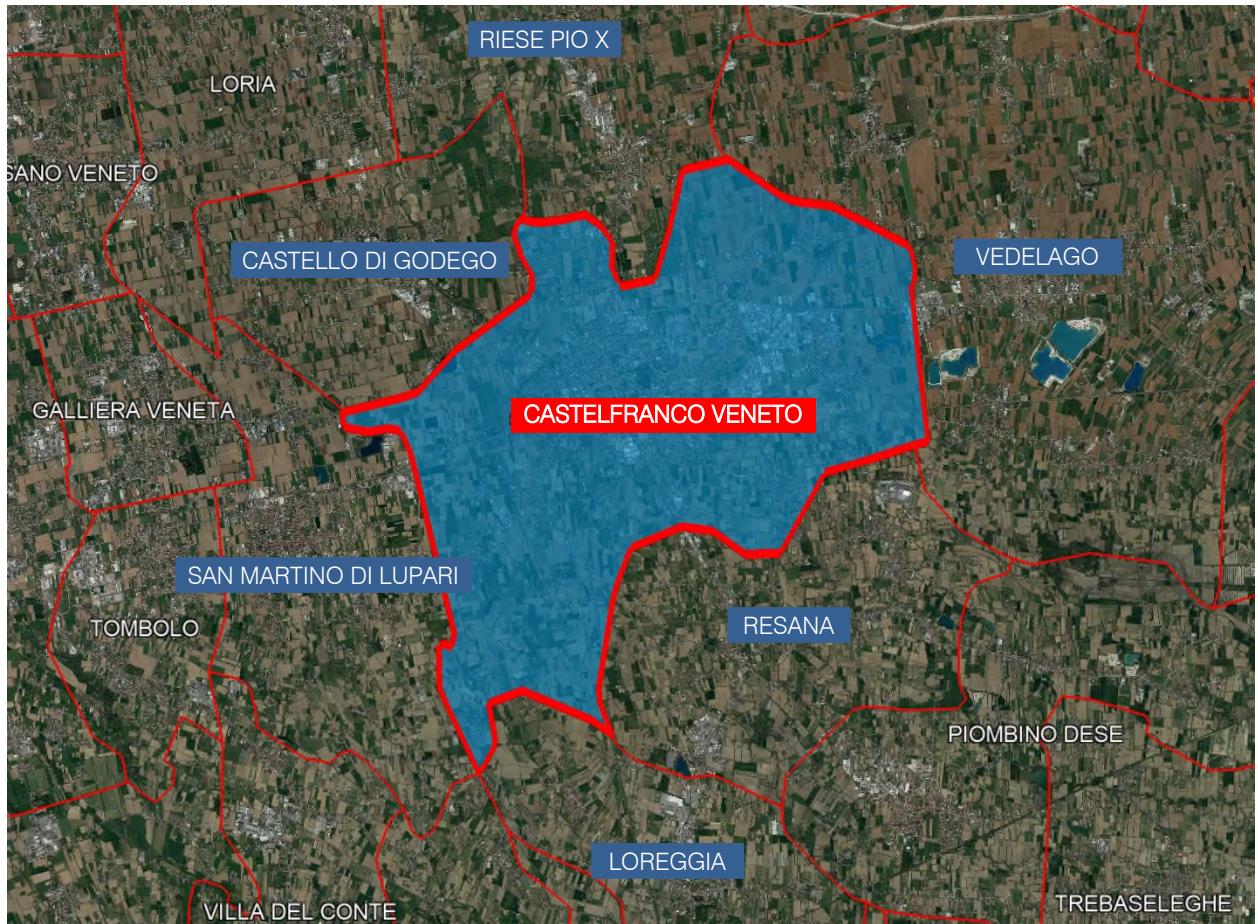


Figura 2.2 – Comuni limitrofi a Castelfranco Veneto

2.2 ASSI STRADALI PRINCIPALI

Dal punto di vista viabilistico, il territorio comunale di Castelfranco Veneto, grazie alla sua posizione, è caratterizzato da un notevole numero di infrastrutture di valenza sovra comunale, sia in direzione est-ovest che lungo la direttrice nord-sud. Gli assi viari principali risultano essere la Strada Regionale 53 "Postumia", che trae origine a Vicenza e, dopo aver attraversato il Veneto centro-orientale, termina a Portogruaro, la Strada Regionale 245 "Castellana", che collega Castelfranco Veneto con Venezia ad est e con Rosà ad ovest, e la Strada Regionale 308 "Nuova del Santo", che collega la città con Padova. Altre arterie importanti risultano essere la Strada Provinciale 83 "Soranza", che collega il Comune con San Martino di Lupari, la Strada Provinciale 102 "Postumia Romana", che trae origine a Maserada sul Piave e termina a Castelfranco Veneto ripercorrendo l'antica Via Postumia da cui deriva il nome, e la Strada Provinciale 667 "di Caerano", che trae origine dalla SR53 "Postumia" a Castelfranco Vento e termina a Crocetta del Montello, nella frazione di Nogarè, collegando la città con tutta l'area montelliana.

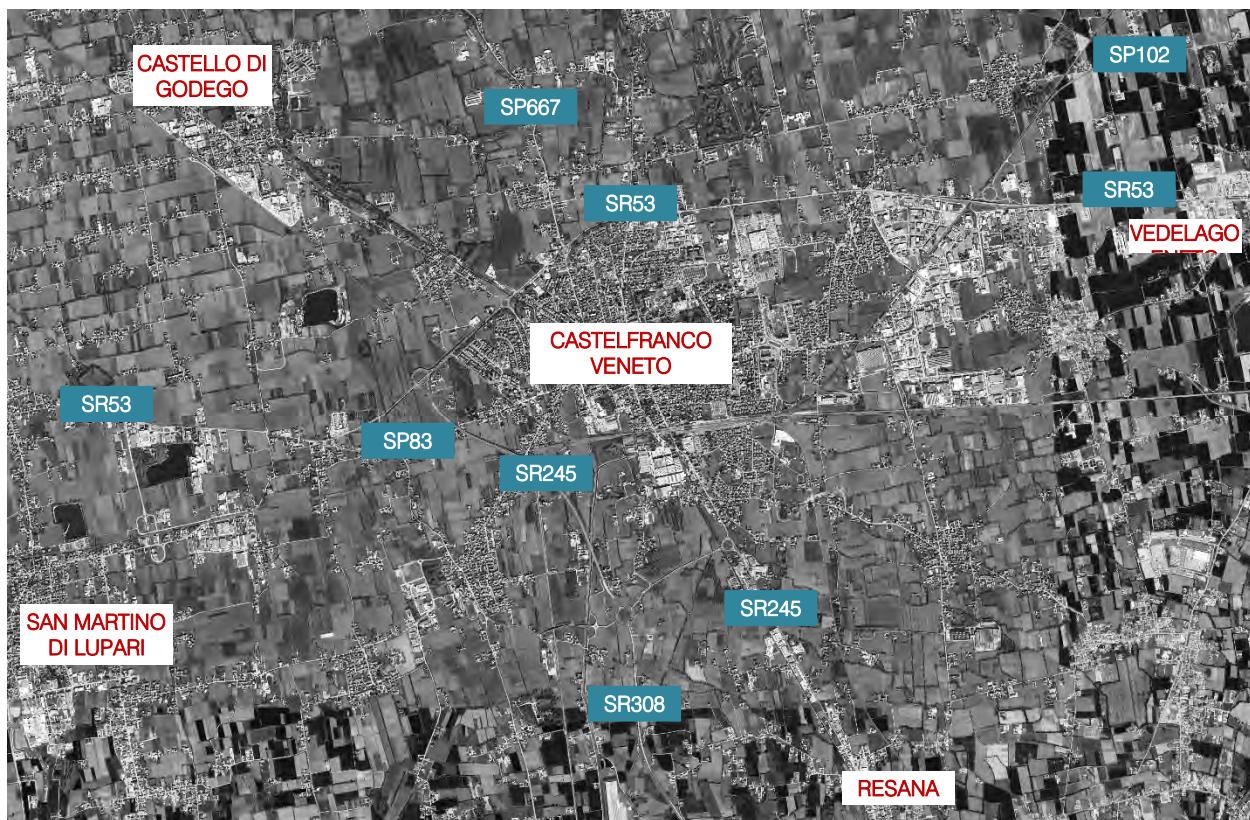


Figura 2.3 – Assi viari regionali e provinciali principali

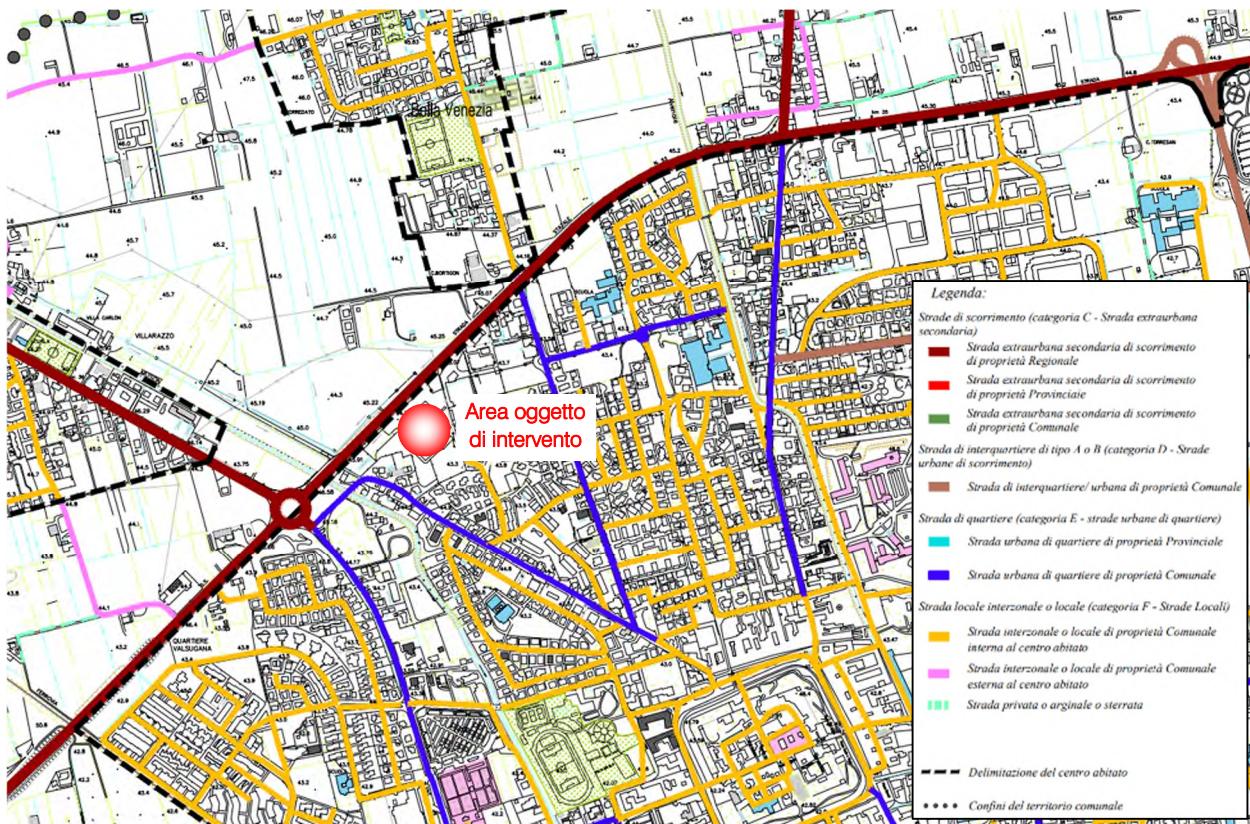


Figura 2.4 – Assi viari principali afferenti all'area di studio (PGTU Castelfranco V.to – Elaborato n. D002)

Con riferimento all'area oggetto di studio, invece, la principale direttrice infrastrutturale risulta la SR53 – Via Circonvallazione Ovest.

Di seguito si riporta una breve descrizione puntuale.

SR53 – Via Circonvallazione Ovest



<i>Tipo di strada</i>	extraurbana di scorrimento
<i>Numero corsie</i>	2
<i>Senso di circolazione</i>	doppio
<i>Larghezza carreggiata</i>	c.a. 8,40 m
<i>Larghezza banchine</i>	c.a. 0,50 m
<i>Presenza di marciapiedi a lato</i>	no
<i>Presenza di pista ciclabile a lato</i>	no
<i>Presenza di sosta a margine</i>	no
<i>Fermate di trasporto pubblico</i>	no
<i>Presenza illuminazione</i>	no

2.3 OFFERTA DI TRASPORTO PUBBLICO

La città di Castelfranco Veneto è servita sia dal trasporto pubblico su ferro, che garantisce il collegamento del capoluogo ai maggiori centri urbani, sia dal trasporto pubblico su gomma.

Per quanto concerne il trasporto su ferro, la città di Castelfranco Veneto è principalmente servita da quattro linee ferroviarie che permettono di raggiungere tutti i maggiori centri urbani veneti: la linea Montebelluna-Camposampiero che garantisce una corsa per direzione all'ora sia durante i giorni festivi che durante il fine settimana, la linea Vicenza-Treviso che assicura una corsa all'ora durante i giorni feriali e una corsa ogni due ore nel fine settimana, la linea Bassano del Grappa-Padova che propone una corsa all'ora durante i giorni feriali e una corsa ogni due ore durante il fine settimana e la linea Bassano del Grappa-Venezia S. Lucia che, con due corse all'ora e una corsa all'ora durante il fine settimana collega Castelfranco Veneto alla città lagunare di Venezia.

Per quanto riguarda il servizio di trasporto pubblico su gomma, invece, la città è servita da diverse linee urbane ed extraurbane gestite dall'aziende MOM:

- Linea 106: Treviso - Istrana - Castelfranco Veneto - Cittadella - Vicenza;
- Linea 150: Cittadella - San Martino di Lupari - Soranza - Castelfranco Veneto
- Linea 204: Castelfranco Veneto - Cavaso
- Linea 208: Castelfranco Veneto - Padova
- Linea 214: Castelminio – Castelfranco Veneto.

Castelfranco Veneto presenta anche un servizio di trasporto scolastico offerto per le scuole dell'infanzia, per le scuole primarie e per le scuole secondarie di primo grado presenti nel territorio comunale.

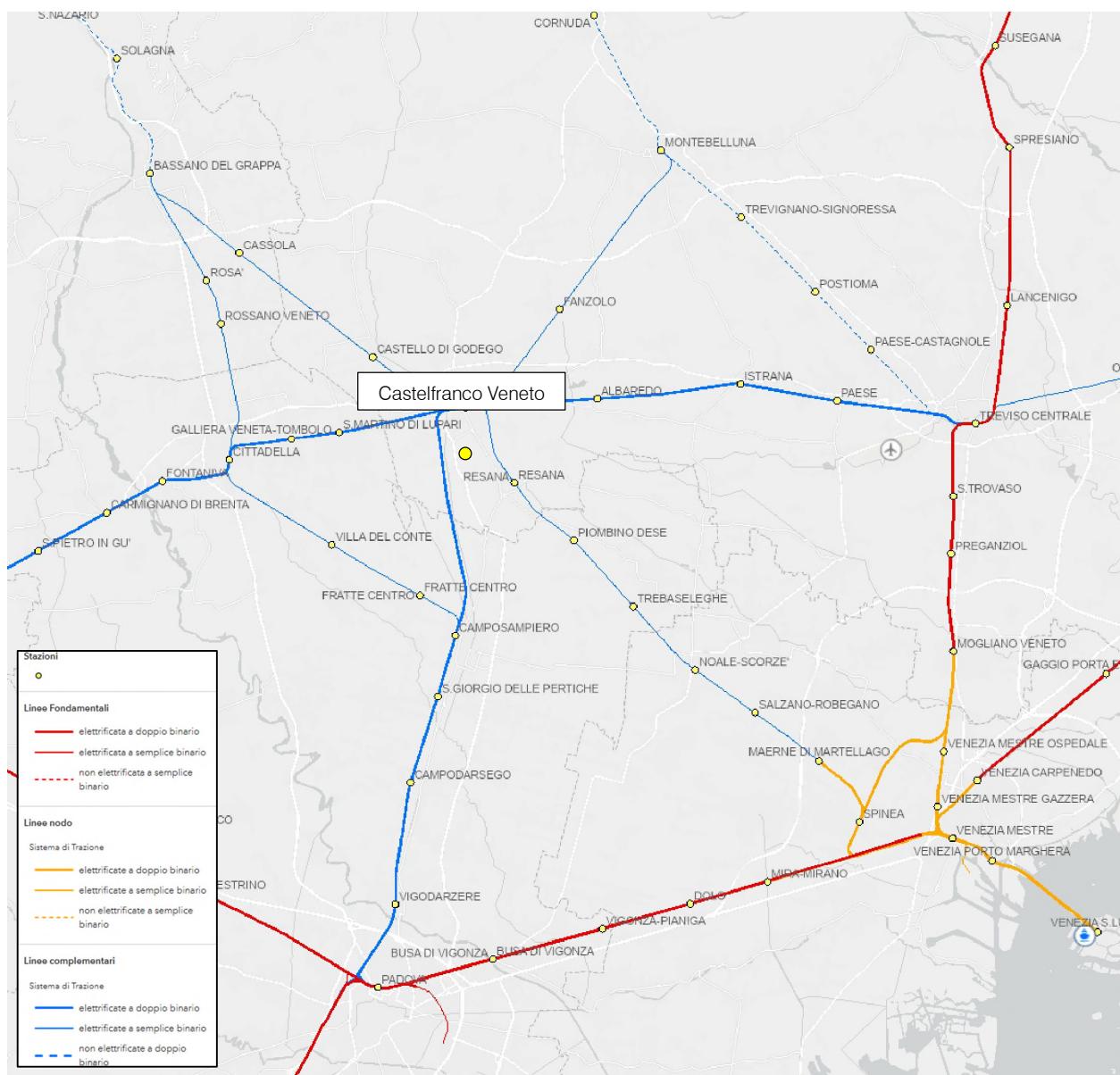


Figura 2.5 – Rete ferroviaria Regione Veneto – particolare collegamento Castelfranco Veneto (sito RFI)

3 DOMANDA DI TRAFFICO

L'intervento oggetto della presente relazione è ubicato all'interno del territorio comunale di Castelfranco Veneto (TV), in un lotto di terreno delimitato a nord dalla SR53 – Via Circonvallazione Ovest, ad est da un'attività commerciale, a sud da una proprietà privata e ad ovest da un'attività artigianale.

La viabilità di afferenza al lotto in questione risulta interessata non solo da mobilità locale in transito ma anche da flussi di attraversamento che percorrono la SR53 – Via Circonvallazione Ovest in direzione Vedelago e Treviso a nord-est e in direzione Galliera Veneta e Vicenza a sud-ovest, nonché a sud da flussi provenienti dalla SR308 “Nuova del Santo” dalla quale giungono importanti volumi di traffico provenienti dalla città di Padova. Per questo motivo risulta di fondamentale importanza analizzare specificatamente le ricadute in termini di traffico originate dall'intervento di progetto.

Ai fini di precise ed attendibili valutazioni di natura trasportistica, per descrivere in modo completo e accurato i flussi veicolari che contraddistinguono la rete viaria oggetto di studio, si è ricorsi a dei rilievi automatici di traffico effettuati lungo la SR53 – Via Circonvallazione Ovest.

3.1 DATI STRUMENTAZIONE RADAR

Tra le tipologie di rilievo automatico del traffico, la strumentazione radar è in grado di coniugare un'elevata precisione ad un'adeguata versatilità delle operazioni.

I rilievi, eseguiti mediante strumentazione radar, hanno permesso un monitoraggio continuativo dalle 00:00 alle 24:00 effettuato durante due giorni consecutivi nel mese di ottobre 2025:

- venerdì 03 ottobre 2025;
- sabato 04 ottobre 2025.

L'indagine è stata condotta mediante apparecchiatura contatraffico; tale strumentazione viene usualmente impostata, a seconda dell'entità del traffico da monitorare, sulla funzione “incoming”, “outgoing” o “bidirectional”.



Figura 3.1 – Strumentazione radar ICOMS



Figura 3.2 – Strumentazione radar ViaTraffic

Il radar, dotato di propria alimentazione a batteria, è stato ubicato esternamente alla carreggiata, senza arrecare alcun disturbo al normale deflusso veicolare, con angolazione rispetto all'asse stradale tale da permettere il corretto conteggio dei flussi veicolari.

Durante le operazioni di installazione si è provveduto infatti a calibrare la strumentazione variando l'angolo di inclinazione del radar parallelamente al piano viabile; grazie all'ausilio di un palmare si è potuto inoltre verificare, in tempo reale, l'effettivo conteggio dei veicoli e la loro lunghezza.

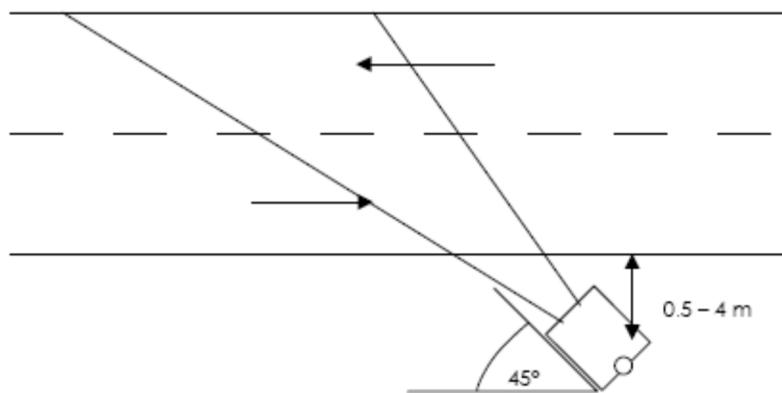


Figura 3.3 – Angolo di installazione dei radar rispetto alla direzione di marcia

Al fine di monitorare le principali caratteristiche del traffico, l'indagine è stata condotta relativamente ai flussi di traffico giornalieri suddivisi per fasce orarie. I dati di traffico immagazzinati sono stati rielaborati mediante un apposito database distinguendoli per numero di postazione, giorno, classe veicolare e fascia oraria. Per quanto concerne le tipologie veicolari utilizzate per le rielaborazioni i veicoli rilevati sono stati suddivisi in 4 classi sulla base della loro lunghezza (L):

Tipologia veicolare	Lunghezza
Motocicli	$0.0 \text{ m} < L < 2.5 \text{ m}$
Auto	$2.5 \text{ m} \leq L < 6.0 \text{ m}$
Commerciali leggeri	$6.0 \text{ m} \leq L < 8.5 \text{ m}$
Mezzi pesanti	$8.5 \text{ m} \leq L < 21.0 \text{ m}$

Tabella 3.1 – Suddivisione classi veicolari

I dati sono stati aggregati ed omogeneizzati in termini di veicoli equivalenti utilizzando il coefficiente 0.5 per i motocicli, 1.0 per le auto, 1.5 per i commerciali leggeri e 2.0 per i mezzi pesanti.

Di seguito verranno riportati i dati di traffico attuale ricavati dalla strumentazione radar ed in particolare:

- ✓ i dati generali accompagnati da documentazione fotografica relativi a ciascuna postazione;
- ✓ i volumi di traffico orari relativi a ciascuna postazione;
- ✓ i grafici relativi ai flussi veicolari di ciascuna postazione;
- ✓ i grafici riepilogativi relativi ai flussi veicolari giornalieri.

Per proporre una trattazione più esaustiva, si riporta una sintetica tabella e delle immagini rappresentanti la numerazione, la denominazione e la localizzazione delle sezioni rilevate.

Denominazione direzioni rilevate	Posizione
R1	SR53 – Via Circonvallazione Ovest dir. sud-ovest
R2	SR53 – Via Circonvallazione Ovest dir. nord-est

Tabella 3.2 – Numerazione, denominazione e localizzazione sezioni rilevate

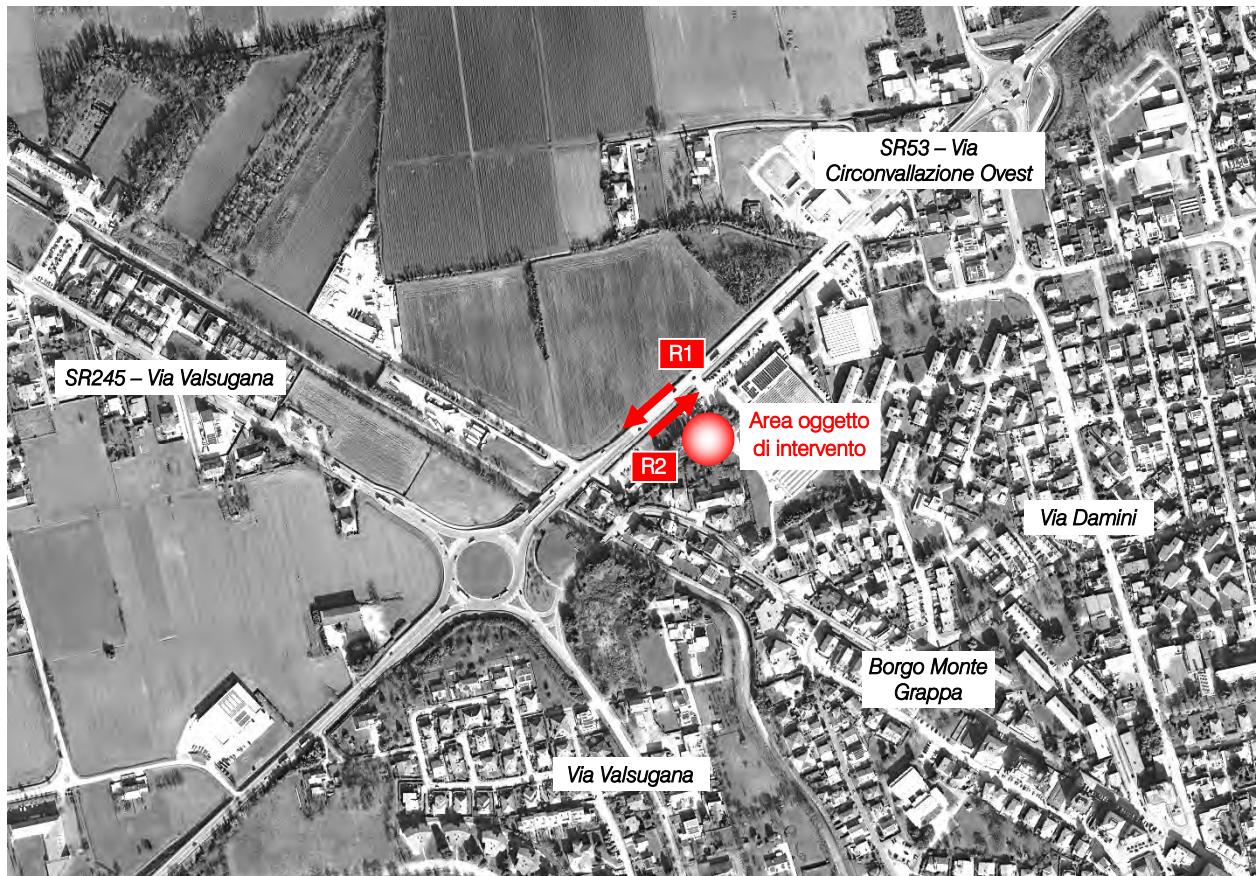


Figura 3.4 – Sezioni di rilievo tramite strumentazione radar

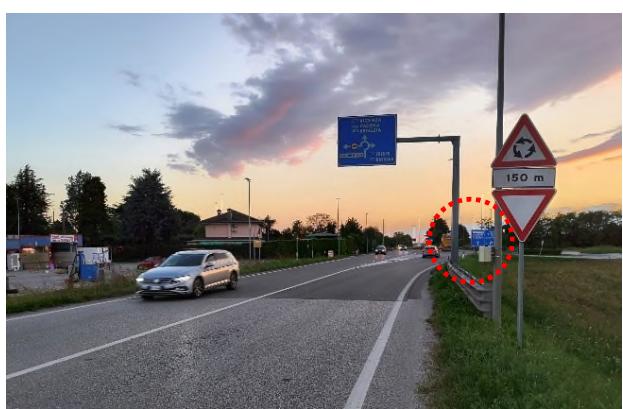


Figura 3.5 – Radar 1



Figura 3.6 – Radar 2

Dall'analisi dei dati acquisiti dai radar installati si osserva come il giorno caratterizzato dai volumi di traffico maggiori sia il **venerdì**: per la giornata del sabato i flussi rilevati sono inferiori di circa il 9,8% rispetto alla precedente. I flussi di traffico registrati nell'arco temporale di un'intera giornata (00.00 – 24.00) vengono riportati nella seguente tabella.

SEZIONE	Venerdì 03.10.2025	Sabato 04.10.2025
1	16.642	15.099
2	16.446	14.741
Total	33.088	29.840

Tabella 3.3 – Veicoli equivalenti giornalieri 00.00 – 24.00

I valori osservati sono stati riportati nel successivo istogramma dove è stato possibile sottolineare la tendenza già descritta: in particolare si osserva come il radar 1 abbia registrato flussi di traffico maggiori durante entrambe le giornate di rilievo.

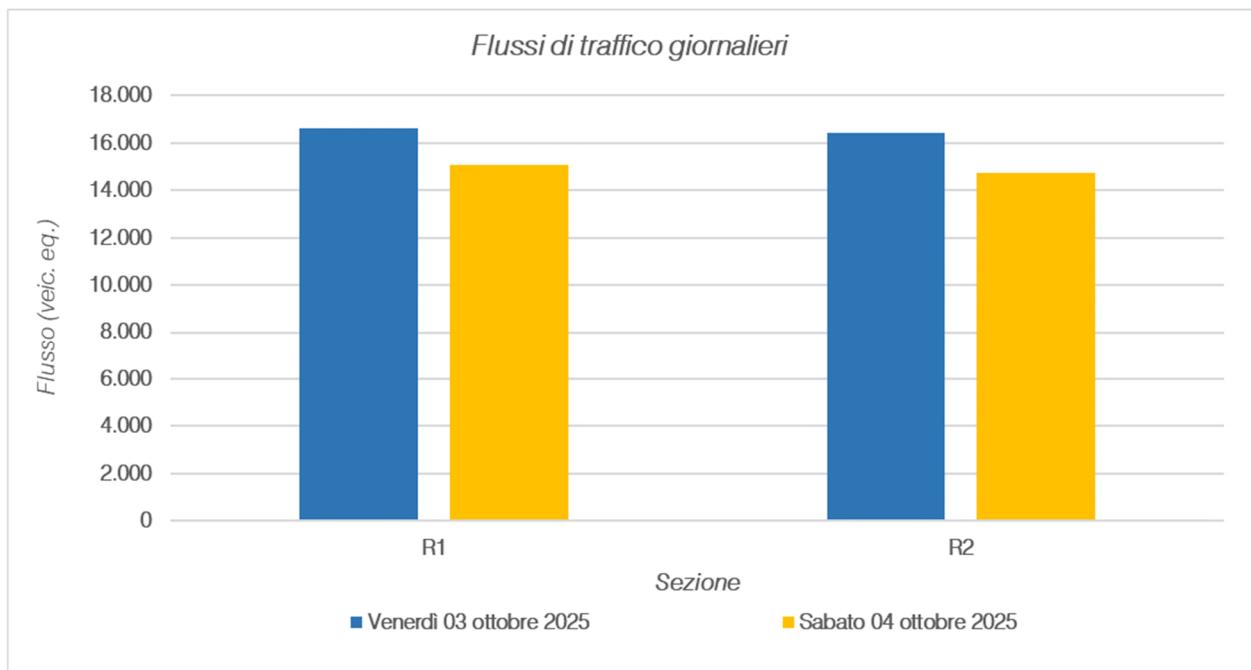


Figura 3.7 – Flussi di traffico giornalieri

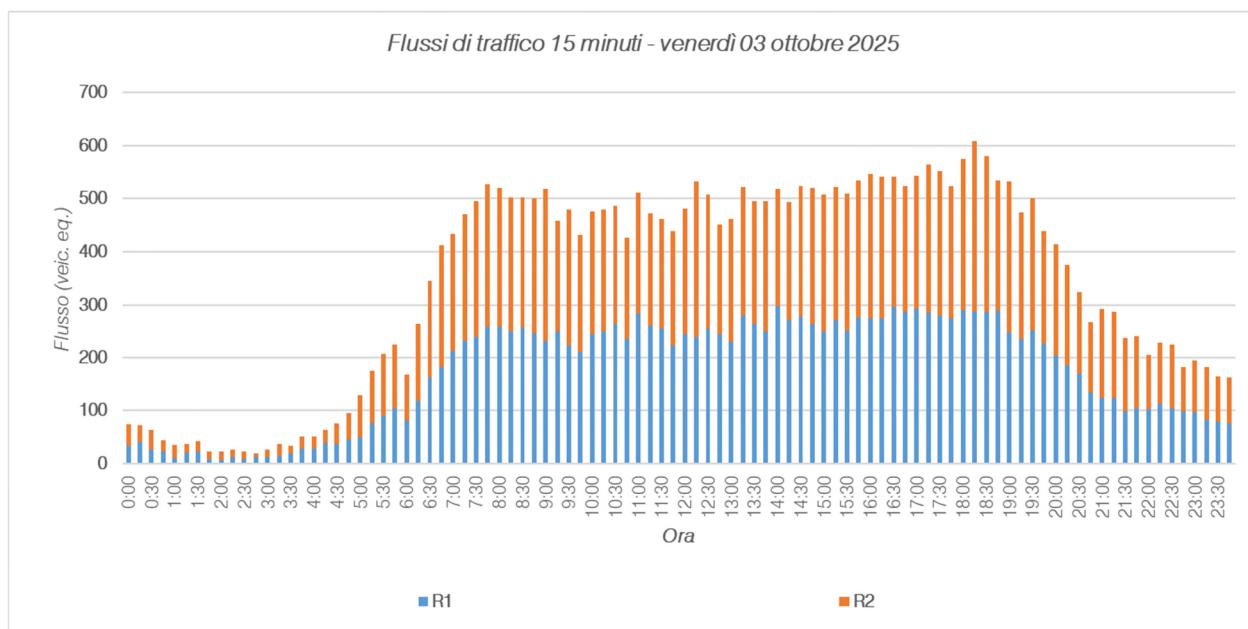


Figura 3.8 – Andamento volumi di traffico per sezione – venerdì

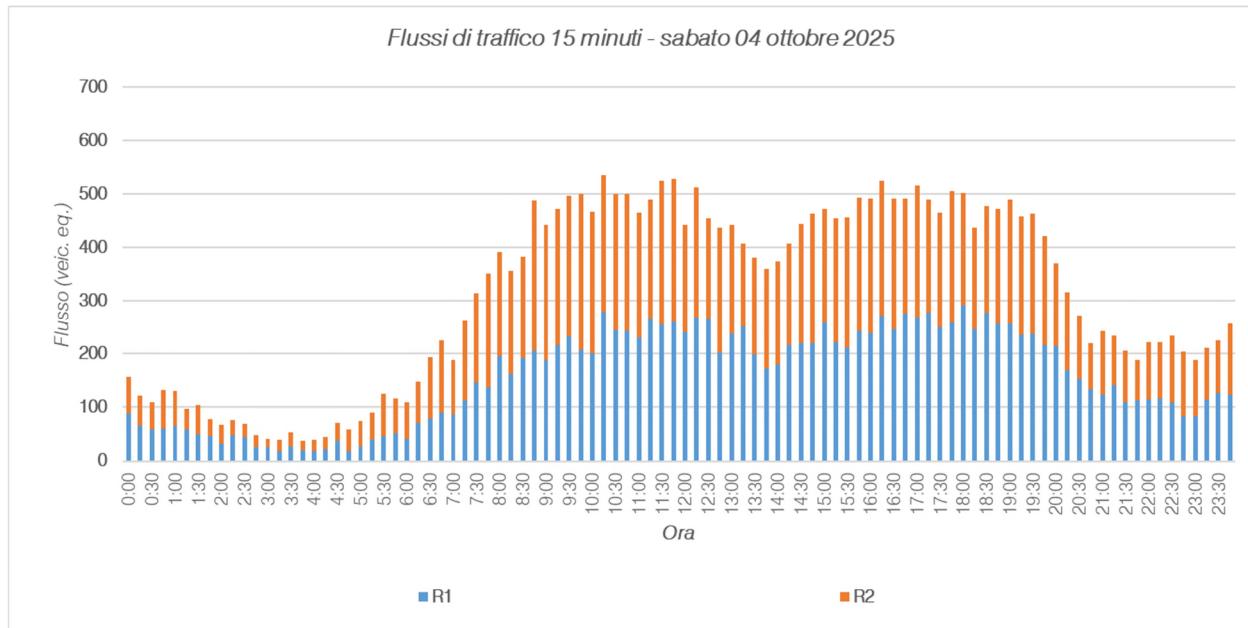


Figura 3.9 – Andamento volumi di traffico per sezione – sabato

Con riferimento all'andamento dei volumi di traffico giornalieri, entrambe le giornate presentano un andamento a campana. Come è possibile notare, durante la giornata di venerdì, l'ora di punta alla mattina è stata registrata nella fascia oraria compresa tra le 07.45 e le 08.45 (2.054 veic. eq.) mentre il picco pomeridiano, superiore rispetto a quello del mattino, è stato registrato nella fascia oraria compresa tra le 18.00 e le 19.00 (2.299 veic. eq.). Durante la giornata successiva, il picco di traffico del mattino è stato registrato tra le 11.00 e le 12.00 (2.010 veic. eq.) mentre quello pomeridiano, di poco superiore rispetto il picco registrato la mattina, è stato riscontrato tra le 16.15 e le 17.15 (2.023 veic. eq.). Dall'analisi degli andamenti dei volumi di traffico registrati durante le due giornate di rilievo è possibile notare come durante la giornata del sabato sia evidente una

diminuzione dei veicoli in transito durante le ore del primo pomeriggio, trend evidenziato dalla presenza di una marcata doppia campana; al contrario, durante la giornata del venerdì sono stati registrati flussi di traffico pressoché costanti con un picco più marcato durante il pomeriggio (ora di punta). In conclusione, essendo la giornata del venerdì caratterizzata da volumi di traffico orari e giornalieri maggiori, si è deciso di effettuare l'analisi del flusso di traffico futuro sulla base dell'ora di punta registrata durante le ore serali (18.00 – 19.00).

Direzione del flusso	Volumi di traffico HdP del venerdì (18.00 – 19.00)	Volumi di traffico HdP del sabato (16.15 – 17.15)
SR53 – Via Circonvallazione Ovest dir. sud-ovest	1.156	1.065
SR53 – Via Circonvallazione Ovest dir. nord-est	1.143	958
TOTALE	2.299	2.023

Tabella 3.4 – Flussi stato di fatto in veic. eq. durante l'ora di punta

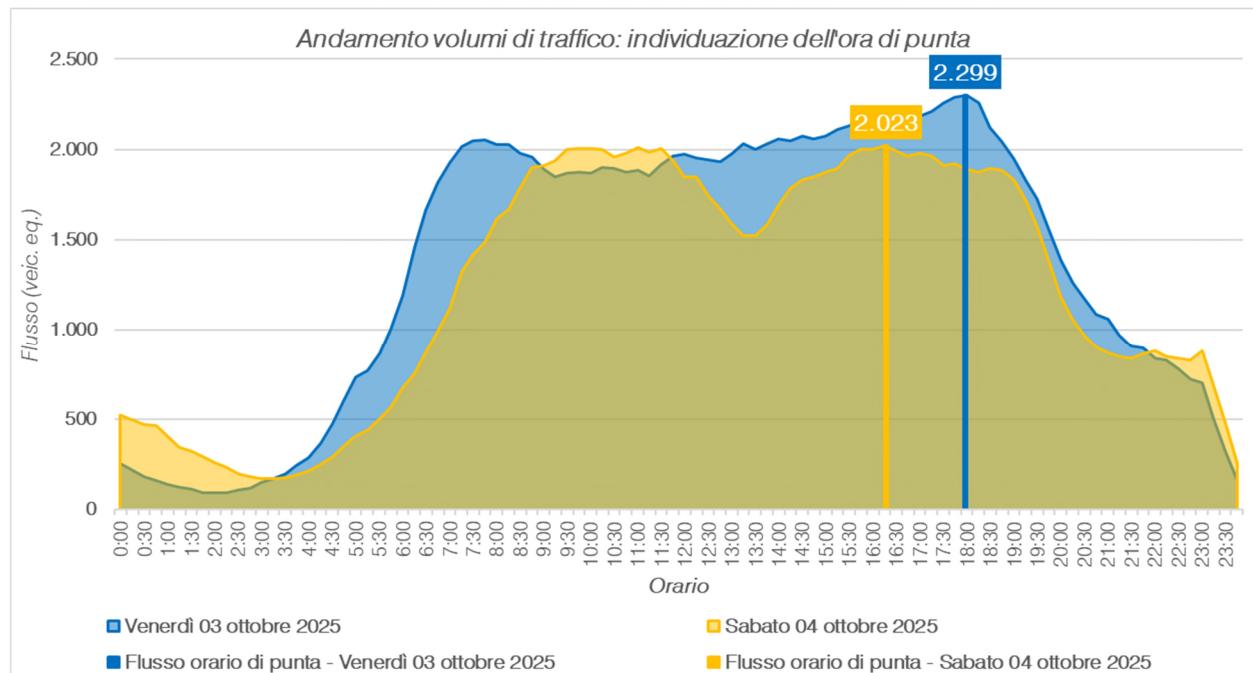


Figura 3.10 – Identificazione ora di punta

4 SCENARIO FUTURO

4.1 DESCRIZIONE INTERVENTO DI PROGETTO

L'area oggetto di intervento, situata nel territorio comunale di Castelfranco Veneto (TV), è delimitata a nord dalla SR53 – Via Circonvallazione Ovest, ad est da un'attività commerciale, a sud da una proprietà privata e ad ovest da un'attività artigianale. L'intervento consiste nella realizzazione di un nuovo fabbricato commerciale sito lungo la SR53 – Via Circonvallazione Ovest finalizzato a centro commerciale di media struttura per la vendita al dettaglio di generi prevalentemente non alimentare, con una quota marginale destinata al settore alimentare.

La struttura, realizzata su due piani, avrà una superficie di vendita pari a 1.230 mq, che si svilupperà interamente al piano terra in due distinte strutture rispettivamente di 440 mq del settore non alimentare e 790 mq, di cui 158 mq del settore alimentare e 632 mq del settore non alimentare: quindi nel complesso il nuovo medio centro commerciale avrà una superficie di vendita di 158 mq del settore non alimentare e 1.072 mq del settore non alimentare. Al piano superiore è prevista l'apertura di una nuova area fitness avente una dimensione di circa 810 mq e di una terrazza esterna di circa 31 mq. La struttura avrà a disposizione della clientela e del personale lavoratore un piazzale di sosta fornito di n. 75 posti auto ubicati a nord e a nord-ovest rispetto all'edificio stesso. Si fa presente che un numero sufficiente di posti auto sarà riservato alle persone diversamente abili, famiglie e stalli per i veicoli elettrici. La proposta progettuale prevede un unico accesso posto lungo la SR53 – Via Circonvallazione Ovest sia a servizio della clientela e del personale lavoratore che allo svolgimento delle attività di carico e scarico merci; tale zona carraia, già esistente, allo stato attuale serve l'area commerciale limitrofa di proprietà del committente Castelfin S.r.l.

Per i dettagli progettuali si rimanda agli elaborati contenuti all'interno della documentazione tecnica di riferimento.

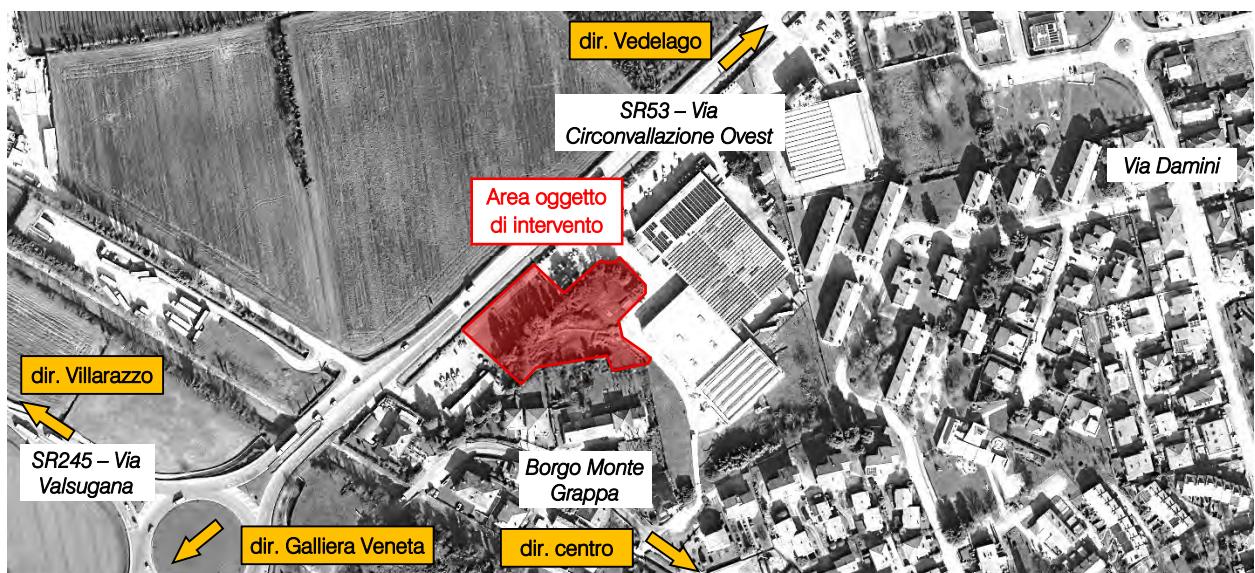


Figura 4.1 – Individuazione area oggetto di intervento

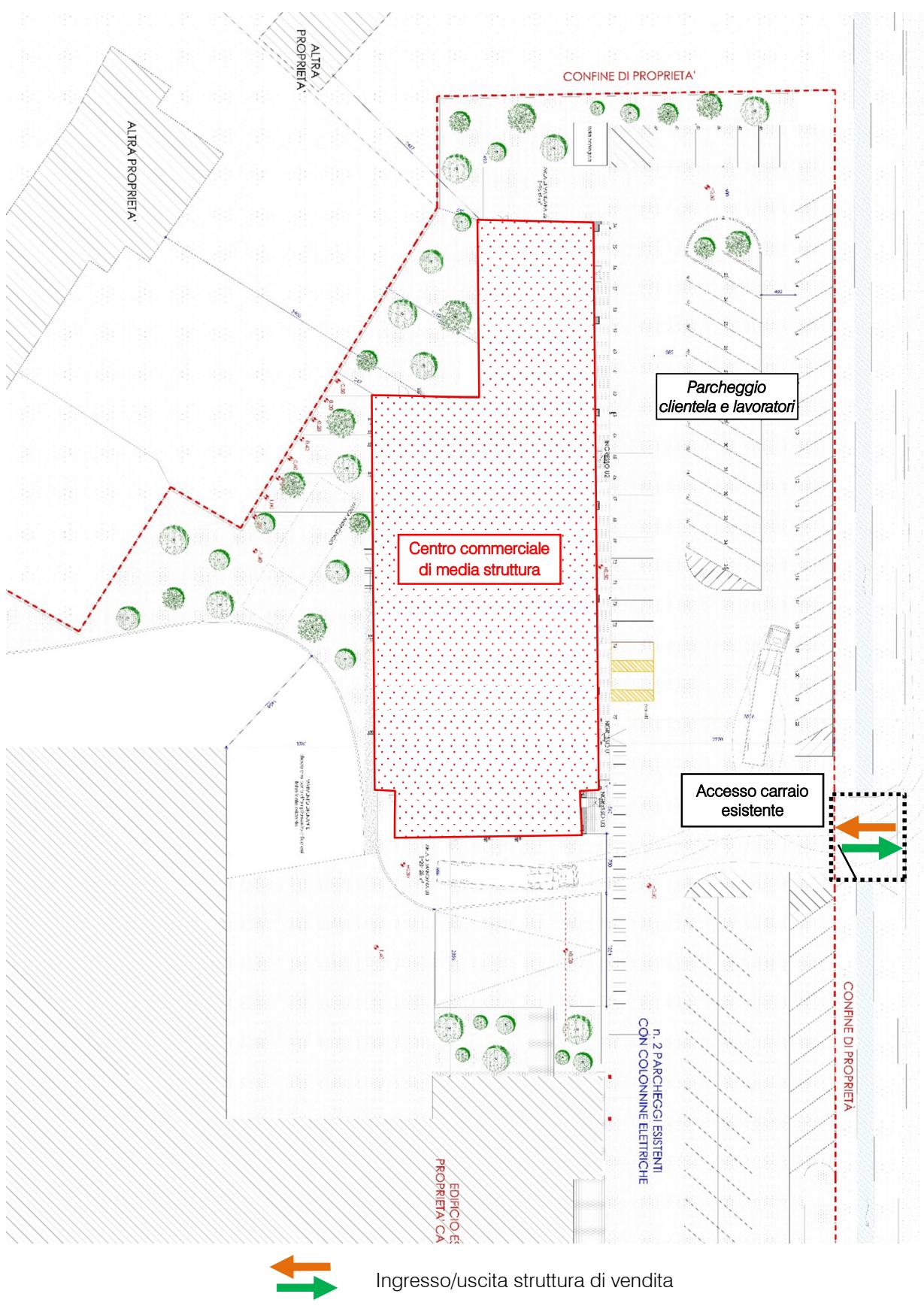


Figura 4.2 – Planimetria e accessibilità di progetto

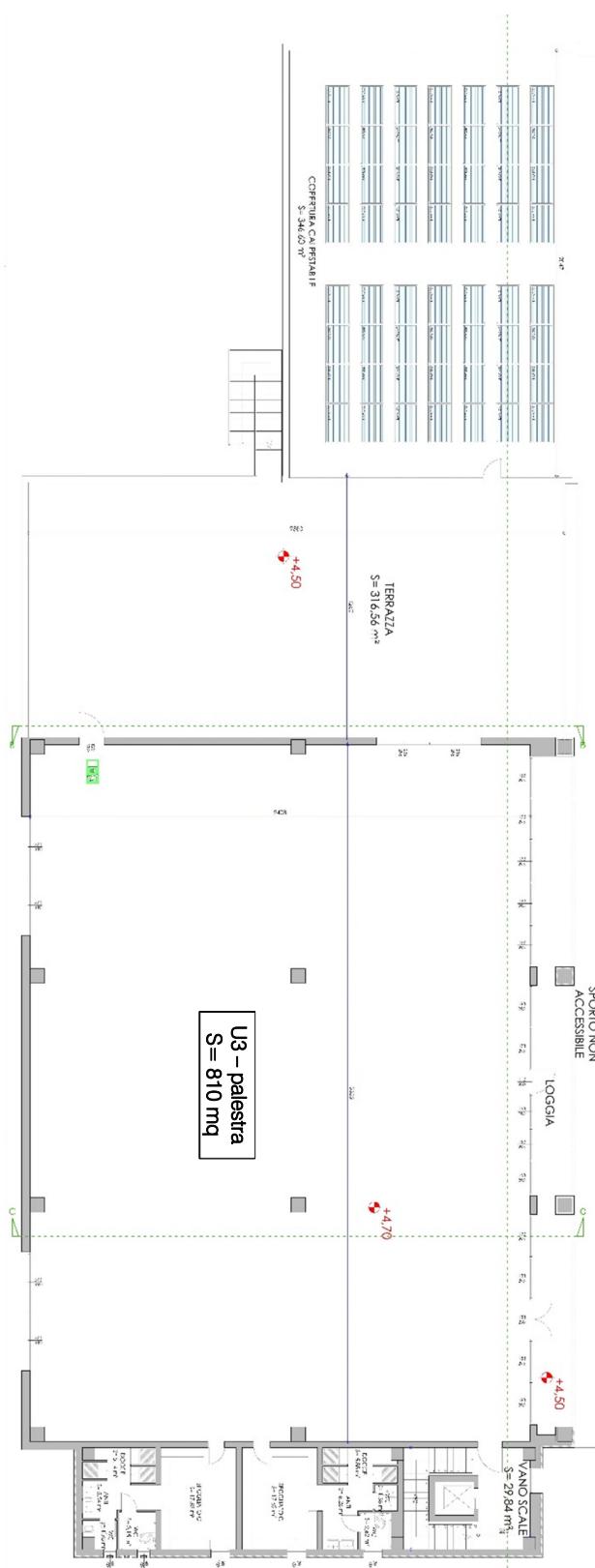


Figura 4.3 – Pianta piano primo

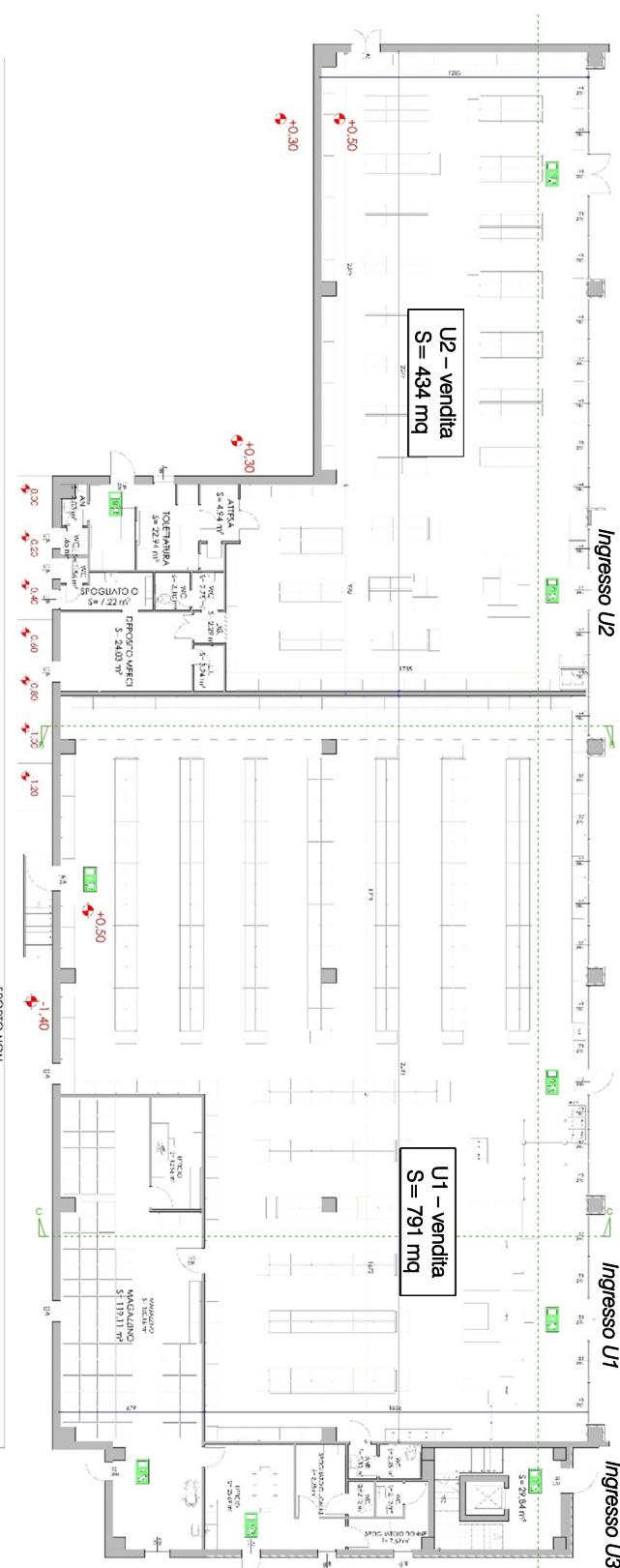


Figura 4.4 – Pianta piano terra

4.2 FLUSSI DI TRAFFICO INDOTTI DALL'INTERVENTO DI PROGETTO

Al fine di determinare il reale impatto viabilistico prodotto dal futuro scenario, dopo aver ricostruito lo stato di fatto in termini di offerta e domanda di trasporto e descritto l'intervento di progetto, è necessario stimare i flussi veicolari in ingresso/uscita dal lotto in esame in aggiunta a quelli attualmente gravitanti sulla rete.

La stima dei flussi in entrata/uscita di una struttura commerciale viene realizzata nell'ipotesi che tali volumi siano proporzionali alla frequenza della sosta per tipologia di vendita. Secondo tale approccio i volumi di traffico indotti vengono, infatti, definiti sulla base del numero dei posti auto previsti e dalla permanenza media della sosta, una scelta effettuata in considerazione del fatto che generalmente l'area a parcheggio di una struttura commerciale non è in grado di contenere più auto di quanti siano i posti auto disponibili.

Come anticipato precedentemente, nel caso oggetto di studio è prevista la realizzazione di n. 75 posti auto. Applicando un tempo medio di sosta pari a 60 minuti, determinato sulla base di un campione statistico sufficientemente ampio di punti vendita aventi caratteristiche paragonabili alla struttura oggetto di studio (per superfici, bacino di utenza ed ubicazione) si ipotizza che il numero di accessi all'area commerciale nell'ora di punta 18.00 – 19.00 sarà di 75 veicoli in ingresso e altrettanti in uscita.

Si precisa, come riportato in letteratura, che gli spostamenti indotti dall'apertura di una struttura commerciale possono essere così suddivisi:

- flussi per spostamenti primari: nuovi spostamenti generati da nuovi utenti che interessano la rete in seguito all'apertura della nuova struttura;
- flussi per diversione di percorso (Diverted trips): spostamenti dovuti ad utenti che deviano il proprio percorso sulla rete al fine di usufruire delle nuove opportunità offerte dalla nuova struttura;
- flussi per fermata di passaggio (Pass-by trips): spostamenti dovuti ad utenti che non deviano il proprio percorso in quanto interessavano la viabilità di afferenza alla nuova struttura commerciale anche prima dell'apertura di quest'ultima e che usufruiranno delle nuove opportunità di acquisto offerte dall'intervento.

I diverted trips ed i Pass-by trips costituiscono il cosiddetto "traffico catturato". Sulla base di precedenti studi di impatto relativi a casi analoghi, in considerazione del fatto che il nuovo insediamento commerciale verrà realizzato in adiacenza ad un locale adibito a somministrazione di bevande e alimenti particolarmente frequentato ed essendo in presenza di un'arteria stradale molto trafficata, si potrebbe ragionevolmente ipotizzare che quota parte di tale flusso veicolare sia costituito da volume di traffico "catturato" dovuto a *pass-by trips* mentre cautelativamente non sono stati considerati i *diverted trips*. Secondo quanto riportato in letteratura, in particolare nel Trip Generation Manual, edito dall'Institute of Transportation Engineers, per strutture commerciali quali medie strutture di vendita si trovano valori di Pass-by trips massimi del 30%.

Sulla base di tali principi, è stata applicata una percentuale di traffico catturato pari al 30%, del tutto ragionevole se si considera che:

- la rete urbana di Castelfranco Veneto è collegata alla principale SR53 – Via Circonvallazione Ovest, a servizio degli spostamenti intercomunali, per cui parte dei residenti già la percorrono;

- la SR53 – Via Circonvallazione Ovest serve non solo gli spostamenti di scambio di cui sopra, ma anche quelli di attraversamento: questa componente sarà in parte attratta dalla nuova struttura e costituirà flusso per fermata di passaggio.

A seguito di queste assunzioni, quindi, il volume di traffico indotto aggiuntivo per l'intervento di progetto sarà pari a 104 veic.eq./h, equamente distribuiti in ingresso (52 veic.eq/h) ed in uscita (52 veic.eq/h) nell'ora di punta pomeridiana 18.00 – 19.00, presa a riferimento come punta massima del sistema viario durante la quale si sommano gli spostamenti di rientro dai luoghi di lavoro.

Si precisa che nel calcolo non sono stati considerati i flussi dovuti alla presenza di dipendenti ed alle manovre di rifornimento del punto vendita in quanto interesseranno orari diversi rispetto al picco della clientela.

4.3 FLUSSI DI TRAFFICO FUTURI

Per determinare i flussi di traffico futuri, ai flussi veicolari esistenti, caratterizzanti il sistema viario d'interesse, sono stati sommati i flussi indotti generati dal complesso commerciale, secondo la nuova ripartizione del futuro assetto. Il flusso indotto viene quindi ripartito secondo le direzioni di provenienza attuali valutate sulla base della vicinanza dei poli attrattori rispetto all'area di analisi e della tipologia di utenza prevista.

L'esercizio di vendita si caratterizza principalmente come centro commerciale di media struttura con prevalente destinazione non alimentare: è ragionevole ipotizzare che la struttura sia per la maggior parte dedicata ai residenti di Castelfranco Veneto. In tale scenario è ipotizzabile prevedere che gli indotti generati dal nuovo polo commerciale verranno così ripartiti:

- 50% origine/destinazione sud-ovest;
- 50% origine/destinazione nord-est.

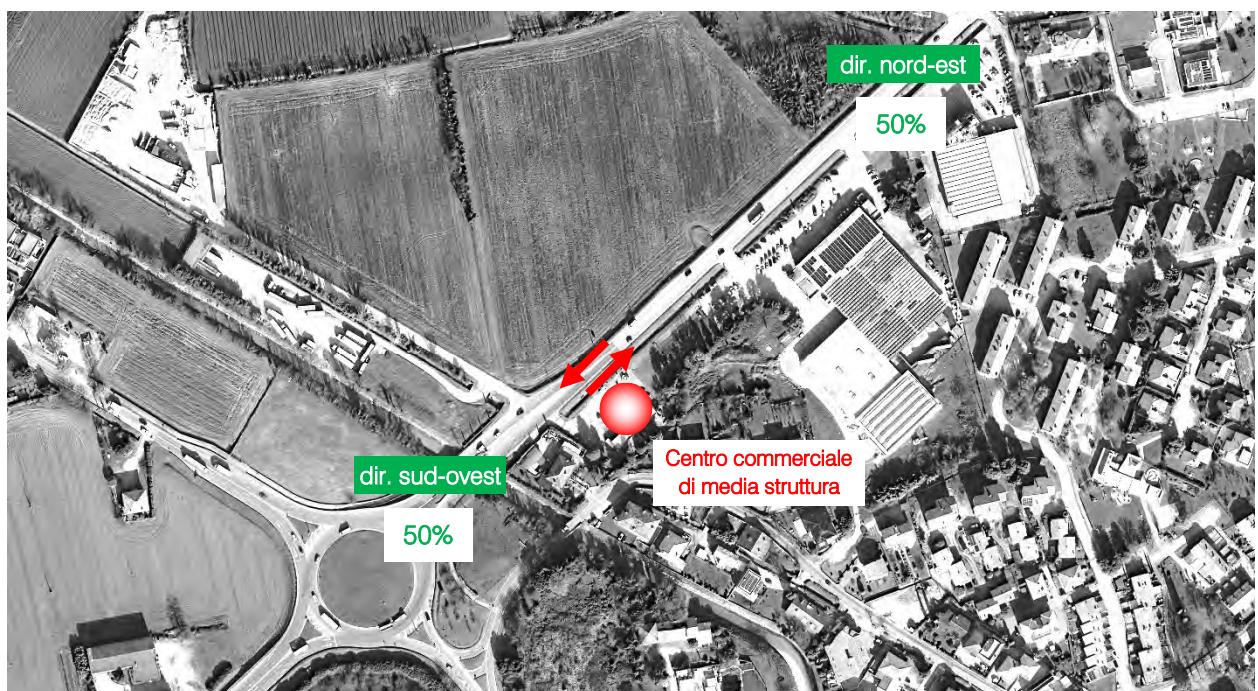


Figura 4.5 – Ripartizione del traffico indotto

Riprendendo quanto determinato precedentemente, si assume che durante l'ora di punta l'indotto di traffico futuro stimato, ripartito con una percentuale del 50% per ogni direzione – sia in ingresso che in uscita rispetto all'area oggetto di intervento – comporti un flusso futuro in veicoli equivalenti ripartito secondo quanto segue:

Direzione del flusso	Attuali	Indotti	Futuri
SR53 – Via Circonvallazione Ovest dir. sud-ovest	1.156	26	1.182
SR53 – Via Circonvallazione Ovest dir. nord-est	1.143	26	1.169
TOTALE	2.299	52	2.351

Tabella 4.1 – Flusso futuro in veic. eq. durante l'ora di punta

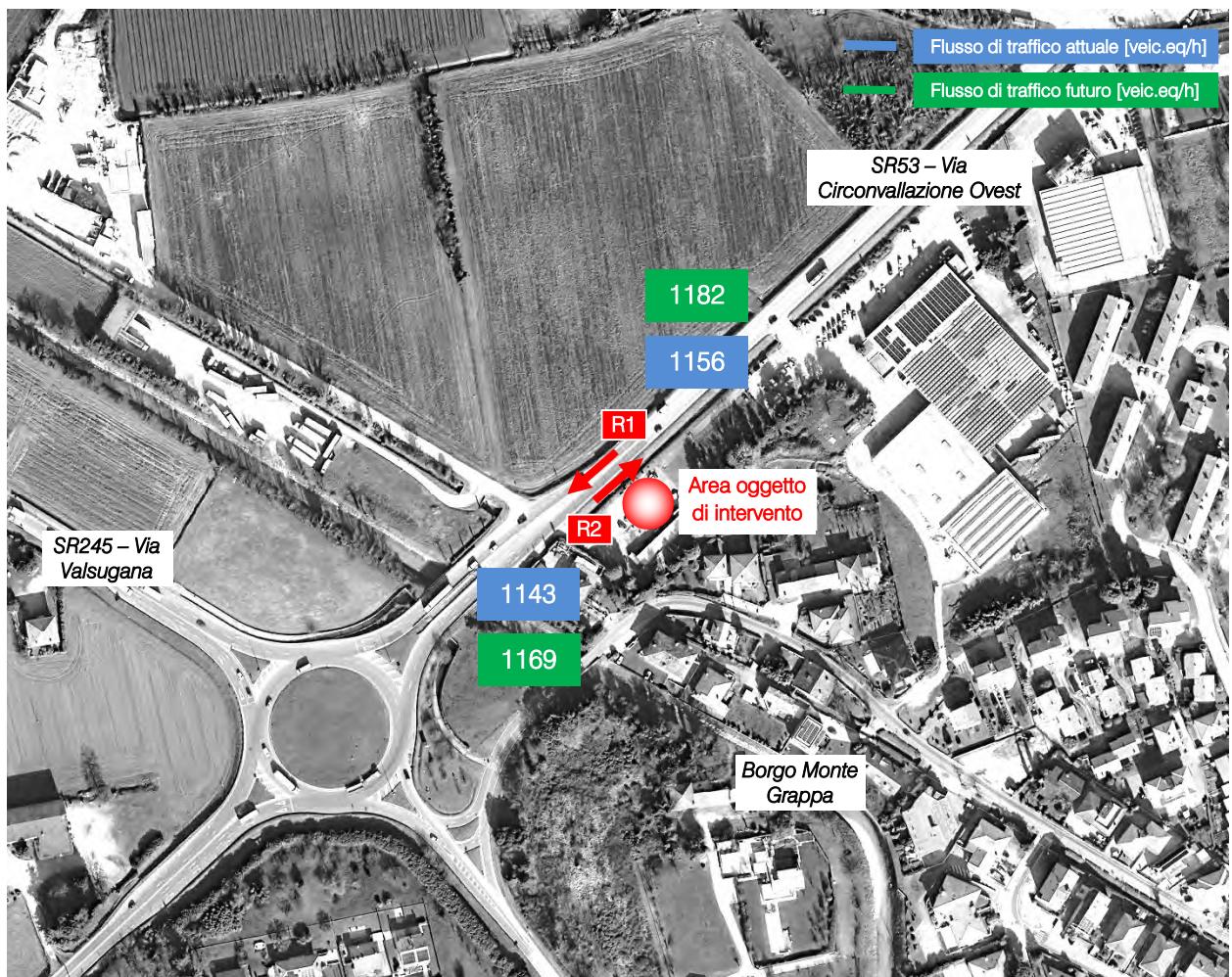


Figura 4.6 – Flussi di traffico attuali e futuri

4.4 IMPATTO INDOTTO SULLA VIABILITÀ

Sulla base dei flussi di traffico rilevati nella campagna di indagine svolta nel mese di ottobre 2025 dalla strumentazione radar nell'ora di punta del pomeriggio (18.00 – 19.00) e del traffico indotto dall'insediamento del centro commerciale di media struttura, si avrà la seguente incidenza percentuale:

SEZIONE	Flusso bidirezionale HdP 18.00 – 19.00	Flusso indotto HdP 18.00 – 19.00	Variazione %
SR53 – Via Circonvallazione Ovest dir. sud-ovest	1.156	26	2,2%
SR53 – Via Circonvallazione Ovest dir. nord-est	1.143	26	2,3%

Tabella 4.2 – Veicoli totali ora di punta pomeridiana

Si osserva che l'indotto generato dalla struttura di vendita costituisce una percentuale irrisoria rispetto alle portate veicolari caratterizzanti attualmente la rete stradale, pertanto, non modificherebbe l'assetto viario esistente.

5 CONCLUSIONI

La presente analisi viabilistica ha analizzato l'incidenza sulla rete stradale di afferenza rispetto alla realizzazione di un centro commerciale di media struttura ubicato nel territorio comunale di Castelfranco Veneto (TV), in un lotto di terreno delimitato a nord dalla SR53 – Via Circonvallazione Ovest, ad est da un'attività commerciale, a sud da una proprietà privata e ad ovest da un'attività artigianale.

Si precisa che lo stato attuale dei volumi di traffico gravanti sulla rete viaria sono stati descritti grazie ad un rilievo automatico degli stessi acquisiti durante due giornate consecutive di ottobre 2025; a questi flussi veicolari sono stati, infine, sommati i veicoli indotti derivanti dal nuovo insediamento verificando che l'incidenza dell'intervento di progetto sul sistema viabilistico risulta ininfluente.

Avendo riscontrato che durante l'ora di punta di un pomeriggio infrasettimanale (18.00 – 19.00), ovvero la situazione più gravante, i nuovi flussi veicolari generati dalla realizzazione del nuovo edificio incidono per circa il 2,3% per direzione rispetto ai volumi attualmente registrati, si ritiene che tale indotto possa essere ritenuto trascurabile rispetto ai flussi di traffico attualmente presenti sull'arteria oggetto di studio.

INDICE DELLE FIGURE

<i>Figura 1.1 – Ambito di localizzazione</i>	2
<i>Figura 2.1 – Inquadramento territoriale Comune di Castelfranco Veneto</i>	3
<i>Figura 2.2 – Comuni limitrofi a Castelfranco Veneto</i>	4
<i>Figura 2.3 – Assi viari regionali e provinciali principali</i>	5
<i>Figura 2.4 – Assi viari principali afferenti all'area di studio (PGTU Castelfranco V.to – Elaborato n. D002)</i>	5
<i>Figura 2.5 – Rete ferroviaria Regione Veneto – particolare collegamento Castelfranco Veneto (sito RFI)</i>	7
<i>Figura 2.6 – Mappa linee di trasporto extraurbane (sito MOM).....</i>	8
<i>Figura 3.1 – Strumentazione radar ICOMS.....</i>	9
<i>Figura 3.2 – Strumentazione radar ViaTraffic</i>	9
<i>Figura 3.3 – Angolo di installazione dei radar rispetto alla direzione di marcia.....</i>	10
<i>Figura 3.4 – Sezioni di rilievo tramite strumentazione radar</i>	11
<i>Figura 3.5 – Radar 1</i>	11
<i>Figura 3.6 – Radar 2</i>	11
<i>Figura 3.7 – Flussi di traffico giornalieri</i>	12
<i>Figura 3.8 – Andamento volumi di traffico per sezione – venerdì.....</i>	13
<i>Figura 3.9 – Andamento volumi di traffico per sezione – sabato</i>	13
<i>Figura 3.10 – Identificazione ora di punta</i>	14
<i>Figura 4.1 – Individuazione area oggetto di intervento.....</i>	15
<i>Figura 4.2 – Planimetria e accessibilità di progetto.....</i>	16
<i>Figura 4.3 – Pianta piano primo.....</i>	17
<i>Figura 4.4 – Pianta piano terra.....</i>	17
<i>Figura 4.5 – Ripartizione del traffico indotto</i>	19
<i>Figura 4.6 – Flussi di traffico attuali e futuri.....</i>	20

INDICE DELLE TABELLE

<i>Tabella 3.1 – Suddivisione classi veicolari.....</i>	10
<i>Tabella 3.2 – Numerazione, denominazione e localizzazione sezioni rilevate.....</i>	11
<i>Tabella 3.3 – Veicoli equivalenti giornalieri 00.00 – 24.00.....</i>	12
<i>Tabella 3.4 – Flussi stato di fatto in veic. eq. durante l'ora di punta</i>	14
<i>Tabella 4.1 – Flusso futuro in veic. eq. durante l'ora di punta.....</i>	20
<i>Tabella 4.2 – Veicoli totali ora di punta pomeridiana.....</i>	21

A. RILIEVO DI TRAFFICO

A.1 RILIEVI AUTOMATICI DI TRAFFICO

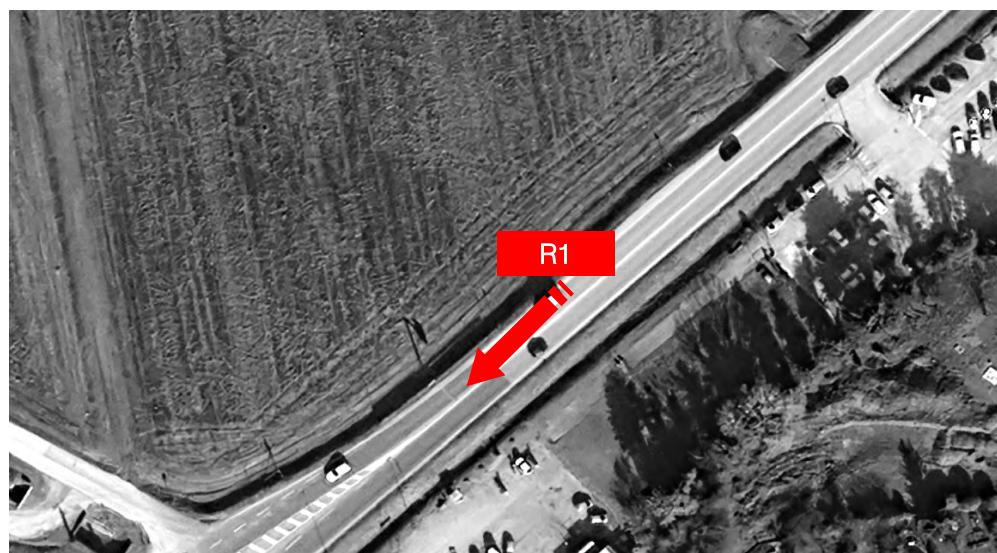
RILIEVI AUTOMATICI: RADAR 1

DATI GENERALI

SR53 - Via Circonvallazione Ovest, dir. sud-ovest

Giorni di rilievo

venerdì 3 ottobre 2025
sabato 4 ottobre 2025



VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 15 min
venerdì 3 ottobre 2025

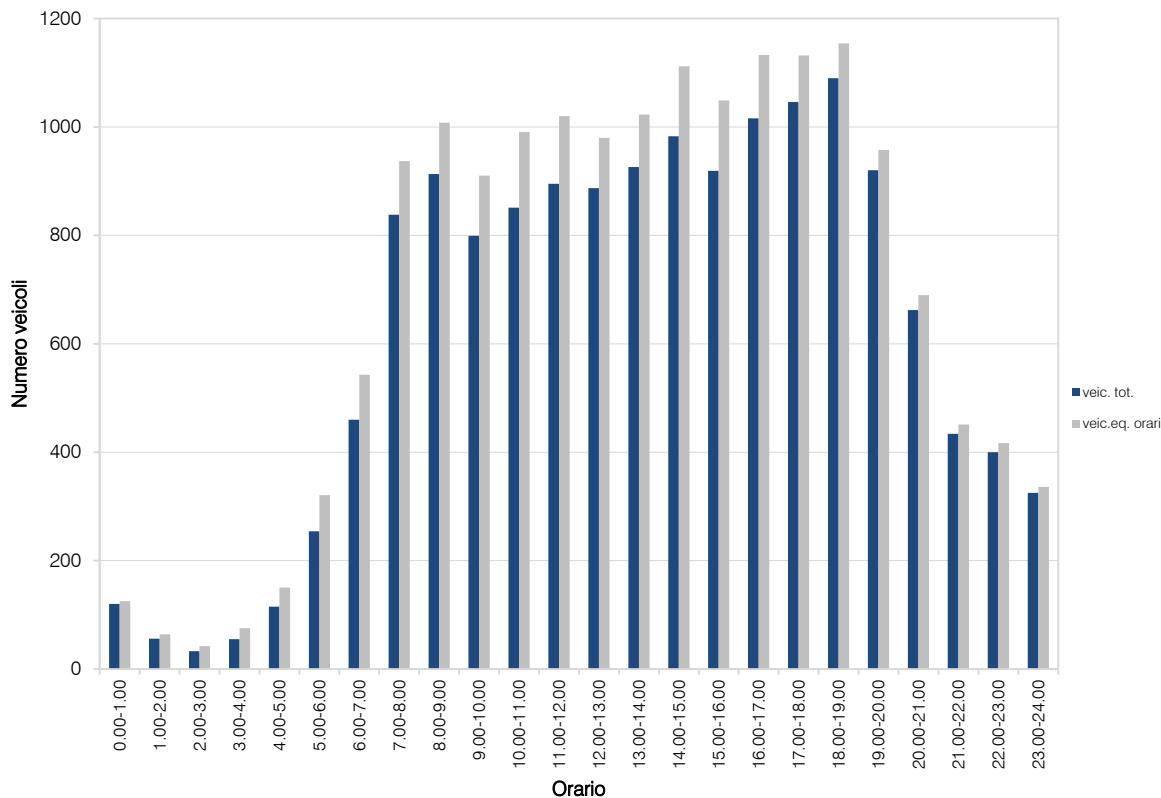
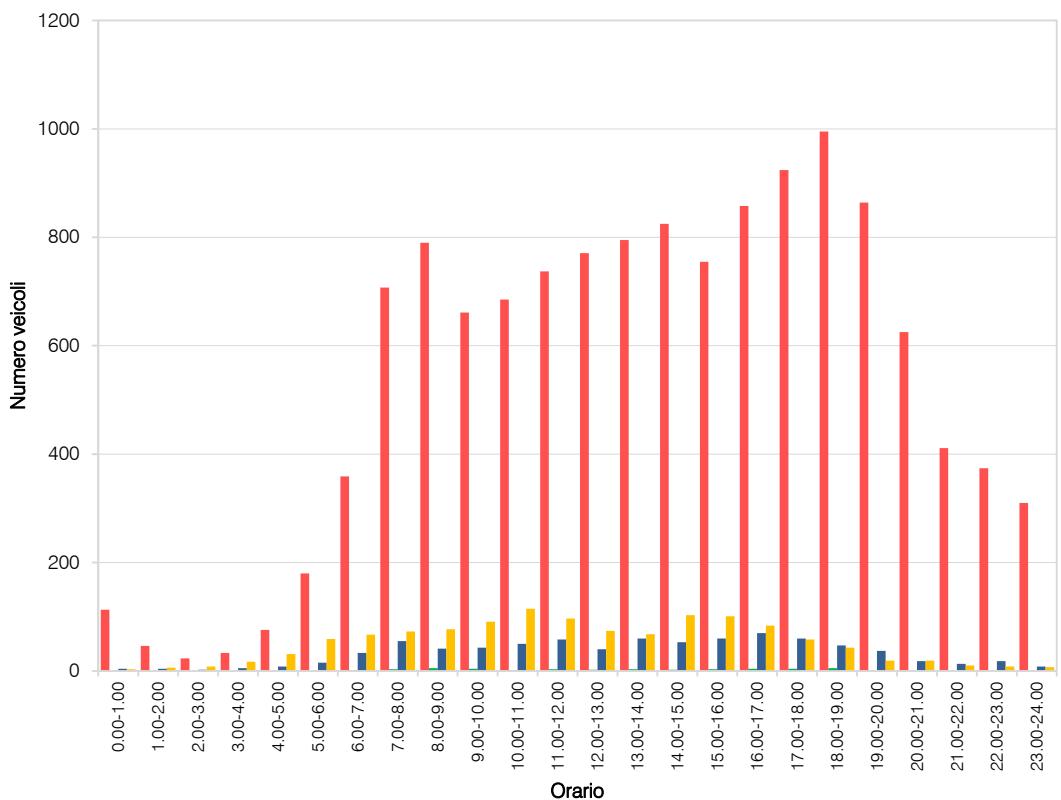
A	M	L	P	Veicoli totali	Veic. eq.
0:00	32	0	1	33	34
0:15	37	0	2	39	41
0:30	24	0	2	26	27
0:45	20	0	1	22	24
1:00	9	0	1	10	11
1:15	15	0	1	18	21
1:30	17	0	2	21	24
1:45	5	0	1	7	9
2:00	6	0	0	7	8
2:15	6	0	1	9	12
2:30	4	0	1	7	10
2:45	7	0	0	10	13
3:00	6	0	1	9	12
3:15	5	0	1	10	15
3:30	8	0	1	14	20
3:45	14	0	2	22	29
4:00	12	0	2	21	29
4:15	18	0	3	29	39
4:30	23	0	1	30	37
4:45	23	0	2	35	46
5:00	27	0	3	39	50
5:15	40	0	5	59	76
5:30	50	0	3	71	91
5:45	63	0	4	85	105
6:00	47	1	7	67	82
6:15	67	0	7	94	118
6:30	117	0	8	142	163
6:45	128	0	11	157	181
7:00	128	0	16	174	212
7:15	174	1	16	207	231
7:30	193	0	14	219	238
7:45	212	2	9	238	257
8:00	217	1	7	240	258
8:15	193	2	11	225	249
8:30	198	1	13	231	256
8:45	182	1	10	217	246
9:00	173	2	11	206	231
9:15	167	0	15	211	248
9:30	167	1	12	198	222
9:45	154	1	5	184	210
10:00	144	0	12	207	244
10:15	143	0	14	209	248
10:30	120	1	13	231	264
10:45	168	0	11	204	235
11:00	205	1	19	250	284
11:15	190	1	14	229	260
11:30	181	1	12	221	254
11:45	161	0	13	195	223
12:00	187	0	14	219	244
12:15	190	1	8	217	239
12:30	202	1	11	232	255
12:45	192	0	7	219	243
13:00	177	1	16	208	230
13:15	228	1	15	259	281
13:30	195	1	19	235	264
13:45	195	0	10	19	248
14:00	226	0	17	23	266
14:15	196	0	12	29	272
14:30	203	1	13	28	245
14:45	200	1	11	23	235
15:00	169	1	17	27	249
15:15	197	1	15	26	239
15:30	183	0	13	24	251
15:45	206	1	15	24	246
16:00	208	3	13	23	247
16:15	204	0	22	19	245
16:30	225	1	20	20	266
16:45	221	0	15	22	258
17:00	230	1	16	19	266
17:15	227	2	15	17	261
17:30	233	1	12	14	260
17:45	234	0	17	8	259
18:00	256	1	10	10	277
18:15	239	1	14	13	267
18:30	245	2	11	12	270
18:45	255	1	12	8	274
19:00	222	0	11	4	237
19:15	208	0	8	7	223
19:30	227	0	12	3	242
19:45	207	0	6	5	218
20:00	184	0	7	4	195
20:15	163	0	5	7	175
20:30	155	0	4	4	163
20:45	123	0	2	4	129
21:00	114	0	2	3	119
21:15	109	0	7	2	118
21:30	90	0	2	3	95
21:45	98	0	2	2	102
22:00	93	0	3	2	98
22:15	100	0	5	3	108
22:30	89	0	7	2	98
22:45	92	0	3	1	96
23:00	89	0	3	2	94
23:15	77	0	1	2	80
23:30	72	0	2	2	76
23:45	72	0	2	1	75

VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 60 min
venerdì 3 ottobre 2025

	<i>A</i>	<i>M</i>	<i>L</i>	<i>P</i>	<i>veicoli totali</i>	<i>veicoli equivalenti orari</i>
0.00-1.00	113	0	4	3	120	125
1.00-2.00	46	0	4	6	56	64
2.00-3.00	23	0	2	8	33	42
3.00-4.00	33	0	5	17	55	75
4.00-5.00	76	0	8	31	115	150
5.00-6.00	180	0	15	59	254	321
6.00-7.00	359	1	33	67	460	543
7.00-8.00	707	3	55	73	838	937
8.00-9.00	790	5	41	77	913	1008
9.00-10.00	661	4	43	91	799	910
10.00-11.00	685	1	50	115	851	991
11.00-12.00	737	3	58	97	895	1020
12.00-13.00	771	2	40	74	887	980
13.00-14.00	795	3	60	68	926	1023
14.00-15.00	825	2	53	103	983	1112
15.00-16.00	755	3	60	101	919	1049
16.00-17.00	858	4	70	84	1016	1133
17.00-18.00	924	4	60	58	1046	1132
18.00-19.00	995	5	47	43	1090	1154
19.00-20.00	864	0	37	19	920	958
20.00-21.00	625	0	18	19	662	690
21.00-22.00	411	0	13	10	434	451
22.00-23.00	374	0	18	8	400	417
23.00-24.00	310	0	8	7	325	336
				TOT	14.997	16.621

ELABORAZIONI GRAFICHE

venerdì 3 ottobre 2025



VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 15 min
sabato 4 ottobre 2025

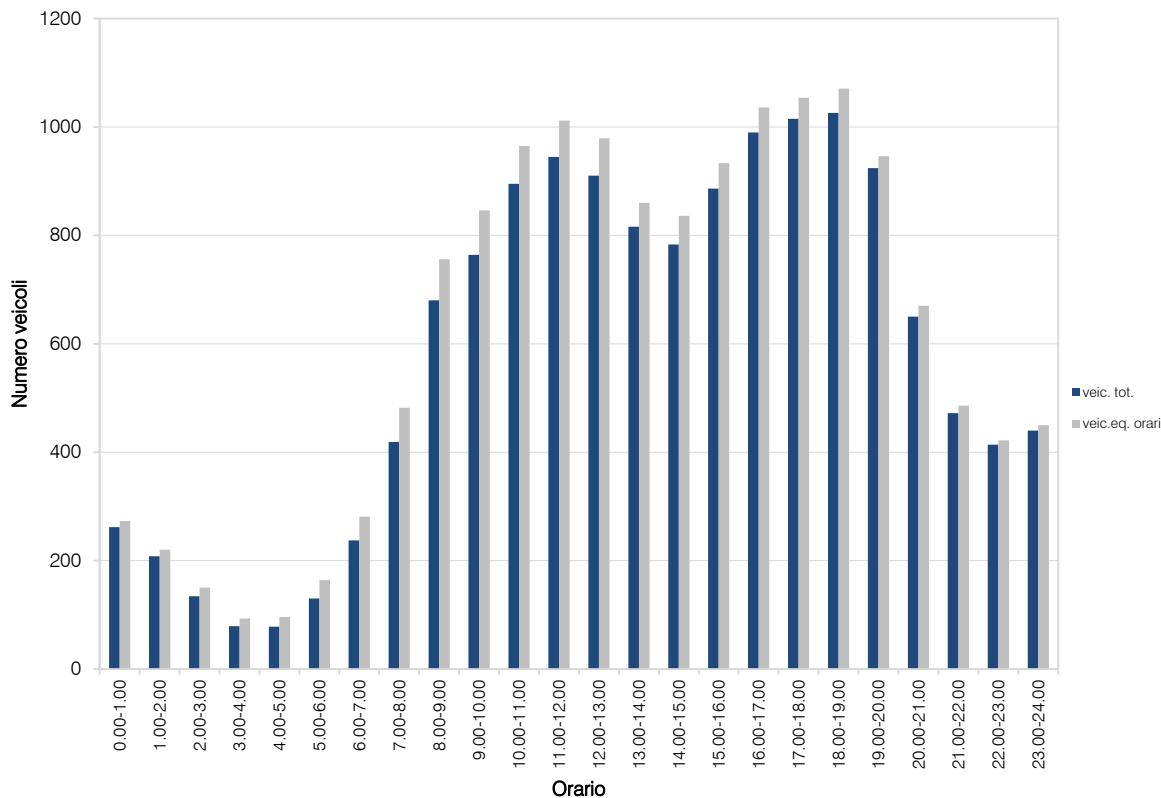
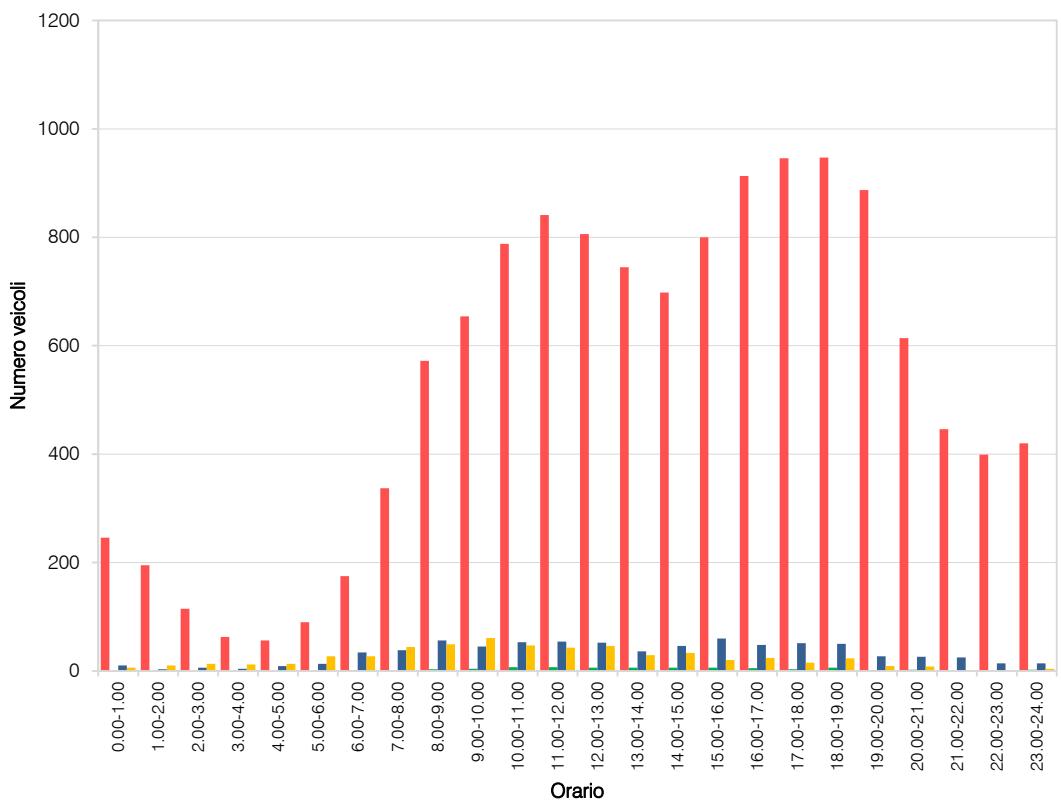
A	M	L	P	Veicoli totali	Veic. eq.
0:00	81	0	4	84	82
0:15	53	0	5	60	45
0:30	55	0	1	57	59
0:45	57	0	0	59	61
1:00	63	0	0	64	65
1:15	51	0	0	55	59
1:30	45	0	2	48	50
1:45	36	0	1	41	46
2:00	25	0	2	29	32
2:15	36	0	1	42	48
2:30	34	0	2	40	45
2:45	20	0	1	23	26
3:00	18	0	0	22	26
3:15	15	0	1	17	19
3:30	16	0	1	22	28
3:45	14	0	2	18	21
4:00	11	0	1	15	19
4:15	13	0	2	18	22
4:30	17	0	4	28	37
4:45	15	0	2	0	18
5:00	16	0	2	4	22
5:15	20	0	3	7	30
5:30	22	0	6	8	36
5:45	32	0	2	8	42
6:00	20	0	5	7	32
6:15	45	0	9	6	60
6:30	50	0	10	7	67
6:45	60	1	10	7	78
7:00	50	0	9	11	70
7:15	86	0	11	5	102
7:30	100	0	12	14	126
7:45	101	0	6	14	121
8:00	152	1	14	11	178
8:15	121	1	10	13	145
8:30	138	1	18	13	170
8:45	161	0	14	12	187
9:00	146	2	9	14	171
9:15	161	1	14	17	193
9:30	187	1	9	16	213
9:45	160	0	13	14	187
10:00	166	1	10	9	184
10:15	221	2	14	18	255
10:30	202	2	13	11	228
10:45	199	2	16	9	226
11:00	186	1	14	11	212
11:15	214	1	19	12	246
11:30	216	3	10	11	240
11:45	225	2	11	9	247
12:00	192	1	19	10	222
12:15	226	4	10	13	253
12:30	220	1	10	16	247
12:45	168	0	13	7	188
13:00	205	4	14	5	228
13:15	217	1	10	9	237
13:30	181	1	5	5	192
13:45	142	0	7	10	159
14:00	157	2	8	5	172
14:15	168	1	15	13	197
14:30	189	3	10	7	209
14:45	184	0	13	8	205
15:00	215	1	22	5	243
15:15	196	1	14	2	213
15:30	186	1	10	5	202
15:45	203	3	14	8	228
16:00	212	0	12	5	229
16:15	237	3	15	6	261
16:30	215	2	11	7	235
16:45	249	0	10	6	265
17:00	247	0	12	2	261
17:15	248	0	16	3	267
17:30	221	1	9	7	238
17:45	230	2	14	3	249
18:00	255	3	13	8	279
18:15	230	2	10	0	242
18:30	238	0	17	7	262
18:45	224	1	10	8	243
19:00	236	1	9	3	249
19:15	212	0	10	1	230
19:30	224	0	6	2	232
19:45	208	0	9	3	213
20:00	200	0	8	1	209
20:15	154	1	6	3	164
20:30	136	0	7	3	146
20:45	124	1	5	1	131
21:00	114	0	6	0	120
21:15	129	0	8	0	137
21:30	101	0	5	0	106
21:45	102	0	6	1	109
22:00	106	0	6	0	112
22:15	108	0	5	0	113
22:30	104	0	2	1	107
22:45	81	0	1	0	82
23:00	79	0	3	0	82
23:15	108	0	2	2	112
23:30	121	1	3	1	126
23:45	112	1	6	1	120

VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 60 min
sabato 4 ottobre 2025

	<i>A</i>	<i>M</i>	<i>L</i>	<i>P</i>	<i>veicoli totali</i>	<i>veicoli equivalenti orari</i>
0.00-1.00	246	0	10	6	262	273
1.00-2.00	195	0	3	10	208	220
2.00-3.00	115	0	6	13	134	150
3.00-4.00	63	0	4	12	79	93
4.00-5.00	56	0	9	13	78	96
5.00-6.00	90	0	13	27	130	164
6.00-7.00	175	1	34	27	237	281
7.00-8.00	337	0	38	44	419	482
8.00-9.00	572	3	56	49	680	756
9.00-10.00	654	4	45	61	764	846
10.00-11.00	788	7	53	47	895	965
11.00-12.00	841	7	54	43	945	1012
12.00-13.00	806	6	52	46	910	979
13.00-14.00	745	6	36	29	816	860
14.00-15.00	698	6	46	33	783	836
15.00-16.00	800	6	60	20	886	933
16.00-17.00	913	5	48	24	990	1036
17.00-18.00	946	3	51	15	1015	1054
18.00-19.00	947	6	50	23	1026	1071
19.00-20.00	887	1	27	9	924	946
20.00-21.00	614	2	26	8	650	670
21.00-22.00	446	0	25	1	472	486
22.00-23.00	399	0	14	1	414	422
23.00-24.00	420	2	14	4	440	450
				TOT	14.157	15.081

ELABORAZIONI GRAFICHE

sabato 4 ottobre 2025



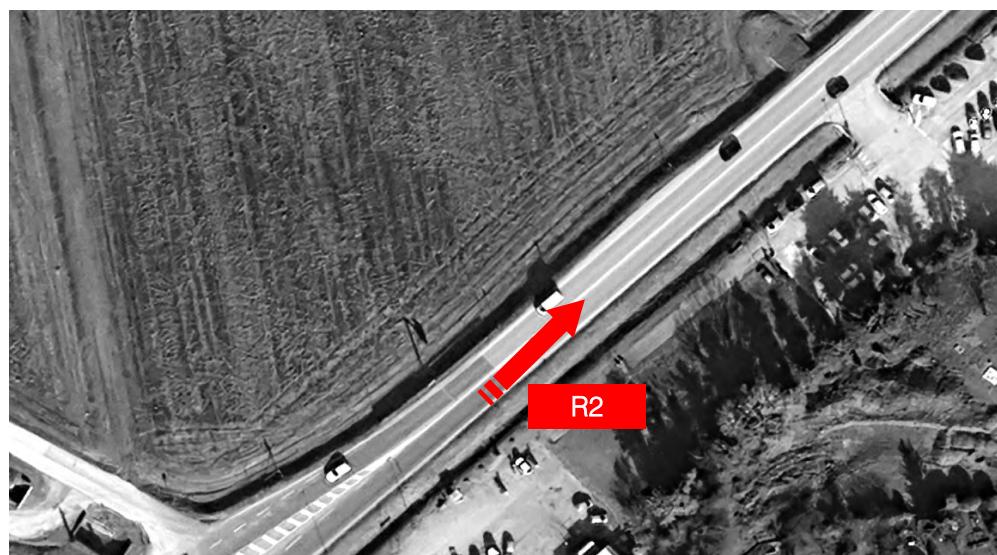
RILIEVI AUTOMATICI: RADAR 2

DATI GENERALI

SR53 - Via Circonvallazione Ovest, dir. nord-est

Giorni di rilievo

venerdì 3 ottobre 2025
sabato 4 ottobre 2025



VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 15 min
venerdì 3 ottobre 2025

A	M	L	P	Veicoli totali	Veic. eq.
0:00	33	0	4	39	41
0:15	23	0	2	28	32
0:30	28	0	3	33	37
0:45	16	0	2	21	21
1:00	20	0	1	23	23
1:15	11	0	1	17	17
1:30	12	0	1	18	18
1:45	12	0	0	14	14
2:00	9	0	1	12	15
2:15	8	0	2	11	14
2:30	9	0	1	11	13
2:45	5	0	0	6	7
3:00	8	0	0	11	14
3:15	13	0	1	18	23
3:30	7	0	0	10	13
3:45	12	0	0	17	22
4:00	12	0	1	17	22
4:15	15	0	1	20	25
4:30	22	0	1	31	40
4:45	30	0	2	40	49
5:00	46	0	2	63	79
5:15	57	0	3	78	98
5:30	78	0	6	98	115
5:45	78	0	4	100	120
6:00	51	0	4	69	85
6:15	90	0	6	120	147
6:30	124	0	7	155	183
6:45	162	1	10	200	232
7:00	157	1	8	192	222
7:15	173	0	11	209	240
7:30	201	1	11	233	258
7:45	230	3	5	254	271
8:00	220	4	4	245	262
8:15	204	2	6	232	254
8:30	188	1	12	221	247
8:45	198	2	5	229	255
9:00	223	1	12	259	288
9:15	165	0	10	190	210
9:30	190	0	13	227	258
9:45	147	0	11	187	223
10:00	147	1	10	203	233
10:15	170	1	9	204	232
10:30	169	0	11	198	222
10:45	141	1	10	169	191
11:00	174	1	11	204	227
11:15	158	1	11	182	213
11:30	151	1	11	183	208
11:45	154	0	11	188	217
12:00	183	0	12	213	237
12:15	231	1	8	25	294
12:30	196	0	14	18	228
12:45	160	0	10	17	209
13:00	166	0	12	24	202
13:15	187	0	12	18	217
13:30	175	0	13	18	206
13:45	194	0	14	16	247
14:00	163	1	10	21	221
14:15	176	0	13	13	202
14:30	184	0	10	23	217
14:45	196	0	13	21	230
15:00	189	1	14	24	228
15:15	189	1	11	22	223
15:30	192	0	13	23	258
15:45	193	0	11	24	228
16:00	210	2	9	23	244
16:15	211	1	12	18	242
16:30	192	1	12	17	222
16:45	184	0	14	15	213
17:00	198	1	11	18	228
17:15	236	2	9	14	251
17:30	224	2	11	15	279
17:45	193	1	14	16	227
18:00	232	1	17	12	262
18:15	240	1	13	21	295
18:30	240	1	14	16	271
18:45	205	1	13	10	229
19:00	232	1	19	12	264
19:15	197	0	14	10	223
19:30	200	1	16	12	229
19:45	169	1	14	11	195
20:00	172	0	15	8	195
20:15	159	0	14	5	178
20:30	127	1	11	6	145
20:45	110	0	11	4	125
21:00	139	0	14	5	158
21:15	136	0	13	4	153
21:30	113	0	11	4	128
21:45	110	0	10	5	125
22:00	84	0	8	3	95
22:15	92	0	10	3	105
22:30	98	0	10	4	112
22:45	67	0	7	2	76
23:00	79	0	9	2	90
23:15	81	0	8	3	92
23:30	68	0	7	3	78
23:45	69	0	8	2	79

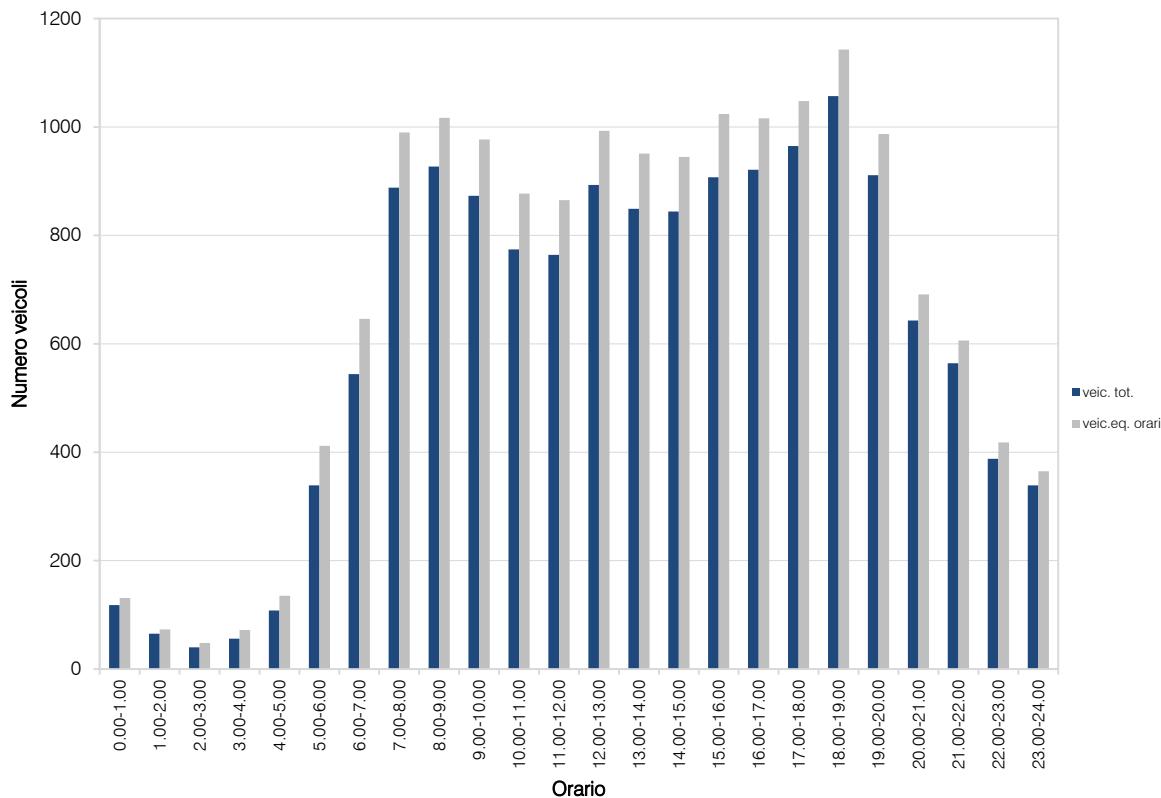
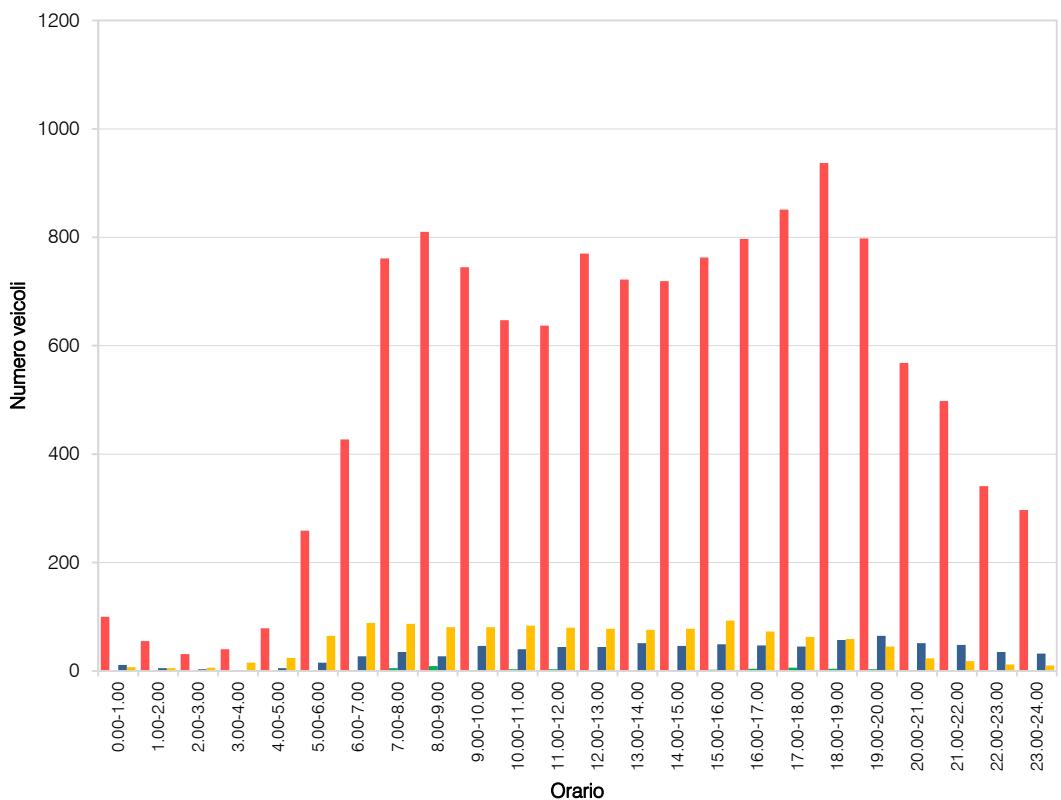
VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 60 min

venerdì 3 ottobre 2025

	<i>A</i>	<i>M</i>	<i>L</i>	<i>P</i>	<i>veicoli totali</i>	<i>veicoli equivalenti orari</i>
0.00-1.00	100	0	11	7	118	131
1.00-2.00	55	0	5	5	65	73
2.00-3.00	31	0	3	6	40	48
3.00-4.00	40	0	1	15	56	72
4.00-5.00	79	0	5	24	108	135
5.00-6.00	259	0	15	65	339	412
6.00-7.00	427	1	27	89	544	646
7.00-8.00	761	5	35	87	888	990
8.00-9.00	810	9	27	81	927	1017
9.00-10.00	745	1	46	81	873	977
10.00-11.00	647	3	40	84	774	877
11.00-12.00	637	3	44	80	764	865
12.00-13.00	770	1	44	78	893	993
13.00-14.00	722	0	51	76	849	951
14.00-15.00	719	1	46	78	844	945
15.00-16.00	763	2	49	93	907	1024
16.00-17.00	797	4	47	73	921	1016
17.00-18.00	851	6	45	63	965	1048
18.00-19.00	937	4	57	59	1057	1143
19.00-20.00	798	3	65	45	911	987
20.00-21.00	568	1	51	23	643	691
21.00-22.00	498	0	48	18	564	606
22.00-23.00	341	0	35	12	388	418
23.00-24.00	297	0	32	10	339	365
				TOT	14.777	16.430

ELABORAZIONI GRAFICHE

venerdì 3 ottobre 2025



VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 15 min
sabato 4 ottobre 2025

A	M	L	P	Veicoli totali	Veic. eq.
0:00	56	0	4	3	69
0:15	49	0	4	1	57
0:30	44	0	3	1	51
0:45	64	0	4	1	72
1:00	56	1	2	2	66
1:15	32	1	2	1	38
1:30	41	1	3	4	54
1:45	29	0	2	0	31
2:00	29	0	2	2	36
2:15	23	0	2	1	28
2:30	19	0	1	2	25
2:45	17	0	1	2	23
3:00	12	0	1	1	16
3:15	14	0	1	2	20
3:30	18	0	1	3	26
3:45	10	0	0	3	16
4:00	12	0	0	4	20
4:15	15	0	1	3	23
4:30	20	0	1	6	34
4:45	28	0	1	5	40
5:00	32	0	2	6	47
5:15	38	0	2	5	51
5:30	60	0	3	7	79
5:45	48	0	3	6	65
6:00	46	1	2	9	68
6:15	55	0	3	9	78
6:30	88	1	6	8	103
6:45	103	0	6	12	136
7:00	76	0	4	10	90
7:15	116	0	7	11	134
7:30	136	1	8	10	155
7:45	173	0	10	13	194
8:00	157	1	9	12	195
8:15	159	1	8	11	194
8:30	162	0	11	6	191
8:45	236	1	14	12	282
9:00	212	2	13	10	253
9:15	212	1	13	12	256
9:30	223	1	12	11	247
9:45	242	2	14	14	292
10:00	221	2	14	12	267
10:15	212	3	10	14	257
10:30	205	0	11	17	233
10:45	215	1	12	12	240
11:00	203	1	12	7	223
11:15	193	2	10	7	212
11:30	224	1	13	13	270
11:45	227	2	12	11	265
12:00	173	0	12	5	190
12:15	206	4	11	9	230
12:30	156	2	10	7	186
12:45	197	1	12	10	220
13:00	177	0	10	6	193
13:15	137	1	8	3	149
13:30	154	1	10	6	182
13:45	160	1	11	5	177
14:00	164	1	10	7	182
14:15	163	1	11	5	180
14:30	189	1	11	9	210
14:45	211	2	13	6	232
15:00	186	1	11	5	203
15:15	195	1	12	9	217
15:30	211	1	13	7	245
15:45	216	1	14	7	238
16:00	217	2	12	8	239
16:15	220	2	12	6	240
16:30	209	1	11	9	230
16:45	189	1	11	5	204
17:00	214	3	13	6	236
17:15	180	2	10	8	200
17:30	189	3	11	5	208
17:45	214	1	13	7	235
18:00	179	3	10	7	199
18:15	167	0	10	5	182
18:30	172	0	11	5	188
18:45	188	3	11	5	207
19:00	203	2	11	6	222
19:15	192	1	12	4	211
19:30	196	2	13	5	214
19:45	176	1	11	6	194
20:00	134	0	9	4	147
20:15	127	0	9	3	139
20:30	106	0	7	1	114
20:45	76	1	6	0	83
21:00	101	1	7	4	113
21:15	83	1	6	0	90
21:30	82	0	6	3	91
21:45	66	0	5	1	72
22:00	93	0	7	1	101
22:15	90	0	7	2	99
22:30	109	0	9	1	119
22:45	109	1	7	1	118
23:00	89	0	6	3	98
23:15	87	0	6	0	93
23:30	83	1	6	2	92
23:45	113	1	8	3	132

VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 60 min
sabato 4 ottobre 2025

	<i>A</i>	<i>M</i>	<i>L</i>	<i>P</i>	<i>veicoli totali</i>	<i>veicoli equivalenti orari</i>
0.00-1.00	213	0	15	6	234	248
1.00-2.00	158	2	11	7	178	190
2.00-3.00	88	0	6	7	101	111
3.00-4.00	54	0	3	9	66	77
4.00-5.00	75	0	3	18	96	116
5.00-6.00	178	0	10	24	212	241
6.00-7.00	292	2	17	38	349	395
7.00-8.00	501	1	29	44	575	633
8.00-9.00	714	3	42	41	800	861
9.00-10.00	889	6	52	47	994	1064
10.00-11.00	853	6	47	55	961	1037
11.00-12.00	847	6	47	38	938	997
12.00-13.00	732	7	45	31	815	865
13.00-14.00	628	3	39	20	690	728
14.00-15.00	727	5	45	27	804	851
15.00-16.00	808	4	50	28	890	941
16.00-17.00	835	6	46	28	915	963
17.00-18.00	797	9	47	26	879	924
18.00-19.00	706	6	42	22	776	816
19.00-20.00	767	6	47	23	843	887
20.00-21.00	443	1	31	8	483	506
21.00-22.00	332	2	24	8	366	385
22.00-23.00	401	1	30	5	437	457
23.00-24.00	372	2	26	8	408	428
				TOT	13.810	14.721

ELABORAZIONI GRAFICHE

sabato 4 ottobre 2025

