



Nonno Nanni
Il nonno più buono che c'è

Latteria Montello S.p.A.

Via Fante d'Italia, 26 – 31040 GIAVERA del MONTELLO (TV)

Tel. +39 0422 8833 – Fax +39 0422 775090 – info@latteriamontello.com Reg. Imprese
(TV), Cod. Fisc., P.IVA (IT) 00283970267 – R.E.A. (TV) n. 97464

AMPLIAMENTO STABILIMENTO PER INCREMENTO PRODUZIONE FORMAGGI A PASTA FILATA E RICOTTA

STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE All. "V" Studio di impatto viabilistico

Tecnici consulenti

arch. Giovanni Mangione
ing. Andrea Brisolin
per. ind. Lionello Colusso

LATTERIA MONTELLO S.p.A.

data: Ottobre 2026

Rev.: 00						Copia controllata
Data: 01.10.2026						
Pagine: ----						
Mod.: RS003-0	Data Rev.	Redazione	Verifica	Approvazione	N° Rev.	
Nome file:	All. V-Studio impatto viabilistico				Commessa:	0810726



Studio associato

arch. Giovanni Mangione
per. ind. Lionello Colusso

Centro Torri

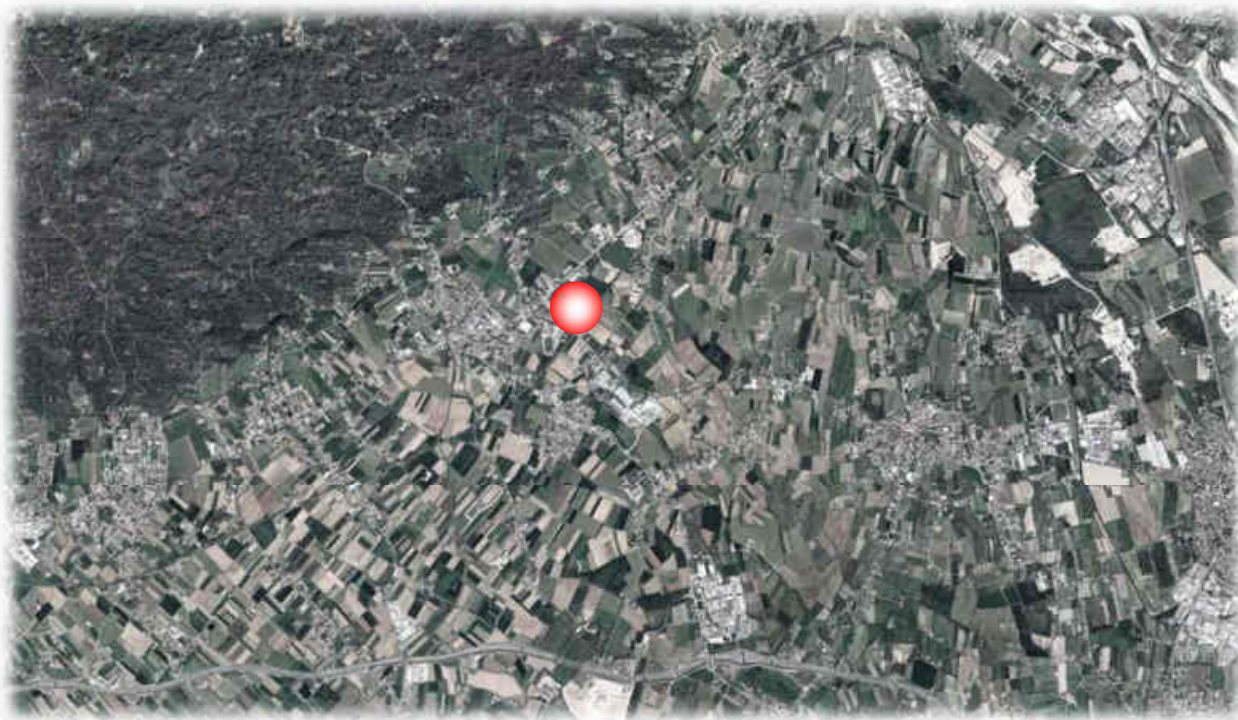
Viale della Repubblica, 193/B
31100 Treviso - tel 0422-306099
e-mail: tese@teseoringegneria.it
p.iva 02382060263

PROVINCIA DI
TREVISO

REGIONE
VENETO

COMUNE DI
GIAVERA DEL MONTELLO

PROGETTO DI AMPLIAMENTO FABBRICATO
PRODUTTIVO E REALIZZAZIONE NUOVA
RECINZIONE DI PERTINENZA



STUDIO DI IMPATTO VIABILISTICO
Elaborato 01: Relazione

Committente:

Consulente:

Latteria Montello S.p.a.

Via Fante D'Italia, 26
31040 Giavera del Montello (TV)
P. IVA: 00283970267



Logit

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

Settembre 2026

Revisione 01

INDICE

1 GENERALITÀ DELLO STUDIO	2
2 QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO	4
3 INQUADRAMENTO TERRITORIALE	5
4 SISTEMA OFFERTA VIARIA	9
4.1 ASSI STRADALI PRINCIPALI	9
4.2 INTERSEZIONI LIMITROFE ALL'AREA	16
5 DOMANDA DI TRAFFICO	21
5.1 RILIEVI AUTOMATICI	21
5.2 RILIEVI MANUALI	28
6 SCENARIO FUTURO	29
6.1 INTERVENTO DI PROGETTO	29
6.2 STIMA DEI FLUSSI DI TRAFFICO INDOTTI	31
6.3 FLUSSI DI TRAFFICO FUTURI	33
7 LIVELLI DI SERVIZIO	35
7.1 DEFINIZIONI	35
7.2 LIVELLI DI SERVIZIO DELLE INTERSEZIONI NON SEMAFORIZZATE	36
8 ANALISI MICROSIMULATIVA	40
8.1 MICROSIMULAZIONI ESEGUITE	40
8.2 VALUTAZIONE CRITICA DEI RISULTATI	42
8.2.1 Valutazioni di rete	43
8.2.2 Valutazioni di nodo	44
9 CONCLUSIONI	49

1 GENERALITÀ DELLO STUDIO

Nell'ambito del progetto di ampliamento del fabbricato produttivo esistente della ditta Latteria Montello S.p.a., ubicato in Via Fante D'Italia n. 26 nel Comune di Giavera del Montello (TV), il presente studio di impatto viabilistico è finalizzato alla valutazione della sostenibilità dell'intervento sotto il profilo trasportistico e viabilistico, verificandone gli effetti sulla rete stradale afferente all'area di intervento.



Figura 1.1 – Ambito di localizzazione

L'intervento in progetto riguarda l'ampliamento del complesso produttivo esistente, destinato ad attività industriale nel settore alimentare-caseario, all'interno di un ambito già urbanizzato e caratterizzato dalla presenza di insediamenti produttivi e logistici. Le modifiche previste comporteranno un incremento delle superfici con conseguente variazione dei flussi veicolari, in particolare per quanto concerne il traffico pesante correlato alle attività di approvvigionamento e distribuzione delle merci.

Lo studio proposto consiste in un'analisi approfondita dell'assetto viario esistente e delle condizioni di traffico attuali, seguita dalla valutazione degli effetti indotti dal futuro assetto di progetto sulla rete infrastrutturale di riferimento.

L'analisi è finalizzata alla definizione del livello di servizio (Level of Service – LOS) delle principali infrastrutture viarie interessate dall'intervento, sia nello stato di fatto che nello scenario futuro di progetto, attraverso la verifica funzionale degli archi stradali e delle intersezioni maggiormente significative.

Nei capitoli successivi verranno descritti:

- l'inquadramento territoriale dell'area;
- il sistema dell'offerta viaria;
- la domanda di traffico attuale rilevata;
- la stima dei flussi veicolari indotti dall'intervento;
- la definizione dello scenario futuro;
- le verifiche prestazionali della rete stradale.

L'analisi verrà sviluppata mediante l'elaborazione dei dati di traffico rilevati e, ove necessario, tramite specifiche verifiche trasportistiche finalizzate alla valutazione del funzionamento delle infrastrutture viarie nell'ora di punta significativa.

L'obiettivo finale dello studio è verificare la compatibilità viabilistica dell'intervento di ampliamento previsto, valutando gli eventuali effetti indotti sulla circolazione stradale e sull'accessibilità all'area produttiva.



Figura 1.2 – Vista aerea del fabbricato produttivo

2 QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO

Il presente studio di impatto viabilistico è condotto nel rispetto del quadro normativo nazionale, regionale e locale vigente in materia di pianificazione urbanistica, infrastrutture viarie e valutazione degli effetti sulla mobilità. I principali riferimenti normativi sono di seguito elencati:

- il Codice della Strada (D.Lgs. 285/1992 e s.m.i.) e il Regolamento di esecuzione (D.P.R. 495/1992) stabiliscono i principi generali relativi alla classificazione funzionale delle strade, alle norme di circolazione e agli standard di sicurezza, che devono costituire il quadro di riferimento per qualsiasi verifica di accessibilità ai nuovi insediamenti;
- il D.M. 5 novembre 2001 – Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade definisce i criteri di progettazione e di verifica della capacità delle infrastrutture stradali, con particolare attenzione al calcolo dei livelli di servizio (LOS) delle intersezioni e delle sezioni stradali, parametro fondamentale nelle valutazioni di impatto viabilistico;
- l'Highway Capacity Manual (HCM), pur non essendo norma cogente ma riferimento tecnico riconosciuto a livello internazionale, costituisce la base metodologica per la determinazione del livello di servizio della rete e viene richiamato in molte prassi applicative nazionali;
- la L.R. Veneto 11/2004 – Norme per il governo del territorio prevede, nell'ambito delle varianti urbanistiche e dei procedimenti SUAP, la possibilità di richiedere studi specialistici a supporto della compatibilità viaria e ambientale degli interventi, con particolare attenzione alla verifica dei carichi indotti sulla viabilità di afferenza;

Lo studio vedrà i seguenti contenuti:

- rappresentazione e descrizione della rete viaria interessante l'ambito territoriale in cui è localizzato il comparto;
- descrizione della tratta stradale o delle tratte stradali di afferenza all'area di intervento;
- geometria della tratta o delle tratte stradali interessate dalla struttura;
- sintetica relazione concernente l'indagine e rappresentazione dei flussi di traffico diurno per fasce orarie divise per intervalli di 15 minuti con evidenziazione delle ore di punta;
- stima della domanda di traffico indotta dal nuovo intervento in progetto;
- verifica del livello di servizio attuale e futuro dei principali assi di afferenza al lotto in esame;
- verifica del livello di servizio attuale e futuro delle intersezioni stradali esistenti e di previsione interessate dalla viabilità di accesso al comparto.

3 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area oggetto di studio è ubicata nel Comune di Giavera del Montello, in Provincia di Treviso, nella parte nord-occidentale della Regione Veneto, all'interno di un contesto territoriale caratterizzato dalla presenza diffusa di insediamenti produttivi, artigianali ed agricoli.

Il Comune di Giavera del Montello si estende ai piedi del rilievo del Montello e risulta inserito in una posizione strategica rispetto ai principali collegamenti viari provinciali e regionali, costituendo un importante nodo di connessione tra l'area trevigiana, il comparto del Montebellunese e l'asse infrastrutturale diretto verso Conegliano e Vittorio Veneto.

L'ambito di intervento è localizzato in Via Fante D'Italia n. 26, in una zona a prevalente destinazione produttiva posta a nord-est del centro abitato comunale, già interessata dalla presenza dello stabilimento produttivo della ditta Latteria Montello S.p.a. e da ulteriori attività industriali ed artigianali limitrofe.

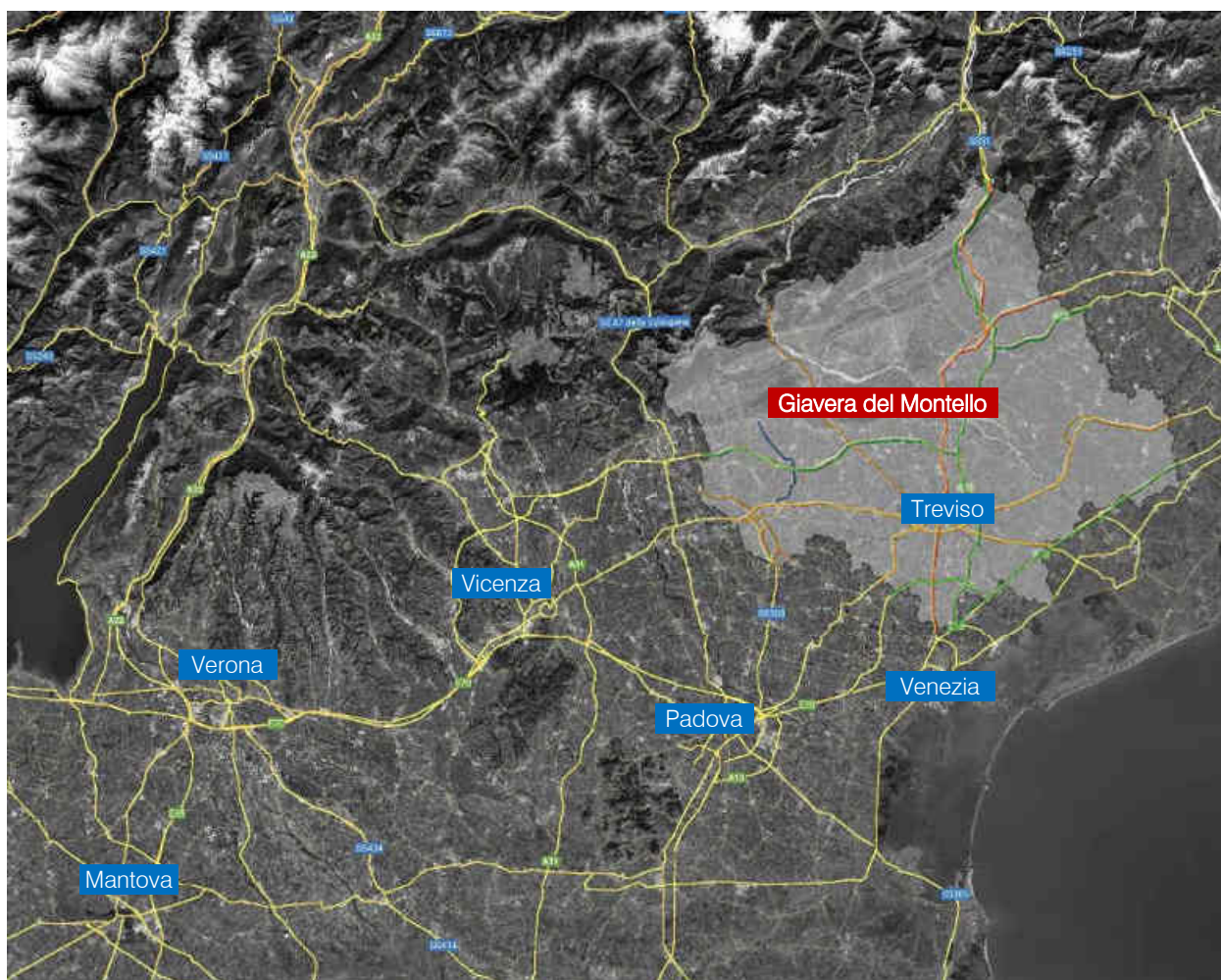


Figura 3.1 – Inquadramento territoriale Comune di Giavera del Montello

Dal punto di vista urbanistico, l'area ricade in zona produttiva D2/C – “Zone industriali ed artigianali confermate”, come individuato dagli strumenti urbanistici comunali vigenti.

L'intervento in progetto riguarda l'ampliamento del fabbricato produttivo esistente e la realizzazione di opere accessorie di pertinenza, all'interno di un compendio già urbanizzato e servito dalla viabilità esistente.



Figura 3.2 – Comuni limitrofi a Giavera del Montello

Dal punto di vista infrastrutturale, il territorio comunale è caratterizzato dalla presenza di importanti direttrici viarie provinciali, tra cui:

- la SP248 “Schiavonesca-Marosticana”, principale asse est-ovest di collegamento tra Montebelluna, Nervesa della Battaglia e Conegliano;
- la SP57 “Via Fante d’Italia”, asse di distribuzione locale a servizio della zona produttiva;
- la viabilità comunale di collegamento con il centro abitato di Giavera del Montello e le aree produttive limitrofe.

L’accessibilità all’area produttiva risulta pertanto garantita da una rete viaria consolidata, idonea sia al traffico leggero sia ai mezzi commerciali e pesanti correlati alle attività produttive presenti nell’ambito.

Per quanto concerne il trasporto pubblico, il Comune di Giavera del Montello è servito principalmente dalla rete extraurbana gestita da Mobilità di Marca S.p.A. (MOM), che garantisce i collegamenti con i principali centri urbani della Provincia di Treviso, tra cui Montebelluna, Nervesa della Battaglia, Conegliano e Treviso. In particolare, il territorio comunale è attraversato dalla linea extraurbana n. 135 “Montebelluna – Nervesa – Conegliano”, che rappresenta il principale collegamento pubblico dell’area oggetto di studio. La linea percorre l’asse territoriale pedemontano collegando Giavera del Montello con:

- Montebelluna verso ovest;
- Nervesa della Battaglia;

- Ponte della Priula;
- Susegana;
- Conegliano verso est.

Il servizio presenta frequenze maggiori nelle fasce orarie pendolari, risultando funzionale agli spostamenti sistematici casa–lavoro e casa–scuola. Sono inoltre presenti linee secondarie di adduzione locale, tra cui la linea n. 116 “Treviso – Santi Angeli – Nervesa”, che interessa parte del territorio comunale di Giavera del Montello e garantisce il collegamento con il capoluogo provinciale e con le frazioni del Montello.

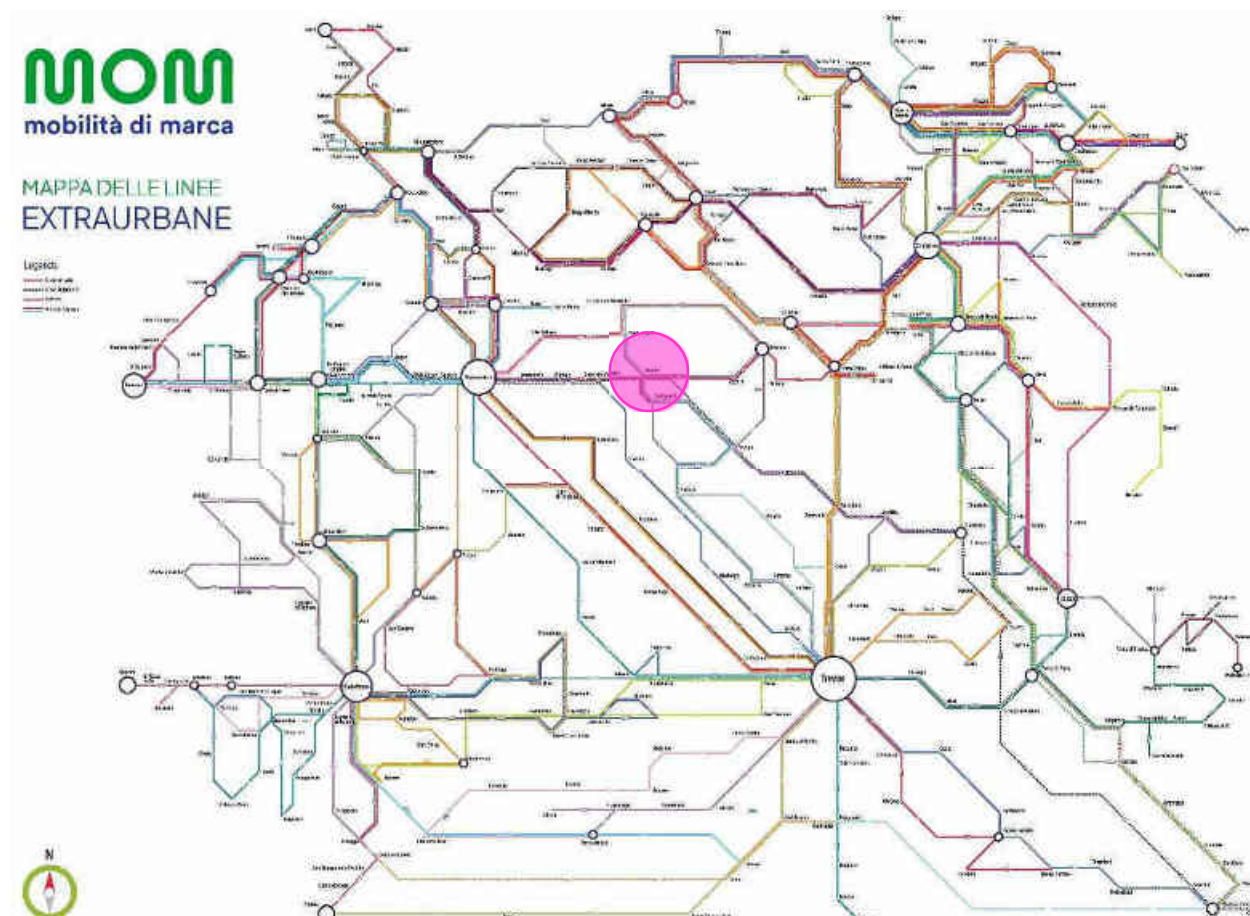


Figura 3.3 – Collegamento extraurbano offerto al Comune di Giavera del Montello (fonte: MOM – Mobilità di Marca)

Per quanto concerne il trasporto ferroviario, il Comune non è direttamente servito da una stazione ferroviaria; gli scali più prossimi risultano essere:

- la stazione ferroviaria di Montebelluna, posta lungo la linea Padova – Calalzo;
- la stazione ferroviaria di Conegliano, nodo ferroviario di primaria importanza lungo la linea Venezia – Udine/Trieste.

Tali infrastrutture risultano facilmente raggiungibili mediante la rete viaria provinciale e i servizi automobilistici extraurbani sopra descritti. L'area di intervento si inserisce pertanto in un contesto territoriale già caratterizzato da una consolidata vocazione produttiva e logistica, dotato di adeguata accessibilità viaria e infrastrutturale, all'interno del quale l'ampliamento previsto si configura come completamento funzionale dell'attività esistente.

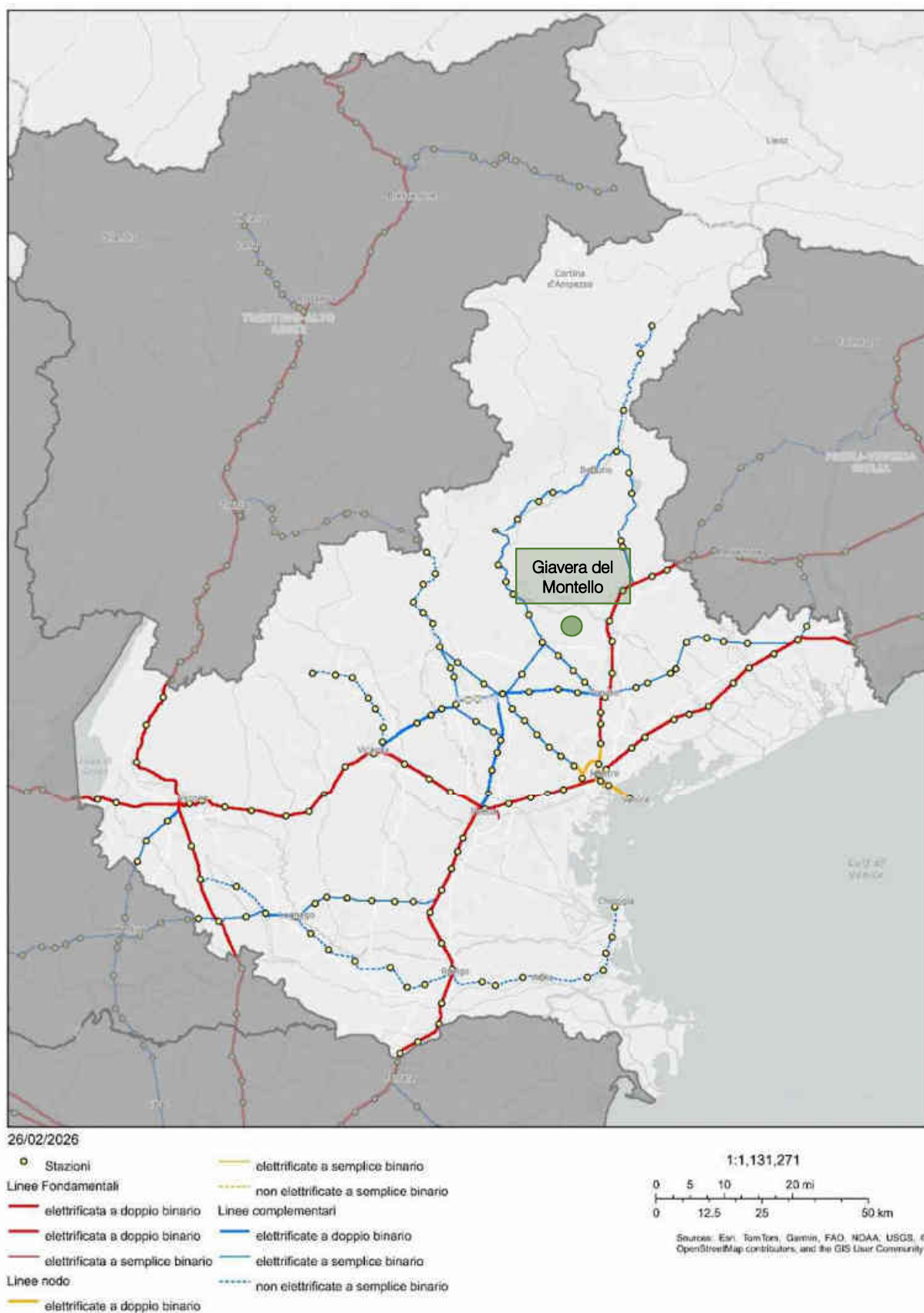


Figura 3.4 – Rete ferroviaria Regione Veneto - collegamento Comune di Giavera del Montello (fonte: RFI)

4 SISTEMA OFFERTA VIARIA

Nel presente capitolo viene descritto il sistema dell'offerta viaria afferente all'area oggetto di intervento, con particolare riferimento agli assi stradali principali e alle intersezioni maggiormente significative ai fini della valutazione dell'impatto viabilistico correlato all'ampliamento del fabbricato produttivo della ditta Latteria Montello S.p.a.

4.1 ASSI STRADALI PRINCIPALI

Le principali direttrici infrastrutturali afferenti all'area oggetto di studio risultano essere la SP248 – Via Schiavonesca, la SP57 – Via Fante D'Italia, Via Pieve, Viale della Stazione, Via Castel di Sotto e Via della Vittoria.

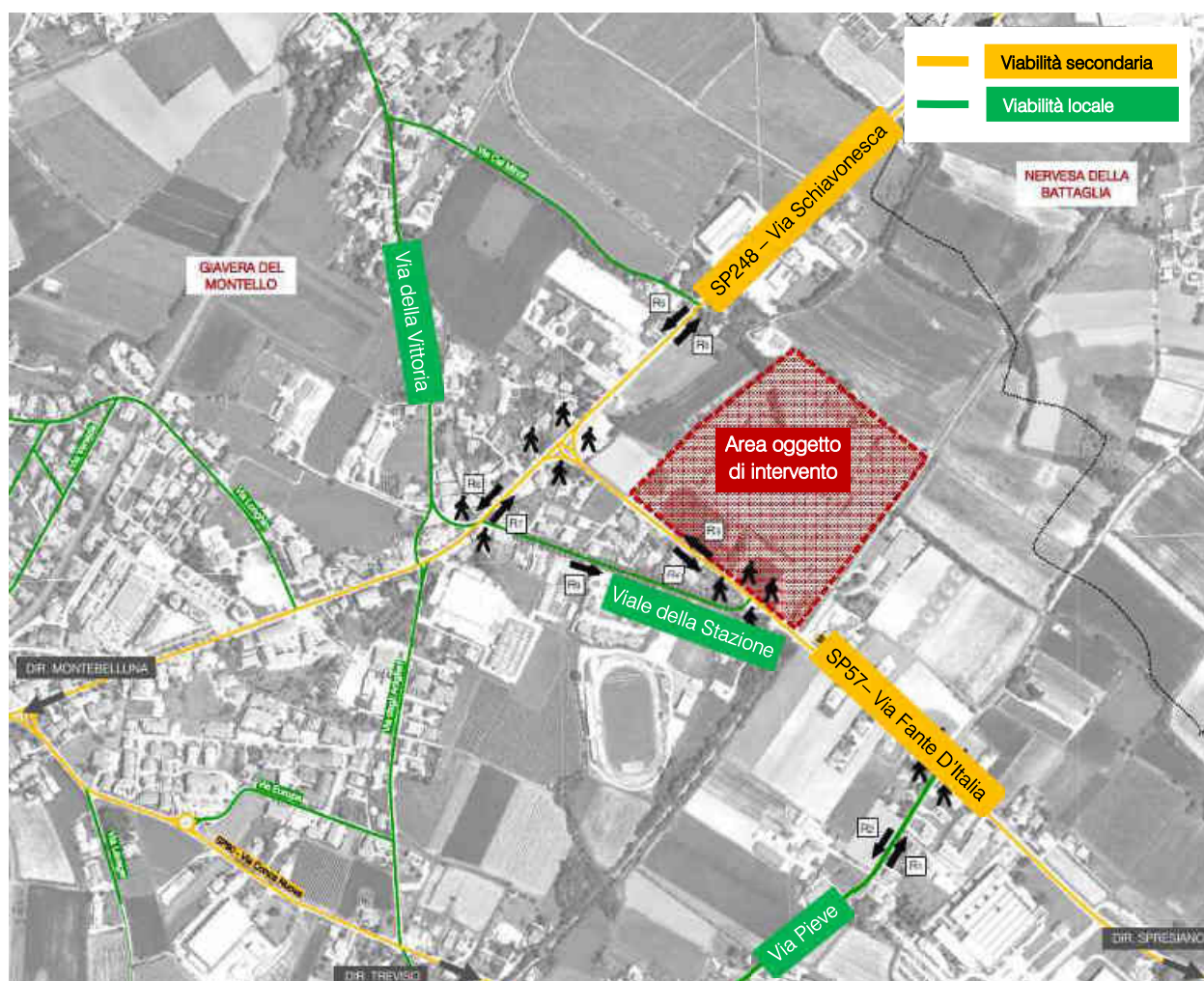


Figura 4.1 – Assi viari principali

Di seguito si riporta una breve descrizione per ciascuna delle strade citate, mentre per quanto riguarda il dettaglio descrittivo della principale viabilità di afferenza all'area si rimanda agli allegati.

SP248 – Via Schiavonesca

La SP248 “Schiavonesca-Marosticana” rappresenta la principale direttrice infrastrutturale di collegamento dell’area vasta e costituisce l’asse viario maggiormente rilevante ai fini dell’accessibilità territoriale del comparto produttivo. L’infrastruttura collega i territori del Montebellunese e del Coneglianese attraversando il territorio comunale di Giavera del Montello con andamento prevalente ovest-est. L’asse stradale è caratterizzato da carreggiata singola con una corsia per senso di marcia e risulta interessato da significativi flussi di traffico sia di tipo locale sia di attraversamento, comprendenti anche una componente di traffico commerciale e pesante.

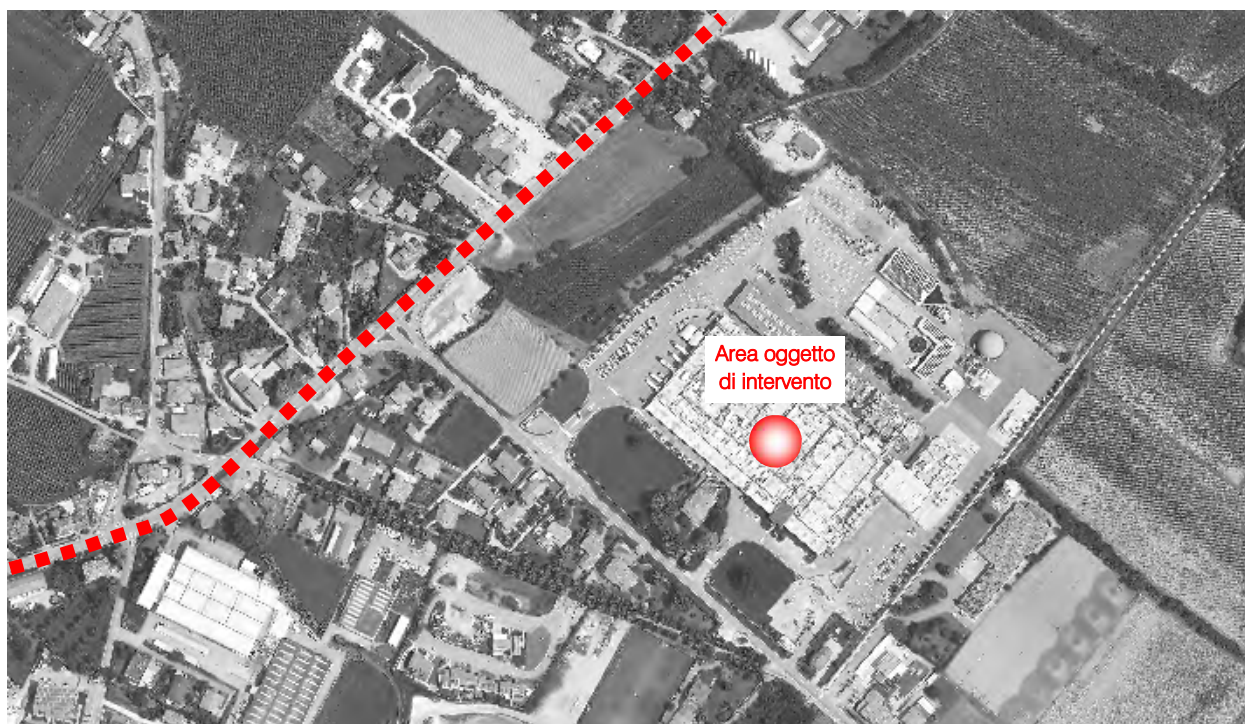


Figura 4.2 – SP248 – Via Schiavonesca – ortofoto



Figura 4.3 – SP248 – Via Schiavonesca

SP57 – Via Fante D'Italia

SP57 - Via Fante D'Italia rappresenta l'asse viario direttamente afferente all'area produttiva oggetto di intervento e costituisce la principale strada di distribuzione locale della zona industriale. L'asse si sviluppa con andamento nord-sud collegando la zona produttiva con la SP248 e con la restante viabilità comunale. La strada è caratterizzata da carreggiata singola a doppio senso di circolazione con una corsia per senso di marcia ed è attualmente interessata da traffico misto, comprendente traffico locale, traffico veicolare correlato agli insediamenti produttivi, traffico commerciale e mezzi pesanti diretti agli stabilimenti industriali presenti nell'area.

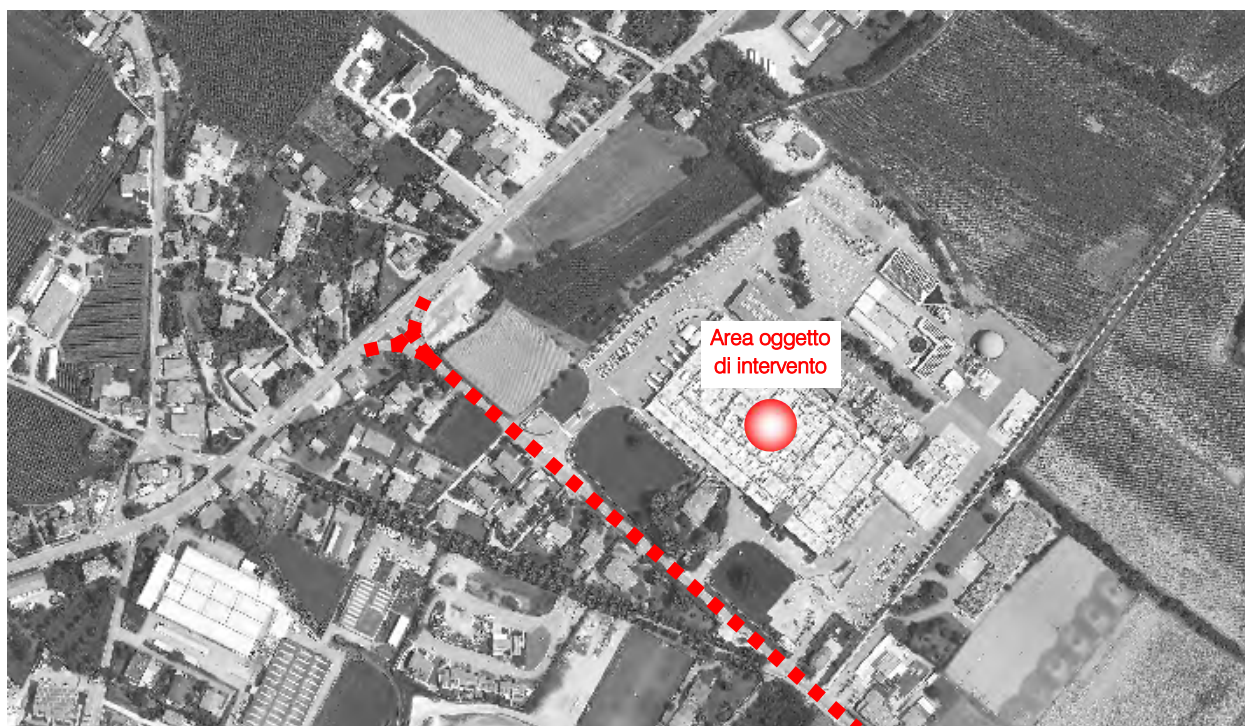


Figura 4.4 – SP57 – Via Fante D'Italia – ortofoto



Figura 4.5 – SP57 – Via Fante D'Italia

Via Pieve

Via Pieve rappresenta una viabilità comunale di collegamento posta a sud dell'ambito produttivo oggetto di studio e costituisce un asse di distribuzione locale tra la SP57 – Via Fante D'Italia e le aree residenziali e produttive limitrofe. La strada è caratterizzata da carreggiata singola con doppio senso di marcia e risulta interessata prevalentemente da traffico locale. L'infrastruttura svolge una funzione di supporto alla rete viaria principale, contribuendo alla distribuzione dei flussi diretti verso la zona industriale comunale.

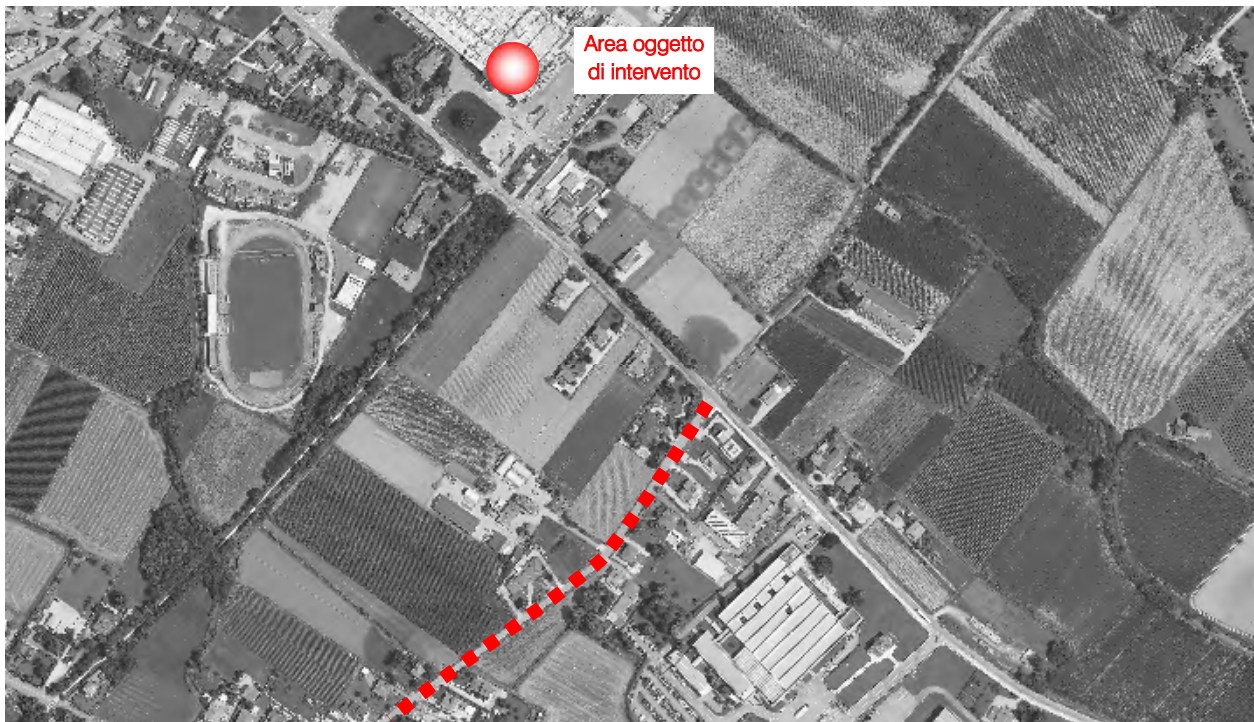


Figura 4.6 – SP248 – Via Pieve – ortofoto



Figura 4.7 – Via Pieve

Viale della Stazione

Viale della Stazione costituisce uno degli assi urbani principali del territorio comunale e garantisce il collegamento tra il centro abitato di Giavera del Montello e la viabilità provinciale principale. La strada presenta una configurazione a carreggiata singola con una corsia per senso di marcia nel primo tratto ad est, per poi diventare a senso unico di marcia. L'asse viario è interessato prevalentemente da traffico urbano e pendolare, con particolare intensificazione dei flussi nelle fasce orarie di punta correlate agli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-scuola.

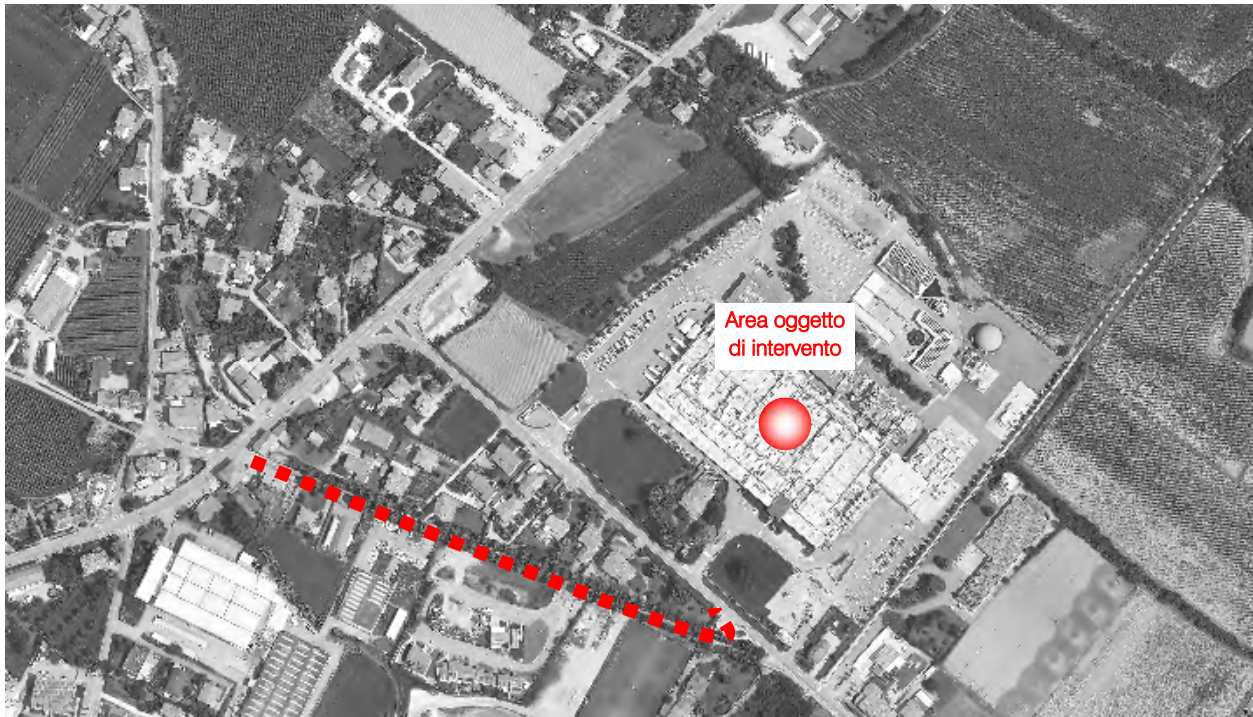


Figura 4.8 – Viale della Stazione – ortofoto



Figura 4.9 – Viale della Stazione

Via Castel di Sotto

Via Castel di Sotto rappresenta una viabilità comunale di distribuzione locale posta in prossimità dell'ambito produttivo e funzionale al collegamento tra la zona industriale e la restante rete viaria comunale. La strada presenta caratteristiche geometriche compatibili con traffico misto leggero e commerciale ed è interessata prevalentemente da spostamenti locali generati sia dalle attività produttive sia dagli insediamenti residenziali presenti nell'intorno territoriale.

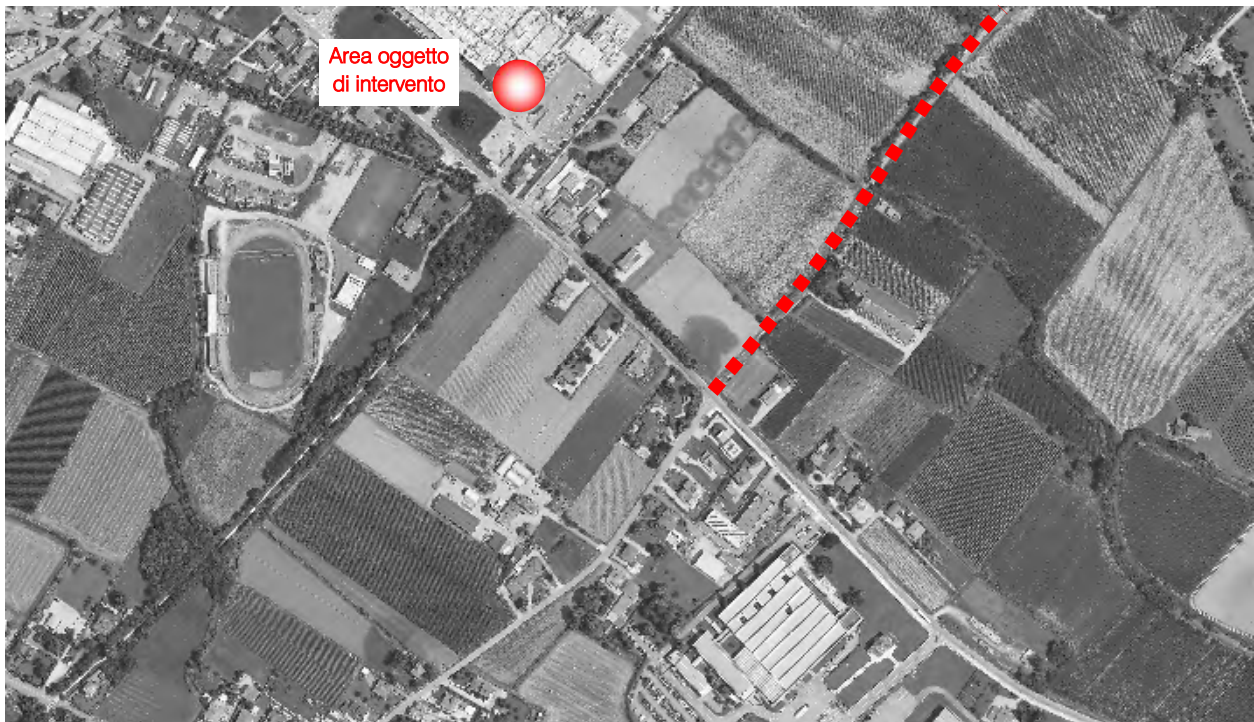


Figura 4.10 – Via Castel di Sotto – ortofoto

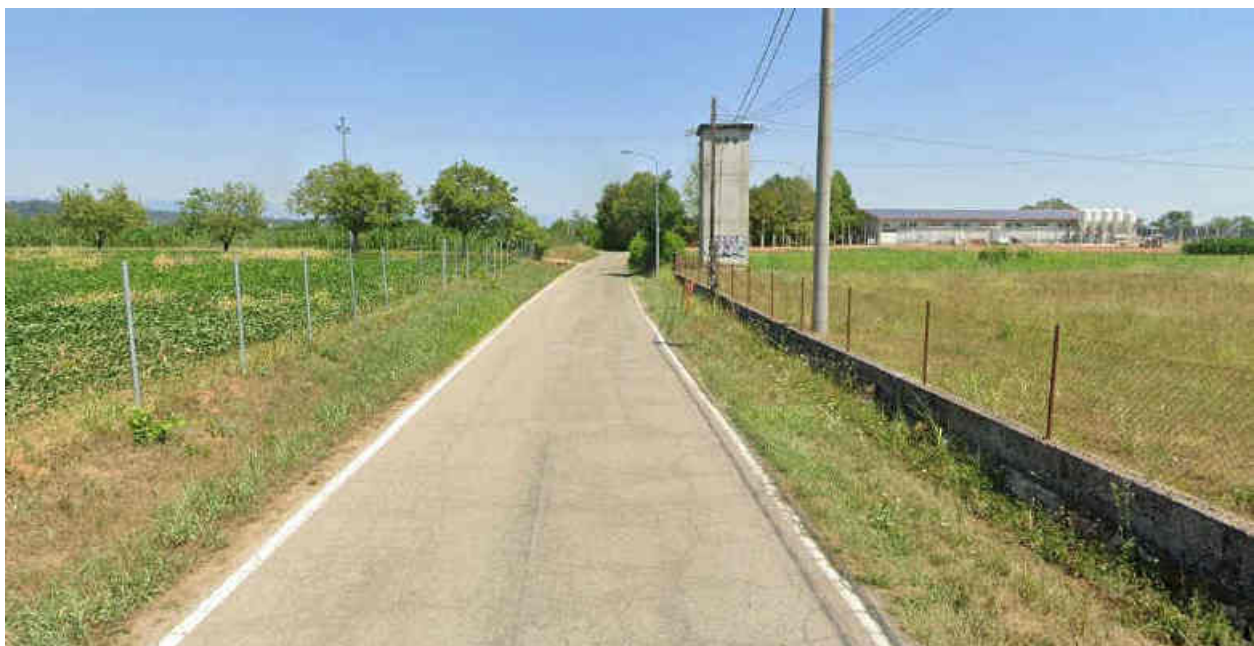


Figura 4.11 – Via Castel di Sotto

Via della Vittoria

Via della Vittoria costituisce una viabilità comunale di supporto alla rete principale e garantisce il collegamento tra la zona produttiva e il centro abitato di Giavera del Montello. La strada presenta caratteristiche prevalentemente locali ed è interessata principalmente da traffico urbano e di distribuzione interna al territorio comunale. Pur non rappresentando la direttrice principale di accesso al sito produttivo, essa contribuisce alla distribuzione dei flussi veicolari dell'ambito.

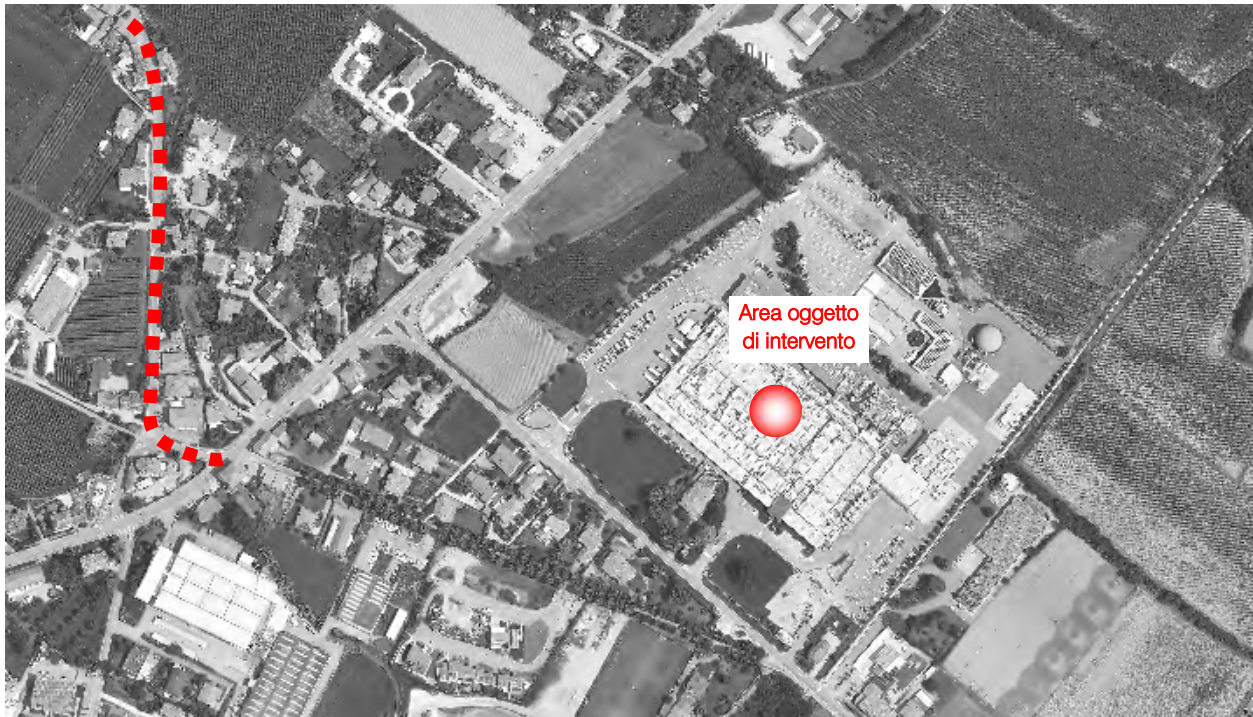


Figura 4.12 – Via della Vittoria – ortofoto



Figura 4.13 – Via della Vittoria

4.2 INTERSEZIONI LIMITROFE ALL'AREA

In questo paragrafo vengono brevemente descritte le intersezioni più significative prossime all'area oggetto di intervento, come evidenziato nella figura di seguito riportata:

1. *Intersezione a raso tra Via Pieve, SP57 – Via Fante D'Italia e Via Castel di Sotto;*
2. *Intersezione a raso tra SP57 – Via Fante D'Italia e Viale della Stazione;*
3. *Intersezione a raso tra SP248 – Via Schiavonesca e SP57 – Via Fante D'Italia;*
4. *Intersezione a raso tra SP248 – Via Schiavonesca, Viale della Stazione e Via della Vittoria.*

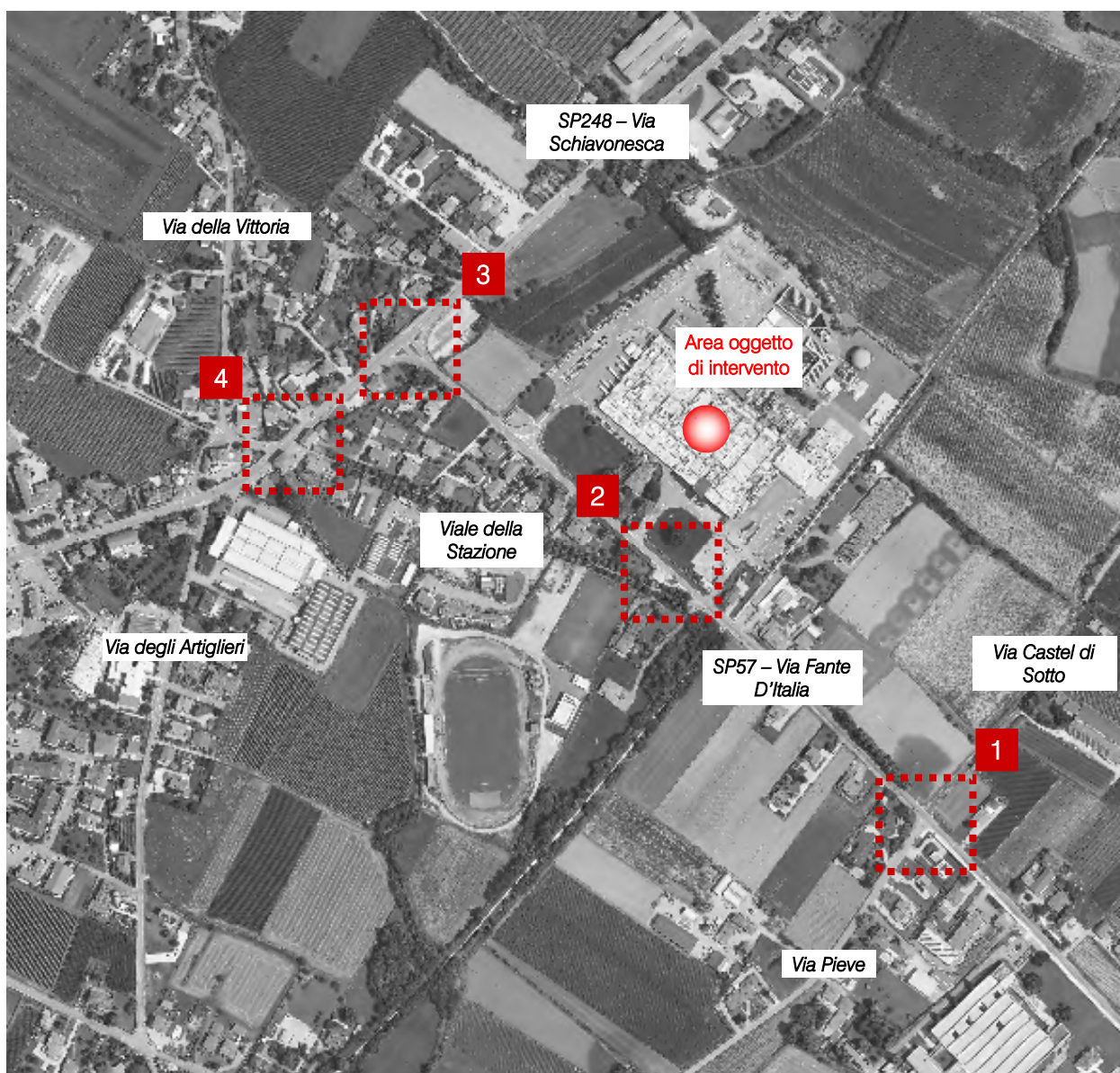


Figura 4.14 – Intersezioni attigue all'ambito di intervento

Di seguito si riporta una breve descrizione per ciascuna delle intersezioni citate, mentre per quanto riguarda il dettaglio descrittivo dei nodi minori si rimanda agli allegati.

Intersezione 1: Intersezione a raso tra Via Pieve, SP57 – Via Fante D'Italia e Via Castel di Sotto

Trattasi di un'intersezione a raso in cui la direttrice principale è rappresentata dalla SP57 – Via Fante D'Italia mentre le direttrici secondarie sono rappresentate da Via Pieve e Via Castel di Sotto. Si evidenzia, in corrispondenza di Via Pieve, la presenza di un divieto di accesso per mezzi pesanti. Il nodo è dotato di illuminazione pubblica.

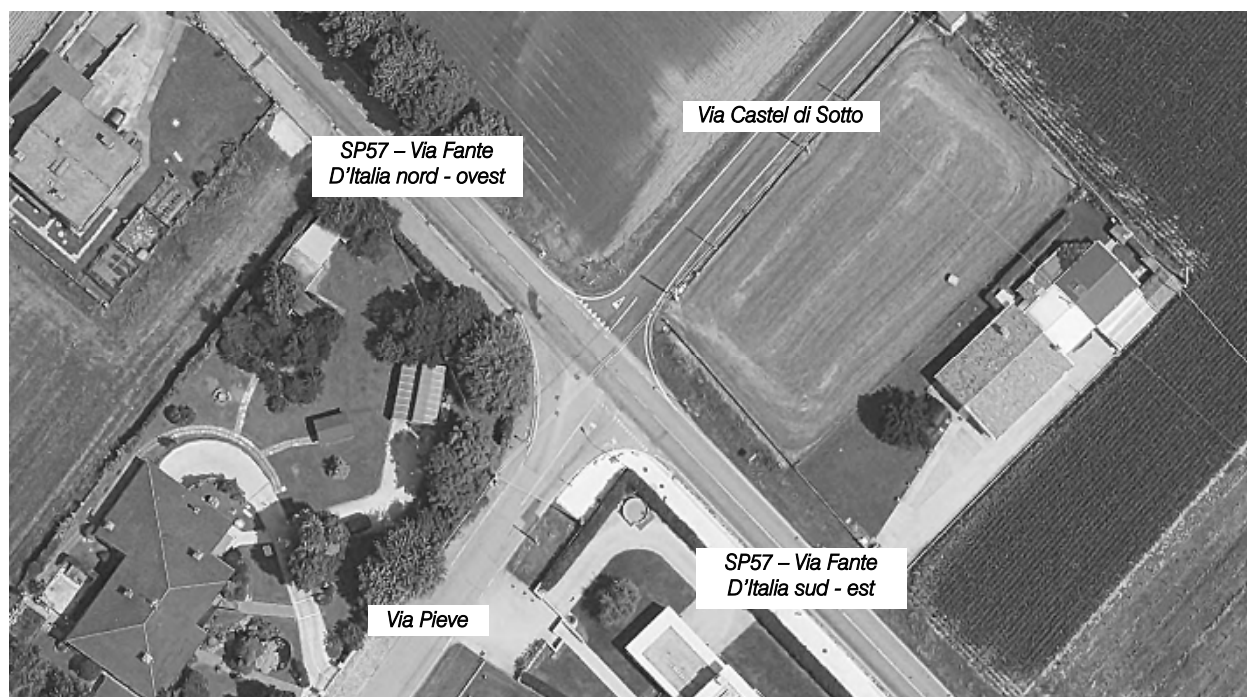


Figura 4.15 – Intersezione 1 – ortofoto



Figura 4.16 – Intersezione 1

Intersezione 2: Intersezione a raso tra SP57 – Via Fante D'Italia e Viale della Stazione

Trattasi di un'intersezione a raso in cui la direttrice principale è rappresentata dalla SP57 – Via Fante D'Italia, mentre la secondaria è rappresentata da Viale della Stazione. Il nodo risulta dotato di impianto di pubblica illuminazione.



Figura 4.17 – Intersezione 2 – ortofoto



Figura 4.18 – Intersezione 2

Intersezione 3: Intersezione a raso tra SP248 – Via Schiavonesca e SP57 – Via Fante D'Italia

Trattasi di un'intersezione a raso in cui la direttrice principale è rappresentata dalla SP248 – Via Schiavonesca mentre la direttrice secondaria è rappresentata dalla Sp57 – Via Fante D'Italia. Si evidenzia la presenza di marciapiede e di un percorso ciclopedonale. Il nodo è dotato di impianto per la pubblica illuminazione.

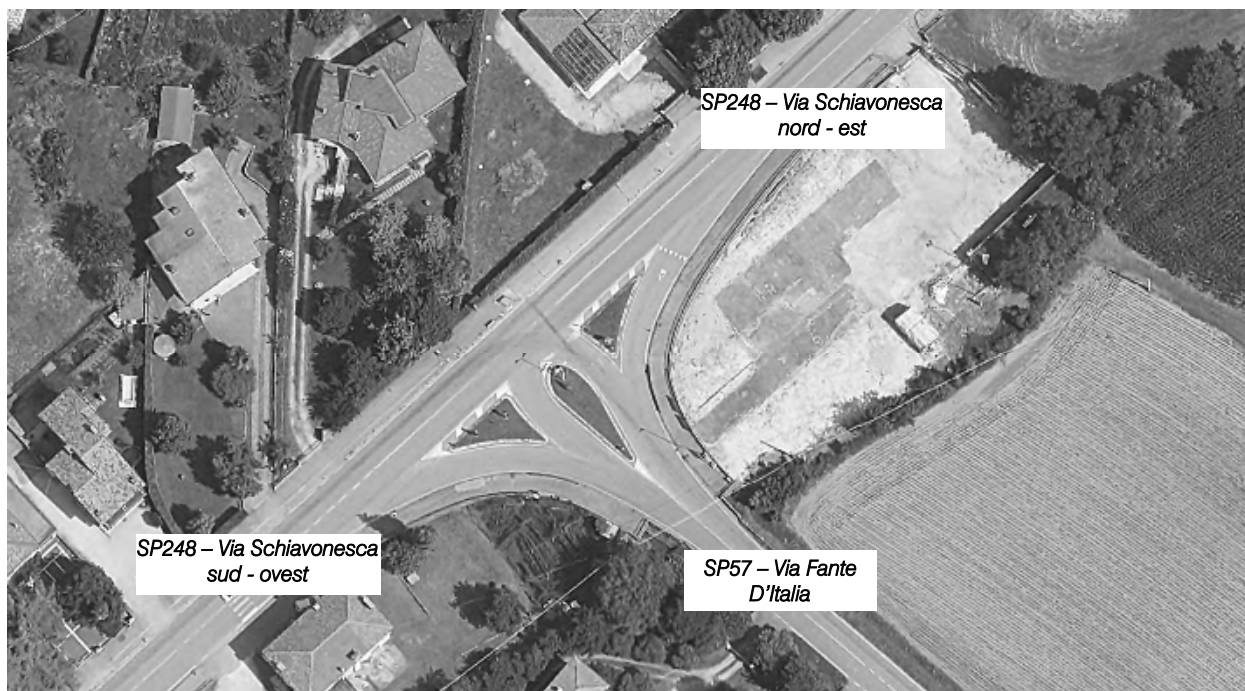


Figura 4.19 – Intersezione 3 – ortofoto



Figura 4.20 – Intersezione 3

Intersezione 4: Intersezione a raso tra SP248 – Via Schiavonesca, Viale della Stazione e Via della Vittoria

Trattasi di un'intersezione a raso posta lungo la SP248 che rappresenta la direttrice principale, Via della Vittoria e Viale della stazione rappresentano i rami secondari. Si evidenzia che Viale della Stazione è a senso unico di marcia. Il nodo risulta illuminato e si evidenzia la presenza di attraversamenti pedonali.



Figura 4.21 – Intersezione 4 – ortofoto



Figura 4.22 – Intersezione 4

5 DOMANDA DI TRAFFICO

L'ambito produttivo in esame risulta ubicato nel quadrante nord-orientale del territorio comunale di Giavera del Montello, in un contesto caratterizzato dalla presenza di insediamenti industriali e artigianali consolidati, serviti da una rete viaria di livello provinciale e locale idonea sia al traffico leggero sia al traffico commerciale e pesante. La viabilità di afferenza all'area risulta principalmente costituita dalla SP248 "Via Schiavonesca", dalla SP57 "Via Fante D'Italia", da Via della Vittoria e dalla viabilità locale a servizio della zona produttiva.

L'accessibilità al compendio produttivo avviene principalmente da Via Fante D'Italia, strada che rappresenta l'asse distributore principale della zona industriale e che garantisce il collegamento diretto con la SP248 e con la restante rete viaria provinciale. Per questo motivo, risulta di fondamentale importanza analizzare specificatamente le ricadute in termini di traffico originate dall'intervento di progetto.

Per descrivere, quindi, in modo completo ed accurato i flussi veicolari che contraddistinguono la rete viaria si è ricorsi ad una serie di rilievi automatici condotti lungo gli assi stradali caratterizzanti l'ambito di intervento. In aggiunta sono stati estrapolati anche i rilievi manuali nell'intervallo orario di punta rilevato in un giorno infrasettimanale in corrispondenza delle intersezioni limitrofe.

5.1 RILIEVI AUTOMATICI

Al fine di monitorare le principali caratteristiche del traffico - tipologie veicolari e flussi veicolari orari -, sono stati effettuati dei rilievi automatici lungo la viabilità di interesse. I rilievi, eseguiti mediante strumentazione radar, hanno permesso un monitoraggio continuativo in una giornata infrasettimanale e una giornata del fine settimana, periodo in cui statisticamente si prevede l'indotto maggiore per l'attività analizzata. Le giornate di rilievo sono state pertanto:

- ☐ martedì 14 aprile 2026;
- ☐ mercoledì 15 aprile 2026.

L'indagine è stata condotta relativamente ai flussi di traffico per fasce orarie (00.00 – 24.00) divise per intervalli di 15 minuti. Si precisa che la fase di misurazione dei flussi veicolari viene eseguita escludendo generalmente dall'attività di monitoraggio i seguenti periodi:

- ☐ feste prestabilite;
- ☐ eventi speciali (feste, mercati, manifestazioni sportive etc.).

Di seguito dopo un'illustrazione puntuale delle sezioni stabilite per il rilievo verranno brevemente sviluppate alcune osservazioni sui dati di traffico, riportati in dettaglio in allegato, in cui, per le giornate di martedì 14 e mercoledì 15 aprile 2026, verranno specificati:

- ☐ dati generali accompagnati da documentazione fotografica;
- ☐ volumi di traffico con intervallo pari a 15';
- ☐ volumi di traffico orari;
- ☐ grafici finali.

I radar, dotati di propria alimentazione a batteria, sono stati ubicati 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 5.1 – Strumentazione radar utilizzata

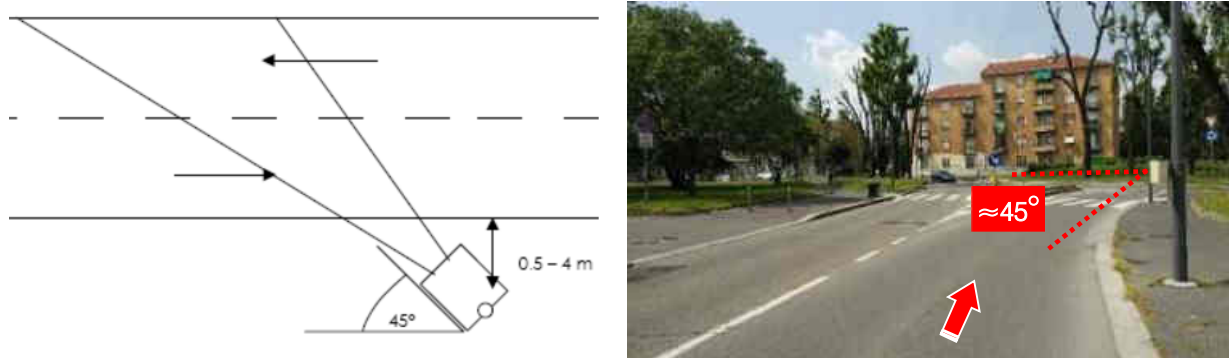


Figura 5.2 – Angolo di installazione dei radar rispetto alla direzione di marcia

I dati di traffico immagazzinati sono stati rielaborati mediante un apposito database distinguendoli per numero di postazione, direzione, giorno, classe veicolare e fascia oraria. Per quanto concerne le tipologie veicolari utilizzate per le rielaborazioni i veicoli rilevati sono stati suddivisi, in base alla loro lunghezza (L) in 4 classi:

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 5.1 – Suddivisione classi veicolari

I dati sono stati poi aggregati utilizzando come riferimento temporale il quarto d'ora ed omogeneizzati in termini di veicoli equivalenti utilizzando il coefficiente 0.5 per i motocicli, 1.0 per le autovetture, 1.5 per i commerciali leggeri e 2.0 per i mezzi pesanti.

Si propone una sintetica tabella riportante il numero dei radar e gli assi stradali lungo i quali sono stati collocati. In aggiunta si riporta la documentazione fotografica dei radar installati lungo la viabilità di afferenza, da cui si evince come le apparecchiature siano state posizionate esternamente alla sede stradale senza arrecare alcun disturbo al normale deflusso veicolare.

Numerazione radar	Corsie rilevate	Posizione
Radar 1	1	Via Pieve dir. nord-est
Radar 2	1	Via Pieve dir. sud-ovest
Radar 3	1	SP57 – Via Fante D'Italia dir. nord-ovest
Radar 4	1	SP57 – Via Fante D'Italia dir. sud-est
Radar 5	1	SP248 – Via Schiavonesca nord-est dir. sud-ovest
Radar 6	1	SP248 – Via Schiavonesca nord-est dir. nord- est
Radar 7	1	SP248 – Via Schiavonesca sud-ovest dir. nord-est
Radar 8	1	SP248 – Via Schiavonesca sud-ovest dir. sud-ovest
Radar 9	1	Viale della Stazione dir. sud-est

Tabella 5.2 – Specifica radar



Figura 5.3 – Radar 1



Figura 5.4 – Radar 2



Figura 5.5 – Radar 3



Figura 5.6 – Radar 4



Figura 5.7 – Radar 5



Figura 5.8 – Radar 6



Figura 5.9 – Radar 7



Figura 5.10 – Radar 8



Figura 5.12 – Radar 9

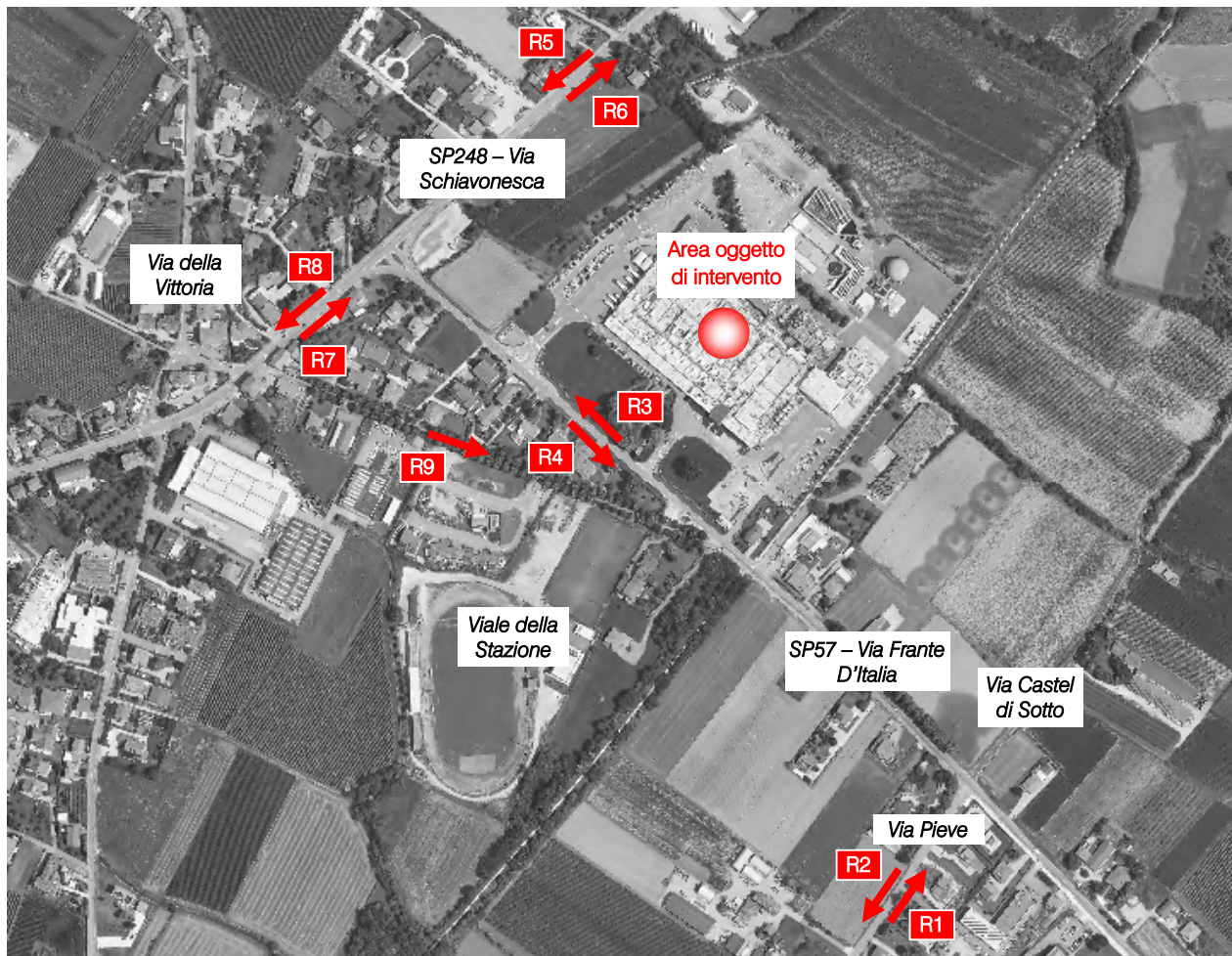


Figura 5.11 – Sezioni di rilievo tramite strumentazione radar

I flussi 00.00 – 24.00 nelle sezioni di indagine nei due giorni di rilievo sono riassunti nella tabella seguente.

SEZIONE	Mercoledì 14.04.2026	Giovedì 15.04.2026
1	597	707
2	649	746
3	3.481	3.490
4	3.587	3.503
5	5.599	5.752
6	5.219	5.421
7	7.220	7.276
8	7.573	7.593
9	196	191
Totale	34.121	34.679

Tabella 5.3 – Veicoli equivalenti giornalieri

Globalmente, analizzando i dati ricavati dalle apparecchiature radar si osserva come il giorno caratterizzato dai volumi di traffico maggiori sia il giovedì: complessivamente i flussi 00.00 – 24.00 del giorno precedente (mercoledì) sono inferiori di circa l'1,6%.

Osservando l'istogramma si può notare come i radar posizionati nelle sezioni 5, 6, 7 e 8 abbiano registrato i flussi giornalieri maggiori: tali sezioni si trovano, infatti, lungo la SP248 – Via Schiavonesca, importante arteria di collegamento interessata sia da spostamenti locali sia da mobilità in transito verso il Comune di Nervesa della Battaglia e il Comune di Conegliano in direzione nord-ovest e il Comune di Montebelluna in direzione sud-ovest.

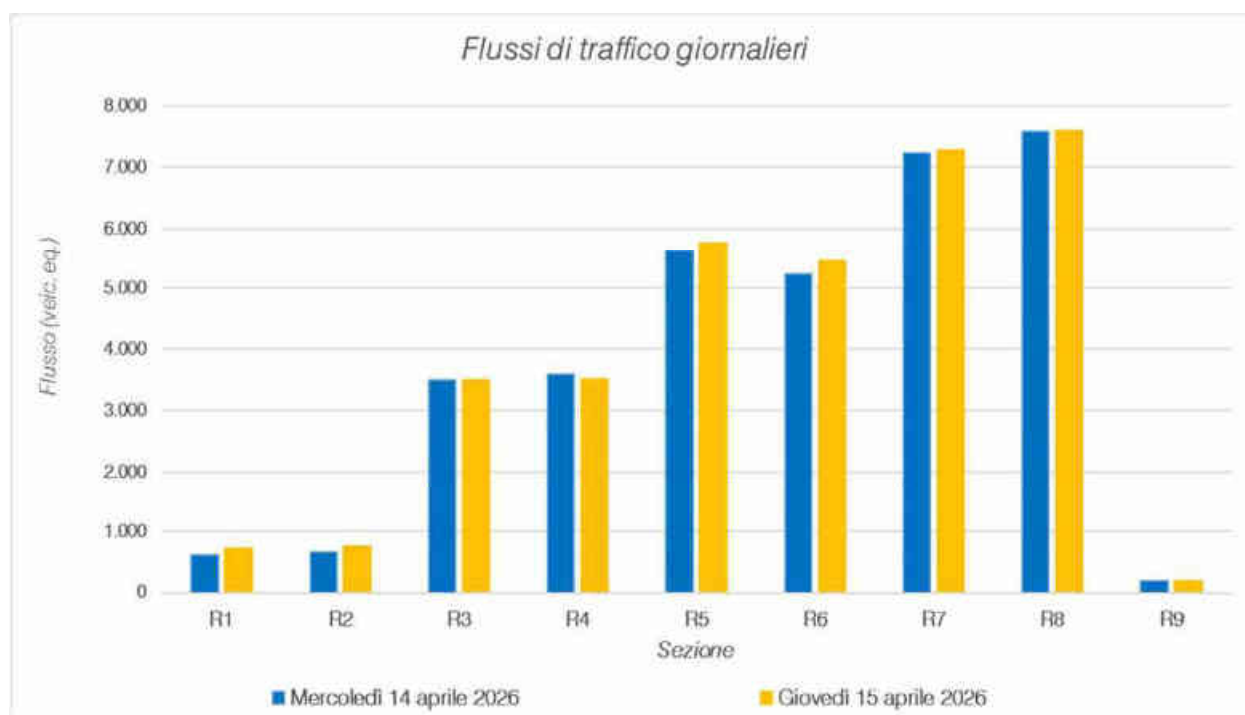


Figura 5.12 – Confronto andamento volumi di traffico

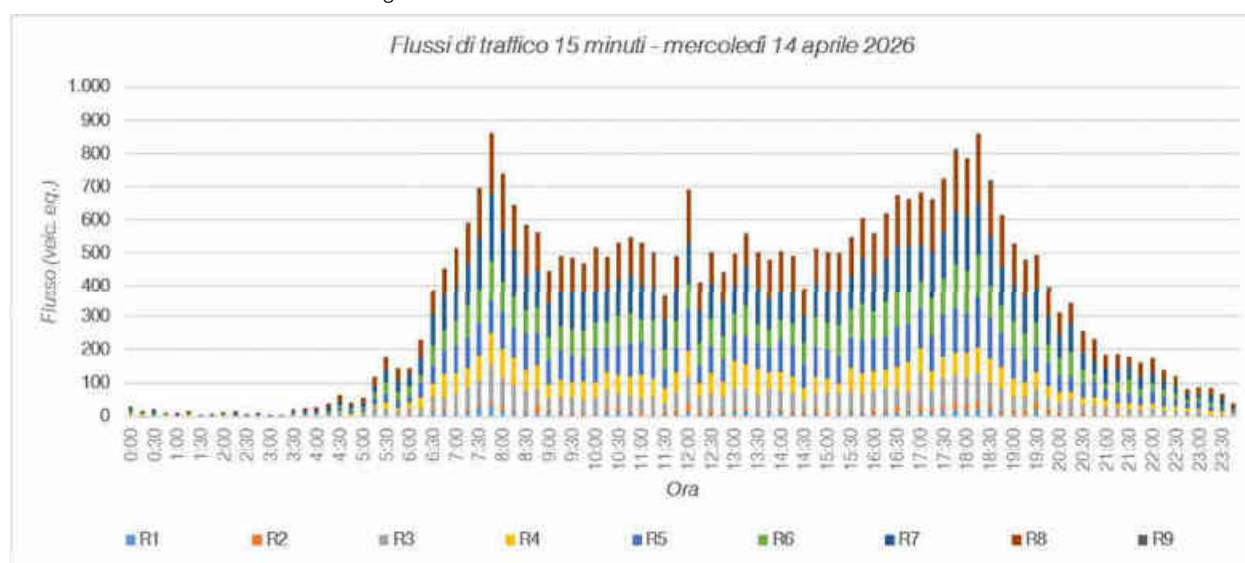


Figura 5.13 – Andamento volumi di traffico per sezione - mercoledì

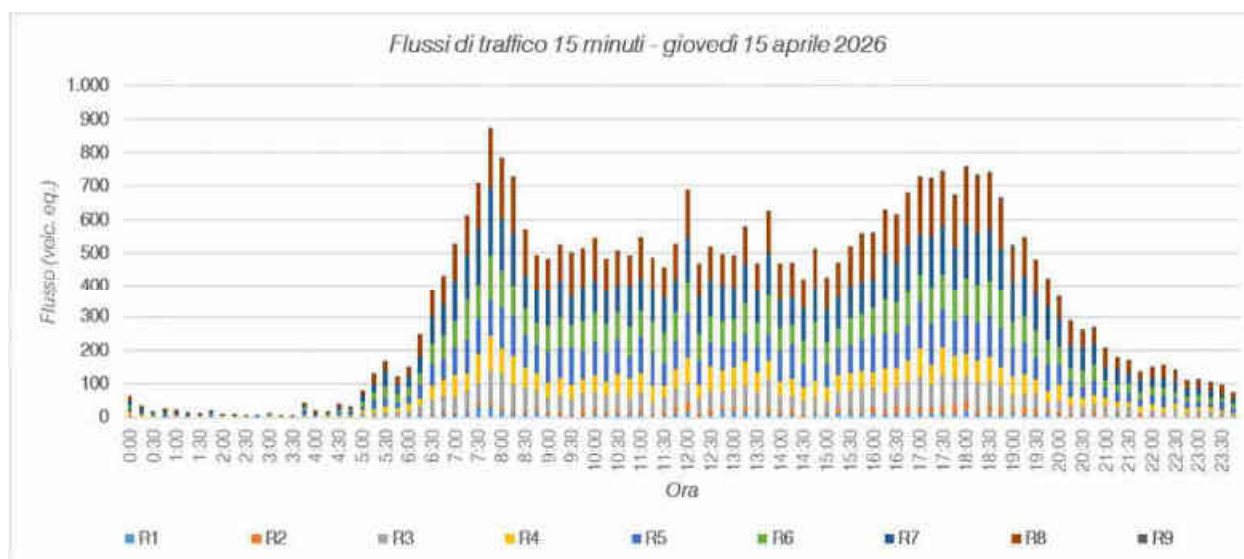


Figura 5.14 – Andamento volumi di traffico per sezione – giovedì

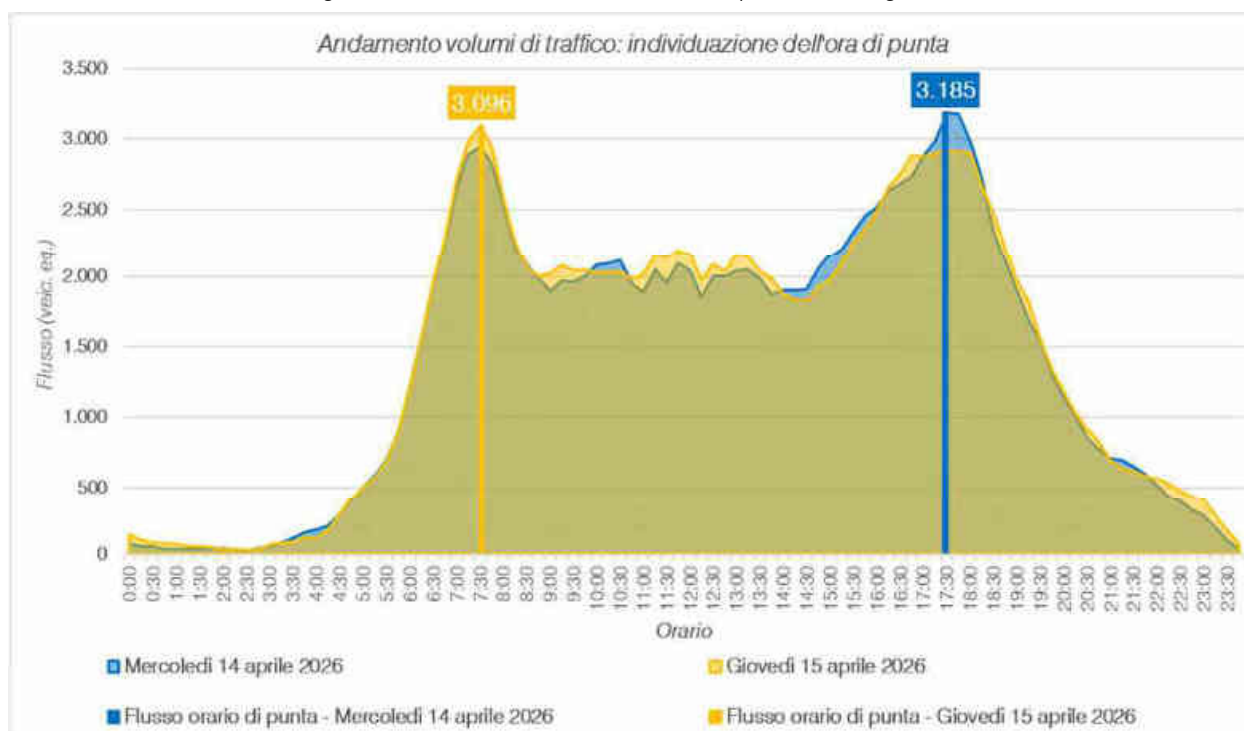


Figura 5.15 – Individuazione ora di punta

Osservando l'andamento dei volumi di traffico giornalieri si nota un andamento a doppia campana in entrambe le giornate di rilievo, registrando un picco mattutino nell'intervallo orario compreso tra le 07.30 e le 08.30 e un picco pomeridiano nell'intervallo orario compreso tra le 17.30 e le 18.30; un terzo picco, inferiore rispetto ai precedenti, si verifica attorno a mezzogiorno, pertanto è possibile affermare che l'area oggetto di analisi risulta caratterizzata da spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-scuola.

Infine, si osserva che durante la giornata del mercoledì il picco mattutino registra la presenza di 2.944 veicoli equivalenti, inferiore rispetto a quello pomeridiano che registra 3.185 veicoli equivalenti; durante la giornata successiva, invece, si evidenzia la presenza di 3.096 veicoli equivalenti durante l'ora di punta del mattino,

superiore rispetto a quella pomeridiana dove si osservano 2.915 veicoli equivalenti. Pertanto, in considerazione dei flussi registrati dalle apparecchiature radar durante la campagna di rilievo, per la realizzazione dell'analisi microsimulativa riportata nei capitoli seguenti, sono stati presi come riferimento i flussi veicolari **nell'ora di punta del mercoledì pomeriggio compresa nell'intervallo orario 17.30 – 18.30.**

5.2 RILIEVI MANUALI

Oltre ai rilievi automatici che hanno evidenziato le ore di punta caratterizzanti l'area, sono stati eseguiti anche dei rilievi manuali in corrispondenza delle principali intersezioni attigue all'area di intervento:

1. *Intersezione a raso tra Via Pieve, SP57 – Via Fante D'Italia e Via Castel di Sotto;*
2. *Intersezione a raso tra SP57 – Via Fante D'Italia e Viale della Stazione;*
3. *Intersezione a raso tra SP248 – Via Schiavonesca e SP57 – Via Fante D'Italia;*
4. *Intersezione a raso tra SP248 – Via Schiavonesca, Viale della Stazione e Via della Vittoria.*

I rilievi sono stati estrapolati in riferimento alla giornata di mercoledì 14 aprile 2026 nell'intervallo critico della mattina. Ogni corrente di traffico interessante le singole intersezioni è stata monitorata da vari operatori compilando appositi moduli di rilevamento sui quali sono stati annotati i passaggi dei veicoli distinti per classe veicolare e per orario.

Negli allegati, per ciascuna intersezione, si riportano per l'ora di punta del sistema:

- uno schema delle manovre e la tabella relativa in riferimento all'intervallo temporale 17.30 – 18.30;
- le matrici O/D in veicoli totali ed equivalenti dell'intersezione in riferimento all'ora di punta.

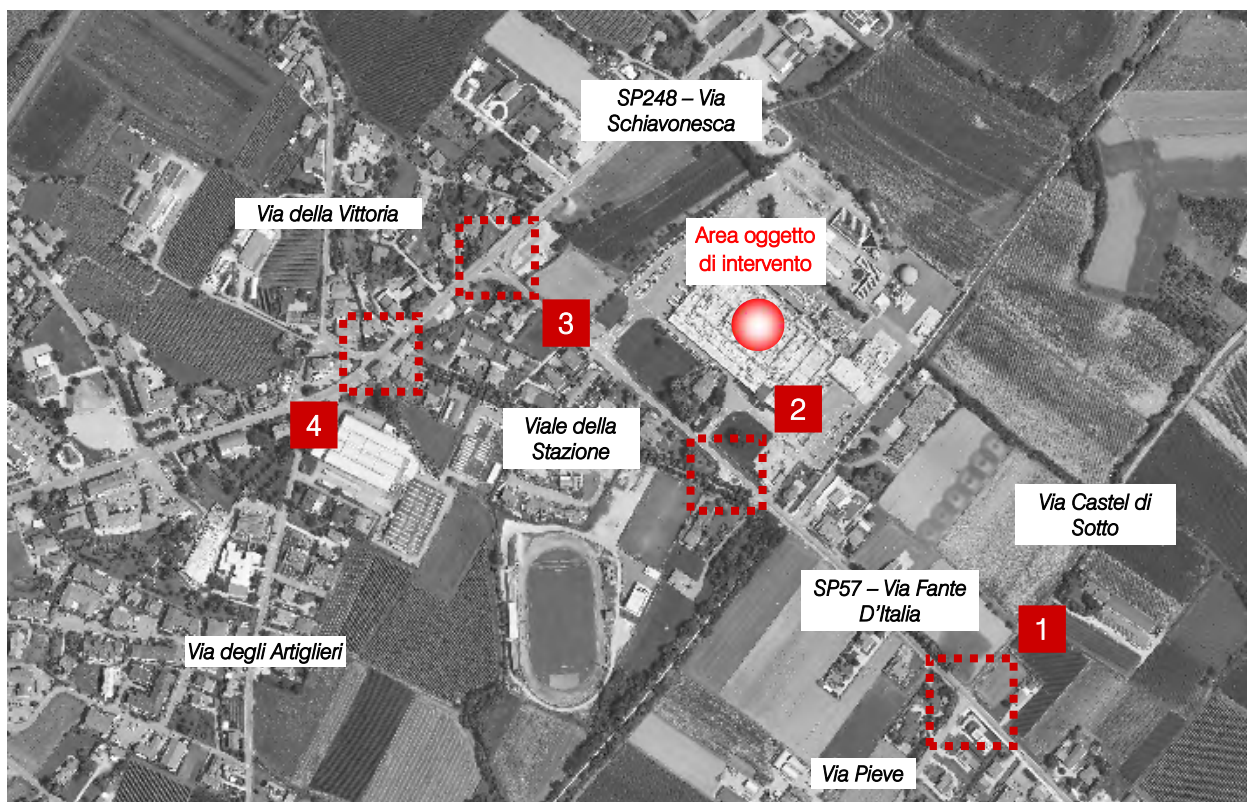


Figura 5.16 – Intersezioni rilevate

6 SCENARIO FUTURO

6.1 INTERVENTO DI PROGETTO

L'intervento oggetto del presente studio riguarda l'ampliamento del fabbricato produttivo esistente della ditta Latteria Montello S.p.a., ubicato in Via Fante D'Italia n. 26 nel Comune di Giavera del Montello (TV), all'interno di un ambito a destinazione produttiva consolidata.

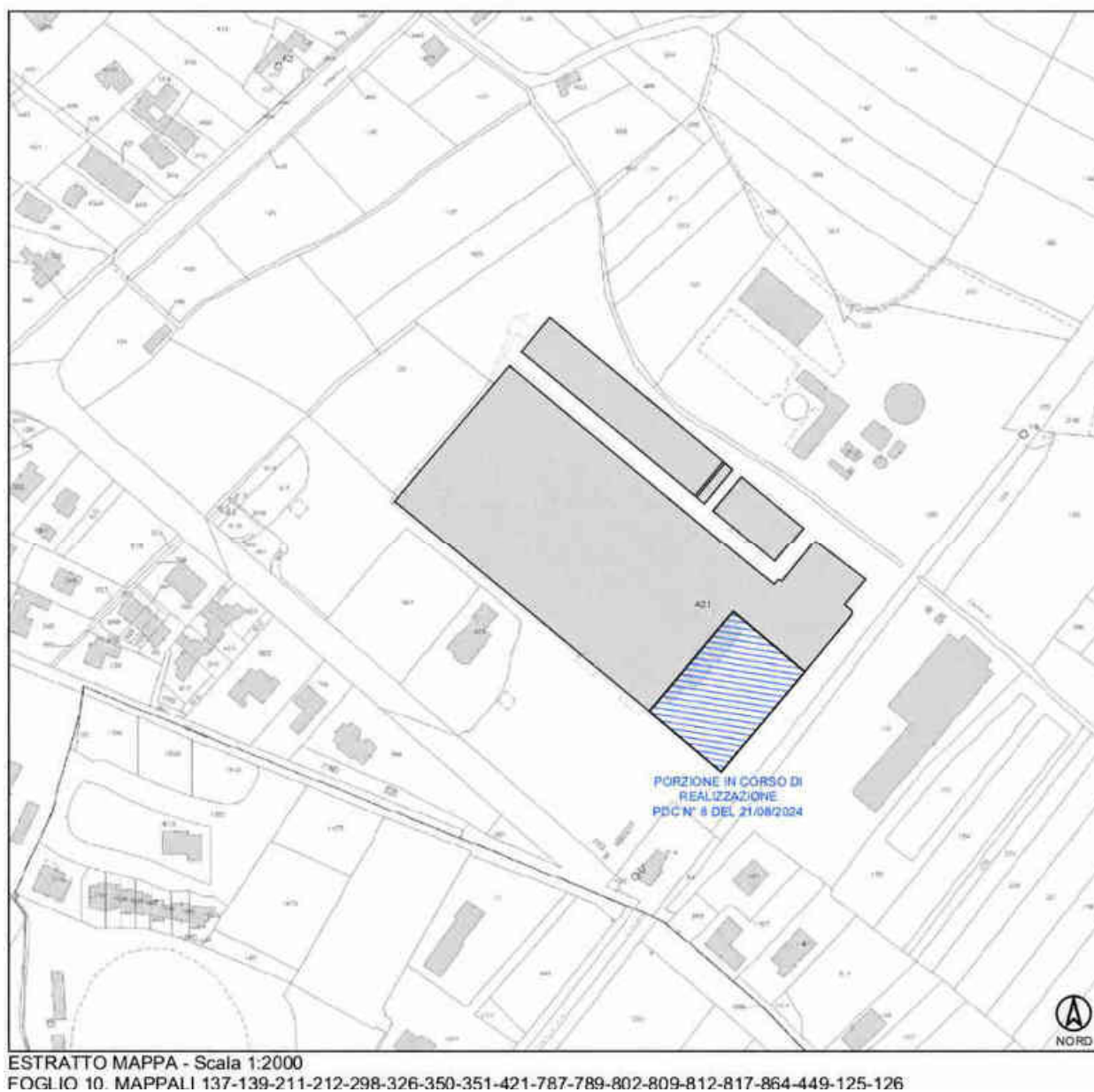


Figura 6.1 – Estratto di mappa

L'intervento si inserisce in continuità con il complesso industriale esistente e non determina modifiche sostanziali all'assetto della viabilità pubblica esterna. L'accessibilità veicolare allo stabilimento continuerà pertanto ad avvenire attraverso gli accessi esistenti attestati su Via Fante d'Italia.

Ai fini della valutazione viabilistica, le modifiche rilevanti rispetto allo stato attuale sono riconducibili principalmente all'incremento dell'attività produttiva dello stabilimento, cui risultano associati un aumento del personale operante in loco e una variazione dei quantitativi di materie prime e prodotti movimentati.

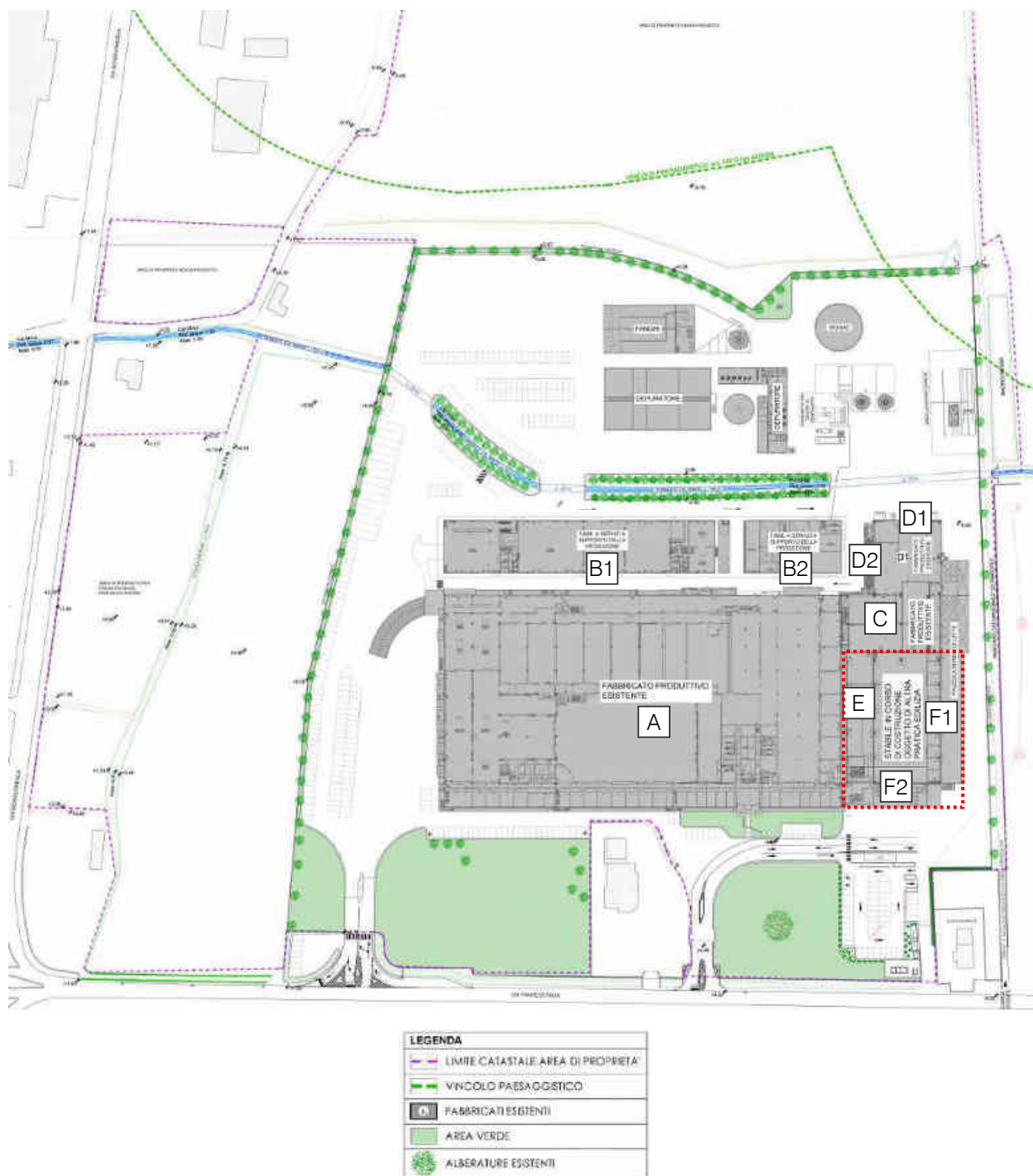


Figura 6.2 – Estratto planimetria

6.2 STIMA DEI FLUSSI DI TRAFFICO INDOTTI

Ai fini della valutazione dello scenario futuro è stata effettuata una stima del traffico aggiuntivo generato dall'ampliamento previsto.

Si evidenzia preliminarmente che l'intervento non comporta l'insediamento di una nuova attività produttiva ma l'ampliamento di uno stabilimento esistente e pienamente operativo, i cui flussi veicolari risultano già ricompresi nei rilievi di traffico effettuati sul territorio. Pertanto, ai fini dello studio, l'analisi è stata sviluppata considerando esclusivamente il traffico incrementale rispetto alle condizioni attuali.

Personale addetto

Sulla base dei dati forniti dalla committenza, il numero complessivo di dipendenti passa dagli attuali 392 ai futuri 435 addetti. Di questi, rispettivamente 350 e 393 risultano operare stabilmente presso lo stabilimento di Giavera del Montello, mentre i restanti 42 addetti sono costituiti da personale commerciale, promoter e altre figure non stabilmente presenti presso il sito.

Ai fini della valutazione della domanda di traffico incrementale assume pertanto rilievo la variazione del personale effettivamente operante presso lo stabilimento, come riportato nella seguente tabella.

Parametro	Stato attuale	Stato futuro
Dipendenti complessivi	392	435
Dipendenti operanti in loco	350	393
Commerciali, promoter e altro personale	42	42

Tabella 6.1 – Personale addetto

Ne consegue un incremento di **43 addetti stabilmente operanti presso lo stabilimento**. Si assume cautelativamente che ciascun nuovo addetto possa determinare uno spostamento veicolare autonomo e che l'intero incremento occupazionale possa concentrarsi nelle fasce orarie di punta della rete.

Si considerano pertanto:

- 43 autovetture in ingresso nell'ora di punta del mattino;
- 43 autovetture in uscita nell'ora di punta della sera.

L'ipotesi adottata risulta cautelativa, in quanto non considera eventuali forme di condivisione del veicolo, utilizzo di modalità alternative all'autovettura privata o distribuzione degli orari di ingresso e uscita dei lavoratori.

Movimentazione delle merci

La committenza ha inoltre fornito l'aggiornamento del numero annuale di mezzi destinati al trasporto di materie prime, materiali e prodotti finiti.

Materiale oggetto di trasporto	Stato attuale	Stato futuro
Materiale promozionale	50	50
Materiale di consumo	350	350
Prodotti commercializzanti	800	800
Latte	2.006	2.547
Panna	154	197
Scotta	500	640
Altre materie prime	400	450
Prodotti finiti	3.800	4.100
TOTALE	8.060	9.134

Tabella 6.2 – Movimentazione annuale delle merci

Il traffico logistico passa pertanto da **8.060 a 9.134 mezzi/anno**, con un incremento pari a **1.074 mezzi/anno**, corrispondente a circa il **13,3%** rispetto allo stato attuale.

Non essendo disponibile una suddivisione dell'incremento annuale per classe veicolare, ai fini delle verifiche trasportistiche si assume cautelativamente che l'intero incremento possa essere assimilato alla categoria dei **mezzi pesanti**, caratterizzata dal maggiore coefficiente di equivalenza veicolare. A titolo di riferimento, assumendo cautelativamente 250 giornate annue di movimentazione, l'incremento medio risulterebbe pari a $1.074 / 250 = 4,3$ **mezzi/giorno**, arrotondabili cautelativamente a circa **5 mezzi/giorno**.

Considerato inoltre che i movimenti logistici risultano distribuiti durante l'arco della giornata lavorativa, ai fini della verifica della condizione di punta viene considerato:

- 1 mezzo pesante in ingresso nell'ora di punta;
- 1 mezzo pesante in uscita nell'ora di punta.

Tale ipotesi determina una concentrazione del traffico logistico nell'ora di maggiore sollecitazione della rete e consente pertanto di valutare una condizione maggiormente gravosa rispetto alla distribuzione media giornaliera.

Traffico indotto nell'ora di punta

Sulla base delle ipotesi sopra descritte, il traffico incrementale assunto ai fini delle successive verifiche risulta il seguente.

Parametro	Hdp mattina	Hdp sera
Autovetture	43 IN	43 OUT
Mezzi pesanti	1 IN + 1 OUT	1 IN + 1 OUT
Totale veicoli	45	45

Tabella 6.3 – Stima traffico indotto

Ai fini delle successive verifiche trasportistiche, i flussi sono stati trasformati in veicoli equivalenti adottando i coefficienti correttivi utilizzati nello studio. Ne deriva un traffico indotto pari a:

- 47 veicoli equivalenti/ora nell'ora di punta del mattino (45 IN + 2 OUT);
- 47 veicoli equivalenti/ora nell'ora di punta serale (2 IN + 45 OUT).

Tali valori saranno successivamente distribuiti sulla rete viaria oggetto di studio in funzione delle principali direttrici di accesso allo stabilimento e utilizzati per la costruzione dello scenario futuro di riferimento.

6.3 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 correlati al futuro assetto produttivo. 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 oltre che dall'entità dei flussi attuali.

In considerazione della localizzazione territoriale del sito produttivo e delle caratteristiche della rete viaria esistente, si prevede che i principali itinerari utilizzati dai veicoli indotti interesseranno prevalentemente la SP57 – Via Fante D'Italia, la SP248 – Via Schiavonesca e la viabilità provinciale di collegamento con Montebelluna, Nervesa della Battaglia e Conegliano. In particolare, si stima che:

- il 19% dei veicoli leggeri abbia origine – destinazione SP57
- il 31% dei veicoli leggeri abbia origine – destinazione SP248 direzione nord-est;
- il 36% dei veicoli leggeri abbia origine – destinazione SP248 direzione sud-ovest;
- il restante 14% dei veicoli leggeri abbia origine – destinazione la viabilità locale.

Per quanto riguarda il traffico pesante, si prevede che gli itinerari principali saranno indirizzati verso la rete viaria provinciale principale, limitando l'interferenza con la viabilità locale a carattere residenziale. Si rimanda agli elaborati grafici in allegato per la specificazione dei volumi di traffico futuri espressi in veicoli equivalenti/ora. Nei capitoli successivi, invece, verranno descritte in dettaglio le verifiche funzionali della rete viaria nel suo complesso e dei nodi stradali della viabilità di afferenza.

Nella figura seguente si riporta in planimetria la ripartizione percentuale degli indotti dei mezzi leggeri e dei mezzi pesanti sulla viabilità di afferenza all'area.

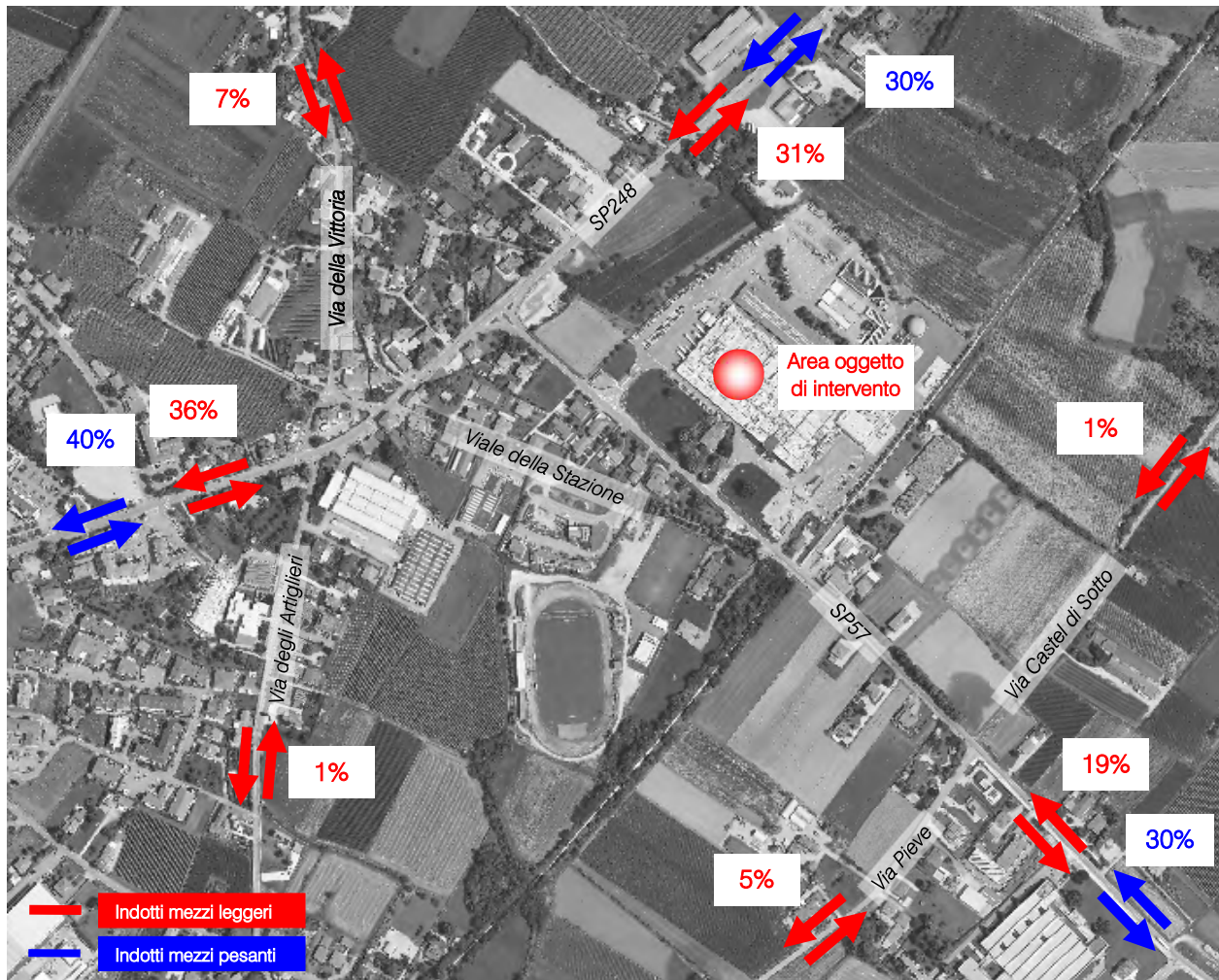


Figura 6.3 – Distribuzione indotti intervento di progetto

7 LIVELLI DI SERVIZIO

7.1 DEFINIZIONI

La classificazione qualitativa della congestione è eseguita in genere secondo una scala di sei lettere (da A ad F) che rappresentano i diversi livelli di servizio (LOS), come definiti nel manuale statunitense – l'Highway Capacity Manual (HCM). Nell'ambito dell'ingegneria dei trasporti tali livelli sono utilizzati per descrivere l'entità di traffico su tronchi stradali o intersezioni. Le verifiche analitiche della rete viaria non possono perciò prescindere dall'esposizione di alcuni riferimenti teorici che vengono di seguito chiariti. I principali indici ai quali si farà riferimento sono:

- *Volume di traffico orario o flusso orario f* (veic/h): numero di veicoli che transita - o che si prevede transiterà - in un'ora, attraverso una data sezione di una corsia o di una strada.
- *Traffico medio giornaliero annuo T_{mga}* : è il rapporto fra il numero di veicoli che attraversano una data sezione (in genere, riferito ai due sensi di marcia) e 365 giorni. Tale dato si riporta ad un intervallo di tempo molto ampio e non tiene conto delle oscillazioni del traffico, nei vari periodi dell'anno, per cui è più significativo il valore del traffico giornaliero medio T_{gm} definito come rapporto tra il numero di veicoli che, in dato numero di giorni opportunamente scelti nell'arco dell'anno, transitano attraverso la data sezione ed il numero di giorni in cui si è eseguito il rilevamento.
- *Portata veicolare Q* : numero di veicoli transitanti - o che si prevede transiterà - in una sezione della strada durante un intervallo di tempo inferiore all'ora; equivale al prodotto della densità per la velocità media di deflusso. Tra le portate assume fondamentale importanza, in ingegneria stradale, la capacità.
- *Portata di servizio*: flusso massimo gestibile con un determinato livello di servizio.
- *Capacità C* : è la portata massima relativa ad un dato periodo di tempo che, in una sezione di una corsia o di una strada, per determinate condizioni della strada stessa, dell'ambiente e del traffico, ha "sufficiente probabilità di non essere superata". La capacità rappresenta la risposta dell'infrastruttura alla domanda prevalente di movimento. Dal punto di vista tecnico assumerà un valore soddisfacente quando si mantiene superiore alla portata.
- *Intensità di traffico*: portata di punta che deriva dai quindici minuti più carichi all'interno dell'ora.
- *Densità di traffico D* : è il numero dei veicoli presenti in un dato istante in un tratto stradale di determinata lunghezza (in genere 1 km); il volume del traffico sarà pertanto uguale al prodotto della densità per la velocità.
- *Velocità del deflusso V* : velocità media nello spazio.
- Relazione fondamentale del deflusso:

$$Portata (Q) = Densità (D) \cdot Velocità di deflusso (V)$$

Dopo aver chiarito il significato di alcuni tra i parametri fondamentali della teoria della circolazione si può comprendere più facilmente il concetto di Livello di servizio (LOS). Il LOS può essere visto, in generale, come

funzione lineare della densità (veicoli/km): è ottimo quando la densità è bassa e viceversa. In pratica si può definire come la misura della prestazione della strada nello smaltire il traffico, ovvero il grado con il quale il traffico presente vincola il conducente durante la marcia. Si tratta, quindi, di un indice maggiormente significativo rispetto alla semplice conoscenza del flusso massimo o della capacità. L'HCM riconosce generalmente 5 livelli di servizio connotati con le prime cinque lettere dell'alfabeto (da A a E). Ad essi si aggiunge un sesto livello F, nel quale la congestione azzerà il passaggio dei veicoli. In particolare, i LOS definiscono i seguenti stadi di circolazione:

- LOS A: rappresenta le condizioni di flusso libero, cioè ogni veicolo si muove senza alcun vincolo ed in libertà assoluta di manovra entro la corrente;
- LOS B: rappresenta le condizioni di deflusso con modesta riduzione della velocità ma ancora con elevate condizioni di comfort fisico e psicologico;
- LOS C: rappresenta una condizione di deflusso intermedia; la presenza degli altri veicoli determina vincoli sempre maggiori causando una riduzione di comfort ma un flusso ancora stabile;
- LOS D: in queste condizioni il flusso è ancora stabile sebbene la libertà di manovra sia ampiamente ridotta ed il livello di comfort fisico e psicologico comincia ad essere basso;
- LOS E: in queste condizioni il flusso si avvicina al limite della capacità e i condizionamenti tra i veicoli sono pressoché totali; le condizioni di deflusso sono al limite della stabilità;
- LOS F: questo livello rappresenta le condizioni di flusso forzato; si verificano facilmente condizioni instabili di deflusso fino all'insorgere di forti fenomeni di accodamento.

Il livello di servizio si configura quindi, in generale, come una misura qualitativa dell'effetto di certi fattori che comprendono la velocità ed il tempo di percorrenza, le interruzioni del traffico, la libertà di manovra, la sicurezza, la comodità della guida ed i costi di esercizio. La scelta dei singoli livelli è stata definita in base a particolari valori di alcuni di questi fattori.

7.2 LIVELLI DI SERVIZIO DELLE INTERSEZIONI NON SEMAFORIZZATE

Il livello di servizio secondo la metodologia HCM, definito per tale tipologia di incrocio, è calcolato sulla base del ritardo relativo a ciascun movimento.

L'intera procedura si fonda su una precisa gerarchia delle correnti di traffico:

- correnti di priorità 1: correnti della strada principale dirette e di svolte a destra (movimenti 2, 3, 5, 6);
- correnti di priorità 2: correnti di svolta a sinistra dalla strada principale e di svolta a destra dalle secondarie (movimenti 1, 4, 9, 12);
- correnti di priorità 3: correnti delle strade secondarie di attraversamento dell'intersezione (movimenti 8, 11);
- correnti di priorità 4: correnti delle strade secondarie di svolta a sinistra (movimenti 7, 10).

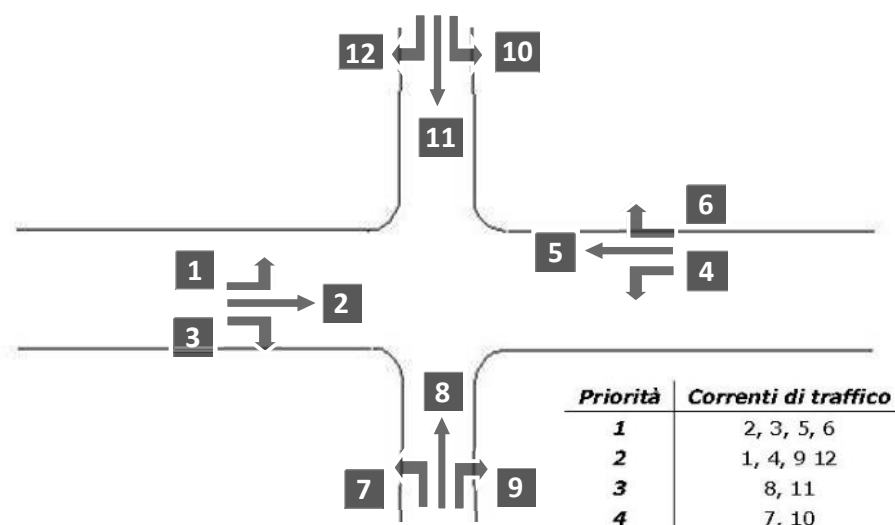


Figura 7.1 – Gerarchia delle correnti di traffico

Il calcolo finale dei ritardi relativi a ciascun movimento presuppone, secondo la metodologia H.C.M., alcune operazioni preliminari.

Determinazione delle portate di conflitto

Il termine “portata di conflitto” rappresenta la somma delle portate a cui una corrente di traffico deve necessariamente dare la precedenza. Le manovre saranno quindi caratterizzate da una portata di conflitto, fatta naturalmente eccezione per le correnti a priorità 1. Essendo N il numero delle corsie della strada principale, le singole portate di conflitto sono:

Tipo di movimento	Determinazione portate di conflitto $q_{c,x}$	
Svolta a sinistra dalla strada principale [1, 4]	$q_{c,1}=q_5+q_6$	$q_{c,4}=q_2+q_3$
Svolta a destra dalla strada secondaria [9, 12]	$q_{c,9}=q_2/N+0.5 q_3$	$q_{c,12}=q_5/N+0.5 q_6$
Correnti dirette dalla strada secondaria [8, 11]	$q_{c,8}=2(q_1+q_4)+q_2+q_5+0.5q_3+q_6$	$q_{c,10}=2(q_1+q_4)+q_2+q_5+q_3+0.5q_6$
Svolta a sinistra dalla strada secondaria [7, 10]	$q_{c,7}=2(q_1+q_4)+q_2+q_5/N+0.5q_3+0.5q_6+0.5q_{11}+0.5q_{12}$	$q_{c,10}=2(q_1+q_4)+q_2/N+q_5+0.5q_3+0.5q_6+0.5q_8+0.5q_9$

Tabella 7.1 – Portate di conflitto

Determinazione degli intervalli e dei distanziamenti critici

I conducenti appartenenti ad una corrente secondaria per attuare la scelta di attraversamento od immissione in un altro flusso, si basano su delle stime soggettive di posizione e velocità dei veicoli del flusso ostacolante. L'intervallo critico T_c si può quindi definire come il più piccolo intervallo temporale fra i veicoli della corrente principale accettato da un utente della corrente secondaria per effettuare la manovra suddetta. Diverso è il concetto di intervallo o tempo di sequenza T_l che rappresenta, invece, il distanziamento tra veicoli della corrente secondaria che effettuano la manovra di attraversamento od immissione sfruttando lo stesso “varco” nella corrente principale.

Sulla base di risultati sperimentali sono stati individuati dei valori base sia per T_c che per T_l :

Tipo di movimento	Intervallo critico base T_{cb} (sec)		Intervallo di sequenza base T_b (sec)
	Strada principale a due corsie	Strada principale a quattro corsie	
Svolta a sinistra dalla strada principale	4.1	4.1	2.2
Svolta a destra dalla strada secondaria	6.2	6.9	3.3
Correnti dirette dalla strada secondaria	6.5	6.5	4.0
Svolta a sinistra dalla strada secondaria	7.1	7.5	3.5

Tabella 7.2 – Intervalli critici e di sequenza per ciascuna manovra

Tali valori, a seconda della particolare situazione, dovranno essere opportunamente corretti in relazione alla percentuale dei veicoli pesanti e alla pendenza delle livellette delle strade secondarie tramite apposite formule suggerite nel manuale.

Calcolo della capacità potenziale

Dopo aver determinato le portate di conflitto ($q_{c,x}$), gli intervalli critici ($T_{c,x}$) e di sequenza ($T_{f,x}$) è possibile calcolare la “capacità potenziale” relativamente a ciascun movimento mediante la seguente relazione:

$$c_{p,x} = q_{c,x} \cdot \frac{e^{-q_{c,x} \cdot T_{c,x} / 3600}}{1 - e^{-q_{c,x} \cdot T_{f,x} / 3600}}$$

Calcolo della capacità effettiva mediante correzioni per impedenza

La validità della formula è garantita, tuttavia, solo sotto certe ipotesi restrittive. Quando queste non risultano verificate è necessario applicare dei coefficienti correttivi che riducono il valore della “capacità potenziale” giungendo così alla determinazione della cosiddetta “capacità effettiva” ($c_{e,x}$). Alle correnti a priorità 1 non bisogna applicare alcun coefficiente dal momento che non si arrestano per seguire la manovra. Per le correnti di priorità 2, la capacità effettiva risulta pari a quella potenziale. I movimenti a priorità 3 e 4 invece subiscono una riduzione di capacità, detta impedenza, la quale risulta tanto minore quanto più elevata è la probabilità di non avere veicoli di rango inferiore in attesa di compiere la loro manovra. Esaurite le operazioni preliminari sopra descritte, per il cosiddetto “ritardo di controllo” viene suggerita la formula:

$$d_x = \frac{3600}{c_{e,x}} + 900 \cdot T \cdot \left[\frac{q_x}{c_{e,x}} - 1 + \sqrt{\left(\frac{q_x}{c_{e,x}} - 1 \right)^2 + \frac{3600 \cdot \frac{q_x}{c_{e,x}}}{450 \cdot T}} \right] + 5$$

dove d_x rappresenta proprio il ritardo medio per il generico movimento x (sec/veic) e T il periodo di analisi in ore, mentre il termine costante di 5 sec tiene conto dei perditempi in decelerazione ed accelerazione rispetto alla velocità a flusso libero.

Nei casi in cui sulla strada principale non vi sia una corsia esclusiva di accumulo per la svolta a sinistra, i veicoli che devono eseguire la manovra diretta o di svolta a destra risultano ostacolati dagli utenti che devono svoltare a sinistra, subendo così un ritardo.

Tale grandezza è calcolabile tramite una apposita formula che tiene conto del ritardo medio dei veicoli che eseguono la manovra di svolta a sinistra dalla principale. Il ritardo complessivo dell'intersezione può essere infine calcolato come media pesata sulle portate veicolari:

$$d_T = \frac{\sum d_x \cdot q_x}{\sum q_x}$$

Il criterio per individuare il livello di servizio, una volta determinato il ritardo relativo a ciascun movimento ed il ritardo medio globale, è riportato nella tabella seguente:

<i>Livello di servizio (LOS)</i>	<i>Ritardo di controllo medio (sec/veic)</i>
<i>A</i>	<i>0-10</i>
<i>B</i>	<i>>10-15</i>
<i>C</i>	<i>>15-25</i>
<i>D</i>	<i>>25-35</i>
<i>E</i>	<i>>35-50</i>
<i>F</i>	<i>>50</i>

Tabella 7.3 – Criterio per individuazione del LOS per intersezioni a raso non semaforizzate

8 ANALISI MICROSIMULATIVA

8.1 MICROSIMULAZIONI ESEGUITE

Al fine di produrre un'analisi completa e dettagliata dell'impatto viabilistico determinato dall'area oggetto del presente studio sono state eseguite due distinte microsimulazioni corrispondenti alla situazione attuale (Scenario 0) e allo scenario futuro (Scenario 1):

- *Scenario 0: Stato di fatto;*
- *Scenario 1: Scenario futuro – intervento di progetto.*

Tali microsimulazioni sono state riferite all'ora di punta della sera (17.30 – 18.30) che, come riscontrato dai dati di traffico, rappresenta l'intervallo di punta per il sistema viario.

Questa modalità di verifica, oltre a produrre un output visivo di immediata interpretazione fornisce anche precisi indicatori prestazionali quali i ritardi e le lunghezze delle code.

Nello sviluppo delle microsimulazioni, i nodi e gli archi della rete stradale sono stati riprodotti rispettando fedelmente le dimensioni geometriche planimetriche e altimetriche; su questi sono state successivamente inserite le zone di rallentamento in corrispondenza dei tratti curvilinei e in prossimità degli approcci delle intersezioni.

È stato inoltre imposto il corretto rispetto delle precedenza e degli stop.

La rete è stata quindi riprodotta puntualmente e tutti i parametri del software sono stati impostati in maniera tale da ottenere un comportamento realistico dei veicoli.

I parametri utilizzati per definire il comportamento dinamico dei veicoli, quali l'intervallo temporale di "Gap acceptance" o le curve di accelerazione/decelerazione dei mezzi sono state opportunamente differenziate a seconda delle diverse tipologie veicolari.

Tali scelte, essenziali per poter ottenere risultati attendibili, implicano, tra le altre cose, che i mezzi pesanti debbano avere a disposizione un intervallo temporale superiore a quello necessario alle autovetture per impegnare un'intersezione o per compiere qualsiasi altra manovra che modifichi il loro comportamento dinamico.

Sia allo stato attuale che nell'ipotesi futura sono stati simulati 7.200 secondi, ovvero l'intera ora di punta estesa alla mezz'ora precedente e successiva per un intervallo complessivo di due ore.

Si sono considerate significative le letture relative ai 3.600 secondi centrali, trascurando i primi e gli ultimi 30 minuti in cui il sistema raggiunge ed esaurisce le condizioni di regime.

Di seguito assieme alle illustrazioni delle microsimulazioni a grande scala relative alle reti simulate, si riportano gli estratti esemplificativi di alcuni particolari simulati nei vari scenari.

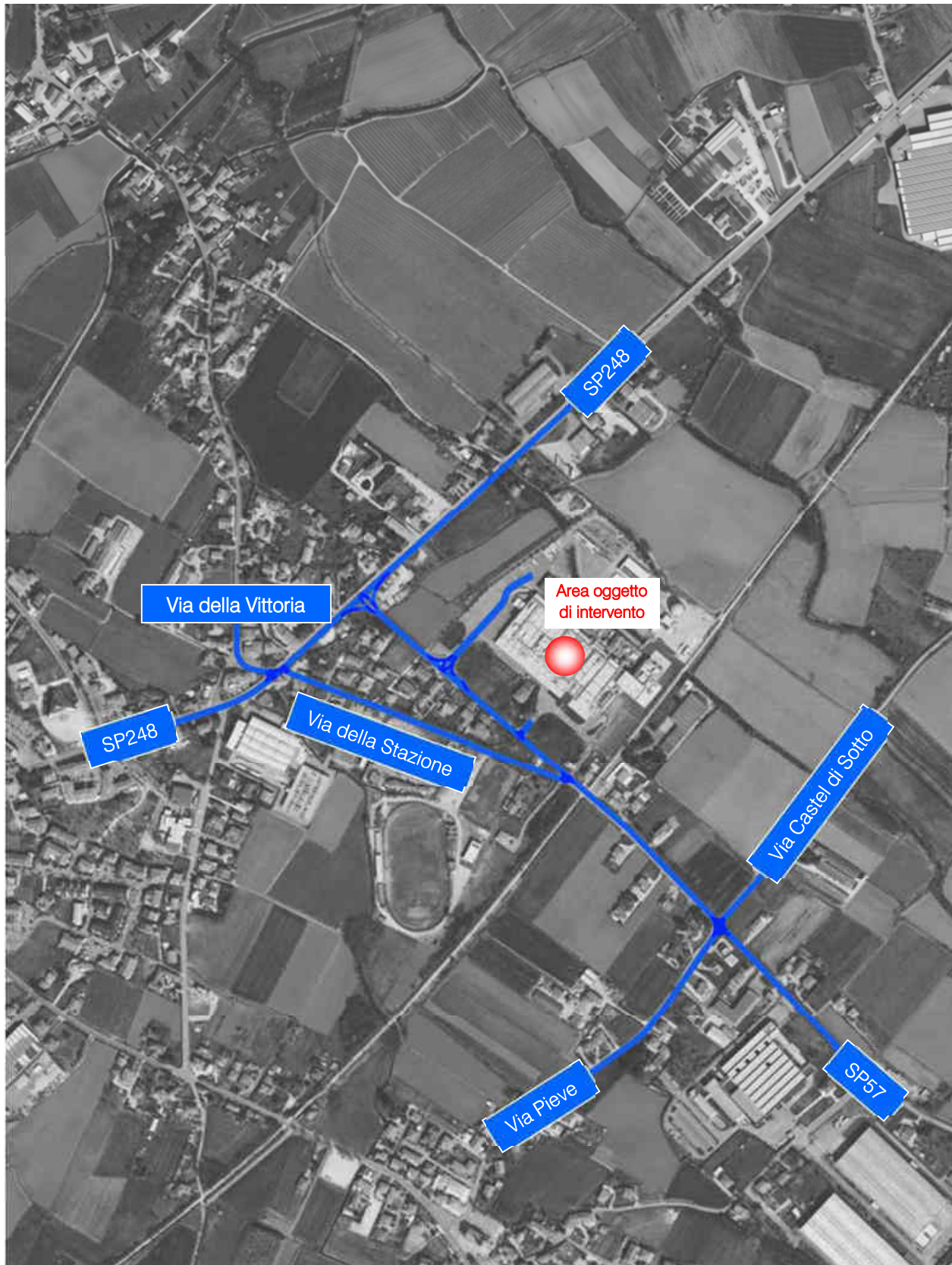


Figura 8.1 – Rete microsimulata 2D: Stato di fatto



Figura 8.2 – Rete microsimulata 3D: Stato di fatto

8.2 VALUTAZIONE CRITICA DEI RISULTATI

Le microsimulazioni dinamiche eseguite producono come output oltre a dei filmati video in tempo reale, utili per un'immediata visione del funzionamento della rete viaria, anche una serie di indicatori prestazionali. I valori ottenuti consentono di ricavare e comparare in modo analitico i LOS dei vari approcci di ogni singola intersezione relativamente allo stato di fatto e allo scenario futuro.

Nel dettaglio sono stati utilizzati tre distinti livelli di valutazione.

Livello 1: Valutazione globale della rete viaria

Questo livello di analisi fornisce una visione globale e di facile comprensione per quanto riguarda il funzionamento dell'intera rete viaria e ciò consente di comparare in modo immediato differenti scenari grazie all'ausilio di specifici indicatori prestazionali elencati in seguito:

- distanza totale percorsa dai veicoli;
- tempo totale di viaggio;
- velocità media dei veicoli;
- ritardo totale dei veicoli;
- ritardo medio per veicolo.

Livello 2: Valutazione di nodo

Questo livello di analisi ha riguardato i nodi della rete attuale e di progetto così da poter quantificare gli effetti sulla circolazione imputabili alla presenza del nuovo insediamento. Gli indicatori prestazionali utilizzati per questa analisi sono stati:

- la lunghezza media della coda per ogni approccio;

- il ritardo medio per i veicoli provenienti dai vari approcci;
- il corrispondente LOS per ogni approccio.

Si precisa che per definire la situazione di coda si è stabilito che un veicolo inizia a fare coda quando si muove a una velocità inferiore ai 5 km/h e si trova ad una distanza dal mezzo che lo precede inferiore ai 20m; tale situazione perdura fino a quando viene superato questo valore di distanza o la velocità di 10 km/h.

8.2.1 Valutazioni di rete

Basandosi sui valori degli indicatori prestazionali descritti, avvalorati dalla percezione visiva del funzionamento della rete ottenuta mediante l'analisi a video delle simulazioni, si presenta di seguito una valutazione critica dei risultati ottenuti, distinta tra lo stato attuale e lo scenario futuro.

Dalle risultanze emergono le seguenti considerazioni:

- il numero di veicoli simulato nei due scenari risulta congruente ai rilievi di traffico effettuati per lo stato di fatto, mentre per lo scenario di progetto tale entità aumenta del numero di veicoli indotti stimati. Si precisa che il modello di microsimulazione adotta lievi approssimazioni di generazione dei veicoli;
- la velocità nella rete urbana si avvicina al limite imposto di 50 km/h: i flussi circolanti sono moderati e il ritardo medio ammonta a pochi secondi; l'impatto dell'intervento genera variazioni del tutto trascurabili.

Ora di punta 17.30 – 18.30: Scenario 0

SCENARIO 0	
PARAMETRI DI RETE	VALORI
Numero di veicoli simulati	1.746
Totale distanza percorsa veicoli (km)	1.663,8
Totale tempo di viaggio veicoli (h)	37,4
Velocità media (km/h)	44,5
Totale ritardo veicoli (h)	3,0
Ritardo medio per veicolo (s)	6,2

Tabella 8.1 – Valutazione di rete: Scenario 0

Ora di punta 17.30 – 18.30: Scenario 1

SCENARIO 1	
PARAMETRI DI RETE	VALORI
Numero di veicoli simulati	1.791
Totale distanza percorsa veicoli (km)	1.701,8
Totale tempo di viaggio veicoli (h)	38,6
Velocità media (km/h)	44,1
Totale ritardo veicoli (h)	3,4
Ritardo medio per veicolo (s)	6,9

Tabella 8.2 – Valutazione di rete: Scenario 1

8.2.2 Valutazioni di nodo

Per quanto riguarda la “valutazione di nodo” verranno di seguito analizzate le principali intersezioni limitrofe all'ambito di intervento:

1. *Intersezione a raso tra Via Pieve, SP57 – Via Fante D'Italia e Via Castel di Sotto;*
2. *Intersezione a raso tra SP57 – Via Fante D'Italia e Viale della Stazione;*
3. *Intersezione a raso tra SP248 – Via Schiavonesca e SP57 – Via Fante D'Italia;*
4. *Intersezione a raso tra SP248 – Via Schiavonesca, Viale della Stazione e Via della Vittoria.*

Nell'analisi che seguirà saranno pertanto posti a confronto, per ciascun nodo della rete, gli indicatori prestazionali dei due scenari.

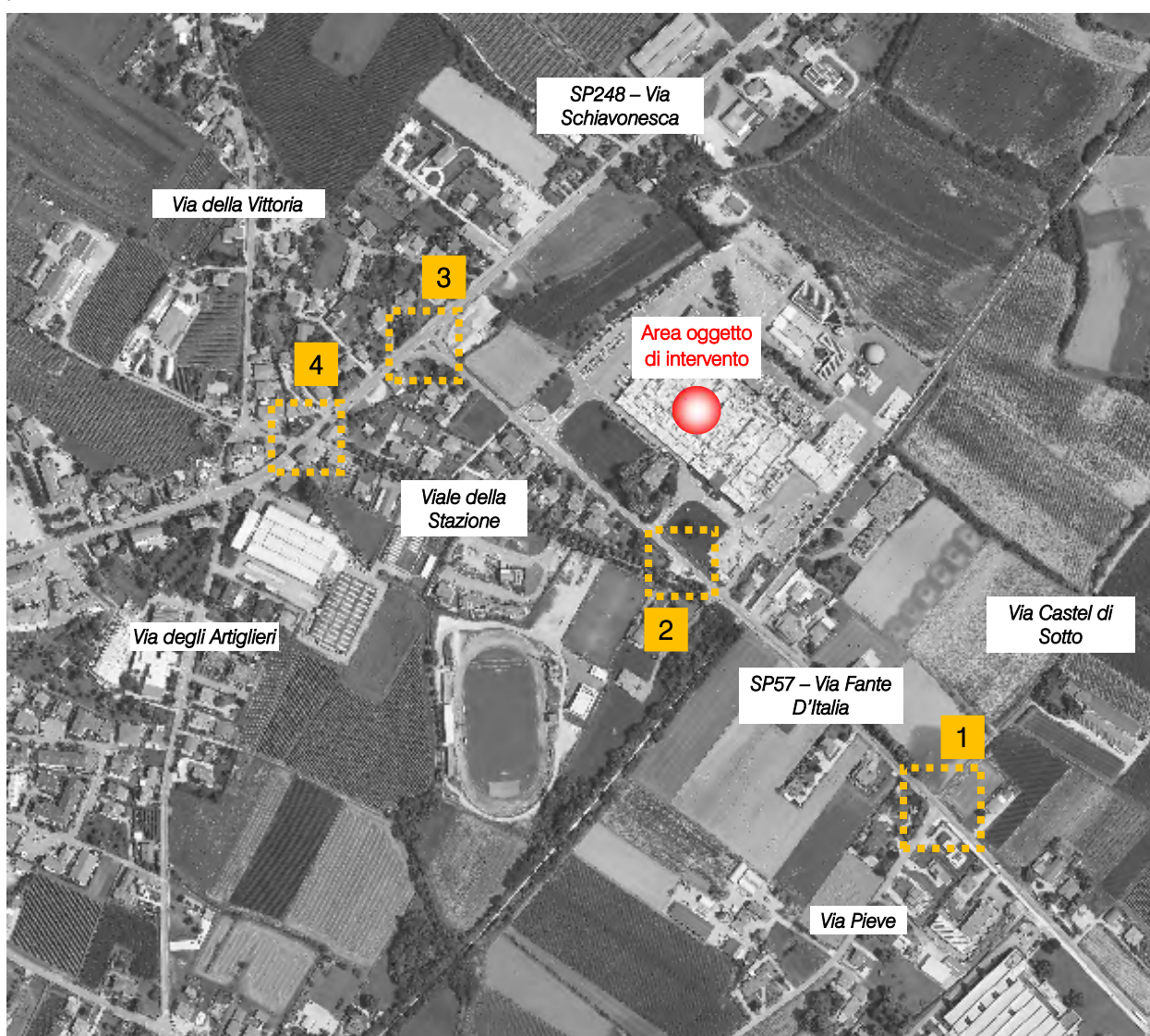


Figura 8.3 – Nodi simulati

Nodo 1: Intersezione a raso tra Via Pieve, SP57 – Via Fante D'Italia e Via Castel di Sotto



Figura 8.4 – Nodo 1

RAMO	CODA MEDIA [m]	RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
A	0,0	2,3	A
B	0,1	0,8	A
C	0,0	1,9	A
D	0,0	0,3	A
TOT	0,1	0,8	A

Tabella 8.3 – Indicatori prestazionali Nodo 1: Scenario 0

RAMO	CODA MEDIA [m]	RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
A	0,0	2,4	A
B	0,1	0,9	A
C	0,0	1,9	A
D	0,0	0,3	A
TOT	0,1	0,8	A

Tabella 8.4 – Indicatori prestazionali Nodo 1: Scenario 1

Le variazioni agli indicatori di servizio sono pressoché nulle e l'intersezione mantiene un livello di servizio ottimale.

Nodo 2: Intersezione a raso tra SP57 – Via Fante D'Italia e Viale della Stazione



Figura 8.5 – Nodo 2

RAMO	CODA MEDIA [m]	RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
A	0,0	0,5	A
B	0,0	0,2	A
C	0,0	0,3	A
TOT	0,0	0,4	A

Tabella 8.5 – Indicatori prestazionali Nodo 2: Scenario 0

RAMO	CODA MEDIA [m]	RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
A	0,0	0,5	A
B	0,0	0,4	A
C	0,0	0,3	A
TOT	0,0	0,4	A

Tabella 8.6 – Indicatori prestazionali Nodo 2: Scenario 1

L'intervento non modifica i valori prestazionali del nodo che restano sostanzialmente invariati

Nodo 3: Intersezione a raso tra SP248 – Via Schiavonesca e SP57 – Via Fante D'Italia



Figura 8.6 – Nodo 3

RAMO	CODA MEDIA [m]	RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
A	0,0	0,4	A
B	6,9	15,8	C
C	0,6	2,6	A
TOT	2,0	5,2	A

Tabella 8.7 – Indicatori prestazionali Nodo 3: Scenario 0

RAMO	CODA MEDIA [m]	RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
A	0,0	0,4	A
B	7,5	16,8	C
C	1,2	3,2	A
TOT	2,5	5,8	A

Tabella 8.8 – Indicatori prestazionali Nodo 3: Scenario 1

L'intersezione ha un livello di servizio globalmente ottimo. Via Fante D'Italia è il ramo caratterizzato da tempi di attesa più alti, benché ancora accettabili per l'ora di punta simulata. Nello scenario di progetto l'uscita dallo stabilimento produttivo è garantita con livelli prestazionali molto simili allo stato di fatto.

Nodo 4: Intersezione a raso tra SP248 – Via Schiavonesca, Viale della Stazione e Via della Vittoria



Figura 8.7 – Nodo 4

RAMO	CODA MEDIA [m]	RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
A	0,6	1,3	A
B	-	-	-
C	0,0	0,4	A
D	1,0	8,5	A
TOT	0,3	1,5	A

Tabella 8.9 – Indicatori prestazionali Nodo 4: Scenario 0

RAMO	CODA MEDIA [m]	RITARDO MEDIO PER VEICOLO [s]	LOS
A	0,7	1,5	A
B	-	-	-
C	0,0	0,8	A
D	1,2	8,9	A
TOT	0,4	1,8	A

Tabella 8.10 – Indicatori prestazionali Nodo 4: Scenario 1

Anche in questo caso, gli impatti del progetto sui livelli prestazionali dell'intersezione sono da considerarsi assenti.

L'analisi dei livelli di servizio delle intersezioni limitrofe all'area oggetto di studio non evidenzia variazioni significative del tempo di ritardo delle intersezioni, garantendo un adeguato smaltimento dei flussi previsti dall'intervento di progetto.

9 CONCLUSIONI

Il presente Studio di Impatto Viabilistico ha avuto l'obiettivo di valutare gli effetti sulla mobilità derivanti dal progetto di ampliamento del fabbricato produttivo della società Latteria Montello S.p.A., verificandone la compatibilità con la rete viaria esistente attraverso l'analisi dell'offerta infrastrutturale, della domanda di traffico attuale e delle prestazioni della rete nello scenario di progetto.

L'analisi è stata sviluppata mediante rilievi automatici e manuali del traffico, ricostruzione dei flussi veicolari nelle ore di punta, verifica dei livelli di servizio delle principali intersezioni e modellazione microsimulativa dello stato di fatto e dello scenario futuro. Lo scenario di progetto è stato costruito considerando il traffico incrementale indotto dall'ampliamento dello stabilimento, sulla base dei dati forniti dalla committenza e adottando un'impostazione cautelativa nella definizione dei flussi aggiuntivi.

Le verifiche effettuate evidenziano come la rete viaria afferente all'area di intervento presenti, già allo stato attuale, condizioni di funzionamento complessivamente soddisfacenti. In particolare, le principali intersezioni analizzate garantiscono livelli di servizio adeguati e non manifestano criticità tali da compromettere la fluidità della circolazione nelle ore di punta.

L'incremento di traffico determinato dall'intervento risulta contenuto rispetto ai volumi di traffico già presenti sulla rete. Tale risultato è riconducibile al fatto che il progetto riguarda l'ampliamento di un'attività produttiva esistente e consolidata, e non l'insediamento di una nuova realtà industriale. I flussi oggi rilevati comprendono pertanto già la quasi totalità della domanda di mobilità associata allo stabilimento, mentre l'intervento determina un incremento limitato del numero di dipendenti e dei movimenti di mezzi commerciali e pesanti.

Le analisi microsimulative confermano che, anche nello scenario futuro, non si registrano incrementi significativi dei tempi di percorrenza, dei ritardi medi o delle code rispetto allo stato attuale. Analogamente, le verifiche dei livelli di servizio evidenziano il mantenimento di condizioni operative analoghe a quelle esistenti, senza il raggiungimento di situazioni di saturazione o di criticità nelle intersezioni considerate.

Sulla base delle valutazioni svolte si può pertanto concludere che l'ampliamento del complesso produttivo risulta **compatibile sotto il profilo viabilistico** con il sistema infrastrutturale esistente. La rete stradale di riferimento dispone infatti di capacità residua sufficiente ad assorbire il traffico aggiuntivo generato dall'intervento senza determinare effetti apprezzabili sulle condizioni di circolazione e sull'accessibilità dell'area produttiva.

Alla luce dei risultati ottenuti, non emergono pertanto esigenze di adeguamento della viabilità pubblica o di realizzazione di specifiche opere infrastrutturali connesse all'intervento. L'assetto viario esistente è idoneo a garantire il corretto funzionamento dello stabilimento anche nello scenario futuro, confermando la sostenibilità trasportistica dell'ampliamento previsto e la piena compatibilità dell'intervento con il contesto territoriale e infrastrutturale di riferimento.

INDICE DELLE FIGURE

<i>Figura 1.1 – Ambito di localizzazione</i>	<i>2</i>
<i>Figura 1.2 – Vista aerea del fabbricato produttivo</i>	<i>3</i>
<i>Figura 3.1 – Inquadramento territoriale Comune di Giavera del Montello.....</i>	<i>5</i>
<i>Figura 3.2 – Comuni limitrofi a Giavera del Montello.....</i>	<i>6</i>
<i>Figura 3.3 – Collegamento extraurbano offerto al Comune di Giavera del Montello (fonte: MOM – Mobilità di Marca)</i>	<i>7</i>
<i>Figura 3.4 – Rete ferroviaria Regione Veneto - collegamento Comune di Giavera del Montello (fonte: RFI)</i>	<i>8</i>
<i>Figura 4.1 – Assi viari principali</i>	<i>9</i>
<i>Figura 4.2 – SP248 – Via Schiavonesca – ortofoto.....</i>	<i>10</i>
<i>Figura 4.3 – SP248 – Via Schiavonesca</i>	<i>10</i>
<i>Figura 4.4 – SP57 – Via Fante D'Italia – ortofoto.....</i>	<i>11</i>
<i>Figura 4.5 – SP57 – Via Fante D'Italia.....</i>	<i>11</i>
<i>Figura 4.6 – SP248 – Via Pieve – ortofoto.....</i>	<i>12</i>
<i>Figura 4.7 – Via Pieve</i>	<i>12</i>
<i>Figura 4.8 – Viale della Stazione – ortofoto.....</i>	<i>13</i>
<i>Figura 4.9 – Viale della Stazione.....</i>	<i>13</i>
<i>Figura 4.10 – Via Castel di Sotto – ortofoto</i>	<i>14</i>
<i>Figura 4.11 – Via Castel di Sotto</i>	<i>14</i>
<i>Figura 4.12 – Via della Vittoria – ortofoto</i>	<i>15</i>
<i>Figura 4.13 – Via della Vittoria.....</i>	<i>15</i>
<i>Figura 4.14 – Intersezioni attigue all'ambito di intervento</i>	<i>16</i>
<i>Figura 4.15 – Intersezione 1 – ortofoto</i>	<i>17</i>
<i>Figura 4.16 – Intersezione 1</i>	<i>17</i>
<i>Figura 4.17 – Intersezione 2 – ortofoto</i>	<i>18</i>
<i>Figura 4.18 – Intersezione 2</i>	<i>18</i>
<i>Figura 4.19 – Intersezione 3 – ortofoto</i>	<i>19</i>

<i>Figura 4.20 – Intersezione 3</i>	<i>19</i>
<i>Figura 4.21 – Intersezione 4 – ortofoto</i>	<i>20</i>
<i>Figura 4.22 – Intersezione 4</i>	<i>20</i>
<i>Figura 5.1 – Strumentazione radar utilizzata.....</i>	<i>22</i>
<i>Figura 5.2 – Angolo di installazione dei radar rispetto alla direzione di marcia.....</i>	<i>22</i>
<i>Figura 5.3 – Radar 1</i>	<i>23</i>
<i>Figura 5.4 – Radar 2</i>	<i>23</i>
<i>Figura 5.5 – Radar 3</i>	<i>24</i>
<i>Figura 5.6 – Radar 4</i>	<i>24</i>
<i>Figura 5.7 – Radar 5</i>	<i>24</i>
<i>Figura 5.8 – Radar 6</i>	<i>24</i>
<i>Figura 5.9 – Radar 7</i>	<i>24</i>
<i>Figura 5.10 – Radar 8</i>	<i>24</i>
<i>Figura 5.11 – Sezioni di rilievo tramite strumentazione radar</i>	<i>25</i>
<i>Figura 5.12 – Confronto andamento volumi di traffico</i>	<i>26</i>
<i>Figura 5.13 – Andamento volumi di traffico per sezione - mercoledì.....</i>	<i>26</i>
<i>Figura 5.14 – Andamento volumi di traffico per sezione – giovedì.....</i>	<i>27</i>
<i>Figura 5.15 – Individuazione ora di punta</i>	<i>27</i>
<i>Figura 5.16 – Intersezioni rilevate</i>	<i>28</i>
<i>Figura 6.1 – Estratto di mappa</i>	<i>29</i>
<i>Figura 6.2 – Estratto planimetria</i>	<i>30</i>
<i>Figura 6.3 – Distribuzione indotti intervento di progetto</i>	<i>34</i>
<i>Figura 7.1 – Gerarchia delle correnti di traffico</i>	<i>37</i>
<i>Figura 8.1 – Rete microsimulata 2D: Stato di fatto</i>	<i>41</i>
<i>Figura 8.2 – Rete microsimulata 3D: Stato di fatto</i>	<i>42</i>
<i>Figura 8.3 – Nodi simulati.....</i>	<i>44</i>
<i>Figura 8.4 – Nodo 1</i>	<i>45</i>
<i>Figura 8.5 – Nodo 2</i>	<i>46</i>

<i>Figura 8.6 – Nodo 3.....</i>	<i>47</i>
<i>Figura 8.7 – Nodo 4.....</i>	<i>48</i>

INDICE DELLE TABELLE

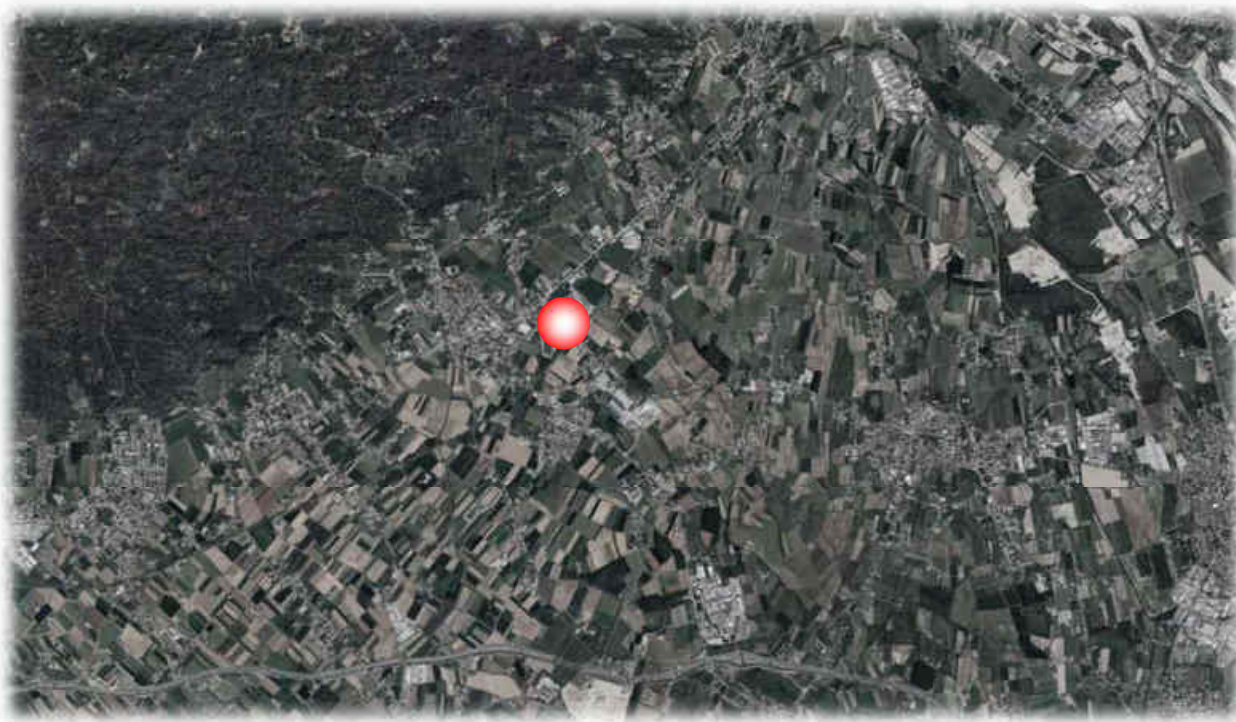
<i>Tabella 5.1 – Suddivisione classi veicolari</i>	<i>22</i>
<i>Tabella 5.2 – Specifica radar</i>	<i>23</i>
<i>Tabella 5.3 – Veicoli equivalenti giornalieri</i>	<i>25</i>
<i>Tabella 6.1 – Personale addetto</i>	<i>31</i>
<i>Tabella 6.2 – Movimentazione annuale delle merci</i>	<i>32</i>
<i>Tabella 6.3 – Stima traffico indotto</i>	<i>33</i>
<i>Tabella 7.1 – Portate di conflitto</i>	<i>37</i>
<i>Tabella 7.2 – Intervalli critici e di sequenza per ciascuna manovra</i>	<i>38</i>
<i>Tabella 7.3 – Criterio per individuazione del LOS per intersezioni a raso non semaforizzate</i>	<i>39</i>
<i>Tabella 8.1 – Valutazione di rete: Scenario 0</i>	<i>43</i>
<i>Tabella 8.2 – Valutazione di rete: Scenario 1</i>	<i>43</i>
<i>Tabella 8.3 – Indicatori prestazionali Nodo 1: Scenario 0</i>	<i>45</i>
<i>Tabella 8.4 – Indicatori prestazionali Nodo 1: Scenario 1</i>	<i>45</i>
<i>Tabella 8.5 – Indicatori prestazionali Nodo 2: Scenario 0</i>	<i>46</i>
<i>Tabella 8.6 – Indicatori prestazionali Nodo 2: Scenario 1</i>	<i>46</i>
<i>Tabella 8.7 – Indicatori prestazionali Nodo 3: Scenario 0</i>	<i>47</i>
<i>Tabella 8.8 – Indicatori prestazionali Nodo 3: Scenario 1</i>	<i>47</i>
<i>Tabella 8.9 – Indicatori prestazionali Nodo 4: Scenario 0</i>	<i>48</i>
<i>Tabella 8.10 – Indicatori prestazionali Nodo 4: Scenario 1</i>	<i>48</i>

PROVINCIA DI
TREVISO

REGIONE
VENETO

COMUNE DI
GIAVERA DEL MONTELLO

PROGETTO DI AMPLIAMENTO FABBRICATO
PRODUTTIVO E REALIZZAZIONE NUOVA RECINZIONE DI
PERTINENZA



STUDIO DI IMPATTO VIABILISTICO
Elaborato 02: Allegati

Committente:

Consulente:

Latteria Montello S.p.a.

Via Fante D'Italia, 26
31040 Giavera del Montello (TV)
P. IVA: 00283970267



Logit
engineering

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

Settembre 2026

Revisione 01

INDICE

A.	SCHEDA TECNICA RETE STRADALE	2
A.1	DESCRIZIONE PRINCIPALI INTERSEZIONI	10
B.	RILIEVI DI TRAFFICO	15
B.1	RILIEVI AUTOMATICI DI TRAFFICO MEDIANTE STRUMENTAZIONE RADAR.....	15
B.2	RILIEVI MANUALI ALLE INTERSEZIONI	16
C.	ELABORATI GRAFICI.....	93

A. SCHEDE TECNICHE RETE STRADALE

Il presente documento sviluppa alcune considerazioni sulle caratteristiche delle tratte stradali facenti parte della rete viaria di afferenza all'ambito oggetto di intervento ubicato nel territorio comunale di Giavera del Montello (TV), ad est del centro abitato, in un lotto di terreno delimitato a sud dalla SP57 – Via Fante D'Italia, ad ovest dalla SP248 e ad est da altre attività commerciali.

Di seguito si riporta un'immagine in cui vengono individuati gli assi stradali analizzati in relazione all'area oggetto dell'analisi viabilistica.

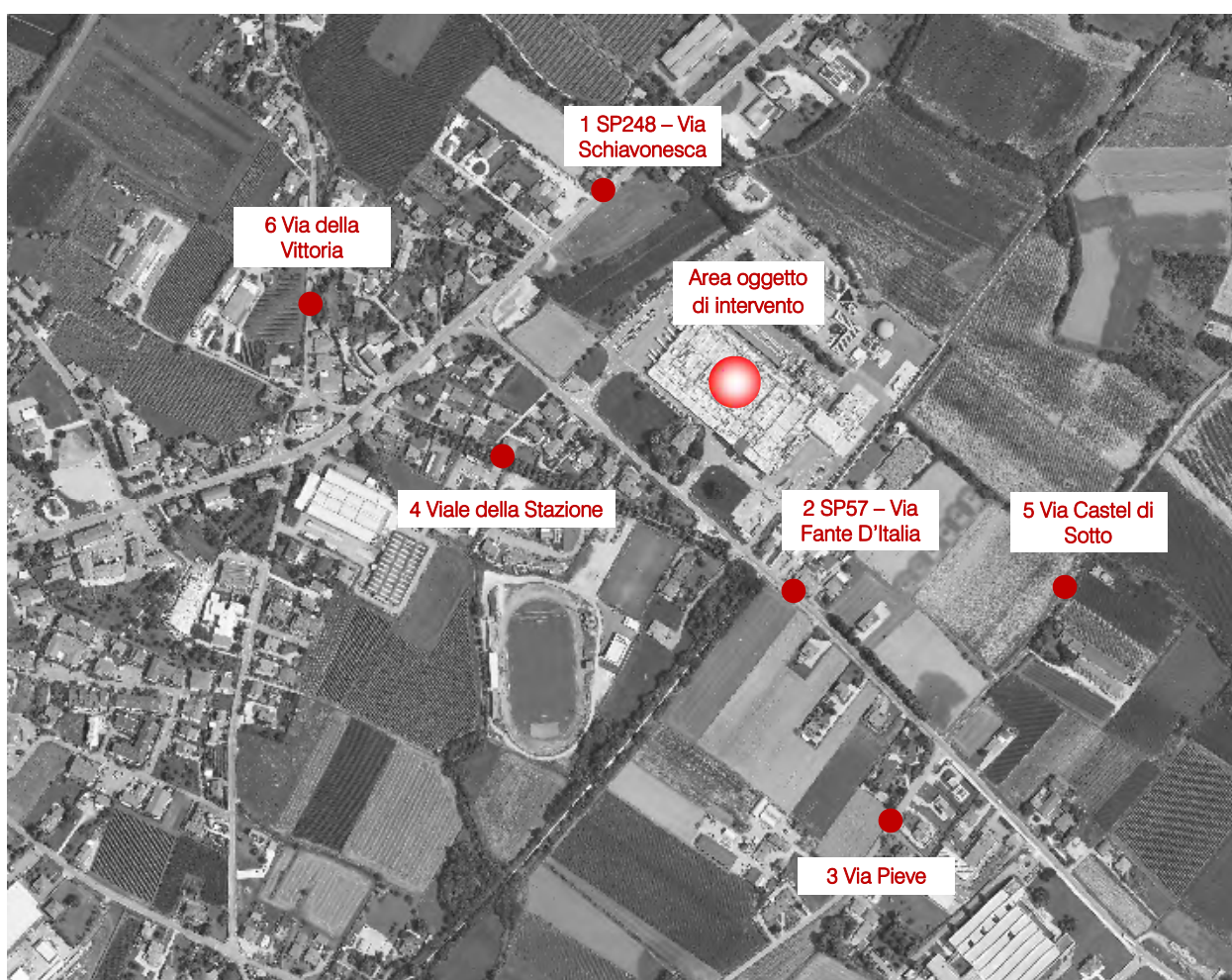


Figura A.1 – Assi viari in prossimità dell'area oggetto di intervento

Si riportano di seguito le schede riassuntive delle principali caratteristiche relative a ciascun tronco stradale analizzato. Si precisa che le caratteristiche riportate si riferiscono fondamentalmente alla singola sezione stradale indicata nell'ortofoto.

L'analisi riguarda l'assetto viario principale compreso all'interno dell'area avente un'estensione congrua con il bacino di gravitazione rispetto ai punti di accesso e recesso dall'area oggetto di intervento.

In data 17 aprile 2026 è stato eseguito un sopralluogo delle principali strade precedentemente individuate. L'indagine, supportata da un'opportuna documentazione fotografica, ha messo in evidenza le diverse caratteristiche geometriche e funzionali dei vari tronchi stradali analizzati, di seguito elencati:

1. SP248 – Via Schiavonesca;
2. SP57 – Via Fante D'Italia;
3. Via Pieve;
4. Viale della Stazione;
5. Via Castel di Sotto;
6. Via della Vittoria.

1

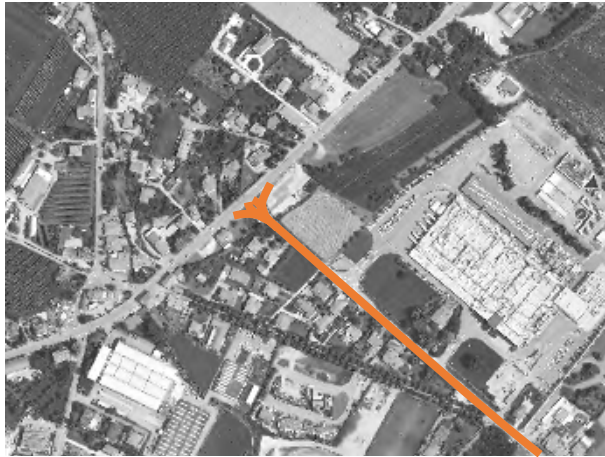
SP248 – Via Schiavonesca



<i>Tipo di strada</i>	viabilità urbana secondaria
<i>Numero corsie</i>	2
<i>Senso di circolazione</i>	doppio senso
<i>Larghezza carreggiata</i>	ca. 7,50 m
<i>Larghezza banchine</i>	ca. 0,10 m
<i>Pendenza longitudinale</i>	lieve
<i>Tortuosità</i>	nulla
<i>Presenza di marciapiedi a lato</i>	sì
<i>Presenza di pista ciclabile a lato</i>	sì
<i>Presenza di sosta a margine</i>	no
<i>Stato della pavimentazione</i>	buono
<i>Presenza illuminazione</i>	sì

2

SP57 – Via Fante D'Italia



<i>Tipo di strada</i>	viabilità urbana secondaria
<i>Numero corsie</i>	2
<i>Senso di circolazione</i>	doppio senso
<i>Larghezza carreggiata</i>	ca. 6,50 m
<i>Larghezza banchine</i>	ca. 0,20 m
<i>Pendenza longitudinale</i>	nulla
<i>Tortuosità</i>	nulla
<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>Stato della pavimentazione</i>	buono
<i>Presenza illuminazione</i>	no

3

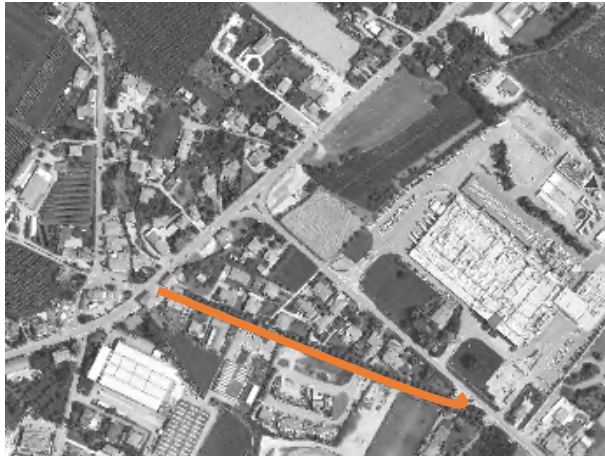
Via Pieve



<i>Tipo di strada</i>	viabilità locale
<i>Numero corsie</i>	2
<i>Senso di circolazione</i>	doppio senso
<i>Larghezza carreggiata</i>	ca. 6,50 m
<i>Larghezza banchine</i>	ca. 0,10 m
<i>Pendenza longitudinale</i>	lieve
<i>Tortuosità</i>	nulla
<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>Stato della pavimentazione</i>	buono
<i>Presenza illuminazione</i>	no

4

Viale della Stazione



<i>Tipo di strada</i>	viabilità locale
<i>Numero corsie</i>	2 dall'origine fino all'intersezione con l'accesso al Campo Sportivo comunale; 1 nel tratto restante
<i>Senso di circolazione</i>	doppio nel primo tratto ad est, poi a senso unico
<i>Larghezza carreggiata</i>	ca. 6,50 m
<i>Larghezza banchine</i>	ca. 0,10 m
<i>Pendenza longitudinale</i>	nulla
<i>Tortuosità</i>	nulla
<i>Presenza di marciapiedi a lato</i>	sì, nel tratto a senso unico
<i>Presenza di pista ciclabile a lato</i>	sì, nel tratto a senso unico
<i>Presenza di sosta a margine</i>	no
<i>Stato della pavimentazione</i>	ottimo
<i>Presenza illuminazione</i>	no

5

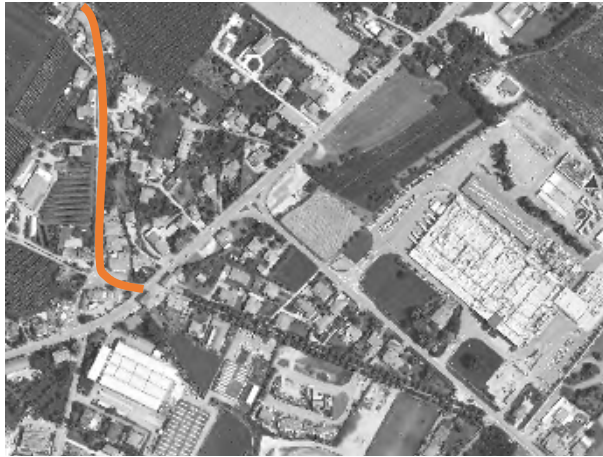
Via Castel di Sotto



<i>Tipo di strada</i>	viabilità locale
<i>Numero corsie</i>	2
<i>Senso di circolazione</i>	doppio senso
<i>Larghezza carreggiata</i>	ca. 4,50 m
<i>Larghezza banchine</i>	ca. 0,10 m
<i>Pendenza longitudinale</i>	nulla
<i>Tortuosità</i>	lieve
<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>Stato della pavimentazione</i>	buono
<i>Presenza illuminazione</i>	no

6

Via della Vittoria



<i>Tipo di strada</i>	viabilità locale
<i>Numero corsie</i>	2
<i>Senso di circolazione</i>	doppio senso
<i>Larghezza carreggiata</i>	ca. 5,30 m
<i>Larghezza banchine</i>	ca. 0,10 m
<i>Pendenza longitudinale</i>	nulla
<i>Tortuosità</i>	lieve
<i>Presenza di marciapiedi a lato</i>	sì
<i>Presenza di pista ciclabile a lato</i>	sì
<i>Presenza di sosta a margine</i>	no
<i>Stato della pavimentazione</i>	buono
<i>Presenza illuminazione</i>	sì

A.1 DESCRIZIONE PRINCIPALI INTERSEZIONI

Di seguito si riporta una planimetria in cui viene individuata la localizzazione delle principali intersezioni analizzate.

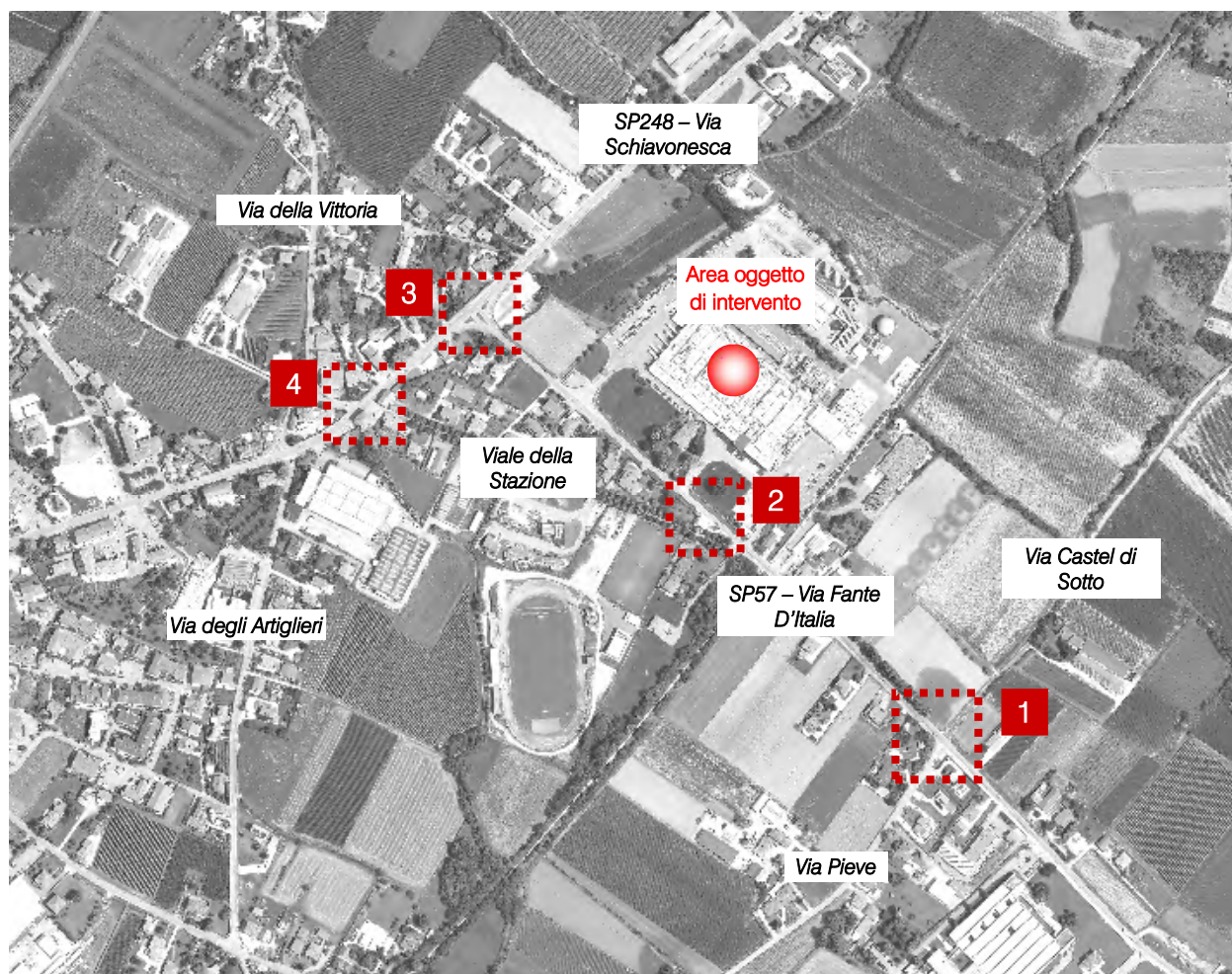


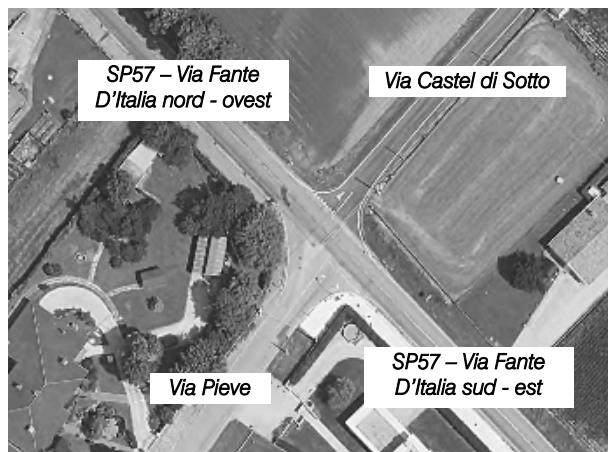
Figura A.2 – Intersezioni all'interno dell'area di analisi

Si riportano, inoltre, le schede riassuntive delle principali caratteristiche relative a ciascuna intersezione analizzata:

1. *Intersezione a raso tra Via Pieve, SP57 – Via Fante D'Italia e Via Castel di Sotto;*
2. *Intersezione a raso tra SP57 – Via Fante D'Italia e Viale della Stazione;*
3. *Intersezione a raso tra SP248 – Via Schiavonesca e SP57 – Via Fante D'Italia;*
4. *Intersezione a raso tra SP248 – Via Schiavonesca, Viale della Stazione e Via della Vittoria.*

1

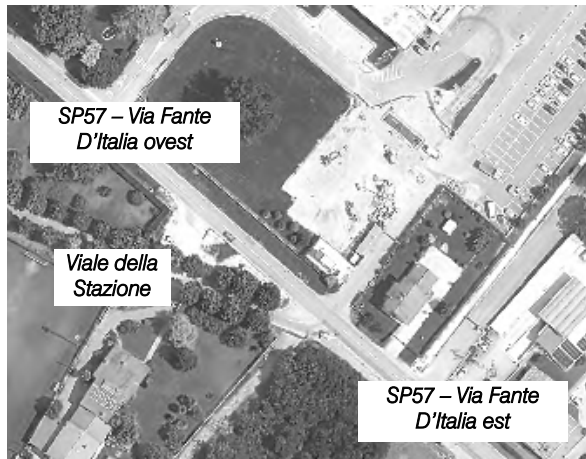
Intersezione a raso tra Via Pieve, SP57 – Via Fante D'Italia e Via Castel di Sotto



<i>Tipologia intersezione</i>	intersezione a raso
<i>Distanza dall'ambito di intervento</i>	ca. 450 m
<i>Ambito intersezione</i>	urbano
<i>Numero strade afferenti</i>	3
1 – Via Pieve	strada secondaria
2 – SP57 – Via Fante D'Italia	strada principale
3 – Via Castel di Sotto	strada secondaria
<i>Pendenza longitudinale</i>	nulla
<i>Marciaipiedi / attraversamenti pedonali</i>	no
<i>Piste ciclabili / attraversamenti ciclabili</i>	no
<i>Stato della pavimentazione</i>	buono
<i>Presenza illuminazione</i>	sì

2

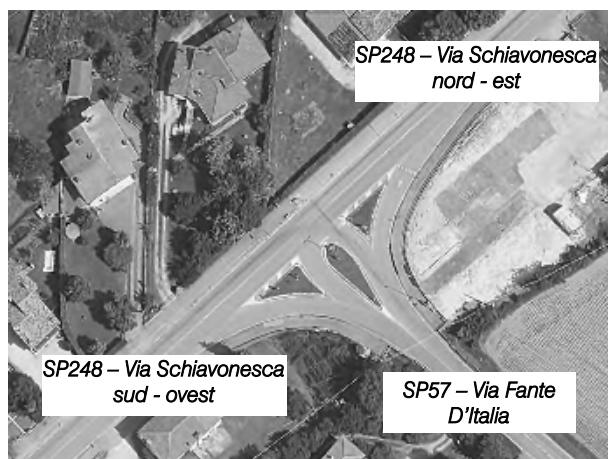
Intersezione a raso tra SP57 – Via Fante D'Italia e l'ingresso all'area oggetto di studio



<i>Tipologia intersezione</i>	intersezione a raso
<i>Distanza dall'ambito di intervento</i>	ca. 95 m
<i>Ambito intersezione</i>	urbano
<i>Numero strade afferenti</i>	2
1 – SP57 – Via Fante D'Italia	strada principale
2 – Viale della Stazione	strada secondaria
<i>Pendenza longitudinale</i>	nulla
<i>Marciapiedi / attraversamenti pedonali</i>	no
<i>Piste ciclabili / attraversamenti ciclabili</i>	sì
<i>Stato della pavimentazione</i>	buono
<i>Presenza illuminazione</i>	sì

3

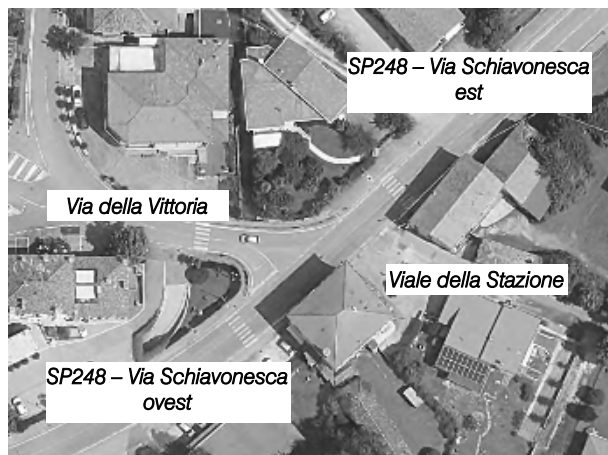
Intersezione a raso tra SP248 - Via Schiavonesca e SP57 - Via Fante D'Italia



<i>Tipologia intersezione</i>	intersezione a raso
<i>Distanza dall'ambito di intervento</i>	ca. 280 m
<i>Ambito intersezione</i>	urbano
<i>Numero strade afferenti</i>	2
1 – SP248 – Via Schiavonesca	strada principale
2 – SP57 – Via Fante D'Italia	strada secondaria
<i>Pendenza longitudinale</i>	nulla
<i>Marciapiedi / attraversamenti pedonali</i>	sì
<i>Piste ciclabili / attraversamenti ciclabili</i>	sì
<i>Stato della pavimentazione</i>	buono
<i>Presenza illuminazione</i>	sì

4

Intersezione a raso tra SP248 – Via Schiavonesca, Viale della Stazione e Via della Vittoria



<i>Tipologia intersezione</i>	intersezione a raso
<i>Distanza dall'ambito di intervento</i>	ca. 450 m
<i>Ambito intersezione</i>	urbano
<i>Numero strade afferen</i>	3
1 – SP248 – Via Schiavonesca	strada principale
2 – Viale della Stazione	strada secondaria
3 – Via della Vittoria	strada secondaria
<i>Pendenza longitudinale</i>	nulla
<i>Marciaipiedi / attraversamenti pedonali</i>	sì
<i>Piste ciclabili / attraversamenti ciclabili</i>	no
<i>Stato della pavimentazione</i>	buono
<i>Presenza illuminazione</i>	sì

B. RILIEVI DI TRAFFICO

B.1 RILIEVI AUTOMATICI DI TRAFFICO MEDIANTE STRUMENTAZIONE RADAR

Al fine di monitorare le principali caratteristiche del traffico, si è ricorsi ad una serie di rilievi automatici durante due giornate infrasettimanali (martedì 14.04.2026 e mercoledì 15.04.2026) condotti lungo gli assi stradali caratterizzanti l'ambito di intervento.

L'indagine è stata condotta relativamente ai flussi di traffico per fasce orarie (00.00 – 24.00) divise per intervalli di 15 minuti. Nello specifico, dopo una chiara illustrazione delle sezioni stabilite per il rilievo si riportano i dati di traffico relativi a ciascuna postazione specificando:

- volumi di traffico con intervallo pari a 15';
- volumi di traffico con intervallo pari a 60';
- grafici finali.

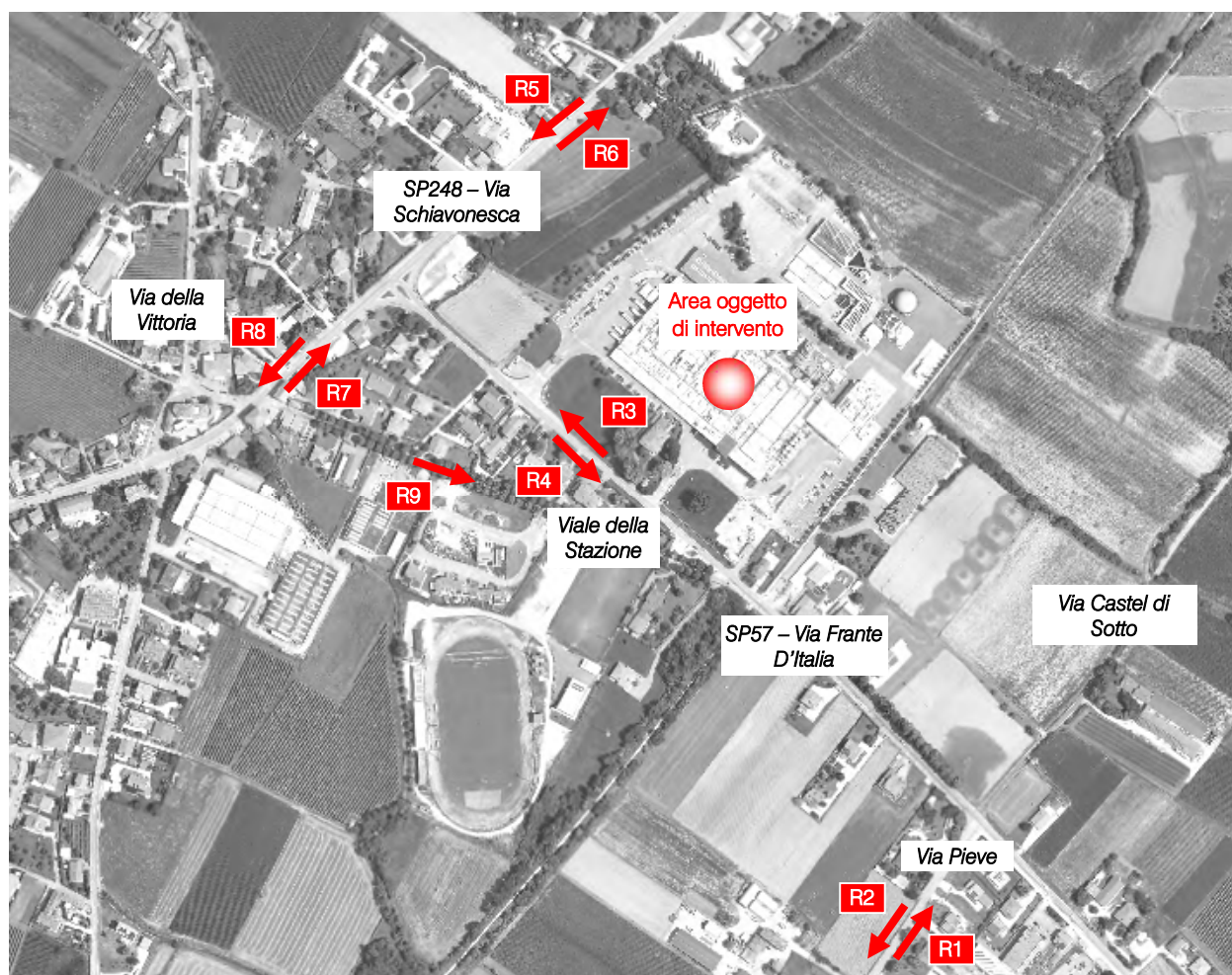


Figura B.1 – Sezioni di rilievo tramite strumentazione radar

Di seguito si propone una sintetica tabella riportante il numero dei radar e gli assi stradali lungo i quali sono stati collocati.

Numerazione radar	Corsie rilevate	Posizione
Radar 1	1	Via Pieve dir. nord-est
Radar 2	1	Via Pieve dir. sud-ovest
Radar 3	1	SP57 – Via Fante D'Italia dir. nord-ovest
Radar 4	1	SP57 – Via Fante D'Italia dir. sud-est
Radar 5	1	SP248 – Via Schiavonesca nord-est dir. sud-ovest
Radar 6	1	SP248 – Via Schiavonesca nord-est dir. nord- est
Radar 7	1	SP248 – Via Schiavonesca sud-ovest dir. nord-est
Radar 8	1	SP248 – Via Schiavonesca sud-ovest dir. sud-ovest
Radar 9	1	Viale della Stazione dir. sud-est

Tabella B.1 – Specifica radar

B.2 RILIEVI MANUALI ALLE INTERSEZIONI

Oltre ai rilievi automatici che hanno evidenziato le ore di punta caratterizzanti l'area, sono stati eseguiti anche dei rilievi manuali in corrispondenza delle principali intersezioni attigue all'area di intervento:

1. *Intersezione a raso tra Via Pieve, SP57 – Via Fante D'Italia e Via Castel di Sotto;*
2. *Intersezione a raso tra SP57 – Via Fante D'Italia e Viale della Stazione;*
3. *Intersezione a raso tra SP248 – Via Schiavonesca e SP57 – Via Fante D'Italia;*
4. *Intersezione a raso tra SP248 – Via Schiavonesca, Viale della Stazione e Via della Vittoria.*

Ogni corrente di traffico interessante le singole intersezioni è stata monitorata da vari operatori compilando appositi moduli di rilevamento sui quali sono stati annotati i passaggi dei veicoli distinti per classe veicolare e per orario.

I rilievi sono stati estrapolati in riferimento alla giornata di mercoledì 14 aprile 2026 nell'intervallo critico della mattina. Negli allegati, per ciascuna intersezione, si riportano per l'ora di punta del sistema:

- uno schema delle manovre e la tabella relativa in riferimento all'intervallo temporale 17.30 – 18.30;
- le matrici O/D in veicoli totali ed equivalenti dell'intersezione in riferimento all'ora di punta.

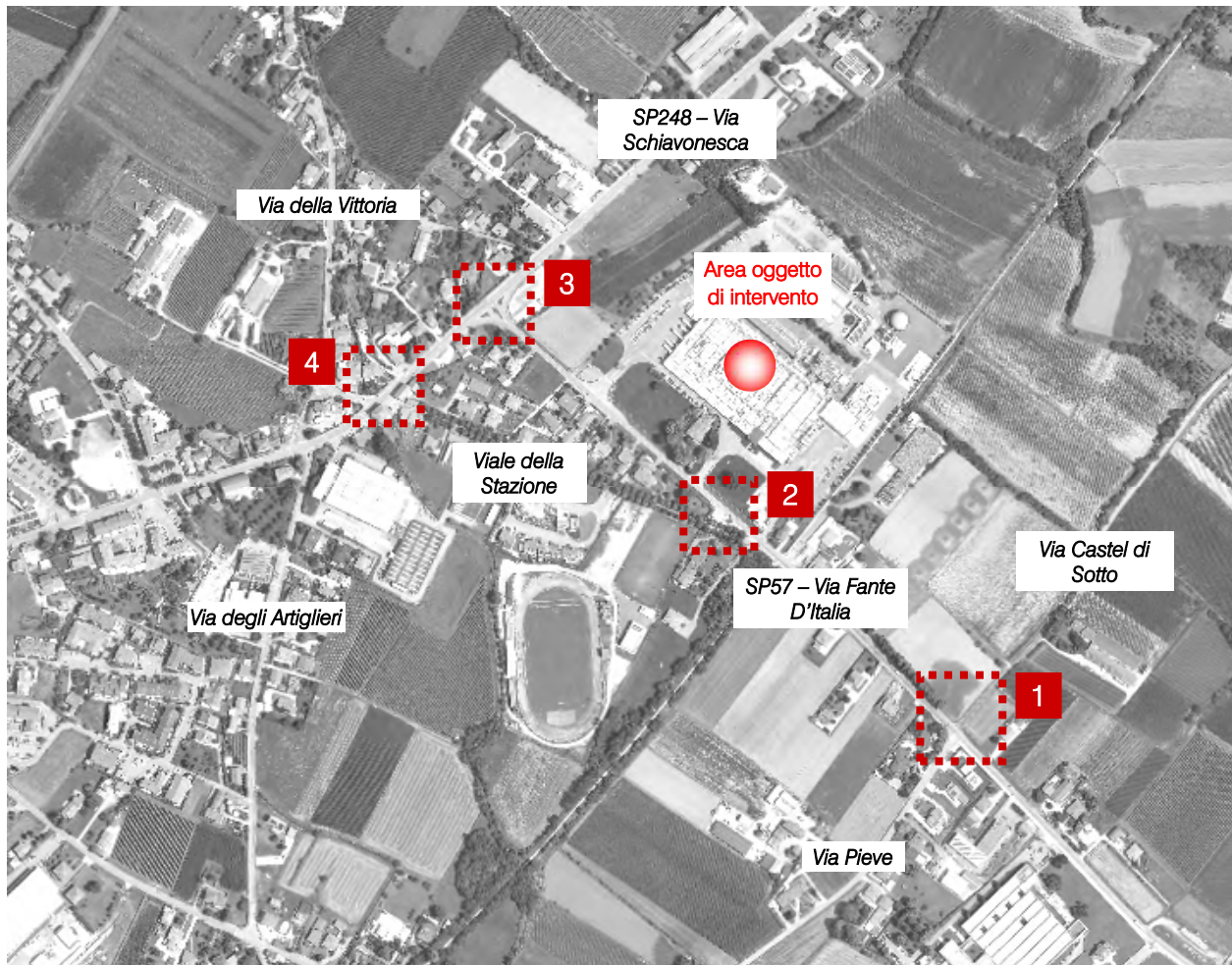


Figura B.2 – Intersezioni rilevate

RILIEVI AUTOMATICI: RADAR 1

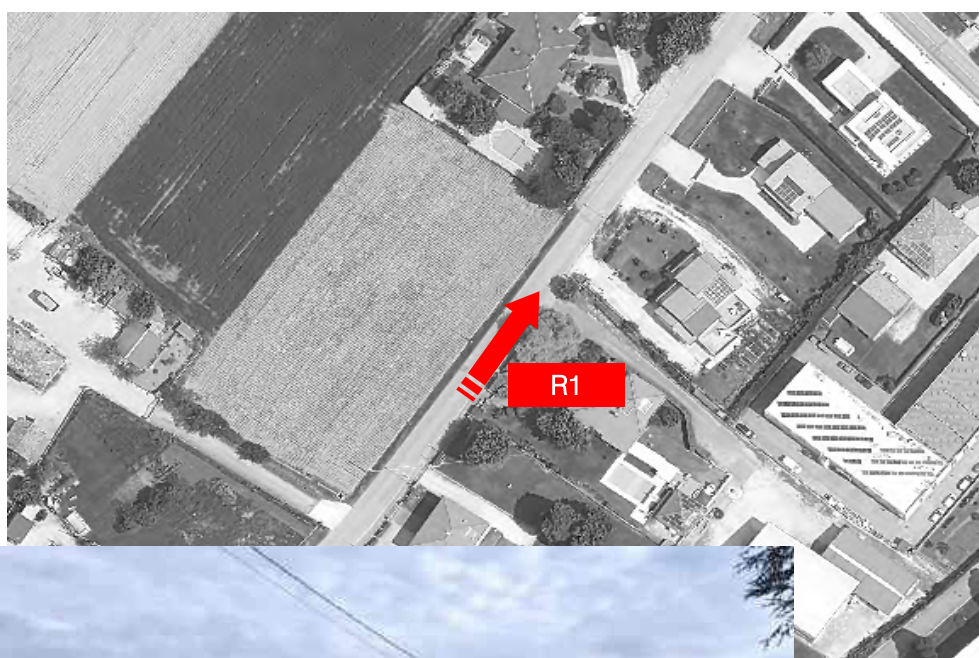
DATI GENERALI

Via Pieve, dir. nord-est

Giorni di rilievo

martedì 14 aprile 2026

mercoledì 15 aprile 2026



VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 15 min

martedì 14 aprile 2026

	A	M	L	P	Veicoli totali	Veic. eq.
0:00	0	0	0	0	0	0
0:15	1	0	0	0	1	1
0:30	0	0	0	0	0	0
0:45	0	0	0	0	0	0
1:00	1	0	0	0	1	1
1:15	0	0	0	0	0	0
1:30	0	0	0	0	0	0
1:45	0	0	0	0	0	0
2:00	0	0	0	0	0	0
2:15	0	0	0	0	0	0
2:30	0	0	0	0	0	0
2:45	0	0	0	0	0	0
3:00	1	0	0	0	1	1
3:15	0	0	0	0	0	0
3:30	1	0	0	0	1	1
3:45	1	0	0	0	1	1
4:00	1	0	0	0	1	1
4:15	0	0	0	0	0	0
4:30	0	0	0	0	0	0
4:45	2	0	0	0	2	2
5:00	2	0	0	0	2	2
5:15	1	0	0	0	1	1
5:30	1	0	0	0	1	1
5:45	0	0	0	0	0	0
6:00	3	0	0	0	3	3
6:15	6	0	0	0	6	6
6:30	10	0	1	0	11	12
6:45	8	0	1	0	9	10
7:00	10	0	0	1	11	12
7:15	12	0	1	0	13	14
7:30	24	1	1	0	26	28
7:45	26	1	2	0	29	30
8:00	14	1	1	0	16	16
8:15	12	1	1	0	14	14
8:30	9	0	1	0	10	11
8:45	6	1	0	0	7	7
9:00	9	0	1	0	10	11
9:15	7	0	0	0	7	7
9:30	5	0	0	0	5	5
9:45	5	0	0	0	5	5
10:00	7	0	0	0	7	7
10:15	12	0	1	0	13	14
10:30	8	0	1	1	10	12
10:45	7	0	1	0	8	9
11:00	1	0	0	0	1	1
11:15	4	0	0	0	4	4
11:30	6	0	0	0	6	6
11:45	5	0	0	0	5	5
12:00	12	0	1	0	13	14
12:15	5	0	0	0	5	5
12:30	6	0	0	0	6	6
12:45	6	0	0	0	6	6
13:00	12	0	1	0	13	14
13:15	13	0	1	1	15	17
13:30	8	0	1	0	9	10
13:45	9	0	1	0	10	11
14:00	9	0	1	1	11	13
14:15	7	0	0	0	7	7
14:30	5	0	0	0	5	5
14:45	9	0	1	0	10	11
15:00	1	0	0	0	1	1
15:15	6	0	0	0	6	6
15:30	9	0	1	0	10	11
15:45	5	0	1	0	6	7
16:00	3	0	1	0	4	5
16:15	9	0	1	1	11	13
16:30	7	0	1	0	8	9
16:45	6	0	1	0	7	8
17:00	8	0	1	0	9	10
17:15	9	0	1	0	10	11
17:30	13	1	2	0	16	17
17:45	16	0	2	0	18	19
18:00	11	0	1	1	13	15
18:15	16	0	2	1	19	21
18:30	12	0	2	0	14	15
18:45	5	1	0	0	6	6
19:00	5	0	0	0	5	5
19:15	3	0	0	0	3	3
19:30	13	1	1	0	15	16
19:45	5	0	0	0	5	5
20:00	2	0	0	0	2	2
20:15	5	0	0	0	5	5
20:30	2	0	0	0	2	2
20:45	0	0	0	0	0	0
21:00	3	0	0	0	3	3
21:15	1	0	0	0	1	1
21:30	1	0	0	0	1	1
21:45	1	0	0	0	1	1
22:00	1	0	0	0	1	1
22:15	1	0	0	0	1	1
22:30	1	0	0	0	1	1
22:45	3	0	0	0	3	3
23:00	4	0	0	0	4	4
23:15	0	0	0	0	0	0
23:30	1	0	0	0	1	1
23:45	1	0	0	0	1	1

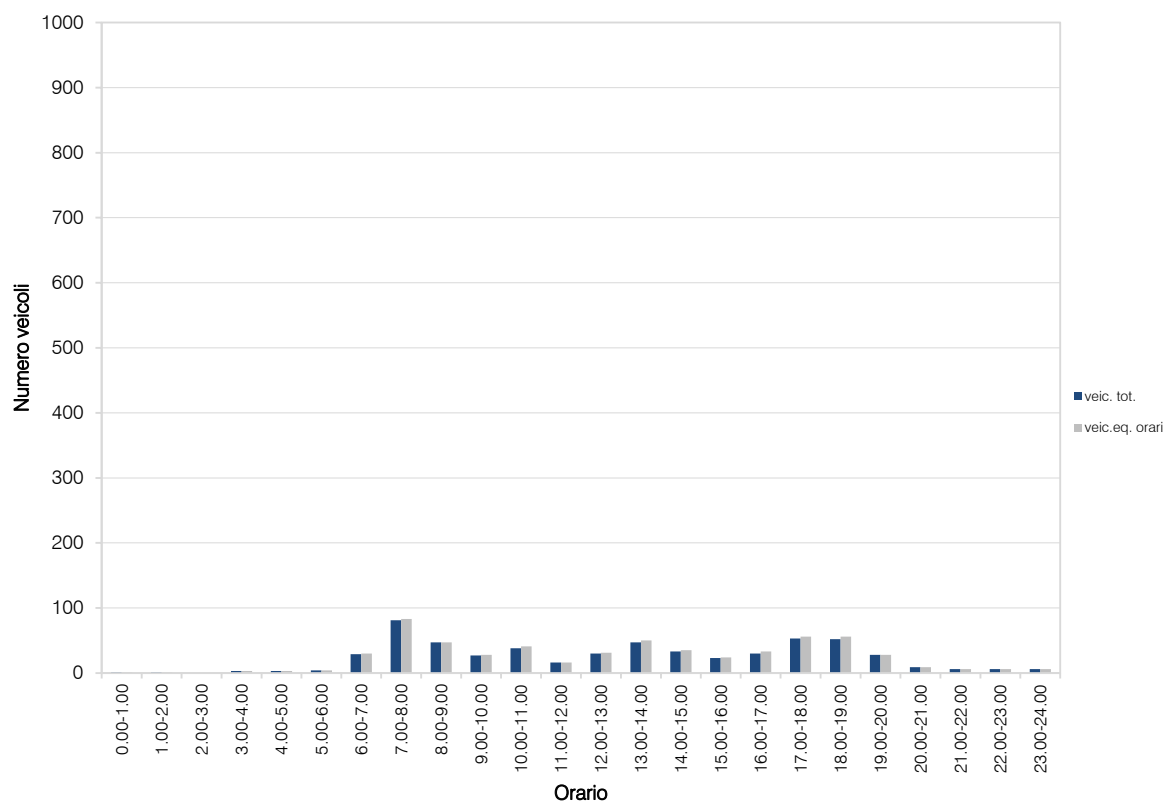
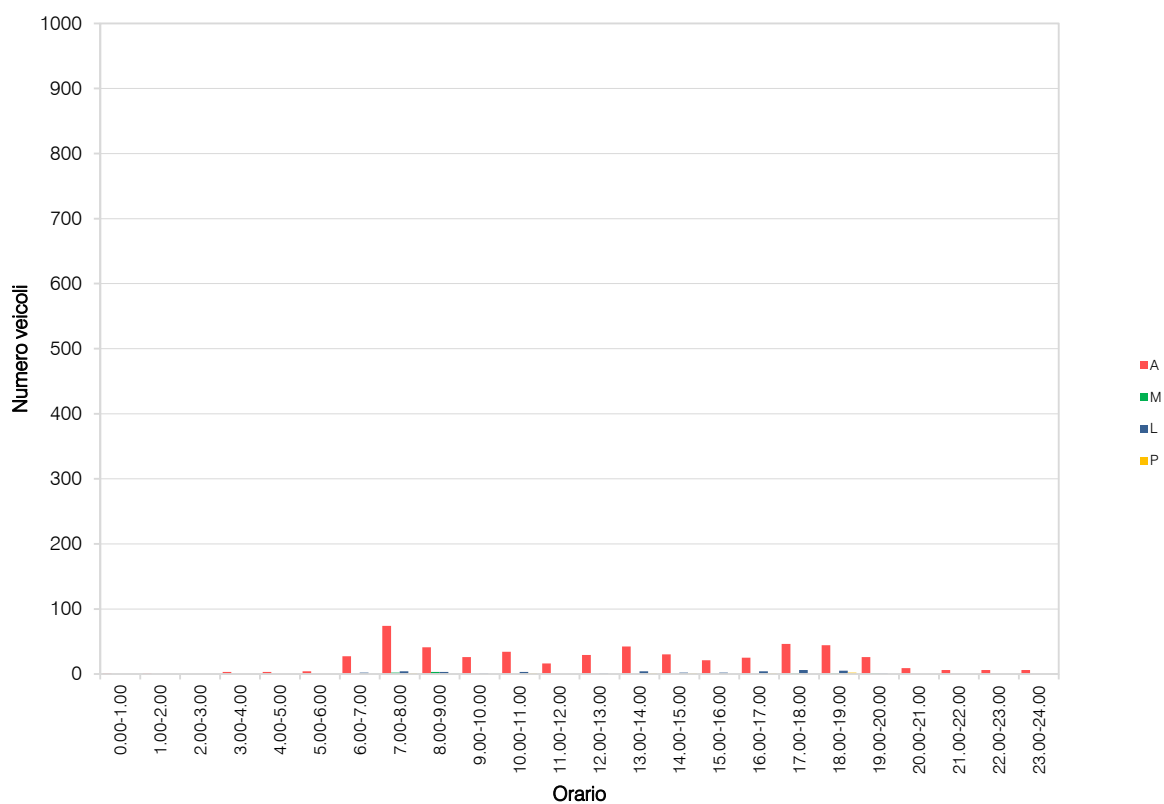
VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 60 min

martedì 14 aprile 2026

	<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	1	0	0	0	1	1
1.00-2.00	1	0	0	0	1	1
2.00-3.00	0	0	0	0	0	0
3.00-4.00	3	0	0	0	3	3
4.00-5.00	3	0	0	0	3	3
5.00-6.00	4	0	0	0	4	4
6.00-7.00	27	0	2	0	29	30
7.00-8.00	74	2	4	1	81	83
8.00-9.00	41	3	3	0	47	47
9.00-10.00	26	0	1	0	27	28
10.00-11.00	34	0	3	1	38	41
11.00-12.00	16	0	0	0	16	16
12.00-13.00	29	0	1	0	30	31
13.00-14.00	42	0	4	1	47	50
14.00-15.00	30	0	2	1	33	35
15.00-16.00	21	0	2	0	23	24
16.00-17.00	25	0	4	1	30	33
17.00-18.00	46	1	6	0	53	56
18.00-19.00	44	1	5	2	52	56
19.00-20.00	26	1	1	0	28	28
20.00-21.00	9	0	0	0	9	9
21.00-22.00	6	0	0	0	6	6
22.00-23.00	6	0	0	0	6	6
23.00-24.00	6	0	0	0	6	6
TOT					573	597

ELABORAZIONI GRAFICHE

martedì 14 aprile 2026



VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 15 min

mercoledì 15 aprile 2026

	A	M	L	P	Veicoli totali	Veic. eq.
0:00	0	0	0	0	0	0
0:15	0	0	0	0	0	0
0:30	0	0	0	0	0	0
0:45	0	0	0	0	0	0
1:00	0	0	0	0	0	0
1:15	0	0	0	0	0	0
1:30	0	0	0	0	0	0
1:45	0	0	0	0	0	0
2:00	0	0	0	0	0	0
2:15	0	0	0	0	0	0
2:30	0	0	0	0	0	0
2:45	0	0	0	0	0	0
3:00	1	0	0	0	1	1
3:15	0	0	0	0	0	0
3:30	0	0	0	0	0	0
3:45	2	0	0	0	2	2
4:00	1	0	0	0	1	1
4:15	0	0	0	0	0	0
4:30	1	0	0	0	1	1
4:45	1	0	0	0	1	1
5:00	1	0	0	0	1	1
5:15	2	0	0	0	2	2
5:30	1	0	0	0	1	1
5:45	2	0	0	0	2	2
6:00	4	0	0	0	4	4
6:15	5	0	0	1	6	7
6:30	4	0	0	0	4	4
6:45	10	1	1	0	12	12
7:00	9	1	1	0	10	11
7:15	14	1	0	0	15	15
7:30	28	1	2	0	31	32
7:45	28	1	2	0	31	32
8:00	15	2	1	0	18	18
8:15	13	0	1	0	14	15
8:30	10	1	0	0	11	11
8:45	17	1	1	0	19	19
9:00	6	0	0	0	6	6
9:15	5	0	0	0	5	5
9:30	5	0	0	0	5	5
9:45	5	0	0	0	5	5
10:00	10	0	1	0	11	12
10:15	6	0	0	0	6	6
10:30	9	0	0	1	10	11
10:45	8	0	1	0	9	10
11:00	8	0	0	1	9	10
11:15	3	0	0	0	3	3
11:30	4	0	0	0	4	4
11:45	10	0	1	1	12	14
12:00	13	0	1	0	14	15
12:15	2	0	0	1	3	4
12:30	4	0	0	0	4	4
12:45	17	1	1	1	20	21
13:00	16	2	1	0	19	19
13:15	13	1	1	1	16	17
13:30	13	1	1	0	15	15
13:45	15	0	1	0	16	17
14:00	8	0	1	0	9	10
14:15	8	0	0	0	8	8
14:30	2	0	0	2	4	4
14:45	10	0	1	0	11	12
15:00	7	0	1	0	8	9
15:15	11	0	1	0	12	13
15:30	12	0	1	1	14	16
15:45	10	0	1	0	11	12
16:00	9	0	1	1	11	13
16:15	4	0	0	1	5	6
16:30	10	0	1	1	12	14
16:45	12	0	1	0	13	14
17:00	11	0	1	0	12	13
17:15	10	1	1	0	13	14
17:30	11	1	1	0	13	13
17:45	11	0	1	0	12	13
18:00	16	0	2	1	19	21
18:15	8	0	1	0	9	10
18:30	11	0	1	0	12	13
18:45	9	0	0	0	9	9
19:00	11	0	1	1	13	15
19:15	5	0	1	0	6	7
19:30	8	0	1	0	9	10
19:45	11	0	1	0	12	13
20:00	6	0	1	0	7	8
20:15	4	0	0	0	4	4
20:30	4	0	0	0	4	4
20:45	4	0	0	0	4	4
21:00	2	0	0	0	2	2
21:15	7	0	0	0	7	7
21:30	3	0	0	0	3	3
21:45	1	0	0	0	1	1
22:00	3	0	0	0	3	3
22:15	0	0	0	0	0	0
22:30	2	0	0	0	2	2
22:45	1	0	0	0	1	1
23:00	1	0	0	0	1	1
23:15	2	0	0	0	2	2
23:30	2	0	0	0	2	2
23:45	1	0	0	0	1	1

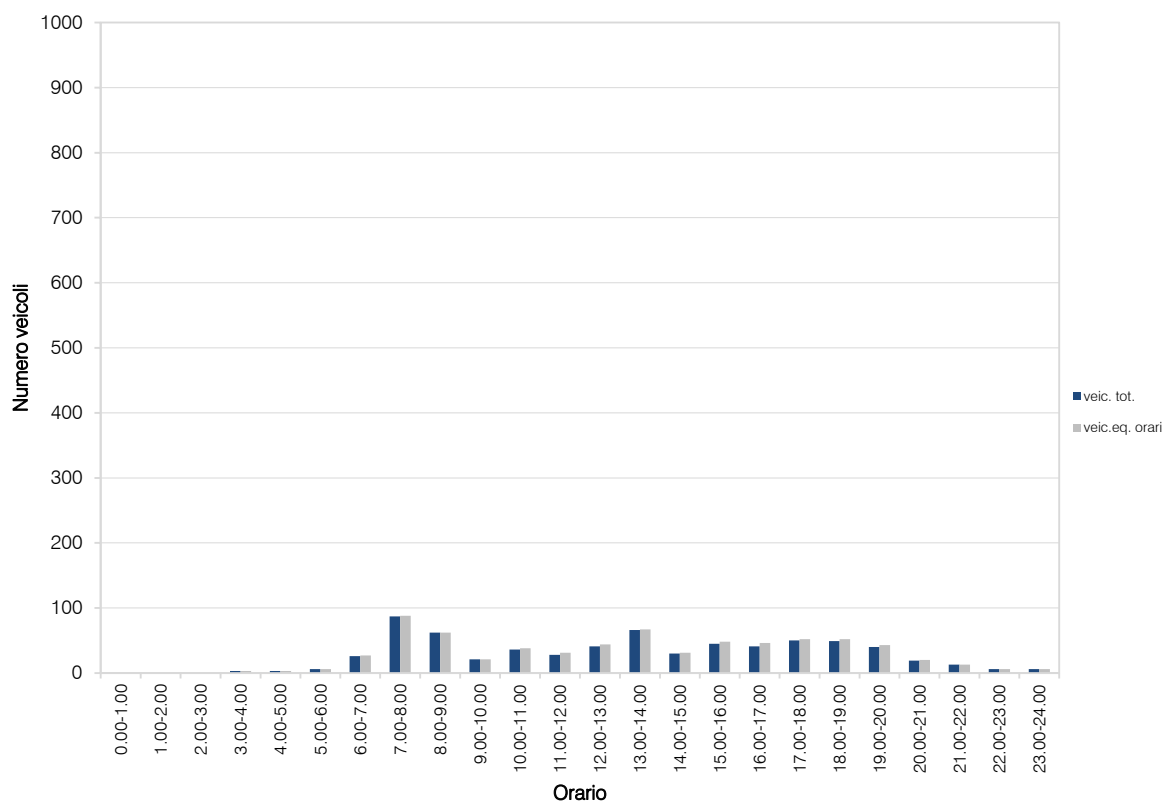
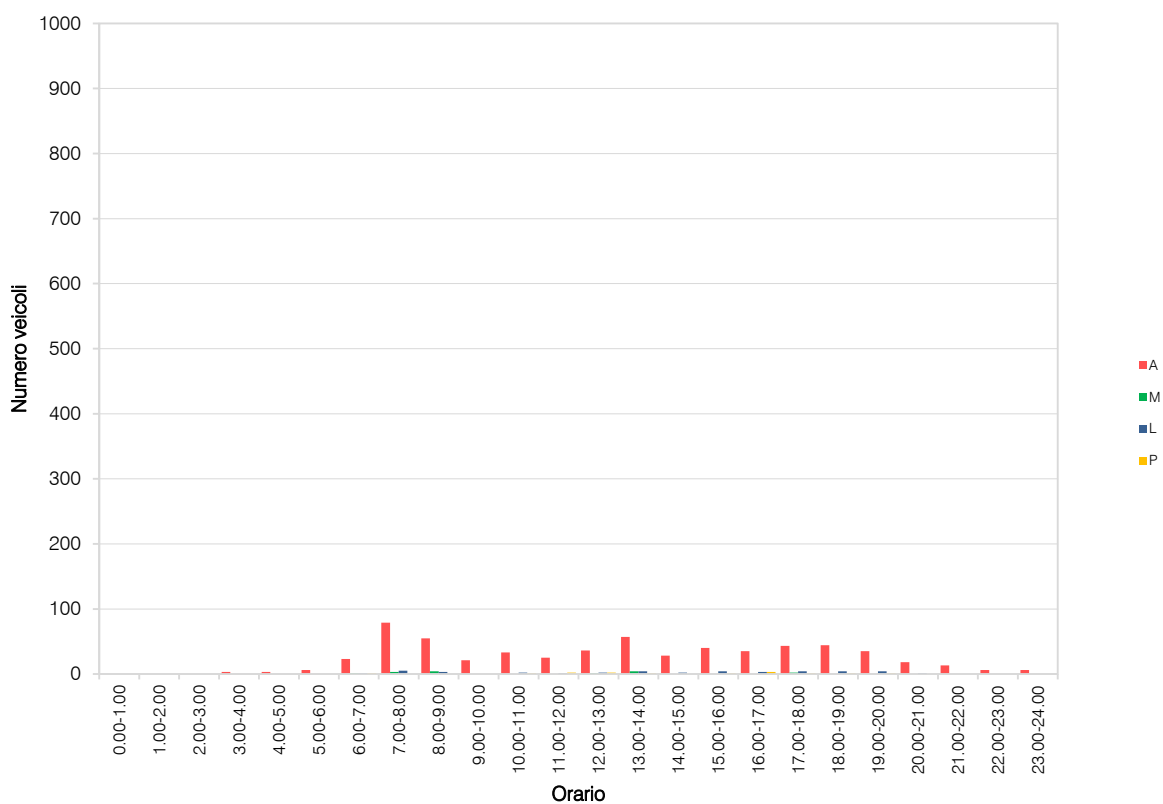
VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 60 min

mercoledì 15 aprile 2026

	<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	0	0	0	0	0	0
1.00-2.00	0	0	0	0	0	0
2.00-3.00	0	0	0	0	0	0
3.00-4.00	3	0	0	0	3	3
4.00-5.00	3	0	0	0	3	3
5.00-6.00	6	0	0	0	6	6
6.00-7.00	23	1	1	1	26	27
7.00-8.00	79	3	5	0	87	88
8.00-9.00	55	4	3	0	62	62
9.00-10.00	21	0	0	0	21	21
10.00-11.00	33	0	2	1	36	38
11.00-12.00	25	0	1	2	28	31
12.00-13.00	36	1	2	2	41	44
13.00-14.00	57	4	4	1	66	67
14.00-15.00	28	0	2	0	30	31
15.00-16.00	40	0	4	1	45	48
16.00-17.00	35	0	3	3	41	46
17.00-18.00	43	2	4	1	50	52
18.00-19.00	44	0	4	1	49	52
19.00-20.00	35	0	4	1	40	43
20.00-21.00	18	0	1	0	19	20
21.00-22.00	13	0	0	0	13	13
22.00-23.00	6	0	0	0	6	6
23.00-24.00	6	0	0	0	6	6
TOT					678	707

ELABORAZIONI GRAFICHE

mercoledì 15 aprile 2026



RILIEVI AUTOMATICI: RADAR 2

DATI GENERALI

Via Pieve, dir. sud-ovest

Giorni di rilievo

martedì 14 aprile 2026

mercoledì 15 aprile 2026



VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 15 min

martedì 14 aprile 2026

	A	M	L	P	Veicoli totali	Veic. eq.
0:00	1	0	0	0	1	1
0:15	0	0	0	0	0	0
0:30	0	0	0	0	0	0
0:45	0	0	0	0	0	0
1:00	0	0	0	0	0	0
1:15	1	0	0	0	1	1
1:30	0	0	0	0	0	0
1:45	1	0	0	0	1	1
2:00	0	0	0	0	0	0
2:15	0	0	0	0	0	0
2:30	0	0	0	0	0	0
2:45	0	0	0	0	0	0
3:00	0	0	0	0	0	0
3:15	0	0	0	0	0	0
3:30	0	0	0	0	0	0
3:45	0	0	0	0	0	0
4:00	0	0	0	0	0	0
4:15	0	0	0	0	0	0
4:30	0	0	0	0	0	0
4:45	0	0	0	0	0	0
5:00	1	0	0	0	1	1
5:15	1	0	0	0	1	1
5:30	1	0	0	0	1	1
5:45	0	0	0	0	0	0
6:00	1	0	0	0	1	1
6:15	1	0	0	0	1	1
6:30	4	0	1	0	5	6
6:45	5	0	0	0	5	5
7:00	2	0	1	0	3	4
7:15	7	0	1	0	8	9
7:30	4	0	1	0	5	6
7:45	6	0	1	0	7	8
8:00	9	0	3	0	12	14
8:15	4	0	0	1	5	6
8:30	5	0	0	0	5	5
8:45	15	3	1	5	24	28
9:00	7	0	0	0	7	7
9:15	5	1	0	1	7	8
9:30	6	0	0	0	6	6
9:45	8	0	0	0	8	8
10:00	4	0	0	0	4	4
10:15	10	0	1	0	11	12
10:30	11	0	1	0	12	13
10:45	6	0	0	0	6	6
11:00	6	0	1	0	7	8
11:15	6	0	0	0	6	6
11:30	7	1	0	0	8	8
11:45	8	0	1	0	9	10
12:00	26	0	2	0	28	29
12:15	7	0	1	0	8	9
12:30	12	0	0	0	12	12
12:45	6	0	0	0	6	6
13:00	9	0	0	0	9	9
13:15	8	1	1	0	10	10
13:30	6	0	0	0	6	6
13:45	3	0	1	0	4	5
14:00	7	0	1	0	8	9
14:15	6	0	1	1	8	10
14:30	5	0	1	0	6	7
14:45	10	0	2	0	12	13
15:00	8	0	2	0	10	11
15:15	6	0	0	0	6	6
15:30	4	0	0	0	4	4
15:45	5	0	0	0	5	5
16:00	13	0	1	0	14	15
16:15	5	0	0	0	5	5
16:30	18	1	0	0	19	19
16:45	7	0	0	1	8	9
17:00	21	0	2	0	23	24
17:15	11	0	0	0	11	11
17:30	14	0	0	0	14	14
17:45	20	0	1	0	21	22
18:00	17	0	2	0	19	20
18:15	25	1	1	0	27	27
18:30	17	0	0	1	18	19
18:45	11	0	0	0	11	11
19:00	10	0	0	0	10	10
19:15	12	0	0	0	12	12
19:30	24	0	0	0	24	24
19:45	15	1	0	0	16	16
20:00	8	1	0	0	9	9
20:15	5	0	0	0	5	5
20:30	7	0	0	0	7	7
20:45	6	0	0	0	6	6
21:00	4	0	0	0	4	4
21:15	4	0	0	0	4	4
21:30	3	0	0	0	3	3
21:45	1	0	0	0	1	1
22:00	2	0	0	0	2	2
22:15	2	0	0	0	2	2
22:30	1	0	0	0	1	1
22:45	3	0	0	0	3	3
23:00	1	0	1	0	2	3
23:15	2	0	0	0	2	2
23:30	0	0	0	0	0	0
23:45	0	0	0	0	0	0

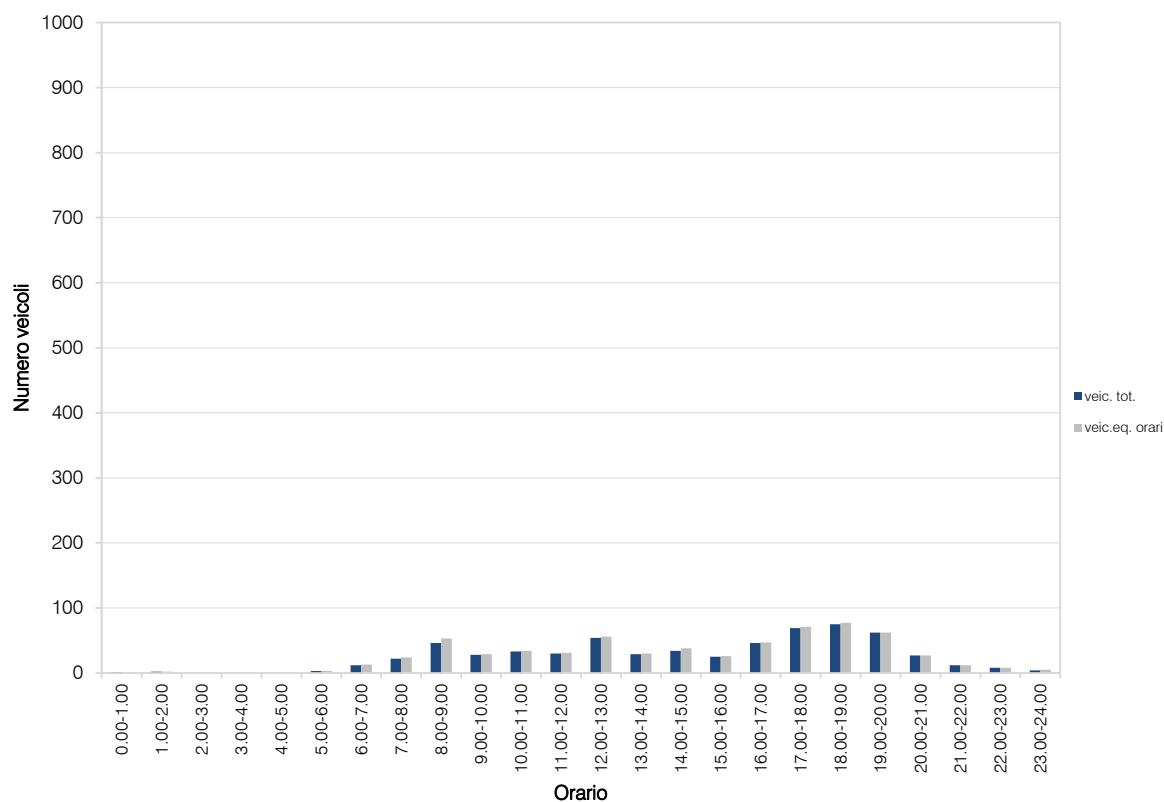
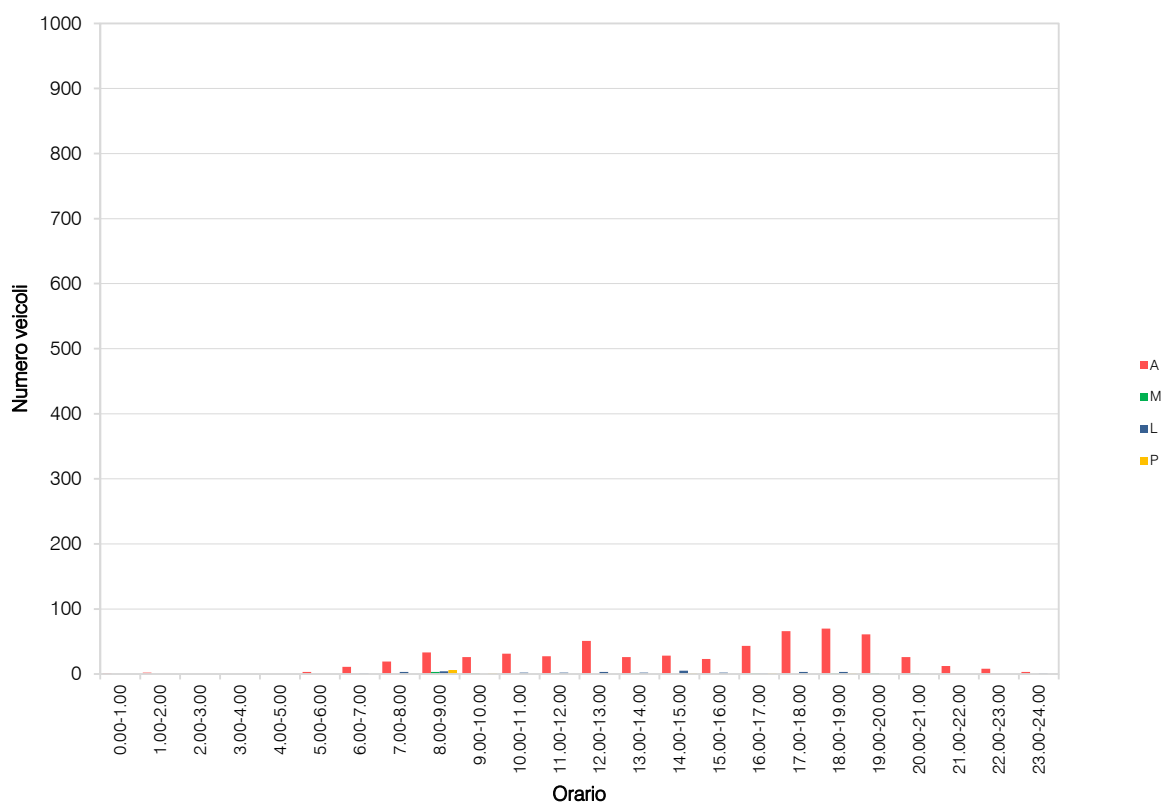
VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 60 min

martedì 14 aprile 2026

	<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	1	0	0	0	1	1
1.00-2.00	2	0	0	0	2	2
2.00-3.00	0	0	0	0	0	0
3.00-4.00	0	0	0	0	0	0
4.00-5.00	0	0	0	0	0	0
5.00-6.00	3	0	0	0	3	3
6.00-7.00	11	0	1	0	12	13
7.00-8.00	19	0	3	0	22	24
8.00-9.00	33	3	4	6	46	53
9.00-10.00	26	1	0	1	28	29
10.00-11.00	31	0	2	0	33	34
11.00-12.00	27	1	2	0	30	31
12.00-13.00	51	0	3	0	54	56
13.00-14.00	26	1	2	0	29	30
14.00-15.00	28	0	5	1	34	38
15.00-16.00	23	0	2	0	25	26
16.00-17.00	43	1	1	1	46	47
17.00-18.00	66	0	3	0	69	71
18.00-19.00	70	1	3	1	75	77
19.00-20.00	61	1	0	0	62	62
20.00-21.00	26	1	0	0	27	27
21.00-22.00	12	0	0	0	12	12
22.00-23.00	8	0	0	0	8	8
23.00-24.00	3	0	1	0	4	5
TOT					622	649

ELABORAZIONI GRAFICHE

martedì 14 aprile 2026



VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 15 min

mercoledì 15 aprile 2026

	A	M	L	P	Veicoli totali	Veic. eq.
0:00	3	0	0	0	3	3
0:15	1	0	0	0	1	1
0:30	0	0	0	0	0	0
0:45	0	0	0	0	0	0
1:00	0	0	0	0	0	0
1:15	1	0	0	0	1	1
1:30	0	0	0	0	0	0
1:45	2	0	0	0	2	2
2:00	0	0	0	0	0	0
2:15	0	0	0	0	0	0
2:30	0	0	0	0	0	0
2:45	0	0	0	0	0	0
3:00	0	0	0	0	0	0
3:15	0	0	0	0	0	0
3:30	0	0	0	0	0	0
3:45	0	0	0	0	0	0
4:00	0	0	0	0	0	0
4:15	0	0	0	0	0	0
4:30	0	0	0	0	0	0
4:45	0	0	0	0	0	0
5:00	1	0	0	0	1	1
5:15	1	0	0	0	1	1
5:30	0	0	0	0	0	0
5:45	0	0	0	0	0	0
6:00	0	0	0	0	0	0
6:15	1	0	1	0	2	3
6:30	5	0	1	0	6	7
6:45	5	1	0	0	6	6
7:00	4	0	0	0	4	4
7:15	5	1	0	0	6	6
7:30	5	0	2	0	7	8
7:45	7	2	0	0	9	8
8:00	8	0	2	0	10	11
8:15	4	0	0	1	5	6
8:30	6	0	0	0	6	6
8:45	8	0	0	1	9	10
9:00	11	0	0	0	11	11
9:15	6	0	1	0	7	8
9:30	4	0	0	0	4	4
9:45	13	0	0	0	13	13
10:00	9	0	1	0	10	11
10:15	9	0	0	0	9	9
10:30	4	0	3	0	7	9
10:45	4	1	0	0	5	5
11:00	9	0	1	1	11	13
11:15	6	0	0	1	7	8
11:30	10	0	1	0	11	12
11:45	12	1	2	0	15	16
12:00	26	0	4	0	30	32
12:15	8	0	0	0	8	8
12:30	16	1	0	0	17	18
12:45	11	1	1	0	13	13
13:00	10	0	1	0	11	12
13:15	11	1	1	0	13	13
13:30	6	0	1	0	7	8
13:45	12	0	1	0	13	14
14:00	10	0	0	0	10	10
14:15	8	0	0	1	9	10
14:30	6	0	0	0	6	6
14:45	3	1	2	0	6	7
15:00	8	0	0	0	8	8
15:15	9	0	1	1	11	13
15:30	6	0	1	0	7	8
15:45	5	0	1	1	7	9
16:00	18	0	2	0	20	21
16:15	10	0	0	1	11	12
16:30	13	0	1	0	14	15
16:45	16	0	1	0	17	18
17:00	16	0	0	0	16	16
17:15	15	0	0	0	15	15
17:30	16	0	4	0	20	22
17:45	20	2	2	0	24	24
18:00	26	0	1	0	27	28
18:15	11	0	0	0	11	11
18:30	18	0	1	1	20	22
18:45	18	0	1	0	19	20
19:00	15	0	0	0	15	15
19:15	21	3	0	0	24	23
19:30	15	0	0	0	15	15
19:45	7	0	0	0	7	7
20:00	11	0	0	0	11	11
20:15	6	0	0	0	6	6
20:30	5	0	0	0	5	5
20:45	11	0	0	0	11	11
21:00	3	0	0	0	3	3
21:15	7	0	0	0	7	7
21:30	7	1	0	0	8	9
21:45	4	0	1	0	5	5
22:00	1	0	1	0	2	3
22:15	1	0	0	0	1	1
22:30	3	0	0	0	3	3
22:45	2	0	0	0	2	2
23:00	2	0	0	0	2	2
23:15	0	0	0	0	0	0
23:30	2	0	0	0	2	2
23:45	3	0	0	0	3	3

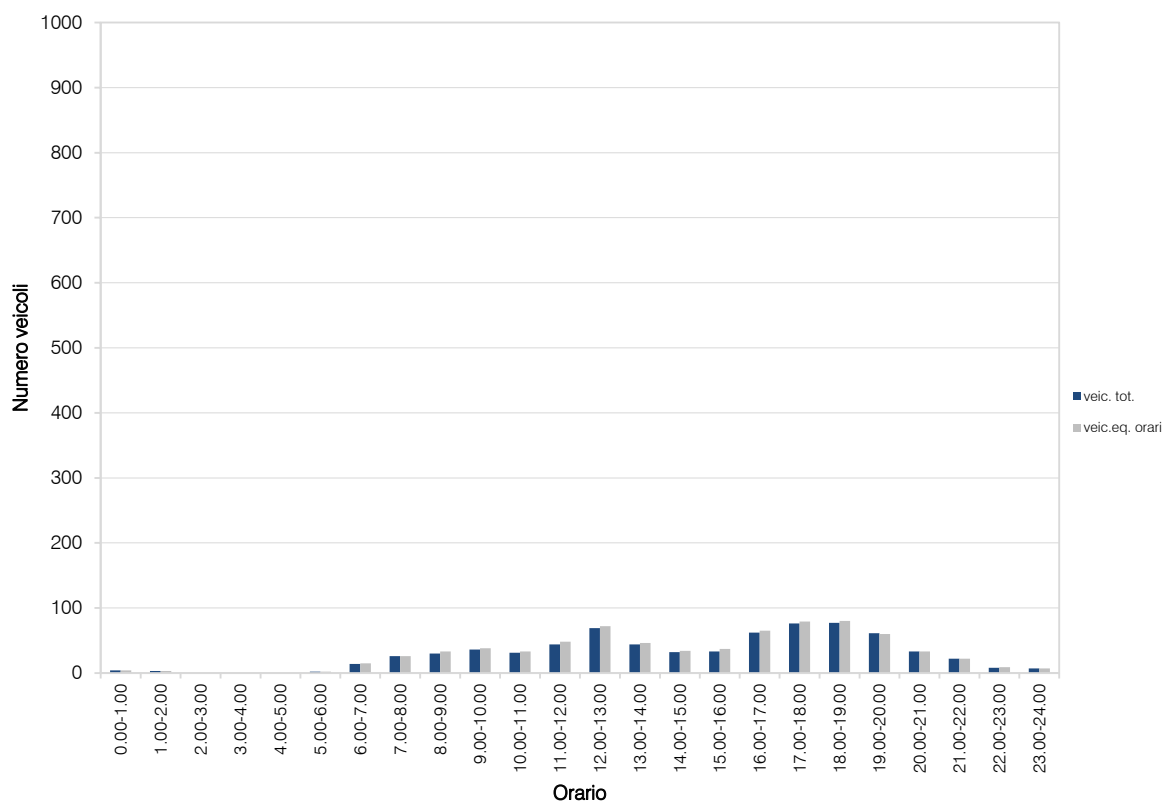
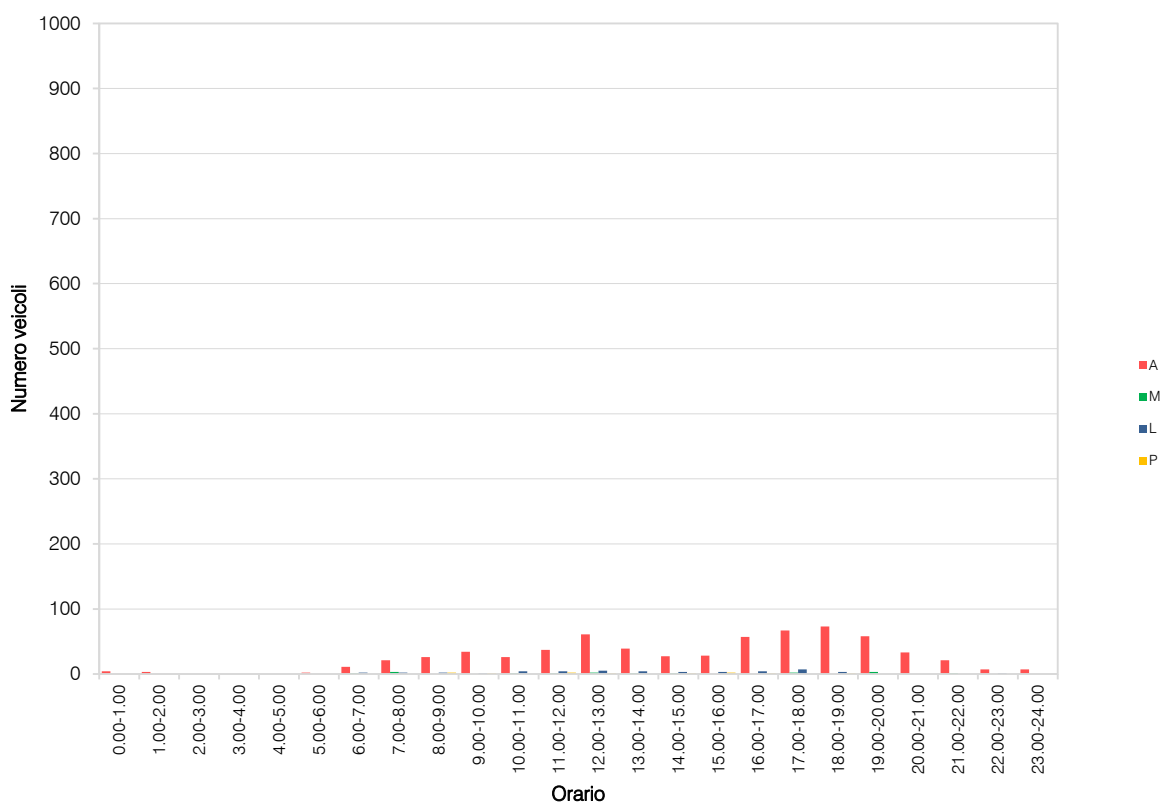
VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 60 min

mercoledì 15 aprile 2026

	<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	4	0	0	0	4	4
1.00-2.00	3	0	0	0	3	3
2.00-3.00	0	0	0	0	0	0
3.00-4.00	0	0	0	0	0	0
4.00-5.00	0	0	0	0	0	0
5.00-6.00	2	0	0	0	2	2
6.00-7.00	11	1	2	0	14	15
7.00-8.00	21	3	2	0	26	26
8.00-9.00	26	0	2	2	30	33
9.00-10.00	34	0	1	1	36	38
10.00-11.00	26	1	4	0	31	33
11.00-12.00	37	1	4	2	44	48
12.00-13.00	61	2	5	1	69	72
13.00-14.00	39	1	4	0	44	46
14.00-15.00	27	1	3	1	32	34
15.00-16.00	28	0	3	2	33	37
16.00-17.00	57	0	4	1	62	65
17.00-18.00	67	2	7	0	76	79
18.00-19.00	73	0	3	1	77	80
19.00-20.00	58	3	0	0	61	60
20.00-21.00	33	0	0	0	33	33
21.00-22.00	21	1	0	0	22	22
22.00-23.00	7	0	1	0	8	9
23.00-24.00	7	0	0	0	7	7
TOT					714	746

ELABORAZIONI GRAFICHE

mercoledì 15 aprile 2026



RILIEVI AUTOMATICI: RADAR 3

DATI GENERALI

SP57 - Via Fante D'Italia, dir. nord-ovest

Giorni di rilievo

martedì 14 aprile 2026

mercoledì 15 aprile 2026



VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 15 min

martedì 14 aprile 2026

	A	M	L	P	Veicoli totali	Veic. eq.
0:00	2	0	0	0	2	2
0:15	2	0	0	0	2	2
0:30	0	0	0	0	0	0
0:45	2	0	0	0	2	2
1:00	0	0	0	0	0	0
1:15	2	0	0	0	2	2
1:30	0	0	0	0	0	0
1:45	0	0	0	0	0	0
2:00	0	0	0	1	1	2
2:15	2	0	0	0	2	2
2:30	2	0	0	0	2	2
2:45	1	0	0	0	1	1
3:00	0	0	0	0	0	0
3:15	0	0	0	0	0	0
3:30	0	0	1	0	1	2
3:45	2	0	0	1	3	4
4:00	0	0	4	0	4	6
4:15	0	0	5	0	5	8
4:30	2	0	5	1	8	12
4:45	1	0	0	0	1	1
5:00	1	0	3	0	4	4
5:15	8	1	9	2	20	26
5:30	15	0	4	0	19	21
5:45	9	0	2	2	13	16
6:00	15	0	2	0	17	18
6:15	8	0	3	1	12	15
6:30	31	0	4	2	37	41
6:45	33	0	5	0	38	41
7:00	34	0	9	4	47	56
7:15	50	2	3	3	58	62
7:30	53	0	7	4	64	72
7:45	100	0	5	3	108	114
8:00	74	0	3	4	81	87
8:15	55	1	8	3	67	74
8:30	40	0	6	6	52	61
8:45	37	0	3	4	44	50
9:00	27	0	2	2	31	34
9:15	36	0	3	1	40	43
9:30	35	0	4	2	41	45
9:45	32	0	2	1	35	37
10:00	28	0	4	5	37	44
10:15	35	1	4	5	45	52
10:30	35	0	2	4	41	46
10:45	38	0	5	1	44	48
11:00	28	0	6	4	38	45
11:15	30	0	5	6	41	50
11:30	22	0	1	1	24	26
11:45	37	0	5	6	48	57
12:00	59	0	5	4	68	75
12:15	38	0	4	1	43	46
12:30	27	0	7	5	39	48
12:45	30	0	5	4	39	46
13:00	41	0	5	6	52	61
13:15	45	0	4	3	52	57
13:30	38	1	5	1	45	48
13:45	52	0	2	5	59	65
14:00	29	1	6	8	44	55
14:15	38	0	4	4	46	52
14:30	21	1	5	3	30	35
14:45	34	0	4	3	41	46
15:00	33	0	5	8	46	57
15:15	38	0	3	7	48	57
15:30	40	0	4	8	52	62
15:45	42	0	5	3	50	56
16:00	43	0	4	4	51	57
16:15	39	0	9	6	54	65
16:30	41	0	2	6	49	56
16:45	50	0	0	5	55	60
17:00	59	1	12	9	81	96
17:15	42	0	4	5	51	58
17:30	66	0	7	4	77	85
17:45	72	0	5	1	78	82
18:00	57	0	10	4	71	80
18:15	71	0	6	1	78	82
18:30	58	2	3	2	65	68
18:45	52	0	4	5	61	68
19:00	36	0	5	0	41	44
19:15	41	0	0	2	43	45
19:30	35	1	5	0	41	43
19:45	26	0	3	1	30	33
20:00	25	0	1	2	28	31
20:15	31	0	5	0	36	39
20:30	21	0	2	0	23	24
20:45	27	0	0	0	27	27
21:00	21	0	0	0	21	21
21:15	17	0	2	0	19	20
21:30	19	0	2	0	19	19
21:45	13	0	2	0	15	16
22:00	16	0	3	0	19	21
22:15	15	0	0	0	15	15
22:30	8	0	3	0	11	13
22:45	6	0	0	0	6	6
23:00	8	0	0	0	8	8
23:15	1	0	0	0	1	1
23:30	5	0	0	0	5	5
23:45	3	0	0	1	4	5

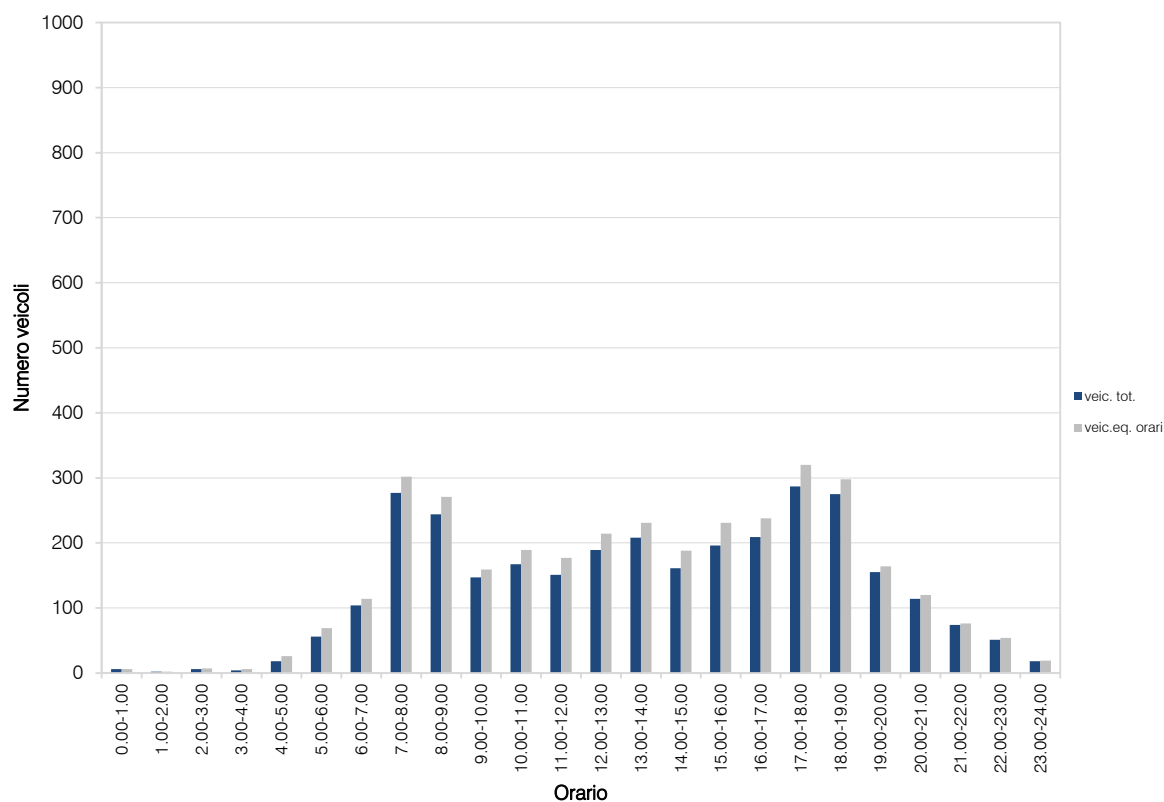
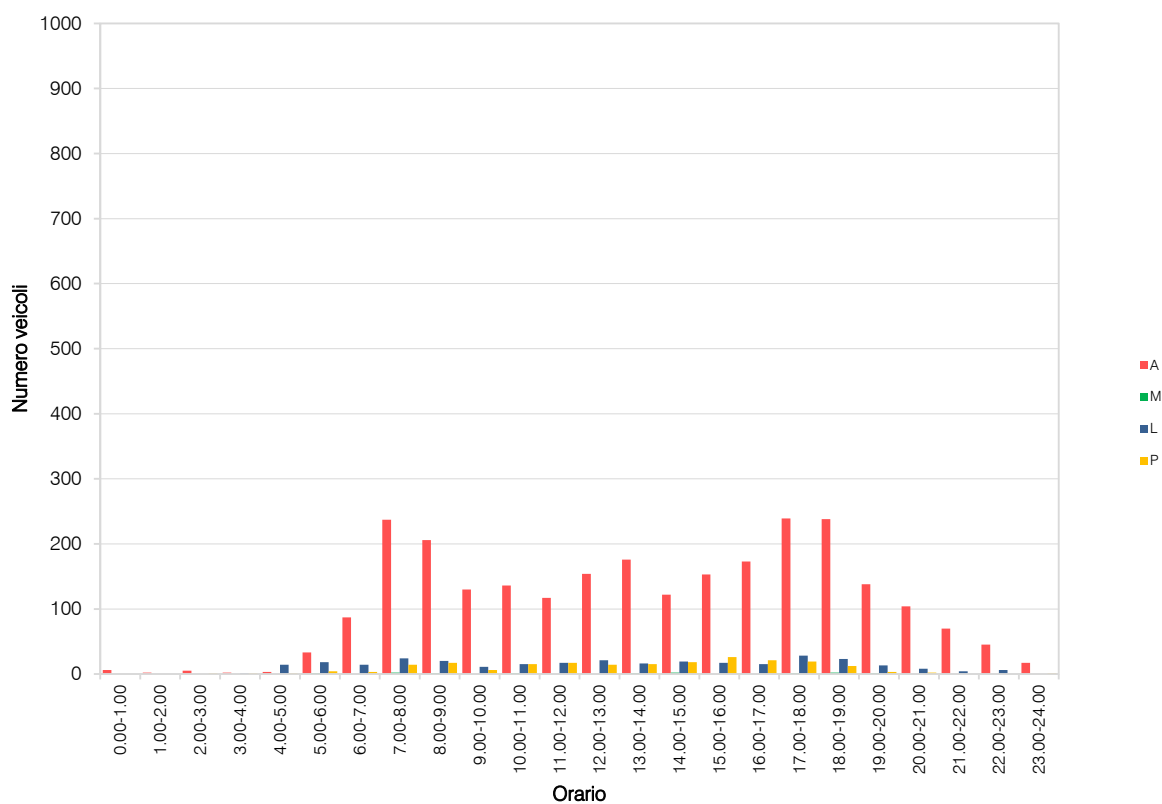
VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 60 min

martedì 14 aprile 2026

	<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	6	0	0	0	6	6
1.00-2.00	2	0	0	0	2	2
2.00-3.00	5	0	0	1	6	7
3.00-4.00	2	0	1	1	4	6
4.00-5.00	3	0	14	1	18	26
5.00-6.00	33	1	18	4	56	69
6.00-7.00	87	0	14	3	104	114
7.00-8.00	237	2	24	14	277	302
8.00-9.00	206	1	20	17	244	271
9.00-10.00	130	0	11	6	147	159
10.00-11.00	136	1	15	15	167	189
11.00-12.00	117	0	17	17	151	177
12.00-13.00	154	0	21	14	189	214
13.00-14.00	176	1	16	15	208	231
14.00-15.00	122	2	19	18	161	188
15.00-16.00	153	0	17	26	196	231
16.00-17.00	173	0	15	21	209	238
17.00-18.00	239	1	28	19	287	320
18.00-19.00	238	2	23	12	275	298
19.00-20.00	138	1	13	3	155	164
20.00-21.00	104	0	8	2	114	120
21.00-22.00	70	0	4	0	74	76
22.00-23.00	45	0	6	0	51	54
23.00-24.00	17	0	0	1	18	19
TOT					3.119	3.481

ELABORAZIONI GRAFICHE

martedì 14 aprile 2026



VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 15 min

mercoledì 15 aprile 2026

	A	M	L	P	Veicoli totali	Veic. eq.
0:00	3	0	0	0	3	3
0:15	1	0	0	0	1	1
0:30	1	0	0	0	1	1
0:45	1	0	0	0	1	1
1:00	0	0	1	0	1	2
1:15	0	0	0	0	0	0
1:30	1	0	0	0	1	1
1:45	2	0	0	0	2	2
2:00	0	0	0	1	1	2
2:15	2	0	0	0	2	2
2:30	2	0	0	0	2	2
2:45	0	0	0	0	0	0
3:00	0	0	1	1	2	4
3:15	1	0	0	0	1	1
3:30	0	0	0	0	0	0
3:45	2	0	0	0	2	2
4:00	0	0	0	1	1	2
4:15	2	0	0	0	2	2
4:30	0	0	1	0	1	2
4:45	2	0	0	0	2	2
5:00	2	0	2	3	7	11
5:15	5	0	2	2	9	12
5:30	12	0	0	1	13	14
5:45	11	0	0	1	12	13
6:00	9	0	1	2	12	15
6:15	11	0	5	2	18	23
6:30	27	0	6	3	36	42
6:45	35	0	1	4	40	45
7:00	33	0	4	4	41	47
7:15	42	0	3	6	51	59
7:30	48	0	5	4	57	64
7:45	87	0	8	1	96	101
8:00	74	2	7	8	91	102
8:15	55	0	10	3	68	76
8:30	51	0	8	5	64	73
8:45	40	0	3	3	46	51
9:00	29	0	2	5	36	42
9:15	36	2	5	3	46	51
9:30	30	0	8	2	40	46
9:45	29	0	6	8	43	54
10:00	42	0	6	1	49	53
10:15	34	0	1	7	42	50
10:30	37	0	6	3	46	52
10:45	23	1	4	6	34	42
11:00	28	1	10	4	43	52
11:15	19	0	3	3	25	30
11:30	31	0	3	5	39	46
11:45	35	0	9	4	48	57
12:00	42	0	7	2	51	57
12:15	36	0	2	4	42	47
12:30	37	0	4	5	46	53
12:45	38	0	0	3	41	44
13:00	35	4	7	4	50	56
13:15	49	2	4	4	59	64
13:30	33	0	8	4	45	53
13:45	64	0	3	6	73	81
14:00	32	0	4	5	41	48
14:15	32	0	6	1	39	43
14:30	39	0	2	0	41	42
14:45	33	0	2	5	40	46
15:00	29	2	2	0	33	33
15:15	37	0	5	3	45	51
15:30	37	0	8	4	49	57
15:45	43	0	8	5	56	65
16:00	36	0	4	6	46	54
16:15	38	0	6	4	48	55
16:30	44	0	5	5	54	62
16:45	56	1	8	2	67	73
17:00	59	2	9	8	78	90
17:15	50	0	5	5	60	68
17:30	70	0	5	7	82	92
17:45	65	0	5	4	74	81
18:00	61	0	7	1	69	74
18:15	66	0	10	1	77	83
18:30	65	0	5	1	71	75
18:45	55	0	4	3	62	67
19:00	35	0	1	0	36	37
19:15	39	0	0	0	39	42
19:30	38	1	2	2	43	44
19:45	23	0	0	0	23	23
20:00	26	0	4	0	30	32
20:15	23	0	2	0	25	26
20:30	25	0	0	0	25	25
20:45	16	0	5	0	21	24
21:00	27	0	2	0	29	30
21:15	12	0	0	0	12	12
21:30	17	0	0	1	20	22
21:45	8	0	0	0	8	8
22:00	14	0	0	0	14	14
22:15	16	0	0	0	16	16
22:30	19	0	0	0	19	19
22:45	9	0	0	0	9	9
23:00	12	0	3	1	16	19
23:15	9	0	2	2	13	16
23:30	11	0	0	0	11	11
23:45	5	0	0	0	5	5

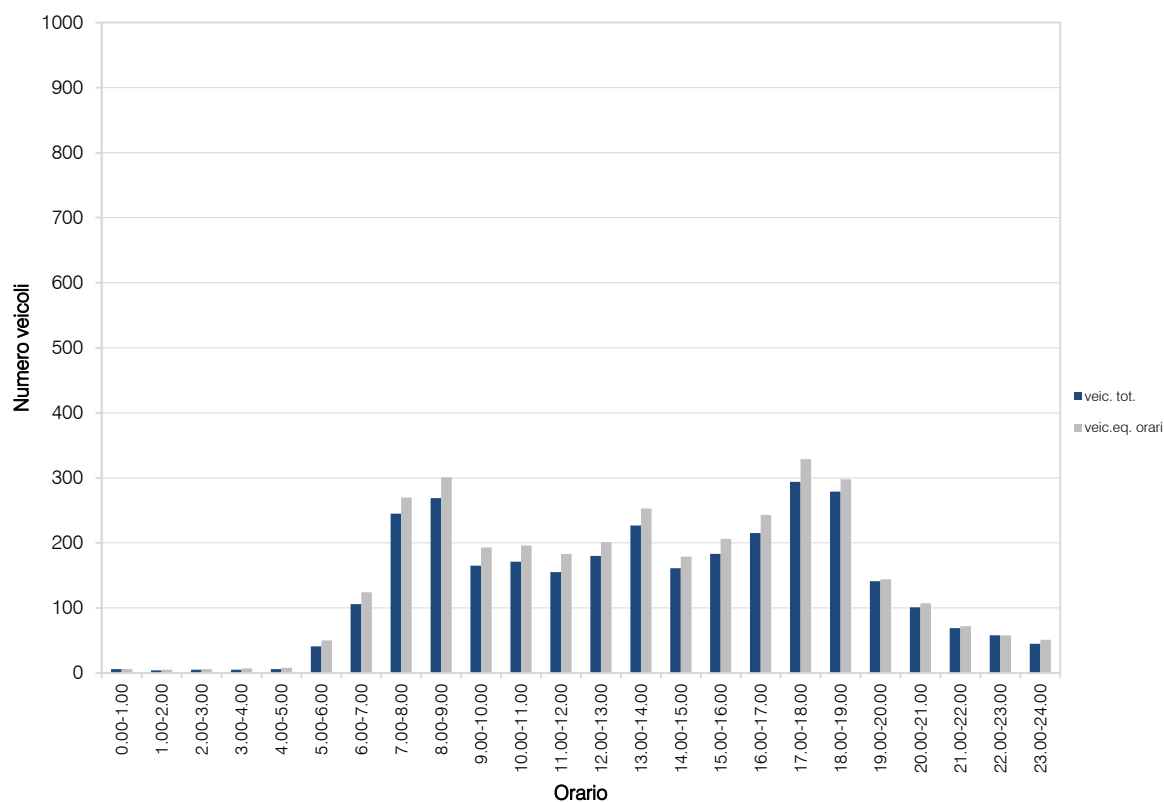
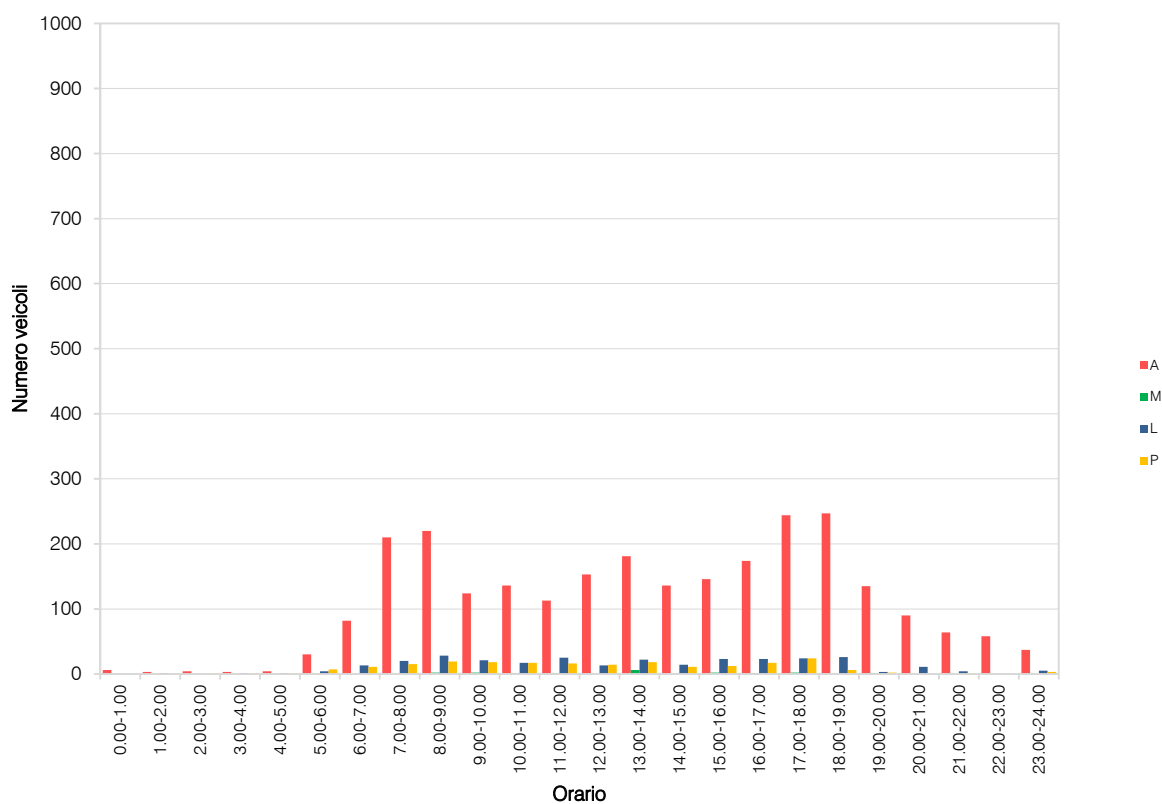
VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 60 min

mercoledì 15 aprile 2026

	<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	6	0	0	0	6	6
1.00-2.00	3	0	1	0	4	5
2.00-3.00	4	0	0	1	5	6
3.00-4.00	3	0	1	1	5	7
4.00-5.00	4	0	1	1	6	8
5.00-6.00	30	0	4	7	41	50
6.00-7.00	82	0	13	11	106	124
7.00-8.00	210	0	20	15	245	270
8.00-9.00	220	2	28	19	269	301
9.00-10.00	124	2	21	18	165	193
10.00-11.00	136	1	17	17	171	196
11.00-12.00	113	1	25	16	155	183
12.00-13.00	153	0	13	14	180	201
13.00-14.00	181	6	22	18	227	253
14.00-15.00	136	0	14	11	161	179
15.00-16.00	146	2	23	12	183	206
16.00-17.00	174	1	23	17	215	243
17.00-18.00	244	2	24	24	294	329
18.00-19.00	247	0	26	6	279	298
19.00-20.00	135	1	3	2	141	144
20.00-21.00	90	0	11	0	101	107
21.00-22.00	64	0	4	1	69	72
22.00-23.00	58	0	0	0	58	58
23.00-24.00	37	0	5	3	45	51
TOT					3.131	3.490

ELABORAZIONI GRAFICHE

mercoledì 15 aprile 2026



RILIEVI AUTOMATICI: RADAR 4

DATI GENERALI

SP57 - Via Fante D'Italia, dir. sud-est

Giorni di rilievo

martedì 14 aprile 2026

mercoledì 15 aprile 2026



VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 15 min

martedì 14 aprile 2026

	A	M	L	P	Veicoli totali	Veic. eq.
0:00	4	0	0	0	4	4
0:15	1	0	0	0	1	1
0:30	3	0	0	0	3	3
0:45	2	0	0	0	2	2
1:00	0	0	0	0	0	0
1:15	5	0	0	0	5	5
1:30	1	0	0	0	1	1
1:45	0	0	0	0	0	0
2:00	2	0	0	0	2	2
2:15	0	0	0	0	0	0
2:30	0	0	0	0	0	0
2:45	2	0	0	0	2	2
3:00	1	0	0	0	1	1
3:15	1	0	0	0	1	1
3:30	2	0	0	0	2	2
3:45	0	0	0	0	0	0
4:00	1	0	0	0	1	1
4:15	0	0	0	0	0	0
4:30	1	0	0	1	2	3
4:45	2	0	0	1	3	4
5:00	1	0	0	2	2	3
5:15	6	0	0	1	7	8
5:30	12	0	0	3	15	18
5:45	7	0	1	0	8	9
6:00	14	0	2	2	18	21
6:15	18	0	6	3	27	33
6:30	27	1	2	5	35	41
6:45	52	2	7	3	64	70
7:00	40	0	6	5	51	59
7:15	42	1	4	5	52	59
7:30	58	0	6	4	68	75
7:45	80	1	7	3	91	97
8:00	65	1	5	5	76	83
8:15	70	0	3	3	76	81
8:30	45	1	4	5	55	62
8:45	48	1	4	7	60	69
9:00	32	0	4	3	39	44
9:15	33	0	5	5	44	51
9:30	27	0	3	6	37	45
9:45	41	0	4	4	48	54
10:00	37	0	3	2	42	46
10:15	42	0	4	3	49	54
10:30	34	0	4	7	45	54
10:45	33	0	4	8	45	55
11:00	40	0	8	9	57	70
11:15	35	0	6	4	45	52
11:30	31	0	2	5	38	44
11:45	39	0	7	5	51	60
12:00	59	1	8	3	71	78
12:15	25	0	3	4	32	38
12:30	47	1	6	4	58	65
12:45	34	0	6	2	42	47
13:00	56	0	9	6	71	82
13:15	45	0	8	8	61	73
13:30	49	0	7	8	64	76
13:45	37	0	3	5	45	52
14:00	40	0	4	5	49	56
14:15	29	0	4	8	41	51
14:30	22	0	4	30	36	36
14:45	36	1	4	3	44	49
15:00	29	0	4	5	38	45
15:15	23	0	2	2	27	30
15:30	41	0	6	8	55	66
15:45	36	0	6	9	51	63
16:00	42	0	5	5	52	60
16:15	41	0	5	3	49	55
16:30	47	0	7	2	56	62
16:45	68	0	9	2	79	86
17:00	56	0	6	4	66	73
17:15	45	0	4	2	51	55
17:30	47	0	6	3	56	62
17:45	60	0	4	1	65	68
18:00	60	2	7	2	71	76
18:15	63	0	8	1	72	77
18:30	57	1	6	2	66	71
18:45	52	0	5	1	58	62
19:00	45	0	4	1	50	53
19:15	35	0	4	0	39	41
19:30	44	0	4	1	49	52
19:45	27	0	4	1	32	35
20:00	28	0	2	0	30	31
20:15	21	0	2	0	23	24
20:30	17	0	2	1	20	22
20:45	19	0	2	0	21	22
21:00	19	0	2	0	21	22
21:15	12	0	1	0	13	14
21:30	12	0	1	0	14	15
21:45	13	0	1	0	14	15
22:00	13	0	2	0	15	16
22:15	10	0	1	0	11	12
22:30	11	0	2	0	13	14
22:45	12	0	1	0	13	14
23:00	6	0	0	0	6	6
23:15	10	0	1	0	11	12
23:30	9	0	1	0	10	11
23:45	3	0	0	0	3	3

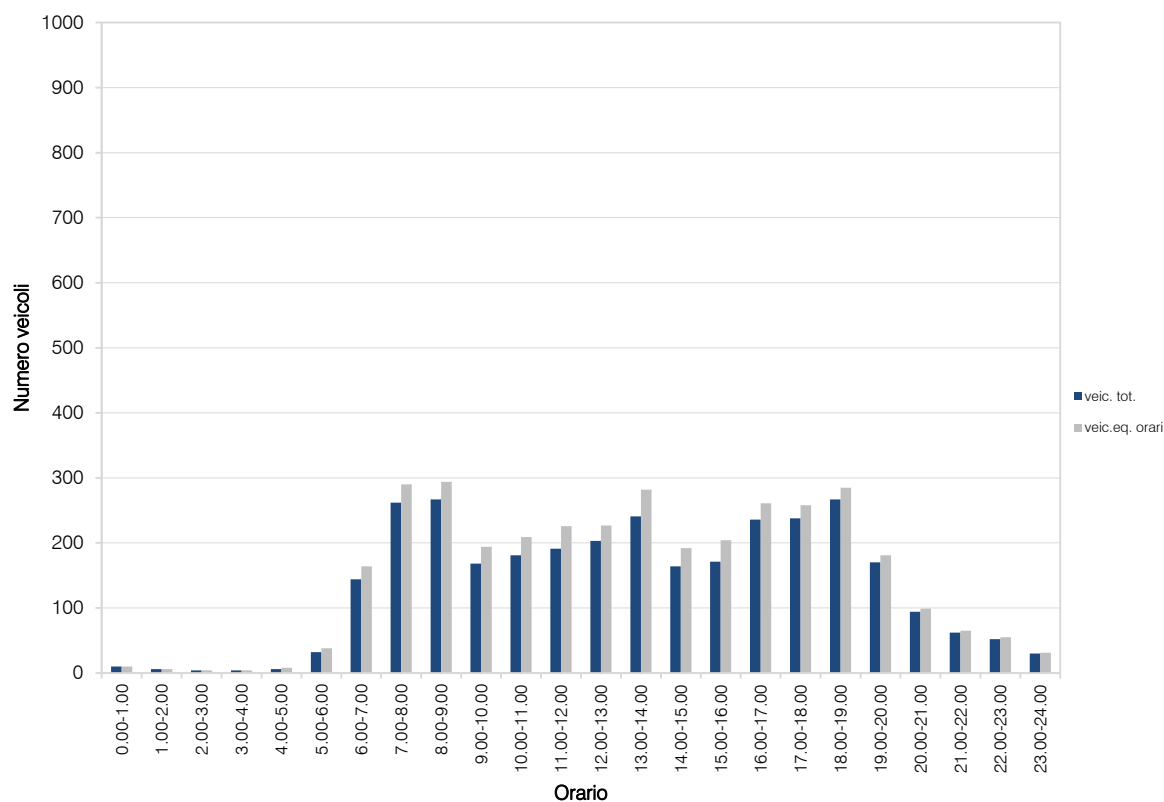
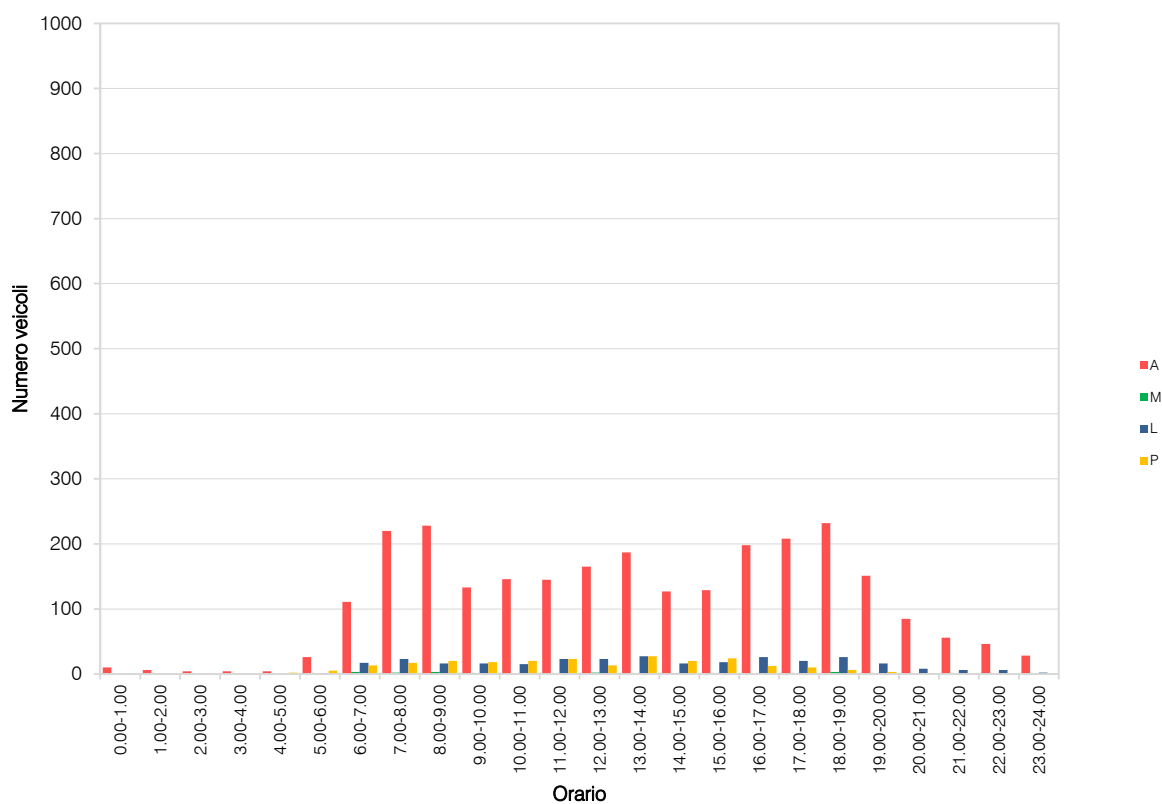
VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 60 min

martedì 14 aprile 2026

	<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	10	0	0	0	10	10
1.00-2.00	6	0	0	0	6	6
2.00-3.00	4	0	0	0	4	4
3.00-4.00	4	0	0	0	4	4
4.00-5.00	4	0	0	2	6	8
5.00-6.00	26	0	1	5	32	38
6.00-7.00	111	3	17	13	144	164
7.00-8.00	220	2	23	17	262	290
8.00-9.00	228	3	16	20	267	294
9.00-10.00	133	1	16	18	168	194
10.00-11.00	146	0	15	20	181	209
11.00-12.00	145	0	23	23	191	226
12.00-13.00	165	2	23	13	203	227
13.00-14.00	187	0	27	27	241	282
14.00-15.00	127	1	16	20	164	192
15.00-16.00	129	0	18	24	171	204
16.00-17.00	198	0	26	12	236	261
17.00-18.00	208	0	20	10	238	258
18.00-19.00	232	3	26	6	267	285
19.00-20.00	151	0	16	3	170	181
20.00-21.00	85	0	8	1	94	99
21.00-22.00	56	0	6	0	62	65
22.00-23.00	46	0	6	0	52	55
23.00-24.00	28	0	2	0	30	31
	TOT				3.203	3.587

ELABORAZIONI GRAFICHE

martedì 14 aprile 2026



VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 15 min

mercoledì 15 aprile 2026

	A	M	L	P	Veicoli totali	Veic. eq.
0:00	9	0	1	0	10	11
0:15	5	0	0	0	5	5
0:30	2	0	0	0	2	2
0:45	1	0	0	0	1	1
1:00	2	0	0	0	2	2
1:15	0	0	0	0	0	0
1:30	2	0	0	0	2	2
1:45	1	0	0	0	1	1
2:00	1	0	0	0	1	1
2:15	1	0	0	0	1	1
2:30	0	0	0	0	0	0
2:45	2	0	0	0	2	2
3:00	1	0	0	0	1	1
3:15	0	0	0	0	0	0
3:30	0	0	0	0	0	0
3:45	1	0	0	1	2	3
4:00	0	0	0	0	0	0
4:15	1	0	0	0	1	1
4:30	4	0	0	0	4	4
4:45	1	0	0	1	2	3
5:00	2	0	0	1	3	4
5:15	6	0	1	1	8	10
5:30	17	0	1	0	18	19
5:45	9	0	0	1	10	11
6:00	12	0	1	4	17	22
6:15	13	0	3	2	18	22
6:30	26	1	3	6	36	43
6:45	41	0	4	1	46	49
7:00	46	0	8	3	57	64
7:15	44	1	3	2	50	53
7:30	61	0	7	4	74	84
7:45	79	1	9	4	93	101
8:00	53	0	6	6	65	74
8:15	66	0	9	3	78	86
8:30	36	0	8	5	49	58
8:45	36	0	4	5	45	52
9:00	27	0	4	6	37	45
9:15	32	0	6	6	44	53
9:30	23	0	5	6	34	43
9:45	31	0	4	1	36	39
10:00	35	0	4	4	43	49
10:15	25	0	3	5	33	40
10:30	31	0	4	10	45	57
10:45	38	0	5	6	49	58
11:00	40	0	5	4	49	56
11:15	32	2	4	7	45	53
11:30	25	0	3	2	30	34
11:45	36	0	5	6	47	56
12:00	51	0	7	5	63	72
12:15	37	0	3	6	46	42
12:30	51	1	6	6	64	73
12:45	49	0	6	2	57	62
13:00	40	0	7	5	52	61
13:15	50	0	5	7	62	72
13:30	38	0	5	6	49	58
13:45	40	0	4	6	50	58
14:00	26	0	3	4	33	39
14:15	37	0	5	3	45	51
14:30	29	0	4	35	39	39
14:45	31	0	4	4	39	45
15:00	24	1	3	5	33	39
15:15	29	0	5	6	40	49
15:30	34	0	6	4	44	51
15:45	39	1	6	3	49	55
16:00	34	0	3	4	41	47
16:15	50	0	6	7	63	73
16:30	43	0	6	2	51	56
16:45	51	0	5	2	58	63
17:00	62	0	7	7	75	85
17:15	52	1	4	1	58	61
17:30	58	2	7	5	72	80
17:45	53	2	6	1	62	65
18:00	53	0	5	2	60	65
18:15	53	3	6	1	63	66
18:30	54	0	7	2	63	69
18:45	46	0	4	1	51	54
19:00	45	1	4	2	52	56
19:15	52	0	6	0	58	61
19:30	36	0	4	0	40	42
19:45	30	0	3	0	33	35
20:00	38	0	3	2	43	47
20:15	23	0	2	0	25	26
20:30	20	0	2	0	22	23
20:45	25	0	2	0	27	28
21:00	19	0	2	0	21	22
21:15	19	0	2	0	21	22
21:30	13	0	1	0	14	15
21:45	16	0	1	0	17	18
22:00	16	0	1	0	17	18
22:15	12	0	1	0	13	14
22:30	12	0	1	2	15	18
22:45	14	0	1	0	15	16
23:00	6	0	1	0	7	8
23:15	10	0	1	0	11	12
23:30	6	0	0	0	6	6
23:45	3	0	0	0	3	3

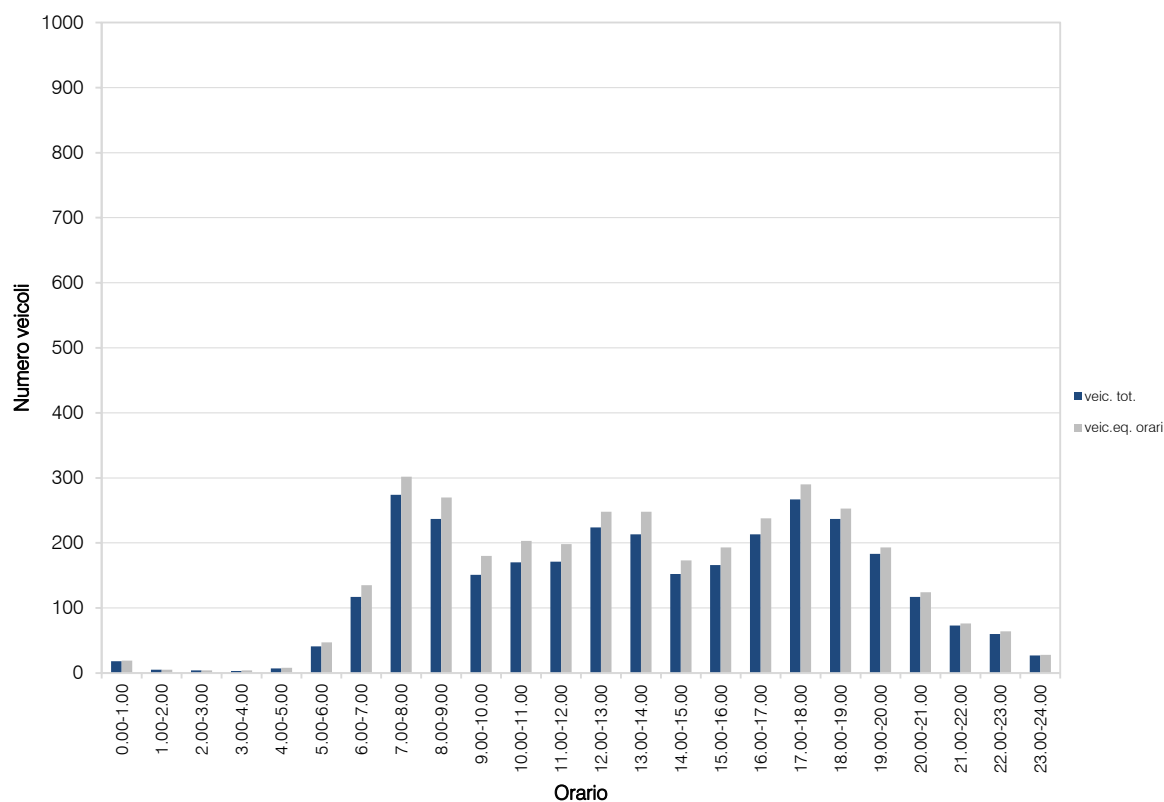
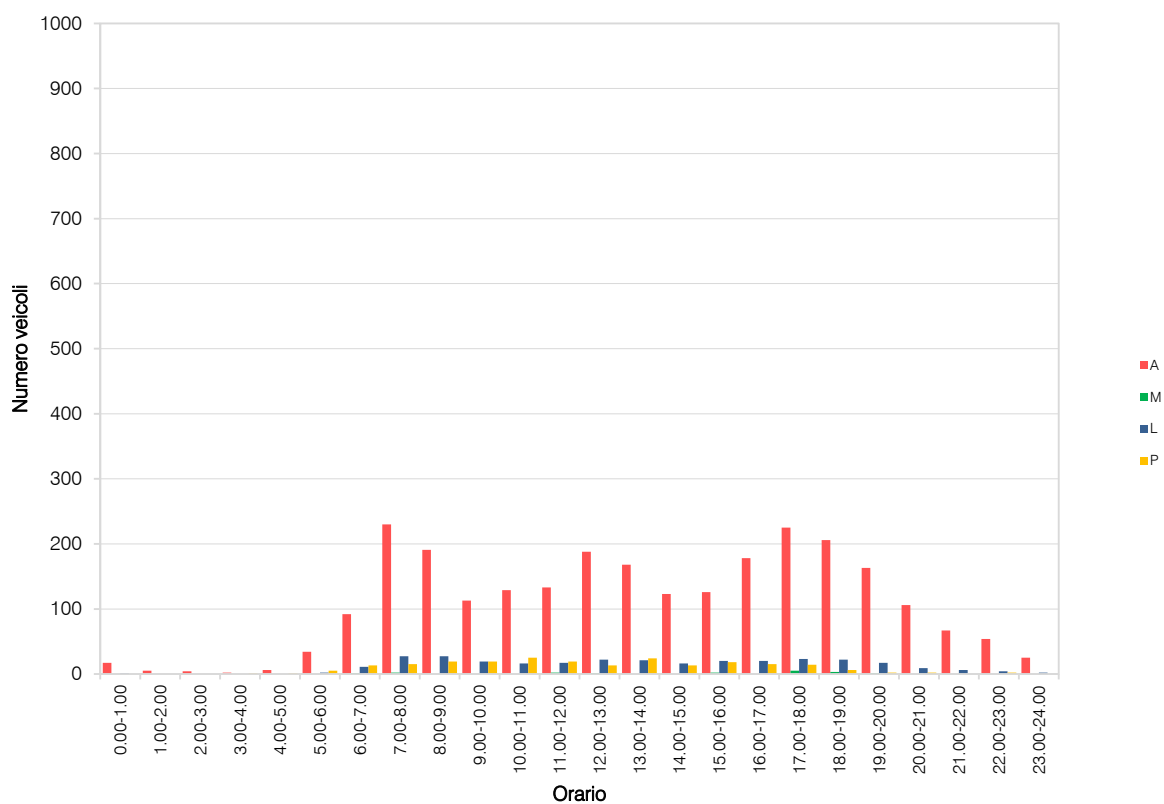
VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 60 min

mercoledì 15 aprile 2026

	<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	17	0	1	0	18	19
1.00-2.00	5	0	0	0	5	5
2.00-3.00	4	0	0	0	4	4
3.00-4.00	2	0	0	1	3	4
4.00-5.00	6	0	0	1	7	8
5.00-6.00	34	0	2	5	41	47
6.00-7.00	92	1	11	13	117	135
7.00-8.00	230	2	27	15	274	302
8.00-9.00	191	0	27	19	237	270
9.00-10.00	113	0	19	19	151	180
10.00-11.00	129	0	16	25	170	203
11.00-12.00	133	2	17	19	171	198
12.00-13.00	188	1	22	13	224	248
13.00-14.00	168	0	21	24	213	248
14.00-15.00	123	0	16	13	152	173
15.00-16.00	126	2	20	18	166	193
16.00-17.00	178	0	20	15	213	238
17.00-18.00	225	5	23	14	267	290
18.00-19.00	206	3	22	6	237	253
19.00-20.00	163	1	17	2	183	193
20.00-21.00	106	0	9	2	117	124
21.00-22.00	67	0	6	0	73	76
22.00-23.00	54	0	4	2	60	64
23.00-24.00	25	0	2	0	27	28
TOT					3.130	3.503

ELABORAZIONI GRAFICHE

mercoledì 15 aprile 2026



RILIEVI AUTOMATICI: RADAR 5

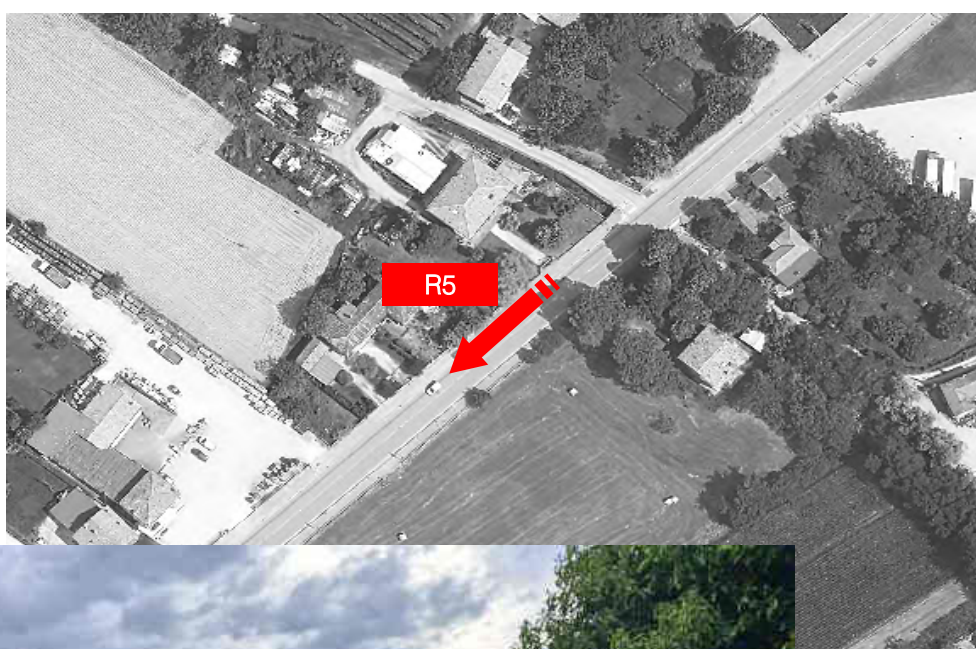
DATI GENERALI

SP248 - Via Schiavonesca nord, dir. sud-ovest

Giorni di rilievo

martedì 14 aprile 2026

mercoledì 15 aprile 2026



VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 15 min

martedì 14 aprile 2026

	A	M	L	P	Veicoli totali	Veic. eq.
0:00	4	0	0	0	4	4
0:15	2	0	0	0	2	2
0:30	3	0	0	0	3	3
0:45	1	0	0	0	1	1
1:00	2	0	0	0	2	2
1:15	0	0	0	0	0	0
1:30	1	0	0	0	1	1
1:45	1	0	0	0	1	1
2:00	2	0	0	0	2	2
2:15	6	0	0	0	6	6
2:30	2	0	0	0	2	2
2:45	1	0	0	1	2	3
3:00	0	0	0	0	0	0
3:15	0	0	0	0	0	0
3:30	3	0	2	1	6	8
3:45	2	0	0	1	3	4
4:00	3	0	0	1	4	5
4:15	0	0	0	1	1	2
4:30	4	0	0	3	7	10
4:45	3	0	0	2	5	8
5:00	3	0	1	2	6	9
5:15	12	0	3	0	15	17
5:30	12	0	2	5	19	25
5:45	13	0	4	1	18	21
6:00	12	0	2	1	15	17
6:15	23	1	4	8	36	46
6:30	34	0	1	7	42	50
6:45	50	0	5	6	61	70
7:00	74	1	3	3	81	85
7:15	65	1	6	8	80	91
7:30	78	3	7	4	92	98
7:45	83	1	5	3	92	97
8:00	84	2	10	6	102	112
8:15	77	1	5	2	85	89
8:30	88	3	6	6	103	111
8:45	73	4	5	6	88	95
9:00	48	0	8	6	62	72
9:15	66	2	6	7	81	90
9:30	64	1	7	3	75	81
9:45	49	0	4	7	60	69
10:00	75	3	10	5	93	102
10:15	63	0	3	4	70	76
10:30	57	0	5	11	73	87
10:45	65	1	9	10	85	99
11:00	64	0	6	13	83	99
11:15	65	0	13	2	80	89
11:30	42	0	5	5	52	60
11:45	53	0	9	3	65	73
12:00	94	1	11	7	113	125
12:15	41	0	3	4	48	54
12:30	56	0	5	7	68	78
12:45	44	0	6	6	56	65
13:00	48	0	9	9	66	80
13:15	64	1	8	2	75	81
13:30	61	1	4	7	73	82
13:45	58	0	4	4	66	72
14:00	78	1	4	7	90	99
14:15	53	0	8	14	75	93
14:30	52	0	5	7	64	74
14:45	61	0	4	10	75	87
15:00	66	2	5	5	78	85
15:15	68	1	3	5	77	83
15:30	58	0	10	9	77	91
15:45	66	2	10	7	85	96
16:00	74	1	5	7	87	96
16:15	83	1	6	3	93	99
16:30	96	1	12	4	113	123
16:45	84	2	13	4	103	113
17:00	95	2	6	7	110	119
17:15	91	1	9	1	102	107
17:30	103	0	10	4	117	126
17:45	107	1	11	5	124	134
18:00	99	0	8	2	109	115
18:15	129	0	14	1	144	152
18:30	95	2	13	3	113	122
18:45	92	1	6	0	99	102
19:00	80	1	5	3	89	94
19:15	65	1	3	0	69	70
19:30	64	1	3	3	73	77
19:45	59	0	7	0	66	70
20:00	39	1	4	2	46	50
20:15	33	0	3	4	40	46
20:30	40	0	2	0	42	43
20:45	42	0	3	0	45	47
21:00	23	0	3	0	26	28
21:15	28	0	2	1	31	33
21:30	22	0	4	0	26	28
21:45	20	1	2	0	23	24
22:00	27	1	3	0	31	32
22:15	20	1	5	0	26	28
22:30	17	0	3	0	20	22
22:45	13	0	0	0	13	13
23:00	17	0	2	0	19	20
23:15	16	0	0	0	16	16
23:30	8	0	2	0	10	11
23:45	7	0	0	0	7	7

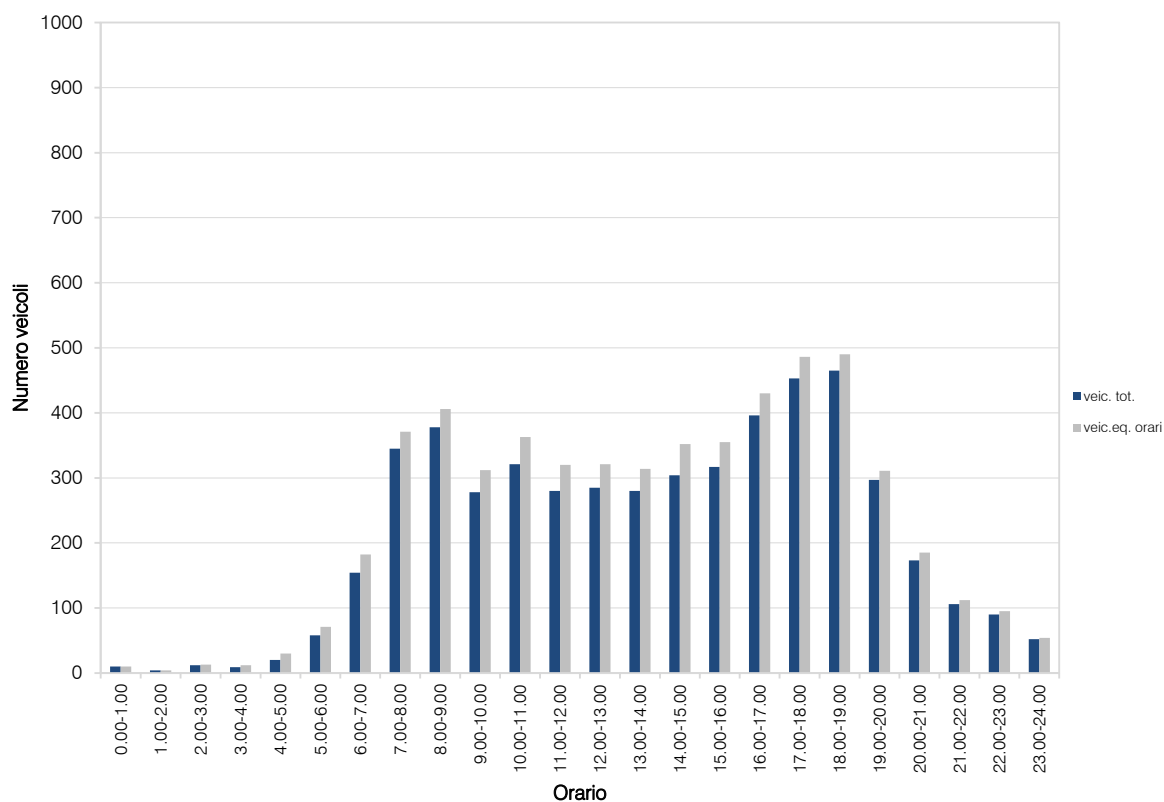
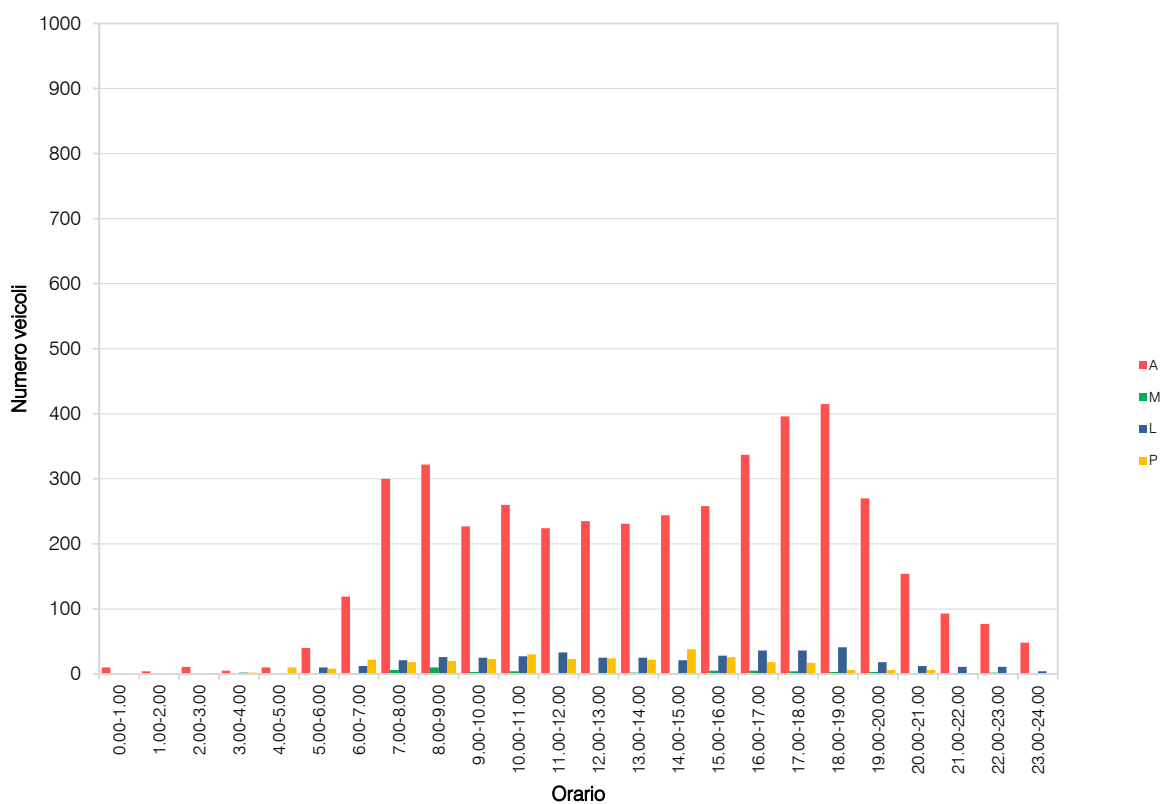
VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 60 min

martedì 14 aprile 2026

	<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	10	0	0	0	10	10
1.00-2.00	4	0	0	0	4	4
2.00-3.00	11	0	0	1	12	13
3.00-4.00	5	0	2	2	9	12
4.00-5.00	10	0	0	10	20	30
5.00-6.00	40	0	10	8	58	71
6.00-7.00	119	1	12	22	154	182
7.00-8.00	300	6	21	18	345	371
8.00-9.00	322	10	26	20	378	406
9.00-10.00	227	3	25	23	278	312
10.00-11.00	260	4	27	30	321	363
11.00-12.00	224	0	33	23	280	320
12.00-13.00	235	1	25	24	285	321
13.00-14.00	231	2	25	22	280	314
14.00-15.00	244	1	21	38	304	352
15.00-16.00	258	5	28	26	317	355
16.00-17.00	337	5	36	18	396	430
17.00-18.00	396	4	36	17	453	486
18.00-19.00	415	3	41	6	465	490
19.00-20.00	270	3	18	6	297	311
20.00-21.00	154	1	12	6	173	185
21.00-22.00	93	1	11	1	106	112
22.00-23.00	77	2	11	0	90	95
23.00-24.00	48	0	4	0	52	54
TOT					5.087	5.599

ELABORAZIONI GRAFICHE

martedì 14 aprile 2026



VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 15 min

mercoledì 15 aprile 2026

	A	M	L	P	Veicoli totali	Veic. eq.
0:00	11	0	0	0	11	11
0:15	8	0	0	0	8	8
0:30	4	0	0	0	4	4
0:45	8	0	0	0	8	8
1:00	3	0	1	0	4	5
1:15	2	0	0	0	2	2
1:30	1	0	0	0	1	1
1:45	2	0	0	0	2	2
2:00	3	0	0	0	3	3
2:15	2	0	0	0	2	2
2:30	0	0	0	0	0	0
2:45	0	0	1	0	1	2
3:00	0	0	0	0	0	0
3:15	1	0	0	0	1	1
3:30	2	0	0	1	3	4
3:45	5	0	0	5	10	15
4:00	2	0	0	1	3	4
4:15	0	0	0	1	1	2
4:30	4	0	0	3	7	10
4:45	3	0	1	4	8	13
5:00	3	0	1	4	8	9
5:15	15	0	2	5	22	28
5:30	18	0	0	3	21	24
5:45	13	0	0	3	16	19
6:00	12	0	1	5	18	24
6:15	26	0	4	5	35	42
6:30	43	0	3	6	52	60
6:45	45	0	4	6	55	63
7:00	68	1	5	3	77	82
7:15	71	2	6	8	87	97
7:30	90	1	5	3	99	104
7:45	82	3	12	3	100	108
8:00	94	2	9	6	111	121
8:15	93	2	8	6	109	118
8:30	71	1	9	6	87	97
8:45	59	0	6	8	73	84
9:00	67	1	6	7	81	91
9:15	66	1	9	5	81	90
9:30	79	2	7	2	90	109
9:45	69	2	7	2	80	85
10:00	72	1	7	9	89	101
10:15	61	1	8	7	77	88
10:30	61	1	7	15	84	102
10:45	44	0	6	7	57	67
11:00	77	2	9	8	96	108
11:15	68	2	12	6	88	99
11:30	57	0	3	3	63	68
11:45	53	0	6	6	65	74
12:00	97	3	7	12	119	133
12:15	47	0	7	6	60	70
12:30	60	0	4	3	67	72
12:45	51	2	7	4	64	71
13:00	61	0	6	4	71	78
13:15	60	0	7	6	73	83
13:30	59	0	6	4	69	76
13:45	55	0	6	7	68	78
14:00	68	0	5	8	81	92
14:15	74	1	6	9	90	102
14:30	51	0	4	5	60	67
14:45	67	1	6	8	82	93
15:00	52	0	7	4	63	71
15:15	48	0	9	9	66	80
15:30	64	0	4	8	76	86
15:45	66	0	8	8	82	94
16:00	84	1	6	10	101	114
16:15	81	2	8	6	97	106
16:30	77	2	10	6	95	105
16:45	85	2	8	5	98	105
17:00	112	2	8	6	128	137
17:15	92	1	9	7	109	120
17:30	95	3	9	2	109	114
17:45	89	3	6	2	100	104
18:00	99	4	7	2	112	116
18:15	95	1	10	0	106	111
18:30	101	2	11	3	117	125
18:45	95	2	8	3	108	114
19:00	67	3	6	3	79	84
19:15	80	2	4	1	87	92
19:30	58	0	4	2	64	68
19:45	66	1	7	1	75	79
20:00	41	0	6	4	51	58
20:15	43	0	2	0	45	46
20:30	26	0	5	0	31	34
20:45	39	0	1	0	40	41
21:00	26	0	4	0	30	32
21:15	22	0	3	0	25	27
21:30	24	0	2	0	26	27
21:45	18	0	2	0	20	21
22:00	25	0	2	0	27	28
22:15	27	0	3	0	30	32
22:30	16	0	0	0	16	16
22:45	18	0	1	0	19	20
23:00	17	0	0	0	17	17
23:15	12	0	0	0	12	12
23:30	23	0	1	0	24	25
23:45	16	0	0	0	16	16

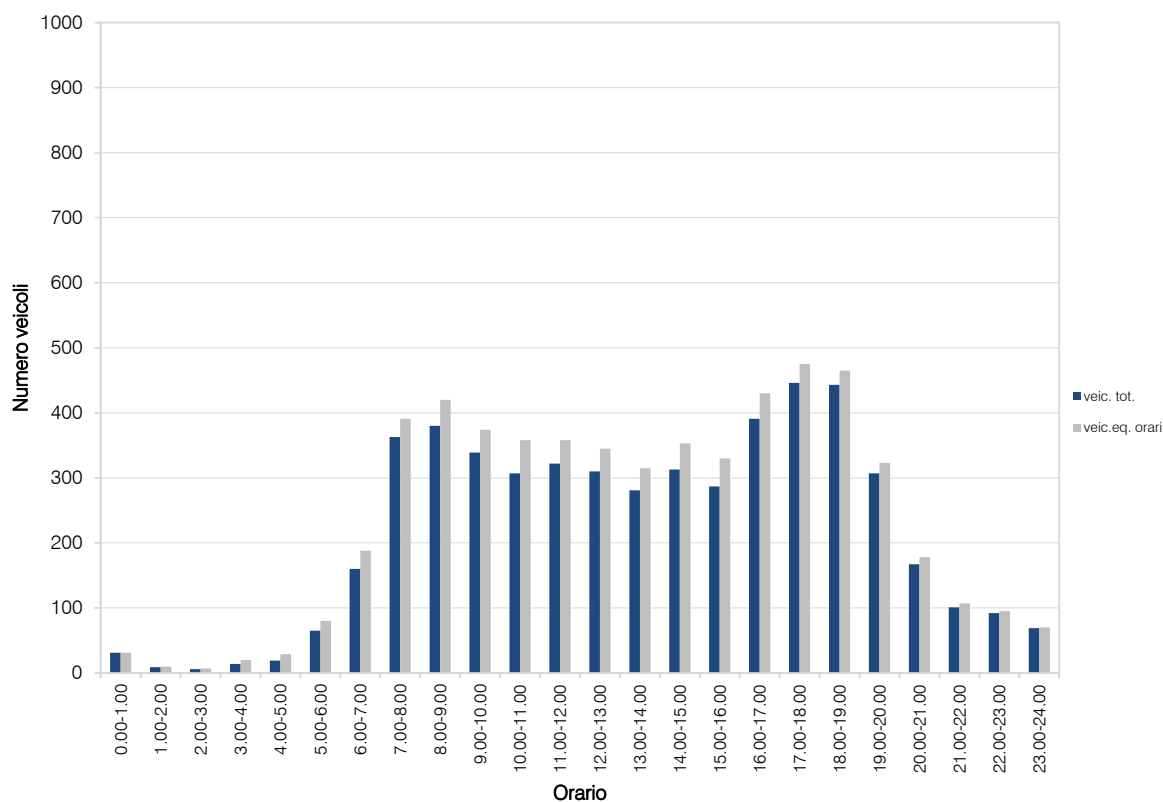
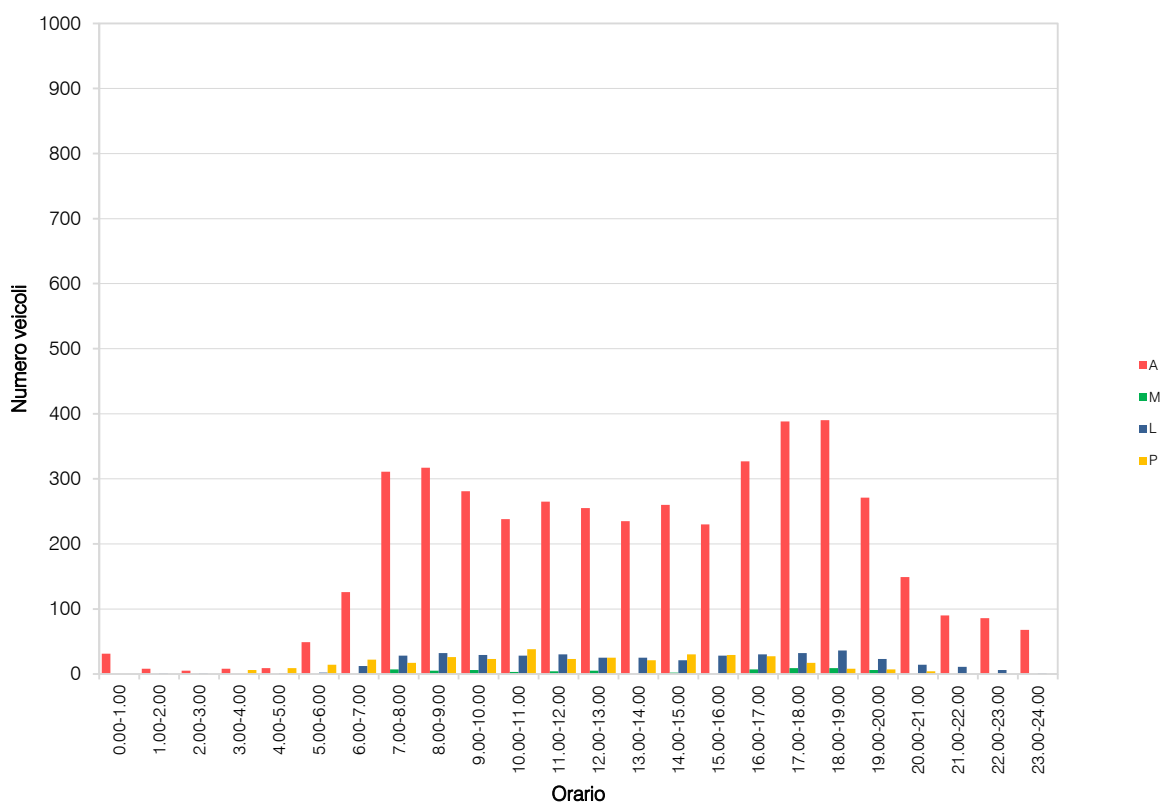
VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 60 min

mercoledì 15 aprile 2026

	<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	31	0	0	0	31	31
1.00-2.00	8	0	1	0	9	10
2.00-3.00	5	0	1	0	6	7
3.00-4.00	8	0	0	6	14	20
4.00-5.00	9	0	1	9	19	29
5.00-6.00	49	0	2	14	65	80
6.00-7.00	126	0	12	22	160	188
7.00-8.00	311	7	28	17	363	391
8.00-9.00	317	5	32	26	380	420
9.00-10.00	281	6	29	23	339	374
10.00-11.00	238	3	28	38	307	358
11.00-12.00	265	4	30	23	322	358
12.00-13.00	255	5	25	25	310	345
13.00-14.00	235	0	25	21	281	315
14.00-15.00	260	2	21	30	313	353
15.00-16.00	230	0	28	29	287	330
16.00-17.00	327	7	30	27	391	430
17.00-18.00	388	9	32	17	446	475
18.00-19.00	390	9	36	8	443	465
19.00-20.00	271	6	23	7	307	323
20.00-21.00	149	0	14	4	167	178
21.00-22.00	90	0	11	0	101	107
22.00-23.00	86	0	6	0	92	95
23.00-24.00	68	0	1	0	69	70
TOT					5.222	5.752

ELABORAZIONI GRAFICHE

mercoledì 15 aprile 2026



RILIEVI AUTOMATICI: RADAR 6

DATI GENERALI

SP248 - Via Schiavonesca nord, dir. nord-est

Giorni di rilievo

martedì 14 aprile 2026

mercoledì 15 aprile 2026



VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 15 min

martedì 14 aprile 2026

	A	M	L	P	Veicoli totali	Veic. eq.
0:00	4	0	1	0	5	6
0:15	3	0	0	0	3	3
0:30	4	0	0	0	4	4
0:45	1	0	0	0	1	1
1:00	0	0	0	0	0	0
1:15	0	0	0	0	0	0
1:30	0	0	0	0	0	0
1:45	1	0	0	0	1	1
2:00	0	0	0	0	0	0
2:15	0	0	0	0	0	0
2:30	0	0	0	0	0	0
2:45	0	0	0	0	0	0
3:00	0	0	0	0	0	0
3:15	1	0	0	0	1	1
3:30	1	0	0	0	1	1
3:45	3	0	0	0	3	3
4:00	1	0	0	0	1	1
4:15	4	0	0	1	5	6
4:30	7	0	1	0	8	9
4:45	3	0	0	0	3	3
5:00	5	0	0	1	6	7
5:15	15	0	2	1	18	20
5:30	26	1	4	1	32	35
5:45	20	0	1	2	23	26
6:00	18	0	2	4	24	29
6:15	15	0	3	2	20	24
6:30	51	1	4	3	59	64
6:45	48	0	6	2	56	61
7:00	56	1	6	4	67	74
7:15	76	1	8	5	90	99
7:30	87	2	9	4	102	110
7:45	104	1	10	5	120	130
8:00	82	1	8	2	93	99
8:15	78	2	9	2	91	97
8:30	49	1	4	6	60	68
8:45	65	4	4	2	75	77
9:00	54	4	4	2	64	66
9:15	60	3	3	2	68	70
9:30	58	0	8	4	72	79
9:45	64	1	6	4	75	82
10:00	66	2	6	4	78	78
10:15	59	2	6	4	71	77
10:30	66	0	9	5	80	90
10:45	73	1	9	3	86	93
11:00	47	1	6	5	59	67
11:15	58	2	9	6	75	85
11:30	43	0	4	4	51	57
11:45	57	0	8	6	71	81
12:00	65	0	7	5	77	86
12:15	61	0	6	4	71	78
12:30	58	1	7	7	73	83
12:45	50	1	6	5	62	70
13:00	45	2	5	3	55	60
13:15	69	0	6	8	83	94
13:30	40	0	4	4	48	54
13:45	40	0	4	5	49	56
14:00	40	0	4	6	50	58
14:15	46	0	5	6	57	66
14:30	41	0	8	5	54	63
14:45	67	0	6	8	81	92
15:00	59	1	6	6	72	81
15:15	69	0	6	8	83	94
15:30	62	0	6	8	76	87
15:45	79	1	8	9	97	110
16:00	61	0	5	7	73	83
16:15	76	1	5	12	94	108
16:30	80	1	8	8	97	109
16:45	69	1	6	8	84	95
17:00	87	2	5	8	102	114
17:15	87	2	8	7	104	114
17:30	90	0	7	9	106	119
17:45	106	1	9	10	126	140
18:00	110	2	8	9	129	141
18:15	108	0	9	7	124	136
18:30	82	1	7	6	96	105
18:45	62	1	6	5	74	82
19:00	63	1	5	5	74	81
19:15	60	0	5	6	71	80
19:30	51	1	4	6	62	70
19:45	44	1	4	3	52	57
20:00	40	0	5	2	47	52
20:15	58	0	6	4	68	75
20:30	31	0	3	2	36	40
20:45	20	0	1	1	22	24
21:00	17	0	2	1	20	22
21:15	24	0	3	1	28	31
21:30	33	0	4	2	39	43
21:45	19	0	2	1	22	24
22:00	19	0	2	2	23	26
22:15	17	0	2	0	19	20
22:30	11	0	1	1	13	15
22:45	9	0	1	0	10	11
23:00	7	0	1	1	9	11
23:15	8	0	1	0	9	10
23:30	6	0	0	0	6	6
23:45	4	0	1	0	5	6

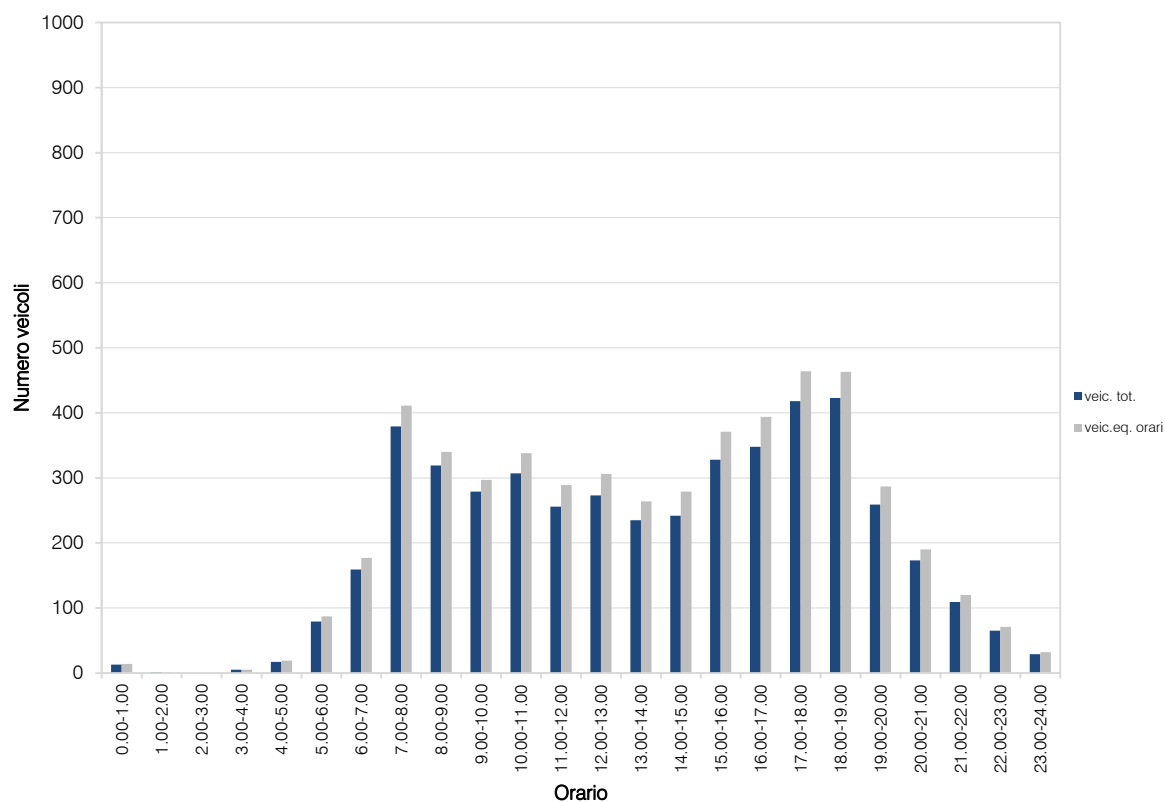
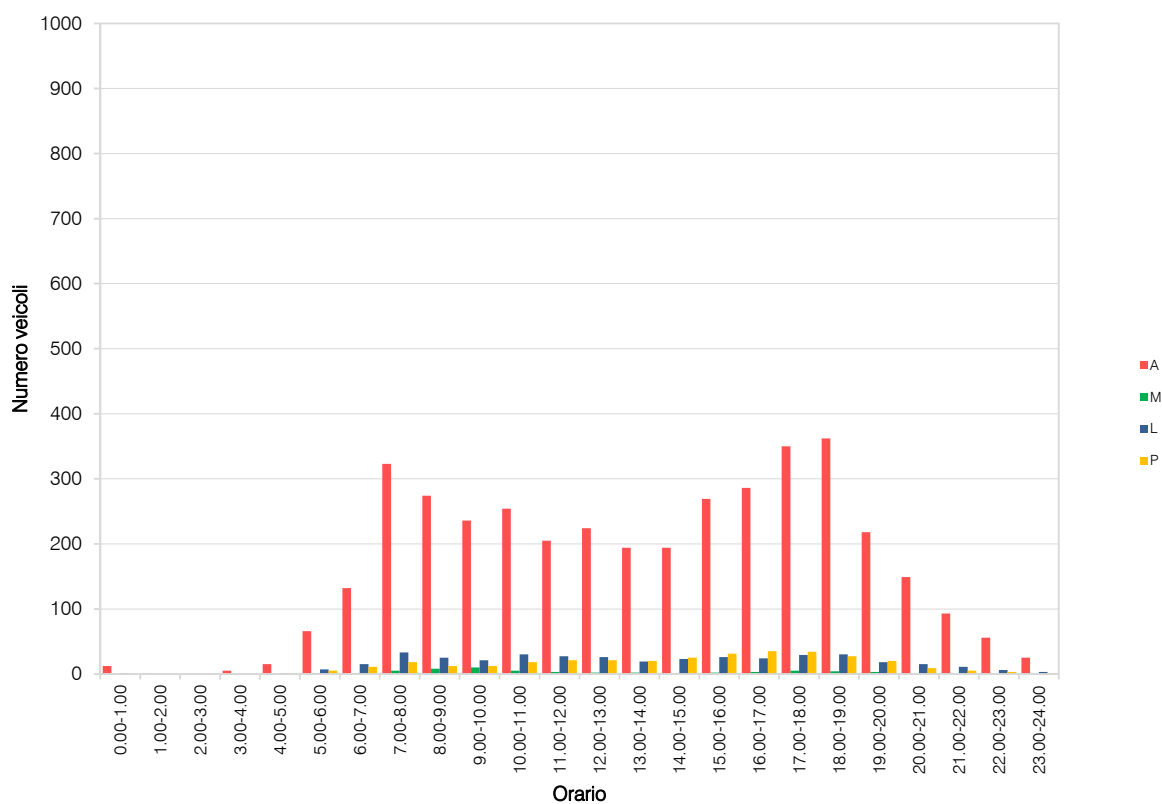
VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 60 min

martedì 14 aprile 2026

	<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	12	0	1	0	13	14
1.00-2.00	1	0	0	0	1	1
2.00-3.00	0	0	0	0	0	0
3.00-4.00	5	0	0	0	5	5
4.00-5.00	15	0	1	1	17	19
5.00-6.00	66	1	7	5	79	87
6.00-7.00	132	1	15	11	159	177
7.00-8.00	323	5	33	18	379	411
8.00-9.00	274	8	25	12	319	340
9.00-10.00	236	10	21	12	279	297
10.00-11.00	254	5	30	18	307	338
11.00-12.00	205	3	27	21	256	289
12.00-13.00	224	2	26	21	273	306
13.00-14.00	194	2	19	20	235	264
14.00-15.00	194	0	23	25	242	279
15.00-16.00	269	2	26	31	328	371
16.00-17.00	286	3	24	35	348	394
17.00-18.00	350	5	29	34	418	464
18.00-19.00	362	4	30	27	423	463
19.00-20.00	218	3	18	20	259	287
20.00-21.00	149	0	15	9	173	190
21.00-22.00	93	0	11	5	109	120
22.00-23.00	56	0	6	3	65	71
23.00-24.00	25	0	3	1	29	32
TOT					4.716	5.219

ELABORAZIONI GRAFICHE

martedì 14 aprile 2026



VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 15 min

mercoledì 15 aprile 2026

	A	M	L	P	Veicoli totali	Veic. eq.
0:00	6	0	1	0	7	8
0:15	3	0	0	0	3	3
0:30	3	0	0	0	3	3
0:45	3	0	0	0	3	3
1:00	2	0	0	0	2	2
1:15	3	0	0	1	4	5
1:30	1	0	0	0	1	1
1:45	5	0	1	0	6	7
2:00	0	0	0	0	0	0
2:15	0	0	0	0	0	0
2:30	1	0	0	0	1	1
2:45	1	0	0	0	1	1
3:00	1	0	0	0	1	1
3:15	2	0	0	0	2	2
3:30	0	0	0	0	0	0
3:45	4	0	0	1	7	8
4:00	2	0	0	0	2	2
4:15	4	0	0	0	4	4
4:30	3	0	0	1	4	5
4:45	2	0	0	1	3	4
5:00	10	0	4	1	15	18
5:15	15	0	1	2	18	21
5:30	29	0	2	1	32	34
5:45	18	0	2	2	22	25
6:00	15	0	1	3	19	23
6:15	21	0	3	4	28	34
6:30	52	1	3	3	59	63
6:45	53	1	4	5	63	70
7:00	58	2	6	6	72	80
7:15	94	1	7	9	111	123
7:30	87	2	8	4	103	112
7:45	109	1	10	8	128	141
8:00	92	3	10	6	111	121
8:15	74	4	7	7	92	101
8:30	55	1	7	7	70	80
8:45	49	1	6	4	60	67
9:00	58	0	5	6	69	78
9:15	61	2	7	9	79	91
9:30	50	1	6	5	61	68
9:45	64	3	5	9	81	91
10:00	65	1	6	6	78	87
10:15	66	2	5	6	79	87
10:30	61	1	6	5	73	81
10:45	60	0	8	8	76	88
11:00	60	3	6	5	74	81
11:15	65	2	7	7	81	91
11:30	67	1	6	5	79	87
11:45	63	1	7	6	77	86
12:00	78	2	7	7	94	104
12:15	60	1	6	6	72	80
12:30	58	0	5	6	69	78
12:45	56	1	4	6	67	75
13:00	51	2	5	4	62	68
13:15	71	1	5	6	83	91
13:30	53	1	6	5	65	73
13:45	84	1	7	10	102	115
14:00	49	1	4	6	60	68
14:15	46	1	4	4	55	61
14:30	51	0	5	7	63	73
14:45	58	0	7	7	72	83
15:00	49	0	5	4	58	65
15:15	42	0	6	4	52	59
15:30	59	1	6	5	71	79
15:45	54	1	5	5	65	72
16:00	61	1	6	4	72	79
16:15	79	1	8	5	93	102
16:30	68	0	7	7	82	93
16:45	80	2	8	5	95	103
17:00	69	3	5	7	84	92
17:15	91	1	7	7	106	116
17:30	84	2	7	9	102	114
17:45	76	4	8	5	93	100
18:00	89	1	8	9	107	120
18:15	94	3	9	7	113	123
18:30	89	1	9	4	103	111
18:45	89	1	8	6	104	114
19:00	60	1	6	4	71	78
19:15	65	2	6	3	76	81
19:30	60	1	6	4	71	78
19:45	57	0	6	4	67	74
20:00	43	0	4	3	50	55
20:15	31	0	4	1	36	39
20:30	40	0	4	1	45	48
20:45	39	0	4	2	45	49
21:00	16	0	2	1	19	21
21:15	20	0	2	0	22	23
21:30	21	0	2	2	25	28
21:45	18	0	2	1	21	23
22:00	18	0	2	1	21	23
22:15	19	0	2	1	22	24
22:30	13	0	2	0	15	16
22:45	10	0	1	1	12	14
23:00	15	0	2	1	18	20
23:15	15	0	1	0	16	17
23:30	9	0	1	0	10	11
23:45	11	0	1	0	12	13

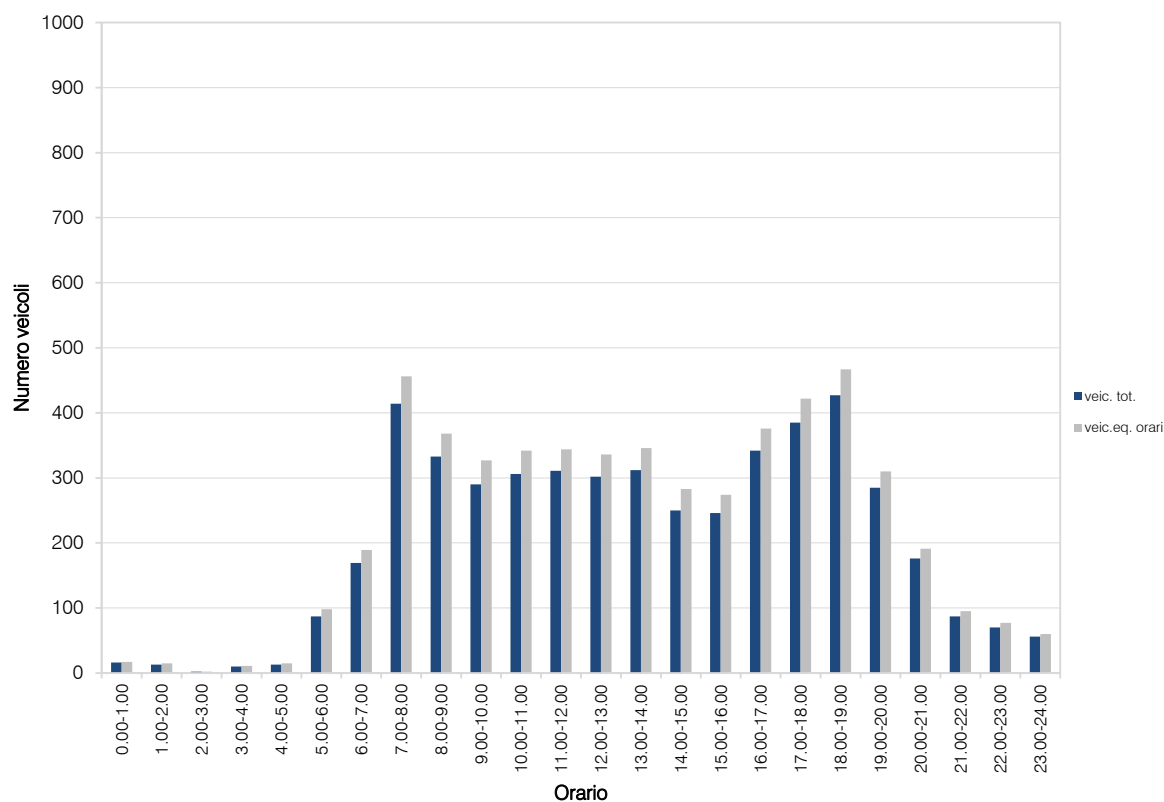
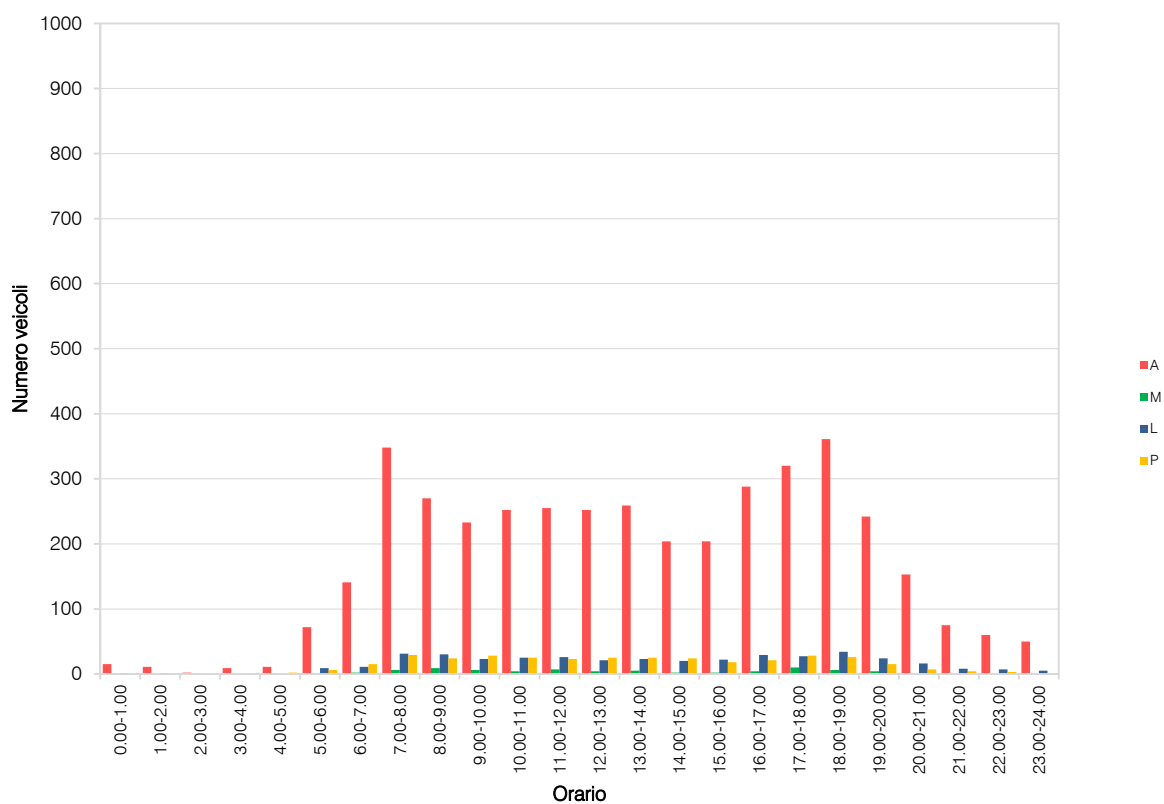
VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 60 min

mercoledì 15 aprile 2026

	<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	15	0	1	0	16	17
1.00-2.00	11	0	1	1	13	15
2.00-3.00	2	0	0	0	2	2
3.00-4.00	9	0	0	1	10	11
4.00-5.00	11	0	0	2	13	15
5.00-6.00	72	0	9	6	87	98
6.00-7.00	141	2	11	15	169	189
7.00-8.00	348	6	31	29	414	456
8.00-9.00	270	9	30	24	333	368
9.00-10.00	233	6	23	28	290	327
10.00-11.00	252	4	25	25	306	342
11.00-12.00	255	7	26	23	311	344
12.00-13.00	252	4	21	25	302	336
13.00-14.00	259	5	23	25	312	346
14.00-15.00	204	2	20	24	250	283
15.00-16.00	204	2	22	18	246	274
16.00-17.00	288	4	29	21	342	376
17.00-18.00	320	10	27	28	385	422
18.00-19.00	361	6	34	26	427	467
19.00-20.00	242	4	24	15	285	310
20.00-21.00	153	0	16	7	176	191
21.00-22.00	75	0	8	4	87	95
22.00-23.00	60	0	7	3	70	77
23.00-24.00	50	0	5	1	56	60
	TOT				4.902	5.421

ELABORAZIONI GRAFICHE

mercoledì 15 aprile 2026



RILIEVI AUTOMATICI: RADAR 7

DATI GENERALI

SP248 - Via Schiavonesca sud, dir. nord-est

Giorni di rilievo

martedì 14 aprile 2026

mercoledì 15 aprile 2026



VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 15 min

martedì 14 aprile 2026

	A	M	L	P	Veicoli totali	Veic. eq.
0:00	7	0	0	0	7	7
0:15	4	0	0	0	4	4
0:30	6	0	0	0	6	6
0:45	2	0	0	0	2	2
1:00	2	0	0	0	2	2
1:15	5	0	0	0	5	5
1:30	1	0	0	0	1	1
1:45	1	0	0	0	1	1
2:00	1	0	0	0	2	3
2:15	0	0	0	0	0	0
2:30	0	0	0	0	0	0
2:45	1	0	0	0	1	1
3:00	1	0	0	0	1	1
3:15	2	0	0	0	2	2
3:30	1	0	0	0	1	1
3:45	3	0	0	0	3	3
4:00	3	0	0	0	3	3
4:15	6	0	0	2	8	10
4:30	10	0	0	0	10	10
4:45	0	0	0	1	5	6
5:00	4	0	0	3	7	12
5:15	16	0	0	0	16	16
5:30	29	0	5	2	36	41
5:45	31	0	1	1	33	35
6:00	22	0	1	5	28	34
6:15	30	0	9	4	43	52
6:30	71	2	4	6	83	90
6:45	81	3	8	6	98	107
7:00	77	1	10	8	96	109
7:15	99	1	9	8	117	129
7:30	133	1	7	7	148	158
7:45	140	5	13	9	167	200
8:00	123	1	13	6	143	155
8:15	125	1	7	6	139	148
8:30	79	0	5	12	96	111
8:45	95	2	4	8	109	118
9:00	82	4	6	6	98	105
9:15	88	2	3	6	99	106
9:30	75	1	11	7	96	110
9:45	93	0	7	7	107	118
10:00	79	0	9	5	93	103
10:15	86	1	8	2	97	103
10:30	94	1	9	4	108	116
10:45	95	0	7	6	108	118
11:00	81	0	10	9	100	114
11:15	77	3	9	7	96	106
11:30	63	1	7	7	78	88
11:45	77	0	9	8	94	107
12:00	98	1	8	6	113	123
12:15	75	0	7	6	88	98
12:30	92	2	7	5	106	114
12:45	83	1	8	4	96	104
13:00	81	2	6	2	91	95
13:15	85	3	7	15	110	127
13:30	81	0	7	10	98	112
13:45	73	1	5	7	86	95
14:00	65	1	5	8	79	89
14:15	70	1	3	8	82	91
14:30	56	0	5	6	69	80
14:45	90	0	6	5	101	109
15:00	76	1	6	8	91	102
15:15	83	1	6	5	95	103
15:30	82	0	7	9	98	111
15:45	107	2	11	10	130	145
16:00	86	4	7	8	105	115
16:15	100	1	7	12	120	135
16:30	118	1	9	5	133	142
16:45	118	0	11	7	136	149
17:00	89	1	4	7	101	110
17:15	123	1	6	9	139	151
17:30	107	0	7	10	124	138
17:45	128	1	7	10	146	159
18:00	132	5	6	9	152	162
18:15	125	0	10	7	142	154
18:30	128	0	5	6	139	148
18:45	105	1	8	4	118	126
19:00	94	0	6	7	107	117
19:15	85	1	2	6	101	111
19:30	89	0	5	5	99	107
19:45	65	1	3	6	75	82
20:00	59	1	3	3	66	70
20:15	68	0	3	4	75	81
20:30	42	1	2	4	49	54
20:45	30	1	3	2	36	39
21:00	31	0	3	2	36	40
21:15	31	0	2	1	34	36
21:30	30	0	4	2	36	40
21:45	30	0	1	3	34	38
22:00	25	0	0	3	28	31
22:15	23	1	0	1	25	26
22:30	23	0	0	1	24	25
22:45	16	0	0	0	16	16
23:00	10	0	0	1	11	12
23:15	20	0	0	1	21	22
23:30	15	1	0	0	16	16
23:45	6	0	0	0	6	6

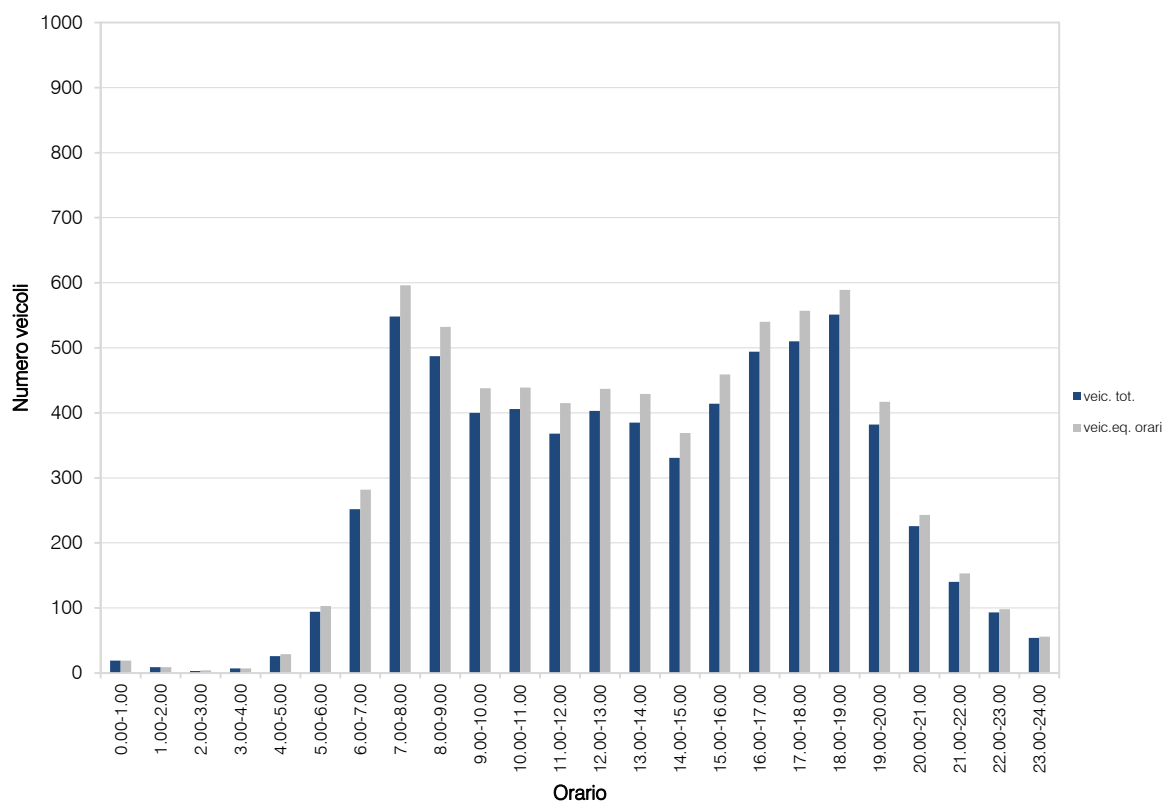
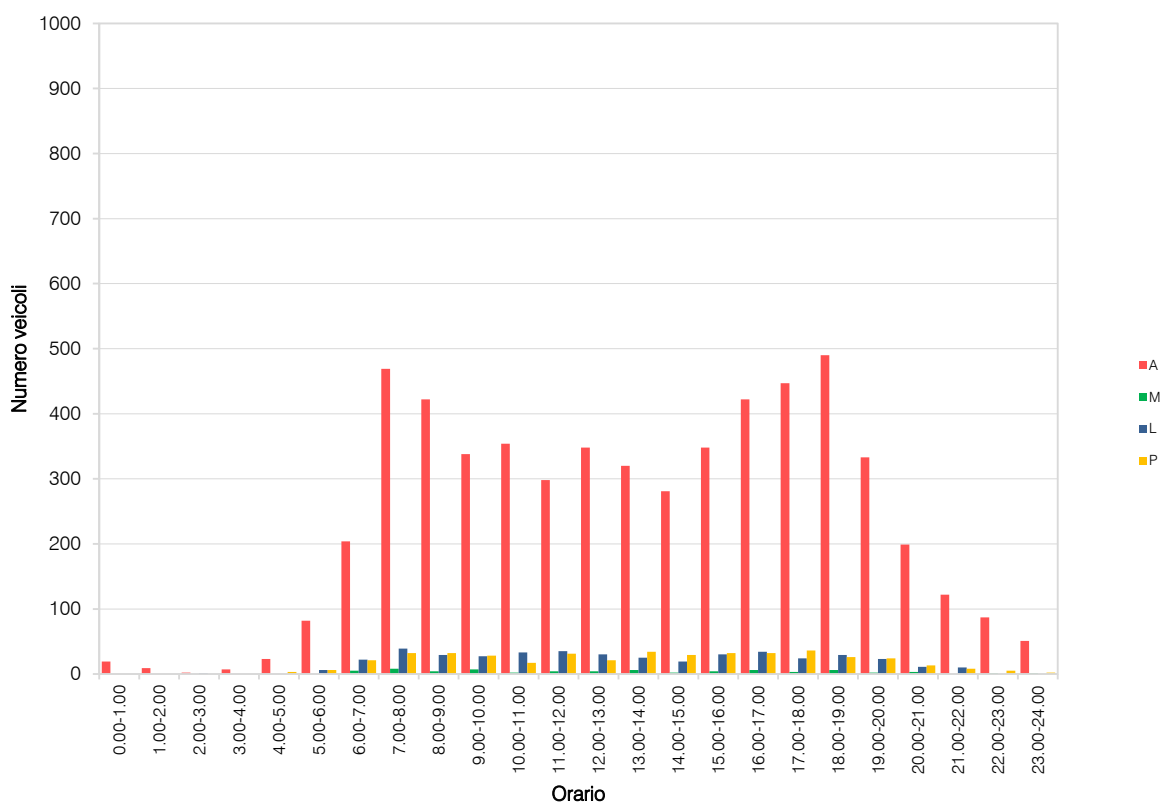
VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 60 min

martedì 14 aprile 2026

	<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	19	0	0	0	19	19
1.00-2.00	9	0	0	0	9	9
2.00-3.00	2	0	1	0	3	4
3.00-4.00	7	0	0	0	7	7
4.00-5.00	23	0	0	3	26	29
5.00-6.00	82	0	6	6	94	103
6.00-7.00	204	5	22	21	252	282
7.00-8.00	469	8	39	32	548	596
8.00-9.00	422	4	29	32	487	532
9.00-10.00	338	7	27	28	400	438
10.00-11.00	354	2	33	17	406	439
11.00-12.00	298	4	35	31	368	415
12.00-13.00	348	4	30	21	403	437
13.00-14.00	320	6	25	34	385	429
14.00-15.00	281	2	19	29	331	369
15.00-16.00	348	4	30	32	414	459
16.00-17.00	422	6	34	32	494	540
17.00-18.00	447	3	24	36	510	557
18.00-19.00	490	6	29	26	551	589
19.00-20.00	333	2	23	24	382	417
20.00-21.00	199	3	11	13	226	243
21.00-22.00	122	0	10	8	140	153
22.00-23.00	87	1	0	5	93	98
23.00-24.00	51	1	0	2	54	56
TOT					6.602	7.220

ELABORAZIONI GRAFICHE

martedì 14 aprile 2026



VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 15 min

mercoledì 15 aprile 2026

	A	M	L	P	Veicoli totali	Veic. eq.
0:00	14	0	0	0	14	14
0:15	8	0	0	0	8	8
0:30	5	0	0	0	5	5
0:45	3	0	0	0	3	3
1:00	5	0	0	0	5	5
1:15	3	0	0	0	3	3
1:30	4	0	0	0	4	4
1:45	5	0	0	0	5	5
2:00	0	0	0	0	0	0
2:15	1	0	0	0	1	1
2:30	1	0	0	0	1	1
2:45	3	0	0	0	3	3
3:00	2	0	0	0	2	2
3:15	1	0	0	0	1	1
3:30	1	0	0	0	1	1
3:45	3	0	1	0	4	5
4:00	2	0	0	1	3	4
4:15	5	0	0	0	5	5
4:30	6	0	0	1	7	8
4:45	1	0	1	0	2	3
5:00	11	0	2	0	13	20
5:15	19	0	0	2	21	23
5:30	35	0	5	1	41	45
5:45	23	0	2	1	26	28
6:00	23	0	3	3	29	34
6:15	31	1	6	6	44	53
6:30	68	2	3	5	78	84
6:45	71	0	8	7	86	97
7:00	97	2	12	5	116	126
7:15	114	2	7	7	130	140
7:30	131	1	12	8	152	164
7:45	165	3	8	13	189	205
8:00	122	2	12	6	142	153
8:15	126	2	7	10	145	158
8:30	84	1	7	5	97	105
8:45	74	0	8	5	87	96
9:00	76	1	7	7	91	101
9:15	78	0	8	11	97	112
9:30	64	1	5	9	79	90
9:45	85	1	4	8	98	108
10:00	82	0	3	9	94	105
10:15	77	1	6	4	88	95
10:30	71	0	5	5	81	89
10:45	95	0	11	9	115	130
11:00	82	1	4	6	93	101
11:15	80	1	5	9	95	106
11:30	81	2	8	5	96	104
11:45	80	1	5	9	95	106
12:00	104	1	7	8	120	131
12:15	93	3	4	5	105	111
12:30	89	0	7	9	105	118
12:45	91	0	7	7	105	116
13:00	79	0	5	6	90	99
13:15	92	0	6	12	110	125
13:30	76	1	3	6	86	93
13:45	105	2	7	10	124	137
14:00	61	0	3	9	73	84
14:15	62	0	3	3	73	79
14:30	66	0	8	8	83	94
14:45	79	1	8	7	95	106
15:00	67	0	6	12	85	100
15:15	68	1	6	7	82	92
15:30	79	2	7	5	93	101
15:45	83	5	7	6	101	108
16:00	69	1	8	5	83	92
16:15	116	0	7	8	131	143
16:30	96	1	6	9	112	124
16:45	121	1	7	7	136	146
17:00	99	1	3	8	111	120
17:15	134	3	7	5	149	156
17:30	114	3	8	8	133	144
17:45	110	4	6	5	125	131
18:00	126	0	8	11	145	160
18:15	137	4	4	7	152	159
18:30	131	2	6	6	145	153
18:45	114	0	7	4	125	133
19:00	99	0	8	6	113	123
19:15	100	1	11	4	116	125
19:30	93	1	7	4	105	112
19:45	80	1	7	4	92	99
20:00	70	1	2	4	77	82
20:15	48	0	4	6	58	66
20:30	58	0	5	1	64	68
20:45	54	0	1	3	58	62
21:00	29	0	2	3	34	38
21:15	38	1	3	1	43	45
21:30	29	0	2	1	30	31
21:45	29	1	2	1	33	35
22:00	24	0	2	1	27	29
22:15	28	0	0	1	29	30
22:30	20	0	5	2	27	32
22:45	23	1	1	0	25	25
23:00	19	0	0	0	19	19
23:15	22	0	0	0	22	22
23:30	11	0	0	0	11	11
23:45	14	0	0	0	14	14

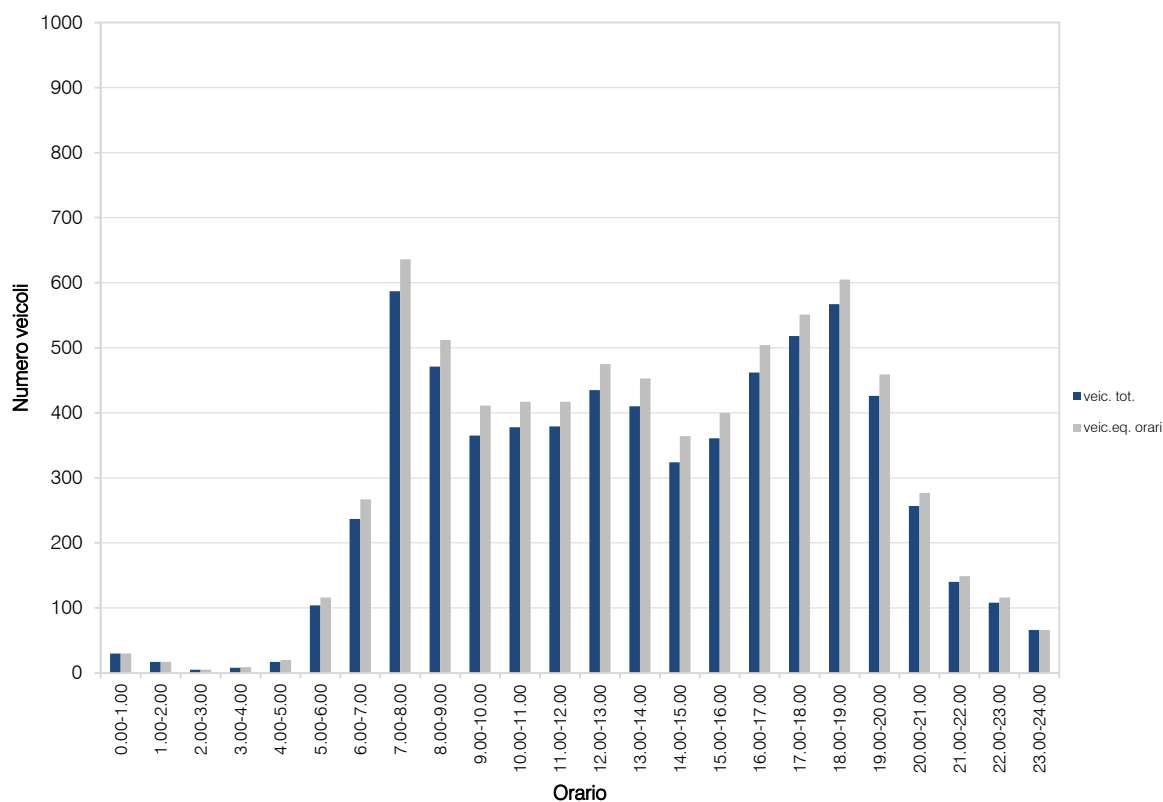
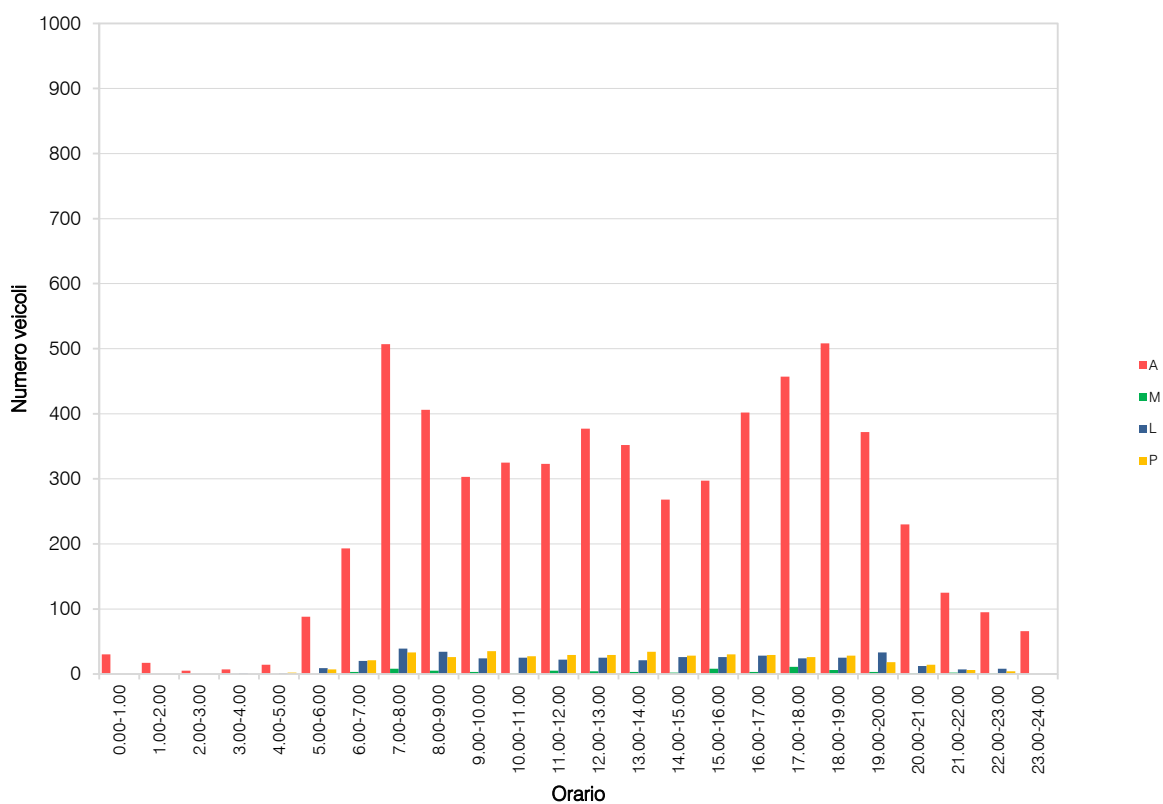
VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 60 min

mercoledì 15 aprile 2026

	<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	30	0	0	0	30	30
1.00-2.00	17	0	0	0	17	17
2.00-3.00	5	0	0	0	5	5
3.00-4.00	7	0	1	0	8	9
4.00-5.00	14	0	1	2	17	20
5.00-6.00	88	0	9	7	104	116
6.00-7.00	193	3	20	21	237	267
7.00-8.00	507	8	39	33	587	636
8.00-9.00	406	5	34	26	471	512
9.00-10.00	303	3	24	35	365	411
10.00-11.00	325	1	25	27	378	417
11.00-12.00	323	5	22	29	379	417
12.00-13.00	377	4	25	29	435	475
13.00-14.00	352	3	21	34	410	453
14.00-15.00	268	2	26	28	324	364
15.00-16.00	297	8	26	30	361	400
16.00-17.00	402	3	28	29	462	504
17.00-18.00	457	11	24	26	518	551
18.00-19.00	508	6	25	28	567	605
19.00-20.00	372	3	33	18	426	459
20.00-21.00	230	1	12	14	257	277
21.00-22.00	125	2	7	6	140	149
22.00-23.00	95	1	8	4	108	116
23.00-24.00	66	0	0	0	66	66
TOT					6.672	7.276

ELABORAZIONI GRAFICHE

mercoledì 15 aprile 2026



RILIEVI AUTOMATICI: RADAR 8

DATI GENERALI

SP248 - Via Schiavonesca sud, dir. sud-ovest

Giorni di rilievo

martedì 14 aprile 2026

mercoledì 15 aprile 2026



VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 15 min

martedì 14 aprile 2026

	A	M	L	P	Veicoli totali	Veic. eq.
0:00	5	0	0	0	5	5
0:15	4	0	0	0	4	4
0:30	3	0	1	0	4	5
0:45	3	0	0	0	3	3
1:00	4	0	0	0	4	4
1:15	2	0	0	0	2	2
1:30	1	0	0	0	1	1
1:45	1	0	0	0	1	1
2:00	1	0	0	1	2	3
2:15	8	0	0	0	8	8
2:30	3	0	0	0	3	3
2:45	1	0	0	1	2	3
3:00	0	0	0	0	0	0
3:15	0	0	0	0	0	0
3:30	1	0	3	1	5	8
3:45	4	0	1	2	7	10
4:00	3	0	4	1	8	11
4:15	2	0	5	2	9	14
4:30	8	0	4	3	15	20
4:45	3	0	0	5	8	13
5:00	4	0	4	3	11	16
5:15	16	0	10	0	26	31
5:30	18	0	7	3	28	35
5:45	27	0	4	2	33	37
6:00	18	0	2	0	20	21
6:15	29	0	6	8	43	54
6:30	58	0	4	8	70	80
6:45	64	1	6	7	78	88
7:00	89	2	10	5	106	115
7:15	96	1	6	10	113	126
7:30	120	2	7	7	136	144
7:45	158	5	6	7	176	184
8:00	134	1	12	9	156	171
8:15	109	1	9	6	125	135
8:30	112	1	10	13	136	154
8:45	92	1	4	9	106	117
9:00	72	0	8	10	90	104
9:15	97	1	3	6	107	114
9:30	90	1	10	3	104	112
9:45	70	0	4	8	82	92
10:00	89	1	14	8	112	122
10:15	83	0	4	4	91	97
10:30	86	0	4	8	98	108
10:45	92	0	8	6	106	116
11:00	86	1	8	12	107	123
11:15	79	1	12	5	97	108
11:30	53	0	7	4	64	72
11:45	70	1	8	7	86	97
12:00	127	1	9	9	146	159
12:15	79	1	4	3	87	92
12:30	71	0	7	6	84	94
12:45	73	0	6	6	85	94
13:00	70	0	6	8	84	95
13:15	80	4	5	4	93	98
13:30	91	2	5	6	104	112
13:45	106	1	4	6	117	125
14:00	92	0	6	12	110	125
14:15	86	1	6	12	105	120
14:30	87	0	4	9	99	101
14:45	82	1	4	7	94	103
15:00	88	1	6	10	105	118
15:15	97	2	4	7	110	118
15:30	77	1	9	10	97	111
15:45	100	3	11	2	116	122
16:00	100	5	6	7	118	126
16:15	105	1	12	6	124	136
16:30	128	1	8	5	142	151
16:45	115	1	9	6	131	141
17:00	120	2	10	10	142	156
17:15	124	1	8	6	139	149
17:30	130	0	12	5	147	158
17:45	147	1	12	5	165	176
18:00	144	1	12	5	162	173
18:15	178	0	16	2	196	206
18:30	142	2	8	3	155	161
18:45	135	1	8	3	147	154
19:00	102	0	6	4	112	119
19:15	94	2	3	2	103	106
19:30	94	1	5	1	101	104
19:45	78	0	5	3	86	92
20:00	55	0	1	4	60	65
20:15	53	1	2	3	59	63
20:30	55	0	2	1	58	60
20:45	61	0	2	1	64	66
21:00	39	0	1	1	41	43
21:15	40	0	2	1	43	45
21:30	27	0	1	0	28	29
21:45	32	1	3	2	38	41
22:00	36	0	2	2	40	43
22:15	31	0	2	0	33	34
22:30	27	1	2	0	30	31
22:45	14	0	1	0	15	16
23:00	22	0	1	0	23	24
23:15	19	0	1	0	20	21
23:30	13	0	1	0	14	15
23:45	9	0	1	0	10	11

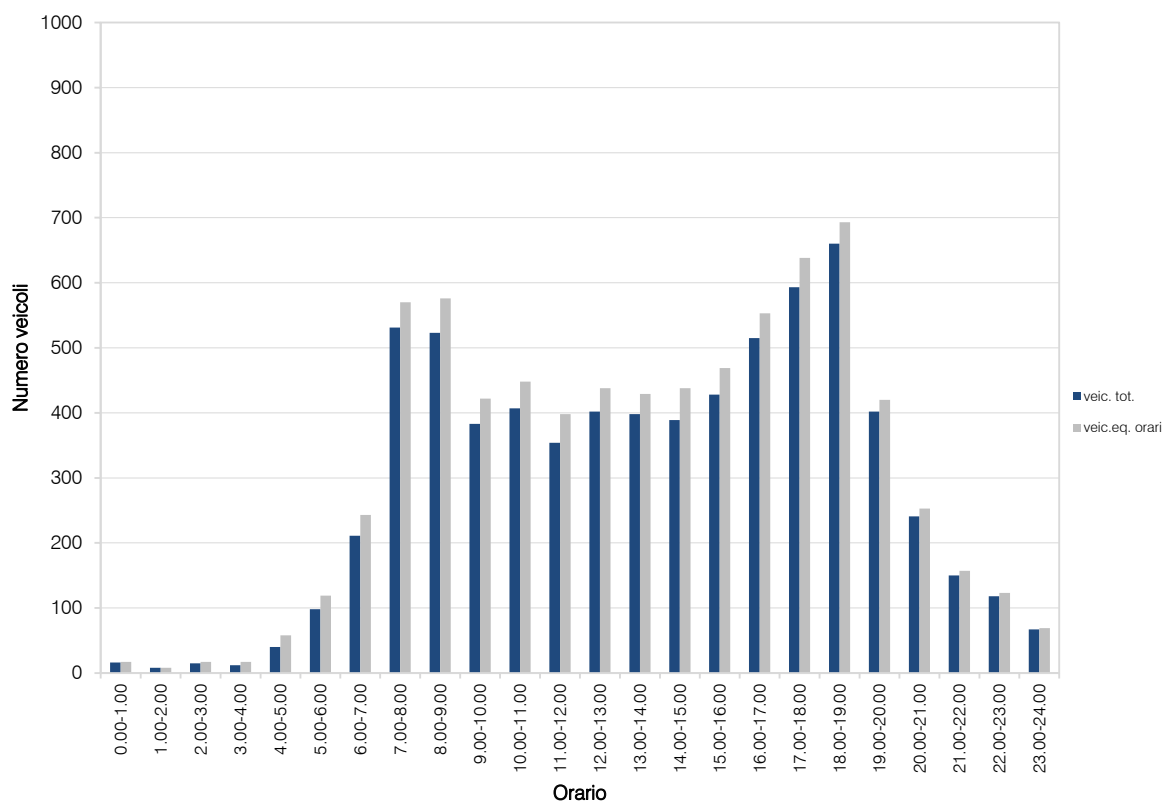
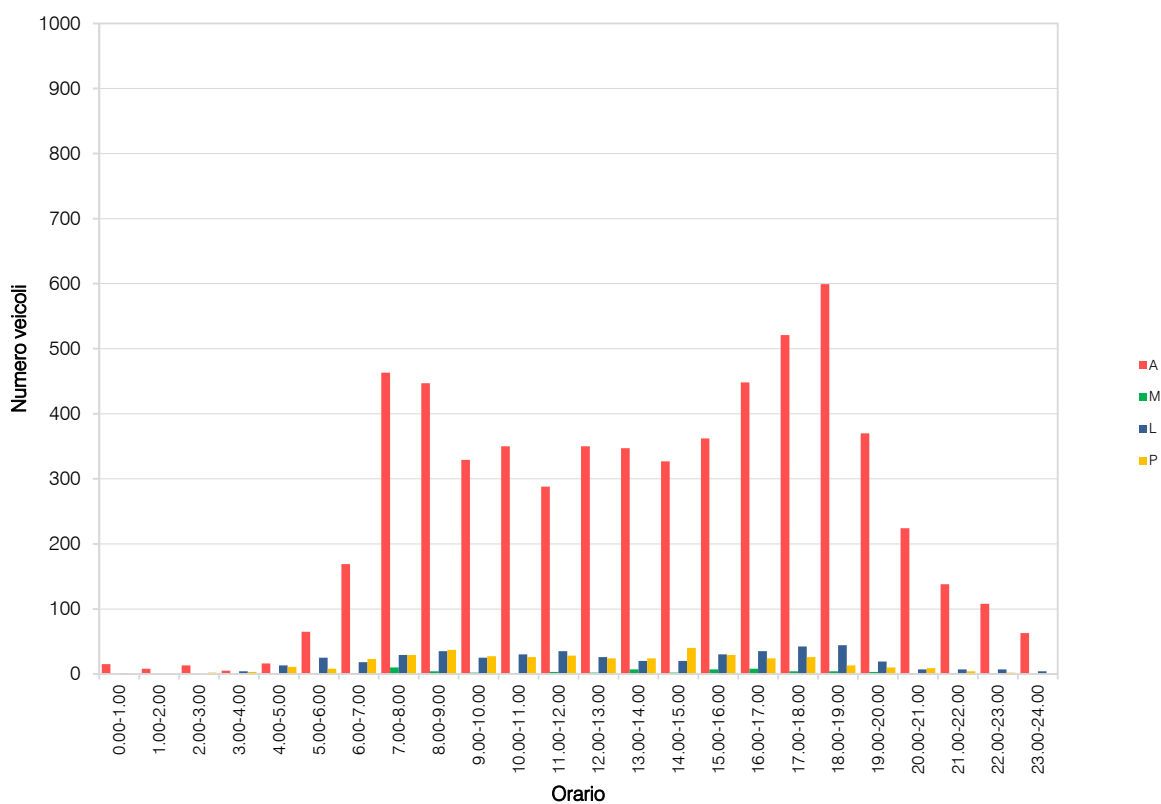
VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 60 min

martedì 14 aprile 2026

	<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	15	0	1	0	16	17
1.00-2.00	8	0	0	0	8	8
2.00-3.00	13	0	0	2	15	17
3.00-4.00	5	0	4	3	12	17
4.00-5.00	16	0	13	11	40	58
5.00-6.00	65	0	25	8	98	119
6.00-7.00	169	1	18	23	211	243
7.00-8.00	463	10	29	29	531	570
8.00-9.00	447	4	35	37	523	576
9.00-10.00	329	2	25	27	383	422
10.00-11.00	350	1	30	26	407	448
11.00-12.00	288	3	35	28	354	398
12.00-13.00	350	2	26	24	402	438
13.00-14.00	347	7	20	24	398	429
14.00-15.00	327	2	20	40	389	438
15.00-16.00	362	7	30	29	428	469
16.00-17.00	448	8	35	24	515	553
17.00-18.00	521	4	42	26	593	638
18.00-19.00	599	4	44	13	660	693
19.00-20.00	370	3	19	10	402	420
20.00-21.00	224	1	7	9	241	253
21.00-22.00	138	1	7	4	150	157
22.00-23.00	108	1	7	2	118	123
23.00-24.00	63	0	4	0	67	69
TOT					6.961	7.573

ELABORAZIONI GRAFICHE

martedì 14 aprile 2026



VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 15 min

mercoledì 15 aprile 2026

	A	M	L	P	Veicoli totali	Veic. eq.
0:00	13	0	0	0	13	13
0:15	9	0	0	0	9	9
0:30	4	0	0	0	4	4
0:45	8	0	0	0	8	8
1:00	4	0	2	1	7	9
1:15	2	0	0	0	2	2
1:30	3	0	0	0	3	3
1:45	3	0	0	0	3	3
2:00	2	0	0	1	3	4
2:15	4	0	0	0	4	4
2:30	2	0	0	0	2	2
2:45	0	0	0	0	0	0
3:00	0	0	0	1	1	2
3:15	2	0	0	0	2	2
3:30	3	0	0	0	3	3
3:45	3	0	0	3	6	9
4:00	2	0	0	3	5	8
4:15	2	0	0	1	3	4
4:30	4	0	1	3	8	12
4:45	3	0	0	2	5	7
5:00	5	0	0	4	9	13
5:15	18	0	2	4	26	33
5:30	19	0	2	4	25	30
5:45	21	0	0	2	23	25
6:00	17	0	3	3	23	28
6:15	33	0	9	8	50	63
6:30	60	0	5	5	70	78
6:45	57	0	5	11	73	87
7:00	94	2	7	3	106	112
7:15	89	1	7	9	106	118
7:30	121	0	8	3	132	139
7:45	146	3	10	5	164	173
8:00	145	2	12	9	168	182
8:15	133	0	9	9	151	165
8:30	115	1	9	4	129	137
8:45	89	0	7	6	102	112
9:00	87	2	5	7	101	110
9:15	86	2	10	4	102	110
9:30	100	2	9	9	120	133
9:45	88	0	8	8	104	116
10:00	96	0	6	9	111	123
10:15	82	0	7	8	97	109
10:30	77	0	8	8	93	105
10:45	64	0	8	7	79	90
11:00	87	1	12	9	109	124
11:15	70	0	9	4	83	92
11:30	77	1	6	6	90	99
11:45	79	0	8	7	94	105
12:00	114	2	8	10	134	147
12:15	79	2	5	9	95	106
12:30	77	0	5	5	87	95
12:45	74	1	4	5	84	91
13:00	84	2	6	4	96	102
13:15	80	1	7	9	97	109
13:30	78	0	6	2	86	91
13:45	101	1	5	6	113	121
14:00	86	0	5	12	103	118
14:15	85	1	10	6	102	113
14:30	76	0	6	5	87	95
14:45	90	2	5	9	106	117
15:00	75	1	7	6	89	98
15:15	82	0	9	9	100	114
15:30	87	1	8	9	105	118
15:45	99	3	12	11	125	141
16:00	95	1	8	14	118	136
16:15	106	1	7	6	120	129
16:30	105	0	8	12	125	141
16:45	130	2	8	6	146	155
17:00	139	2	9	9	159	172
17:15	133	1	11	10	155	170
17:30	137	3	8	4	152	159
17:45	135	2	4	6	147	154
18:00	144	3	10	3	160	167
18:15	151	0	10	0	161	166
18:30	154	3	5	4	166	171
18:45	128	1	7	3	139	145
19:00	96	1	5	3	105	110
19:15	102	2	5	2	111	115
19:30	93	1	3	3	100	104
19:45	87	0	5	1	88	92
20:00	56	0	5	2	63	68
20:15	61	0	2	5	68	74
20:30	48	1	3	0	52	53
20:45	45	0	2	1	48	50
21:00	47	0	3	2	52	56
21:15	32	0	1	0	33	34
21:30	36	1	0	0	37	37
21:45	22	0	1	0	23	24
22:00	29	1	1	0	31	31
22:15	40	0	0	0	40	40
22:30	30	0	2	0	32	33
22:45	26	0	0	0	26	26
23:00	27	0	0	0	27	27
23:15	18	0	0	2	20	22
23:30	30	0	0	0	30	30
23:45	20	0	0	0	20	20

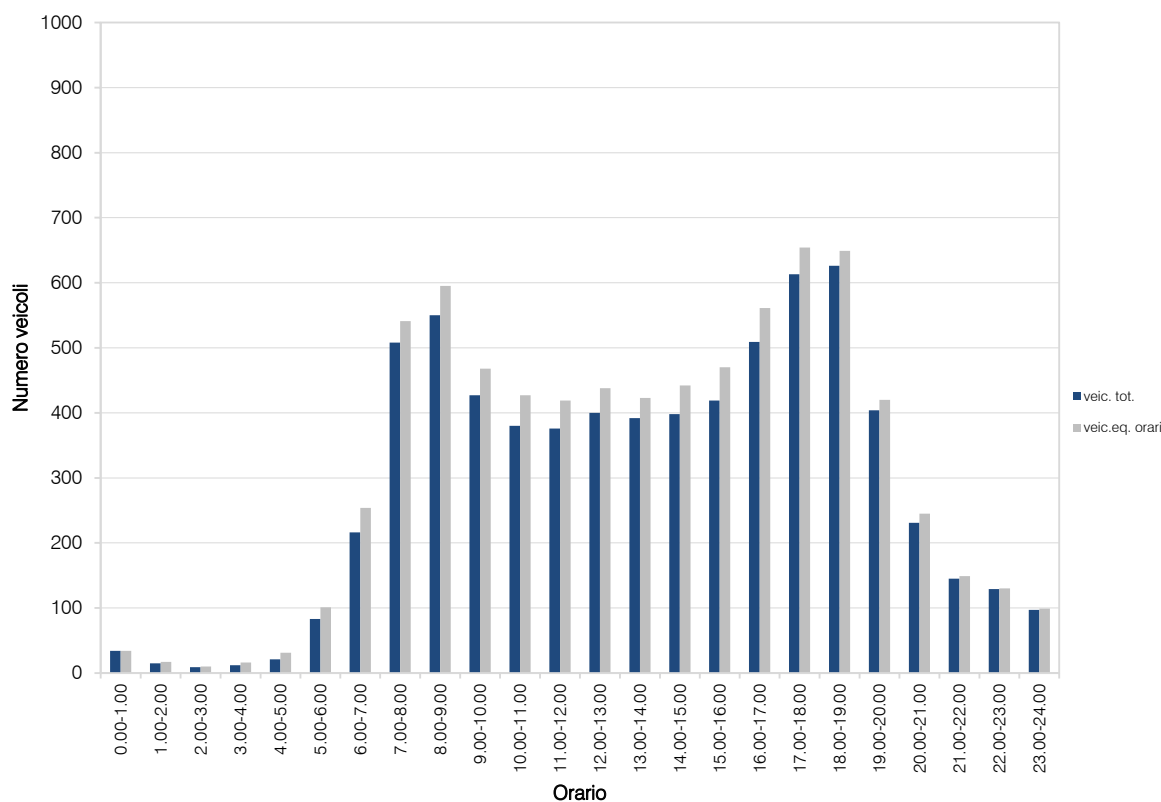
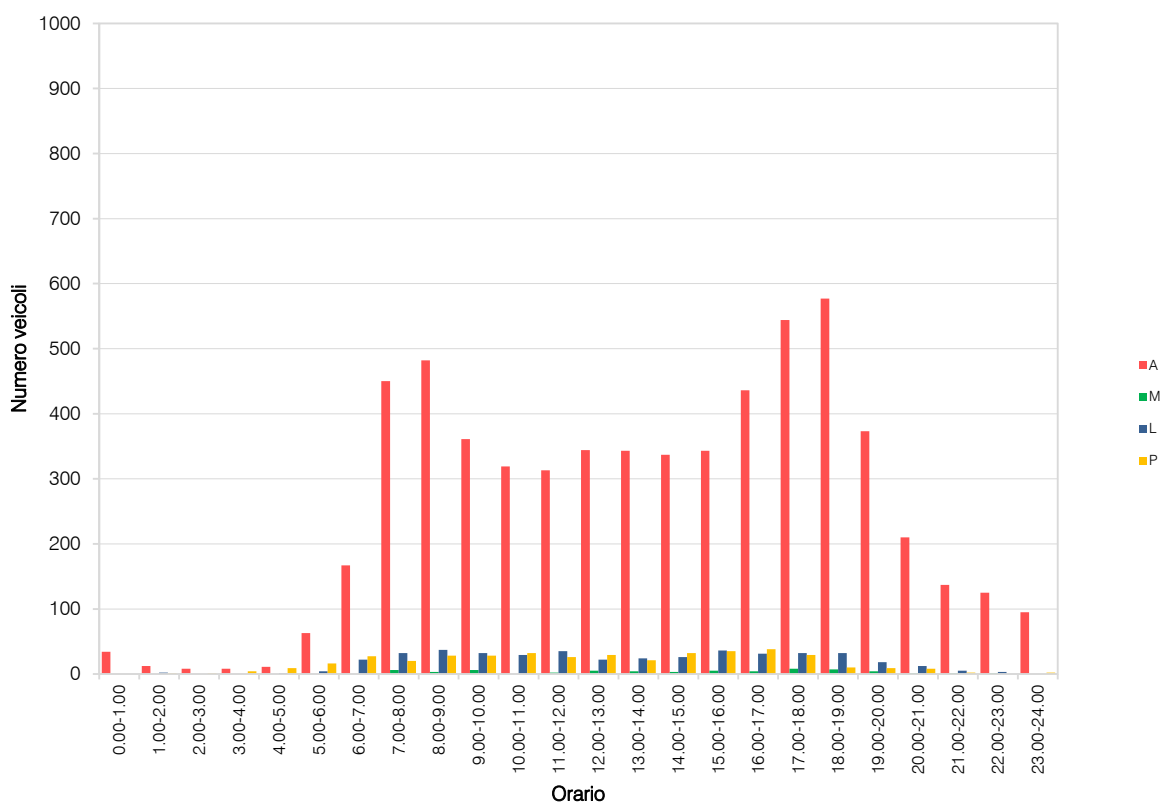
VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 60 min

mercoledì 15 aprile 2026

	<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	34	0	0	0	34	34
1.00-2.00	12	0	2	1	15	17
2.00-3.00	8	0	0	1	9	10
3.00-4.00	8	0	0	4	12	16
4.00-5.00	11	0	1	9	21	31
5.00-6.00	63	0	4	16	83	101
6.00-7.00	167	0	22	27	216	254
7.00-8.00	450	6	32	20	508	541
8.00-9.00	482	3	37	28	550	595
9.00-10.00	361	6	32	28	427	468
10.00-11.00	319	0	29	32	380	427
11.00-12.00	313	2	35	26	376	419
12.00-13.00	344	5	22	29	400	438
13.00-14.00	343	4	24	21	392	423
14.00-15.00	337	3	26	32	398	442
15.00-16.00	343	5	36	35	419	470
16.00-17.00	436	4	31	38	509	561
17.00-18.00	544	8	32	29	613	654
18.00-19.00	577	7	32	10	626	649
19.00-20.00	373	4	18	9	404	420
20.00-21.00	210	1	12	8	231	245
21.00-22.00	137	1	5	2	145	149
22.00-23.00	125	1	3	0	129	130
23.00-24.00	95	0	0	2	97	99
TOT					6.994	7.593

ELABORAZIONI GRAFICHE

mercoledì 15 aprile 2026



RILIEVI AUTOMATICI: RADAR 9

DATI GENERALI

Viale della Stazione, dir. sud-est

Giorni di rilievo

martedì 14 aprile 2026

mercoledì 15 aprile 2026



VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 15 min

martedì 14 aprile 2026

	A	M	L	P	Veicoli totali	Veic. eq.
0:00	0	0	0	0	0	0
0:15	0	0	0	0	0	0
0:30	0	0	0	0	0	0
0:45	0	0	0	0	0	0
1:00	0	0	0	0	0	0
1:15	0	0	0	0	0	0
1:30	0	0	0	0	0	0
1:45	0	0	0	0	0	0
2:00	0	0	0	0	0	0
2:15	0	0	0	0	0	0
2:30	0	0	0	0	0	0
2:45	0	0	0	0	0	0
3:00	0	0	0	0	0	0
3:15	0	0	0	0	0	0
3:30	0	0	0	0	0	0
3:45	0	0	0	0	0	0
4:00	0	0	0	0	0	0
4:15	0	0	0	0	0	0
4:30	0	0	0	0	0	0
4:45	0	0	0	0	0	0
5:00	0	0	0	0	0	0
5:15	0	0	0	0	0	0
5:30	1	0	0	0	1	1
5:45	0	0	0	0	0	0
6:00	0	0	0	0	0	0
6:15	0	0	0	0	0	0
6:30	0	0	1	0	1	2
6:45	1	0	0	0	1	1
7:00	2	0	0	0	2	2
7:15	3	0	0	0	3	3
7:30	0	0	1	0	1	2
7:45	3	0	0	0	3	3
8:00	1	0	1	0	2	3
8:15	2	0	0	0	2	2
8:30	1	0	0	0	1	1
8:45	1	0	0	0	1	1
9:00	1	0	0	0	1	1
9:15	4	0	1	0	4	4
9:30	2	0	1	0	3	4
9:45	3	0	0	0	3	3
10:00	5	0	1	0	6	7
10:15	2	0	0	0	2	2
10:30	3	0	1	0	4	5
10:45	5	0	0	0	5	5
11:00	4	0	0	0	4	4
11:15	3	1	0	0	4	4
11:30	1	0	0	0	1	1
11:45	1	0	0	0	1	1
12:00	1	0	0	0	1	1
12:15	1	0	0	0	1	1
12:30	2	0	0	0	2	2
12:45	2	0	1	0	3	4
13:00	2	0	0	0	2	2
13:15	3	0	0	0	3	3
13:30	0	0	1	0	1	2
13:45	0	0	0	0	0	0
14:00	1	0	0	0	1	1
14:15	2	0	0	0	2	2
14:30	0	0	0	0	0	0
14:45	4	0	0	0	4	4
15:00	2	0	0	0	2	2
15:15	1	0	0	0	1	1
15:30	6	1	0	0	7	7
15:45	2	1	0	0	3	3
16:00	2	0	1	0	3	4
16:15	2	0	0	0	2	2
16:30	0	1	0	0	1	1
16:45	3	0	0	0	3	3
17:00	3	0	0	0	3	3
17:15	5	0	1	0	6	7
17:30	6	0	0	0	6	6
17:45	14	0	0	0	14	14
18:00	4	0	0	0	4	4
18:15	4	1	0	0	5	5
18:30	10	0	0	0	10	10
18:45	4	0	0	0	4	4
19:00	5	0	0	0	5	5
19:15	12	0	0	0	12	12
19:30	3	0	0	0	3	3
19:45	5	0	1	0	6	7
20:00	3	0	0	0	3	3
20:15	1	0	0	0	1	1
20:30	2	0	0	0	2	2
20:45	1	0	0	0	1	1
21:00	0	0	0	0	0	0
21:15	2	0	0	0	2	2
21:30	0	0	0	0	0	0
21:45	0	1	0	0	1	2
22:00	1	0	0	0	1	2
22:15	0	0	0	0	0	0
22:30	0	0	0	0	0	0
22:45	0	0	0	0	0	0
23:00	0	0	0	0	0	0
23:15	0	0	0	0	0	0
23:30	1	0	0	0	1	1
23:45	0	0	0	0	0	0

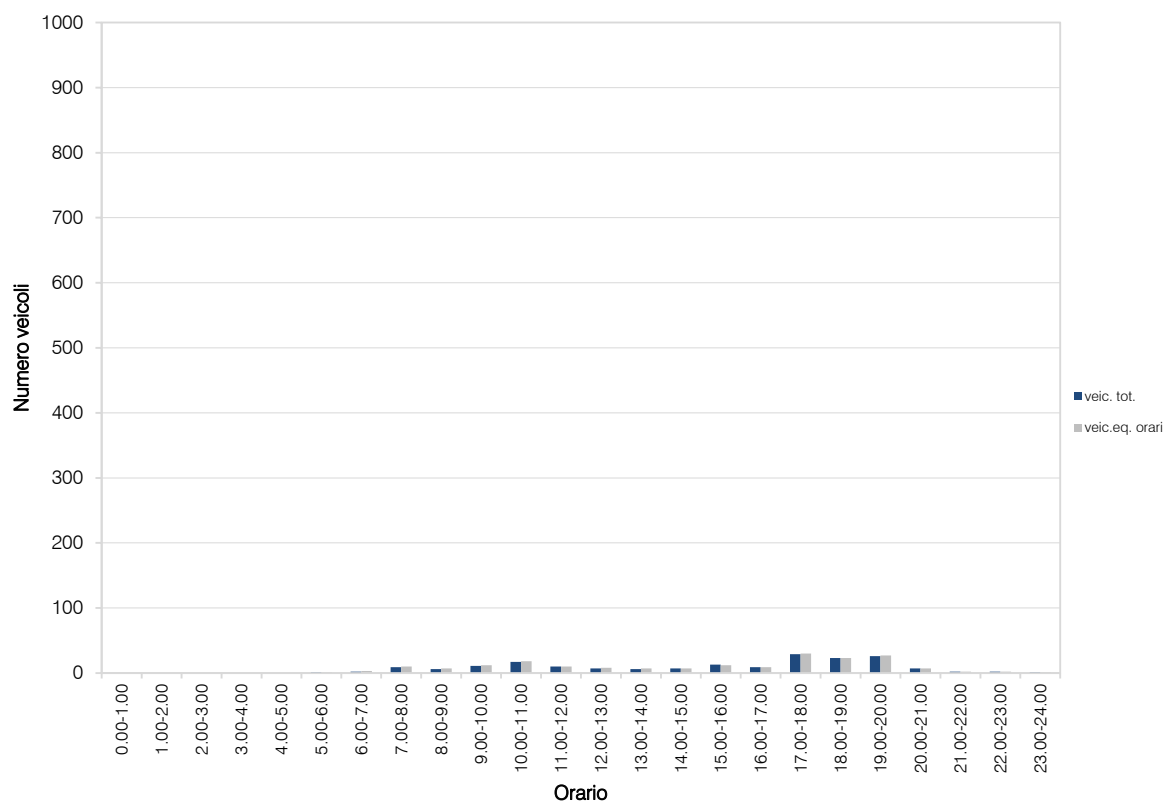
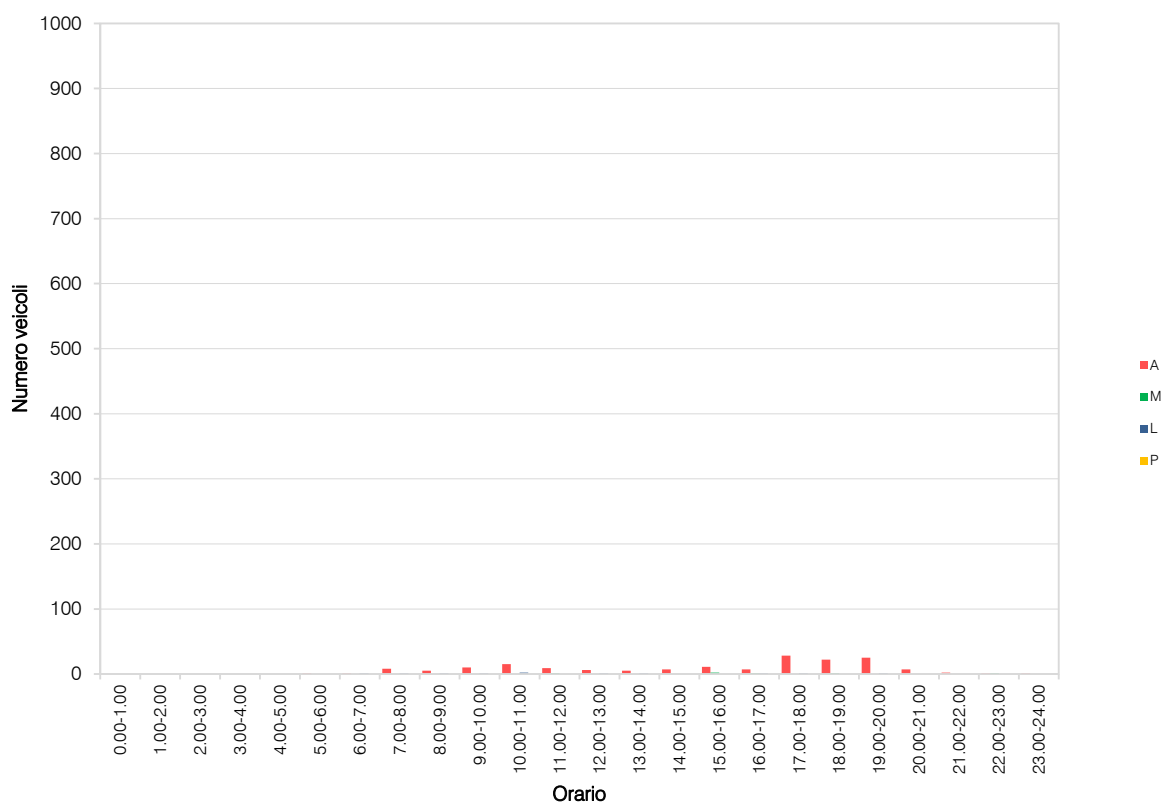
VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 60 min

martedì 14 aprile 2026

	<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	0	0	0	0	0	0
1.00-2.00	0	0	0	0	0	0
2.00-3.00	0	0	0	0	0	0
3.00-4.00	0	0	0	0	0	0
4.00-5.00	0	0	0	0	0	0
5.00-6.00	1	0	0	0	1	1
6.00-7.00	1	0	1	0	2	3
7.00-8.00	8	0	1	0	9	10
8.00-9.00	5	0	1	0	6	7
9.00-10.00	10	0	1	0	11	12
10.00-11.00	15	0	2	0	17	18
11.00-12.00	9	1	0	0	10	10
12.00-13.00	6	0	1	0	7	8
13.00-14.00	5	0	1	0	6	7
14.00-15.00	7	0	0	0	7	7
15.00-16.00	11	2	0	0	13	12
16.00-17.00	7	1	1	0	9	9
17.00-18.00	28	0	1	0	29	30
18.00-19.00	22	1	0	0	23	23
19.00-20.00	25	0	1	0	26	27
20.00-21.00	7	0	0	0	7	7
21.00-22.00	2	0	0	0	2	2
22.00-23.00	1	1	0	0	2	2
23.00-24.00	1	0	0	0	1	1
	TOT				188	196

ELABORAZIONI GRAFICHE

martedì 14 aprile 2026



VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 15 min

mercoledì 15 aprile 2026

	A	M	L	P	Veicoli totali	Veic. eq.
0:00	0	0	0	0	0	0
0:15	0	0	0	0	0	0
0:30	0	0	0	0	0	0
0:45	1	0	0	0	1	1
1:00	0	0	0	0	0	0
1:15	1	0	0	0	1	1
1:30	0	0	0	0	0	0
1:45	0	0	0	0	0	0
2:00	0	0	0	0	0	0
2:15	0	0	0	0	0	0
2:30	0	0	0	0	0	0
2:45	0	0	0	0	0	0
3:00	0	0	0	0	0	0
3:15	0	0	0	0	0	0
3:30	0	0	0	0	0	0
3:45	0	0	0	0	0	0
4:00	0	0	0	0	0	0
4:15	0	0	0	0	0	0
4:30	0	0	0	0	0	0
4:45	0	0	0	0	0	0
5:00	0	0	0	0	0	0
5:15	1	0	0	0	1	1
5:30	1	0	0	0	1	1
5:45	0	0	0	0	0	0
6:00	1	0	0	0	1	1
6:15	0	0	0	0	0	0
6:30	1	0	0	0	1	1
6:45	1	1	0	0	2	2
7:00	0	1	0	0	1	1
7:15	2	0	0	0	2	2
7:30	0	0	0	0	0	0
7:45	4	0	0	0	4	4
8:00	2	0	1	0	3	4
8:15	3	0	0	0	3	3
8:30	2	0	0	0	2	2
8:45	1	1	0	0	2	2
9:00	0	0	0	0	0	0
9:15	3	0	0	0	3	3
9:30	2	0	2	0	3	4
9:45	1	0	2	0	2	2
10:00	1	0	0	0	1	1
10:15	0	0	0	0	0	0
10:30	1	0	0	0	1	1
10:45	4	0	0	0	4	4
11:00	3	0	0	0	3	3
11:15	2	1	0	0	3	3
11:30	2	0	0	0	2	2
11:45	2	1	0	0	3	3
12:00	0	0	0	0	0	0
12:15	3	0	0	0	3	3
12:30	4	1	0	0	5	5
12:45	0	0	1	0	1	2
13:00	0	0	0	0	0	0
13:15	5	0	0	0	5	5
13:30	0	1	0	0	1	1
13:45	3	0	1	0	4	5
14:00	0	0	0	0	0	0
14:15	2	1	0	0	3	3
14:30	0	0	0	0	0	0
14:45	4	0	0	0	4	4
15:00	3	0	0	0	3	3
15:15	0	0	0	0	0	0
15:30	1	1	0	0	2	2
15:45	1	0	0	0	1	1
16:00	5	0	0	0	5	5
16:15	4	0	0	0	4	4
16:30	3	0	1	0	4	5
16:45	4	0	0	0	4	4
17:00	2	1	0	0	3	3
17:15	7	0	0	0	7	7
17:30	8	0	0	0	8	8
17:45	2	0	0	0	2	2
18:00	9	0	0	0	9	9
18:15	6	0	0	0	6	6
18:30	4	0	0	0	4	4
18:45	7	5	0	0	12	10
19:00	6	1	0	0	7	7
19:15	5	2	0	0	7	6
19:30	5	0	0	0	5	5
19:45	2	0	0	0	2	2
20:00	3	0	0	0	3	3
20:15	2	0	0	0	2	2
20:30	1	0	0	0	1	1
20:45	2	0	0	0	2	2
21:00	1	1	0	0	2	2
21:15	2	0	0	0	2	2
21:30	1	0	0	0	1	1
21:45	1	0	0	0	1	1
22:00	2	0	0	0	2	2
22:15	0	0	0	0	0	0
22:30	1	0	0	0	1	1
22:45	0	0	0	0	0	0
23:00	2	0	0	0	2	2
23:15	2	0	0	0	2	2
23:30	0	0	0	0	0	0
23:45	0	0	0	0	0	0

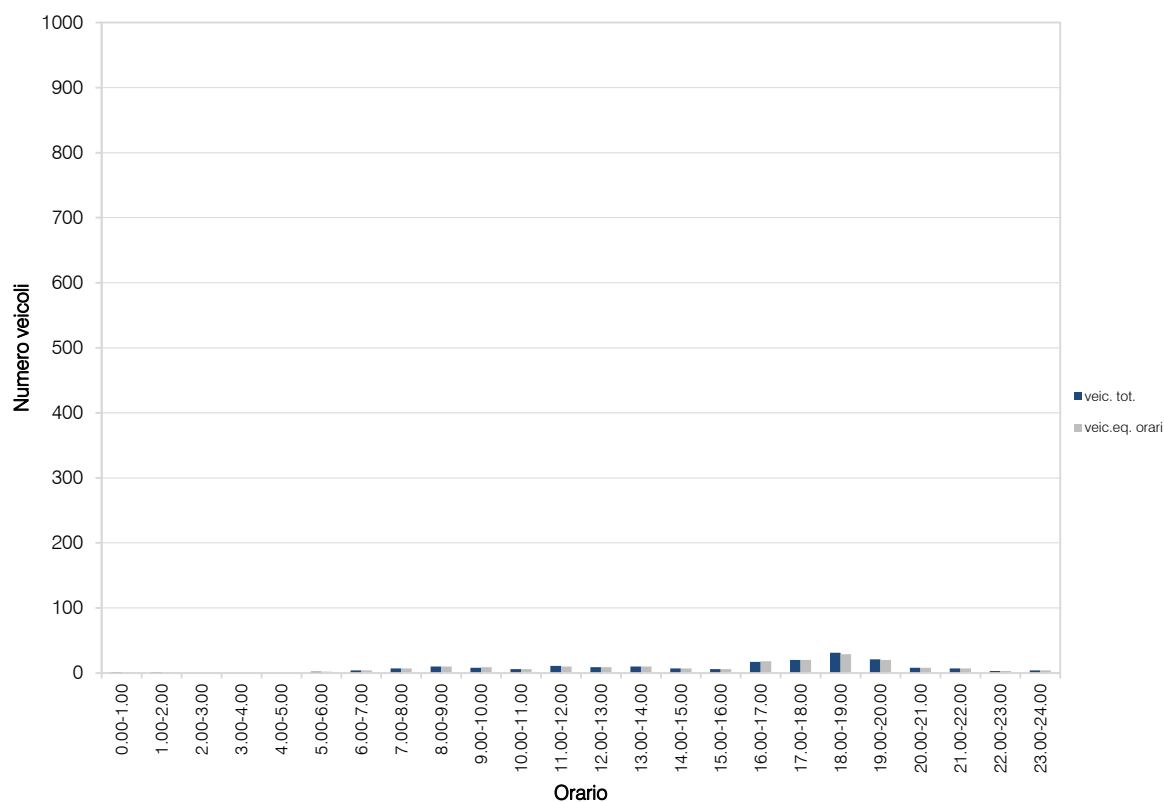
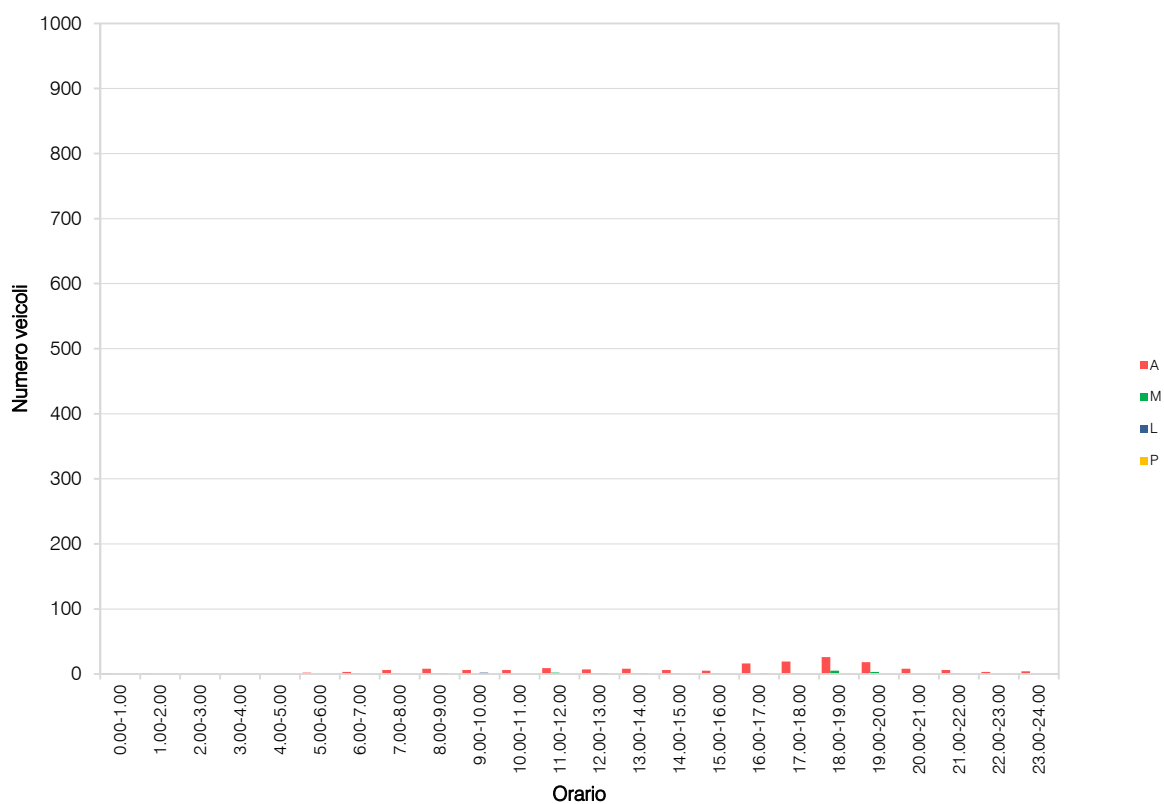
VOLUME DI TRAFFICO INTERVALLO TEMPORALE 60 min

mercoledì 15 aprile 2026

	<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	1	0	0	0	1	1
1.00-2.00	1	0	0	0	1	1
2.00-3.00	0	0	0	0	0	0
3.00-4.00	0	0	0	0	0	0
4.00-5.00	0	0	0	0	0	0
5.00-6.00	2	0	0	0	2	2
6.00-7.00	3	1	0	0	4	4
7.00-8.00	6	1	0	0	7	7
8.00-9.00	8	1	1	0	10	10
9.00-10.00	6	0	2	0	8	9
10.00-11.00	6	0	0	0	6	6
11.00-12.00	9	2	0	0	11	10
12.00-13.00	7	1	1	0	9	9
13.00-14.00	8	1	1	0	10	10
14.00-15.00	6	1	0	0	7	7
15.00-16.00	5	1	0	0	6	6
16.00-17.00	16	0	1	0	17	18
17.00-18.00	19	1	0	0	20	20
18.00-19.00	26	5	0	0	31	29
19.00-20.00	18	3	0	0	21	20
20.00-21.00	8	0	0	0	8	8
21.00-22.00	6	1	0	0	7	7
22.00-23.00	3	0	0	0	3	3
23.00-24.00	4	0	0	0	4	4
TOT					193	191

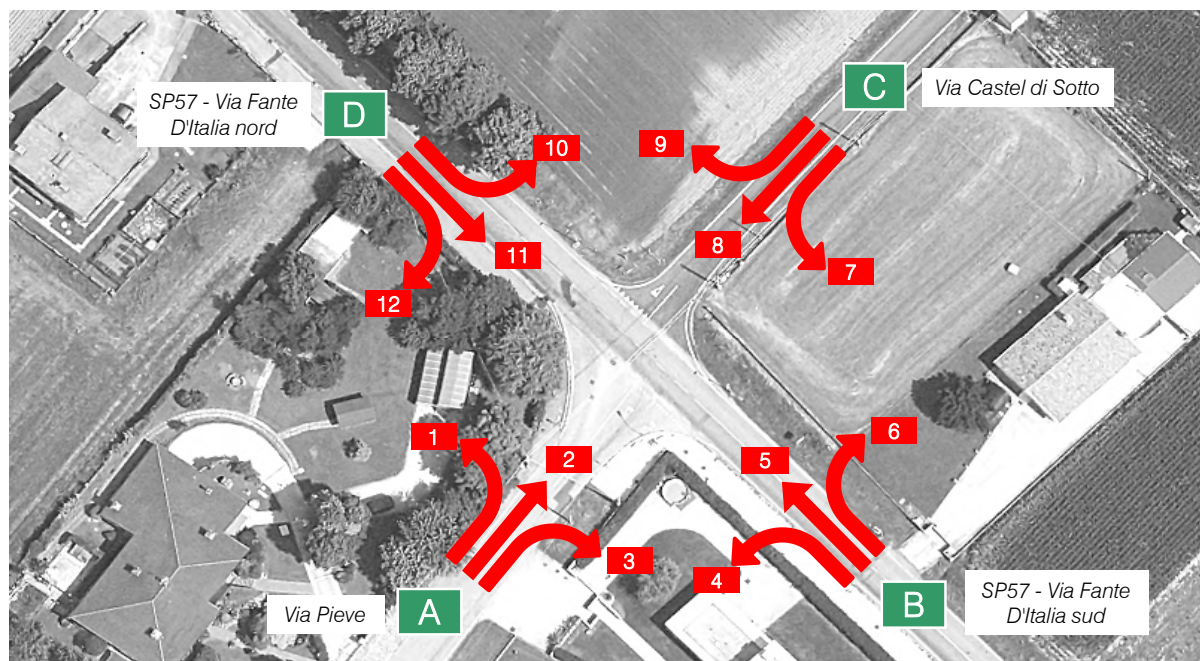
ELABORAZIONI GRAFICHE

mercoledì 15 aprile 2026



Intersezione 1: SP57 - Via Fante D'Italia, Via Pieve, Via Castel di Sotto

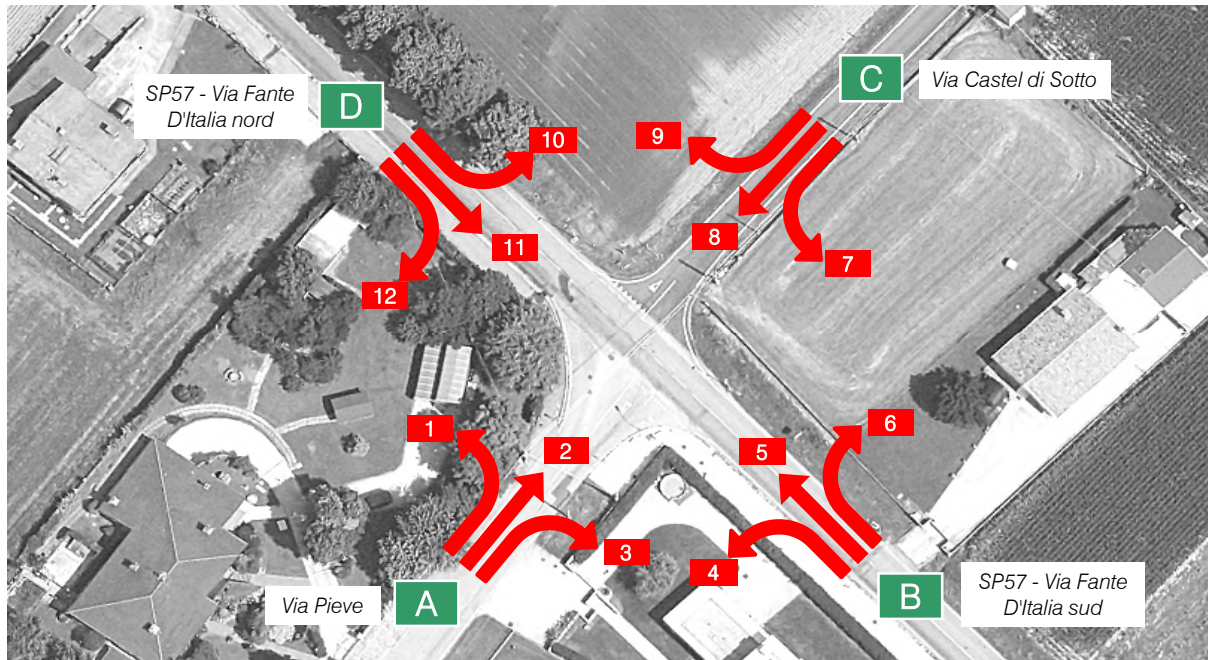
data: Mercoledì 14.04.2026



	17.30 - 17.45					17.45 - 18.00					18.00 - 18.15					18.15 - 18.30				
	A	M	L	P	Veic eq	A	M	L	P	Veic eq	A	M	L	P	Veic eq	A	M	L	P	Veic eq
MANOVRA 1	6	0	1	0	8	8	0	1	0	10	5	0	1	1	9	8	0	1	1	12
MANOVRA 2	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1
MANOVRA 3	6	1	1	0	8	7	0	1	0	9	5	0	0	0	5	7	0	1	0	9
MANOVRA 4	6	0	0	-1	4	10	0	1	0	12	8	0	2	0	11	14	1	1	-1	14
MANOVRA 5	55	0	5	4	71	58	0	4	1	66	49	0	8	3	67	61	0	5	0	69
MANOVRA 6	2	0	0	0	2	0	1	0	0	1	1	0	1	0	3	3	0	0	0	3
MANOVRA 7	3	0	1	0	5	1	0	1	0	3	4	1	0	0	5	2	0	0	0	2
MANOVRA 8	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0
MANOVRA 9	4	0	1	0	6	2	0	0	0	2	3	0	1	0	5	1	0	0	0	1
MANOVRA 10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MANOVRA 11	44	0	6	2	57	59	0	4	1	67	56	2	7	2	72	55	1	8	0	68
MANOVRA 12	7	0	0	1	9	10	0	0	0	10	7	0	0	0	7	11	0	0	1	13

Intersezione 1: SP57 - Via Fante D'Italia, Via Pieve, Via Castel di Sotto

data: Mercoledì 14.04.2026



17.30 - 18.30					
	A	M	L	P	Veic. eq.
MANOVRA 1	27	0	4	2	37
MANOVRA 2	4	0	0	0	4
MANOVRA 3	25	1	3	0	30
MANOVRA 4	38	1	4	-2	41
MANOVRA 5	223	0	22	8	272
MANOVRA 6	6	1	1	0	8
MANOVRA 7	10	1	2	0	14
MANOVRA 8	3	0	0	0	3
MANOVRA 9	10	0	2	0	13
MANOVRA 10	0	0	0	0	0
MANOVRA 11	214	3	25	5	263
MANOVRA 12	35	0	0	2	39
TOTALE	595	7	63	15	724

Matrici OD Intersezione 1: SP57 - Via Fante D'Italia, Via Pieve, Via Castel di Sotto

O/D	ZONE
A	Via Pieve
B	SP57 - Via Fante D'Italia sud
C	Via Castel di Sotto
D	SP57 - Via Fante D'Italia nord

COEFFICIENTI DI EQUIVALENZA	
Autovetture	1,00
Motocicli	0,50
Veicoli commerciali leggeri	1,50
Mezzi pesanti e Bus	2,00

INTERVALLO ORARIO 17.30 - 18.30 - MATRICI PER CLASSE VEICOLARE

LEGGERI					
O/D	A	B	C	D	totali
A	0	25	4	27	56
B	38	0	6	223	267
C	3	10	0	10	23
D	35	214	0	0	249
totali	76	249	10	260	595

MOTOCICLI					
O/D	A	B	C	D	totali
A	0	1	0	0	1
B	1	0	1	0	2
C	0	1	0	0	1
D	0	3	0	0	3
totali	1	5	1	0	7

COMMERCIALI LEGGERI					
O/D	A	B	C	D	totali
A	0	3	0	4	7
B	4	0	1	22	27
C	0	2	0	2	4
D	0	25	0	0	25
totali	4	30	1	28	63

PESANTI					
O/D	A	B	C	D	totali
A	0	0	0	2	2
B	-2	0	0	8	6
C	0	0	0	0	0
D	2	5	0	0	7
totali	0	5	0	10	15

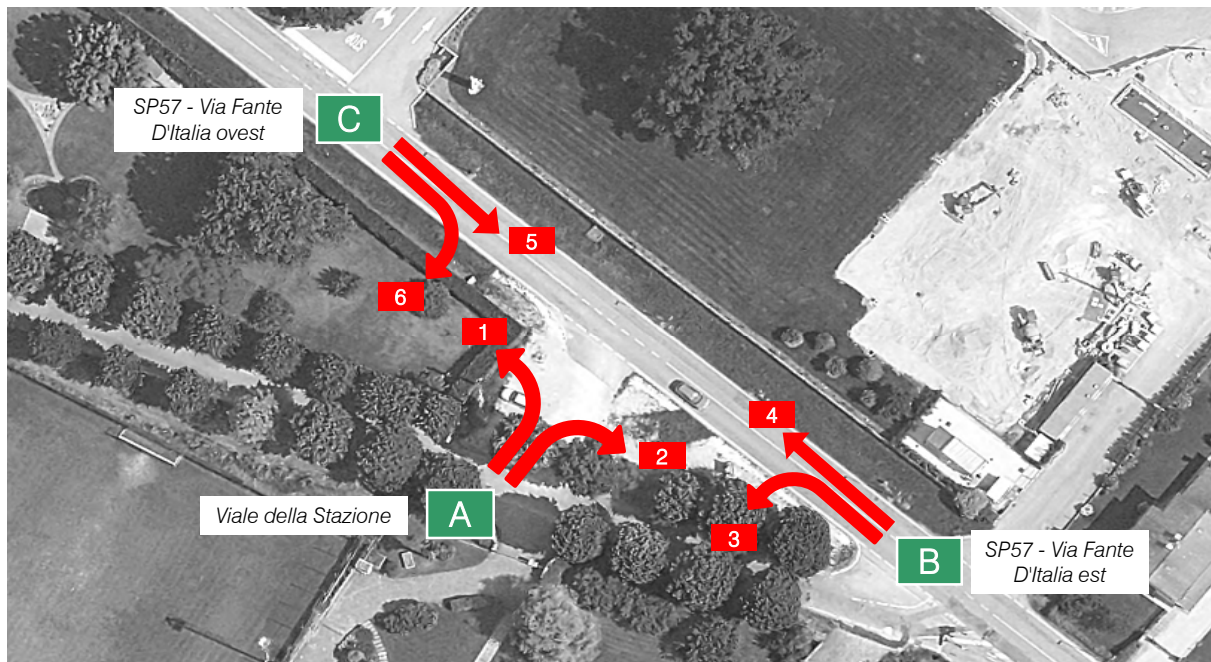
INTERVALLO ORARIO 17.30 - 18.30 - MATRICI VEICOLI TOTALI/EQUIVALENTI

VEICOLI TOTALI					
O/D	A	B	C	D	totali
A	0	29	4	33	66
B	41	0	8	253	302
C	3	13	0	12	28
D	37	247	0	0	284
totali	81	289	12	298	680

VEICOLI EQUIVALENTI					
O/D	A	B	C	D	totali
A	0	30	4	37	71
B	41	0	8	272	321
C	3	14	0	13	30
D	39	263	0	0	302
totali	83	307	12	322	724

Intersezione 2: SP57 - Via Fante D'Italia, Viale della Stazione

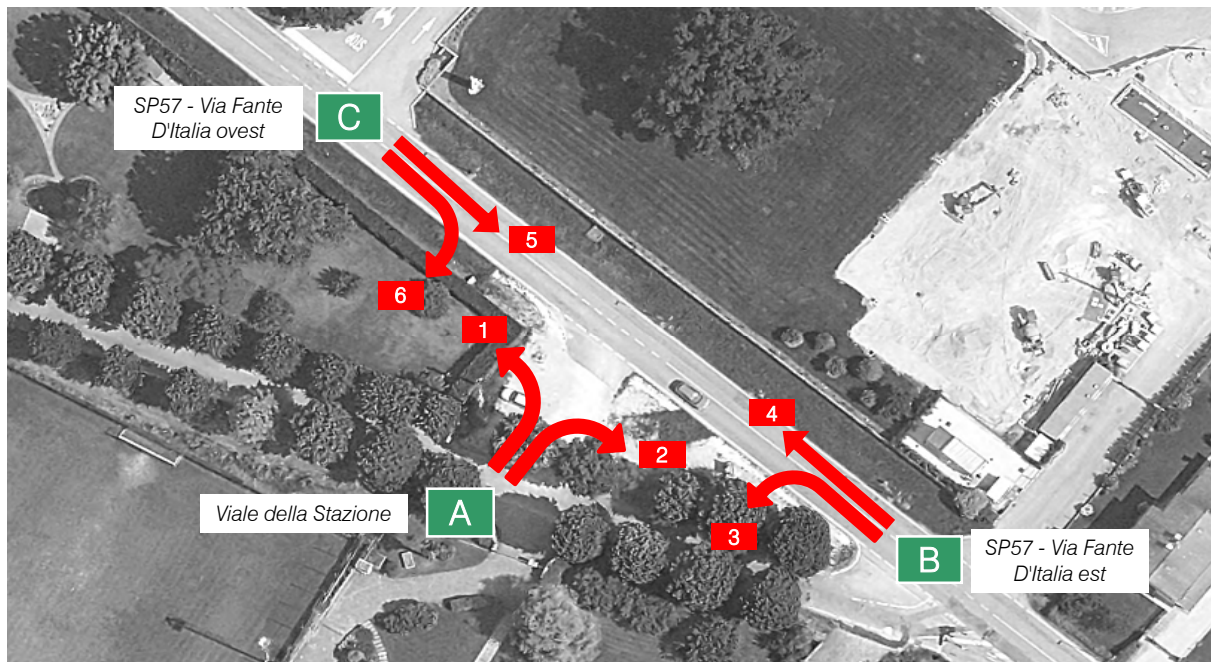
data: Mercoledì 14.04.2026



	17.30 - 17.45					17.45 - 18.00					18.00 - 18.15					18.15 - 18.30				
	A	M	L	P	Veic eq	A	M	L	P	Veic eq	A	M	L	P	Veic eq	A	M	L	P	Veic eq
MANOVRA 1	2	0	0	0	2	4	0	0	0	4	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1
MANOVRA 2	4	0	0	0	4	10	0	0	0	10	3	0	0	0	3	3	1	0	0	4
MANOVRA 3	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
MANOVRA 4	64	0	7	4	83	68	0	5	1	78	56	0	10	4	79	70	0	6	1	81
MANOVRA 5	47	0	6	3	62	59	0	4	1	67	60	2	7	2	76	63	0	8	1	77
MANOVRA 6	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Intersezione 2: SP57 - Via Fante D'Italia, Viale della Stazione

data: Mercoledì 14.04.2026



intervallo orario: 17.30 - 18.30					
	A	M	L	P	Veic. eq.
MANOVRA 1	8	0	0	0	8
MANOVRA 2	20	1	0	0	21
MANOVRA 3	2	0	0	0	2
MANOVRA 4	258	0	28	10	320
MANOVRA 5	229	2	25	7	282
MANOVRA 6	1	0	0	0	1
TOTALE	518	3	53	17	634

Matrici OD Intersezione 2: SP57 - Via Fante D'Italia, Viale della Stazione

O/D	ZONE
A	Viale della Stazione
B	SP57 - Via Fante D'Italia sud
C	SP57 - Via Fante D'Italia nord

COEFFICIENTI DI EQUIVALENZA	
Autovetture	1,00
Motocicli	0,50
Veicoli commerciali leggeri	1,50
Mezzi pesanti e Bus	2,00

INTERVALLO ORARIO 17.30 - 18.30 - MATRICI PER CLASSE VEICOLARE

LEGGERI				
O/D	A	B	C	totali
A	0	20	8	28
B	2	0	258	260
C	1	229	0	230
totali	3	249	266	518

MOTOCICLI				
O/D	A	B	C	totali
A	0	1	0	1
B	0	0	0	0
C	0	2	0	2
totali	0	3	0	3

COMMERCIALI LEGGERI				
O/D	A	B	C	totali
A	0	0	0	0
B	0	0	28	28
C	0	25	0	25
totali	0	25	28	53

PESANTI				
O/D	A	B	C	totali
A	0	0	0	0
B	0	0	10	10
C	0	7	0	7
totali	0	7	10	17

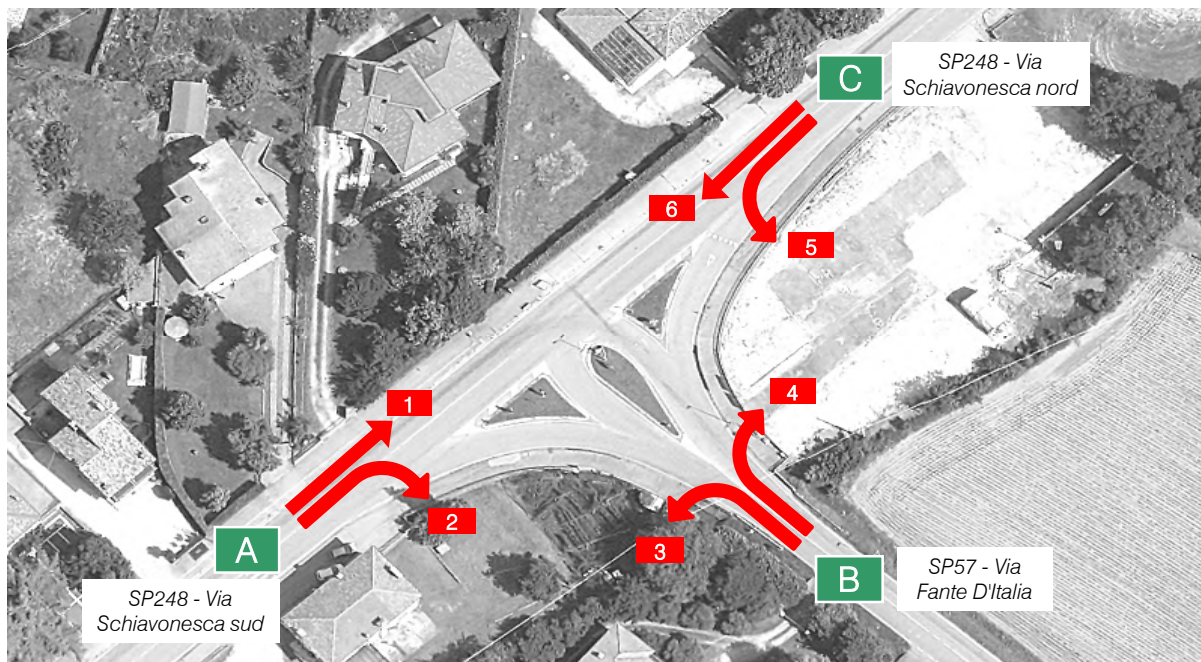
INTERVALLO ORARIO 17.30 - 18.30 - MATRICI VEICOLI TOTALI/EQUIVALENTI

VEICOLI TOTALI				
O/D	A	B	C	totali
A	0	21	8	29
B	2	0	296	298
C	1	263	0	264
totali	3	284	304	591

VEICOLI EQUIVALENTI				
O/D	A	B	C	totali
A	0	21	8	29
B	2	0	320	322
C	1	282	0	283
totali	3	303	328	634

Intersezione 3: SP248 - Via Schiavonesca, SP57 - Via Fante D'Italia

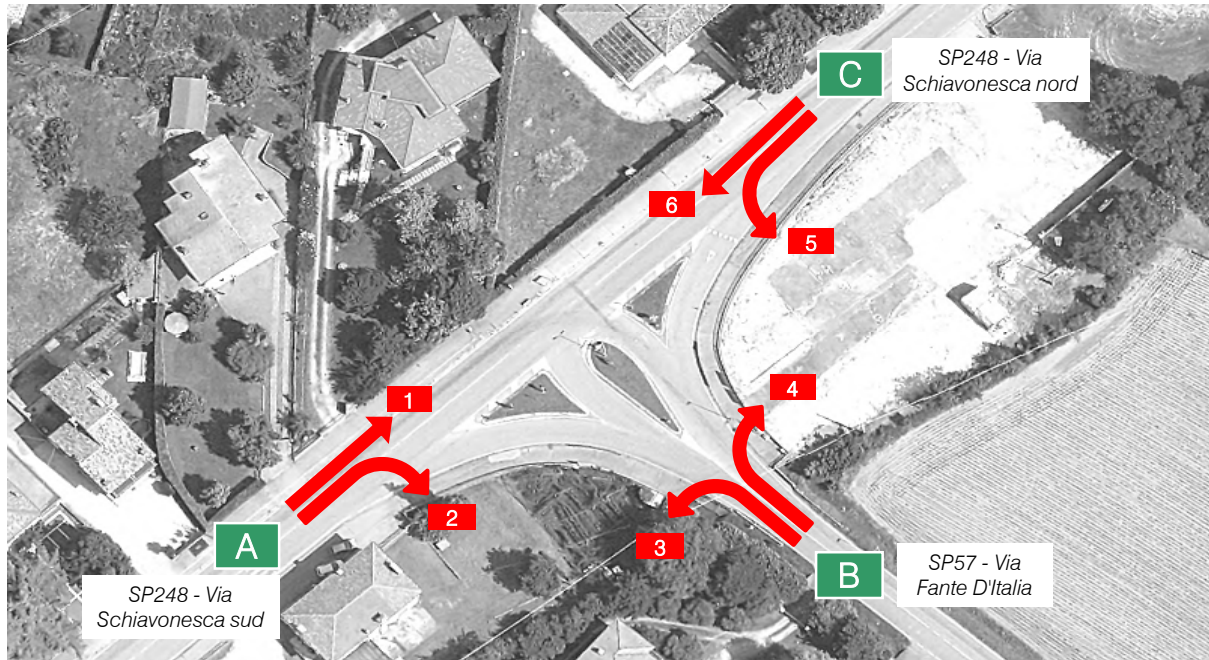
data: Mercoledì 14.04.2026



	17.30 - 17.45					17.45 - 18.00					18.00 - 18.15					18.15 - 18.30				
	A	M	L	P	Veic eq	A	M	L	P	Veic eq	A	M	L	P	Veic eq	A	M	L	P	Veic eq
MANOVRA 1	70	0	4	8	92	81	1	5	10	109	85	2	3	8	107	80	0	6	6	101
MANOVRA 2	37	0	3	2	46	47	0	2	0	50	47	3	3	1	55	45	0	4	1	53
MANOVRA 3	42	0	6	3	57	56	0	5	1	66	60	1	7	3	77	68	0	7	1	81
MANOVRA 4	20	0	3	1	27	25	0	4	0	31	25	0	5	1	35	28	0	3	1	35
MANOVRA 5	15	0	4	2	25	16	0	4	1	24	15	0	3	0	20	19	0	5	0	27
MANOVRA 6	88	0	6	2	101	91	1	7	4	110	84	0	5	2	96	110	0	9	1	126

Intersezione 3: SP248 - Via Schiavonesca, SP57 - Via Fante D'Italia

data: Mercoledì 14.04.2026



intervallo orario: 17.30 - 18.30					
	A	M	L	P	Veic. eq.
MANOVRA 1	316	3	18	32	409
MANOVRA 2	176	3	12	4	204
MANOVRA 3	226	1	25	8	280
MANOVRA 4	98	0	15	3	127
MANOVRA 5	65	0	16	3	95
MANOVRA 6	373	1	27	9	432
TOTALE	1.254	8	113	59	1.547

Matrici OD Intersezione 3: SP248 - Via Schiavonesca, SP57 - Via Fante D'Italia

O/D	ZONE
A	SP248 - Via Schiavonesca sud-ovest
B	SP57 - Via Fante D'Italia
C	SP248 - Via Schiavonesca nord-est

COEFFICIENTI DI EQUIVALENZA	
Autovetture	1,00
Motocicli	0,50
Veicoli commerciali leggeri	1,50
Mezzi pesanti e Bus	2,00

INTERVALLO ORARIO 17.30 - 18.30 - MATRICI PER CLASSE VEICOLARE

LEGGERI				
O/D	A	B	C	totali
A	0	176	316	492
B	226	0	98	324
C	373	65	0	438
totali	599	241	414	1.254

MOTOCICLI				
O/D	A	B	C	totali
A	0	3	3	6
B	1	0	0	1
C	1	0	0	1
totali	2	3	3	8

COMMERCIALI LEGGERI				
O/D	A	B	C	totali
A	0	12	18	30
B	25	0	15	40
C	27	16	0	43
totali	52	28	33	113

PESANTI				
O/D	A	B	C	totali
A	0	4	32	36
B	8	0	3	11
C	9	3	0	12
totali	17	7	35	59

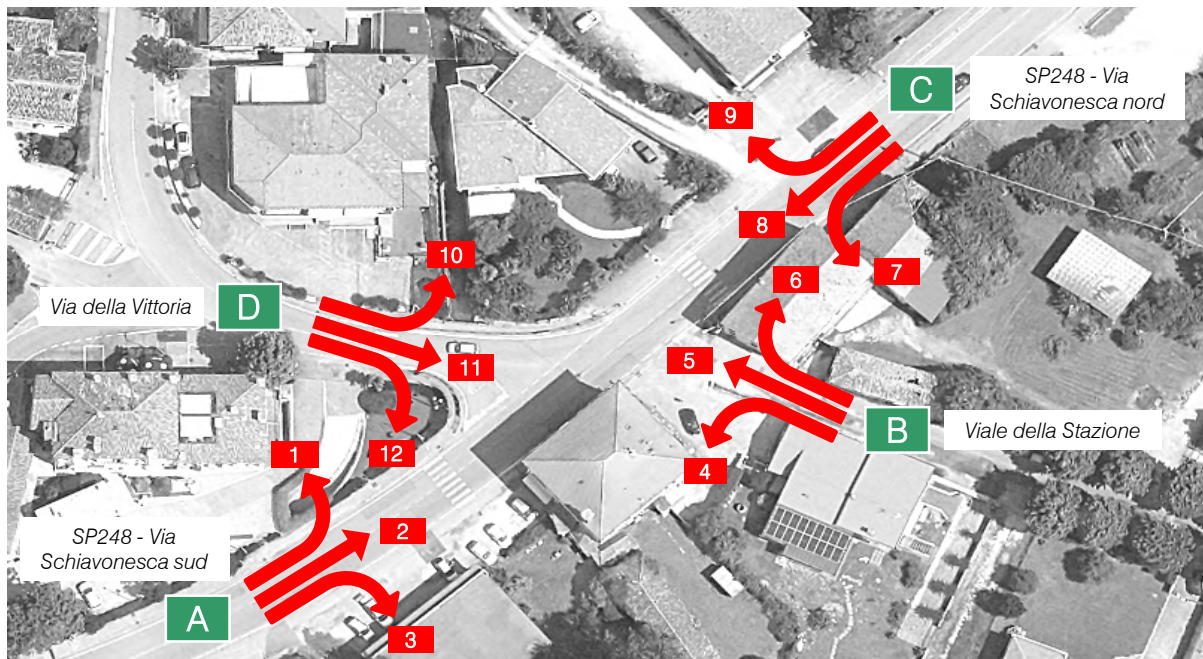
INTERVALLO ORARIO 17.30 - 18.30 - MATRICI VEICOLI TOTALI/EQUIVALENTI

VEICOLI TOTALI				
O/D	A	B	C	totali
A	0	195	369	564
B	260	0	116	376
C	410	84	0	494
totali	670	279	485	1.434

VEICOLI EQUIVALENTI				
O/D	A	B	C	totali
A	0	204	409	613
B	280	0	127	407
C	432	95	0	527
totali	712	299	536	1.547

Intersezione 4: SP248 - Via Schiavonesca, Viale della Stazione, Via della Vittoria

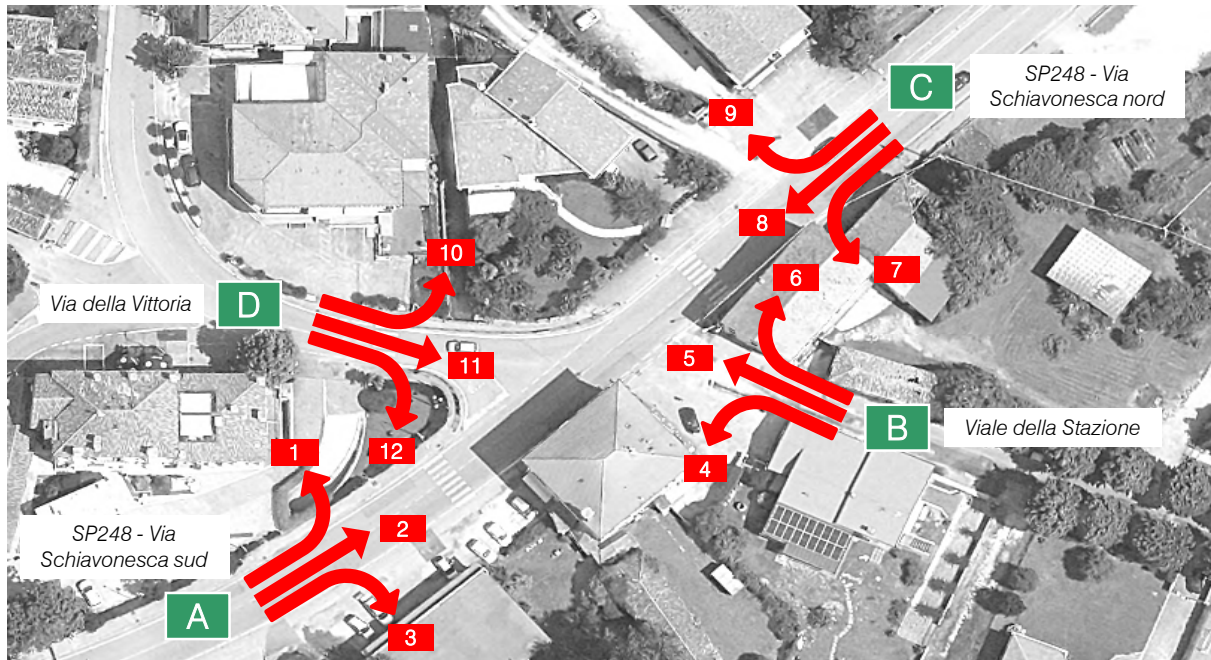
data: Mercoledì 14.04.2026



	17.30 - 17.45					17.45 - 18.00					18.00 - 18.15					18.15 - 18.30				
	A	M	L	P	Veic eq	A	M	L	P	Veic eq	A	M	L	P	Veic eq	A	M	L	P	Veic eq
MANOVRA 1	2	0	0	0	2	1	1	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2
MANOVRA 2	94	0	6	9	121	113	1	6	9	141	116	4	5	8	142	110	0	9	6	136
MANOVRA 3	2	0	0	0	2	4	0	0	0	4	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1
MANOVRA 4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MANOVRA 5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MANOVRA 6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MANOVRA 7	2	0	0	0	2	5	0	0	0	5	3	0	0	0	3	2	0	0	0	2
MANOVRA 8	112	0	10	4	135	124	1	10	4	148	123	1	10	4	147	154	0	14	2	179
MANOVRA 9	16	0	2	1	21	18	0	2	1	23	18	0	2	1	23	22	0	2	0	25
MANOVRA 10	13	0	1	1	17	15	0	1	1	19	16	1	1	1	20	15	0	1	1	19
MANOVRA 11	2	0	0	0	2	5	0	0	0	5	0	0	0	0	0	1	1	0	0	2
MANOVRA 12	14	0	0	0	14	13	0	1	1	17	15	1	0	0	16	12	0	1	0	14

Intersezione 4: SP248 - Via Schiavonesca, Viale della Stazione, Via della Vittoria

data: Mercoledì 14.04.2026



17.30 - 18.30					
	A	M	L	P	Veic. eq.
MANOVRA 1	5	1	0	0	6
MANOVRA 2	433	5	26	32	539
MANOVRA 3	8	0	0	0	8
MANOVRA 4	-	-	-	-	-
MANOVRA 5	-	-	-	-	-
MANOVRA 6	-	-	-	-	-
MANOVRA 7	12	0	0	0	12
MANOVRA 8	513	2	44	14	608
MANOVRA 9	74	0	8	3	92
MANOVRA 10	59	1	4	4	74
MANOVRA 11	8	1	0	0	9
MANOVRA 12	54	1	2	1	60
TOTALE	1.166	11	84	54	1.408

Matrici OD Intersezione 4: SP248 - Via Schiavonesca, Viale della Stazione, Via della Vittoria

O/D	ZONE
A	SP248 - Via Schiavonesca sud
B	Viale della Stazione
C	SP248 - Via Schiavonesca nord
D	Via della Vittoria

COEFFICIENTI DI EQUIVALENZA	
Autovetture	1,00
Motocicli	0,50
Veicoli commerciali leggeri	1,50
Mezzi pesanti e Bus	2,00

INTERVALLO ORARIO 17.30 - 18.30 - MATRICI PER CLASSE VEICOLARE

LEGGERI					
O/D	A	B	C	D	totali
A	0	8	433	5	446
B	-	0	-	-	0
C	513	12	0	74	599
D	54	8	59	0	121
totali	567	28	492	79	1.166

MOTOCICLI					
O/D	A	B	C	D	totali
A	0	0	5	1	6
B	-	0	-	-	0
C	2	0	0	0	2
D	1	1	1	0	3
totali	3	1	6	1	11

COMMERCIALI LEGGERI					
O/D	A	B	C	D	totali
A	0	0	26	0	26
B	-	0	-	-	0
C	44	0	0	8	52
D	2	0	4	0	6
totali	46	0	30	8	84

PESANTI					
O/D	A	B	C	D	totali
A	0	0	32	0	32
B	-	0	-	-	0
C	14	0	0	3	17
D	1	0	4	0	5
totali	15	0	36	3	54

INTERVALLO ORARIO 17.30 - 18.30 - MATRICI VEICOLI TOTALI/EQUIVALENTI

VEICOLI TOTALI					
O/D	A	B	C	D	totali
A	0	8	496	6	510
B	-	0	-	-	0
C	573	12	0	85	670
D	58	9	68	0	135
totali	631	29	564	91	1.315

VEICOLI EQUIVALENTI					
O/D	A	B	C	D	totali
A	0	8	539	6	553
B	-	0	-	-	0
C	608	12	0	92	712
D	60	9	74	0	143
totali	668	29	613	98	1.408

C. ELABORATI GRAFICI

C.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

C.2 GERARCHIA RETE VIARIA

C.3 FLUSSI DI TRAFFICO ATTUALI E FUTURI

C.4 LOS ATTUALI E FUTURI



CONSULENZA:



Piazza della Serenissima 20
31033 - Castellano Veneto (TV)
tel 0423.720203
info@studiologit.it www.studiologit.it

OGGETTO:

**STUDIO DI IMPATTO
VIABILISTICO**

*Progetto di ampliamento fabbricato
produttivo e realizzazione nuova
recinzione di pertinenza in Comune
di Giavera del Montello (TV)*

LEGENDA

 Area oggetto di intervento

 Città/Località

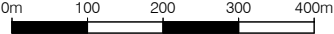
 Assi viari principali

 Direzioni principali

 Confini comunali



SCALA GRAFICA: 1:10.000



DATA:

Settembre 2026

REV:

01

COMMESSA:

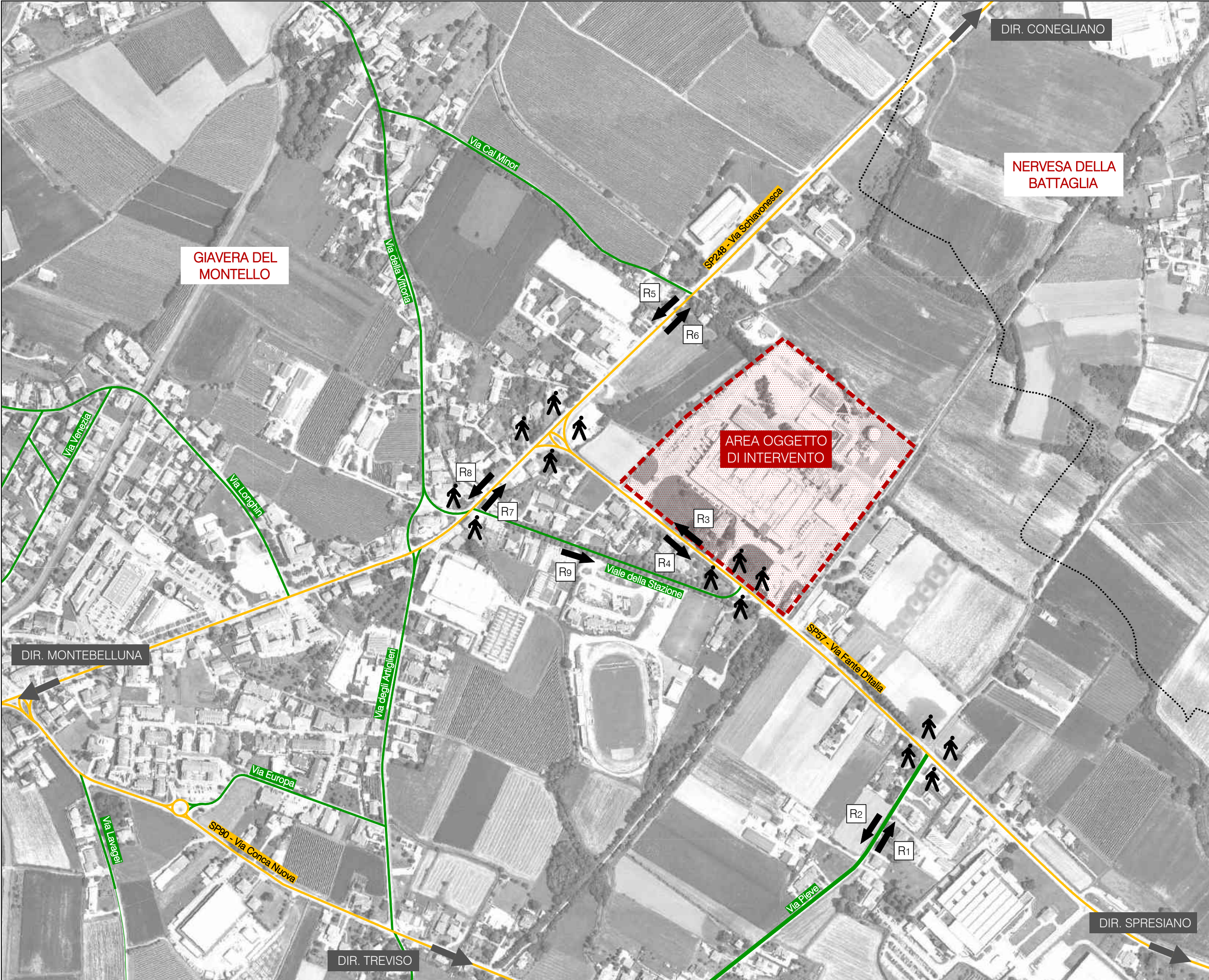
QUEPT26 099

TITOLO:

**INQUADRAMENTO
TERRITORIALE**

N:

C.1



CONSULENZA:

Piazza della Serenissima 20
31033 - Castelfranco Veneto (TV)
tel 0423.720203
info@studiologit.it www.studiologit.it

OGGETTO:

STUDIO DI IMPATTO VIABILISTICO

Progetto di ampliamento fabbricato produttivo e realizzazione nuova recinzione di pertinenza in Comune di Gaiavera del Montello (TV)

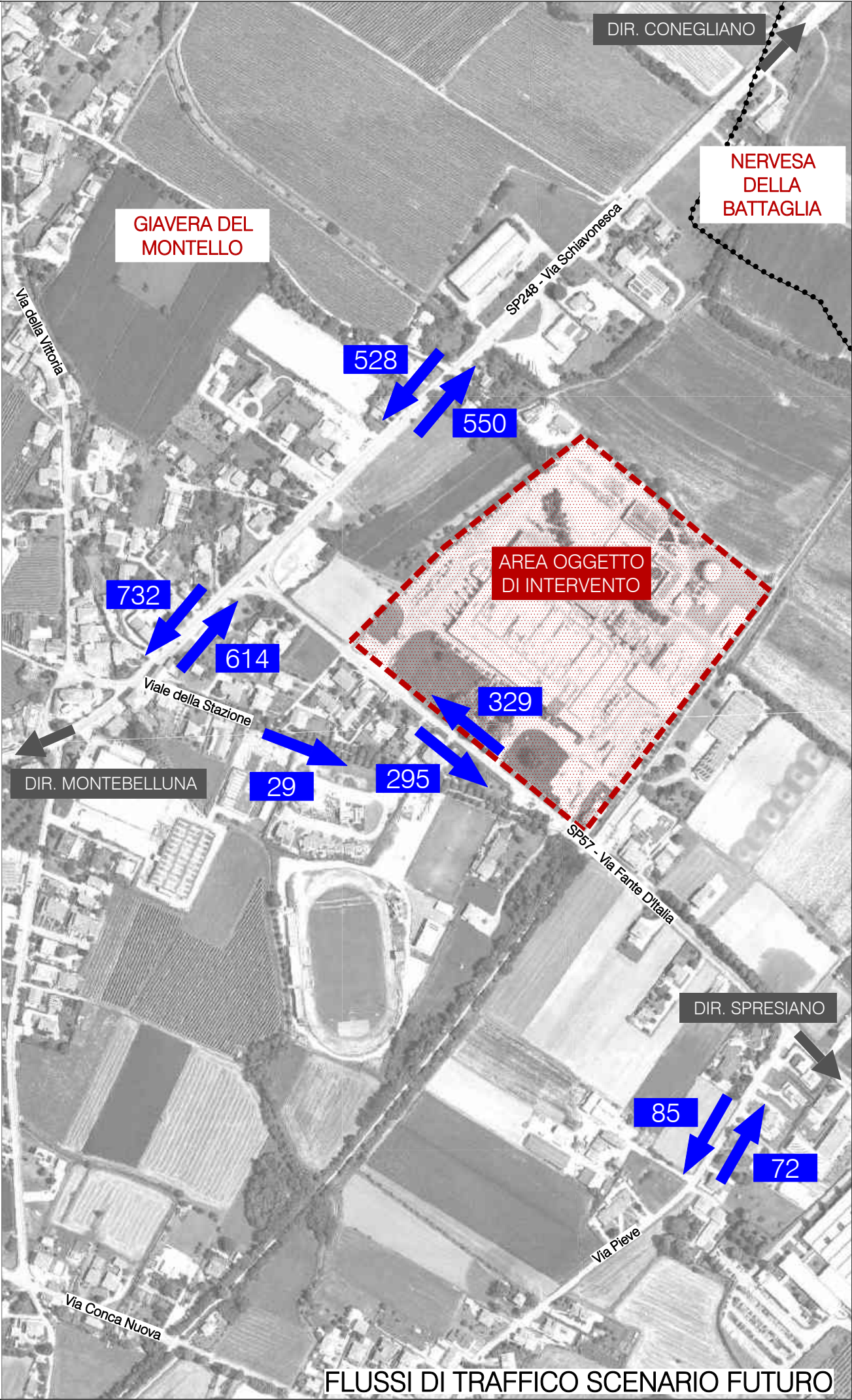
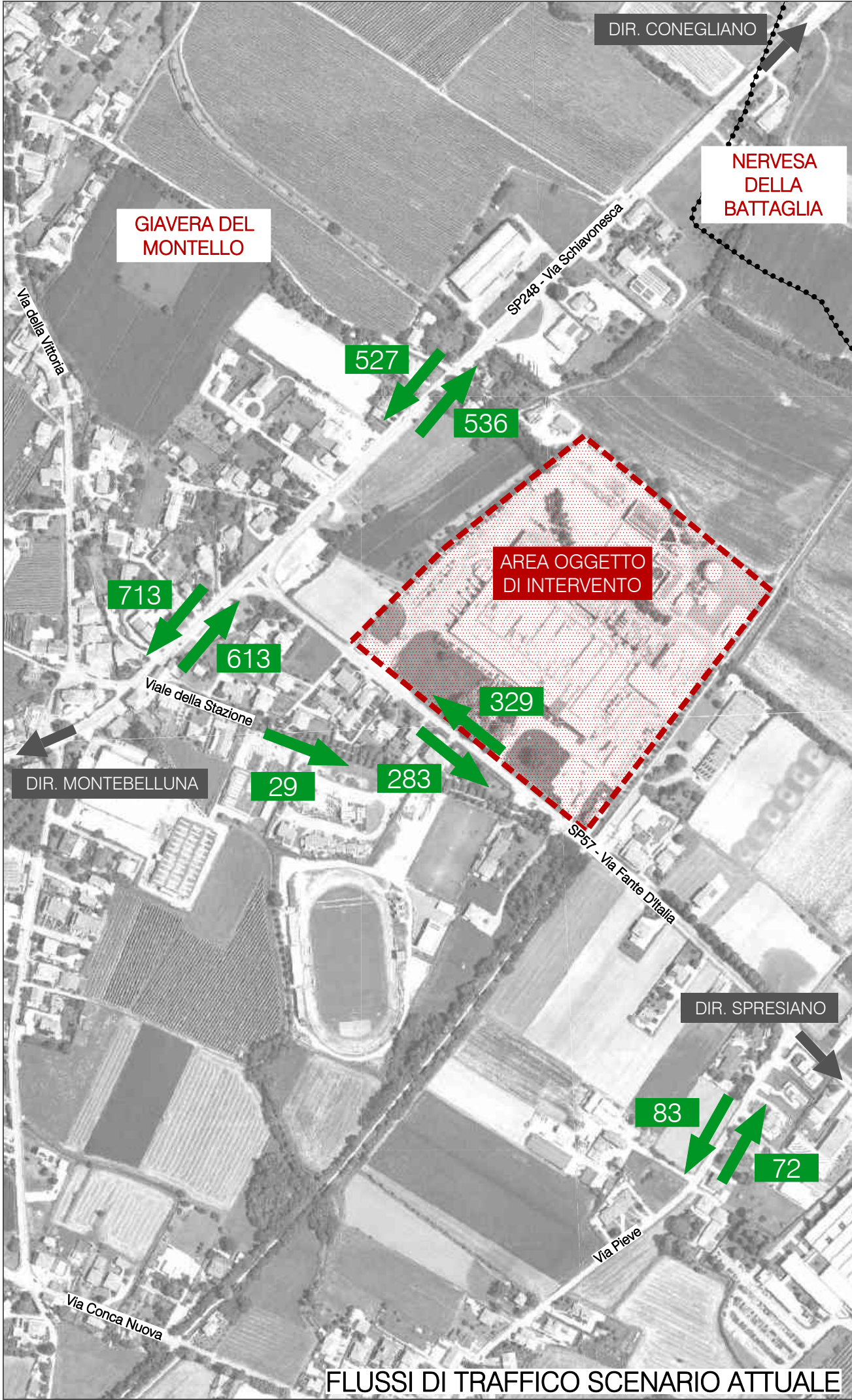
LEGENDA

- Area oggetto di intervento
- Città/Località
- Assi viari principali
- Direzioni principali
- Viabilità secondaria
- Viabilità locale
- Confini comunali
- Sezioni di rilievo automatico
- Sezioni di rilievo manuale

SCALA GRAFICA: 1:5.000

0m 50 100 150 200m

DATA:	REV:
Settembre 2026	01
COMMESSA:	
QUEPT26 099	
TITOLO:	N:
GERARCHIA DELLA RETE VIARIA	C.2



CONSULENZA:

Logit
engineering

Piazza della Serenissima 20
31033 - Castelfranco Veneto (TV)
tel 0423.720203
info@studiologit.it www.studiologit.it

OGGETTO:

STUDIO DI IMPATTO VIABILISTICO

Progetto di ampliamento fabbricato produttivo e realizzazione nuova recinzione di pertinenza in Comune di Giavera del Montello (TV)

LEGENDA

- Area oggetto di intervento
- xxx Città/Località
- xxx Assi viari principali
- DIR. Direzioni principali
- Confini comunali
- Flussi attuali [veic.eq/h]
HdP: 17.30 - 18.30
- Flussi futuri [veic.eq/h]
HdP: 17.30 - 18.30

N

SCALA GRAFICA: 1:5.000

0m 50 100 150 200m

DATA: Settembre 2026

REV: 01

COMMESSA:

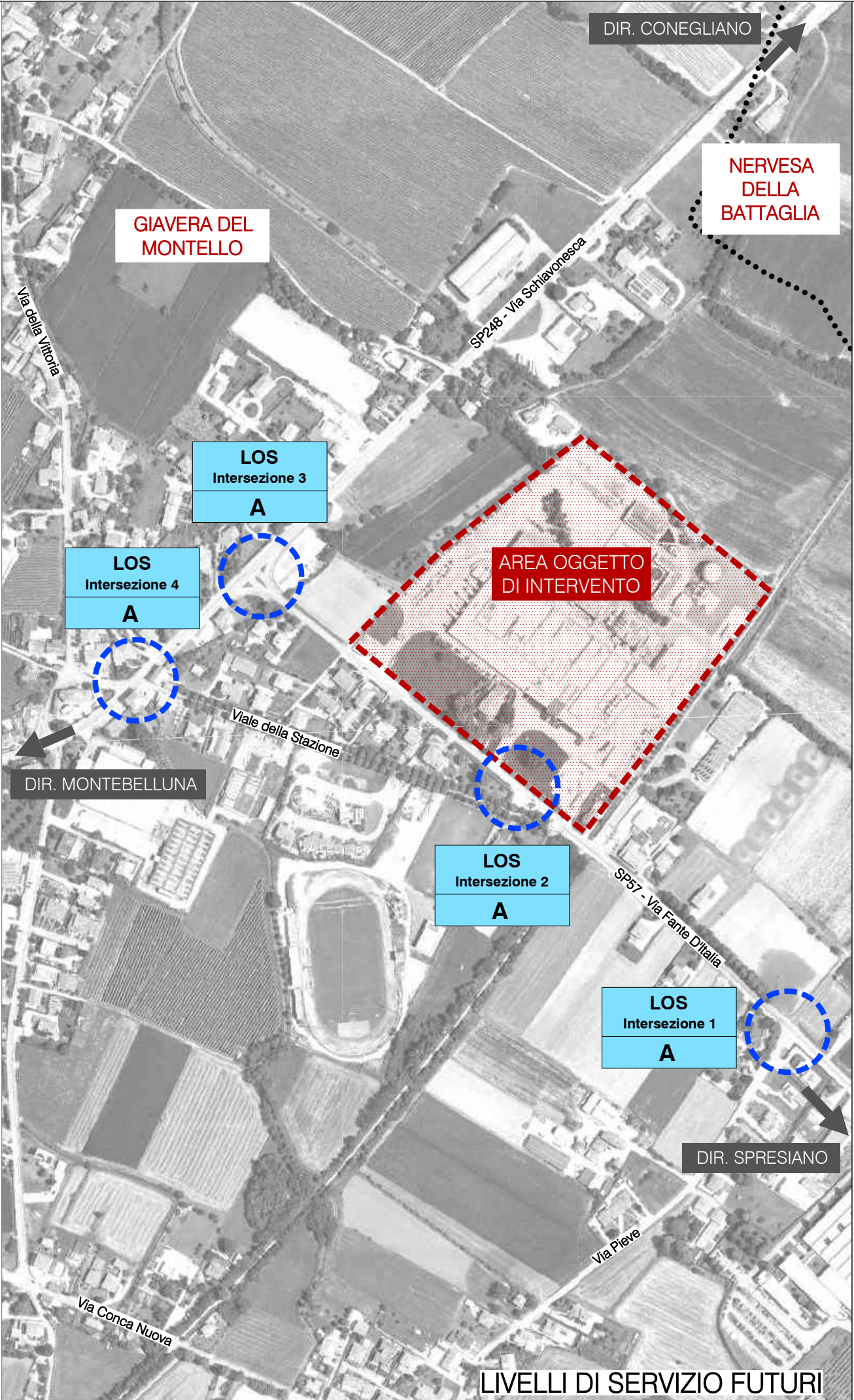
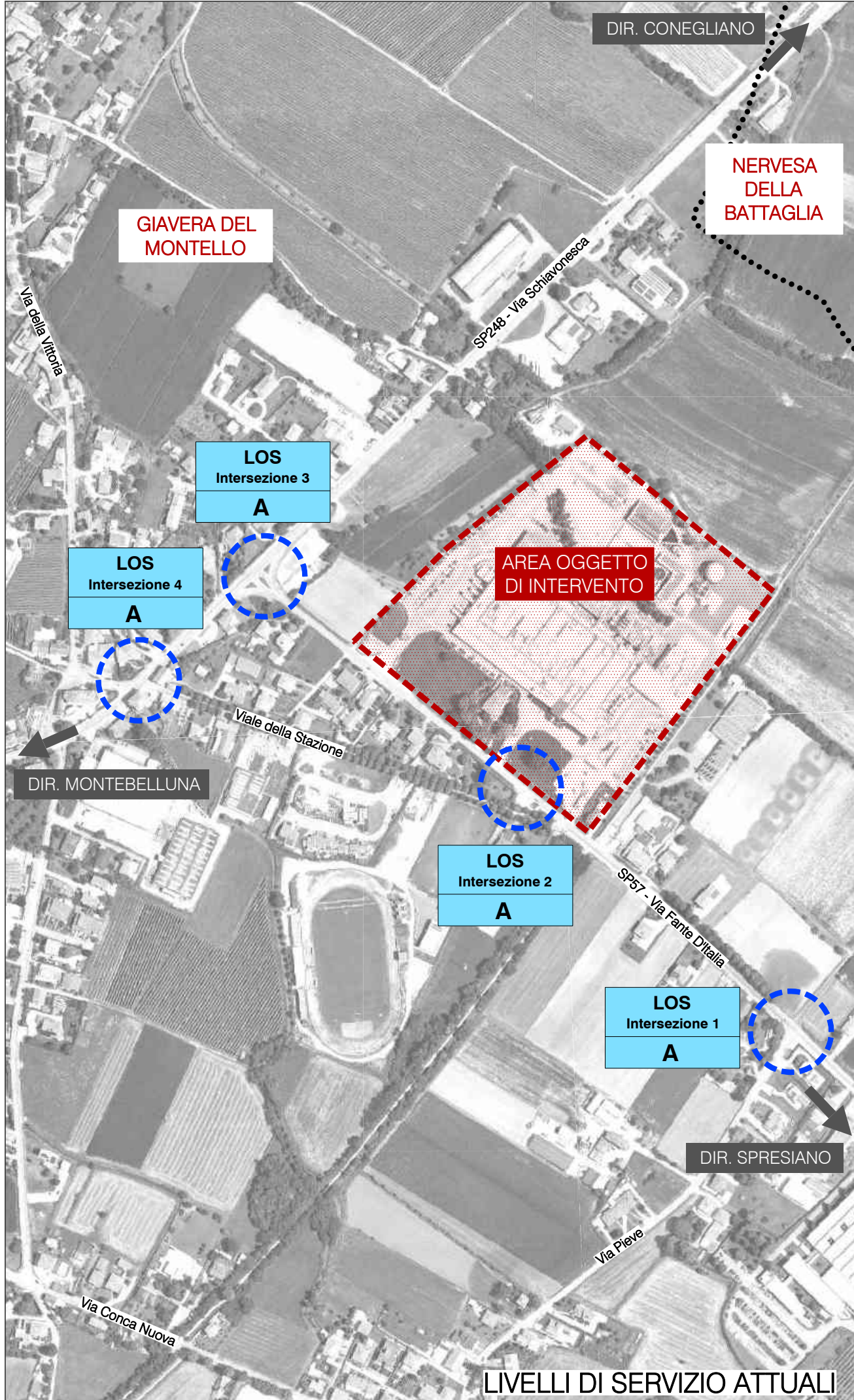
QUEPT26 099

TITOLO:

FLUSSI DI TRAFFICO ATTUALI E FUTURI

N:

C.3



CONSULENZA:

Logit
engineering

Piazza della Serenissima 20
31033 - Castelfranco Veneto (TV)
tel 0423.720203
info@studiologit.it www.studiologit.it

OGGETTO:

STUDIO DI IMPATTO VIABILISTICO

Progetto di ampliamento fabbricato produttivo e realizzazione nuova recinzione di pertinenza in Comune di Giavera del Montello (TV)

LEGENDA

- Area oggetto di intervento
- Città/Località
- Assi viari principali
- Direzioni principali
- Confini comunali
- Flussi attuali [veic.eq/h]
HdP: 17.30 - 18.30
- Flussi futuri [veic.eq/h]
HdP: 17.30 - 18.30

N

SCALA GRAFICA: 1:5.000

0m 50 100 150 200m

DATA: Settembre 2026

REV: 01

COMMESSA: QUEPT26 099

TITOLO: LIVELLI DI SERVIZIO ATTUALI E FUTURI

N: C.4