

Aumento delle potenzialità dell'impianto di recupero rifiuti inerti non pericolosi di Adriastrade srl sito a Monfalcone.

Relazione tecnica impatto traffico

Il Direttore Tecnico

Ing. Giulio Simonetti

A02

Indice

1. PREMESSA.....	4
Riferimenti bibliografici.	5
2. IMPATTO IN TERMINI DI TRAFFICO PER L'ATTIVITÀ.....	7
2.1. Documentazione fotografica della viabilità interessata.	8
2.2. Servizio mezzi pubblici.	22
2.3. Rete ferroviaria.....	23
3. RILIEVO FLUSSI DI TRAFFICO.	24
4. QUADRO PREVISIONALE.....	26
4.1. Incremento traffico dovuto a Adriastrade srl.	26
4.2. Incremento traffico con impianto autorizzato Eco Energy Monfalcone srl.	28
5. STIMA DELL'IMPATTO SULLA VIABILITÀ.....	30
6. CALCOLO EMISSIONI CO2.	32
7. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE - TRAFFICO.	33

1. Premessa.

La presente relazione è stata redatta ed aggiornata al fine di poter valutare più dettagliatamente l'impatto in termini di traffico e emissioni CO2 determinati dall'aumento delle potenzialità dell'impianto di recupero rifiuti sito a Monfalcone della ditta Adriastrade srl.

L'aumento delle potenzialità dell'impianto prevede un aumento del quantitativo annuo di rifiuto recuperato dalle attuali 60.000 tonn a 180.000 tonn annue (ridotta rispetto alla richiesta iniziale).

In particolare nella presente relazione sono state recepite le richieste di integrazione formulate dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia – Servizio valutazioni ambientali prot. 0496225/P/GEN del 28/04/2026, che si riportano nel seguito.

4. L'elaborato "Relazione tecnica traffico completa" (e relative tavole allegate - Tav01, Tav05) è troppo sintetico (sia nella rappresentazione delle modalità di analisi del traffico attualmente gravante sulla rete viaria interessata sia nella stima e valutazione dell'impatto indotto da progetto) con presenza di errori ed incongruenze. Le tabelle di analisi riportate in coda alla relazione risultano prive di necessari commenti e considerazioni. Non risultano, altresì, chiare le modalità con cui sono stati elaborati i dati rappresentati. Si richiede pertanto di implementare/aggiornare la relazione con:

- un inquadramento territoriale dell'area potenzialmente interessata dagli impatti indotti, descrivendo il sistema viabilistico, il trasporto su ferro e fornendo anche considerazioni sul trasporto pubblico e possibili interferenze con le direttrici e volumi di traffico indotte da progetto;
- una descrizione completa e chiara delle caratteristiche geometriche e di funzionalità delle principali direttrici viabilistiche infrastrutturali afferenti all'area oggetto di intervento (anche con adeguato corredo fotografico) di cui viene previsto un utilizzo ad opera del traffico di progetto, con particolare riferimento alla identificazione/caratterizzazione delle intersezioni più significative e di ulteriori nodi potenzialmente critici correlati al passaggio e alla manovra dei mezzi pesanti;
- una quantificazione e descrizione della domanda di traffico attuale. Al fine di identificare la fascia oraria di punta e l'inerente traffico orario vanno utilizzati i dati rilevati di flusso veicolare indicati in relazione chiarendo le modalità di acquisizione, specificando se si tratta di rilievi manuali o automatici, la strumentazione utilizzata, la frequenza e tempistica di rilievo, la modalità con cui si sono distinte le varie classi di veicoli transitanti. Viene dichiarato un unico giorno di rilievi nella fascia 9.30-12.30. Sarebbe opportuno integrare i dati con almeno un ulteriore giorno di rilievi, coprendo anche la fascia pomeridiana compresa tra le 16 e le 18. Dati che vanno distinti e messi in relazione con i dichiarati (nella Relazione tecnica sul traffico) "dati raccolti da analoghi studi". Di questi ultimi va chiarito a quale studio ci si riferisca, le sezioni stradali e il periodo temporale di rilievo e qualsiasi ulteriore informazione necessaria a comprendere in che termini si possano confrontare e mettere in relazione i due set di dati (rilevati e ricavati da studi);
- una rappresentazione dello scenario futuro con:
 - stima univoca dei flussi di traffico potenziale in entrata e uscita indotti dall'impianto nella sua conformazione di progetto (distinguendo tra veicoli leggeri e pesanti). I dati indicati nella relazione sul traffico e i dati presenti nello SPA devono risultare tra loro congruenti. Si richiede, altresì, di fornire indicazioni sulla possibile distribuzione oraria del traffico di progetto;
 - rappresentazione chiara in cartografia delle direttrici possibili di traffico in entrata ed uscita (utilizzando le informazioni già disponibili a riguardo sul traffico attuale indotto dall'attuale impianto in esercizio);
 - verifiche dei livelli di servizio in situazione ante e post operam con particolare attenzione alle intersezioni e a eventuali nodi critici di passaggio. Va in definitiva

effettuata una accurata valutazione della capacità della rete viaria di assorbire il traffico aggiuntivo non solo sotto il profilo funzionale, ma anche ai fini della sostenibilità urbanistica complessiva dell'intervento;

- o indicazione misure tecniche e gestionali di limitazione e controllo del traffico di progetto con eventuale proposta di uno specifico piano di gestione del traffico da e verso l'impianto finalizzato ad evitare la concentrazione dei flussi in orari critici, a distribuire quanto più equamente possibile il transito lungo l'intero orario di esercizio dell'attività, ad evitare o ridurre il transito lungo nodi critici, centri abitati o aree di pubblico interesse (vedi ad esempio l'area delle Terme Romane);

7. sviluppare una analisi di impatto cumulativo con progetti di opere ed interventi di recente autorizzati e/o messi in esercizio nel medesimo ambito territoriale. Si richiede, in particolare, di valutare i potenziali effetti di cumulo di impatto con il progetto denominato "Realizzazione di un impianto per il trattamento rifiuti non pericolosi finalizzato alla produzione di combustibile solido secondario" - proponente: Eco Energy Monfalcone s.r.l. di recente autorizzato con decreto PAUR n°47969 del 17 settembre 2025 previsto in area industriale, nella zona sud-est del Comune di Monfalcone, sottoposto ad esito favorevole di valutazione di impatto ambientale con Decreto n°32018 del 23 giugno 2025. Si richiede a riguardo di analizzare, in particolare, gli impatti cumulativi indotti sulla componente assetto territoriale – traffico e viabilità.

Riferimenti bibliografici.

Per la predisposizione del seguente studio sono stati analizzate le seguenti fonti bibliografiche:

- Comuni di Monfalcone, Ronchi dei Legionari e Staranzano – “PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE E DELLA VAS DELL' AREA URBANA COSTITUITA DAI COMUNI DI MONFALCONE, RONCHI DEI LEGIONARI E STARANZANO” – elaborato da SINTAGMA – dd. Settembre 2019
- Nuovo impianto di trattamento rifiuti in via Timavo a Monfalcone (GO) – Studio di impatto sulla viabilità – committente Eco Energy Monfalcone srl – 16.10.2023

Il territorio del comune di Monfalcone è facilmente accessibile e connesso al resto della regione tramite le reti autostradale, stradale e ferroviaria tramite le infrastrutture portuali.

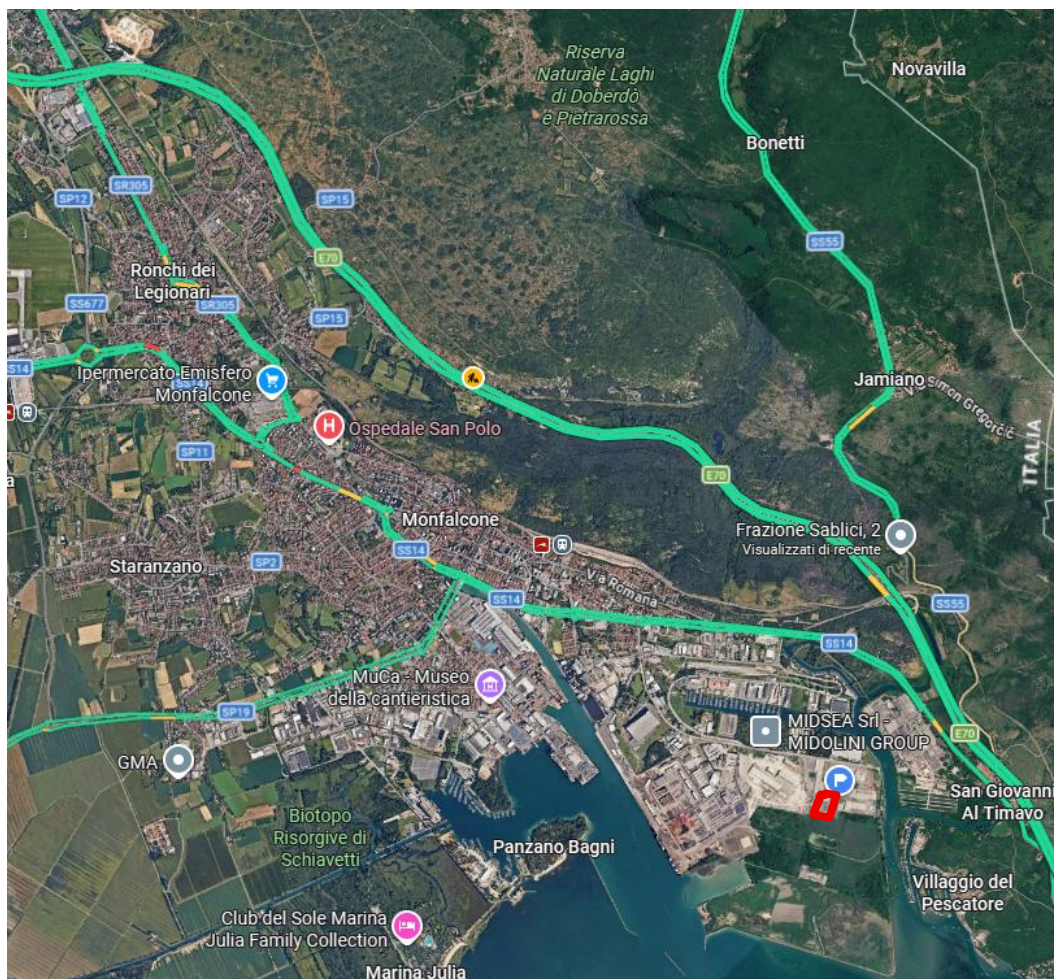


Fig.1 Impianto Adriastrade s.r.l. evidenziati in rosso (fonte dati: Google maps)

Tra le diverse arterie stradali della zona, che si possono ben indentificare dall'immagine soprastante, ci sono l'autostrada A4 con gli svincoli di Ronchi dei Legionari e del Lisert, rispettivamente a Ovest ed Est del centro abitato. Si pone particolare attenzione anche alla strada statale SS14 che attraversa il centro di Monfalcone collegando Venezia e Trieste e nel tratto prossimo all'impianto di recupero di rifiuti di Adriastrade si pone attenzione a via Timavo (che dalla rotonda con la statale porta all'area in oggetto).

2. Impatto in termini di traffico per l'attività.

Si considerano nel seguito le possibili direttrici per raggiungere l'impianto, a partire dal casello del "Lisert" dell'autostrada A4:

- Percorso principale, che prevede l'uscita lungo via Locavaz, proseguendo in via Terza Armata e poi dalla rotonda con via Timavo si continua su quest'ultima fino a raggiungere via Grotta del Diau Zot;
- Oltre a questo percorso, la possibilità del percorso alternativo, a partire dalla rotonda dopo il cavalcavia sulla SS14, la via Terza Armata, alla rotonda via Consiglio d'Europa, via Timavo, via Grotta del Diau Zot è risultato interdetto al traffico dei camion.

In questa sede sarà calcolato l'impatto in termini di traffico stimato in corrispondenza del primo scenario in quanto il secondo non risulta accessibile per i mezzi pesanti.

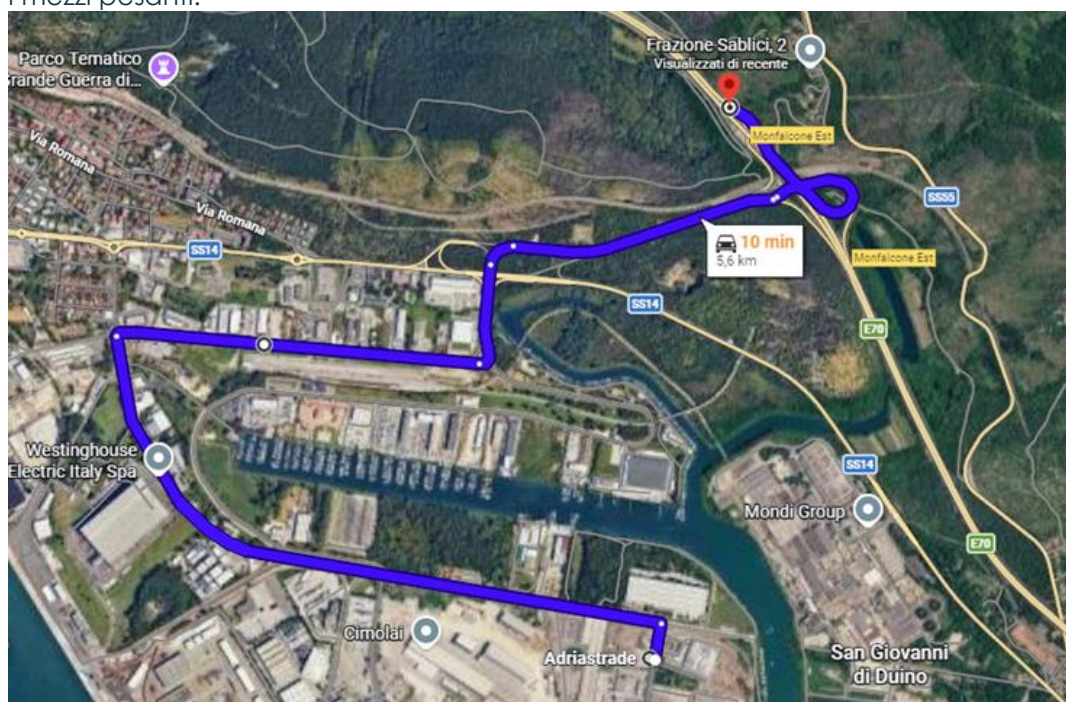


Fig.2 Percorso designato per il trasporto all'impianto dall'autostrada (fonte dati: Google maps)

Come rappresentato nella tavola allegata, si individuano due principali tipologie di strada. Uscendo dall'autostrada A4 in direzione dell'impianto, si percorre inizialmente una strada extraurbana secondaria con limite di velocità pari a 50 km/h; successivamente, il tracciato prosegue su una strada urbana di scorrimento con limite di velocità di 30 km/h.

Lungo il percorso individuato sono inoltre presenti una linea ferroviaria a servizio degli impianti industriali collocati nell'area e alcune direttrici del trasporto pubblico.

2.1. Documentazione fotografica della viabilità interessata.

Nel seguente capitolo è contenuta la documentazione fotografica dei punti più significativi del percorso oggetto di studio.

Nell'immagine sottostante sono riportati i coni ottici dove sono state effettuate le fotografie.

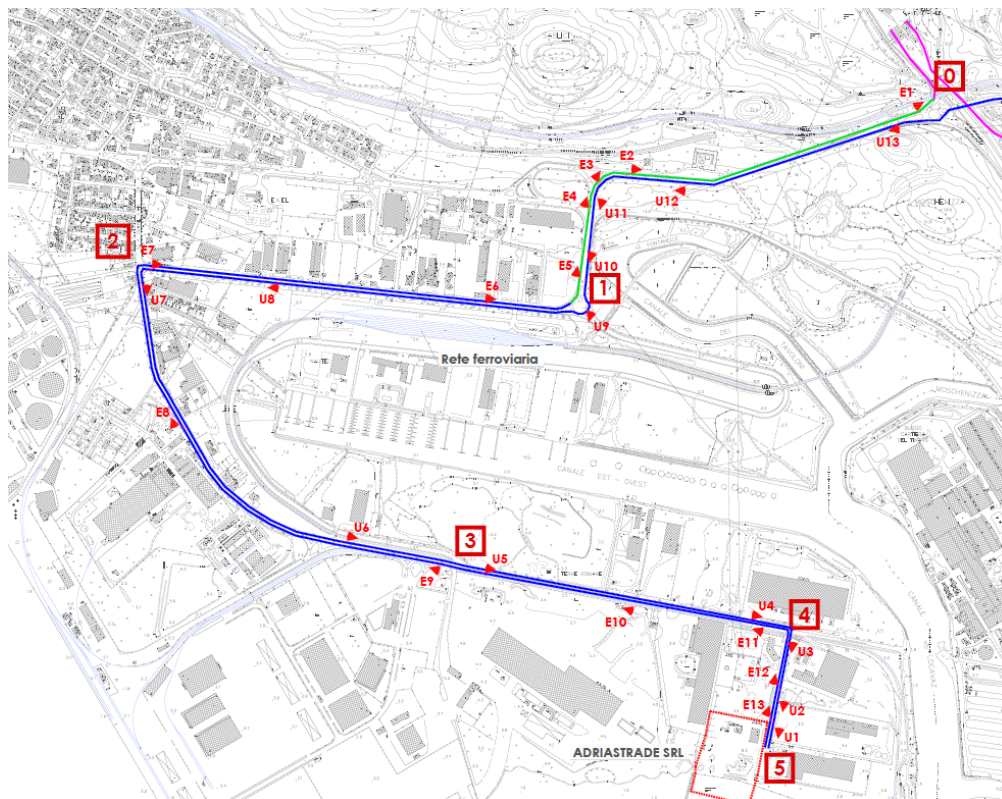


Fig. 4 Identificazione dei punti con riferimento alla documentazione fotografica riportata nel seguito.

2.1.1. Nodo 0



Punto E1: Nodo 0 verso l'impianto



Punto U13: Nodo 0 verso l'A4

2.1.2. Via Locavaz (tra nodo 0 e 1)



Punto E2: Via Locavaz (tra nodo 0 e 1) Verso l'impianto

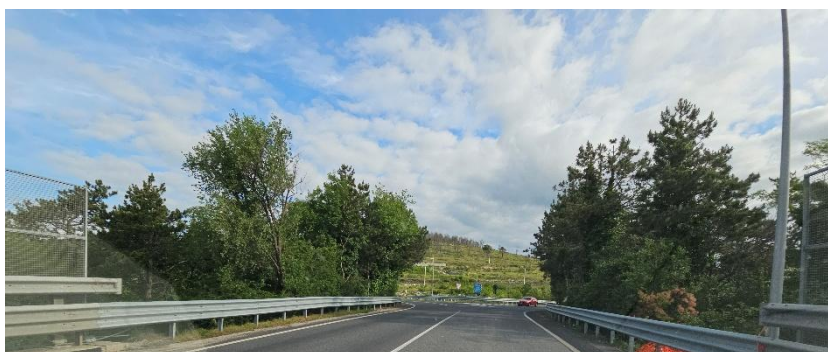


Punto U12: Via Locavaz (tra nodo 0 e 1) Verso l'A4

2.1.3. Via Locavaz-Via Terza Armata



Punto E3: Via locavaz-via terza armata verso impianto



Punto U11: Via locavaz-via terza armata verso l'A4

2.1.4. Via Terza Armata (prima parte)



Punto E4: Via terza armata (prima parte) verso impianto



Punto U10: Via terza armata (prima parte) verso l'A4

2.1.5. Nodo 1



Punto E5: Nodo 1 verso l'impianto



Punto U9: Nodo 1 verso l'A4

2.1.6. Via Terza Armata (seconda parte tra nodo 1 e 2)



Punto E6: Via terza armata (seconda parte) verso l'impianto



Punto U8: Via terza armata (seconda parte) verso l'A4

2.1.7. **Nodo 2**



Punto E7: Nodo 2 verso l'impianto



Punto U7: Nodo 1 verso l'A4

2.1.8. Via Timavo (tra nodo 2 e 3)



Punto E8: Via Timavo (tra nodo 2 e 3) verso l'impianto



Punto U6: Via Timavo (tra nodo 2 e 3) verso l'A4

2.1.9. **Nodo 3**



Punto E9: Nodo 3 verso l'impianto



Punto U5: Nodo 3 verso l'A4

2.1.10. Via Timavo (tra nodo 3 e 4)



Punto E10: Via Timavo (tra nodo 3 e 4) verso l'impianto



Punto U4: Via Timavo (tra nodo 3 e 4) verso l'A4

2.1.11. **Nodo 4**

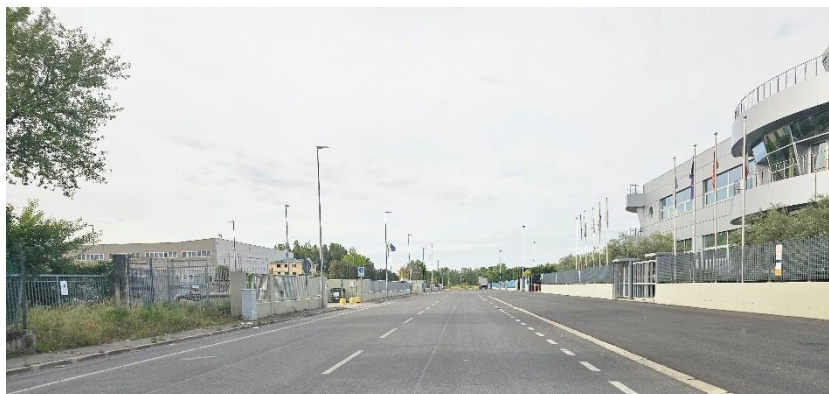


Punto E11: Nodo 4 verso l'impianto



Punto U3: Nodo 4 verso l'A4

2.1.12. Via Grota del Diau Zot



Punto E12: Via Grota del Diau Zot verso l'impianto



Punto U2: Via Grota del Diau Zot verso l'A4

2.1.13. **Nodo 5**



Punto E13: Nodo 5 verso l'impianto



Punto U1: Nodo 5 verso l'A4

2.2. Servizio mezzi pubblici.

Lungo il percorso individuato sono presenti alcune direttrici del trasporto pubblico. Nel seguito è riportato il tragitto della Circolare Lisert, Linea CL, che garantisce i collegamenti con lo stabilimento delle Terme Romane e con gli insediamenti produttivi situati in via Timavo e via Consiglio d'Europa.

E' stato considerato come esempio il periodo invernale 2026.

La linea effettuava complessivamente 13 corse giornaliere, con una frequenza variabile tra 30 e 50 minuti nella fascia oraria compresa tra le 7:00 e le 18:00; l'ultima corsa era prevista alle ore 19:30.

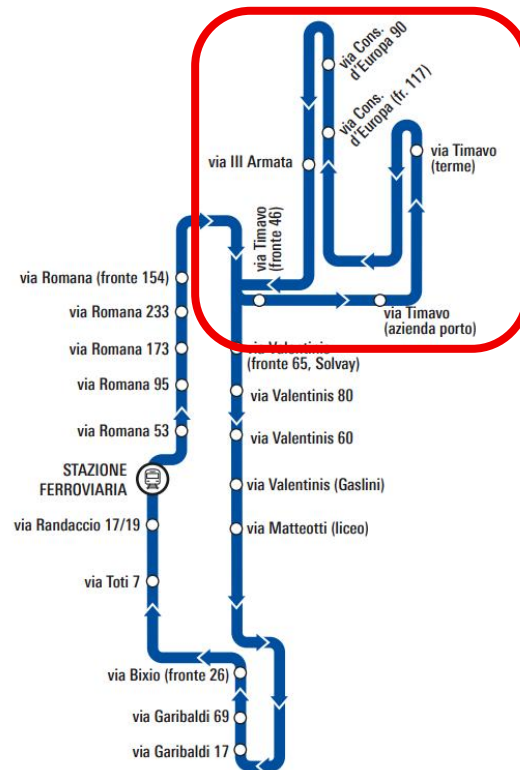


Fig.5 Mappa linea circolare Lisert, fonte: ATP Gorizia

Risulta sovrapposto con la linea LC esclusivamente il tragitto lungo via Timavo, Via Terza Armata e via Consiglio d'Europa.

La frequenza oraria del trasporto pubblico è estremamente ridotta (inferiore a 0,5 veicoli/ora).

2.3. Rete ferroviaria.

La zona industriale è asservita da linee ferroviarie per il trasporto di merci limitate alle industrie presenti nella zona industriale. La linea è a raso, non presenta sbarre e non prevede trasporto di persone ma solo di materiali per i diversi stabilimenti.

Si riporta l'immagine l'individuazione della rete ferroviaria.



Passaggio di un treno merci in corrispondenza dell'unica intersezione a raso presente, all'interno della zona industriale.

La frequenza dei convogli è molto bassa, tale da non determinare alcun problema con il normale flusso di traffico presente.

Vi è un'ulteriore intersezione per l'ingresso in via Grotta del Diau Zot, ma si tratta di un binario scarsamente utilizzato.

3. Rilievo flussi di traffico.

Il rilievo dei flussi di traffico è stato effettuato con conteggio manuale sulla direttrice principale per raggiungere l'impianto, nelle fasce orarie più significative, registrandone i dati categorizzati per veicoli su apposite schede. Il conteggio dei veicoli è stato effettuato utilizzando la classificazione riportata nel Piano Urbano della mobilità sostenibile e della VAS dell'area urbana del comune di Monfalcone. Si identificano quindi:

- Biciclette;
- Moto/scooter;
- Auto;
- Veicoli commerciali leggeri;
- Veicoli commerciali pesanti (massa < 35 Q., e/o lunghezza <7,5 metri e/o più di 6 ruote);
- Veicoli pubblici (urbani, extraurbani, scolastici e turistici).

Il rilievo dei flussi è stato eseguito nell'arco di due giornate, su alcune delle tratte interessate dal transito dei mezzi, in entrambi i sensi di marcia e in specifiche fasce orarie, riportate nei paragrafi successivi.

In particolare, i rilievi relativi alle prime tre fasce orarie sono stati effettuati in data 19/05/2026, mentre quelli relativi alle ultime due fasce sono stati eseguiti in data 20/05/2026.

I risultati sono contenuti nelle tabella in allegato, che si provvede qui di seguito ad esplicitare.

L'immagine riportata fa riferimento al Nodo 3.



Fig. 6 Prima parte nodo 3.

Nella parte iniziale viene rappresentato schematicamente il nodo, con le informazioni necessarie per collegare le tabelle sottostanti. In particolare, a ciascuna strada è associata una lettera identificativa (assegnata in senso orario);

per ogni strada sono inoltre individuati i due sensi di marcia, identificati mediante i punti cardinali.

Sono quindi rappresentate le fasce orarie significative oggetto del rilievo e, per ciascuna di esse, l'intervallo temporale effettivamente monitorato. Ad esempio: fascia oraria dalle 8:30 alle 12:00, con rilievo effettuato dalle 9:40 alle 10:10 e successivamente normalizzato all'ora.

Nelle tabelle sono pertanto riportati i valori espressi in veicoli/ora relativi alla fascia temporale di riferimento.

A ciascuna tabella è associato un grafico a torta rappresentativo della ripartizione dei veicoli equivalenti fra le diverse tipologie.

E' presente infine un grafico dei flussi di traffico relativo ai due sensi di marcia della singola strada, elaborato sulla base dei dati dei veicoli equivalenti riportati nelle rispettive tabelle.

Si evidenzia inoltre che non sono state riscontrate criticità rispetto alle intersezioni significative, ovvero le due rotatorie e l'incrocio a raso presenti sul percorso di accesso all'impianto.

4. Quadro previsionale.

Per il calcolo previsionale dell'incremento del traffico sulle tratte interessate si tiene conto sia dell'incremento attribuibile al solo impianto in esame, sia di quello derivante dall'esercizio dell'impianto Eco Energy Monfalcone S.r.l.. Considerato che il percorso di accesso risulta coincidente con quello previsto per l'impianto in esame, si ritiene necessario tenere conto anche dell'impatto viabilistico da esso stimato.



Fig. 7 L'impianto di recupero Adriastrade è evidenziato in rosso mentre quello di Eco Energy è in giallo

4.1. Incremento traffico dovuto a Adriastrade srl.

Si prevede un afflusso di mezzi da e per l'impianto di recupero determinato sostanzialmente da:

- Trasporti di rifiuti in ingresso
- Trasporti in uscita dei rifiuti recuperati (EoW).

L'orario entro il quale sarà attivo l'impianto e si determinerà tale traffico indotto è dalle 7.00 alle 18.30.

Si precisa che l'ampliamento non determina alcun incremento o modifica del traffico in termini di autovetture.

Se il traffico indotto fosse costante nell'arco della giornata, il flusso orario incrementale sarebbe pari a:

- Quantitativo rifiuto lavorato: 180.000 t/anno
- Capacità camion: 30 t
- Giorni operatività impianto: 250 d/a
- Numero di camion/ora calcolato sul quantitativo massimo di trattamento in progetto, sui giorni medi di operatività e sulle ore giornaliere di accettazione.

$$180.000 \text{ (t/a)} / 30 \text{ (t/camion)} / 250 \text{ (d/a)} / 11,5 \text{ (h/d)} = \underline{2 \text{ veicoli/ora}} \text{ in entrata (conferimento rifiuti)}$$

$$180.000 \text{ (t/a)} / 30 \text{ (t/camion)} / 250 \text{ (d/a)} / 11,5 \text{ (h/d)} = \underline{2 \text{ veicoli/ora}} \text{ in entrata (camion per il ritiro dell'EoW)}$$

Il numero medio orario dei mezzi pesanti in 1 ora per il trasporto dei rifiuti in ingresso su una corsia è calcolato nel seguente modo:

**traffico indotto in una direzione:
2 veicoli/ora + 2 veicoli/ora = 4 veicoli/ora**

Cautelativamente, si considera un coefficiente di punta pari ad 1,5 ottenendo pertanto il dato di riferimento: $4 \times 1,5 = 6 \text{ veicoli/ora}$.

Il dato relativo al traffico in uscita è il medesimo, costituito dai camion vuoti che hanno scaricato il rifiuto e dai camion pieni che hanno ritirato l'EoW.

Il richiedente, anche per accogliere le osservazioni del Comune di Monfalcone, è disponibile per quanto possibile ad organizzare le frequenze di arrivo tenendo conto degli orari di punta (7:00-8:30; 12:00-13:30; 16:30-18:30), pianificate con l'obiettivo di limitare il più possibile l'impatto sui normali flussi di deflusso veicolare, che si sviluppino secondo le seguenti fasce orarie:

- dalle 7.00 alle 8.30 l'impatto risulta maggiore quindi si limitano al **minimo** i transiti dei camion (fascia oraria di punta)
- dalle 8.30 alle 12.00 l'impatto risulta minore quindi si concentrano al **massimo** i transiti dei camion
- dalle 12.00 alle 13.30 l'impatto risulta maggiore quindi si limitano al **minimo** i transiti dei camion (fascia oraria di punta)
- dalle 13.30 alle 16.30 l'impatto risulta minore quindi si concentrano al **massimo** i transiti dei camion
- dalle 16.30 alle 18.30 l'impatto risulta maggiore quindi si limitano al **minimo** i transiti dei camion (fascia oraria di punta)

Il traffico indotto viene quindi calcolato nelle due diverse fasce come segue:

- Quantitativo rifiuto lavorato: 180.000 t/anno
- Capacità camion: 30 t
- Giorni operatività impianto: 250 d/a
- Ore delle diverse fasce (5 h per la fascia critica e 6,5 per la fascia favorevole)
- Frequenza mezzi in orario favorevole fissata a 3 camion/ora ingresso rifiuto (vedi sopra)
- Frequenza mezzi in orario critico fissata a 1 camion/ora ingresso rifiuti

$$(5 \text{ (h)} * \text{frequenza orario di punta} + 6,5 \text{ (h)} * \text{frequenza favorevole}) * 30 \text{ (t/camion)} = 180000 \text{ (t/anno)} / 250 \text{ (d/a)}$$

$$\text{Frequenza favorevole} = 2,92 \text{ camion/h arrotondato a } 3 \text{ camion/h}$$

In un giorno si ottengono quindi: $1 \times 5 + 2,92 \times 6,5 = \mathbf{24 \text{ camion/d}}$

I valori ora ottenuti considerano solamente il traffico dei mezzi con i rifiuti in ingresso; valutando anche l'afflusso dei camion che provvedono al ritiro dell'EoW otteniamo, $1 \times 2 = 2 \text{ transiti/ora}$ totali nella fascia di punta e $3 \times 2 = 6 \text{ transiti/ora}$ nella fascia favorevole.

I transiti giornalieri in una direzione risultano essere $2 \times 5 + 5,84 \times 6,5 = 48 \text{ camion/d}$

Fascia oraria	7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30
Traffico in ingresso (conferimento rifiuti)	1	3	1	3	1
Traffico in ingresso (ritiro EoW)	1	3	1	3	1
Totale	2	6	2	6	2

Tabella riepilogativa dei flussi di traffico in ingresso all'impianto nelle diverse fasce orarie.

Fascia oraria	7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30
Traffico in uscita (camion vuoti conferimento rifiuti)	1	3	1	3	1
Traffico in uscita (trasporto EoW)	1	3	1	3	1
Totale	2	6	2	6	2

Tabella riepilogativa dei flussi di traffico in uscita dall'impianto nelle diverse fasce orarie.

4.2. Incremento traffico con impianto autorizzato Eco Energy Monfalcone srl.

Per la stima dell'incremento di traffico relativo all'impianto Eco Energy Monfalcone S.r.l. si fa riferimento allo studio di impatto sulla viabilità predisposto per tale impianto.

Secondo quanto riportato nello studio presentato dalla ditta in sede di procedimento di VIA, i veicoli collegati al trasporto dei rifiuti in ingresso e dei materiali recuperati in uscita determinano un traffico complessivo pari a 2,4 veicoli/ora, senza considerare il fattore di correzione adottato. Tale fattore non è stato preso in considerazione nelle elaborazioni di seguito riportate, in quanto il valore indicato da Eco Energy Monfalcone srl è stato determinato applicando un coefficiente correttivo finalizzato a uniformare il traffico sull'intero arco della giornata, senza distinguere tra le diverse fasce orarie. I calcoli sviluppati nel presente studio, invece, prevedono un'analisi distinta tra fasce critiche e non critiche e l'applicazione di tale coefficiente comporterebbe l'ottenimento di dati poco coerenti.

Complessivamente l'incremento di traffico nel percorso di interesse risulta essere:

- **2 (impianto Adriastrade) + 2,4 (impianto Eco Energy) = 4,4 veicoli all'ora nella fascia critica**
- **6 (impianto Adriastrade) + 2,4 (impianto Eco Energy) = 8,4 veicoli all'ora nella fascia favorevole**

Il dato sopra riportato verrà utilizzato per la successiva stima dell'impatto sulla viabilità esistente.

Fascia oraria	7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30
Traffico in ingresso (conferimento rifiuti)	1	3	1	3	1
Traffico in ingresso (ritiro EoW)	1	3	1	3	1
Traffico in ingresso ECOENERGY	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4
Totale	4,4	8,4	4,4	8,4	4,4

Tabella riepilogativa dei flussi di traffico in ingresso all'impianto nelle diverse fasce orarie considerando anche l'impianto Eco Energy Monfalcone.

Fascia oraria	7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30
Traffico in uscita (camion vuoti conferimento rifiuti)	1	3	1	3	1
Traffico in uscita (trasporto EoW)	1	3	1	3	1
Traffico in uscita ECOENERGY	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4
Totale	4,4	8,4	4,4	8,4	4,4

Tabella riepilogativa dei flussi di traffico in uscita dall'impianto nelle diverse fasce orarie considerando anche l'impianto Eco Energy Monfalcone.

A ragion del vero, dai flussi di traffico indicati andrebbe scontato il traffico attuale corrispondente all'operatività dell'impianto fino alle attuali 60.000 tonn/anno; cautelativamente, si considera il dato sopra indicato.

5. Stima dell'impatto sulla viabilità.

Per la stima degli impatti si è suddiviso il reticolo stradale interessato individuando i nodi funzionali al calcolo del traffico attuale e in situazione previsionale, nelle due direttrici principali considerate. La posizione di tali nodi viene riportata nella tavola grafica in allegato.

Nodi percorso scelto si riscontrano i seguenti nodi significativi (vedasi tavola in allegato):

Strada	Da nodo	A nodo	Lunghezza tratto (m)
via Locavaz - via Terza Armata	0	1	1.270
via Terza Armata	1	2	1.320
via Timavo	2	3	1.560
via Timavo	3	4	885
via Grotta del Diau Zot	4	5	265
TOT. PERCORSO			5.300

Nelle date del 19.05.2026 e del 20.05.2026 si sono rilevati i flussi veicolari in corrispondenza dei nodi indicati. La finestra oraria prescelta va dalle 07.00 alle 18:30, intervalli orario in cui si prevede il carico massimo sulla rete viaria ed in generale più rappresentativo delle fasce orarie considerate. Sono inoltre stati considerati analoghi studi (vedasi premessa), al fine di adottare schemi di raffigurazione già consolidati.

Per ogni sezione di viabilità considerata, è stata calcolata la capacità (valore massimo della portata che può smaltire il tronco stradale) secondo quanto riportato nel HCM 2000 (Highway Capacity Manual).

Il flusso di mezzi pesanti è stato riferito alla portata equivalente di veicoli leggeri mediante un coefficiente di equivalenza pari a 2 (D.g.r. 27 settembre 2006, n. 8/3219 della Regione Lombardia).

Per il calcolo della capacità reale ci si riferisce alle condizioni ideali riportate di seguito:

Per ottenere la capacità in condizioni reali (cioè nelle prevalenti condizioni di traffico) si è utilizzata la seguente relazione:

$$C = C_{id} \cdot N \cdot f_w \cdot f_p \cdot f_{HV}$$

Dove:

- C_{id} è la capacità ideale per corsia, adottata secondo la seguente tabella ed espressa in veicoli/ora/corsia;
 - **Autostrade (Tipo A):** ≈ 2000 veic/ora per corsia.
 - **Strade extraurbane principali (Tipo B):** ≈ 1850 veic/ora per corsia.
 - **Strade extraurbane secondarie (Tipo C):** ≈ 1700 veic/ora (totale su 2 corsie).
 - **Strade urbane di scorrimento (Tipo D):** $\approx 1500 - 1800$ veic/ora per corsia.
 - **Strade urbane di quartiere/locali (Tipo E ed F):** Capacità molto variabile (spesso $600 - 1000$ veic/ora) poiché dipendenti dalle intersezioni e dalla
- N è il numero delle corsie disponibili in ogni senso di marcia;
- f_w è il fattore correttivo impiegato per tenere conto della dimensione delle corsie e dei franchi laterali inferiori a quelle ideali;

Coefficiente correttivo per la larghezza delle corsie e distanza degli ostacoli laterali f_w

Quando la larghezza delle corsie è inferiore a 3,65 m, i veicoli sono costretti a viaggiare ad una distanza laterale ridotta ed i conducenti tendono ad aumentare il distanziamento spaziale o a ridurre la velocità, pertanto il numero massimo di veicoli che può transitare nel periodo di riferimento si riduce.

Effetto simile si ha per la presenza di ostacoli a meno di m. 1,825: i veicoli tendono ad allontanarsi dal bordo della corsia e quindi a ridurre la distanza laterale dai veicoli della corsia adiacente, con conseguente aumento del distanziamento spaziale o riduzione della velocità.

In entrambi i casi ne consegue una capacità C , ridotta rispetto a quella ideale C_{id} , che può essere calcolata moltiplicando quest'ultima per un fattore f_w che può, essere ricavato dalla tab.1.3.

Tabella 1.3 - Fattori di correzione per restrizioni di corsie e/o ostacoli laterali

Distanza tra la corsia di viaggio e l'ostacolo (FT) (m)		Fattore correttivo per la presenza di ostacoli laterali					
		Ostacoli su un lato della carreggiata			Ostacoli su entrambi i lati della carreggiata		
		Larghezza delle corsie					
		≥ 12	11	10	≥ 12	11	10
(FT)	(m)	≥ 3.66	3.35	3.05	≥ 3.66	3.35	3.05
≥ 6	1.83	1.00	0.95	0.90	1.00	0.95	0.90
4	1.22	0.99	0.94	0.89	0.98	0.93	0.88
2	0.61	0.97	0.92	0.88	0.95	0.90	0.86
0	0.00	0.92	0.88	0.84	0.86	0.82	0.78

- f_p è il fattore correttivo che tiene conto della presenza di utenti non abituali nella corrente di traffico, variabile da 0,75 (utenti non abituali) a 1,00 (utenti abituali); cautelativamente posto a 0,75;
- f_{HV} è il fattore correttivo introdotto per tenere conto della presenza nella corrente di traffico dei veicoli pesanti e che serve a riportare il valore della capacità da veicoli /ora a autovetture equivalenti /ora.

$$f_{HV} = \frac{1}{1 + P_T * (E_T - 1)}$$

Dove:

- P_T è la percentuale di veicoli commerciali (autocarri) espressa in decimali sulla base dei dati di traffico registrati e stimati;
- E_T è il Coefficiente di Equivalenza tra Veicoli commerciali e autovetture (riportati in tabella 1.5), nel nostro caso è stato considerato il valore di 2 come specificato in precedenza

Tabella 1.5 - Coefficienti di equivalenza dei Veicoli per camion e bus

andamento	E_T
pianeggiante	1.5
ondulato	3.0
montuoso	6.0

Una volta determinata la "capacità massima", in termini di veicoli equivalenti/ora per ciascuna corsia, sarà possibile determinare:

- Il livello di saturazione attuale: veicoli eq. Attuali/capacità massima
- Il livello di saturazione futuro: [veicoli eq. Attuali + veicoli eq. Futuri] / capacità massima.

L'analisi è stata condotta con riferimento allo scenario più gravoso per cui in ogni ramo del reticolo stradale esaminato, si considera l'incremento orario considerando sia la presenza dell'impianto ECO ENERGY Monfalcone, sia l'impianto Adriastrade in configurazione potenziata.

I risultati completi dell'analisi previsionale sul traffico incrementale sono riportati nell'allegato.

6. Calcolo emissioni CO2.

Il calcolo delle emissioni emesse secondo quanto riportato dall'ISPRA.

L'ISPRA presenta una banca dati con le emissioni dei diversi inquinanti per chilometro per tipologia di veicolo.

Si riporta la tabella relativa alla CO2:

Categoria	CO2 2022 g/km U	CO2 2022 t/TJ U	CO2 2022 g/km R	CO2 2022 t/TJ R	CO2 2022 g/km H	CO2 2022 t/TJ H	CO2 2022 g/km TOTALE	CO2 2022 t/TJ TOTALE
Passenger Cars	231,919555	71,766160	143,086936	72,705146	149,789902	72,303033	161,719217	72,325600
Light Commercial Vehicles	322,562089	73,731250	200,751547	73,813139	256,712443	73,776438	242,396362	73,778105
Heavy Duty Trucks	963,004998	73,877909	619,926401	73,911370	650,681628	73,921254	668,932117	73,913415
Buses	1.086,321518	70,753968	715,085294	73,556813	598,311460	73,934210	717,998126	72,879861
Mopeds	55,323850	75,204182	55,323850	75,204182	-	-	55,323850	75,204182
Motorcycles	114,513647	72,454091	95,265503	73,164411	115,786350	72,023464	107,840432	72,648847

Banca dati dei fattori di emissione medi per il parco circolante in Italia riferito al 2022, SINA

Nel caso dell'impianto in esame bisogna tenere in considerazione l'emissione di CO2 in g/km per i mezzi pesanti.

Per il calcolo delle emissioni di CO2 totali ci si riferisce alle condizioni medie riportate di seguito:

- *D* Distanza in Km percorsi al giorno per viaggio per camion (dato utilizzato: 100 km, la distanza media percorsa dai camion in ingresso all'impianto)
- *N* Numero medio di viaggi al giorno: $180.000/30/250 \times 2 \times 2 = 96$ veicoli/d
- *Em* Emissione media per veicolo riportato nella tabella precedente (nel nostro caso 668,932117 g/km)

$$E_{CO_2} = Em \cdot N \cdot D$$

Sostituendo troviamo che

$$E_{CO_2} = 668,932117 \frac{g}{km} \cdot 96 \frac{veicoli}{giorno} \cdot 100 km = \mathbf{6.421.748 g} = \mathbf{6,42tonn/d}$$

Le emissioni di CO₂ legate al trasporto dei rifiuti possono essere considerate non significativamente variabili, poiché la produzione di rifiuti è indipendente dallo scenario logistico e il conferimento a un impianto di trattamento/recupero risulta comunque necessario, eventualmente verso un altro impianto. L'eventuale variazione della destinazione non comporterebbe una riduzione complessiva delle attività di trasporto, ma una loro diversa allocazione, con conseguenti emissioni complessivamente analoghe; si può pertanto, da un punto di vista globale, considerare sostanzialmente invariante l'emissione di CO2 riferita all'attività.

7. Considerazioni conclusive - traffico.

Le analisi e le simulazioni condotte evidenziano come l'impatto del traffico indotto dall'incremento della potenzialità dell'impianto di recupero della ditta Adriastrade srl sia sostanzialmente trascurabile e non tale da determinare aggravamenti significativi rispetto a situazioni di criticità già eventualmente presenti sulla rete viaria. Anche il contributo emissivo associato risulta contenuto e riconducibile a flussi logistici necessari e non eliminabili, su scala globale e non riconducibile all'attività specifica.

In particolare:

- Il flusso veicolare associato al solo impianto in esame risulta essere pari a **6 veicoli/ora per direzione** al di fuori degli orari di punta, che sommato a quello dell'impianto Eco Energy determina un incremento del complessivo di **8,4 veicoli all'ora**;
- Gli incrementi massimi del grado di saturazione dei diversi tratti della viabilità considerata sono riepilogati nelle tabelle seguenti:

ATTUALE			7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30
0	1	via Locavaz - via Terza Armata	83,23	28,72	34,41	14,36	74,99
1	2	via Terza Armata	43,57	20,91	26,87	17,74	17,98
2	3	via Timavo	47,62	31,75	25,15	36,34	50,99
3	4	via Timavo	19,89	12,59	15,23	3,86	4,58
4	5	via Grotta del Diau Zot	6,25	11,67	4,50	6,30	9,45

5	4	via Grotta del Diau Zot	4,00	11,36	7,70	7,59	11,38
4	3	via Timavo	4,79	11,68	7,85	7,59	11,38
3	2	via Timavo	9,70	15,63	22,92	15,71	28,57
2	1	via Terza Armata	43,87	29,25	30,09	33,98	47,55
1	0	via Locavaz - via Terza Armata	17,18	24,29	19,29	12,83	26,78

FUTURA			7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30
0	1	via Locavaz - via Terza Armata	84,19	30,96	35,58	16,60	75,95
1	2	via Terza Armata	45,04	23,93	28,49	20,84	19,27
2	3	via Timavo	49,14	34,65	26,54	39,11	52,43
3	4	via Timavo	21,30	15,16	16,82	6,56	5,81
4	5	via Grotta del Diau Zot	6,82	14,52	5,88	8,97	10,85

5	4	via Grotta del Diau Zot	5,00	14,82	9,41	10,06	12,68
4	3	via Timavo	5,98	15,00	9,45	10,06	12,68
3	2	via Timavo	11,19	18,51	24,26	18,56	29,75
2	1	via Terza Armata	45,45	32,27	31,51	37,13	49,20
1	0	via Locavaz - via Terza Armata	18,36	26,83	20,41	14,97	27,76

INCREMENTI SATURAZIONE			7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30
0	1	via Locavaz - via Terza Armata	0,96	2,23	1,17	2,23	0,96
1	2	via Terza Armata	1,47	3,03	1,62	3,10	1,29
2	3	via Timavo	1,52	2,90	1,39	2,77	1,45
3	4	via Timavo	1,41	2,57	1,60	2,70	1,23
4	5	via Grotta del Diau Zot	0,57	2,85	1,38	2,67	1,40

5	4	via Grotta del Diau Zot	1,00	3,46	1,71	2,47	1,29
4	3	via Timavo	1,18	3,32	1,60	2,47	1,29
3	2	via Timavo	1,48	2,88	1,34	2,86	1,18
2	1	via Terza Armata	1,58	3,03	1,42	3,15	1,65
1	0	via Locavaz - via Terza Armata	1,19	2,54	1,12	2,14	0,98

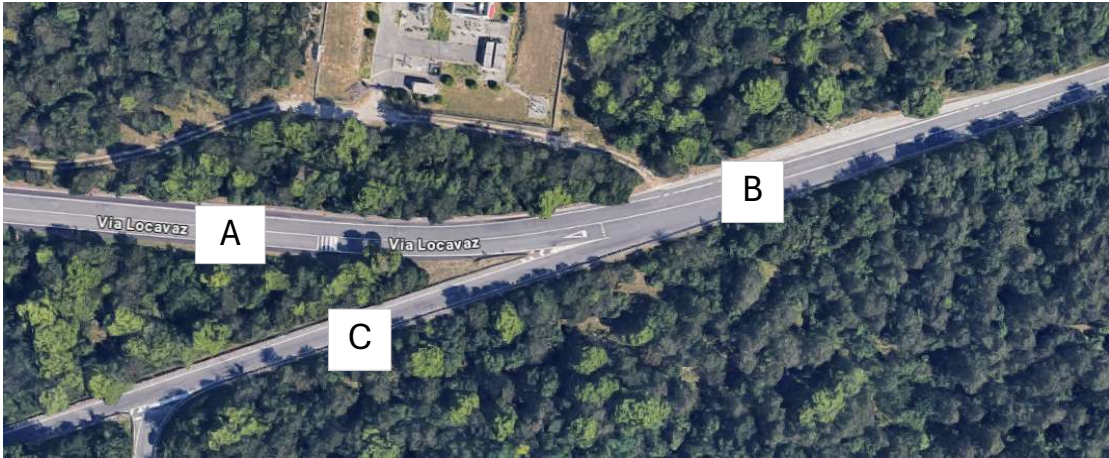
- Nelle tabelle sono indicati i dati della saturazione "attuale" e "futura"; nell'ultima tabella l'incremento della saturazione determinato dalla presenza dell'incremento di traffico determinato da Adriastrade, nella configurazione futura, e da Eco Energy Monfalcone; gli incrementi di saturazione risultano modesti, e tali da non determinare una significativa modifica rispetto alla situazione attuale;
- Rispetto alle intersezioni, queste risultano essere a rotatoria, oltre a un incrocio; all'atto dei rilevamenti eseguiti non sono state riscontrate criticità rispetto al normale fluire del traffico; gli incrementi di saturazione sono tali da non destare preoccupazione rispetto all'insorgere di possibili criticità;
- Relativamente alla presenza delle "Terme Romane", relativo al tratto "via Timavo" nodi 3-4, già ora non si riscontrano criticità considerato che la presenza dei dossi di rallentamento; il tasso di saturazione è molto basso già nelle attuali condizioni, e non subisce variazioni di rilievo nella condizione futura;
- Il proponente si rende disponibile ad organizzare, per quanto possibile, gli accessi all'impianto tenendo conto di limitarli nelle fasce orarie di punta, così come in sostanza richiesto dagli Enti territoriali maggiormente interessati a questo aspetto (comune di Monfalcone);
- Considerato che circa l'80% del rifiuto in ingresso proviene dai cantieri gestiti direttamente dal proponente (Adriastrade), risulterà effettivamente possibile una pianificazione degli afflussi negli orari della giornata più favorevoli e meno impattanti;
- le emissioni complessive legate al trasporto dei rifiuti in ingresso e in uscita risultano pari a circa **6,42 tonnellate di CO₂**;
- tali emissioni possono considerarsi sostanzialmente invariabili, poiché legate a flussi logistici necessari; infatti l'asporto dei rifiuti dai cantieri stradali è una necessità indifferibile, e l'alternativa sarebbe solamente quella di conferirli ad altro impianto;
- la rete infrastrutturale esistente, caratterizzata dalla presenza di assi a scorrimento elevato, consente la gestione dei flussi senza criticità aggiuntive rilevanti. Inoltre, per i mezzi provenienti dall'area isontina, è possibile evitare il transito nell'abitato di Monfalcone utilizzando il raccordo SR14-SP19 in prossimità di Staranzano, con collegamento diretto al casello autostradale di Redipuglia dell'autostrada A4;
- in generale l'incremento di traffico avviene su di una viabilità periferica, quasi esclusivamente a destinazione industriale, sulla quale insistono limitati percorsi di mezzi per il trasporto pubblico (una linea, con frequenza di passaggio di 30/50 minuti) e trasporto ferroviario esclusivamente merci, solamente a beneficio delle attività industriali;
- L'incremento del traffico veicolare dovuto all'aumento della potenzialità dell'impianto non comporta interferenze significative né determina rallentamenti lungo le direttrici urbane interessate; in particolare non si ravvisano criticità sulla tratta stradale prospiciente alle "Terme Romane", per cui già l'analisi della situazione attuale non ha evidenziato criticità particolari;
- Nel complesso, gli impatti analizzati risultano quindi compatibili con il contesto territoriale e infrastrutturale di riferimento, anche tenuto conto degli incrementi di traffico futuri determinato da progetti già approvati nell'ambito territoriale di interesse (ECO ENERGY Monfalcone);
- L'incidenza sul trasporto pubblico locale è sostanzialmente trascurabile, anche per la scarsa presenza di tratte percorse da mezzi pubblici, con frequenza dei passaggi fra i 30 ed i 50 minuti;

- L'azienda si rende disponibile, una volta messo a regime l'impianto nella nuova configurazione, ad effettuare una campagna di monitoraggio per verificare che le previsioni di impatto siano rispettate, anche per poter adottare eventuali ulteriori accorgimenti di mitigazione.

Allegati

- All. 01: rilevamento del traffico attuale
- All. 02: calcolo del traffico nella situazione futura

NODO 0-1 (VIA LOCAVAZ)

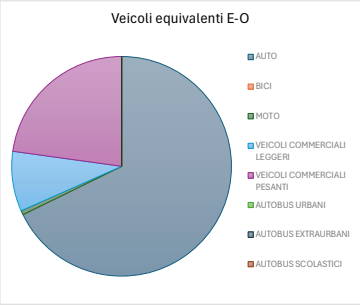
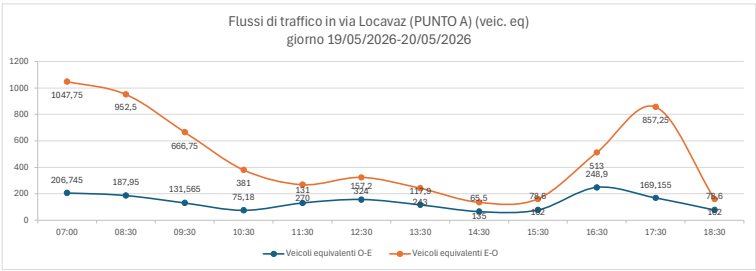
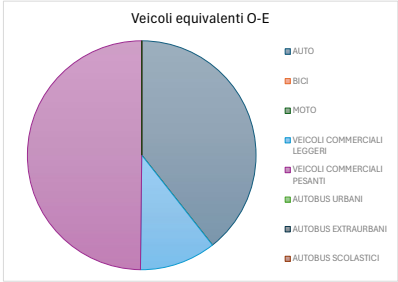


STRADA: via Locavaz (PUNTO A)
DIREZIONE: ovest-est

FLUSSI DI TRAFFICO NORMALIZZATI AD 1 ORA					
FASCIA ORARIA DI RIFERIMENTO	7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30
FASCIA ORARIA DI RILEVAMENTO	8:00-8:20	11:20-11:35	12:30-13:00	14:30-14:50	17:30-17:50
AUTO	102	34	41	17	92
BICI	0	0	0	0	0
MOTO	0	0	0	0	0
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	15	8	10	4	14
VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	25	34	40	17	23
AUTOBUS URBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS EXTRAURBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS SCOLASTICI	0	0	0	0	0
AUTOBUS TURISTICI	0	0	0	0	0
TOTALE	142,5	76,4	91,68	38,2	128,25
Veicoli equivalenti	187,95	131	157,2	65,5	169,155

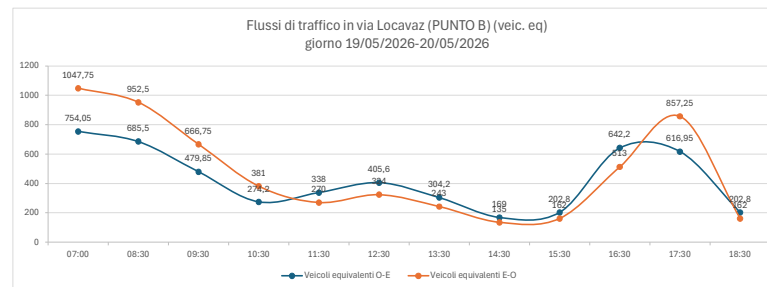
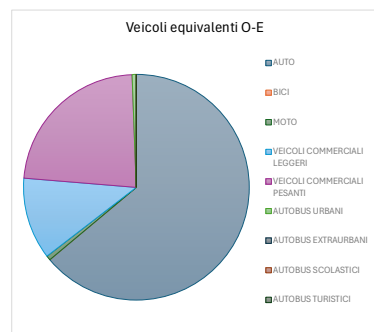
STRADA: via Locavaz (PUNTO A)
DIREZIONE: est.ouest

FLUSSI DI TRAFFICO NORMALIZZATI AD 1 ORA					
FASCIA ORARIA DI RIFERIMENTO	7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30
FASCIA ORARIA DI RILEVAMENTO	8:00-8:20	11:20-11:35	12:30-13:00	14:30-14:50	17:30-17:50
AUTO	735	128	154	64	662
BICI	0	0	0	0	0
MOTO	18	0	0	0	16
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	69	8	10	4	62
VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	42	52	62	26	38
AUTOBUS URBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS EXTRAURBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS SCOLASTICI	0	0	0	0	0
AUTOBUS TURISTICI	0	0	0	0	0
TOTALE	864	188	225,6	94	777,6
Veicoli equivalenti	952,5	270	324	135	857,25



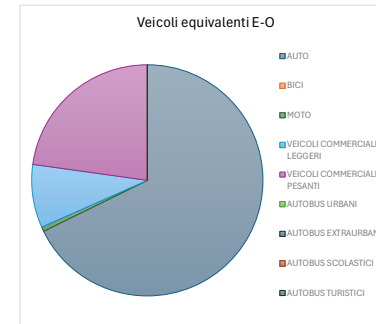
STRADA: via Locavaz (PUNTO B)
DIREZIONE: ovest-est

FLUSSI DI TRAFFICO NORMALIZZATI AD 1 ORA					
FASCIA ORARIA DI RIFERIMENTO	7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30
FASCIA ORARIA DI RILEVAMENTO	8:00-8:20	11:20-11:35	12:30-13:00	14:30-14:50	17:30-17:50
AUTO	510	172	206	86	459
BICI	0	0	0	0	0
MOTO	3	8	10	4	3
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	51	28	34	14	46
VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	36	48	58	24	32
AUTOBUS URBANI	3	0	0	0	3
AUTOBUS EXTRAURBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS SCOLASTICI	0	0	0	0	0
AUTOBUS TURISTICI	0	0	0	0	0
TOTALE	603	256	307,2	128	542,7
Veicoli equivalenti	685,5	338	405,6	169	616,95



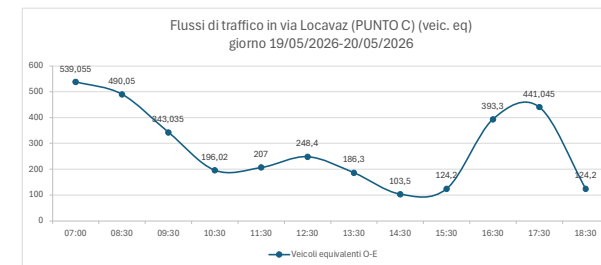
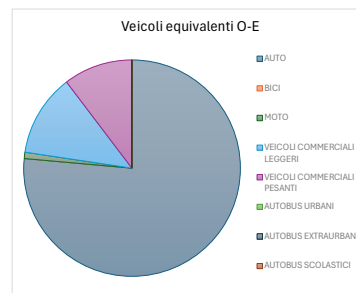
STRADA: via Locavaz (PUNTO B)
DIREZIONE: est-ovest

FLUSSI DI TRAFFICO NORMALIZZATI AD 1 ORA					
FASCIA ORARIA DI RIFERIMENTO	7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30
FASCIA ORARIA DI RILEVAMENTO	8:00-8:20	11:20-11:35	12:30-13:00	14:30-14:50	17:30-17:50
AUTO	735	128	154	64	662
BICI	0	0	0	0	0
MOTO	18	0	0	0	16
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	69	8	10	4	62
VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	42	52	62	26	38
AUTOBUS URBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS EXTRAURBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS SCOLASTICI	0	0	0	0	0
AUTOBUS TURISTICI	0	0	0	0	0
TOTALE	864	188	225,6	94	777,6
Veicoli equivalenti	952,5	270	324	135	857,25

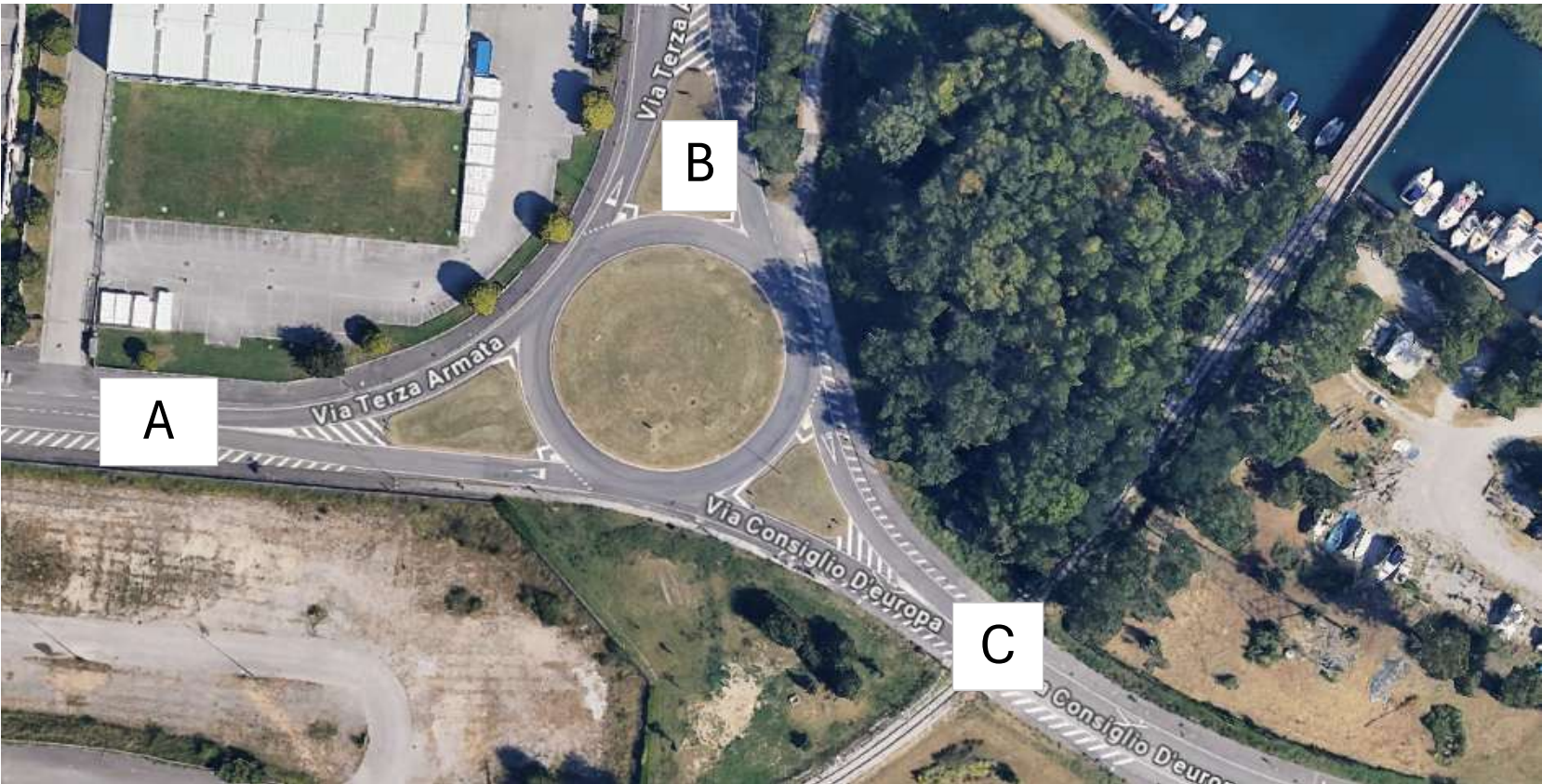


STRADA: via Locavaz (PUNTO C)
DIREZIONE: ovest-est

FLUSSI DI TRAFFICO NORMALIZZATI AD 1 ORA					
FASCIA ORARIA DI RIFERIMENTO	7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30
FASCIA ORARIA DI RILEVAMENTO	8:00-8:20	11:20-11:35	12:30	14:30-14:50	17:30-17:50
AUTO	408	138	165	69	367
BICI	0	0	0	0	0
MOTO	3	8	10	4	3
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	36	20	24	10	32
VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	11	14	17	7	10
AUTOBUS URBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS EXTRAURBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS SCOLASTICI	0	0	0	0	0
AUTOBUS TURISTICI	0	0	0	0	0
TOTALE	457,5	179,6	215,52	89,8	411,75
Veicoli equivalenti	490,05	207	248,4	103,5	441,045



NODO 1

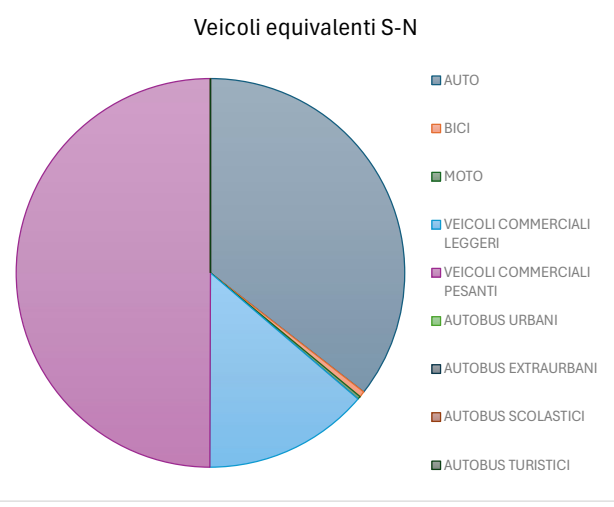
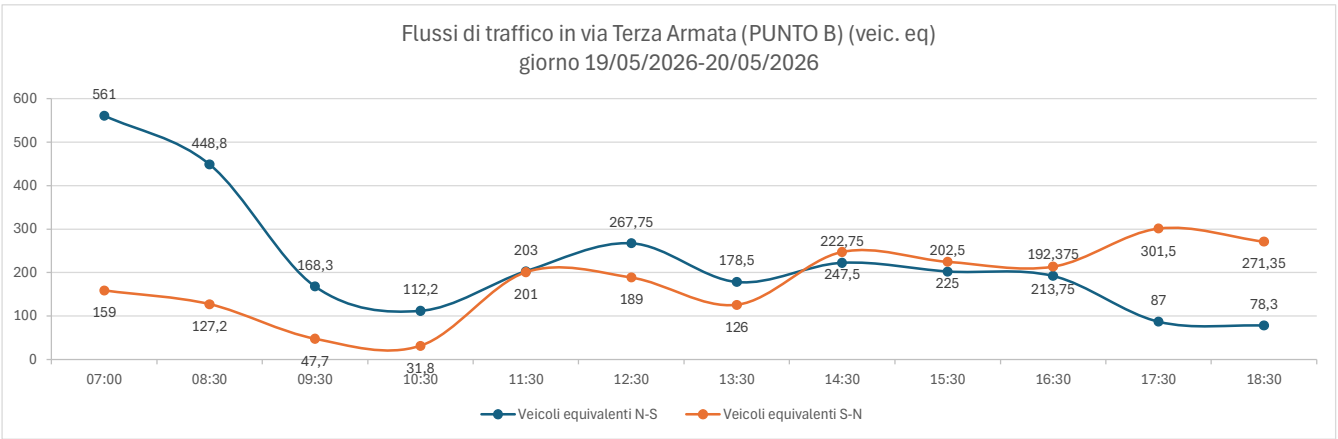
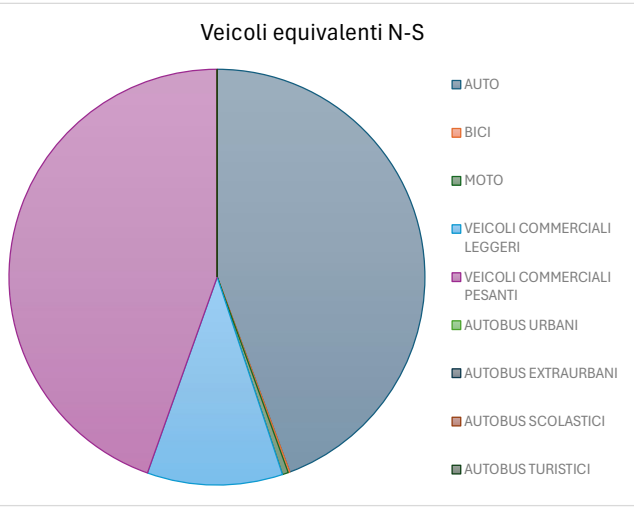


STRADA: via Terza Armata (PUNTO B)
DIREZIONE: nord-sud

FLUSSI DI TRAFFICO NORMALIZZATI AD 1 ORA					
FASCIA ORARIA DI RIFERIMENTO	7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30
FASCIOA ORARIA DI RILEVAMENTO	7:40-8:10	10:50-11:20	12:30	13:30-13:50	17:30-17:50
AUTO	298	66	126	84	36
BICI	0	0	5	3	0
MOTO	8	4	0	0	3
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	46	10	18	12	3
VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	76	48	45	30	18
AUTOBUS URBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS EXTRAURBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS SCOLASTICI	0	0	0	0	0
AUTOBUS TURISTICI	0	0	0	0	0
TOTALE	428	128	194	129	60
Veicoli equivalenti	561	203	268	179	87

STRADA: via Terza Armata (PUNTO B)
DIREZIONE: sud-nord

FLUSSI DI TRAFFICO NORMALIZZATI AD 1 ORA					
FASCIA ORARIA DI RIFERIMENTO	7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30
FASCIOA ORARIA DI RILEVAMENTO	7:40-8:10	10:50-11:20	12:30	13:30-13:50	17:30-17:50
AUTO	70	58	41	27	240
BICI	0	0	0	0	0
MOTO	0	4	0	0	6
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	6	4	54	36	9
VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	32	54	27	18	18
AUTOBUS URBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS EXTRAURBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS SCOLASTICI	0	0	0	0	0
AUTOBUS TURISTICI	0	0	0	0	0
TOTALE	108	120	122	81	273
Veicoli equivalenti	159	201	189	126	302

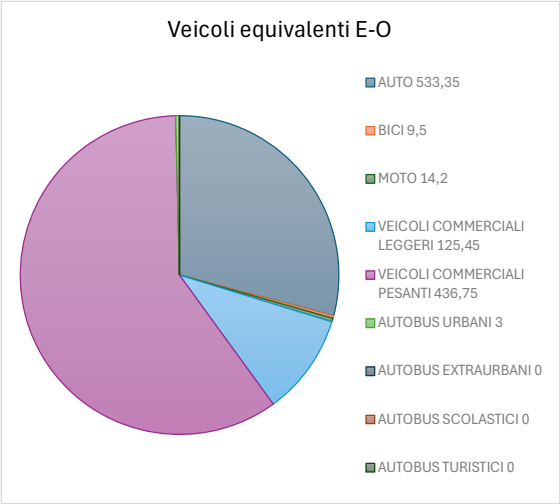
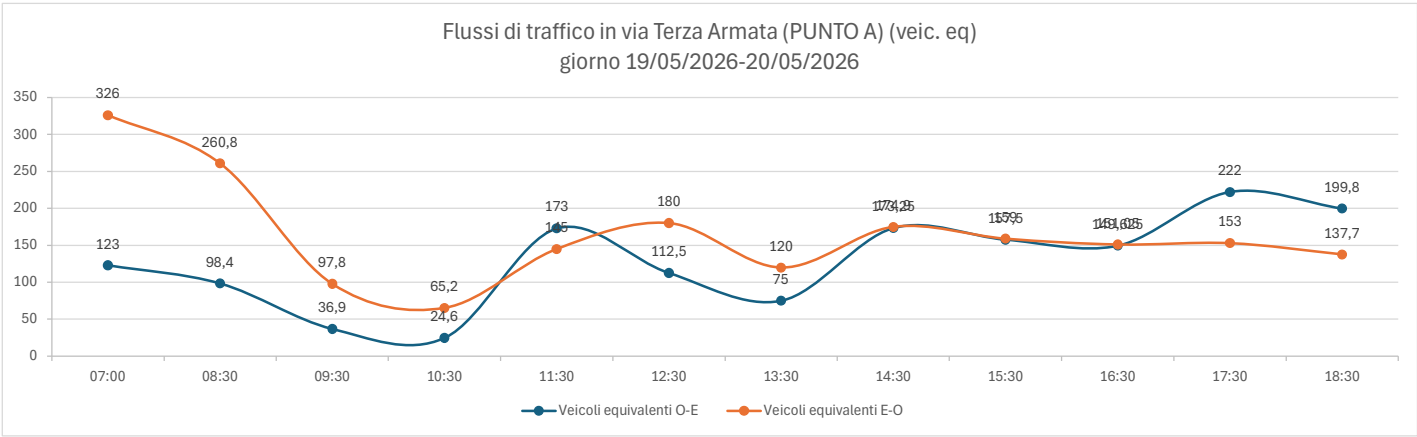
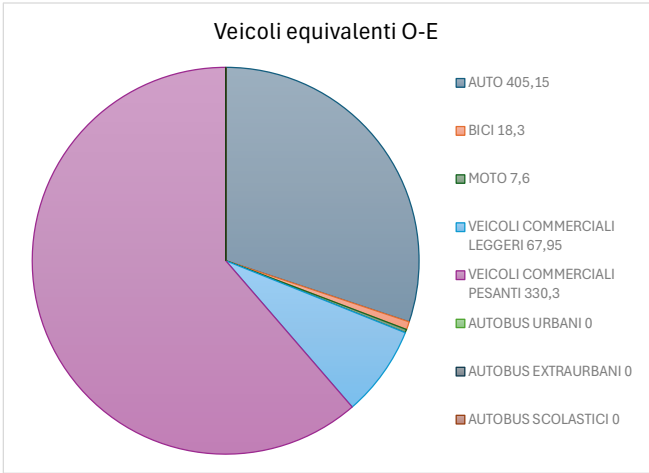


STRADA: via terza armata (PUNTO A)
DIREZIONE: ovest-est

FLUSSI DI TRAFFICO NORMALIZZATI AD 1 ORA					
FASCIA ORARIA DI RIFERIMENTO	7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30
FASCIOA ORARIA DI RILEVAMENTO	7:40-8:10	10:50-11:20	12:30	13:30-13:50	17:30-17:50
AUTO	58	34	18	12	162
BICI	0	0	0	0	0
MOTO	2	0	0	0	3
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	6	6	18	12	9
VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	22	52	27	18	18
AUTOBUS URBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS EXTRAURBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS SCOLASTICI	0	0	0	0	0
AUTOBUS TURISTICI	0	0	0	0	0
TOTALE	88	92	63	42	192
Veicoli equivalenti	123	173	113	75	222

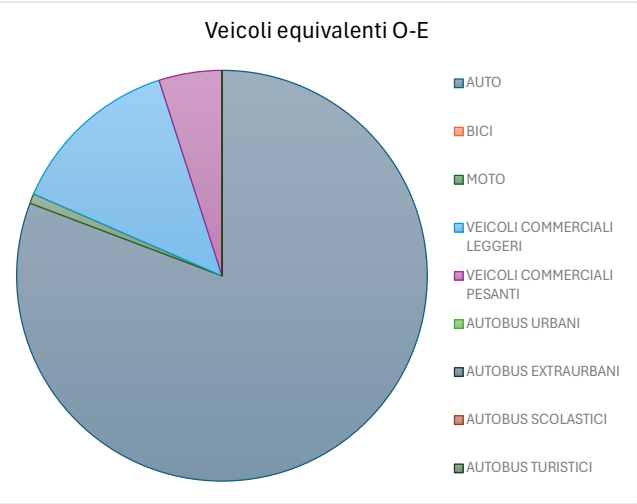
STRADA: via Terza Armata (PUNTO A)
DIREZIONE: est-ovest

FLUSSI DI TRAFFICO NORMALIZZATI AD 1 ORA					
FASCIA ORARIA DI RIFERIMENTO	7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30
FASCIOA ORARIA DI RILEVAMENTO	7:40-8:10	10:50-11:20	12:30	13:30-13:50	17:30-17:50
AUTO	104	36	41	27	90
BICI	0	2	5	3	0
MOTO	4	2	0	0	3
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	30	8	9	6	6
VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	70	38	50	33	18
AUTOBUS URBANI	0	0	0	0	3
AUTOBUS EXTRAURBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS SCOLASTICI	0	0	0	0	0
AUTOBUS TURISTICI	0	0	0	0	0
TOTALE	208	86	104	69	120
Veicoli equivalenti	326	145	180	120	153



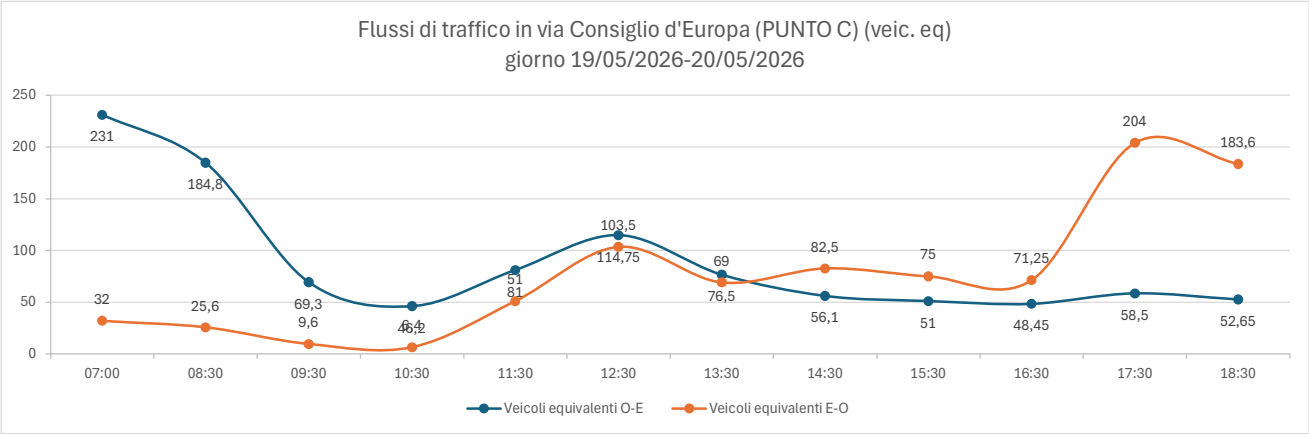
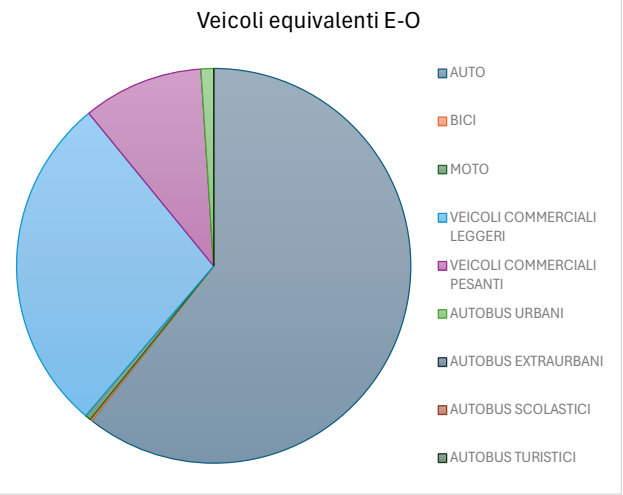
STRADA: via Consiglio D'europa (PUNTO C)
DIREZIONE: ovest-est

FASCIA ORARIA DI RIFERIMENTO FASCIOA ORARIA DI RILEVAMENTO	FLUSSI DI TRAFFICO NORMALIZZATI AD 1 ORA				
	7:00-8:30 7:40-8:10	8:30-12:00 10:50-11:20	12:00-13:30 12:30	13:30-16:30 13:30-13:50	16:30-18:30 17:30-17:50
AUTO	194	48	95	63	42
BICI	0	0	0	0	0
MOTO	6	2	0	0	0
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	16	8	14	9	6
VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	4	8	0	0	3
AUTOBUS URBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS EXTRAURBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS SCOLASTICI	0	0	0	0	0
AUTOBUS TURISTICI	0	0	0	0	0
TOTALE	220	66	108	72	51
Veicoli equivalenti	231	81	115	77	58,5

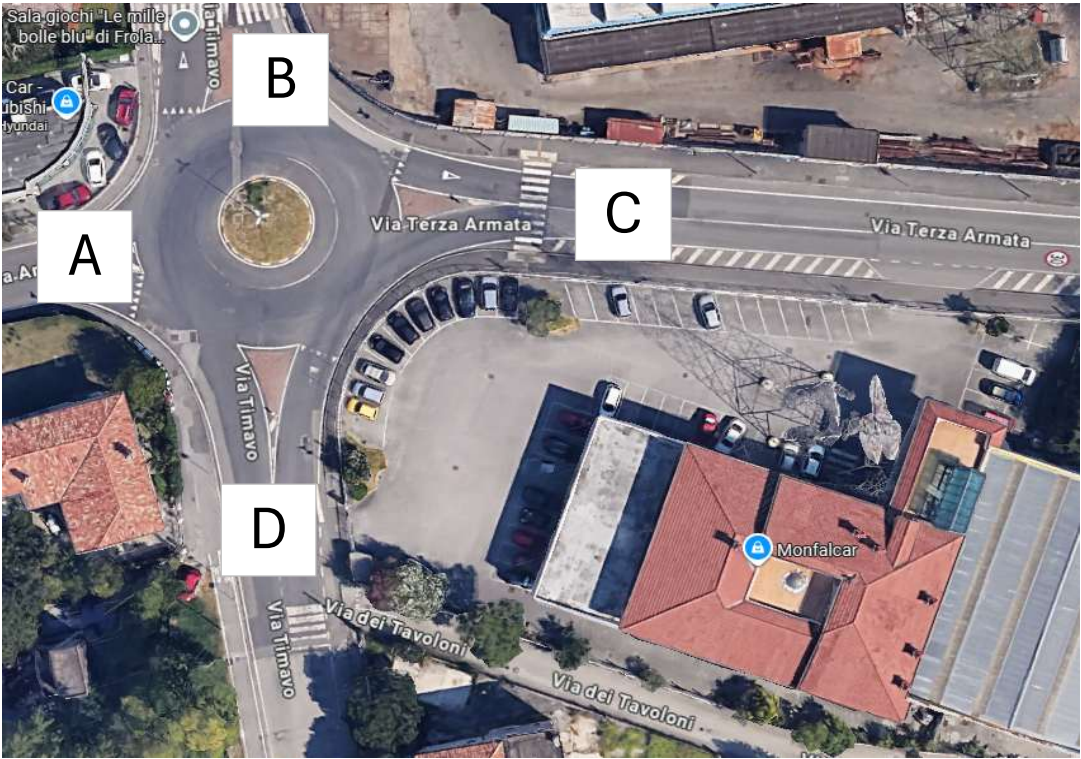


STRADA: via Consiglio D'europa (PUNTO C)
DIREZIONE: est-ovest

FASCIA ORARIA DI RIFERIMENTO FASCIOA ORARIA DI RILEVAMENTO	FLUSSI DI TRAFFICO NORMALIZZATI AD 1 ORA				
	7:00-8:30 7:40-8:10	8:30-12:00 10:50-11:20	12:00-13:30 12:30	13:30-16:30 13:30-13:50	16:30-18:30 17:30-17:50
AUTO	12	42	32	21	174
BICI	0	2	0	0	0
MOTO	0	4	0	0	3
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	0	4	41	27	9
VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	8	0	5	3	3
AUTOBUS URBANI	0	0	0	0	3
AUTOBUS EXTRAURBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS SCOLASTICI	0	0	0	0	0
AUTOBUS TURISTICI	0	0	0	0	0
TOTALE	20	52	77	51	192
Veicoli equivalenti	32	51	104	69	204



NODO 2

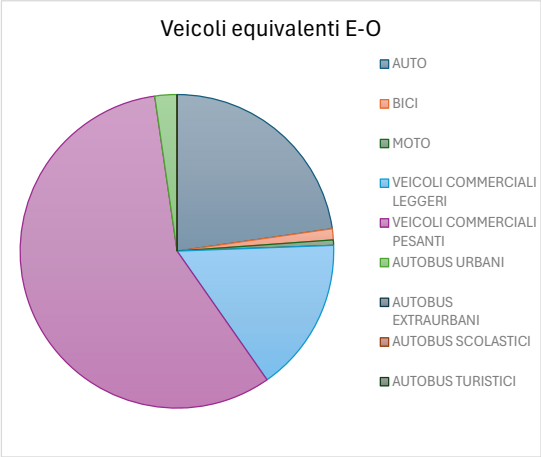
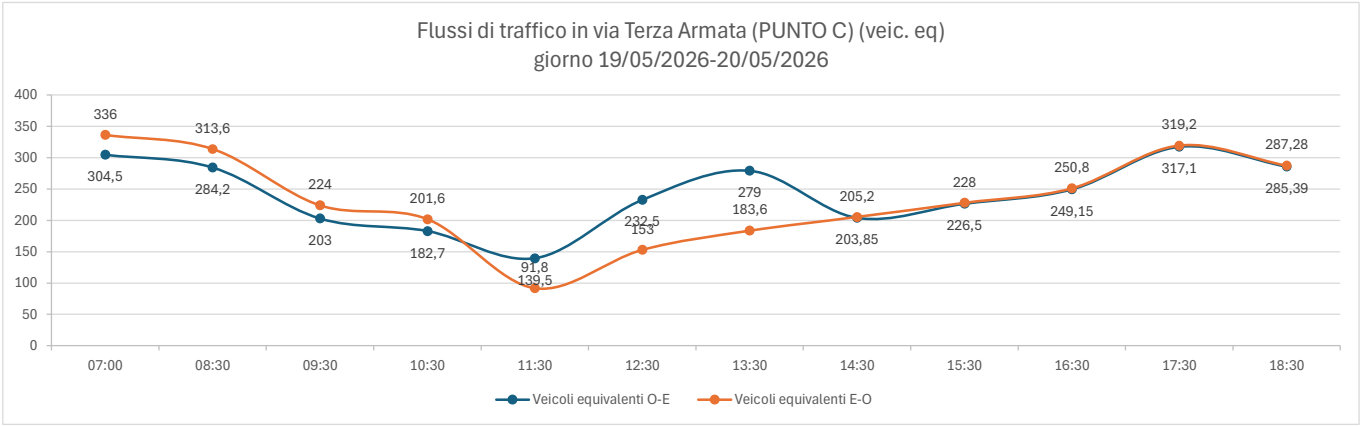
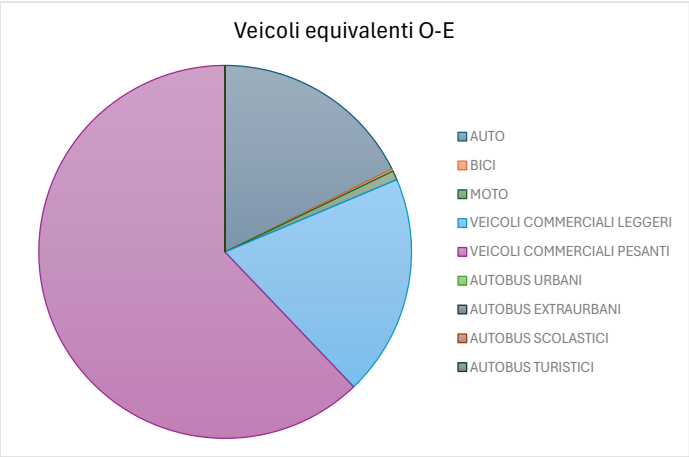


STRADA: via Terza Armata (PUNTO C)
DIREZIONE: ovest -est

FASCIA ORARIA DI RIFERIMENTO	FLUSSI DI TRAFFICO NORMALIZZATI AD 1 ORA				
	7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30
FASCIOA ORARIA DI RILEVAMENTO	7:45-8:15	9:30-10:30	12:30-12:50	14:45-15:05	16:40-17:10
AUTO	54	36	72	27	38
BICI	3	2	0	0	0
MOTO	9	6	6	0	0
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	33	22	30	33	46
VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	78	52	45	60	84
AUTOBUS URBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS EXTRAURBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS SCOLASTICI	0	0	0	0	0
AUTOBUS TURISTICI	0	0	0	0	0
TOTALE	177	118	153	120	168
Veicoli equivalenti	304,5	203	232,5	226,5	317,1

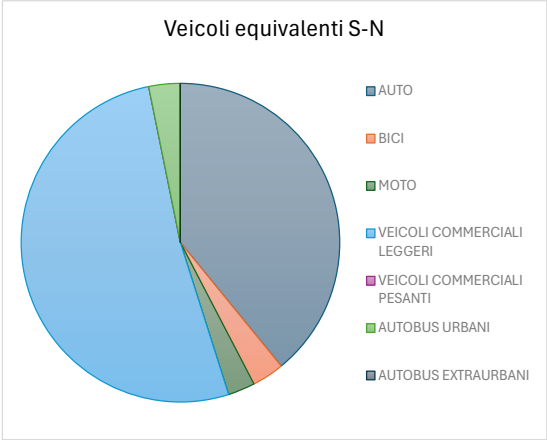
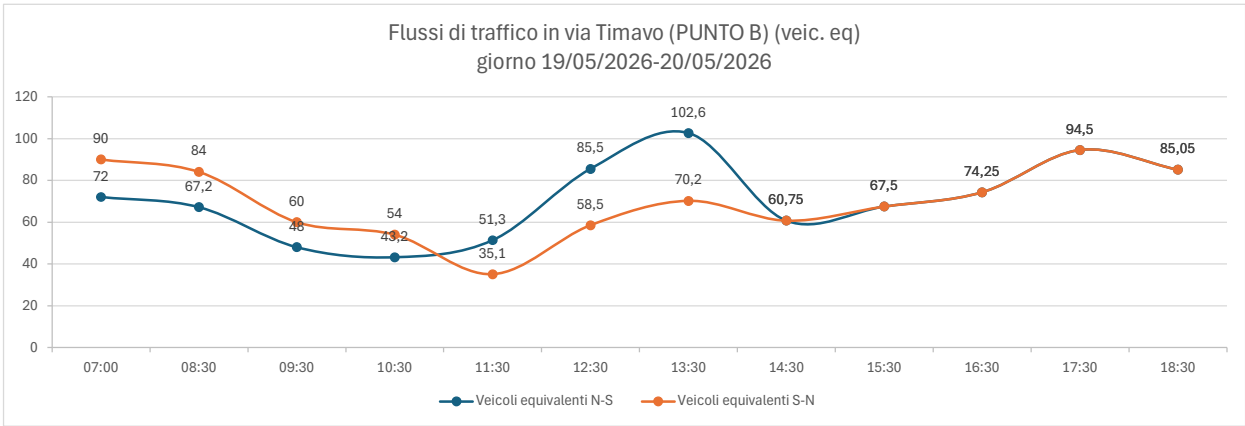
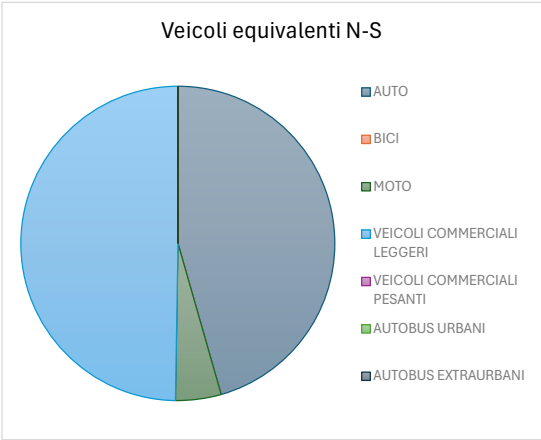
STRADA: via Terza Armata (PUNTO C)
DIREZIONE: est-ovest

FASCIA ORARIA DI RIFERIMENTO	FLUSSI DI TRAFFICO NORMALIZZATI AD 1 ORA				
	7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30
FASCIOA ORARIA DI RILEVAMENTO	7:45-8:15	9:30-10:30	12:30-12:50	14:45-15:05	16:40-17:10
AUTO	75	50	42	48	67
BICI	6	4	0	9	13
MOTO	6	4	3	0	0
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	30	20	18	27	38
VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	81	54	33	51	71
AUTOBUS URBANI	3	2	0	3	4
AUTOBUS EXTRAURBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS SCOLASTICI	0	0	0	0	0
AUTOBUS TURISTICI	0	0	0	0	0
TOTALE	201	134	96	138	193
Veicoli equivalenti	336	224	153	228	319



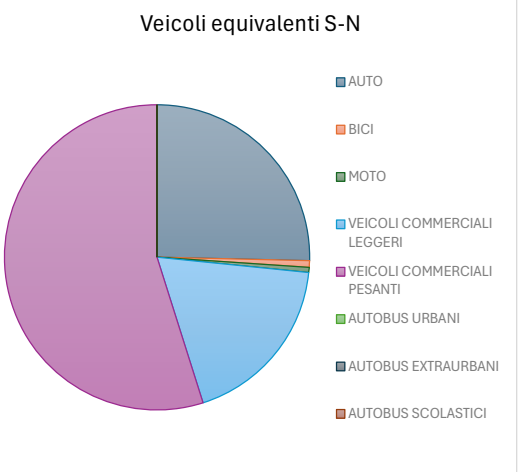
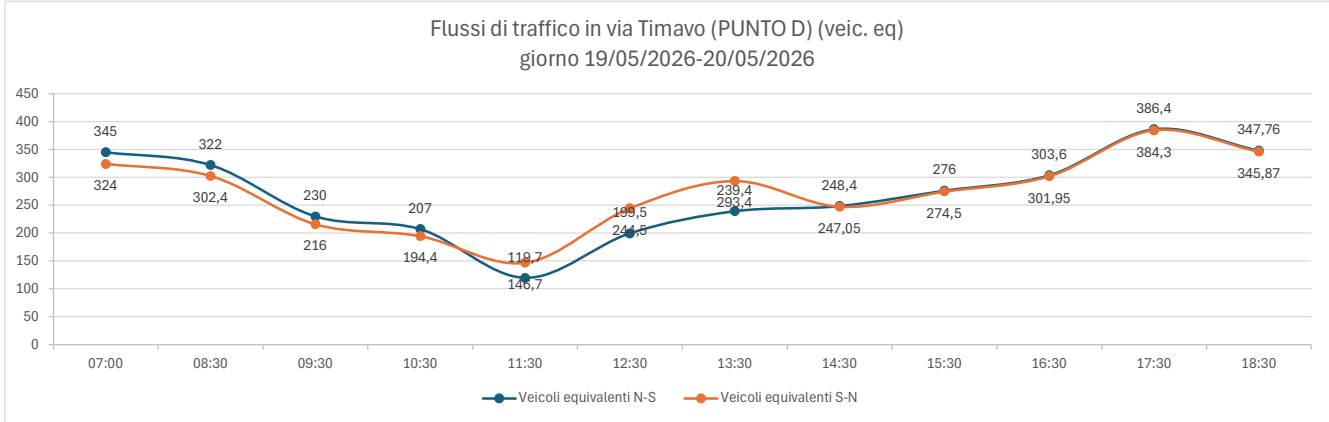
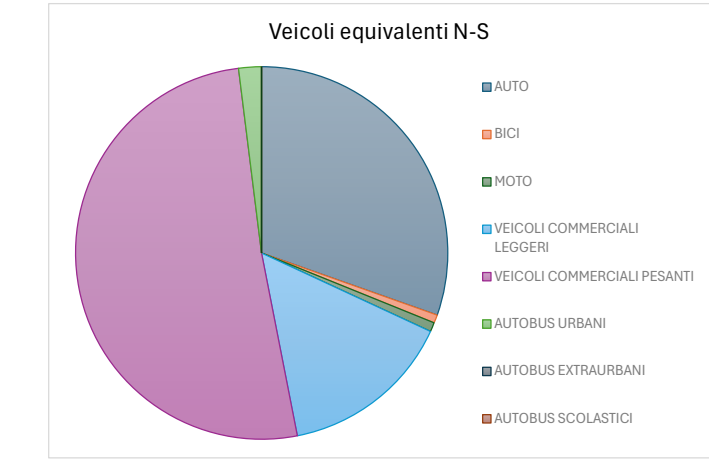
STRADA: via Timavo (PUNTO B)
DIREZIONE: nord-sud

FASCIA ORARIA DI RIFERIMENTO	FLUSSI DI TRAFFICO NORMALIZZATI AD 1 ORA				
	7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30
FASCIOA ORARIA DI RILEVAMENTO	7:45-8:15	9:30-10:30	12:30-12:50	14:45-15:05	16:40-17:10
AUTO	36	24	60	15	21
BICI	0	0	0	0	0
MOTO	9	6	6	6	8,4
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	21	14	15	33	46,2
VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	0	0	0	0	0
AUTOBUS URBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS EXTRAURBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS SCOLASTICI	0	0	0	0	0
AUTOBUS TURISTICI	0	0	0	0	0
TOTALE	66	44	81	54	75,6
Veicoli equivalenti	72	48	85,5	67,5	94,5



STRADA: via Timavo (PUNTO D)
DIREZIONE: nord-sud

FASCIA ORARIA DI RIFERIMENTO	FLUSSI DI TRAFFICO NORMALIZZATI AD 1 ORA				
	7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30
FASCIOA ORARIA DI RILEVAMENTO	7:45-8:15	9:30-10:30	12:30-12:50	14:45-15:05	16:40-17:10
AUTO	87	58	81	84	118
BICI	6	4	3	3	4
MOTO	6	4	0	6	8
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	33	22	18	30	42
VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	78	52	36	54	76
AUTOBUS URBANI	3	2	0	3	4
AUTOBUS EXTRAURBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS SCOLASTICI	0	0	0	0	0
AUTOBUS TURISTICI	0	0	0	0	0
TOTALE	213	142	138	180	252
Veicoli equivalenti	345	230	199,5	276	386,4



STRADA: via Timavo (PUNTO B)
DIREZIONE: sud-nord

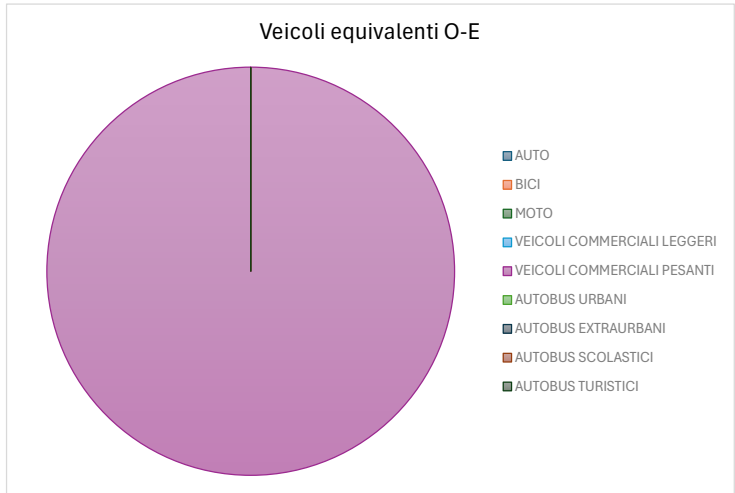
FASCIA ORARIA DI RIFERIMENTO	FLUSSI DI TRAFFICO NORMALIZZATI AD 1 ORA				
	7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30
FASCIOA ORARIA DI RILEVAMENTO	7:45-8:15	9:30-10:30	12:30-12:50	14:45-15:05	16:40-17:10
AUTO	24	16	30	30	42
BICI	3	2	0	9	13
MOTO	6	4	3	3	4
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	36	24	18	21	29
VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	0	0	0	0	0
AUTOBUS URBANI	3	2	0	0	0
AUTOBUS EXTRAURBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS SCOLASTICI	0	0	0	0	0
AUTOBUS TURISTICI	0	0	0	0	0
TOTALE	72	48	51	63	88
Veicoli equivalenti	90	60	58,5	67,5	95

STRADA: via Timavo (PUNTO D)
DIREZIONE: sud-nord

FASCIA ORARIA DI RIFERIMENTO	FLUSSI DI TRAFFICO NORMALIZZATI AD 1 ORA				
	7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30
FASCIOA ORARIA DI RILEVAMENTO	7:45-8:15	9:30-10:30	12:30-12:50	14:45-15:05	16:40-17:10
AUTO	54	36	81	78	109
BICI	6	4	3	3	4
MOTO	6	4	0	3	4
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	51	34	33	24	34
VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	75	50	45	63	88
AUTOBUS URBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS EXTRAURBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS SCOLASTICI	0	0	0	0	0
AUTOBUS TURISTICI	0	0	0	0	0
TOTALE	192	128	162	171	239
Veicoli equivalenti	324	216	245	274,5	384

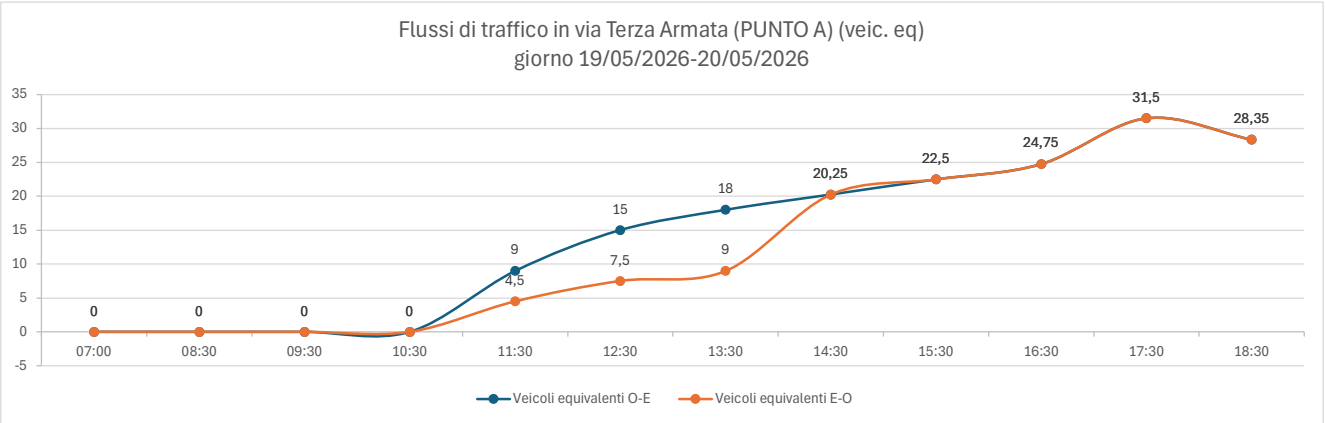
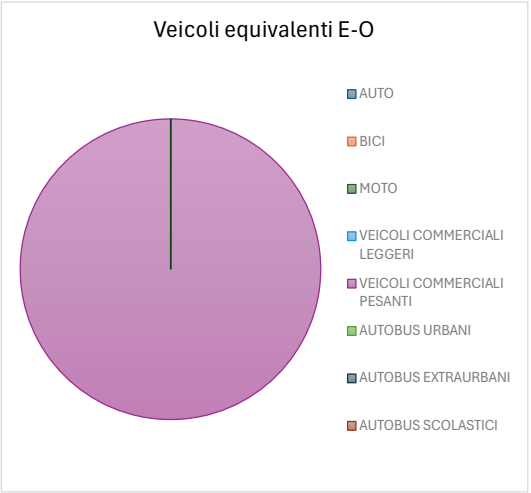
STRADA: via Terza Armata (PUNTO A)
DIREZIONE: ovest-est

FASCIA ORARIA DI RIFERIMENTO	FLUSSI DI TRAFFICO NORMALIZZATI AD 1 ORA				
	7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30
FASCIOA ORARIA DI RILEVAMENTO	7:45-8:15	9:30-10:30	12:30-12:50	14:45-15:05	16:40-17:10
AUTO	0	0	0	0	0
BICI	0	0	0	0	0
MOTO	0	0	0	0	0
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	0	0	0	0	0
VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	0	0	6	9	13
AUTOBUS URBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS EXTRAURBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS SCOLASTICI	0	0	0	0	0
AUTOBUS TURISTICI	0	0	0	0	0
TOTALE	0	0	6	9	13
Veicoli equivalenti	0	0	15	23	31,5

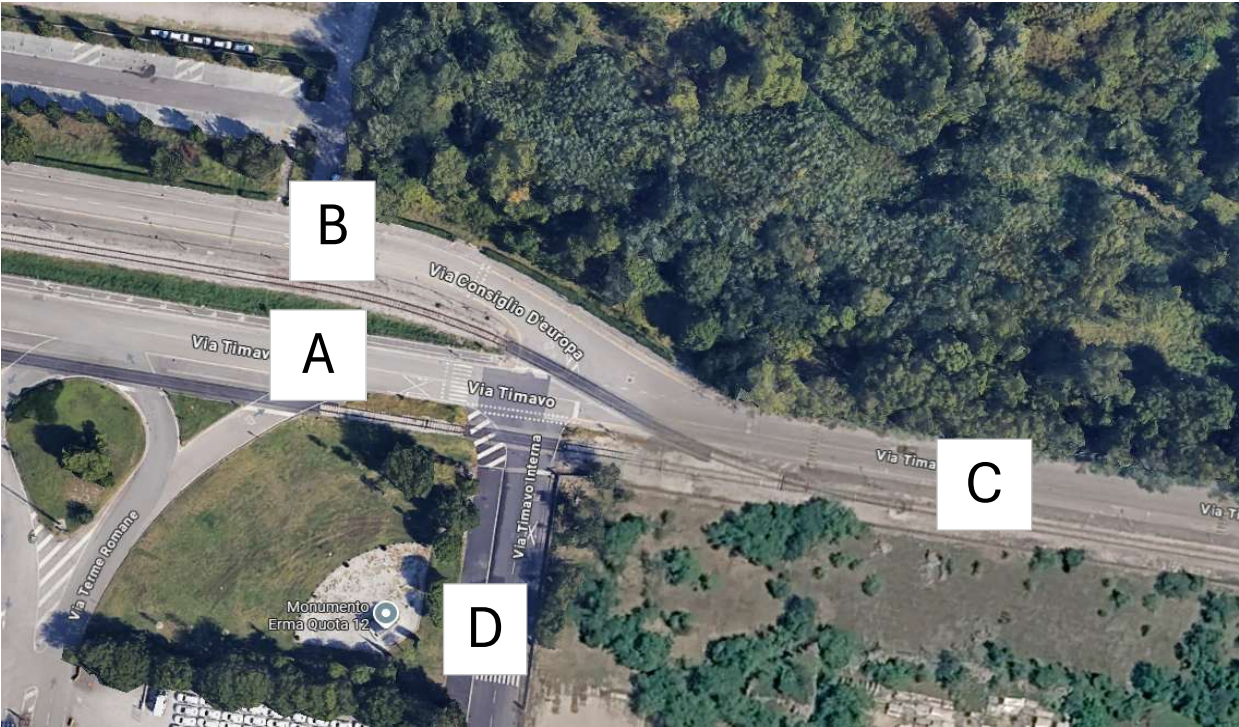


STRADA: via Terza Armata (PUNTO A)
DIREZIONE: est-ovest

FASCIA ORARIA DI RIFERIMENTO	FLUSSI DI TRAFFICO NORMALIZZATI AD 1 ORA				
	7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30
FASCIOA ORARIA DI RILEVAMENTO	7:45-8:15	9:30-10:30	12:30-12:50	14:45-15:05	16:40-17:10
AUTO	0	0	0	0	0
BICI	0	0	0	0	0
MOTO	0	0	0	0	0
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	0	0	0	0	0
VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	0	0	3	9	13
AUTOBUS URBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS EXTRAURBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS SCOLASTICI	0	0	0	0	0
AUTOBUS TURISTICI	0	0	0	0	0
TOTALE	0	0	3	9	13
Veicoli equivalenti	0	0	7,5	22,5	31,5



NODO 3



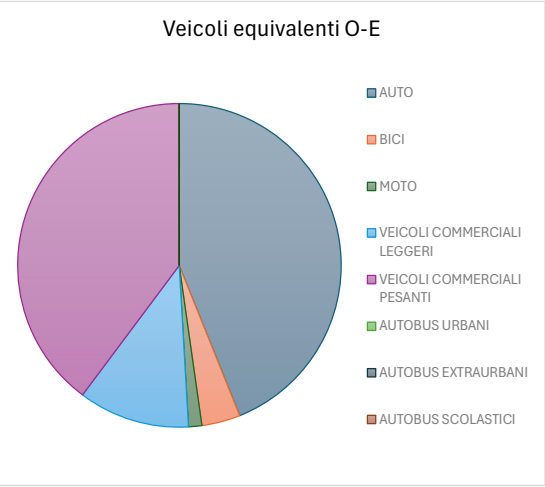
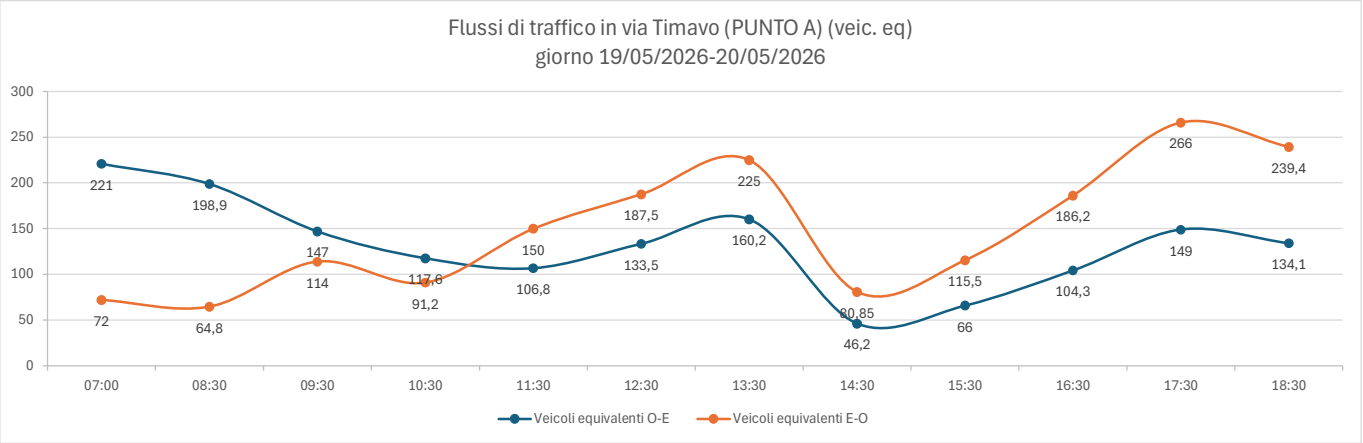
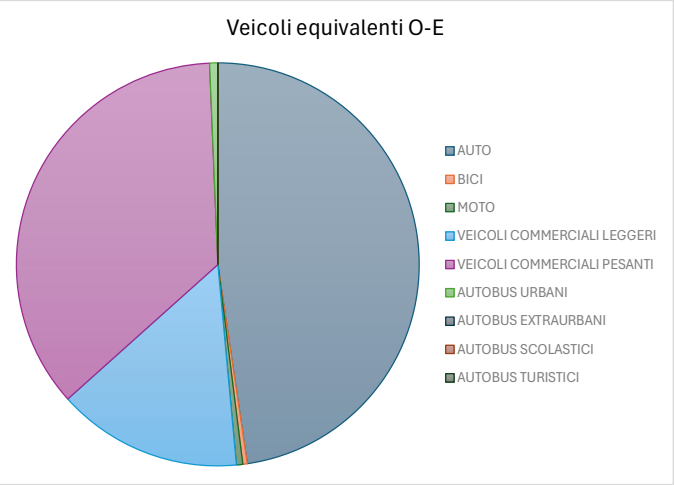
Nella stima non sono stati presi i dati riguardanti al punto D, si evidenzia però che si è visto che parte dei veicoli che vengono dal punto A verso l'impianto svoltano verso il punto D

STRADA: via Timavo (PUNTO A)
DIREZIONE: ovest-est

FASCIA ORARIA DI RIFERIMENTO FASCIA ORARIA DI RILEVAMENTO	FLUSSI DI TRAFFICO NORMALIZZATI AD 1 ORA					
	7:00-8:30 7:45-8:15	8:30-12:00 9:40-10:10	12:00-13:30 12:10-12:30	13:30-16:30 15:10-15:30	16:30-18:30 16:58-17:28	
AUTO	132	60	57	27	68	
BICI	0	0	0	6	0	
MOTO	8	0	0	0	0	
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	10	28	6	9	24	
VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	26	18	27	9	18	
AUTOBUS URBANI	2	0	0	0	0	
AUTOBUS EXTRAURBANI	0	0	0	0	0	
AUTOBUS SCOLASTICI	0	0	0	0	0	
AUTOBUS TURISTICI	0	0	0	0	0	
TOTALE	178	106	90	51	110	
Veicoli equivalenti	221	147	133,5	66	149	

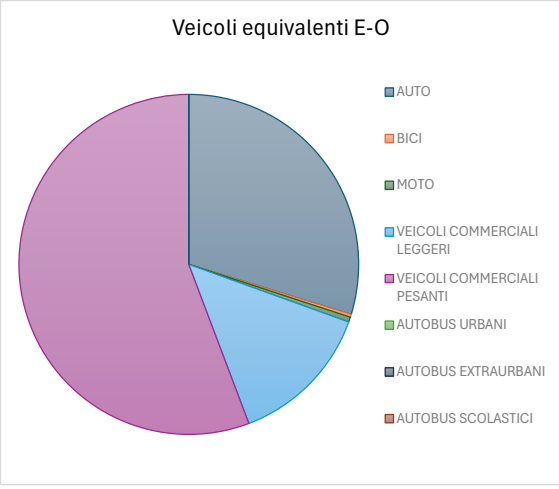
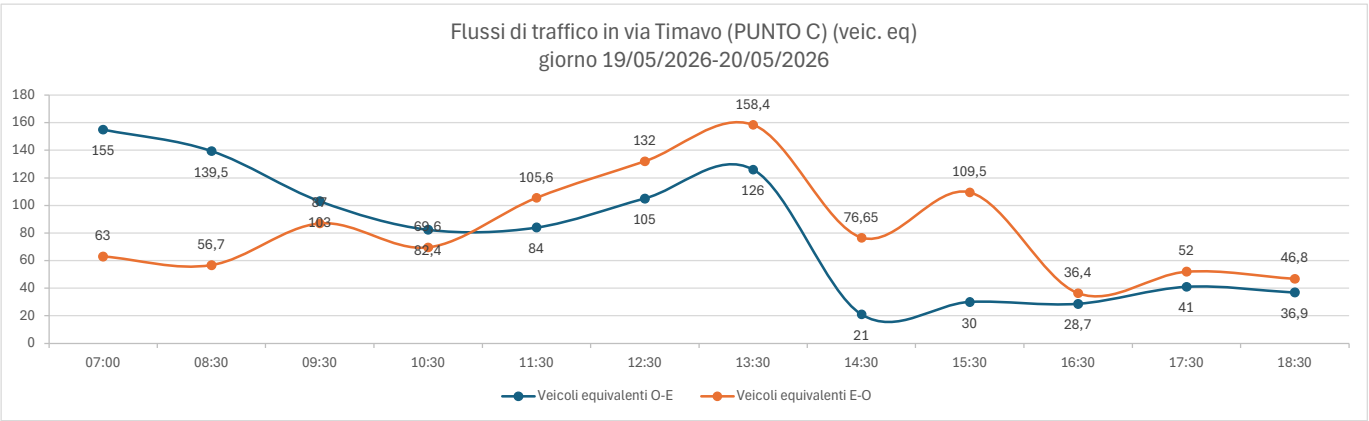
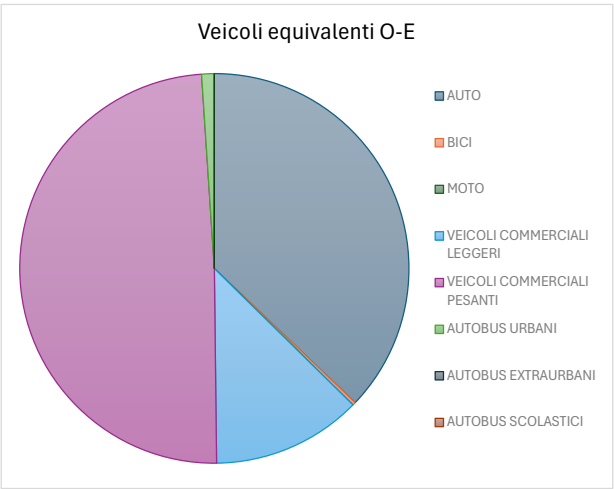
STRADA: via Timavo (PUNTO A)
DIREZIONE: est-ovest

FASCIA ORARIA DI RIFERIMENTO FASCIA ORARIA DI RILEVAMENTO	FLUSSI DI TRAFFICO NORMALIZZATI AD 1 ORA					
	7:00-8:30 7:45-8:15	8:30-12:00 9:40-10:10	12:00-13:30 12:10-12:30	13:30-16:30 15:10-15:30	16:30-18:30 16:58-17:28	
AUTO	26	34	84	42	146	
BICI	0	0	0	0	70	
MOTO	0	0	3	3	16	
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	4	10	18	3	18	
VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	16	26	30	27	20	
AUTOBUS URBANI	0	0	0	0	0	
AUTOBUS EXTRAURBANI	0	0	0	0	0	
AUTOBUS SCOLASTICI	0	0	0	0	0	
AUTOBUS TURISTICI	0	0	0	0	0	
TOTALE	46	70	135	75	270	
Veicoli equivalenti	72	114	187,5	115,5	266	



STRADA: via Timavo (PUNTO C)					
DIREZIONE: ovest-est					
	FLUSSI DI TRAFFICO NORMALIZZATI AD 1 ORA				
FASCIA ORARIA DI RIFERIMENTO	7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30
FASCIA ORARIA DI RILEVAMENTO	7:45-8:15	9:40-10:10	12:10-12:30	15:10-15:30	16:58-17:28
AUTO	68	42	24	9	28
BICI	0	0	0	3	0
MOTO	0	0	0	0	0
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	8	14	9	3	2
VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	28	16	27	6	4
AUTOBUS URBANI	2	0	0	0	0
AUTOBUS EXTRAURBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS SCOLASTICI	0	0	0	0	0
AUTOBUS TURISTICI	0	0	0	0	0
TOTALE	106	72	60	21	34
Veicoli equivalenti	155	103	105	30	41

STRADA: via Timavo (PUNTO C)					
DIREZIONE: est-ovest					
	FLUSSI DI TRAFFICO NORMALIZZATI AD 1 ORA				
FASCIA ORARIA DI RIFERIMENTO	7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30
FASCIA ORARIA DI RILEVAMENTO	7:45-8:15	9:40-10:10	12:10-12:30	15:10-15:30	16:58-17:28
AUTO	10	34	36	27	28
BICI	0	0	0	3	0
MOTO	0	0	3	0	0
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	2	2	18	9	6
VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	20	20	27	27	6
AUTOBUS URBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS EXTRAURBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS SCOLASTICI	0	0	0	0	0
AUTOBUS TURISTICI	0	0	0	0	0
TOTALE	32	56	84	66	40
Veicoli equivalenti	63	87	132	109,5	52

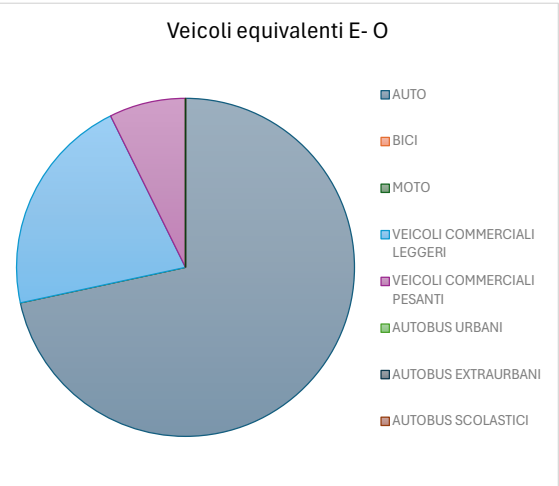
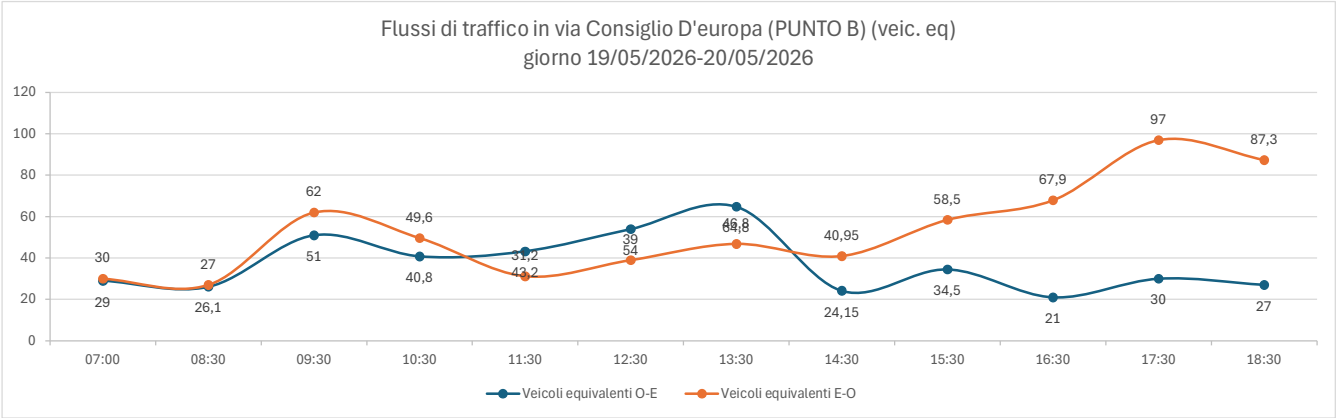
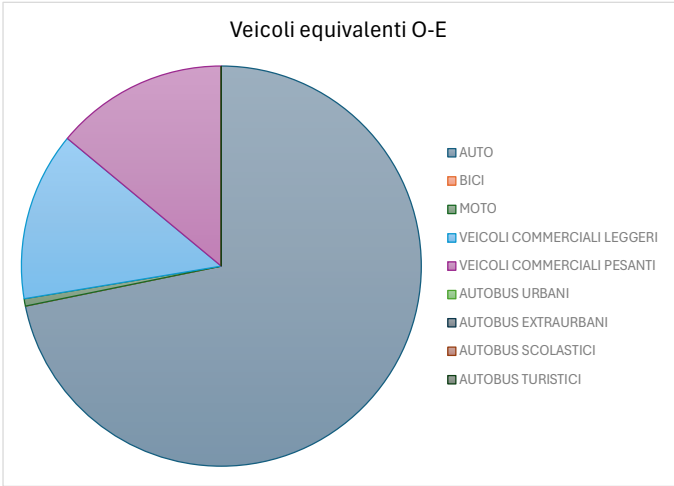


STRADA: via Consiglio D'europa (PUNTO B)
DIREZIONE: ovest-est

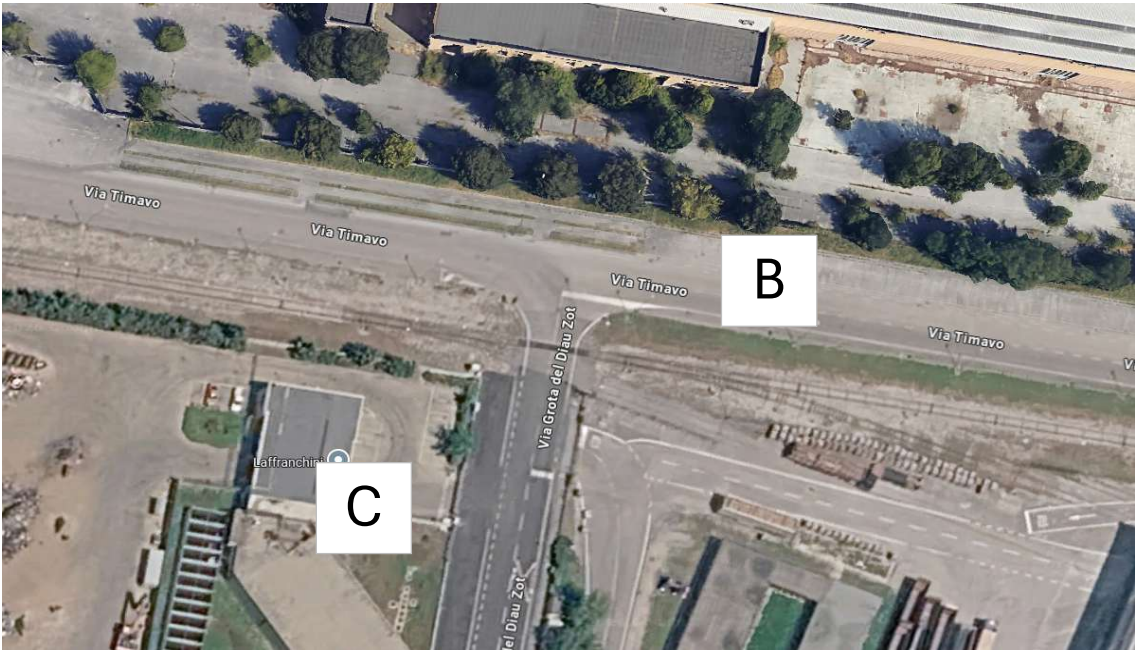
FASCIA ORARIA DI RIFERIMENTO	FLUSSI DI TRAFFICO NORMALIZZATI AD 1 ORA				
	7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30
FASCIA ORARIA DI RILEVAMENTO	7:45-8:15	9:40-10:10	12:10-12:30	15:10-15:30	16:58-17:28
AUTO	20	22	42	33	24
BICI	0	0	0	0	0
MOTO	0	0	0	3	0
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	6	6	3	0	4
VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	0	8	3	0	0
AUTOBUS URBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS EXTRAURBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS SCOLASTICI	0	0	0	0	0
AUTOBUS TURISTICI	0	0	0	0	0
TOTALE	26	36	48	36	28
Veicoli equivalenti	29	51	54	34,5	30

STRADA: via Consiglio D'europa (PUNTO B)
DIREZIONE: est-ovest

FASCIA ORARIA DI RIFERIMENTO	FLUSSI DI TRAFFICO NORMALIZZATI AD 1 ORA				
	7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30
FASCIA ORARIA DI RILEVAMENTO	7:45-8:15	9:40-10:10	12:10-12:30	15:10-15:30	16:58-17:28
AUTO	16	34	39	33	76
BICI	0	0	0	0	0
MOTO	0	0	0	0	0
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	6	12	0	12	14
VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	2	4	0	3	0
AUTOBUS URBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS EXTRAURBANI	0	0	0	0	0
AUTOBUS SCOLASTICI	0	0	0	0	0
AUTOBUS TURISTICI	0	0	0	0	0
TOTALE	24	50	39	48	90
Veicoli equivalenti	30	62	39	58,5	97



NODO 4

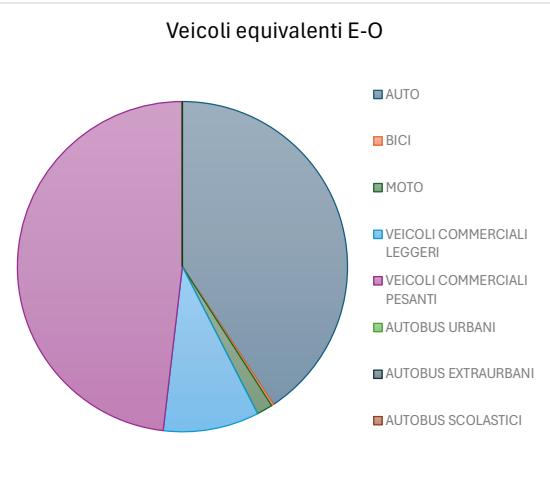
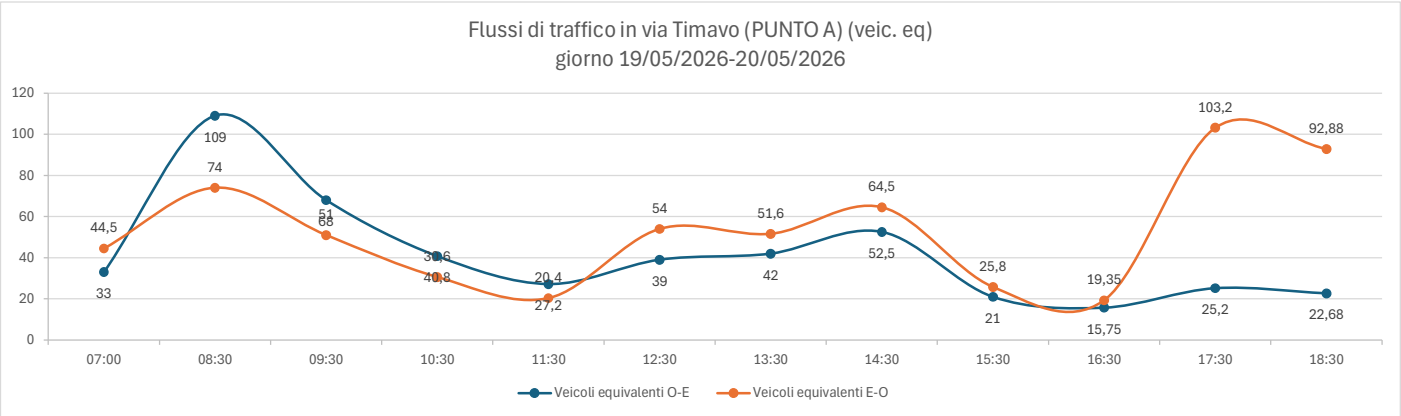
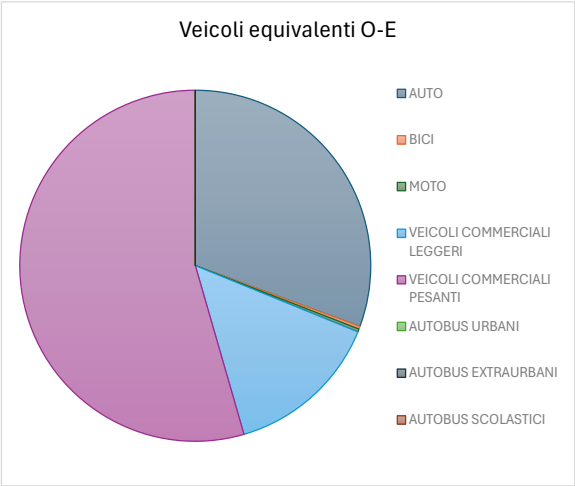


STRADA: via Timavo (PUNTO A)
DIREZIONE: ovest-est

FASCIA ORARIA DI RIFERIMENTO FASCIA ORARIA DI RILEVAMENTO	FLUSSI DI TRAFFICO NORMALIZZATI AD 1 ORA					tot
	7:00-8:30 7:30-8:00	8:30-12:00 8:40-9:10	12:00-13:30 12:35-12:55	13:30-16:30 14:15-14:35	16:30-18:30 17:00-17:30	
AUTO	0	44	3	21	31,5	169,08
BICI	0	0	3	0	0	3
MOTO	0	0	3	0	0	3
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	2	0	12	6	9	52,88
VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	12	26	6	9	13,5	120,32
AUTOBUS URBANI	0	0	0	0	0	0
AUTOBUS EXTRAURBANI	0	0	0	0	0	0
AUTOBUS SCOLASTICI	0	0	0	0	0	0
AUTOBUS TURISTICI	0	0	0	0	0	0
TOTALE	14	70	27	36	54	348,28
Veicoli equivalenti	33	109	39	52,5	78,75	552,2

STRADA: via Timavo (PUNTO A)
DIREZIONE: est-ovest

FASCIA ORARIA DI RIFERIMENTO FASCIA ORARIA DI RILEVAMENTO	FLUSSI DI TRAFFICO NORMALIZZATI AD 1 ORA					tot
	7:00-8:30 7:30-8:00	8:30-12:00 8:40-9:10	12:00-13:30 12:35-12:55	13:30-16:30 14:15-14:35	16:30-18:30 17:00-17:30	
AUTO	34	10	9	36	54	258,6
BICI	0	0	3	0	0	3
MOTO	0	0	3	3	4,5	19,8
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	2	6	3	3	4,5	39,8
VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	3	22	15	9	13,5	122,4
AUTOBUS URBANI	0	0	0	0	0	0
AUTOBUS EXTRAURBANI	0	0	0	0	0	0
AUTOBUS SCOLASTICI	0	0	0	0	0	0
AUTOBUS TURISTICI	0	0	0	0	0	0
TOTALE	39	38	33	51	76,5	443,6
Veicoli equivalenti	44,5	74	54	64,5	96,75	635,7

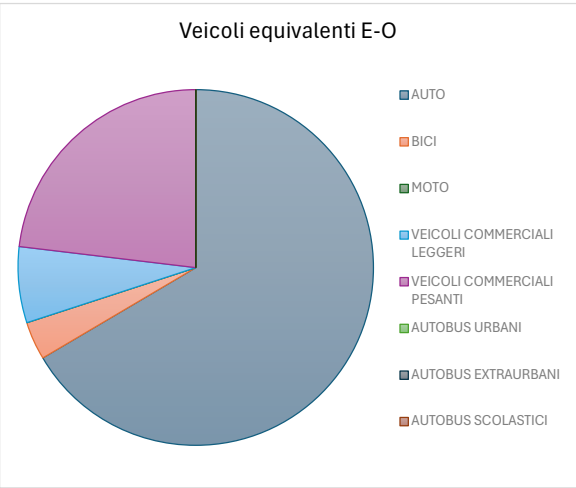
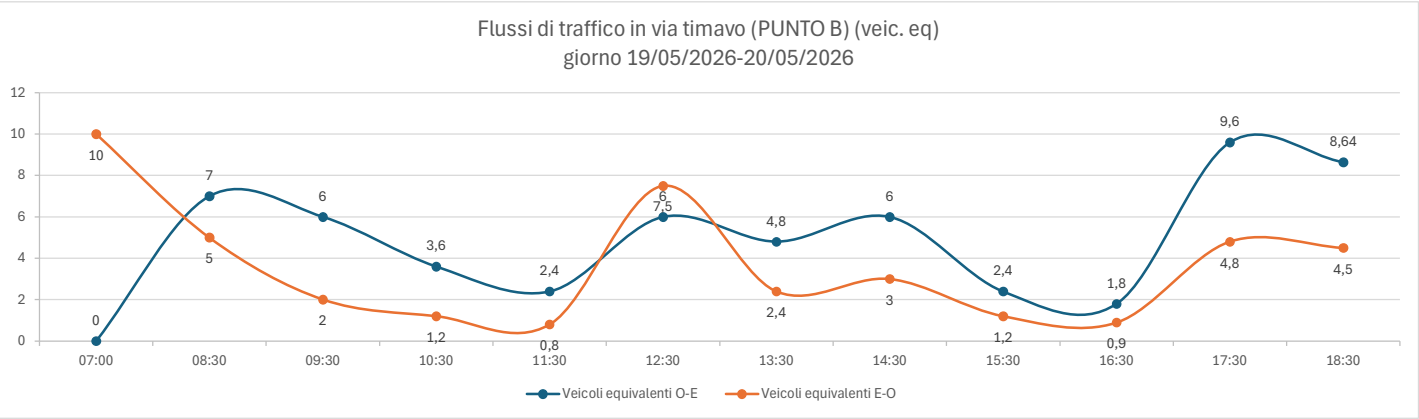
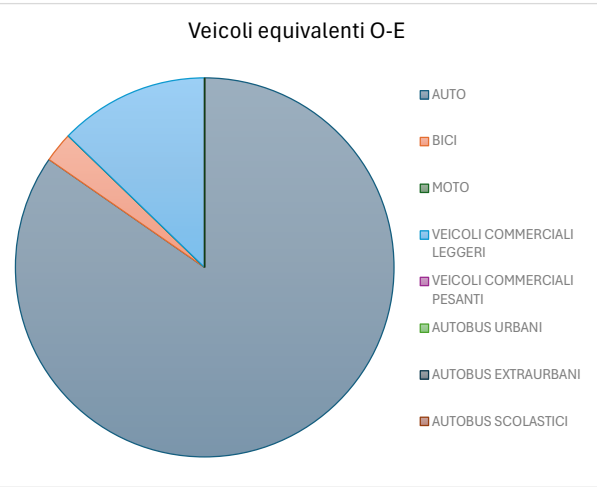


STRADA: via Timavo (PUNTO B)
DIREZIONE: ovest-est

FLUSSI DI TRAFFICO NORMALIZZATI AD 1 ORA							tot
FASCIA ORARIA DI RIFERIMENTO	7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30		
FASCIA ORARIA DI RILEVAMENTO	7:30-8:00	8:40-9:10	12:35-12:55	14:15-14:35	17:00-17:30		
AUTO	0	4	0	6	9		49,6
BICI	0	0	3	0	0		3
MOTO	0	0	0	0	0		0
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	0	2	3	0	0		5
VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	0	0	0	0	0		0
AUTOBUS URBANI	0	0	0	0	0		0
AUTOBUS EXTRAURBANI	0	0	0	0	0		0
AUTOBUS SCOLASTICI	0	0	0	0	0		0
AUTOBUS TURISTICI	0	0	0	0	0		0
TOTALE	0	6	6	6	9		57,6
Veicoli equivalenti	0	7	6	6	9		58,6

STRADA: via Timavo (PUNTO B)
DIREZIONE: est-ovest

FLUSSI DI TRAFFICO NORMALIZZATI AD 1 ORA							tot
FASCIA ORARIA DI RIFERIMENTO	7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30		
FASCIA ORARIA DI RILEVAMENTO	7:30-8:00	8:40-9:10	12:35-12:55	14:15-14:35	17:00-17:30		
AUTO	0	2	6	3	4,5		28,8
BICI	0	0	3	0	0		3
MOTO	0	0	0	0	0		0
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	0	2	0	0	0		2
VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	4	0	0	0	0		4
AUTOBUS URBANI	0	0	0	0	0		0
AUTOBUS EXTRAURBANI	0	0	0	0	0		0
AUTOBUS SCOLASTICI	0	0	0	0	0		0
AUTOBUS TURISTICI	0	0	0	0	0		0
TOTALE	4	4	9	3	4,5		37,8
Veicoli equivalenti	10	5	7,5	3	4,5		43,3

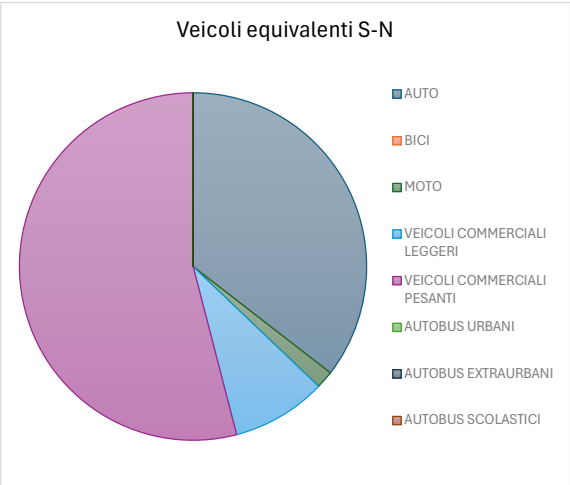
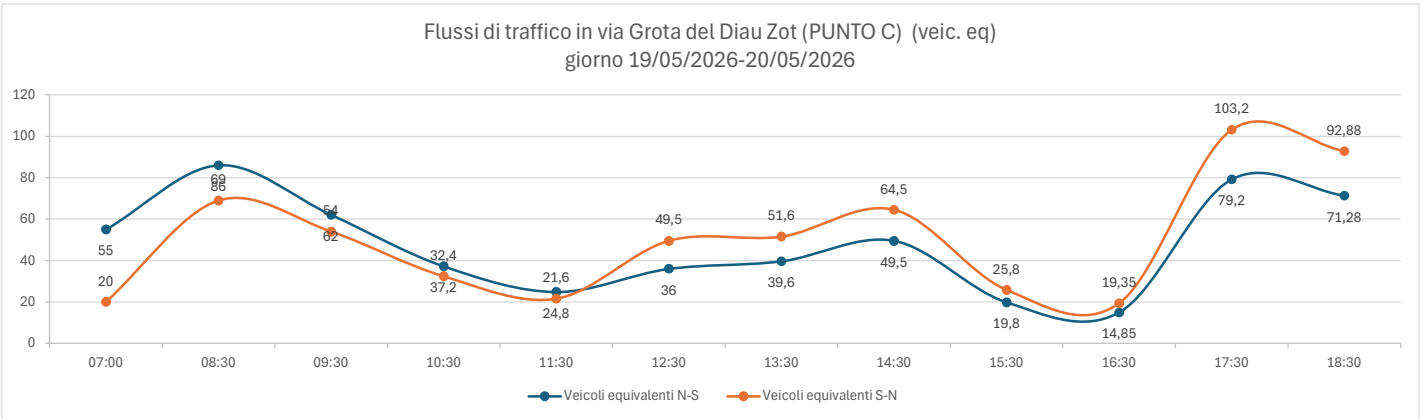
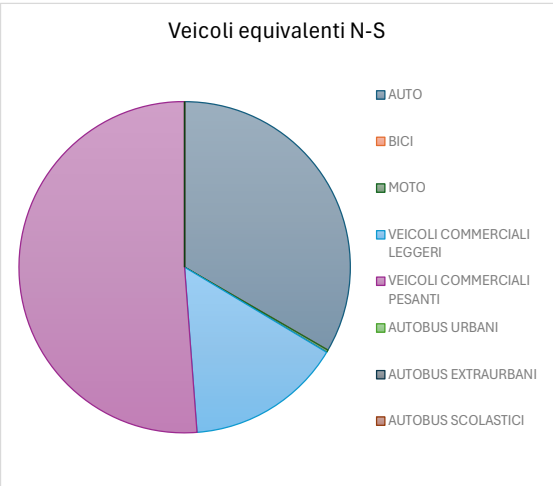


STRADA: **via Grota del Diau Zot (PUNTO C)**
DIREZIONE: **nord-sud**

FASCIA ORARIA DI RIFERIMENTO	FLUSSI DI TRAFFICO NORMALIZZATI AD 1 ORA					tot
	7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30	
FASCIA ORARIA DI RILEVAMENTO	7:30-8:00	8:40-9:10	12:35-12:55	14:15-14:35	17:00-17:30	
AUTO	34	36	6	18	27	192,8
BICI	0	0	0	0	0	0
MOTO	0	0	3	0	0	3
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	4	0	9	6	9	58,6
VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	6	20	6	9	13,5	118,4
AUTOBUS URBANI	0	0	0	0	0	0
AUTOBUS EXTRAURBANI	0	0	0	0	0	0
AUTOBUS SCOLASTICI	0	0	0	0	0	0
AUTOBUS TURISTICI	0	0	0	0	0	0
TOTALE	44	56	24	33	49,5	372,8
Veicoli equivalenti	55	86	36	49,5	74,25	578,2

STRADA: **via Grota del Diau Zot (PUNTO C)**
DIREZIONE: **sud-nord**

FASCIA ORARIA DI RIFERIMENTO	FLUSSI DI TRAFFICO NORMALIZZATI AD 1 ORA					tot
	7:00-8:30	8:30-12:00	12:00-13:30	13:30-16:30	16:30-18:30	
FASCIA ORARIA DI RILEVAMENTO	7:30-8:00	8:40-9:10	12:35-12:55	14:15-14:35	17:00-17:30	
AUTO	0	8	6	36	54	215,6
BICI	0	0	0	0	0	0
MOTO	0	0	3	3	4,5	19,8
VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI	0	4	3	3	4,5	35,8
VEICOLI COMMERCIALI PESANTI	8	22	15	9	13,5	131,4
AUTOBUS URBANI	0	0	0	0	0	0
AUTOBUS EXTRAURBANI	0	0	0	0	0	0
AUTOBUS SCOLASTICI	0	0	0	0	0	0
AUTOBUS TURISTICI	0	0	0	0	0	0
TOTALE	8	34	27	51	76,5	402,6
Veicoli equivalenti	20	69	49,5	64,5	96,75	607,7



SITUAZIONE ESISTENTE

Orario 7:00-8:30

Da nodo	A nodo	strada	Lunghezza tratto [m]	Veicoli leggeri [n° veicoli/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli/ora]	Veicoli totali [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ECOENERGY [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ADRIASTRADE [n° veicoli/ora]	% veicoli pesanti	Cid [veicoli eq./h]	N	fw	fp	ET	fhv	Veicoli leggeri [n° veicoli eq/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli eq/ora]	Veicoli totali [n° veicoli eq/ora]	Capacità [veicoli eq/ora]	Saturazione %
0	1	via Locavaz - via Terza Armata	1270	822	42	864	0	0	4,86	1600	1,00	1,00	0,75	2	0,95	847,5	105,0	952,5	1144	83,23
1	2	via Terza Armata	1320	138	70	208	0	0	33,65	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,75	151,0	175,0	326,0	748	43,57
2	3	via Timavo	1560	132	81	213	0	0	38,03	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,72	142,5	202,5	345,0	724	47,62
3	4	via Timavo	885	76	30	106	0	0	28,30	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,78	80,0	75,0	155,0	779	19,89
4	5	via Grotta del Diau Zott	265	38	6	44	0	0	13,64	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,88	40,0	15,0	55,0	880	6,25

Da nodo	A nodo	strada	Lunghezza tratto [m]	Veicoli leggeri [n° veicoli/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli/ora]	Veicoli totali [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ECOENERGY [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ADRIASTRADE [n° veicoli/ora]	% veicoli pesanti	Cid [veicoli eq./h]	N	fw	fp	ET	fhv	Veicoli leggeri [n° veicoli eq/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli eq/ora]	Veicoli totali [n° veicoli eq/ora]	Capacità [veicoli eq/ora]	Saturazione %
5	4	via Grotta del Diau Zott	265	0	8	8	0	0	100,00	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,50	0,0	20,00	20,00	500	4,00
4	3	via Timavo	885	36	3	39	0	0	7,69	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,93	37,0	7,50	44,50	929	4,79
3	2	via Timavo	1560	30	16	46	0	0	34,78	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,74	32,0	40,00	72,00	742	9,70
2	1	via Terza Armata	1320	99	78	177	0	0	44,07	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,69	109,5	195,00	304,50	694	43,87
1	0	via Locavaz - via Terza Armata	1270	76	32	108	0	0	29,63	1600	1,00	1,00	0,75	2	0,77	79,0	80,00	159,00	926	17,18

SITUAZIONE STIMATA

n camion/ora2

Da nodo	A nodo	strada	Lunghezza tratto [m]	Veicoli leggeri [n° veicoli/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli/ora]	Veicoli totali [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ECOENERGY [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ADRIASTRADE [n° veicoli/ora]	% veicoli pesanti	Cid [veicoli eq./h]	N	fw	fp	ET	fhv	Veicoli leggeri [n° veicoli eq/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli eq/ora]	Veicoli totali [n° veicoli eq/ora]	Capacità [veicoli eq/ora]	Saturazione %	Δ saturazione %
0	1	via Locavaz - via Terza Armata	1270	822	42	864	2,4	2	4,86	1600	1,00	1,00	0,75	2	0,95	847,5	116,0	963,5	1144	84,19	0,96
1	2	via Terza Armata	1320	138	70	208	2,4	2	33,65	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,75	151,0	186,0	337,0	748	45,04	1,47
2	3	via Timavo	1560	132	81	213	2,4	2	38,03	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,72	142,5	213,5	356,0	724	49,14	1,52
3	4	via Timavo	885	76	30	106	2,4	2	28,30	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,78	80,0	86,0	166,0	779	21,30	1,41
4	5	via Grotta del Diau Zott	265	38	6	44	0	2	13,64	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,88	40,0	20,0	60,0	880	6,82	0,57

Da nodo	A nodo	strada	Lunghezza tratto [m]	Veicoli leggeri [n° veicoli/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli/ora]	Veicoli totali [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ECOENERGY [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ADRIASTRADE [n° veicoli/ora]	% veicoli pesanti	Cid [veicoli eq./h]	N	fw	fp	ET	fhv	Veicoli leggeri [n° veicoli eq/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli eq/ora]	Veicoli totali [n° veicoli eq/ora]	Capacità [veicoli eq/ora]	Saturazione %	Δ saturazione %
5	4	via Grotta del Diau Zott	265	0	8	8	0	2	100,00	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,50	0,0	25,00	25,00	500	5,00	1,00
4	3	via Timavo	885	36	3	39	2,4	2	7,69	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,93	37,0	18,50	55,50	929	5,98	1,18
3	2	via Timavo	1560	30	16	46	2,4	2	34,78	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,74	32,0	51,00	83,00	742	11,19	1,48
2	1	via Terza Armata	1320	99	78	177	2,4	2	44,07	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,69	109,5	206,00	315,50	694	45,45	1,58
1	0	via Locavaz - via Terza Armata	1270	76	32	108	2,4	2	29,63	1600	1,00	1,00	0,75	2	0,77	79,0	91,00	170,00	926	18,36	1,19

SITUAZIONE ESISTENTE

Orario 8:30-12:00

Da nodo	A nodo	strada	Lunghezza tratto [m]	Veicoli leggeri [n° veicoli/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli/ora]	Veicoli totali [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ECOENERGY [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ADRIASTRADE [n° veicoli/ora]	% veicoli pesanti	Cid [veicoli eq./h]	N	fw	fp	ET	fhv	Veicoli leggeri [n° veicoli eq/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli eq/ora]	Veicoli totali [n° veicoli eq/ora]	Capacità [veicoli eq/ora]	Saturazione %
0	1	via Locavaz - via Terza Armata	1270	136	52	188	0	0	27,66	1600	1,00	1,00	0,75	2	0,78	140,0	130,0	270,0	940	28,72
1	2	via Terza Armata	1320	48	38	86	0	0	44,19	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,69	50,0	95,0	145,0	694	20,91
2	3	via Timavo	1560	88	54	142	0	0	38,03	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,72	95,0	135,0	230,0	724	31,75
3	4	via Timavo	885	56	16	72	0	0	22,22	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,82	63,0	40,0	103,0	818	12,59
4	5	via Grotta del Diau Zott	265	36	20	56	0	0	35,71	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,74	36,0	50,0	86,0	737	11,67

Da nodo	A nodo	strada	Lunghezza tratto [m]	Veicoli leggeri [n° veicoli/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli/ora]	Veicoli totali [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ECOENERGY [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ADRIASTRADE [n° veicoli/ora]	% veicoli pesanti	Cid [veicoli eq./h]	N	fw	fp	ET	fhv	Veicoli leggeri [n° veicoli eq/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli eq/ora]	Veicoli totali [n° veicoli eq/ora]	Capacità [veicoli eq/ora]	Saturazione %
5	4	via Grotta del Diau Zott	265	12	22	34	0	0	64,71	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,61	14,0	55,00	69,00	607	11,36
4	3	via Timavo	885	16	22	38	0	0	57,89	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,63	19,0	55,00	74,00	633	11,68
3	2	via Timavo	1560	44	26	70	0	0	37,14	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,73	49,0	65,00	114,00	729	15,63
2	1	via Terza Armata	1320	66	52	118	0	0	44,07	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,69	73,0	130,00	203,00	694	29,25
1	0	via Locavaz - via Terza Armata	1270	66	54	120	0	0	45,00	1600	1,00	1,00	0,75	2	0,69	66,0	135,00	201,00	828	24,29

SITUAZIONE STIMATA

n camion/ora6

Da nodo	A nodo	strada	Lunghezza tratto [m]	Veicoli leggeri [n° veicoli/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli/ora]	Veicoli totali [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ECOENERGY [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ADRIASTRADE [n° veicoli/ora]	% veicoli pesanti	Cid [veicoli eq./h]	N	fw	fp	ET	fhv	Veicoli leggeri [n° veicoli eq/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli eq/ora]	Veicoli totali [n° veicoli eq/ora]	Capacità [veicoli eq/ora]	Saturazione %	Δ saturazione %
0	1	via Locavaz - via Terza Armata	1270	136	52	188	2,4	6	27,66	1600	1,00	1,00	0,75	2	0,78	140,0	151,0	291,0	940	30,96	2,23
1	2	via Terza Armata	1320	48	38	86	2,4	6	44,19	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,69	50,0	116,0	166,0	694	23,93	3,03
2	3	via Timavo	1560	88	54	142	2,4	6	38,03	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,72	95,0	156,0	251,0	724	34,65	2,90
3	4	via Timavo	885	56	16	72	2,4	6	22,22	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,82	63,0	61,0	124,0	818	15,16	2,57
4	5	via Grotta del Diau Zott	265	36	20	56	2,4	6	35,71	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,74	36,0	71,0	107,0	737	14,52	2,85

Da nodo	A nodo	strada	Lunghezza tratto [m]	Veicoli leggeri [n° veicoli/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli/ora]	Veicoli totali [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ECOENERGY [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ADRIASTRADE [n° veicoli/ora]	% veicoli pesanti	Cid [veicoli eq./h]	N	fw	fp	ET	fhv	Veicoli leggeri [n° veicoli eq/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli eq/ora]	Veicoli totali [n° veicoli eq/ora]	Capacità [veicoli eq/ora]	Saturazione %	Δ saturazione %
5	4	via Grotta del Diau Zott	265	12	22	34	2,4	6	64,71	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,61	14,0	76,00	90,00	607	14,82	3,46
4	3	via Timavo	885	16	22	38	2,4	6	57,89	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,63	19,0	76,00	95,00	633	15,00	3,32
3	2	via Timavo	1560	44	26	70	2,4	6	37,14	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,73	49,0	86,00	135,00	729	18,51	2,88
2	1	via Terza Armata	1320	66	52	118	2,4	6	44,07	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,69	73,0	151,00	224,00	694	32,27	3,03
1	0	via Locavaz - via Terza Armata	1270	66	54	120	2,4	6	45,00	1600	1,00	1,00	0,75	2	0,69	66,0	156,00	222,00	828	26,83	2,54

SITUAZIONE ESISTENTE

Orario 12:00-13:30

Da nodo	A nodo	strada	Lunghezza tratto [m]	Veicoli leggeri [n° veicoli/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli/ora]	Veicoli totali [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ECOENERGY [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ADRIASTRADE [n° veicoli/ora]	% veicoli pesanti	Cid [veicoli eq./h]	N	fw	fp	ET	fhv	Veicoli leggeri [n° veicoli eq/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli eq/ora]	Veicoli totali [n° veicoli eq/ora]	Capacità [veicoli eq/ora]	Saturazione %
0	1	via Locavaz - via Terza Armata	1270	164	62	226	0	0	27,43	1600	1,00	1,00	0,75	2	0,78	169,0	155,0	324,0	942	34,41
1	2	via Terza Armata	1320	55	50	105	0	0	47,62	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,68	57,0	125,0	182,0	677	26,87
2	3	via Timavo	1560	102	36	138	0	0	26,09	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,79	109,5	90,0	199,5	793	25,15
3	4	via Timavo	885	33	27	60	0	0	45,00	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,69	37,5	67,5	105,0	690	15,23
4	5	via Grotta del Diau Zott	265	18	6	24	0	0	25,00	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,80	21,0	15,0	36,0	800	4,50

Da nodo	A nodo	strada	Lunghezza tratto [m]	Veicoli leggeri [n° veicoli/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli/ora]	Veicoli totali [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ECOENERGY [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ADRIASTRADE [n° veicoli/ora]	% veicoli pesanti	Cid [veicoli eq./h]	N	fw	fp	ET	fhv	Veicoli leggeri [n° veicoli eq/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli eq/ora]	Veicoli totali [n° veicoli eq/ora]	Capacità [veicoli eq/ora]	Saturazione %
5	4	via Grotta del Diau Zott	265	12	15	27	0	0	55,56	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,64	12,0	37,50	49,50	643	7,70
4	3	via Timavo	885	18	15	33	0	0	45,45	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,69	16,5	37,50	54,00	688	7,85
3	2	via Timavo	1560	105	30	135	0	0	22,22	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,82	112,5	75,00	187,50	818	22,92
2	1	via Terza Armata	1320	108	45	153	0	0	29,41	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,77	120,0	112,50	232,50	773	30,09
1	0	via Locavaz - via Terza Armata	1270	95	27	122	0	0	22,13	1600	1,00	1,00	0,75	2	0,82	122,0	67,50	189,50	983	19,29

SITUAZIONE STIMATA

n camion/ora2

Da nodo	A nodo	strada	Lunghezza tratto [m]	Veicoli leggeri [n° veicoli/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli/ora]	Veicoli totali [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ECOENERGY [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ADRIASTRADE [n° veicoli/ora]	% veicoli pesanti	Cid [veicoli eq./h]	N	fw	fp	ET	fhv	Veicoli leggeri [n° veicoli eq/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli eq/ora]	Veicoli totali [n° veicoli eq/ora]	Capacità [veicoli eq/ora]	Saturazione %	Δ saturazione %
0	1	via Locavaz - via Terza Armata	1270	164	62	226	2,4	2	27,43	1600	1,00	1,00	0,75	2	0,78	169,0	166,0	335,0	942	35,58	1,17
1	2	via Terza Armata	1320	55	50	105	2,4	2	47,62	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,68	57,0	136,0	193,0	677	28,49	1,62
2	3	via Timavo	1560	102	36	138	2,4	2	26,09	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,79	109,5	101,0	210,5	793	26,54	1,39
3	4	via Timavo	885	33	27	60	2,4	2	45,00	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,69	37,5	78,5	116,0	690	16,82	1,60
4	5	via Grotta del Diau Zott	265	18	6	24	2,4	2	25,00	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,80	21,0	26,0	47,0	800	5,88	1,38

Da nodo	A nodo	strada	Lunghezza tratto [m]	Veicoli leggeri [n° veicoli/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli/ora]	Veicoli totali [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ECOENERGY [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ADRIASTRADE [n° veicoli/ora]	% veicoli pesanti	Cid [veicoli eq./h]	N	fw	fp	ET	fhv	Veicoli leggeri [n° veicoli eq/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli eq/ora]	Veicoli totali [n° veicoli eq/ora]	Capacità [veicoli eq/ora]	Saturazione %	Δ saturazione %
5	4	via Grotta del Diau Zott	265	12	15	27	2,4	2	55,56	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,64	12,0	48,50	60,50	643	9,41	1,71
4	3	via Timavo	885	18	15	33	2,4	2	45,45	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,69	16,5	48,50	65,00	688	9,45	1,60
3	2	via Timavo	1560	105	30	135	2,4	2	22,22	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,82	112,5	86,00	198,50	818	24,26	1,34
2	1	via Terza Armata	1320	108	45	153	2,4	2	29,41	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,77	120,0	123,50	243,50	773	31,51	1,42
1	0	via Locavaz - via Terza Armata	1270	95	27	122	2,4	2	22,13	1600	1,00	1,00	0,75	2	0,82	122,0	78,50	200,50	983	20,41	1,12

SITUAZIONE ESISTENTE

Orario 13:30-16:30

Da nodo	A nodo	strada	Lunghezza tratto [m]	Veicoli leggeri [n° veicoli/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli/ora]	Veicoli totali [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ECOENERGY [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ADRIASTRADE [n° veicoli/ora]	% veicoli pesanti	Cid [veicoli eq./h]	N	fw	fp	ET	fhv	Veicoli leggeri [n° veicoli eq/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli eq/ora]	Veicoli totali [n° veicoli eq/ora]	Capacità [veicoli eq/ora]	Saturazione %
0	1	via Locavaz - via Terza Armata	1270	68	26	94	0	0	27,66	1600	1,00	1,00	0,75	2	0,78	70,0	65,0	135,0	940	14,36
1	2	via Terza Armata	1320	36	33	69	0	0	47,83	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,68	37,5	82,5	120,0	676	17,74
2	3	via Timavo	1560	123	57	180	0	0	31,67	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,76	133,5	142,5	276,0	759	36,34
3	4	via Timavo	885	15	6	21	0	0	28,57	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,78	15,0	15,0	30,0	778	3,86
4	5	via Grotta del Diau Zott	265	24	9	33	0	0	27,27	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,79	27,0	22,5	49,5	786	6,30

Da nodo	A nodo	strada	Lunghezza tratto [m]	Veicoli leggeri [n° veicoli/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli/ora]	Veicoli totali [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ECOENERGY [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ADRIASTRADE [n° veicoli/ora]	% veicoli pesanti	Cid [veicoli eq./h]	N	fw	fp	ET	fhv	Veicoli leggeri [n° veicoli eq/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli eq/ora]	Veicoli totali [n° veicoli eq/ora]	Capacità [veicoli eq/ora]	Saturazione %
5	4	via Grotta del Diau Zott	265	42	9	51	0	0	17,65	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,85	42,0	22,50	64,50	850	7,59
4	3	via Timavo	885	42	9	51	0	0	17,65	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,85	42,0	22,50	64,50	850	7,59
3	2	via Timavo	1560	48	27	75	0	0	36,00	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,74	48,0	67,50	115,50	735	15,71
2	1	via Terza Armata	1320	60	60	120	0	0	50,00	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,67	76,5	150,00	226,50	667	33,98
1	0	via Locavaz - via Terza Armata	1270	63	18	81	0	0	22,22	1600	1,00	1,00	0,75	2	0,82	81,0	45,00	126,00	982	12,83

SITUAZIONE STIMATA

n camion/ora6

Da nodo	A nodo	strada	Lunghezza tratto [m]	Veicoli leggeri [n° veicoli/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli/ora]	Veicoli totali [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ECOENERGY [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ADRIASTRADE [n° veicoli/ora]	% veicoli pesanti	Cid [veicoli eq./h]	N	fw	fp	ET	fhv	Veicoli leggeri [n° veicoli eq/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli eq/ora]	Veicoli totali [n° veicoli eq/ora]	Capacità [veicoli eq/ora]	Saturazione %	Δ saturazione %
0	1	via Locavaz - via Terza Armata	1270	68	26	94	2,4	6	27,66	1600	1,00	1,00	0,75	2	0,78	70,0	86,0	156,0	940	16,60	2,23
1	2	via Terza Armata	1320	36	33	69	2,4	6	47,83	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,68	37,5	103,5	141,0	676	20,84	3,10
2	3	via Timavo	1560	123	57	180	2,4	6	31,67	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,76	133,5	163,5	297,0	759	39,11	2,77
3	4	via Timavo	885	15	6	21	2,4	6	28,57	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,78	15,0	36,0	51,0	778	6,56	2,70
4	5	via Grotta del Diau Zott	265	24	9	33	2,4	6	27,27	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,79	27,0	43,5	70,5	786	8,97	2,67

Da nodo	A nodo	strada	Lunghezza tratto [m]	Veicoli leggeri [n° veicoli/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli/ora]	Veicoli totali [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ECOENERGY [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ADRIASTRADE [n° veicoli/ora]	% veicoli pesanti	Cid [veicoli eq./h]	N	fw	fp	ET	fhv	Veicoli leggeri [n° veicoli eq/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli eq/ora]	Veicoli totali [n° veicoli eq/ora]	Capacità [veicoli eq/ora]	Saturazione %	Δ saturazione %
5	4	via Grotta del Diau Zott	265	42	9	51	2,4	6	17,65	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,85	42,0	43,50	85,50	850	10,06	2,47
4	3	via Timavo	885	42	9	51	2,4	6	17,65	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,85	42,0	43,50	85,50	850	10,06	2,47
3	2	via Timavo	1560	48	27	75	2,4	6	36,00	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,74	48,0	88,50	136,50	735	18,56	2,86
2	1	via Terza Armata	1320	60	60	120	2,4	6	50,00	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,67	76,5	171,00	247,50	667	37,13	3,15
1	0	via Locavaz - via Terza Armata	1270	63	18	81	2,4	6	22,22	1600	1,00	1,00	0,75	2	0,82	81,0	66,00	147,00	982	14,97	2,14

SITUAZIONE ESISTENTE

Orario 16:30-18:30

Da nodo	A nodo	strada	Lunghezza tratto [m]	Veicoli leggeri [n° veicoli/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli/ora]	Veicoli totali [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ECOENERGY [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ADRIASTRADE [n° veicoli/ora]	% veicoli pesanti	Cid [veicoli eq./h]	N	fw	fp	ET	fhv	Veicoli leggeri [n° veicoli eq/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli eq/ora]	Veicoli totali [n° veicoli eq/ora]	Capacità [veicoli eq/ora]	Saturazione %
0	1	via Locavaz - via Terza Armata	1270	740	38	778	0	0	4,88	1600	1,00	1,00	0,75	2	0,95	763,0	95,0	858,0	1144	74,99
1	2	via Terza Armata	1320	99	21	120	0	0	17,50	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,85	100,5	52,5	153,0	851	17,98
2	3	via Timavo	1560	172	80	252	0	0	31,75	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,76	187,0	200,0	387,0	759	50,99
3	4	via Timavo	885	30	4	34	0	0	11,76	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,89	31,0	10,0	41,0	895	4,58
4	5	via Grotta del Diau Zott	265	36	13,5	49,5	0	0	27,27	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,79	40,5	33,8	74,3	786	9,45

Da nodo	A nodo	strada	Lunghezza tratto [m]	Veicoli leggeri [n° veicoli/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli/ora]	Veicoli totali [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ECOENERGY [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ADRIASTRADE [n° veicoli/ora]	% veicoli pesanti	Cid [veicoli eq./h]	N	fw	fp	ET	fhv	Veicoli leggeri [n° veicoli eq/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli eq/ora]	Veicoli totali [n° veicoli eq/ora]	Capacità [veicoli eq/ora]	Saturazione %
5	4	via Grotta del Diau Zott	265	63	13,5	76,5	0	0	17,65	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,85	63,0	33,75	96,75	850	11,38
4	3	via Timavo	885	63	13,5	76,5	0	0	17,65	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,85	63,0	33,75	96,75	850	11,38
3	2	via Timavo	1560	250	20	270	0	0	7,41	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,93	216,0	50,00	266,00	931	28,57
2	1	via Terza Armata	1320	84	84	168	0	0	50,00	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,67	107,0	210,00	317,00	667	47,55
1	0	via Locavaz - via Terza Armata	1270	255	18	273	0	0	6,59	1600	1,00	1,00	0,75	2	0,94	256,5	45,00	301,50	1126	26,78

SITUAZIONE STIMATA

n camion/ora6

Da nodo	A nodo	strada	Lunghezza tratto [m]	Veicoli leggeri [n° veicoli/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli/ora]	Veicoli totali [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ECOENERGY [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ADRIASTRADE [n° veicoli/ora]	% veicoli pesanti	Cid [veicoli eq./h]	N	fw	fp	ET	fhv	Veicoli leggeri [n° veicoli eq/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli eq/ora]	Veicoli totali [n° veicoli eq/ora]	Capacità [veicoli eq/ora]	Saturazione %	Δ saturazione %
0	1	via Locavaz - via Terza Armata	1270	740	38	778	2,4	2	4,88	1600	1,00	1,00	0,75	2	0,95	763,0	106,0	869,0	1144	75,95	0,96
1	2	via Terza Armata	1320	99	21	120	2,4	2	17,50	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,85	100,5	63,5	164,0	851	19,27	1,29
2	3	via Timavo	1560	172	80	252	2,4	2	31,75	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,76	187,0	211,0	398,0	759	52,43	1,45
3	4	via Timavo	885	30	4	34	2,4	2	11,76	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,89	31,0	21,0	52,0	895	5,81	1,23
4	5	via Grotta del Diau Zott	265	36	13,5	49,5	2,4	2	27,27	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,79	40,5	44,8	85,3	786	10,85	1,40

Da nodo	A nodo	strada	Lunghezza tratto [m]	Veicoli leggeri [n° veicoli/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli/ora]	Veicoli totali [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ECOENERGY [n° veicoli/ora]	Incremento veicoli pesanti ADRIASTRADE [n° veicoli/ora]	% veicoli pesanti	Cid [veicoli eq./h]	N	fw	fp	ET	fhv	Veicoli leggeri [n° veicoli eq/ora]	Veicoli pesanti [n° veicoli eq/ora]	Veicoli totali [n° veicoli eq/ora]	Capacità [veicoli eq/ora]	Saturazione %	Δ saturazione %
5	4	via Grotta del Diau Zott	265	63	13,5	76,5	2,4	2	17,65	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,85	63,0	44,75	107,75	850	12,68	1,29
4	3	via Timavo	885	63	13,5	76,5	2,4	2	17,65	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,85	63,0	44,75	107,75	850	12,68	1,29
3	2	via Timavo	1560	250	20	270	2,4	2	7,41	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,93	216,0	61,00	277,00	931	29,75	1,18
2	1	via Terza Armata	1320	84	84	168	2,4	2	50,00	1000	1,00	1,00	1,00	2	0,67	107,0	221,00	328,00	667	49,20	1,65
1	0	via Locavaz - via Terza Armata	1270	255	18	273	2,4	2	6,59	1600	1,00	1,00	0,75	2	0,94	256,5	56,00	312,50	1126	27,76	0,98