



COMUNE DI NOVENTA DI PIAVE

CITTA' METROPOLITANA DI VENEZIA

AGORA srl - Variante n°6 ai lotti PN 24 - 22 - Ex PN 23/b del PDL di via Calnova
 Comune di Noventa di Piave (VE) - Permessi di Costruire Edificio Commerciale-Ricettivo
 Procedura di Screening di VIA - art. 2 - D.lg 152 -2016 e s.m.i.

SIA - STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

RELAZIONE PRELIMINARE AMBIENTALE



PROGETTAZIONE



via G. B. dall'Armi 3/3
 30027 San Donà di Piave (VE)
 T. 0421 65543 - F. 0421 308 688
 area@areasrl.cc
 area@pec.areasrl.cc
 www.areaengineeringsrl.com
 C.F. e P. IVA: 03663170276
 capitale sociale 20.000 euro I.V.
 Reg. Imprese di VE n° REA: 327574

Service a cura di:
 ing. Diego Galiazzo
 arch. Marco Fasan



COMMITTENTE: **AGORA' s.r.l.**
via Rialto, 16
30020 NOVENTA DI PIAVE
p.iva 04053340263

29.10.2018	REV_0	35118R001S0_REL_AMB	PRIMA EMISSIONE	arch. M. Fasan	ing. D. Galiazzo	ing. D. Galiazzo
DATA	REV.	NOME FILE	DESCRIZIONE DELLA MODIFICA	REDATTO	CONTROLLATO	APPROVATO
DATA: 29.10.2018			FORMATO: A4	Elaborato n° R001		
			COD. COMMESSA: 351-18-166			

INDICE

PREMESSA	3
1. NORMATIVA DI RIFERIMENTO.....	4
2. METODOLOGIA	8
2.1 DEFINIZIONE DEI LIMITI SPAZIALI D’INDAGINE.....	10
2.2 AUTORITÀ COMPETENTI	10
3. PARTE I - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO.....	12
3.1. IL PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO – PTRC VIGENTE	12
3.2. PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO – PTRC ADOTTATO	15
3.3. PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE - PTCP.....	18
3.4. PIANO D’AREA DEL SANDONATESE	21
3.5. SITI RETE NATURA 2000.....	22
3.6. PIANO REGIONALE DI TUTELA DELLE ACQUE	23
3.7. PIANO DI TUTELA E RISANAMENTO DELL’ATMOSFERA.....	25
3.7.1. NORMATIVA DI RIFERIMENTO SULLA QUALITÀ DELL’ARIA	26
3.8. PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO (PAT) DEL COMUNE DI NOVENTA DI PIAVE.....	26
3.9. PIANIFICAZIONE COMUNALE – PI DEL COMUNE DI NOVENTA DI PIAVE E VARIANTE NUMERO 6	28
3.10. IL QUADRO DEI VINCOLI ESISTENTI	28
4. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE	30
4.1. CONTESTO TERRITORIALE	30
4.2. STATO DI FATTO DEI LUOGHI.....	32
5. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE	35
5.1. ATMOSFERA.....	35
5.1.1. INDAGINE ARPAV.....	37
5.2. SUOLO E SOTTOSUOLO	40
5.1.1. INQUADRAMENTO GEOLOGICO E GEOMORFOLOGICO GENERALE.....	41
5.1.2. INQUADRAMENTO GEOMORFOLOGICO E IDROGEOLOGICO DI NOVENTA DI PIAVE	42
5.3. ACQUA	43
5.2.1. QUALITÀ DELLE ACQUE SUPERFICIALI	44
5.2.2. QUALITÀ DELLE ACQUE SOTTERANEE.....	44
5.2.3. RISCHIO IDRAULICO	45
5.2.4. SERVIZIO IDRICO INTEGRATO	46
5.4. ECOSISTEMI E RETI ECOLOGICHE	47
5.4.1. IL SISTEMA REGIONALE RETE NATURA 2000	47
5.4.2. LA RETE ECOLOGICA	48
5.5. VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA	50
5.5.1. FAUNA	50
5.6. PAESAGGIO, BENI ARCHITETTONICI, CULTURALI E ARCHEOLOGICI/STORICO TESTIMONIALI	51
5.7. PATRIMONIO CULTURALE, ARCHITETTONICO, ARCHEOLOGICO.....	53
5.7.1. ANALISI STORICA	53
5.7.2. PATRIMONIO ARCHEOLOGICO.....	55
5.7.3. ELEMENTI PUNTUALI.....	55
5.8. SISTEMA INSEDIATIVO	56
5.9. RUMORE	57
5.10. RISCHIO SISMICO	60
5.11. CAVE E DISCARICHE	61
5.12. INQUINAMENTO LUMINOSO.....	62
5.13. INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO	64
5.14. ENERGIA.....	66
5.15. RIFIUTI.....	67
6. LA PROPOSTA PROGETTALE.....	68
7. VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI.....	73

8.	ALLEGATO 1: TAVOLE PROGETTO	77
9.	ALLEGATO 2: TRAFFIC IMPACT STUDY	78
10.	ALLEGATO 3: STUDIO DI IMPATTO ACUSTICO	79
11.	ALLEGATO 4: PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE	80

PREMESSA

L'intervento oggetto della presente relazione ambientale riguarda la realizzazione delle opere urbanistiche previste dalla Variante n°6 ai comparti PN 22-23/a e 24 ed ex PN 23/b del PDL di via Calnova da realizzarsi in comune di Noventa di Piave.

L'ambito si colloca sul lato sud-est dell'ampio svincolo tra l'uscita autostradale di Noventa di Piave, il McArthurGlen Designer Outlets di Noventa di Piave, la Variante alla SS 14 e via Calnova.

La presente istanza di verifica di assoggettabilità alla procedura di valutazione ambientale è riferita alle opere urbanistiche di completamento del Piano Norma in parola che prevedono l'ampliamento, per la sola parte commerciale, ad una superficie complessiva di 3.999 mq in luogo dei 2.595 mq attuali configurandosi una Grande Struttura di Vendita, oltre ad ulteriori 32 stanze uso albergo che verranno realizzate nel nuovo edificio, con piastra commerciale al piano terra, all'interno del lotto PN 23/b.

1. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Il quadro legislativo è costituito da norme a livello comunitario, statale e regionale per quanto attualmente vigente.

Normativa Comunitaria

- **Direttiva 2011/92/UE** concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, come modificata dalla direttiva **2014/52/UE**;
- **Direttiva 2003/35/CE** volta a conformare la Convenzione di Aarhus alle disposizioni in materia di partecipazione del pubblico;
- **Direttiva 97/11/CE**, ne ha ampliato il campo di applicazione, rafforzato le fasi procedurali e ha integrato le modifiche previste dalla convenzione di Espoo dell'UN/ECE sulla valutazione dell'impatto ambientale in un contesto transfrontaliero;
- **Direttiva CEE 85/337** del 27 giugno 1985 “Valutazione d’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati”.

La direttiva è intesa a proteggere l'ambiente e la qualità della vita, consentendo nel contempo un ravvicinamento delle legislazioni nazionali in merito alla valutazione degli impatti ambientali dei progetti pubblici e privati. Si tratta di uno strumento fondamentale per l'integrazione ambientale che copre un'ampia gamma di progetti allo scopo di renderli sostenibili dal punto di vista ambientale.

I mezzi per raggiungere questo obiettivo sono definiti dall'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva, in base al quale prima del rilascio dell'autorizzazione, i progetti (pubblici e privati) per i quali si prevede un impatto ambientale importante, segnatamente per la loro natura, le loro dimensioni o la loro ubicazione, devono ottenere un'autorizzazione e formano oggetto di una valutazione del loro impatto. La direttiva armonizza i principi di valutazione dell'impatto ambientale introducendo requisiti minimi, in particolare per quanto riguarda i progetti da sottoporre a valutazione, i principali obblighi dei committenti, il contenuto della valutazione e la partecipazione delle autorità competenti e del pubblico.

Normativa Nazionale

- **D. Lgs. n. 104 del 16/06/2017**, (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 156 del 6-7-2017) che modifica il D.Lgs. n. 152/06 relativamente alla valutazione di impatto ambientale, Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio,.
- **D. Lgs 29 giugno 2010, n. 128** “Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell’ art. 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69” ;
- **D. Lgs 16 gennaio 2008, n. 4** “Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale”;
- **D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152** “Norme in materia ambientale”;
- **DPCM 1 settembre 2000** “Modificazioni ed integrazioni del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 3 settembre 1999, per l’attuazione dell’art. 40, primo comma, della legge 22 febbraio 1994, n. 146, in materia di valutazione dell’impatto ambientale”;
- **DPCM 3 settembre 1999** “Atto di indirizzo e coordinamento che modifica ed integra il precedente atto di indirizzo e coordinamento per l’attuazione dell’art. 40, comma 1, della legge 22 febbraio 1994, n. 146, concernente disposizioni in materia di valutazione dell’impatto ambientale”;

- **D. Lgs 112/98** “Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 592”.
- **DPR 12 aprile 1996** “Atto di indirizzo e coordinamento per l’attuazione dell’art. 40, comma 1, della Legge 22 febbraio 1994, n. 146, concernente disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale”;
- **D.P.C.M. 27 dicembre 1988** “Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all’art. 6 della Legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 agosto 1988, n. 377;
- **Legge 8 luglio 1986, n. 349** “Istituzione del Ministero dell’Ambiente e norme in materia di danno ambientale” (cfr. art. 6);
- **D.P.C.M. 10 agosto 1988, n. 377** “Regolamentazione delle pronunce di compatibilità ambientale di cui all’art. 6 della Legge 8 Luglio 1986, n. 349, recante istituzione del Ministero dell’Ambiente e norme in materia di danno ambientale”.

La procedura di VIA viene strutturata sul principio dell’azione preventiva, in base al quale la migliore politica ambientale consiste nel prevenire gli effetti negativi legati alla realizzazione dei progetti anziché combatterne successivamente gli effetti. La struttura della procedura viene concepita per dare informazioni al pubblico e guidare il processo decisionale in maniera partecipata. La VIA nasce come strumento per individuare, descrivere e valutare gli effetti diretti/indiretti di un progetto su alcune componenti ambientali e di conseguenza sulla salute umana.

La VIA è stata recepita in Italia con la Legge n. 349 dell’8 luglio 1986 e s.m.i., legge che Istituisce il Ministero dell’Ambiente e le norme in materia di danno ambientale. Il D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e s.m.i. contiene le Norme Tecniche per la redazione degli Studi di Impatto Ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità.

La Direttiva 97/11/CE (Direttiva del Consiglio concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, Modifiche ed integrazioni alla Direttiva 85/337/CEE) veniva presentata come revisione critica dopo l’esperienza di applicazione delle procedure di VIA in Europa. La direttiva ha ampliato il numero dei tipi di progetti da sottoporre a VIA (allegato I) e ha introdotto le fasi di “screening” e “scoping”.

Il quadro normativo in Italia, relativo alle procedure di VIA, è stato ampliato a seguito dell’emanazione della cd. “Legge Obiettivo” (L.443/2001) ed il relativo decreto di attuazione (D.Lgs n. 190/2002). Il D.Lgs. individua una procedura di VIA speciale, con una apposita Commissione dedicata. Con la delibera CIPE n. 57/2002 venivano date disposizioni sulla Strategia nazionale ambientale per lo sviluppo sostenibile 2000-2010 e si affermava come la VIA dovesse essere integrata a monte con Piani e Programmi che avessero già i criteri di sostenibilità ambientale, tramite la Valutazione Ambientale Strategica.

Il primo resoconto dell’andamento dell’applicazione della VIA in Europa è stato pubblicato nel 2003: la Relazione della Commissione al Parlamento Europeo e al Consiglio sull’applicazione, sull’efficacia e sul funzionamento della direttiva 85/337/CEE, modificata dalla direttiva 97/11/CE.

La relazione riscontra problemi sul livello di soglie di ammissione alla VIA, sul controllo di qualità del procedimento di VIA, sul frazionamento dei progetti e la valutazione degli effetti cumulativi sull’ambiente. Risulta evidente la necessità di migliorare: la formazione del personale delle amministrazioni locali; la valutazione del rischio e i sistemi di monitoraggio; la sensibilizzazione sui nessi tra salute umana e ambiente; la sovrapposizione di procedure di autorizzazione ambientale; la facilitazione della partecipazione del pubblico.

Il D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, e le sue s.m.i, intraprende la riorganizzazione della legislazione italiana in materia ambientale e cerca di superare tutte le dissonanze con le direttive europee pertinenti. La Parte II tratta delle procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione d’impatto ambientale (VIA) e per l’autorizzazione ambientale integrata (IPPC);

Un aggiornamento sull'applicazione della VIA in Europa è stato pubblicato nel 2009: la Relazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento Europeo, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni sull'applicazione e l'efficacia della direttiva VIA (dir. 85/337/CEE, modificata dalle direttive 97/11/CE e 2003/35/CE). I problemi individuati nel resoconto del 2003 non risultano ancora risolti e vengono individuate ulteriori difficoltà nelle procedure transfrontaliere e nell'esigenza di un migliore coordinamento tra VIA, altre direttive (VAS, IPPC, Habitat e Uccelli, Cambiamenti climatici) e politiche comunitarie.

Normativa regionale:

- **Legge Regionale 18 febbraio 2016, n. 4:** Disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale e di competenze in materia di autorizzazione integrata ambientale
- **D.G.R. n. 575 del 3 maggio 2013:** Adeguamento alla sopravvenuta normativa nazionale e regionale delle disposizioni applicative concernenti le procedure di valutazione di impatto ambientale di cui alla Dgr n. 1539 del 27 settembre 2011 e sua contestuale revoca.
- **L.R. n. 50 del 28 dicembre 2012:** Politiche per lo sviluppo del sistema commerciale nella Regione del Veneto.
- **D.G.R. n. 1539 del 27 settembre 2011:** Disposizioni applicative per il coordinamento delle disposizioni della legge regionale 26 marzo 1999, n. 10 "Disciplina dei contenuti e delle procedure di valutazione d'impatto ambientale" con il Decreto legislativo 29 giugno 2010, n. 128 "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69". Disposizioni applicative.
- **D.G.R. n. 327 del 17 febbraio 2009:** "Ulteriori indirizzi applicativi in materia di valutazione di impatto ambientale di coordinamento del D. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, "Norme in materia ambientale" come modificato ed integrato dal D. Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4, "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale" con la Legge Regionale 26 marzo 1999, n. 10."
- **L.R. 26 marzo 1999 n. 10:** "Disciplina dei contenuti e delle procedure di valutazione d'impatto ambientale".

Ulteriori atti normativi a scala Regionale, rilevanti per la Valutazione di Impatto ambientale in esame:

- **D.G.R. del 23/06/2017, n. 940:** Disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale e di competenze in materia di autorizzazione integrata ambientale;
- **D.G.R. del 30/01/2017, n. 94:** Modalità procedurali per la proroga di validità dei provvedimenti di VIA;
- **D.G.R. del 06/12/2016, n. 1979:** Ulteriori specificazioni e chiarimenti in merito alle modalità operative dell'art. 13 della L.r. 4/2016. Modifica ed integrazione della DGR n. 1020 del 29/06/2016
- **D.G.R. del 10/10/2016, n.1596:** Legge regionale 18 febbraio 2016, n. 4 "Disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale e di competenze in materia di autorizzazione integrata ambientale";
- **D.G.R. del 21/09/2016, n. 1461:** Decorrenza periodo transitorio di cui all'art. 22 della L.R. 4/2016 - Disposizioni per l'adozione dei provvedimenti conclusivi dei procedimenti di VIA di competenza regionale nelle more della completa attuazione delle disposizioni attuative di cui all'art. 21 della legge;
- **D.G.R. del 29/06/2016, n.1020:** Legge regionale 18 febbraio 2016, n. 4 "Disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale e di competenze in materia di autorizzazione integrata ambientale". Modalità di attuazione dell'art. 13.

La Regione Veneto ha disciplinato, avvalendosi delle proprie competenze statutarie, la Valutazione di Impatto Ambientale con la L.R.V. 26 marzo 1999 n. 10 (BUR n. 29/1999) e ss.mm.ii., quali L.R. 27.12.2000, n. 24 “Disciplina dei contenuti e delle procedure di valutazione d’impatto ambientale e successive modificazioni ed integrazioni”, nonché dal D.G.R. 11.05.1999, n. 1624 “Modalità e criteri di attuazione delle procedure di V.I.A.” **abrogata e sostituita dalla L.R. 4 del 18/02/2016.**

La L.R.V. 18 febbraio 2016, n. 4 - “Disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale e di competenze in materia di autorizzazione integrata ambientale”, disciplina le procedure di valutazione di impatto ambientale a livello Regionale, Provinciale e della Città Metropolitana di Venezia ed è applicabile laddove non in contrasto con la normativa nazionale.

Il provvedimento adegua anche gli elenchi delle opere, le soglie di assoggettabilità a VIA e l’autorità competente (Allegato A e B), nonché modalità degli iter procedurali per giungere al “giudizio di compatibilità ambientale”. In particolare sostituisce la precedente Commissione VIA con un Comitato Tecnico VIA, la cui composizione è indicata all’art. 7.

In relazione alla definizione delle tipologia di valutazione ambientale da elaborare all’interno del procedimento autorizzativo per le opere in progetto, con riferimento alle Legge Regionale Veneto n. 50 del 28 dicembre 2012 " Politiche per lo sviluppo del sistema commerciale nella Regione del Veneto" si individuano (art.3, comma 1):

- a) esercizi di vicinato: l’esercizio commerciale con superficie di vendita non superiore a 250 metri quadrati;
- b) medie strutture di vendita: l’esercizio commerciale singolo o l’aggregazione di più esercizi commerciali in forma di medio centro commerciale, con superficie di vendita compresa tra 251 e 2.500 metri quadrati;
- c) grandi strutture di vendita: l’esercizio commerciale singolo o aggregato con superficie di vendita complessiva superiore a 2.500 metri quadrati, che può assumere configurazione di:

- *grande centro commerciale*, quando gli esercizi commerciali sono inseriti in una struttura edilizia a destinazione specifica e prevalente e usufruiscono di infrastrutture o spazi di servizio comuni gestiti unitariamente;
- *parco commerciale*, quando gli esercizi commerciali sono collocati in una pluralità di strutture edilizie a prevalente destinazione commerciale che, per la loro contiguità urbanistica e per la fruizione di un sistema di accessibilità comune, abbiano un impatto unitario sul territorio e sulle infrastrutture viabilistiche pubbliche;

Concludendo, l’intervento in parola rientra nella categorie delle grandi strutture di vendita – parco commerciale, e trovano applicazione le disposizioni di cui alla LRV 50/2012 art. 22 che prevedono la procedura di V.I.A. per le grandi strutture con superficie di vendita superiore a mq. 8.000, **nonché la procedura di verifica di assoggettabilità, di cui all’art. 20 d.lgs. 152/06 e ss.mm.ii., per le grandi strutture con superficie di vendita compresa tra mq. 2.501 e mq. 8.000, a prescindere dalla loro articolazione, ed in base alla LRV 4/2016 la procedura di verifica di assoggettabilità alla VIA (Screening) è di competenza Provinciale.**

In base dall’art. g-bis del D.lgs 104/2017, recente l’attuazione della direttiva 2014/52/EU, la prima fase della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA si espleta attraverso la redazione dello **studio preliminare ambientale**, il quale deve contenere le informazioni sulle caratteristiche del progetto e sui suoi probabili effetti significativi sull’ambiente, e deve essere redatto in conformità alle indicazioni contenute nell’allegato IV-bis alla parte seconda del medesimo decreto.

2. METODOLOGIA

All'interno della Parte seconda **d.lgs. 152/06 e ss.mm.ii** (Tit. I, Art. 4, punto 4b) si legge:

“la valutazione ambientale dei progetti ha la finalità di proteggere la salute umana, contribuire con un migliore ambiente alla qualità della vita, provvedere al mantenimento delle specie e conservare la capacità di riproduzione dell'ecosistema in quanto risorsa essenziale per la vita. A questo scopo, essa individua, descrive e valuta, in modo appropriato, per ciascun caso particolare e secondo le disposizioni del presente decreto, gli impatti diretti e indiretti di un progetto sui seguenti fattori:

- 1) l'uomo, la fauna e la flora;
- 2) il suolo, l'acqua, l'aria e il clima;
- 3) i beni materiali ed il patrimonio culturale;
- 4) l'interazione tra i fattori di cui sopra.

Per comprendere l'impostazione metodologica generale, si riportano di seguito i contenuti generali del Studio Preliminare Ambiente, così come previsti dall'allegato IV-BIS, D.lgs 104/2017:

1. Descrizione del progetto, comprese in particolare:
 - a) la descrizione delle caratteristiche fisiche dell'insieme del progetto e, ove pertinente, dei lavori di demolizione;
 - b) la descrizione della localizzazione del progetto, in particolare per quanto riguarda la sensibilità ambientale delle aree geografiche che potrebbero essere interessate.
2. La descrizione delle componenti dell'ambiente sulle quali potenzialmente il progetto potrebbe avere un impatto rilevante.
3. La descrizione di tutti i probabili effetti rilevanti del progetto sull'ambiente, nella misura in cui le informazioni su tali effetti siano disponibili, risultanti da:
 - a) i residui e le emissioni previste e la produzione di rifiuti, ove pertinente;
 - b) l'uso delle risorse naturali, in particolare suolo, territorio, acqua e biodiversità'.
4. Nella predisposizione delle informazioni e dei dati di cui ai punti da 1 a 3 si tiene conto, se del caso, dei criteri contenuti nell'allegato V.

5. Lo Studio Preliminare Ambientale tiene conto, se del caso, dei risultati disponibili di altre pertinenti valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base alle normative europee, nazionali e regionali e può contenere una descrizione delle caratteristiche del progetto e/o delle misure previste per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi.».

L'Allegato V “ Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'articolo 19”

1) Caratteristiche dei progetti

Le caratteristiche dei progetti debbono essere considerate tenendo conto, in particolare:

- delle dimensioni del progetto;
- del cumulo con altri progetti;
- dell'utilizzazione di risorse naturali;
- della produzione di rifiuti;
- dell'inquinamento e disturbi ambientali;
- del rischio di incidenti, per quanto riguarda, in particolare, le sostanze o le tecnologie utilizzate.

2) Localizzazione dei progetti

Deve essere considerata la sensibilità ambientale delle aree geografiche che possono risentire dell'impatto dei progetti, tenendo conto, in particolare:

- dell'utilizzazione attuale del territorio;
- della ricchezza relativa, della qualità e della capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona;
- della capacità di carico dell'ambiente naturale, con particolare attenzione alle seguenti zone:
 - a) zone umide;
 - b) zone costiere;
 - c) zone montuose o forestali;
 - d) riserve e parchi naturali;
 - e) zone classificate o protette dalla legislazione degli Stati membri; zone protette speciali designate dagli Stati membri in base alle direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE;
 - f) zone nelle quali gli standard di qualità ambientale fissati dalla legislazione comunitaria sono già stati superati;
 - g) zone a forte densità demografica;
 - h) zone di importanza storica, culturale o archeologica;
 - i) territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità di cui all'articolo 21 del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 228.

3) Caratteristiche dell'impatto potenziale

Gli impatti potenzialmente significativi dei progetti debbono essere considerati in relazione ai criteri stabiliti ai punti 1 e 2 e tenendo conto, in particolare:

- della portata dell'impatto (area geografica e densità della popolazione interessata);
- della natura transfrontaliera dell'impatto;
- dell'ordine di grandezza e della complessità dell'impatto;
- della probabilità dell'impatto;
- della durata, frequenza e reversibilità dell'impatto.

Alle "Modalità di svolgimento" (Tit. III, Art. 19) ritroviamo:

All'Art. 26 (Decisione) ritroviamo:

1. L'Autorità competente conclude con provvedimento espresso e motivato il procedimento di valutazione dell'impatto ambientale nei centocinquanta giorni successivi alla presentazione dell'istanza [...]
4. Il provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale sostituisce o coordina tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale, necessari per la realizzazione e l'esercizio dell'opera o dell'impianto.
5. Il provvedimento contiene le condizioni per la realizzazione, esercizio e dismissione dei progetti, nonché quelle relative ad eventuali malfunzionamenti. In nessun caso può farsi luogo all'inizio dei lavori senza che sia intervenuto il provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale.
6. I progetti sottoposti alla fase di valutazione devono essere realizzati entro cinque anni dalla pubblicazione del provvedimento di VIA. [...]

4) Struttura del documento - Studio di Impatto Ambientale - SIA

Lo Studio di Impatto Ambientale rappresenta il documento principale del procedimento di VIA e deve essere redatto conformemente alle prescrizioni relative ai Quadri di riferimento Programmatico, Progettuale ed Ambientale, come indicato nelle Norme Tecniche per la redazione degli Studi di Impatto Ambientale:

- **PARTE I - Quadro Programmatico:** fornisce gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale;
- **PARTE II - Quadro Progettuale:** descrive il progetto e le soluzioni adottate a seguito degli studi effettuati, nonché l'inquadramento nel territorio, inteso come sito e come area vasta interessati;
- **PARTE III - Quadro Ambientale:** considera le componenti naturalistiche ed antropiche interessate e le interazioni tra queste ed il sistema ambientale preso nella sua globalità (Atmosfera, Ambiente idrico, Suolo e sottosuolo, Vegetazione, Flora e Fauna, Ecosistemi, Rumore e Vibrazioni, Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti, Salute pubblica, Paesaggio);
- **PARTE IV – Valutazione degli effetti sulle componenti ambientali.**

2.1 DEFINIZIONE DEI LIMITI SPAZIALI D'INDAGINE

L'intervento si colloca all'interno di un'area che si posiziona sul margine nord del Comune di Noventa di Piave, interessando spazi già urbanizzati con presenza di un sistema infrastrutturale di particolare interesse locale e territoriale.

Le analisi e valutazioni riguarderanno l'area direttamente coinvolta e gli spazi limitrofi che possono risentire degli effetti indotti dalla realizzazione dell'intervento urbanistico in progetto.

La definizione dei limiti spaziali è condizionata dalle caratteristiche del progetto, funzioni assegnate, conformazione fisica e presenza di vettori capaci di trasmettere gli effetti all'esterno.

Le analisi e valutazione di seguito illustrate hanno il fine di determinare i possibili effetti sulle componenti ambientali, diretti e indiretti, e saranno valutate ad un'ampiezza opportuna per coglierne l'adeguato livello di efficacia, commisurato anche alla tipologia di componente ambientale indagata.

Non è possibile, infatti, determinare un'ampiezza univoca per tutte le componenti dal momento che la capacità di propagazione dei disturbi è variabile. Si è tuttavia considerato uno spazio di analisi che considera in prima istanza un inquadramento generale a livello comunale e sub-comunale, indagando anche i comuni limitrofi per le aree più prossime ove opportuno. Successivamente l'indagine ha preso in esame gli spazi direttamente coinvolti ed aree più prossime, tenendo conto delle eventuali criticità emerse dalla lettura dei caratteri generali.

2.2 AUTORITÀ COMPETENTI

Gli organi tecnici competenti allo svolgimento dell'istruttoria sono la Commissione Regionale VIA di cui all'art. 5 della legge regionale n. 10/1999 e ss.mm.ii. e le Commissioni Provinciali VIA di cui all'art. 6 della medesima legge.

Tale autorità è composta da soggetti aventi competenza e conoscenza dei temi che compongono l'ambiente, al fine di verificare e valutare i contenuti dello studio e la compatibilità rispetto a tutti gli elementi strutturanti l'ambiente, secondo la definizione data dal D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.

Per quanto riguarda l'intervento in parola il quadro normativo attualmente vigente fa riferimento ai contenuti della LR 50/2012, che regola le **attività e procedimenti attinenti la programmazione e sviluppo dell'attività commerciale nel territorio regionale**.

Il progetto in esame riguarda una struttura commerciale, ampliamento grande struttura di vendita. Secondo quanto previsto dalla vigente normativa, in particolare Allegato A1 alla LR 4/2016, l'autorità

competente in materia di VIA, territorialmente competente, per la fattispecie in esame è la **Città Metropolitana di Venezia**.

Il progetto è inoltre accompagnato da una serie di studi specialistici necessari per verificare in dettaglio le componenti ambientali e le relazioni rispetto alle possibili criticità.

Altri organi competenti:

- Comune di Noventa di Piave;
- Città Metropolitana di Venezia;
- ARPAV Veneto;
- Consorzio di Bonifica Veneto Orientale;
- Azienda Unità Locale Socio Sanitaria n.4 – Veneto Orientale.
- Soprintendenza Archeologica per il Veneto;
- Soprintendenza Beni Ambientali del Veneto;
- Soprintendenza Beni Paesaggistici.

3. PARTE I - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Di seguito vengono analizzati gli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale vigenti nell'area interessata dal Progetto, distinti secondo i diversi livelli di pianificazione:

Livello regionale e provinciale:

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) – approvato nel 1991;
- Nuovo Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC) – adottato nel 2009;
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP);
- Piano d'area del Sandonatese;
- Piano Regionale di tutela delle acque ;
- Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera (P.R.T.R.A.).

Livello comunale:

- Piano Assetto del Territorio Comune di Noventa di Piave (2009);
- Piano degli Interventi (2017 – adeguato alla var. nr.6);
- Piano di Classificazione Acustica Comunale (anno 2005).

3.1. IL PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO – PTRC VIGENTE

Il P.T.R.C. della Regione Veneto, adottato con D.G.R. n. 7090 del 23 dicembre 1986, ed approvato con D.G.R. n. 250 in data 13.12.1991, è stato pubblicato sul supplemento al B.U.R. n. 93, anno XXIII, del 24 settembre 1992.

La Regione Veneto ha avviato il processo di aggiornamento del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, adottato con DGR n. 372 del 17/02/09 e pubblicato sul BUR n. 22 del 13/03/09 a cui è seguita la variante parziale al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC 2009) con attribuzione della valenza paesaggistica, adottata con deliberazione della Giunta Regionale n. 427 del 10 aprile 2013, come riformulazione dello strumento generale relativo all'assetto del territorio Veneto, in linea con il nuovo quadro programmatico previsto dal Programma Regionale di Sviluppo (PRS) e in conformità con le nuove disposizioni introdotte con il Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs. 42/04).

Con la deliberazione n. 1671 del 17 ottobre 2017, la Giunta regionale ha preso atto attraverso il "Vademecum metodologico per la conclusione del PTRC 2018" dell'attività da svolgere per pervenire all'approvazione dello strumento di pianificazione territoriale regionale

Pertanto, non essendo l'iter di approvazione ancora concluso, il nuovo PTRC (adottato 2009) si pone come strumento in salvaguardia rispetto al precedente PTRC (approvato 1991). Il territorio in esame deve, pertanto, essere considerato e valutato alla luce dei due strumenti in parola.

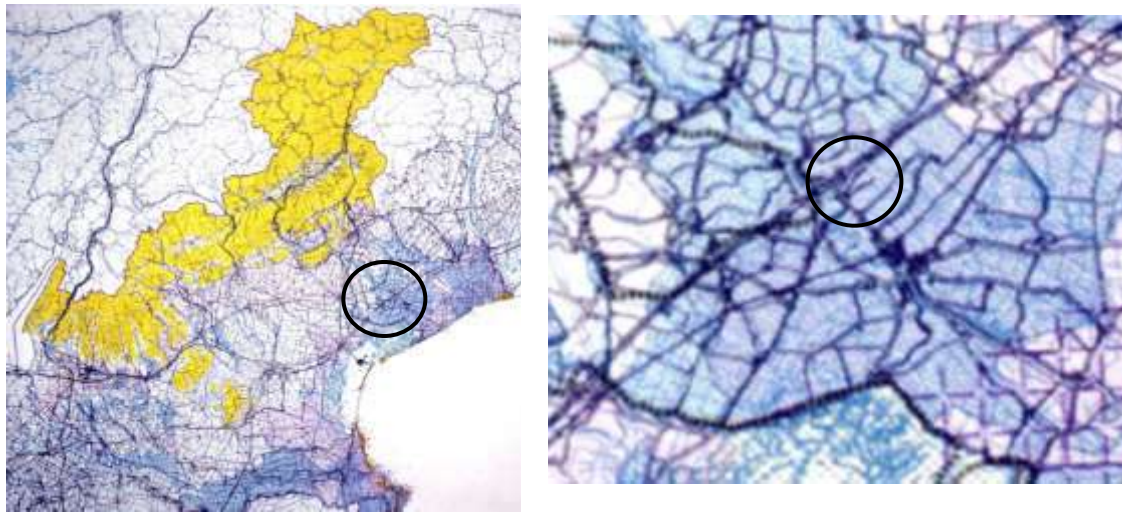


Figura 3-1: Estratto PTRC Vigente – Tav. 1 Difesa del Suolo e degli insediamenti

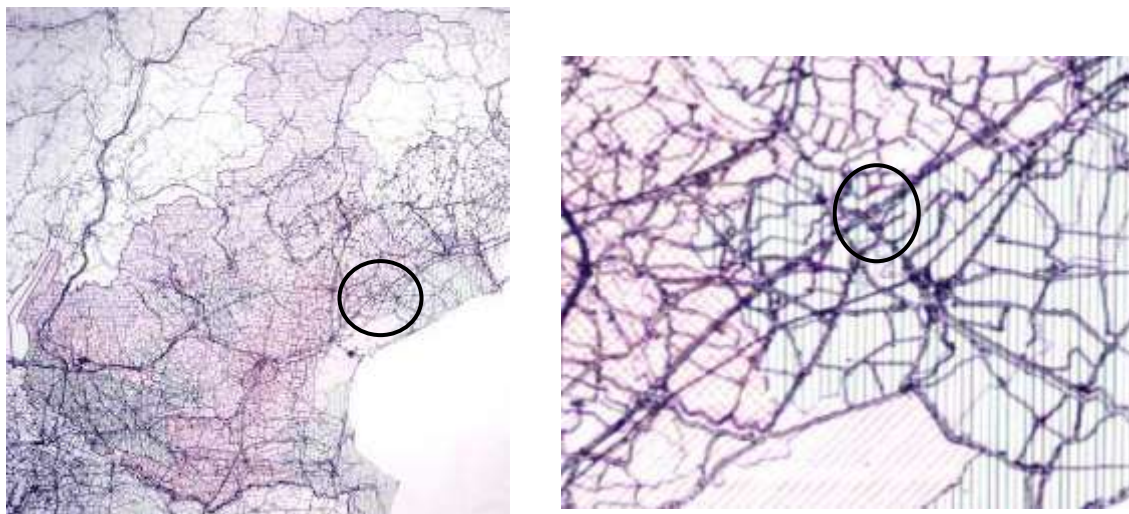


Figura 3-2: Estratto PTRC Vigente – Tav. 3 Integrità del territorio agricolo

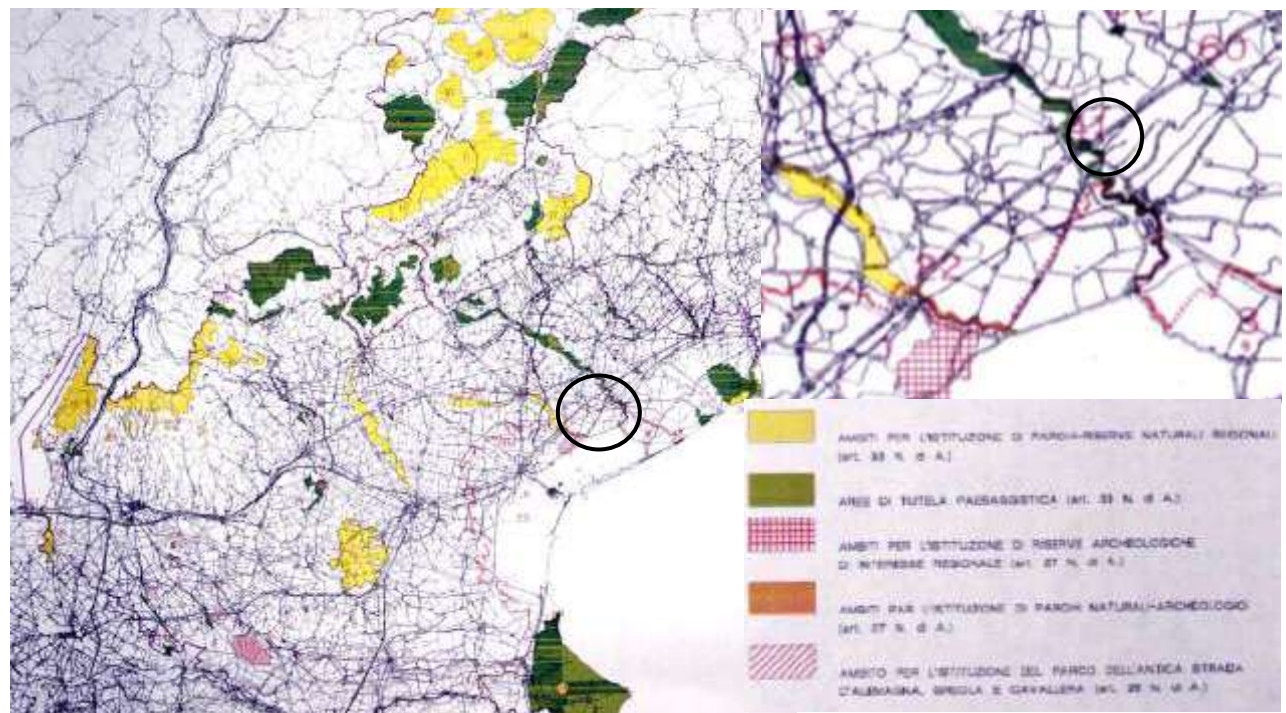


Figura 3-3: Estratto PTRC Vigente – Tav. 5 Ambiti per la istituzione di parchi e riserve naturali ed archeologiche e di aree di tutela paesaggistica

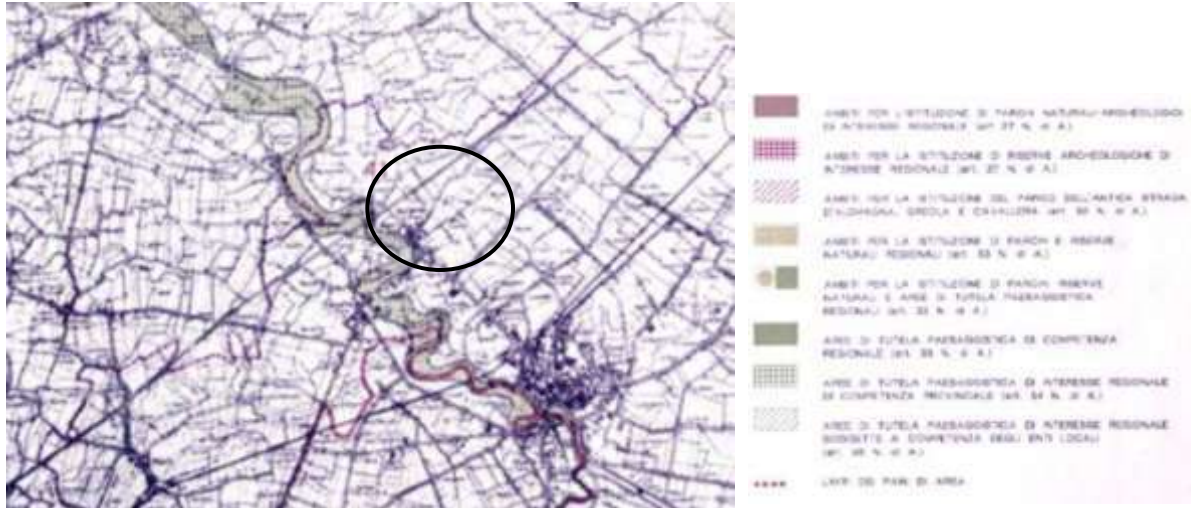


Figura 3-4: Estratto PTRC Vigente – Tav. 9.59 Ambiti per la istituzione di parchi e riserve naturali ed archeologiche e di aree di tutela paesaggistica – Tavola di dettaglio

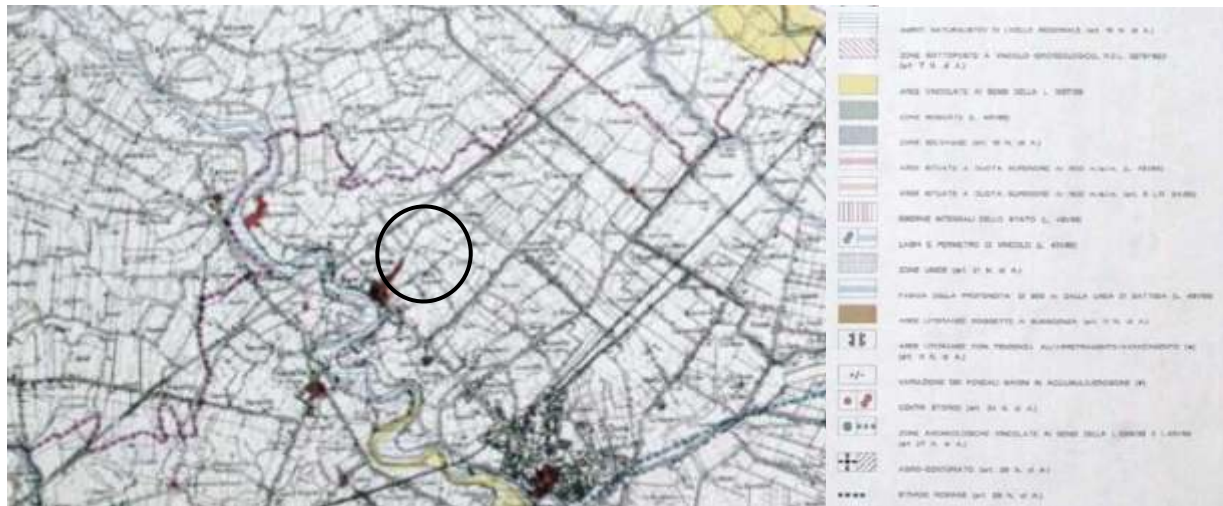


Figura 3-5: Estratto PTRC Vigente – Tav. 10.27 Ambiti per la istituzione di parchi e riserve naturali ed archeologiche e di aree di tutela paesaggistica – Tavola di dettaglio

PTRC Vigente - Elaborati		Indirizzi, Prescrizioni, Vincoli
Tav. 01	Difesa del suolo e degli insediamenti Area a scolo meccanico.	Nessuna indicazione specifica
Tav. 02	Ambiti naturalistico-ambientali e paesaggistici di livello regionale	Nessuna indicazione specifica
Tav. 03	Integrità del territorio agricolo Ambiti ad eterogenea integrità	Nessuna indicazione specifica
Tav. 04	Sistema insediativo ed infrastrutturale storico e archeologico	Nessuna indicazione specifica
Tav. 05	Ambiti per la istituzione di parchi e riserve regionali naturali ed archeologici ed aree di massima tutela paesaggistica	Nessuna indicazione specifica
Tav. 06	Schema della viabilità primaria – itinerari regionali ed interregionali	Nessuna indicazione specifica
Tav. 07	Sistema insediativo	Nessuna indicazione specifica
Tav. 08	Articolazione del piano	Fuori ambito PALAV
Tav. 09	Ambito per la istituzione di parchi e riserve naturali ed archeologiche e di aree di tutela paesaggistica (9.59)	Nessuna indicazione specifica
Tav. 10	Valenze storico-culturali e paesaggistiche-ambientali (10.27)	Nessuna indicazione specifica

Dall’esame relativo al vigente PRTC non emergono vincoli sovraordinati ricadenti nell’ambito in esame.

Le Tav. 9.59 e 10.27 - Ambiti per la istituzione di parchi e riserve naturali ed archeologiche e di aree di tutela paesaggistica” individua tra le aree vincolate solo il fiume Piave, area relativamente lontano dall’ambito in esame, anche rispetto alle modeste dimensioni delle opere urbanistiche in progetto.

Nella Tav. 5 - Ambiti per la istituzione di parchi e riserve naturali ed archeologiche e di aree di tutela paesaggistica. L’ambito è fuori dall’area del “Laguna ed area veneziana - PALAV”.

3.2. PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI COORDINAMENTO – PTRC ADOTTATO

Il PTRC, adottato con Delibera di Giunta Regionale n.372 del 17/02/09 è costituito da nove tavole la cui matrice è data dalle rappresentazioni di sintesi dei dati e delle analisi effettuate sovrapposti a tematismi e orientamenti, quali:

- paesaggio, elemento utile al fine di comprendere le relazioni storiche e culturali che si sono sviluppate tra territorio e uomo, come strumento necessario a garantire un corretto sviluppo e all’interpretazione dei fenomeni insediativi e sociali;
- città, considerando il tessuto urbano come complesso di funzioni e relazioni che risentono non solo della dimensione spaziale, ma anche di quella funzionale e relazionale, tenendo conto delle dinamiche sociali ed economiche;
- montagna, non vista più come un elemento fisico di margine destinato alla sola tutela, ma come uno luogo di sviluppo e riacquisizione di una centralità che si è venuta a perdere, considerando sia aspetti fisici che socio-economici;
- uso del suolo, considerando la protezione degli spazi aperti, tutelando il patrimonio disponibile con limitazioni allo sfruttamento laddove non risulti compatibile con la salvaguardia di questo;
- biodiversità, considerando il potenziamento della componente fisica e sistemica non solo per quanto riguarda gli elementi eco-relazionali in senso stretto, ma anche il contesto più generale che può giocare un ruolo all’interno del sistema;
- energia e altre risorse naturali, nell’ottica della riduzione dell’inquinamento e della conservazione delle risorse energetiche, anche su scala più vasta, considerando la razionalizzazione dell’uso del territorio, delle risorse e delle modalità di sviluppo secondo i principi di sviluppo sostenibile e compatibile;
- mobilità, razionalizzazione del sistema della mobilità in funzione delle necessità di relazioni e potenzialità della rete infrastrutturale, incentivando modelli di trasporto che coniughino funzionalità e compatibilità ambientale;
- sviluppo economico, dando il via a processi capaci di giocare sulla competitività su scala nazionale e internazionale, dando risposte alle richieste di scala locale, cogliendo le diverse opportunità che il territorio può esprimere;
- crescita socio-culturale, cogliendo le particolarità dei luoghi e dei sistemi territoriali, evidenziandone i segni storici e i processi base su cui si è venuto a stratificare il sistema base, percependone le motivazioni, le relazioni spaziali e temporali.

Gli elaborati cartografici che compongono il Piano sono i seguenti:

Uso del suolo (1); Biodiversità (2); Energia e ambiente (3); Mobilità (4); Sviluppo economico produttivo (5); Crescita sociale e culturale (6); Montagna del Veneto (7); Città, motore del futuro (8); Sistema del territorio rurale e della rete ecologica (9).

Con DGRV n. 427 del 10/04/2013 è stata adottata una variante parziale con valenza paesaggistica, in ragione delle mutate condizioni socio economiche che hanno caratterizzato la Regione Veneto nel corso del quinquennio 2008-2013.

Gli elaborati oggetto di *variante* sono:

- la Tav. 01c Uso del suolo – idrogeologia e rischio sismico (integrazione rispetto PTRC adottato);
- la Tav. 04 Mobilità (modifica rispetto PTRC adottato);

- la Tav. 08 Città, motore di futuro (modifica rispetto PTRC adottato);
- la Relazione illustrativa (modifica e integrazione rispetto PTRC adottato);
- il Documento per la pianificazione paesaggistica (modifica dell’elaborato “Ambiti di Paesaggio - Atlante ricognitivo del PTRC”);
- le Norme Tecniche (modifica e integrazione rispetto al PTRC adottato).

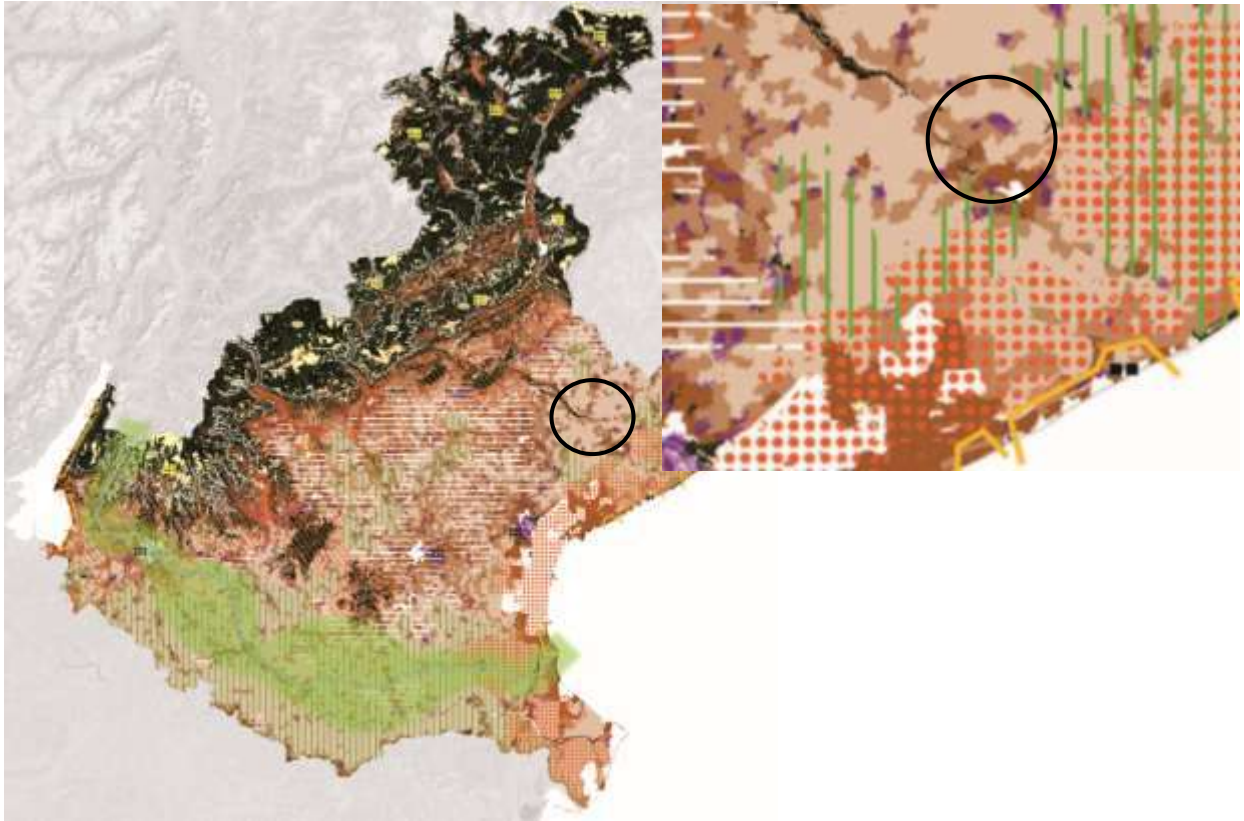


Figura 3-6- Estratto PTRC Adottato – Tav 1 Uso del suolo

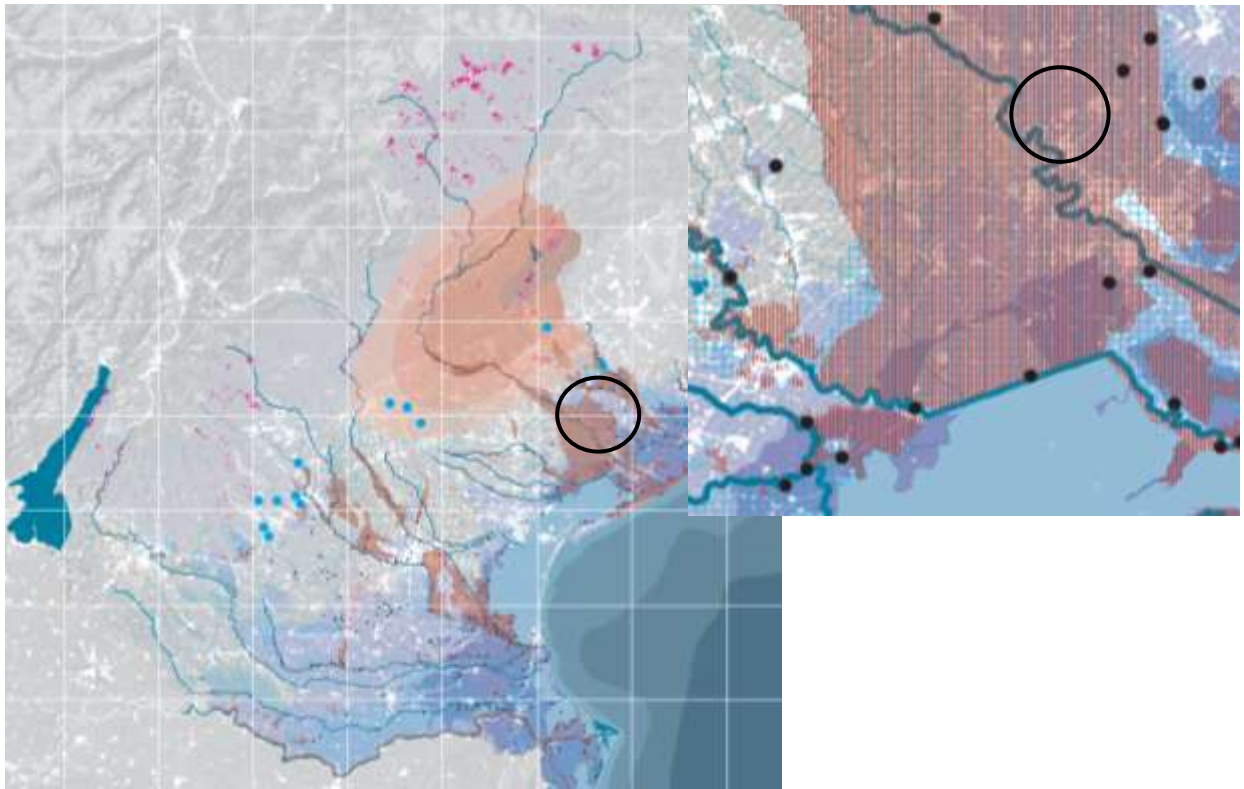


Figura 3-7- Estratto PTRC Adottato – Tav 1c Uso del suolo - Idrogeologie e rischio sismico

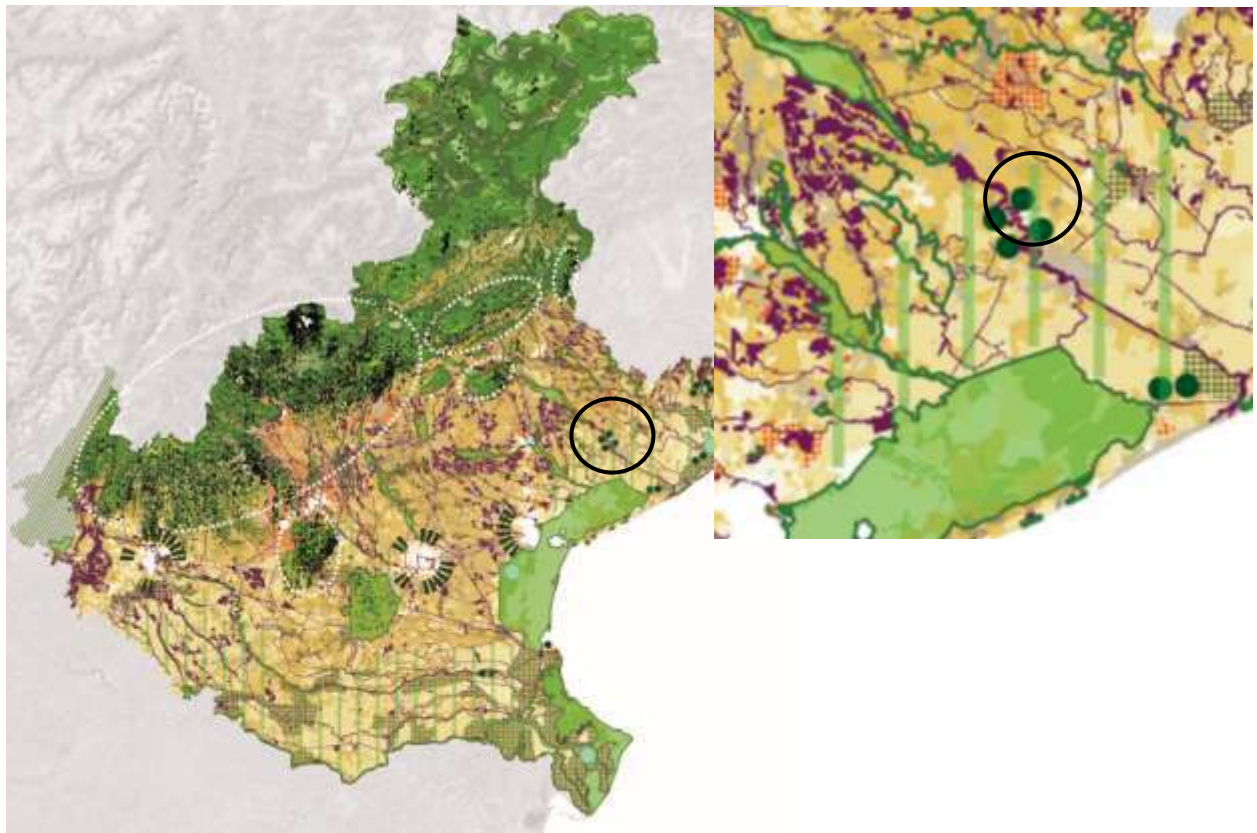


Figura 3-8- Estratto PTRC Adottato – Tav 2 - Biodiversità



Figura 3-9- Estratto variante 2013 nuovo PTRC: piano paesaggistico territoriale - Individuazione ambiti di paesaggio nell’area in esame (AREA 26–Pianura del Sandomatese e del Portogruarese).

PTRC ADOTTATO - Elaborati		Indirizzi, Prescrizioni, Vincoli
Tav. 01	Difesa del suolo.	Tav 1c – area di pericolosità idraulica
Tav. 02	Biodiversità	Presenza di aree rurali periurbane
Tav. 03	Energia, risorse e ambiente	Nessuna indicazione specifica
Tav. 04	Mobilità	Nessuna indicazione specifica
Tav. 05	Sviluppo economico ricettivo, turistico e rurale	Nessuna indicazione specifica
Tav. 08	Città, motore del futuro	Nessuna indicazione specifica
Tav. 09	Sistema del territorio rurale e della rete ecologica	Nessuna indicazione specifica
Allegato	Piano del Paesaggio – tav. 22	Nessuna indicazione specifica

Dalla tavole del PRTC adottato emerge che il progetto in esame non ricade in ambiti di vincolo sovraordinato. Si evidenzia solo che l’area (tav 1c) ricade in un ambito di pericolosità idraulica. Questo elemento viene approfondito nella seconda parte del presente documento.

3.3. PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE - PTC

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.), adottato dal Consiglio Provinciale con Deliberazione n. 2008/104 del 05.12.2008 e approvato in data 30.12.2011 con delibera 2011/3359, in applicazione della L.R. 11/2004, è stato elaborato con un vasto processo di partecipazione e ha assunto, da subito, un forte carattere sperimentale, legato a una legge innovativa nei modi e nei soggetti che ha determinato un processo interpretativo e formativo continuo.

A seguito della crescita economica e del boom edilizio risulta particolarmente importante il tema del territorio costruito, in quanto questo ha fatto sì che il rapporto tra paesaggio ed ambiente perdesse di significato e di valore, producendo una nuova realtà caratterizzata dall’urbanizzazione polarizzata e da quella diffusa.

Quello veneziano infatti, più di altri territori, per la sua intrinseca fragilità e la sua stessa artificialità e per la rilevanza universale dei valori in gioco, per effetto dei cambiamenti climatici globali è esposto al rischio di aggravamenti delle condizioni ambientali.

Rilevanti sono i cambiamenti che si prospettano anche in campo economico e sociale, con lo spostamento dall’industria di base verso nuove forme dell’economia della cultura e della conoscenza; ancora maggiore l’evoluzione in campo infrastrutturale, data dal totale riassetto dei trasporti che sarà

causato in parte dal Passante di Mestre, in parte dal progresso della portualità e della nautica, connesse anche agli sviluppi del turismo.

Nella sua accezione strategica, il PTCP si basa su 4 condizioni generali:

- l'assunzione dell'adattamento al cambio climatico globale, nella declinazione adeguata ai caratteri strutturali e alle criticità del proprio territorio, riconosciute dalla comunità come valori;
- l'assunzione di una scala vasta adeguata a collocare la provincia del Capoluogo come strategica nella regione e nel Nordest, con riguardo allo spazio europeo (Espon e Adria-Po Valley);
- la conseguente determinazione di trattare la provincia come unità forte;
- l'assunzione di una prospettiva di lungo periodo che superi le pressioni e le contingenze e prefiguri uno scenario evolutivo sostenibile per le future generazioni.

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è costituito, tra le altre, da cinque cartografie tematiche alla scala 1:50.000:

1. Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale;
2. Carta delle fragilità;
3. Sistema ambientale;
4. Sistema insediativo – infrastrutturale;
5. Sistema del paesaggio.

Per quanto riguarda i temi di carattere ambientale, il piano individua gli elementi e sistemi che strutturano la rete ecologica esistente e i possibili ambiti di sviluppo della connettività territoriale.

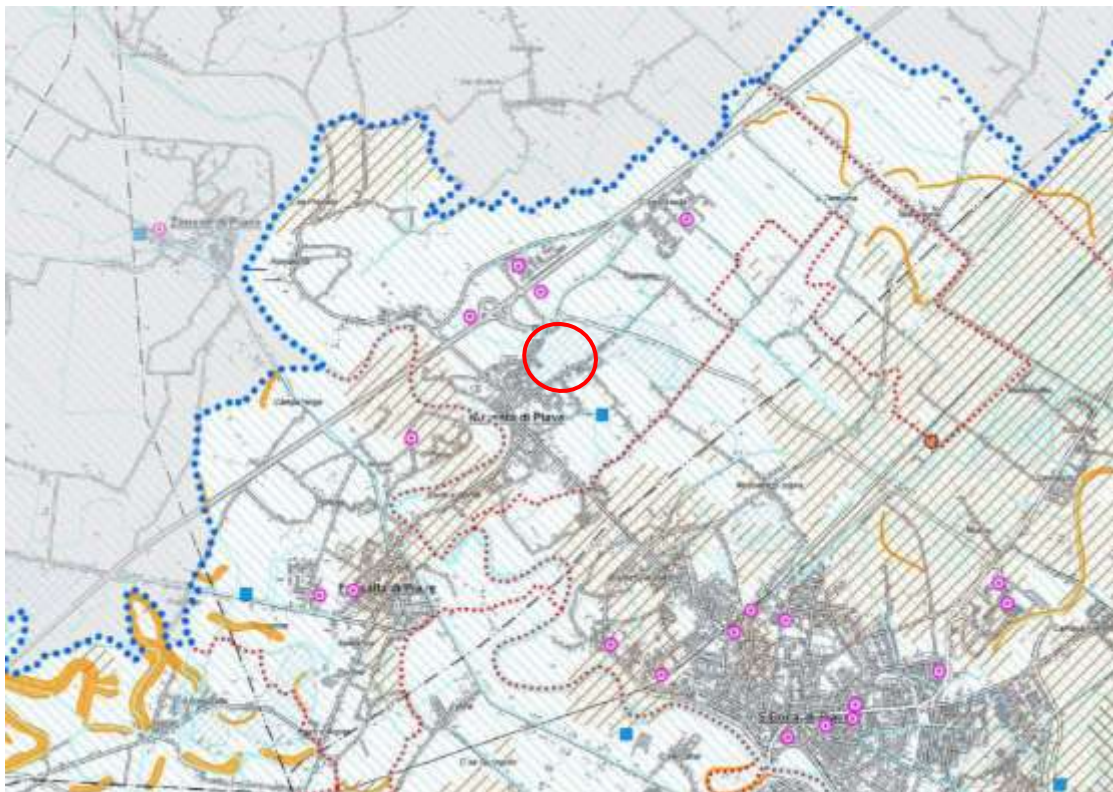


Figura 3-10: Estratto PTCP Provincia di Venezia – Tav. 2.3 Carta delle Fragilità

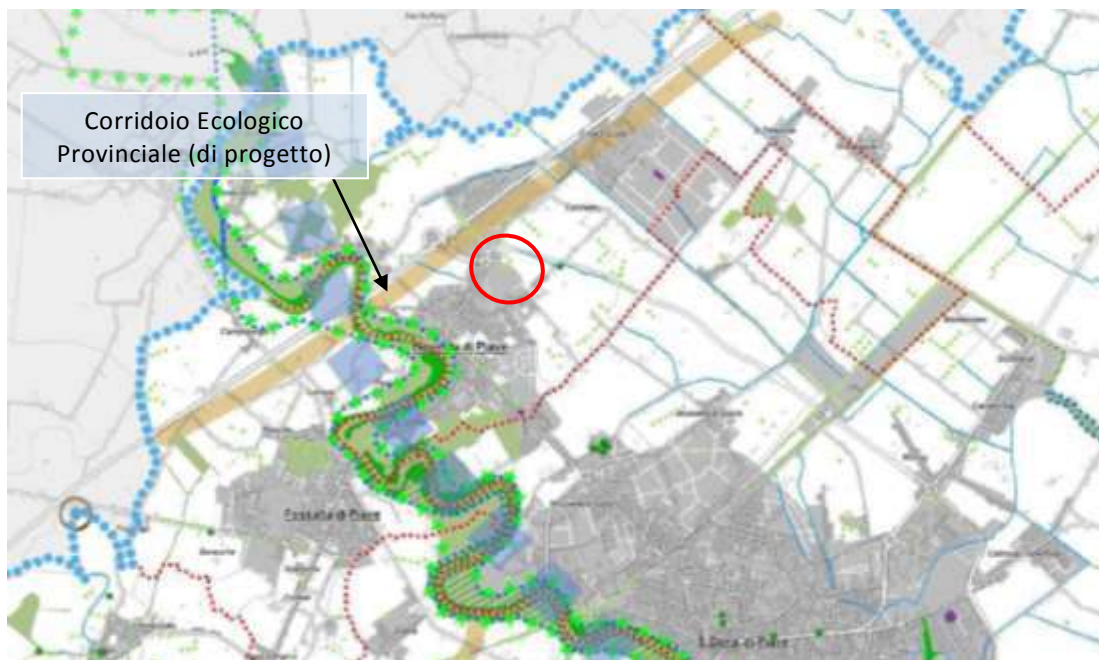


Figura 3-11: Estratto PTCP Provincia di Venezia – Tav. 3.2 Sistema Ambientale

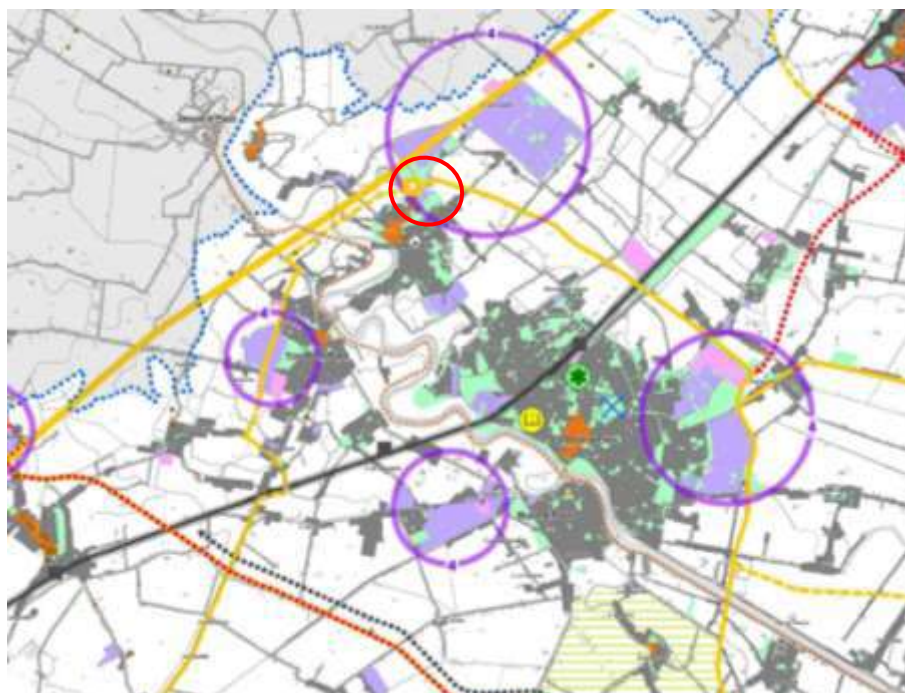


Figura 3-12: Estratto PTCP Provincia di Venezia – Tav. 4.2 Sistema Insediativo Infrastrutturale

PTCP ADOTTATO - Elaborati		Indirizzi, Prescrizioni, Vincoli
Tav. 01 (1.2)	Carta dei Vincoli e della Pianificazione territoriale	Nessuna indicazione specifica
Tav. 02 (2.2)	Carta delle Fragilità	Area soggetta ad esondazione negli ultimi 5-7 anni
Tav. 03 (3.2)	Sistema Ambientale	Corridoio ecologico a nord dell'area di intervento
Tav. 04	Sistema Insediativo – infrastrutturale	Area destinata a servizi ed attività economiche
Tav. 05	Sistema del Paesaggio	Paesaggio rurale

Dalla tavole del PTCP adottato emerge che il progetto in esame non ricade in ambiti di vincolo sovraordinato. Si evidenzia che l'area (tav 2.2) ricade in un ambito di pericolosità idraulica, soggetta ad esondazioni.

Inoltre si segnala la presenza, fuori ambito, di un corridoio ecologico in progetto sul lato nord, e che l'area (Tav 4.2) è già classificata come area destinata a servizi ed attività economiche, in linea con quanto propone il progetto in parola.

3.4. PIANO D'AREA DEL SANDONATESE

Il Piano di Area è uno strumento di specificazione del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento e si sviluppa per ambiti determinati che consentono di "individuare le giuste soluzioni per tutti quei contesti territoriali che richiedono specifici, articolati e multidisciplinari approcci alla pianificazione".

Previsti con la L.R. 61/1985 sull'assetto e il governo del territorio, i Piani di Area hanno assunto valenza paesistica per effetto della L.R. 9/1986, predisposta in adeguamento alla L.431/1985 (c.d. legge Galasso), recante disposizioni per la tutela delle zone di particolare interesse naturalistico-ambientale.

Come il PTRC anche i Piani di Area costituiscono strumenti di pianificazione che nel disegno di governo del territorio regionale presentano carattere sovraordinato rispetto a tutti gli altri piani.

L'obiettivo primario della pianificazione di area vasta è la valorizzazione delle specificità locali in una logica di sistema territoriale, secondo una metodologia di co-pianificazione che promuove le dinamicità presenti negli enti locali e nelle diverse amministrazioni provinciali e punta a creare una rete di rapporti portatori di risorse e capacità diverse.

L'area del Sandonatese è formata dall'unità geografica dei comuni di Fossalta di Piave, Musile di Piave, Noventa di Piave e San Donà di Piave. Il Piano d'Area Sandonatese è stato adottato con D. G.R. n. 2163/1995. Con ulteriore fase progettuale il piano è stato esteso al territorio dei Comuni di Ceggia, Torre di Mosto, Eraclea e Meolo.

Il Piano di Area sviluppa i temi che identificano e caratterizzano il contesto, in relazione alle diverse componenti fisiche, ambientali e sociali. Inoltre, si analizzano gli elementi che definiscono il sistema delle fragilità, con cui si indicano le fasce relative all'inquinamento elettromagnetico, a quello acustico, le zone a rischio idraulico (distinte tra giacitura depressa e con maggiore difficoltà idraulica), le opere principali per la riduzione del rischio idraulico, discariche e siti pericolosi.

Al margine nord dell'area di intervento è indicata la presenza di sito di interesse storico-testimoniale.



Figura 3-13: Estratto PA Sandonatese: TAV.3.5 Sistema del Paesaggio e delle emergenze Storiche

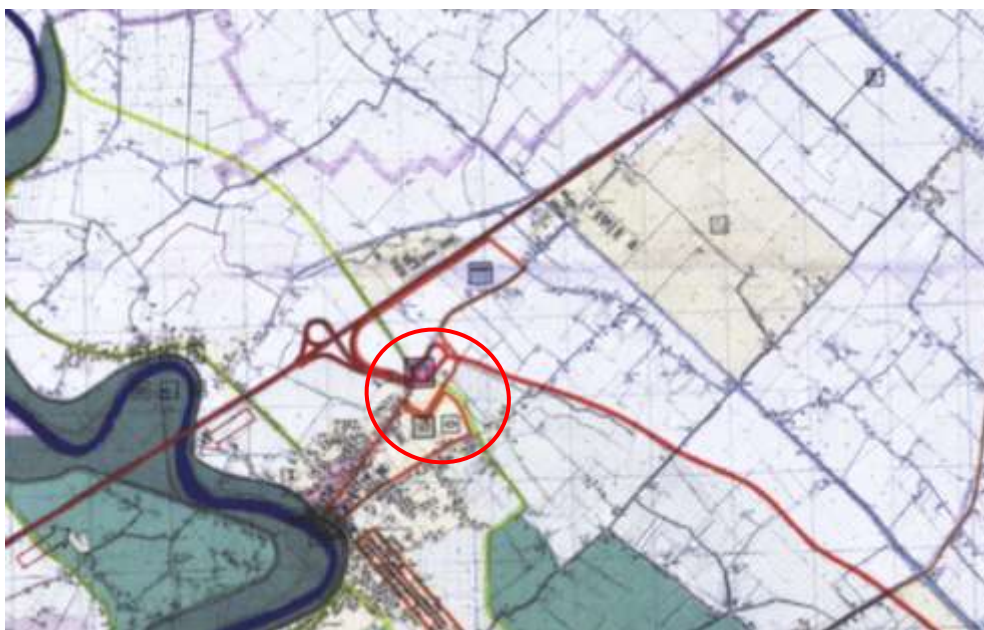


Figura 3-14: Estratto PA Sandomatese: TAV. 4.5 Sistema Insediativo

Nel complesso, per quanto riguarda il sistema territoriale all'interno del quale si colloca il progetto in esame, non sono presenti elementi di tutela o previsioni di sviluppo in contrasto con le opere urbanistiche in progetto

3.5. SITI RETE NATURA 2000

Con la Direttiva del Consiglio delle Comunità Europee (79/409/CEE) del 2 aprile 1979 concernente la conservazione degli uccelli selvatici, nota come direttiva "Uccelli" vengono istituite le ZPS (Zone a Protezione Speciale). Si tratta di aree dotate di habitat indispensabili a garantire la sopravvivenza e la riproduzione degli uccelli selvatici nella loro area di distribuzione.

Allo scopo di salvaguardare l'integrità di ambienti particolarmente importanti per il mantenimento della biodiversità, il Consiglio della Comunità Europea ha adottato la Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, della flora e della fauna selvatiche, nota come direttiva "Habitat".

Questa direttiva, dispone che lo Stato membro individui dei Siti di Importanza Comunitaria (SIC) con le caratteristiche fissate dagli allegati della direttiva, che insieme alle aree già denominate come zone di protezione speciale (ZPS), vadano a costituire la rete ecologica europea coerente di Zone Speciali di Conservazione (ZSC), denominata Rete Natura 2000.

Natura 2000 è una rete di aree destinate alla conservazione della biodiversità sul territorio dell'Unione Europea per la conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche. Le aree denominate ZSC e ZPS nel loro complesso garantiscono la presenza, il mantenimento e/o il ripristino di habitat e specie del continente europeo, particolarmente minacciati di frammentazione e di estinzione.

Dall'esame delle ultime perimetrazioni dei siti di Rete Natura 2000 della Regione del Veneto, la nuova attività ricade **esternamente rispetto ai siti più vicini che sono:**

- SIC IT3240030 – Grave del Piave, Fiume Soligo, Fosso di Negrizia e ZPS IT3240023 – Grave del Piave: 7,6 km "... Area di espansione fluviale costituita da alluvioni grossolane colonizzate in parte da vegetazione pioniera, da prati xerofili su terrazzi particolarmente consolidati, boschetti ripariali e macchie con elementi di vegetazione planiziale e, nelle depressioni, canneti. Tratto di fiume soggetto a frequenti cambiamenti dovuti al regime del fiume... .. Presenza di saliceti riferibili al Salicion eleagni (Salicetum eleagni) e al Salicion albae a cui sono frequentemente associati, nelle zone a

substrato maggiormente stabilizzato, arbusti eliofilo ed elementi dei Querco-Fagetea. Sono presenti tratti di canneto ad elofite (Phragmites) e praterie xerice su substrati ghiaiosi e sabbiosi, altrove infrequenti, riferibili ai Festuco-Brometea con ingressione di specie mesofile dove il terreno è meno drenato. Il sito riveste anche importanza per l'avifauna e la fauna interstiziale...” Vulnerabilità: “... Rischi derivati dalla gestione dell’assetto idrogeologico, dalle coltivazioni e dalle cave abusive e discariche...”

- SIC IT3240033 – Fiumi Meolo e Vallio: 7,7 km “... Corso d’acqua di risorgiva con tratti a vegetazione ripariale e arbustiva... Buona qualità delle acque derivanti da risorgiva...” Vulnerabilità: “... Modifiche all’idrodinamica e all’alveo...”
- SIC/ZPS IT3240008 – Bosco di Cessalto: 7 km “...Relitto di boschi di querce insediatesi nell’ultimo post-glaciale; bosco planiziale misto... ...Frammento di bosco planiziale a prevalenza di Quercus robur, Fraxinus oxycarpa e Carpinus betulus (Carpino-Quercetum roboris-Carpinion illyricum). Ecosistema isolato, molto diverso dalle aree circostanti fortemente antropizzate. Aree interessate per la presenza di specie vegetali divenute ormai rarissime nel resto della pianura padana...” Vulnerabilità: “... Rischio derivante da isolamento del biotopo, immerso in una realtà fortemente antropizzata e strutturata per l’agricoltura...”



Figura 3-15: Estratto localizzazione SIC ZPS Regione Veneto

3.6. PIANO REGIONALE DI TUTELA DELLE ACQUE

Il Piano Regionale di Tutela delle Acque (previsto dall’art. 44 del D.Lgs. 152/99 e s.m.i.) costituisce un piano stralcio di settore del Piano di Bacino di cui alla L. 183/89, ed è lo strumento del quale le Regioni debbono dotarsi per il raggiungimento e il mantenimento degli obiettivi di qualità ambientale e per specifica destinazione dei corpi idrici regionali, stabiliti dagli articoli 4 e 5 del decreto stesso.

Il piano stabilisce degli obiettivi di qualità ambientale da raggiungere entro il 31/12/2016 quali:

- per i corpi idrici significativi superficiali e sotterranei deve essere mantenuto o raggiunto lo stato ambientale “buono” (come obiettivo intermedio, entro il 31/12/2008 deve essere raggiunto lo stato ambientale “sufficiente”);

- deve essere mantenuto, ove esistente, lo stato ambientale “elevato”;
- devono essere mantenuti o raggiunti per i corpi idrici a specifica destinazione, gli obiettivi di qualità stabiliti per i diversi utilizzi dalle normative speciali (acque potabili, destinate alla vita di pesci e molluschi, acque di balneazione).

Il Piano di Tutela delle Acque è stato adottato con deliberazione della Giunta Regionale n. 4453 del 29/12/2004; è stato realizzato su una “base conoscitiva”, elaborata da Regione e ARPAV e della quale ha preso atto la Giunta Regionale con deliberazione n. 2434 del 6/8/2004, che contiene l’inquadramento normativo, lo stato di attuazione del Piano Regionale di Risanamento delle Acque, l’inquadramento ambientale della regione valutato considerando le diverse componenti, l’individuazione dei bacini idrogeologici, e dei bacini idrografici, la loro descrizione, le reti di monitoraggio dei corpi idrici e la qualità degli stessi, la prima individuazione dei corpi idrici di riferimento, la classificazione delle acque a specifica destinazione, la sintesi degli obiettivi definiti dalle Autorità di Bacino, l’analisi degli impatti antropici.

La parte conoscitiva consta di allegati tecnici comprendenti cartografie, dati climatologici, dati sulle portate dei corsi d’acqua, censimento delle derivazioni e degli impianti di depurazione, individuazione dei tratti omogenei dei corsi d’acqua, stato delle conoscenze sui laghi e sul mare.

Il Piano di Tutela delle Acque comprende i seguenti tre documenti:

- Stato di Fatto: riassume la base conoscitiva e comprende l’analisi delle criticità per le acque superficiali e sotterranee, per bacino idrografico e idrogeologico.
- Proposte di Piano: contiene l’individuazione degli obiettivi di qualità, le misure generali e specifiche e le azioni previste per raggiungerli; la designazione delle aree sensibili, delle zone vulnerabili da nitrati e da prodotti fitosanitari, delle zone soggette a degrado del suolo e desertificazione.
- Norme Tecniche di Attuazione: contengono la disciplina degli scarichi, la disciplina delle aree richiedenti specifiche misure di prevenzione dall’inquinamento e di risanamento, la disciplina per la tutela quantitativa delle risorse idriche.

Il progetto in esame ricade nel bacino scolante nel Mare Adriatico e non ricade all’interno di aree sensibili.

Le attività zootecniche non richiedono prelievi idrici, essendo rifornite dall’acquedotto comunale, e la pollina prodotta viene distribuita come da normativa di settore, nei terreni di proprietà dell’azienda.

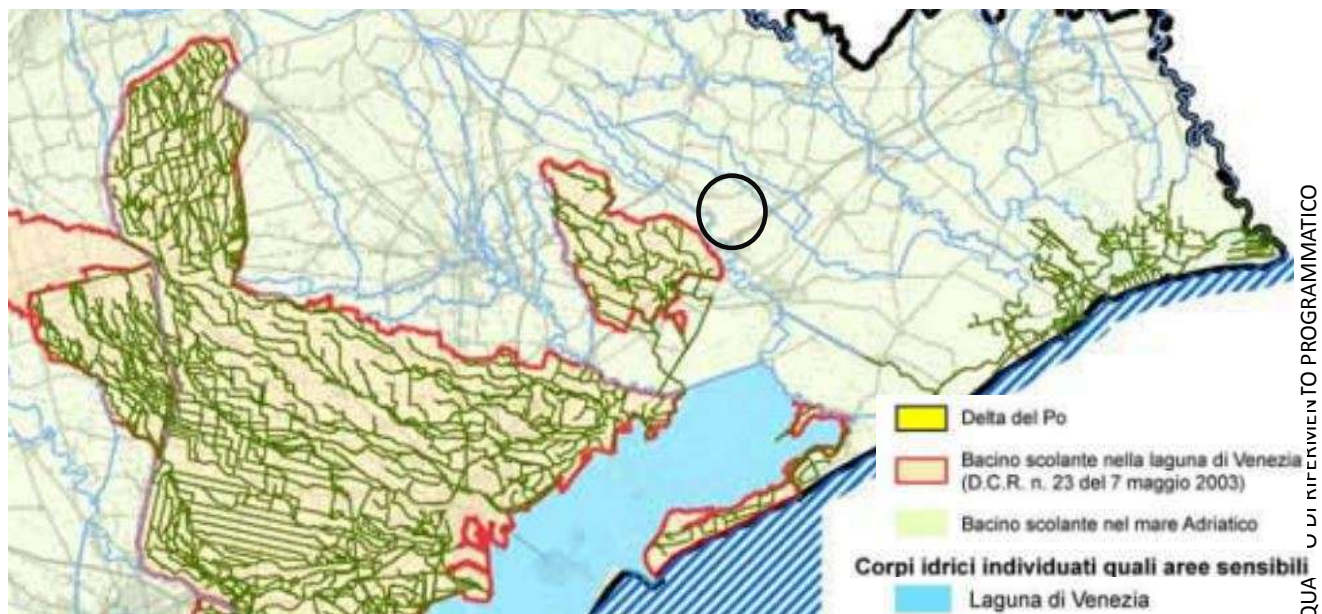


Figura 3-16: Piano di Tutela delle acque – Carta delle aree sensibili

L’ambito ricade bacino idrografico R003 – Pianura tra Livorno e Piave.

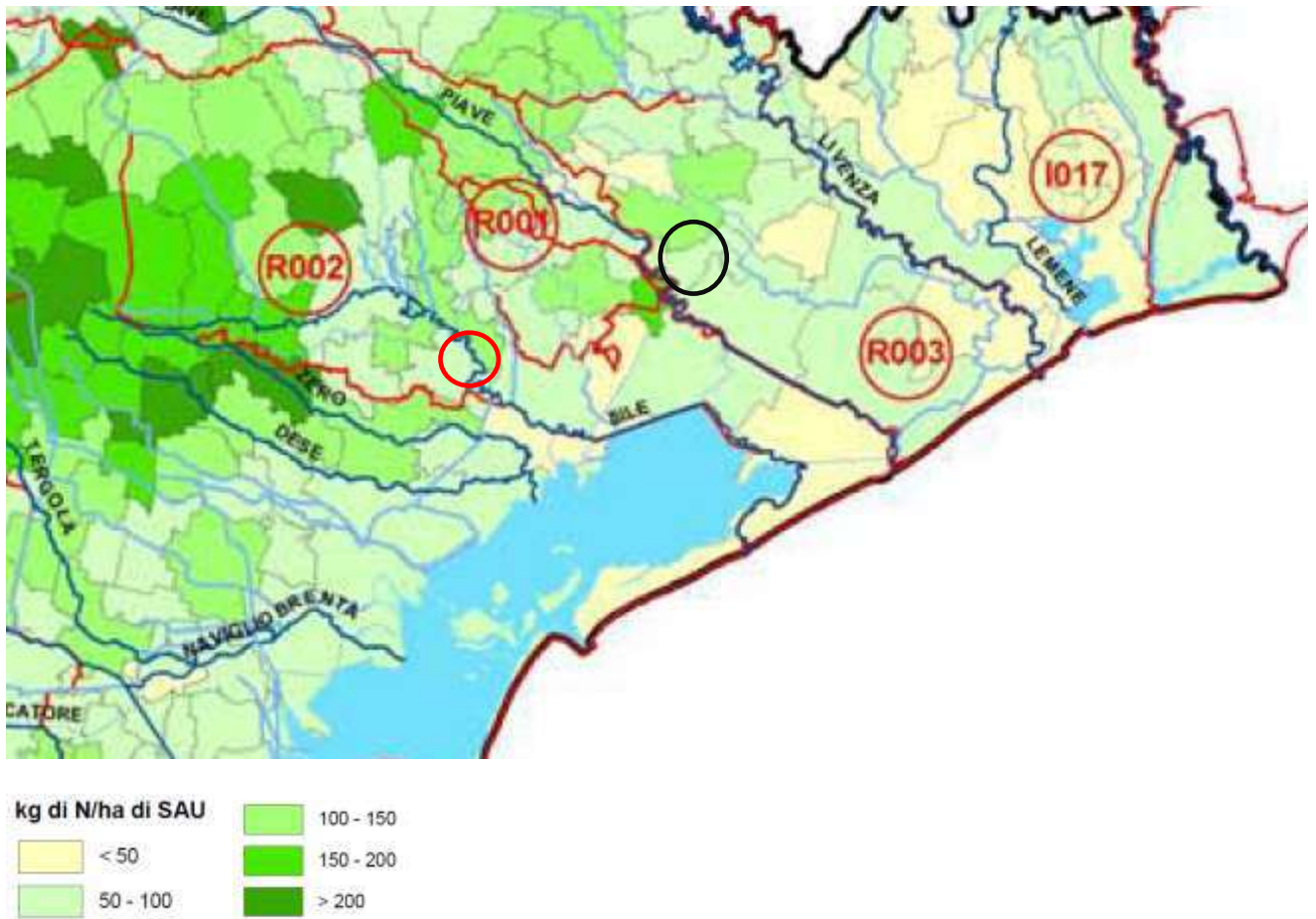


Figura 3-17: Piano di Tutela delle acque – Stima del surplus di azoto di origine agro-zootecnica (kg/ha)

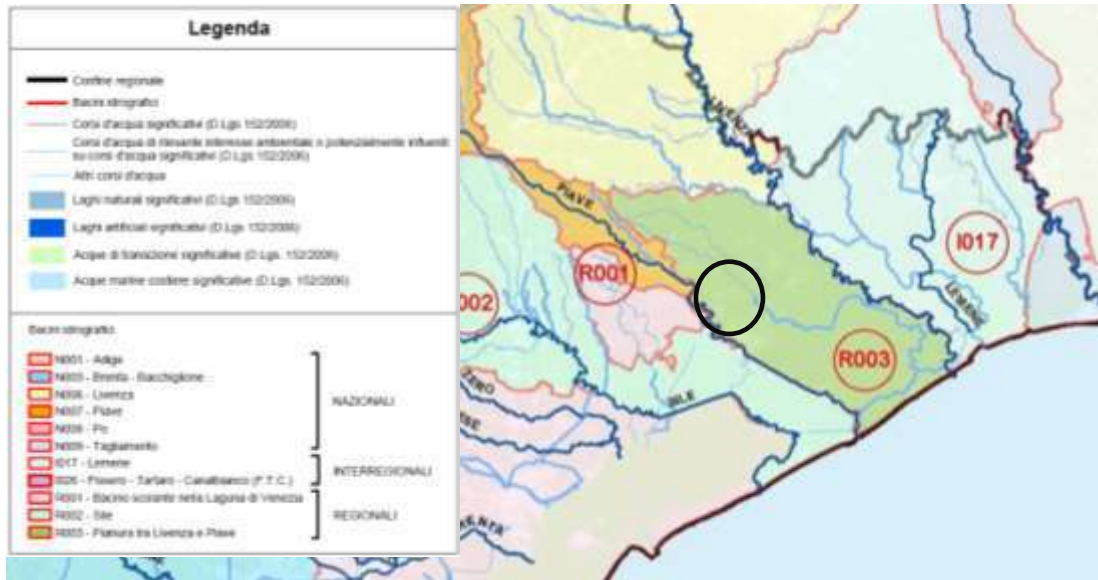


Figura 3-18- Individuazione dei bacini idrografici afferenti al territorio comunale di Scorzè

3.7. PIANO DI TUTELA E RISANAMENTO DELL'ATMOSFERA

Si parla di inquinamento atmosferico quando vi è un'alterazione dello stato di qualità dell'aria conseguente all'immissione nella stessa di sostanze di qualsiasi natura, agenti inquinanti, in misura e condizioni tali da alterarne la salubrità e da costituire pregiudizio diretto o indiretto per la salute dei cittadini e dell'ambiente o danno a beni pubblici e/o privati.

Le pressioni antropiche determinate sul comparto aria sono generalmente costituite dalle emissioni in atmosfera di sostanze inquinanti derivanti da diverse fonti (trasporti stradali, processi industriali, impianti per il riscaldamento, centrali per la produzione energetica, uso di solventi, smaltimento e trattamento rifiuti).

In base al confronto tra i dati raccolti e gli standard di legge, ogni regione deve effettuare la valutazione della qualità dell'aria e pianificare gli interventi e le azioni finalizzate al rispetto dei livelli stabiliti dalla normativa per raggiungere gli obiettivi di risanamento e/o mantenimento della qualità dell'aria.

La Regione Veneto, con D.G.R. nr. 90 del 19/04/2016, ha approvato l'aggiornamento del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera.

3.7.1. Normativa di riferimento sulla qualità dell'aria

La normativa di riferimento in materia di qualità dell'aria è stata oggetto di un'importante evoluzione nel corso del 2010. Infatti il 1° ottobre 2010 è entrato in vigore il D.Lgs. 155/2010 che costituisce una sorta di testo unico sulla qualità dell'aria, che ha abrogato le norme precedentemente in vigore. Tale decreto regolamenta i livelli in aria ambiente di biossido di zolfo (SO₂), biossido di Azoto (NO₂), Ossidi di Azoto (NOx), monossido di carbonio (CO), particolato (PM10), Piombo (Pb), Benzene (C₆H₆), le concentrazioni di Ozono (O₃) e i livelli del particolato di Cadmio (Cd), Nichel (Ni), Mercurio (Hg), Arsenico (As) e Benzo(a)pirene (BaP). Infine il D.Lgs. 155/2010, a recepimento della direttiva 2008/50/CE, fissa per la prima volta in Italia le concentrazioni limite e obiettivo per il particolato PM2.5.

Dall'esame del vigente PRTRA, l'area non è interessata da fenomeni di emissione critica dei principali inquinanti. A tale scopo si confronti quanto riportato nel Quadro di Riferimento Ambientale al capitolo "Atmosfera".

3.8. PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO (PAT) DEL COMUNE DI NOVENTA DI PIAVE

La Legge Regionale n.11/2004 stabilisce criteri, indirizzi, metodi e contenuti degli strumenti di pianificazione per il governo del territorio.

La Legge articola il Piano Regolatore Comunale in disposizioni strutturali, contenute nel Piano di Assetto del Territorio (PAT) e in disposizioni operative, contenute nel Piano degli Interventi (PI).

Come precisato all'articolo 12 della LR n.11/2004, mentre il PAT delinea le scelte strategiche di assetto e di sviluppo per il governo del territorio, il Piano degli interventi "è lo strumento urbanistico che, in coerenza e in attuazione del PAT, individua e disciplina gli interventi di tutela e valorizzazione, di organizzazione e di trasformazione del territorio programmando in modo contestuale la realizzazione di tali interventi, il loro completamento, i servizi connessi e le infrastrutture per la mobilità".

Il PAT del Comune di Noventa di Piave è stato approvato con DGP n. 3 del 17.01.2014.

Gli obiettivi principali del piano sono stati raggruppati all'interno di 5 macrosistemi:

1. Sistema ambientale;
2. Sistema insediativo;
3. Sistema produttivo;
4. Sistema dei servizi;
5. Sistema relazionale.

Gli strumenti urbanistici attuativi già approvati PN 22,23 e 24, sono confermati dal P.A.T. quali aree di urbanizzazione consolidata (Tav 4 del PAT).

Ai sensi dell'art 48, comma 5 bis della L.R. 11/2004, il previgente P.R.G.C. (ultimo approvato) è diventato automaticamente il primo P.I. (Piano degli Interventi) per le parti compatibili con il P.A.T. approvato.

La vigente normativa tecnico-urbanistica corrisponde a quella sulla cui base sono stati approvati i due strumenti urbanistici attuativi – PN22,23/b e 24 – e sulla quale s'impenna anche il piano risultante dalla fusione dei due PUA.

La normativa consente l'attuazione unitaria degli interventi oggetto dei PN di che trattasi, in quanto aree limitrofe (a stretto contatto), così come contemplato dall'art. 8, comma 6 delle Norme Tecniche del P.R.G..

E' comunque esclusa la possibilità di aumentare l'edificabilità e ridurre le superfici per servizi definiti dalle singole schede di ciascun PN, rendendo possibile l'attuazione attraverso un unico strumento attuativo nel quale si comprende la sommatoria delle carature, la loro redistribuzione e trasposizione all'interno dello strumento stesso. Tale modalità non costituisce variante allo strumento urbanistico generale.



Figura 3-19- Stralcio Tavola 1 – Carta dei Vincoli e della Pianificazione – PAT Comune di Noventa di Piave

Dalla lettura della tavola 1 “Carta dei vincoli e della pianificazione territoriale” si evidenzia che l’ambito ricade in una zona a rischio idraulico.



Figura 3-20- Stralcio Tavola 4 – Carta delle Trasformabilità – PAT Comune di Noventa di Piave

3.9. PIANIFICAZIONE COMUNALE – PI DEL COMUNE DI NOVENTA DI PIAVE E VARIANTE NUMERO 6

Per le aree oggetto dell'intervento, la cui destinazione risulta compatibile con le previsioni del P.I, Variante nr.6 che contempla quanto segue (allegato 1 alle NTO):

PROGETTI NORMA N° 22, 23, 24

Area commerciale a Noventa di Piave, via Calnova: Si tratta di tre ambiti di intervento che confermano la vocazione ricettiva e commerciale di questo settore urbano, vera porta della città, già prevista dalla pianificazione vigente ed in corso di progressiva attuazione, riprendendole sia la suddivisione in comparti attuativi, sia lo schema della viabilità.



Figura 3-21- Stralcio Tavola 13 3.2 – PI Comune di Noventa di Piave

Prescrizioni particolari comuni: le sedi stradali devono essere alberate utilizzando le specie arboree previste per i viali e le strade alberate negli Schemi tecnici per la realizzazione delle strutture verdi dell'allegato 2 alle NTA: sussidi operativi relativi agli interventi di restauro paesistico.

La sistemazione degli spazi scoperti, pubblici e privati, e delle aree a verde, deve essere fatta utilizzando le specie arboree ed arbustive contenute nello stesso prospetto; la piantumazione dovrà essere fatta rispettando le indicazioni contenute nello Schema tecnico di riferimento per la realizzazione delle strutture verdi. Una quota della superficie a verde pubblico del PN. 24 potrà essere destinata a strada di penetrazione al centro polifunzionale, da realizzarsi a cura del soggetto attuatore.

Le caratteristiche dimensionali e urbanistiche di dettaglio previste sono illustrate nel successivo Proposta Progettuale.

3.10. IL QUADRO DEI VINCOLI ESISTENTI

Il quadro dei vincoli, desunti dagli strumenti pianificatori analizzati nei precedenti paragrafi, può così essere riassunto:

Livello territoriale

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento – Vigente;
- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento – Adottato;
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale provincia di Venezia;
- Piano d'area del Sandonatese.

Livello comunale

- Piano Assetto del Territorio – PAT;
- Piano degli interventi – PI

Deve essere, altresì, garantito il rispetto ai seguenti strumenti e programmi:

- Piano Zonizzazione Acustica comunale vigente
- Piano d’Azione per l’Energia Sostenibile comunale (PAES – anno 2011).

L’analisi degli strumenti di governo del territorio vigenti consente di affermare che gli interventi infrastrutturali in progetto non sono in contrasto con gli obiettivi, le specifiche disposizioni e i vincoli degli strumenti urbanistici sovra ordinati vigenti.

Devono essere rispettati elementi di indirizzo:

- L’ambito ricade una zona di **attenzione idraulica**;

4. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

4.1. CONTESTO TERRITORIALE

La grande struttura di vendita il cui progetto prevede l'ampliamento dagli attuali 2.595mq ai futuri 3.999 mq, si colloca lungo via Rialto in Comune di Noventa di Piave (VE).

L'ambito di intervento è delimitato sul lato nord ed ovest dall'ampio sistema circolatorio ove confluiscono l'uscita autostradale di Jesolo-Noventa di Piave, l'asse della SS14 var e via Calnova, ad est da spazi parzialmente urbanizzati, e a nord dal centro urbano di Noventa di Piave, ed è ubicato in area con Piano Urbanistico Attuativo già approvato.

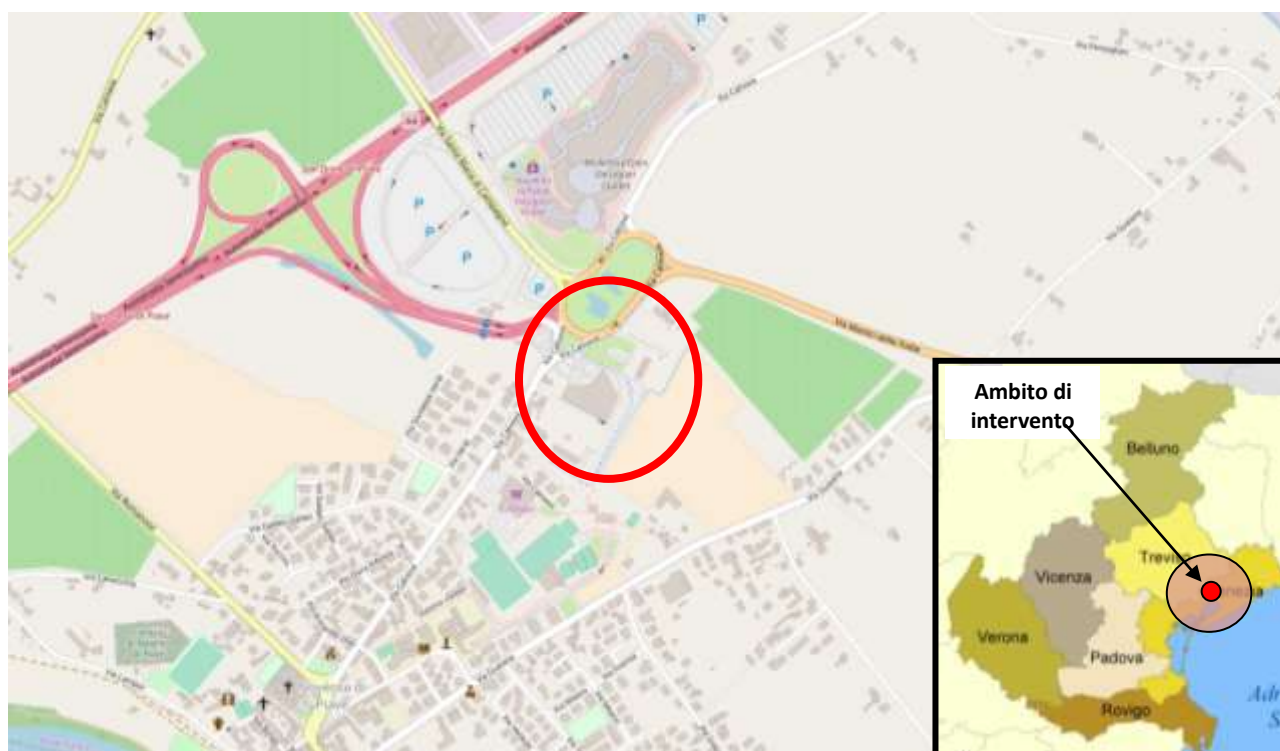


Figura 4-1- inquadramento area di studio

L'intervento in parola si colloca in fregio tra via Calnova sul lato ovest e via Rialto sul lato est. Gli assi viari di accesso al comparto sono costituiti dalla SS14 Var – via Martiri delle Foibe, che da est ad ovest funge da collegamento tra l'asse autostradale della A TO-TS e l'area a nord del vicino comune di San Donà di Piave, verso nord, via Calnova attraversa l'area industriale di Noventa di Piave fino al vicino Comune di Cessalto, e verso sud conduce al centro di Noventa di Piave, verso ovest l'asse di S.M. di Campagna collega l'ambito in parola con il Comune di Susegana e consente anche l'accesso all'ampio comparto commerciale del Noventa di Piave Design outlet. L'area è raggiungibile con trasporto pubblico in autobus fruendo della fermata Noventa di Piave-Eurospa – , che in linea d'aria dista circa 200 metri a sud dall'area di intervento, servita dalle linee 13 (linee extraurbane ATVO – Oderzo San Donà di Piave). La stazione ferroviaria più vicina è quella di San Donà di Piave, linea Ferroviaria Venezia Trieste, che dista circa 5 km dall'area di studio.

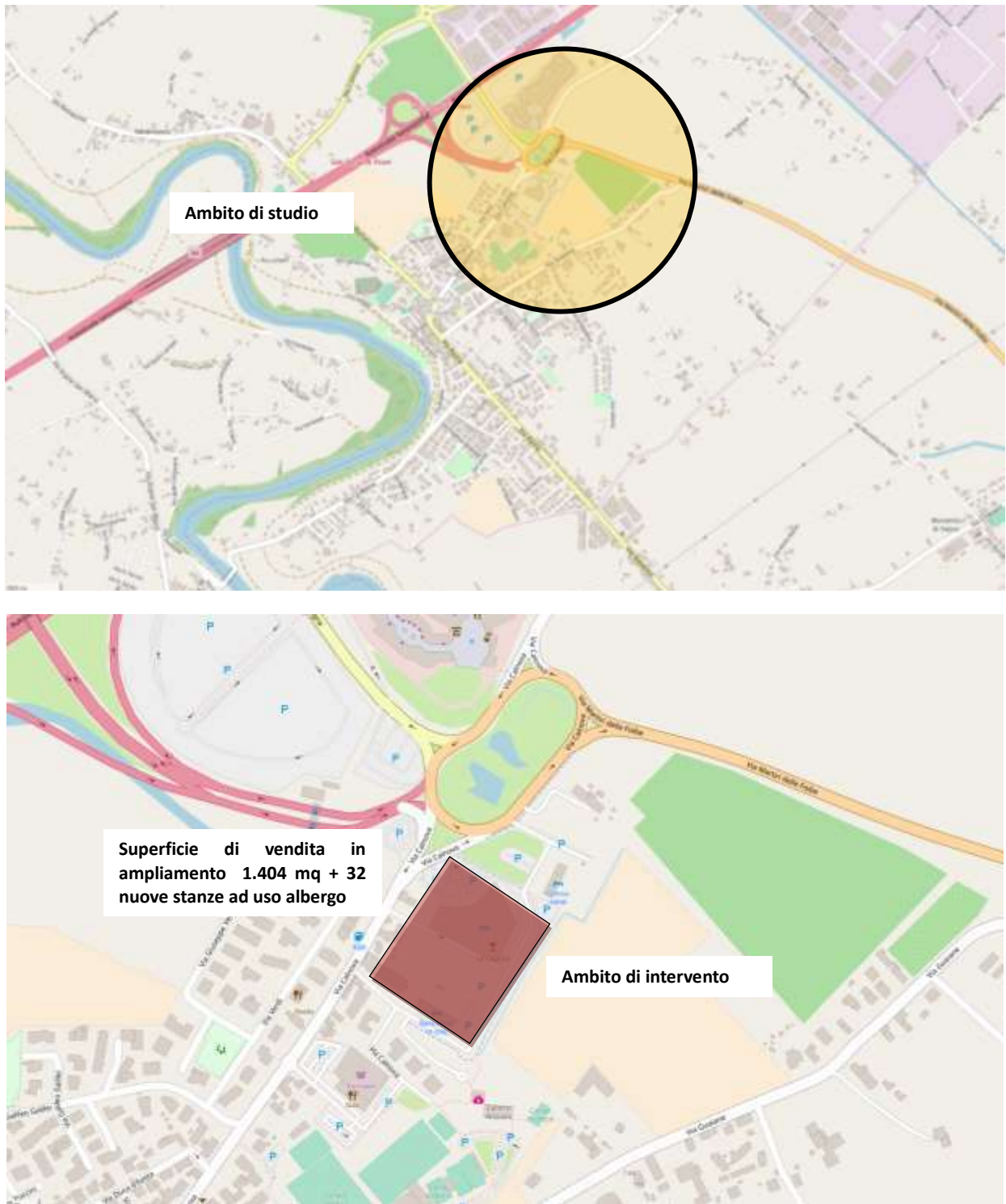


Figura 4-2- Inquadramento rete viaria dell'area in esame e toponomastica

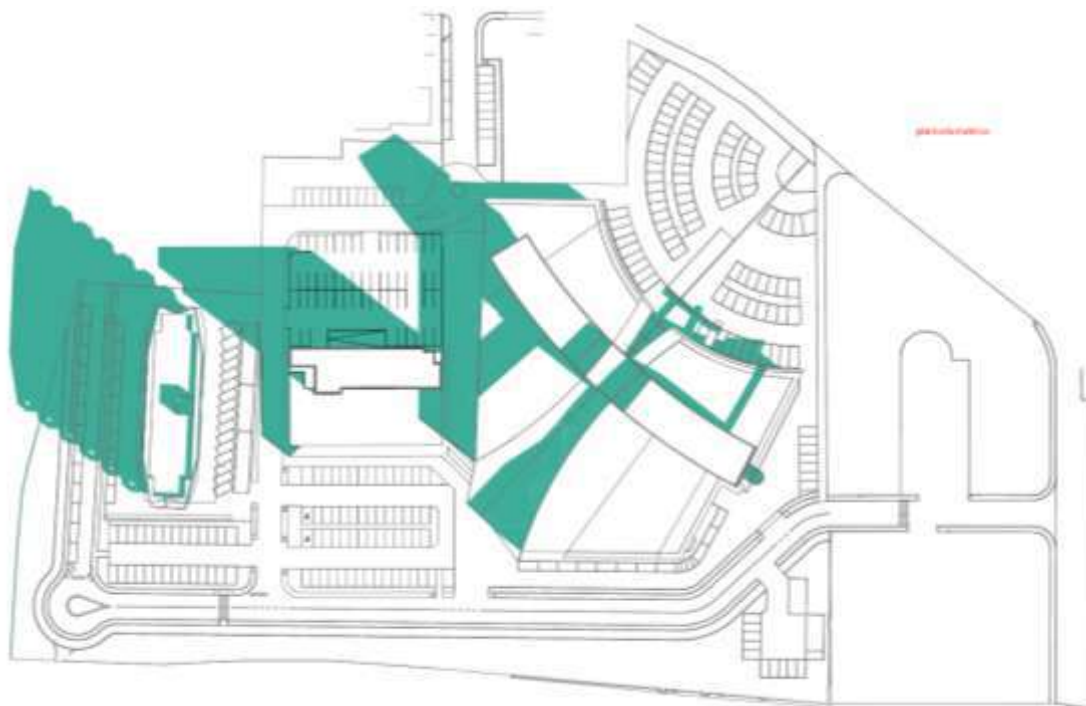


Figura 4-3- Stralcio progetto parco commerciale

4.2. STATO DI FATTO DEI LUOGHI

L'area d'intervento si colloca incolto racchiusa dal lato lato, dall'ampio corpo edilizio di una struttura commerciale/direzionale, sul lato est ed ovest sono stati realizzati recentemente degli stalli di sosta ed una viabilità di servizio, e sul lato sud, oltre l'asse viario di accesso all'area proveniente da Via Calnova, si trova l'hotel "Base Hotel to stay" che si sviluppa per 5 piani fuori terra.



Figura 4-4- Localizzazione indicativa ambito di intervento su ortofoto

Le volumetrie ivi presenti sono costituite da una serie di edifici residenziali di dimensioni relativamente contenute e degli edifici commerciali a nord a nord, ed un edificio uso albergo a sud. Il sistema urbano di Noventa di Piave si trova a sud dell'area di studio.



Figura 4-5- Coni Visuale documentazione fotografica





5. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Le considerazioni di sostenibilità ambientale sono insite nelle scelte di Piano. Le valutazioni previsionali operate tendono a garantire la sostenibilità ambientale e sociale degli interventi afferenti alle componenti maggiormente influenzate dagli effetti perturbativi del traffico veicolare dalle opere urbanistiche in progetto, nonché da eventuali impianti.

La verifica puntuale delle criticità ambientali riscontrabili e riferibili al territorio in esame in cui si inserisce il Progetto Urbanistico in esame è stata svolta per ogni singola componente ambientale, in riferimento alle informazioni contenute nel Quadro Conoscitivo redatto in occasione della formazione del PAT, e attraverso specifiche indagini su alcune componenti quali traffico e rumore.

5.1. ATMOSFERA

Nel Veneto il riferimento in materia di gestione della qualità dell'aria è il **Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera** (PRTRA), approvato nel 2004, il quale identifica le zone caratterizzate da diversi regimi di inquinamento atmosferico e fornisce le linee guida per l'elaborazione dei Piani di Azione, Risanamento e Mantenimento a cura dei comuni, coordinati dai Tavoli Tecnici Zonali (uno per provincia), sotto la guida e verifica del Comitato regionale di Indirizzo e Sorveglianza.

La Regione del Veneto ha proposto un riesame della zonizzazione definita sulla base di aggiornamenti dei dati e di un diverso approccio legato alle caratteristiche fisiche e climatiche del territorio regionale. All'interno della DGR 2872 del 28.12.2012, con il quale sono stati adottati il Documento di Piano, il Rapporto ambientale, il Rapporto ambientale-sintesi non tecnica dell'**aggiornamento del Piano regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera**

La proposta prevede una riclassificazione delle zone ove maggiore evidenza viene data agli agglomerati urbani e ai sistemi territoriali. La nuova proposta prevede 5 agglomerati:

- **Agglomerato Venezia – IT0508:** oltre al Comune Capoluogo di Provincia, include i Comuni contermini;
- **Agglomerato Treviso – IT0509:** oltre al Comune Capoluogo di Provincia, include i Comuni contermini;
- **Agglomerato Padova – IT0510:** oltre al Comune Capoluogo di Provincia, comprende i Comuni inclusi nel Piano di Assetto del Territorio Intercomunale (Pati) della Comunità Metropolitana di Padova;
- **Agglomerato Vicenza – IT0511:** oltre al Comune Capoluogo di Provincia, include i Comuni della valle del Chiampo, caratterizzati dall'omonimo distretto industriale della concia delle pelli;
- **Agglomerato Verona – IT0512:** oltre al Comune Capoluogo di provincia, comprende i Comuni inclusi nell'area metropolitana definita dal Documento Preliminare al Piano di Assetto del Territorio (PAT).

e 4 macroaree definite da caratteristiche fisico-geografiche e geoclimatiche simili:

- **Pianura e Capoluogo bassa Pianura – IT0513:** zona costituita dai Comuni con densità emissiva superiore a 7 t/a km². Comprende la zona centrale della pianura e Rovigo, Comune Capoluogo di provincia situato geograficamente nella bassa pianura;
- **Bassa pianura e colli – IT0514:** zona costituita dai Comuni con densità emissiva inferiore a 7 t/a km². Comprende la parte orientale della provincia di Venezia, la bassa pianura delle province di Verona, Padova e Venezia, la provincia di Rovigo (escluso il Comune Capoluogo), l'area geografica dei Colli Euganei e dei Colli Berici;

- **Prealpi e Alpi – IT0515:** zona coincidente con l’area montuosa della regione comprendente i Comuni con altitudine della casa comunale superiore a 200 m, generalmente non interessati dal fenomeno dell’inversione termica, a ridotto contributo emissivo e con basso numero di abitanti;
- **Valbelluna – IT0516:** zona rappresentata dall’omonima valle in provincia di Belluno, identificata dalla porzione di territorio intercomunale, definita dall’altitudine, inferiore all’isolinea dei 600 m, interessata da fenomeni di inversione termica anche persistente, con contributo emissivo significativo e caratterizzata da elevata urbanizzazione nel fondovalle. Tale zona interseca 29 Comuni della provincia di Belluno e comprende il Comune Capoluogo di provincia.

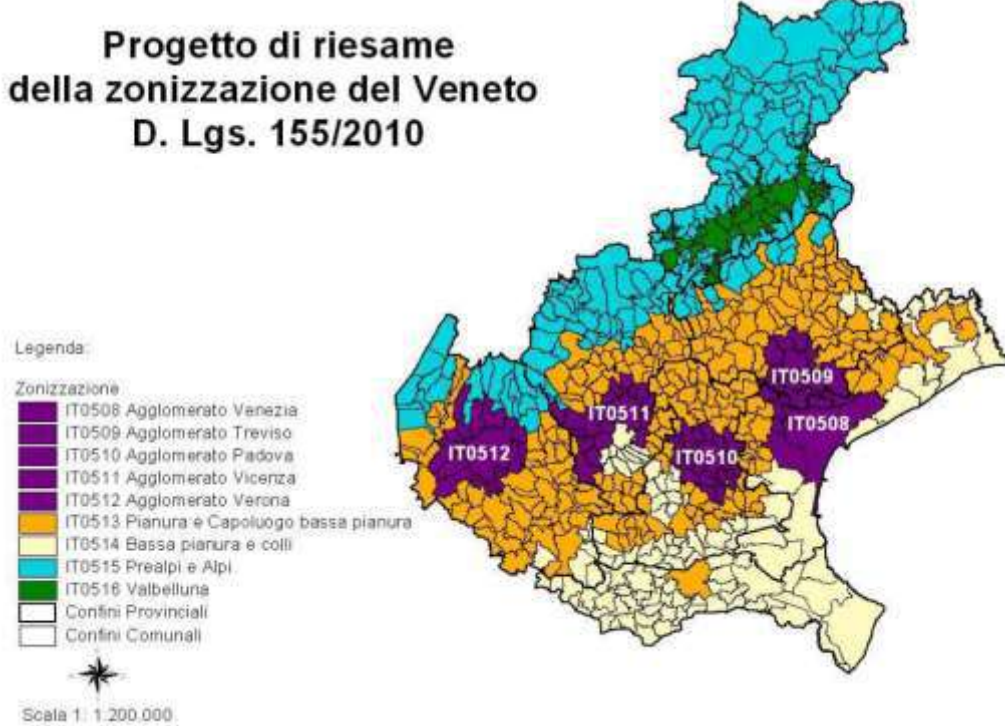


Figura 5-1–Zonizzazione integrata ai sensi del D.Lgs. 155/2010

In riferimento alla nuova zonizzazione definita dalla DGR 2130/2012, il territorio comunale di Noventa di Piave ove ricadano le opere viarie in parola rientra nella classificazione di “**Pianura e Capoluogo Bassa Pianura**”, area a media densità emissiva, in termini di maggiore probabilità che nella stessa si possano manifestare problematiche di inquinamento atmosferico da PM10.

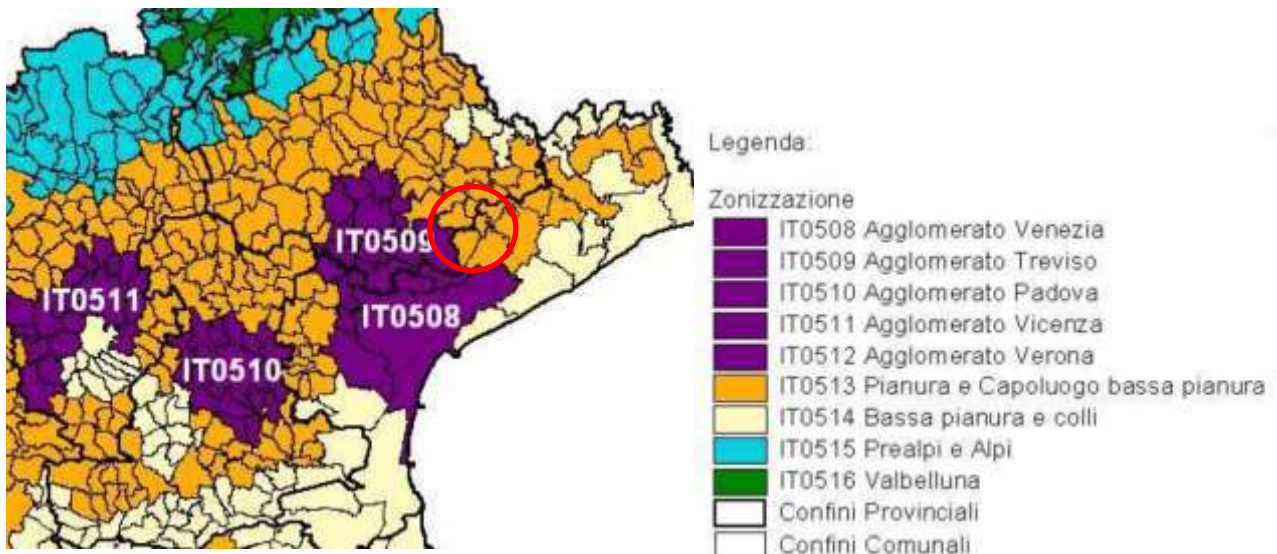


Figura 5-2– Zonizzazione integrata ai sensi del D.Lgs. 155/2010 – individuazione ambito di studio

5.1.1. Indagine ARPAV

Al fine di definire un quadro di maggior dettaglio, relativo ad analisi specifiche, sono stati presi in esame i risultati ottenuti dalle campagne di monitoraggio dell'ARPAV più prossima all'ambito in esame.

Non essendo presenti nel comune di Noventa di Piave delle centraline di rilevamento Arpav, si è fatto riferimento all'intorno più prossimo e nello specifico alla Stazione di background urbana di San Donà di Piave per gli inquinanti NO, NO₂, NO_x, relativi a tutto il 2015.

Id stazione	Id sirav	Nome stazione	Comune	Indirizzo
502715	500000149	S. Dona' di Piave	S. Dona'	Via Turati

Provincia	Tipo stazione	Anno Attivazione	X	Y	Altitudine
Venezia	background	1994	1779895,5	5059132,17	0

Tabella 5.1: Dati stazione di monitoraggio – fonte ARPAV

Mentre, per quanto riguarda PM₁₀, CO e C₆H₆, non rilevati presso la suddetta stazione di background e in assenza di un dato aggiornato, si è dovuto fare obbligatoriamente riferimento alle campagne di monitoraggio della qualità dell'aria effettuate da ARPAV, si fanno riferimento alla centralina posta in comune di Musile di Piave (2004-2011).

Nel 2011, il Dipartimento Provinciale ARPAV di Venezia ha condotto una Campagna di Monitoraggio della Qualità dell'Aria, nel periodo 25 febbraio – 8 aprile 2011 (semestre freddo) e 15 giugno – 25 luglio 2011 (semestre caldo) a Musile di Piave in località Castaldia (figura seguente).



Figura 5-3- Punto di stazionamento dell'unità di monitoraggio rilocabile a Musile di Piave – anno 2011

Di seguito si riportano i principali dati disponibili:

Monossido di carbonio (CO)

Durante le due campagne di monitoraggio la concentrazione di monossido di carbonio non ha mai superato il valore limite, in linea con quanto si rileva presso tutte le stazioni di monitoraggio della Provincia di Venezia (Grafici 4 3-1 e 4-3-2). Le medie di periodo sono risultate pari a 0.4 e 0.2 mg/m³ rispettivamente per il "semestre freddo" e per il "semestre caldo".

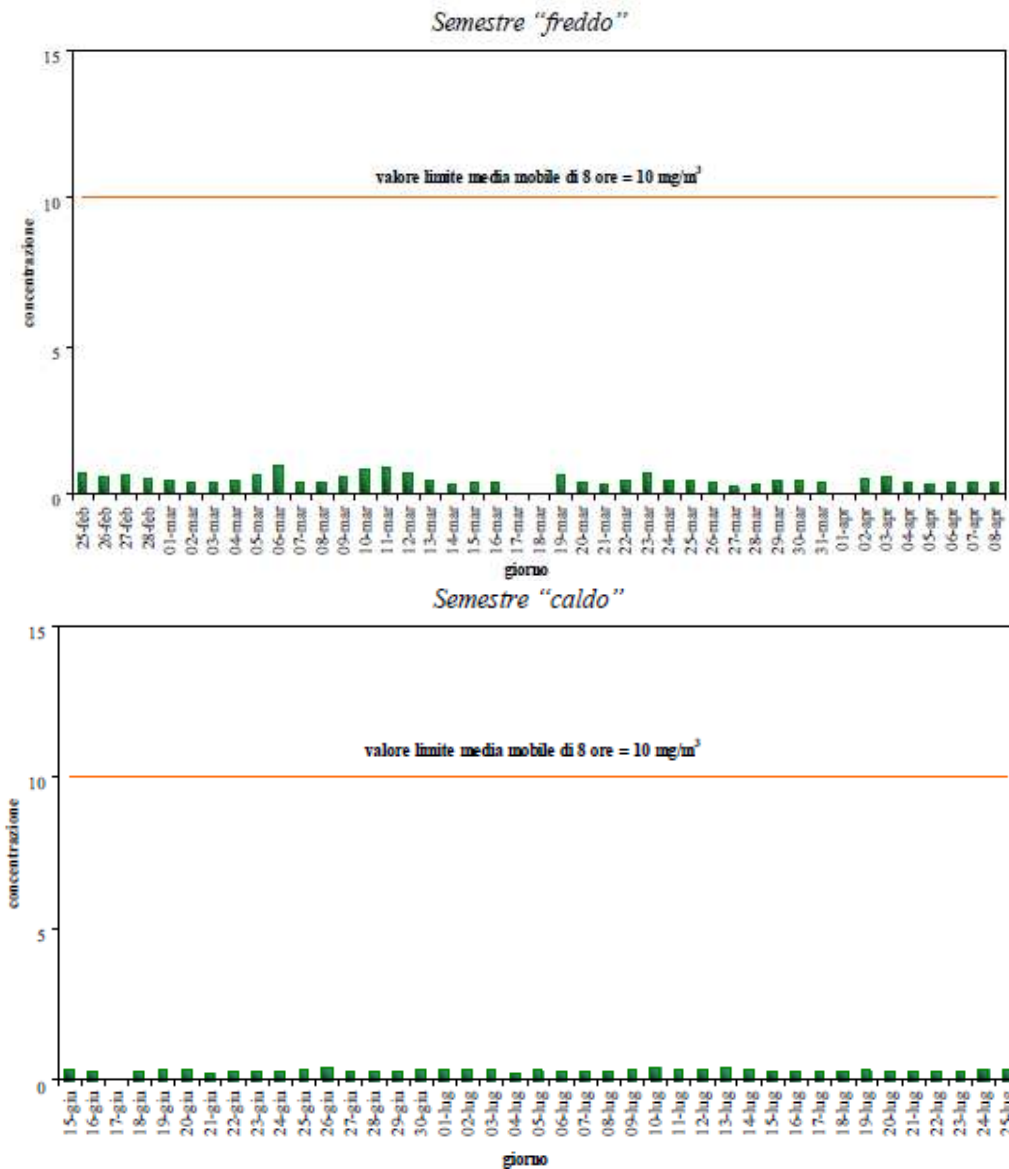


Figura 5-4- Figura 5-5– Grafici Concentrazione Massima Giornaliera della Media Mobile di 8 ore di CO (mg/m3)

Polveri atmosferiche inalabili (PM10)

Durante i due periodi di monitoraggio la concentrazione di polveri PM10 ha superato il valore limite giornaliero per la protezione della salute umana, pari a 50 µg/m³, da non superare per più di 35 volte per anno civile, per 4 giorni su 42 di misura nel “semestre freddo” e per 22 giorni su 41 di misura nel “semestre caldo” (Grafici 4 3-3 e 4-3-4) per un totale di 26 giorni di superamento su 83 complessivi di misura (31%).

Negli stessi due periodi di monitoraggio le concentrazioni giornaliere di PM10 misurate presso le stazioni fisse della rete ARPAV di monitoraggio della qualità dell’aria di Mestre – Venezia sono risultate superiori a tale valore limite per 12 giorni su 83 di misura (14%) nella stazione di background urbano di riferimento (Parco Bissuola) e per 19 giorni su 84 di misura (23%) nella stazione di traffico urbano di riferimento (via Tagliamento).

Il numero di giorni di superamento rilevato presso il sito di San Donà di Piave, classificato da un punto di vista ambientale come sito di background suburbano, è stato percentualmente superiore a quello rilevato presso le stazioni fisse di riferimento di Mestre (vedasi tabella seguente).

Semestri freddo e caldo	PM10 (µg/m ³)
-------------------------	---------------------------

	San Donà di Piave	Mestre – Venezia	
	Loc. Castaldia BS	Parco Bissuola BU	Via Tagliamento TU
Media periodo	43	30	39
N° super.	26	12	19
N° dati	83	83	84
% super.	31	14	23

Tabella 5.2: - Confronto delle concentrazioni giornaliere di PM10 misurate a Musile di Piave con quelle misurate a Mestre – Venezia. Medie di periodo e numero superamenti.

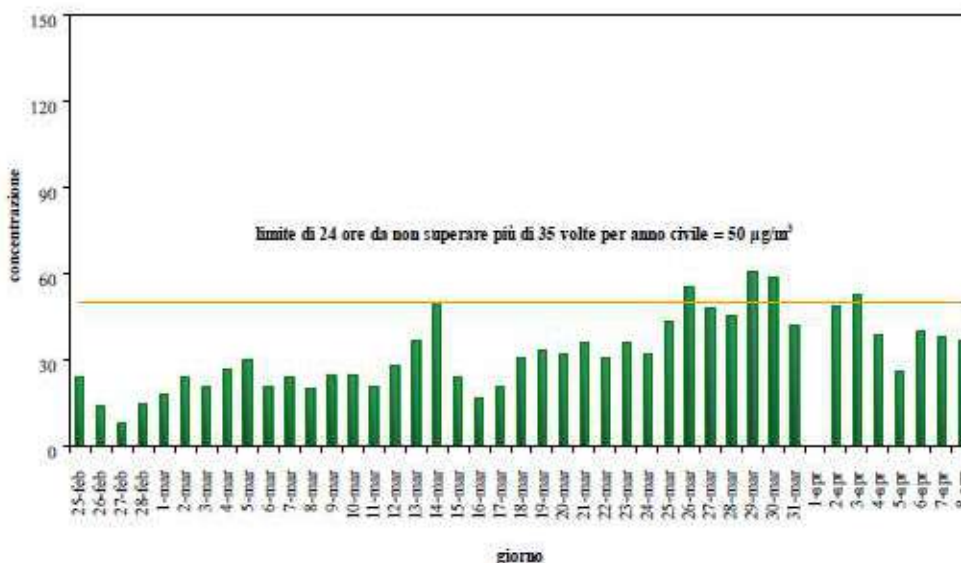
La media di periodo delle concentrazioni giornaliere di PM10 misurate a Musile di Piave è risultata pari a 32 µg/m³ nel “semestre freddo” e a 54 µg/m³ nel “semestre caldo”. La media complessiva dei due periodi calcolata per il sito indagato è risultata pari a 43 µg/m³, leggermente superiore al valore limite annuale pari a 40 µg/m³.

Negli stessi due periodi di monitoraggio la media complessiva delle concentrazioni giornaliere di PM10 misurate presso le stazioni fisse della rete ARPAV di monitoraggio della qualità dell’aria di Mestre – Venezia è risultata pari a 30 µg/m³ nella stazione di background urbano di riferimento e a 39 µg/m³ nella stazione di traffico urbano di riferimento.

La media complessiva misurata presso il sito preso a riferimento di Musile di Piave è quindi superiore a quella rilevata presso le stazioni fisse di riferimento di Mestre.

Allo scopo di verificare la classificazione del territorio comunale di Musile di Piave è stata utilizzata una metodologia di calcolo elaborata dall’Osservatorio Regionale Aria di ARPAV per valutare il rispetto dei valori limite di legge previsti dal DLgs 155/10 per il parametro PM10, ovvero il rispetto del Valore Limite sulle 24 ore di 50 µg/m³ e del Valore Limite annuale di 40 µg/m³, nei siti presso i quali si realizza una campagna di monitoraggio della qualità dell’aria di lunghezza limitata (misurazioni indicative). Tale metodologia prevede di appaiare il “sito sporadico” (campagna di monitoraggio) con una stazione fissa, considerata rappresentativa per vicinanza o per stessa tipologia di emissioni e di condizioni meteorologiche. Sulla base di considerazioni statistiche è possibile così stimare, per il sito sporadico, il valore medio annuale e il 90° percentile delle concentrazioni di PM10; quest’ultimo parametro statistico è rilevante in quanto corrisponde, in una distribuzione di 365 valori, al 36° valore massimo. Poiché per il PM10 sono consentiti 35 superamenti del valore limite giornaliero di 50 µg/m³, in una serie annuale di 365 valori giornalieri, il rispetto del valore limite è garantito se il 36° valore in ordine di grandezza è minore di 50 µg/m³. Per quanto detto il sito di Musile di Piave è stato appaiato alla stazione fissa di riferimento di background urbano di Mestre Parco Bissuola. La metodologia di calcolo stima per il sito sporadico di Musile di Piave il valore medio annuale di 52 µg/m³ (superiore al valore limite annuale di 40 mg/m³) ed il 90° percentile di 88 µg/m³ (superiore al valore limite giornaliero di 50 mg/m³).

Semestre “freddo”



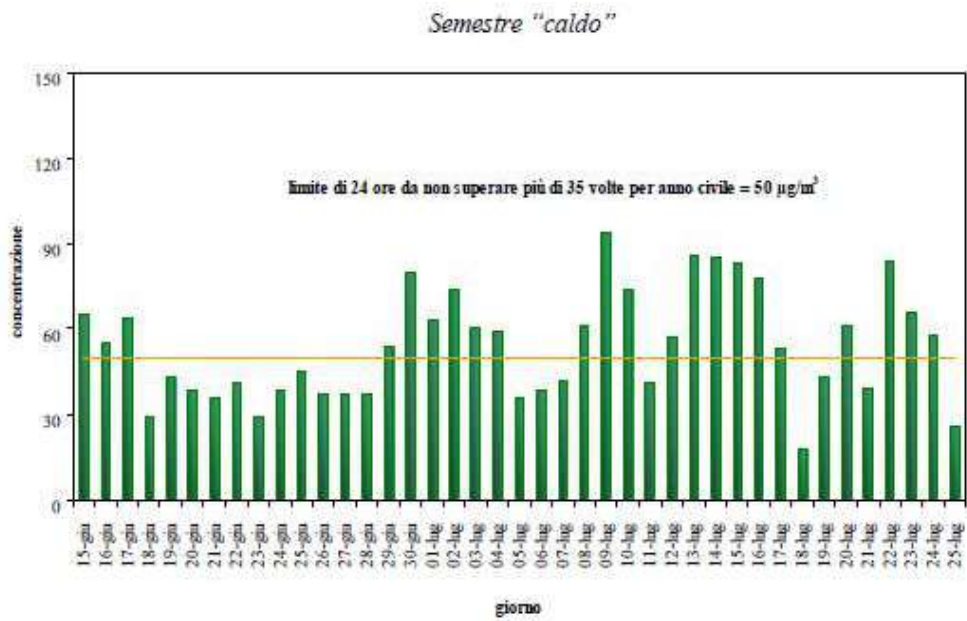


Figura 5-6 Figura 5-7– Grafici Concentrazione PM10 – limite di 24h da non superare per più di 35 volte su base annua (50 µg/m³)

Benzene (C₆H₆)

La media di periodo delle concentrazioni giornaliere di benzene disponibili presso il sito preso a riferimento è risultata pari a 1.2 µg/m³ nel periodo del “semestre freddo” e pari a 0.3 µg/m³ nel periodo del “semestre caldo”. La media complessiva dei due periodi, pari a 0.8 µg/m³, è inferiore al valore limite annuale di 5 µg/m³.

Nello stesso periodo di monitoraggio la media complessiva dei due periodi calcolata presso la stazione fissa di Mestre – Parco Bissuola (sito di riferimento per il background urbano) è risultata pressoché equivalente a quella rilevata presso il sito di Musile di Piave, pari a 0.9 µg/m³.

Semestri freddo e caldo	Benzene (µg/m ³)		
	Musile di Piave	Mestre – Venezia	
	Loc. Castaldia BS	Parco Bissuola BU	Via Tagliamento TU
Media periodo	0,8	0,9	Dato non disponibile

Tabella 5.3: - Confronto delle concentrazioni giornaliere di Benzene C₆H₆ misurate a Musile di Piave con quelle misurate a Mestre – Venezia. Medie di periodo.

Fra gli inquinanti oggetto di monitoraggio della suddetta campagna d’indagine, **desta qualche interesse in termini di superamento dei valori soglia quanto rilevato per il PM10 in entrambi i semestri di rilevazione, anche in relazione ai siti di riferimento di Mestre, ove si registrano livelli di superamento leggermente inferiori rispetto alla realtà del Sandonatese.**

5.2. SUOLO E SOTTOSUOLO

Dal punto di vista geologico l’ambito in esame appartiene alla bassa pianura veneta, costituita da materiali alluvionali di origine fluvio-glaciale quali sabbia, limo e argilla, di età Quaternaria.

Occorre far presente che gli antichi fiumi pedemontani, non costretti come ora a scorrere entro argini artificiali, in occasione delle piene stagionali uscivano dal loro percorso depositando i sedimenti trasportati in sospensione, nel territorio circostante. La tipologia del materiale depositato dipendeva dal peso dei sedimenti, dalla velocità della corrente, per cui in prossimità dell’alveo si trovavano i materiali

più grossolani (sabbie), e via via che ci si allontana prevalgono i sedimenti intermedi (limi) e quelli più fini (argille).

Lo sviluppo del territorio è legato al sistema fluviale del Piave, e degli apporti più antichi che hanno conformato tutta l'area della costa ad est della laguna di Venezia. La porzione del territorio che si affaccia sulla laguna ha risentito significativamente degli interventi umani, in epoche più lontane a seguito degli interventi di riorganizzazione dell'assetto idraulico fatto dalla Serenissima, e in tempi relativamente più recenti dalle bonifiche nel '900.

Sulla base della classificazione dei suoli sviluppata all'interno della Carta dei Suoli della Regione del Veneto, si evidenzia un andamento dei diversi caratteri geologici e pedologici secondo fasce parallele alla conterminazione lagunare.

5.1.1. Inquadramento geologico e geomorfologico generale

Il settore nord-orientale della provincia di Venezia, nel quale ricade l'area di Noventa di Piave over ricade in progetto in parola, si estende da NE a SW tra il corso del fiume Tagliamento fino alla "strozzatura" definita dal limite della provincia di Treviso (presso Portegrandi).

Le caratteristiche delle unità geologiche sono intimamente legate agli elementi geomorfologici riconoscibili in superficie. Complessivamente, sono il prodotto dei processi deposizionali ed erosivi attuatisi tra il Pleistocene finale e l'attuale.

La pianura veneto-friulana rappresenta la superficie del riempimento di età terziaria e quaternaria di un bacino deposizionale che è situato all'estremità nord-orientale della microplacca adriatica. Si tratta dell'avampaese condiviso fra il settore orientale delle Alpi meridionali e gli Appennini settentrionali. La prima corrisponde ad una catena a *thrust* sud-vergenti sviluppatasi a partire dal Paleogene, mentre la seconda è una catena a *thrust* con vergenza nord-orientale formata dal Neogene (Massari, 1990; Doglioni, 1993). Il fronte alpino più meridionale è sepolto sotto la piana alluvionale pedepalpina, mentre nel settore più orientale, quello friulano, alcuni dei sovrascorrimenti più esterni affiorano in parte nel mezzo della pianura friulana, creando alcuni terrazzi tettonici sollevati di pochi metri vicino a Udine (Zanferrari et al., 2008; Fontana, 2006). Nell'area di studio, è presente un alto strutturale della Piattaforma Mesozoica Friulana orientata WNW – ESE, a nord della quale sono presenti depositi flyschoidi eocenici, mentre a sud sono presenti depositi scagliosi eocenici. La piattaforma mesozoica è interessata da alcune importanti sistemi di dislocazioni orientate ENE – WSW e NW – SE (sistema dinarico).

Nel Pleistocene medio-Olocene, la Pianura Padana ed in particolare la bassa pianura veneto-friulana sono caratterizzate da una continua subsidenza indotta dal carico tettonico dell'Appennino settentrionale (Carminati et al., 2003; Barbieri et al., 2007); infatti l'attuale pianura veneta risultava completamente sommersa creando un profondo golfo tra le due catene montuose. Successivamente, nel Quaternario, si verificò una lunga fase di intenso apporto sedimentario regolamentata dalle variazioni eustatiche connesse con le varie fasi glaciali che ha compensato il continuo abbassamento del substrato della pianura ed ha portato al progressivo riempimento del bacino marino. In particolare, durante la fase culminante della glaciazione Würmiana (17.000 - 20.000 anni fa) vennero prodotti numerosi anfiteatri morenici, mentre le acque di fusione di queste enormi masse di ghiaccio si riversarono sulla pianura ricoprendola di una potente coltre di detriti più grossolani a monte e più fini a valle. Si originano quindi una zona di Alta Pianura dove dominano le ghiaie ed una zona di Bassa Pianura dove prevalgono materiali fini come sabbie, limi e argille. Si formano in questa fase evolutiva della Pianura Padana i "megafan" alluvionali (vedi figura successiva). Nell'area i principali apporti sedimentari sono legati al "megafan" del Piave, che depositò rilevanti apporti solidi, costituiti principalmente da torbide. Le alluvioni del Livenza andarono a sovrapporsi, nella pianura veneziana occidentale, ai depositi delle propaggini meridionali delle antiche linee di deposizione delle conoidi del Tagliamento e subordinatamente del fiume Piave.

Nell'area veneta e friulana, soprattutto a est del Naviglio Brenta, i diversi tratti di pianura costruiti dai maggiori fiumi sono ben distinguibili anche nella bassa pianura, dove i sedimenti sono essenzialmente fini e il gradiente topografico è compreso tra il 3-0,5%. Nell'insieme, questi corpi sedimentari

presentano quindi una evidente continuità spaziale dallo sbocco vallivo fino alle zone costiere e mostrano forme complessivamente “a ventaglio”.

La linea di costa negli ultimi millenni ha subito ripetute migrazioni in funzione dei cicli di trasgressione e regressione marina che hanno generato particolari ambienti caratterizzati da ambienti lagunari e palustri. Molti autori concordano nel fissare al IV-V secolo d.C. la formazione di una linea di cordoni dunali che delimitarono e protessero, verso mare, estesi specchi d’acqua dall’entrata delle maree.

5.1.2. Inquadramento geomorfologico e idrogeologico di Noventa di Piave

Il territorio di Noventa di Piave, come l’area di intervento in parola, rientra all’interno del dominio del Piave, che ha depositato alluvioni costituite prevalentemente di sedimenti sabbiosi, limosi e argillosi.

Il piano campagna degrada dolcemente verso il mare, ma l’entità e la direzione della pendenza sono variabili e irregolari a causa di una serie di dossi più o meno pronunciati, allungati prevalentemente in direzione NW-SE, costituiti dai sedimenti deposti principalmente dal Piave e secondariamente dal Livenza, di cui rappresentano le naturali arginature.

L’abitato di Noventa si sviluppa sul dosso attuale e il territorio comunale si estende verso est, proprio a partire dal dosso stesso. La metà orientale della superficie comunale ricade in una vasta area depressa che si estende fino al canale Piavon, verso est, e fino all’altezza di Cittanova, verso sud.

La morfologia a dossi allungati e depressioni intercluse è tipica delle aree di bassa pianura, poste quindi a sud delle risorgive: i sedimenti alluvionali sabbiosi costituenti gli argini naturali del corso d’acqua risaltano morfologicamente sulle bassure da essi intercluse e risultano particolarmente evidenti sulle zone paludose della parte di laguna ora bonificata. Qui i sedimenti deposti sono costituiti per lo più da argille e limi, spesso ricchi di sostanza organica, con caratteristiche di costipabilità ben maggiori delle sabbie: con il tempo e le bonifiche si accentua quindi il dislivello altimetrico tra le aree a dosso, sabbiose, e quelle depresse, argillose o torbose.



Figura 5-8 – Stralcio carta Geomorfologica PAT di Noventa di Piave

Dal punto di vista idrogeologico il territorio comunale rientra nell’area della Bassa Pianura Veneta, posta a sud della fascia delle risorgive e costituita da un sistema di falde alloggiate in acquiferi ghiaiosi e sabbiosi sovrapposti. Tali falde sono confinate da strati impermeabili – argillosi e limosi – che le tengono in pressione.

La falda freatica si trova invece in acquiferi sabbiosi e limoso-sabbiosi posti a debole profondità. Essi possono essere liberi, quindi con la superficie piezometrica in equilibrio con la pressione atmosferica, oppure essere confinati da strati meno permeabili; in tal caso si verifica un più o meno accentuato fenomeno di risalienza della superficie dell'acqua della falda in occasione di perforazioni.

Il sottosuolo è costituito da un'alternanza di litotipi prevalentemente argillosi limosi a bassa o bassissima permeabilità e di litotipi sabbiosi e sabbioso limosi a permeabilità medio-alta con una prevalenza in percentuale dei termini più coesivi rispetto a quelli sciolti.

La situazione idrogeologica locale è caratterizzata da forti spessori di materiali argillosi limosi che riducono drasticamente la permeabilità verticale: in essi si intercalano letti prevalentemente sabbiosi limosi sedi di circolazione d'acqua assai modesta e livelli sabbiosi sovrapposti, sedi di falde idriche in pressione aventi comunque una bassa potenzialità e caratterizzate da una veloce perdita di carico una volta sfruttate.

In tutta l'area è presente una falda superficiale di tipo freatico o localmente dotata di debole pressione la cui soggiacenza è di pochi metri dal piano campagna.

L'ambito di studio presenta una profondità della falda compresa tra 0 e 2 m dal p.c.

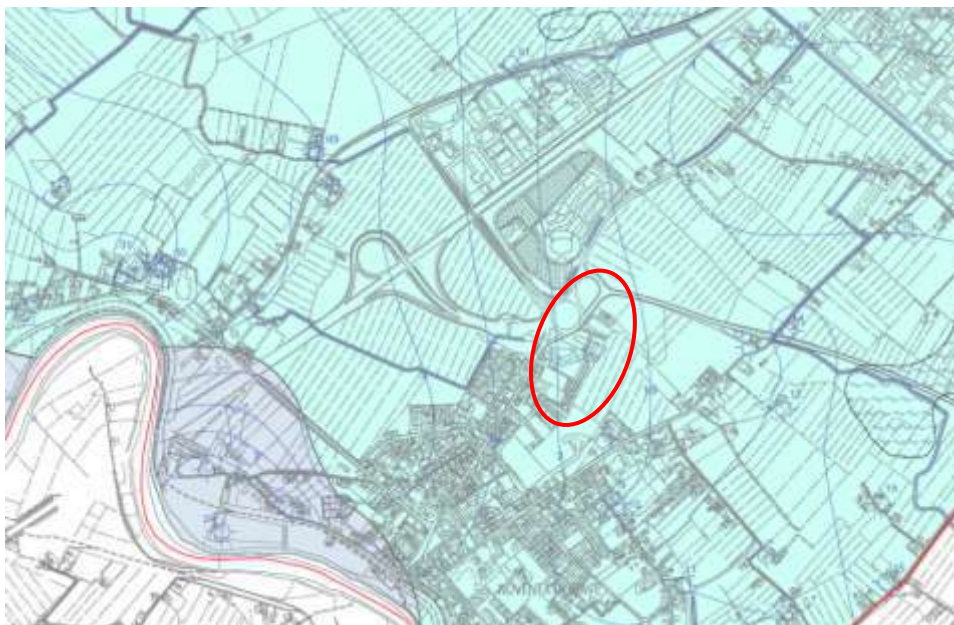


Figura 5-9 – Stralcio carta Idrogeologica - PAT di Noventa di Piave

5.3. ACQUA

La rete idrografica che interessa il comune di Noventa di Piave rientra all'interno del Bacino della Pianura tra Piave e Livenza; l'Autorità competente è quindi quella dell'Autorità di Bacino del Sile e della Pianura tra Piave e Livenza.

In quanto al corso del Piave, esso rientra all'interno dell'Autorità di Bacino dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione. La gestione del sistema delle acque che interessa il territorio comunale rientra all'interno del Comprensorio n. 10 - Consorzio di Bonifica Veneto Orientale, derivante dall'accorpamento dei Consorzi di Bonifica Pianura Veneta tra Livenza e Tagliamento e Basso Piave, in cui rientra il territorio di Noventa di Piave nella sua totalità, oltre ai comuni di Cavallino-Treporti, Ceggia, Eraclea, Jesolo, Musile di Piave, San Donà di Piave e Torre di Mosto oltre a parte dei comuni di Caorle, Cessalto, Chiarano, Fossalta di Piave, Gorgo al Monticano, Meolo, Motta di Livenza, Oderzo, Quarto d'Altino, Salgareda, San Stino di Livenza, Venezia e Zenson di Piave.

Il corso d'acqua principale è il fiume Piave, il quale costituisce anche il confine comunale occidentale, lungo il quale il comune si sviluppa con il suo centro principale. Il territorio è poi caratterizzato da una fitta rete di canali e fossi che compongono una maglia caratteristica dei territori agricoli: tra i principali assi drenanti della vasta area di bonifica a scolo meccanico e i principali canali recettori di bonifica

risultano lo scolo Cirgogno, che attraversa il territorio comunale da nord-ovest a sud-est e il canale Grassaga, a questo parallelo, che segna invece il confine orientale del territorio comunale.

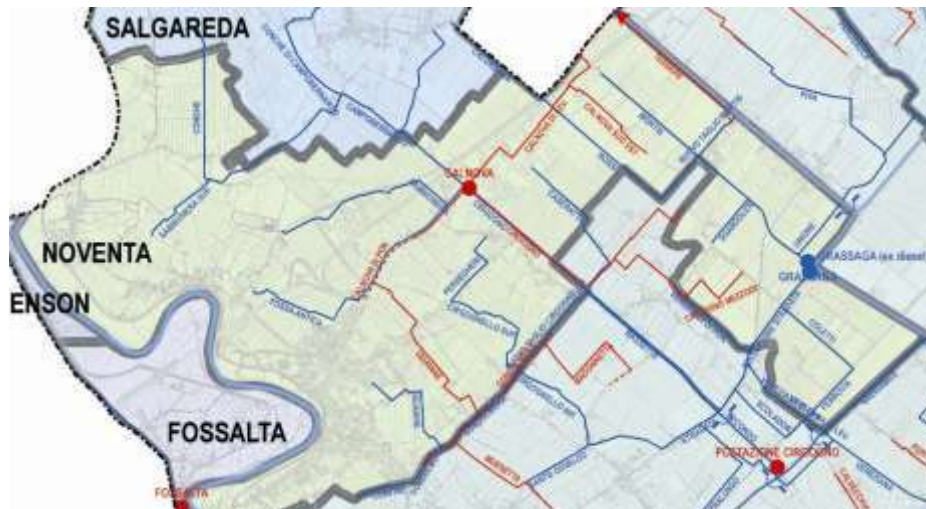


Figura 5-10 - Estratto della Carta del Sistema delle Acque

5.2.1. Qualità delle acque superficiali

In quanto alla qualità delle acque, si tengono in considerazione i dati presenti all'interno del Piano di Tutela delle Acque e i monitoraggi effettuati dall'ARPAV, prendendo in esame gli indicatori più significativi (BOD5, COD, N, P) riferentisi al fiume Piave.

Analizzando l'andamento qualitativo dei monitoraggi dall'anno 2000 al 2007 emergono alcuni aspetti: il Livello di Inquinamento espresso dai Macrodescrittori (LIM) fornisce una stima del grado di inquinamento dovuto a fattori chimici e microbiologici; i macrodescrittori che prende in esame sono l'O2 disciolto, la domanda biologica di ossigeno (BOD5), il carbonio organico disciolto (COD), la concentrazione di NH4 e di NO3, la concentrazione di fosforo totale e la presenza nell'acqua dell'Escherichia Coli, un batterio indicatore di una cattiva qualità dell'acqua. Per l'indicatore si individuano cinque classi di qualità alle quali è associato un giudizio (da ottimo per il livello 1 a pessimo per il livello 5). Nello specifico del Piave, nel tratto di Noventa, l'indice LIM si posiziona in classe 2, risultando quindi buono.

L'indice IBE fornisce invece una diagnosi di qualità di interi reticoli idrografici: oggetto di indagine dell'indice è la composizione della comunità macrobentonica. Il metodo prevede l'esecuzione di campionamenti sulla comunità che popola il corso d'acqua, la successiva classificazione delle Unità Sistematiche e la determinazione del numero totale delle stesse.

Risultato finale è l'individuazione di cinque classi di qualità che descrivono il corpo d'acqua da una condizione ottimale (classe di qualità 1 – ambiente non inquinato o non alterato in modo sensibile) a una di degrado (classe di qualità 5 – ambiente fortemente inquinato).

Per il Piave l'IBE presenta un peggioramento costante negli anni, collocandosi, al 2007, in classe V, rappresentativa dunque di un ambiente fortemente inquinato o comunque fortemente alterato. I due indici determinano quindi che il tratto indicato del corso d'acqua rientri all'interno della classe di Stato Ecologico pessimo. L'indice SACA (Stato Ambientale del corso d'acqua), che rappresenta l'impatto complessivo che agisce sul corso d'acqua, è definibile infine come pessimo, rappresentando comunque il risultato di un peggioramento costante negli anni di osservazione.

5.2.2. Qualità delle acque sotteranee

Il rilevamento della qualità dei corpi idrici sotterranei del Comune di Noventa di Piave è stato eseguito attraverso la misurazione di 3 indici che ne determinano le potenzialità di sfruttamento, lo stato chimico qualitativo e lo stato quali-quantitativo.

L'indice SQuAS (Stato Quantitativo delle Acque Sotterranee) rappresenta una misura quantitativa che consenta di classificare gli acquiferi in base alle loro potenzialità, produttività e grado di sfruttamento, riconducibile a 4 classi.

- CLASSE A: Impatto antropico nullo o trascurabile con condizioni di equilibrio idrogeologico. Estrazioni o alterazioni della velocità di ravvenamento sono sostenibili sul lungo periodo.
- CLASSE B: Impatto antropico ridotto, vi sono moderate condizioni di disequilibrio del bilancio idrico, senza che tuttavia ciò produca condizioni di sovrasfruttamento, consentendo un uso della risorsa sostenibile nel lungo periodo.
- CLASSE C: Impatto antropico significativo con notevole incidenza dell'uso sulla disponibilità della risorsa evidenziato da rilevanti modificazioni agli indicatori generali.
- CLASSE D: Impatto antropico nullo o trascurabile, ma con presenza di complessi idrogeologici con intrinseche caratteristiche di scarsa potenzialità idrica.

Per il territorio di Noventa di Piave si è riscontrata una classe C (dati anno 2003).

L'indice SCAS (Stato Chimico delle Acque Sotterranee) definisce in maniera sintetica la qualità chimica delle acque di falda, basandosi sulla determinazione di sette parametri di base (conduttività elettrica, cloruri, manganese, ferro, nitrati, solfati e ione ammonio) e altri inquinanti addizionali. L'indice si articola in cinque classi di qualità in cui la classe 1 rappresenta l'assenza di impatto antropico e la classe 4 un impatto antropico rilevante. Esiste inoltre una classe 0, che rappresenta uno «stato particolare» della falda, dovuto alla presenza di inquinanti inorganici di origine naturale. Per le acque di Noventa di Piave si rileva l'appartenenza alla classe 0.

L'indice SAAS, infine, lo Stato Ambientale delle Acque Sotterranee, rappresenta lo stato quali-quantitativo delle acque sotterranee, risultato dell'incrocio delle classi dei due indici precedentemente descritti, definendo cinque stati di qualità ambientale che sono elevato, buono, sufficiente, scadente e particolare. Dalle analisi effettuate emerge come lo stato ambientale di Noventa si mantenga in uno stato particolare, quindi con caratteristiche quali/quantitative che pur non presentando un significativo impatto antropico presentano limitazioni d'uso della risorse, per la presenza di particolari specie chimiche o per il basso potenziale quantitativo.

5.2.3. Rischio idraulico

In un territorio come quello di Noventa la questione idrogeologica rappresenta un aspetto fondamentale innanzitutto proprio per la presenza del Piave, ma anche perché il territorio ha subito importanti trasformazioni che hanno amplificato sia problematiche idrogeologiche in senso stretto sia di tipo idraulico.

Le due tipologie di rischio idraulico presenti all'interno del territorio sono riassuntivamente rappresentabili con il rischio di inondazioni legato alla presenza del Piave e il rischio di allagamenti e ristagni d'acqua connesso agli interventi di bonifica.

Dalla cartografia relativa al Piano di Assetto Idrogeologico dei fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta-Bacchiglione, Piano di Assetto Idrogeologico del Sile e della pianura tra Piave e Livenza oltre che dalla relazione geologica per il territorio di Noventa di Piave emerge come l'intero territorio noventano, tutto a scolo meccanico, si trovi in una situazione di rischio moderato (R1). Alcuni contesti risultano maggiormente problematici: la zona a nord dell'Autostrada A4, nei pressi della zona industriale nord, è a deflusso ostacolato, a causa del collo d'imbuto che si forma alla confluenza tra il rilevato della strada provinciale e quello autostradale.

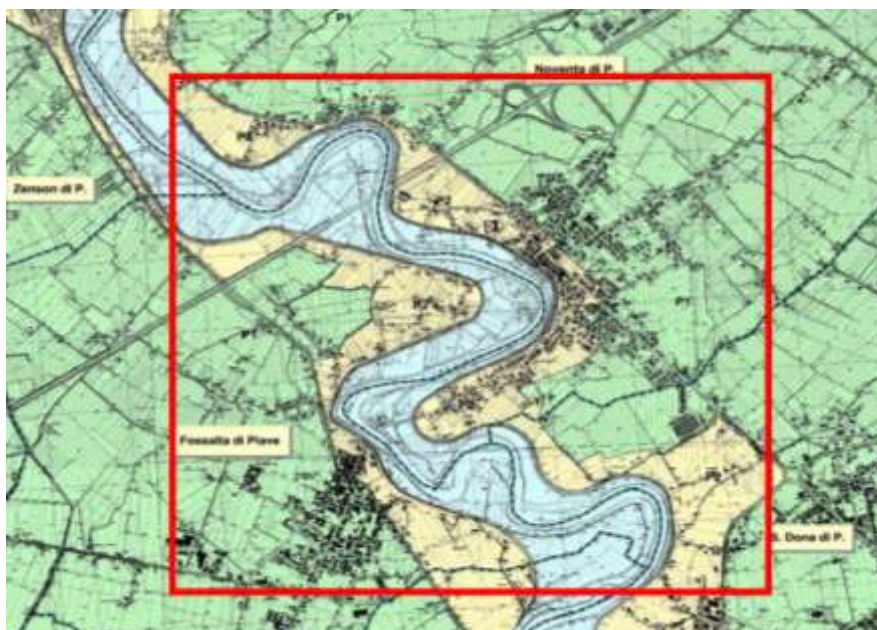


Figura 5-11: carta della pericolosità idraulica della VCI (tavola 10/a - anno 2013)

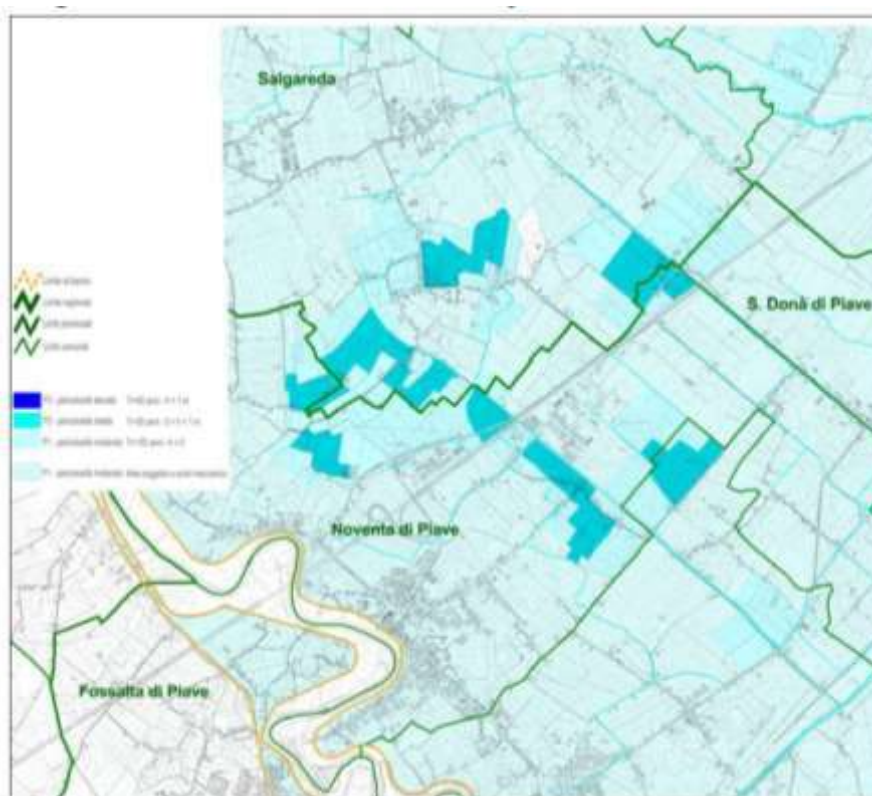


Figura 5-12: Estratto della Carta della pericolosità idraulica - Fonte: PAI del Sile e della pianura tra Piave e Livenza

5.2.4. Servizio idrico integrato

Per il territorio di Noventa di Piave l'ASI Spa (a suo tempo Consorzio per l'Acquedotto del Basso Piave), Azienda Servizi Integrati, si occupa del Servizio Idrico Integrato e della raccolta dei rifiuti agricoli e solidi urbani. Per i comuni soci quali Noventa di Piave, Ceggia, Cessalto, Eraclea, Fossalta di Piave, Jesolo, Musile di Piave, Caorle, San Donà di Piave, Torre di Mosto e Zenson di Piave l'Azienda è impegnata quindi

in captazione, potabilizzazione, adduzione, distribuzione di acqua per qualsiasi uso, progettazione, costruzione, manutenzione e gestione di opere di acquedotto, fognatura e depurazione di acque reflue. La produzione di acqua potabile per la distribuzione all’utenza deriva, all’oggi, da quattro punti di approvvigionamento, due campi pozzi e due impianti di captazione di acque superficiali.

I campi pozzi sono situati in Comuni al di fuori del comprensorio servito, nelle località di Candelù in comune di Maserada sul Piave e Roncadelle in comune di Ormelle; essi prelevano acqua dalla falda artesianiana, a diverse profondità, per inviarla alla distribuzione di una parte dei comuni serviti, attraverso due acquedotti, denominati Destra Piave (derivato dall’impianto Candelù) e Sinistra Piave (derivato dall’impianto Roncadelle), collegati per l’interscambio con gli altri due della zona litoranea denominati Acquedotto del Sile (derivato dall’impianto di potabilizzazione di «Torre Caligo» a Jesolo) e Acquedotto del Livenza (derivato dall’impianto di potabilizzazione «Boccafossa» di Torre di Mosto).

I due impianti di potabilizzazione sono in risposta alle richieste estive di utenza delle zone turistiche di Caorle e Jesolo, tanto che uno di questi funziona solo nel periodo estivo (maggio-settembre). È infatti durante tale periodo che si avvia l’impianto di produzione del Livenza, mentre quello del Sile a Jesolo aumenta considerevolmente la propria produzione.

Infine, l’acqua prelevata dai pozzi è comunque una porzione consistente rispetto al fabbisogno, pari a circa il 55% della produzione annua.

La rete idrica è costituita dall’interconnessione di 4 acquedotti, corrispondenti alle 4 fonti di produzione dell’acqua, di seguito elencati:

- Destra Piave – fonte Candelù (Maserada sul Piave – TV);
- Sinistra Piave – fonte Roncadelle (Ormelle – TV);
- Del Sile – fonte Torre Caligo (Jesolo – VE);
- Del Livenza - fonte Boccafossa (Torre di Mosto – VE).

5.4. ECOSISTEMI E RETI ECOLOGICHE

Con il termine “biodiversità” si intende l’insieme delle informazioni genetiche possedute da tutti gli organismi viventi, appartenenti sia al regno animale sia a quello vegetale che sono presenti nell’intera biosfera.

I due strumenti legislativi di riferimento per la protezione della natura nei Paesi dell’Unione Europea sono:

- Direttiva Uccelli 79/409/CE: si prefigge la protezione a lungo termine e la gestione di tutte le specie di uccelli che vivono allo stato selvatico sul territorio della Comunità e i rispettivi habitat;
- Direttiva Habitat 92/43/CE: introduce l’obbligo di conservare gli habitat e le specie di interesse comunitario adottando norme e misure precauzionali conformi alle esigenze ecologiche degli habitat e delle specie presenti in ciascuna area, e all’occorrenza, appropriati piani di gestione.

Queste due leggi comunitarie contengono le indicazioni per la conservazione degli habitat, della flora e fauna selvatiche nel territorio degli Stati Membri, mediante la realizzazione di una rete di aree, la Rete Natura 2000, caratterizzate dalla presenza delle specie e degli habitat ritenuti di interesse comunitario e individuati negli allegati delle direttive stesse.

5.4.1. Il sistema regionale Rete Natura 2000

La tutela della biodiversità nel Veneto avviene principalmente con l’istituzione e successiva gestione delle aree naturali protette (parchi e riserve) e delle aree costituenti la rete ecologica europea Natura 2000. Questa rete si compone di Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.) e ambiti territoriali designati come Siti di Importanza Comunitaria (S.I.C.), che al termine dell’iter istitutivo diverranno Zone Speciali di Conservazione (Z.S.C.).

Nella Regione del Veneto sono stati individuati e schedati 128 siti di Rete Natura 2000, con 67 Z.P.S. e 102 S.I.C. variamente sovrapposti. La superficie complessiva è pari a 414.741 ettari (22,5% del territorio regionale) con l'estensione delle Z.P.S. pari a 359.869 ettari e quella dei S.I.C. a 369.866 ettari (dati aggiornati ad ottobre 2010).

Nel territorio comunale di **Noventa di Piave non sono presenti siti di interesse comunicatorio**, e i più prossimi sono:

- SIC IT3240030 – Grave del Piave, Fiume Soligo, Fosso di Negrisia e ZPS IT3240023 – Grave del Piave: 7,6 km “... Area di espansione fluviale costituita da alluvioni grossolane colonizzate in parte da vegetazione pioniera, da prati xerofili su terrazzi particolarmente consolidati, boschetti ripariali e macchie con elementi di vegetazione planiziale e, nelle depressioni, canneti. Tratto di fiume soggetto a frequenti cambiamenti dovuti al regime del fiume... .. Presenza di saliceti riferibili al *Salicion eleagni* (*Salicetum eleagni*) e al *Salicion albae* a cui sono frequentemente associati, nelle zone a substrato maggiormente stabilizzato, arbusti eliofili ed elementi dei *Querco-Fagetea*. Sono presenti tratti di canneto ad elofite (*Phragmites*) e praterie xeriche su substrati ghiaiosi e sabbiosi, altrove infrequenti, riferibili ai *Festuco-Brometea* con ingressione di specie mesofile dove il terreno è meno drenato. Il sito riveste anche importanza per l'avifauna e la fauna interstiziale...” Vulnerabilità: “... Rischi derivati dalla gestione dell'assetto idrogeologico, dalle coltivazioni e dalle cave abusive e discariche...”
- SIC IT3240033 – Fiumi Meolo e Vallio: 7,7 km “... Corso d'acqua di risorgiva con tratti a vegetazione ripariale e arbustiva... Buona qualità delle acque derivanti da risorgiva...” Vulnerabilità: “... Modifiche all'idrodinamica e all'alveo...”
- SIC/ZPS IT3240008 – Bosco di Cessalto: 7 km “...Relitto di boschi di querce insediatesi nell'ultimo post-glaciale; bosco planiziale misto... ..Frammento di bosco planiziale a prevalenza di *Quercus robur*, *Fraxinus oxycarpa* e *Carpinus betulus* (*Carpino-Quercetum roboris-Carpinion illyricum*). Ecosistema isolato, molto diverso dalle aree circostanti fortemente antropizzate. Aree interessate per la presenza di specie vegetali divenute ormai rarissime nel resto della pianura padana...” Vulnerabilità: “... Rischio derivante da isolamento del biotopo, immerso in una realtà fortemente antropizzata e strutturata per l'agricoltura...”

5.4.2. La Rete Ecologica

Da un punto di vista strettamente biologico ed ecologico, la “Rete Ecologica” è una proposta di gestione integrata del territorio che, tutelando le interconnessioni tra gli habitat, rendono possibili i flussi di patrimoni genetici degli esseri viventi da un'area all'altra, ai fini della conservazione della diversità biologica. Nelle Linee Guida del Ministero dell'Ambiente, la della rete è articolata in:

Aree centrali - core areas: rappresentano aree ad alta naturalità, dove sono presenti biotopi, insiemi di biotopi, habitat naturali e seminaturali, già sottoposti o da sottoporre a regime di protezione; sono considerati nodi di una rete ecologica le zone protette istituzionalmente come i più estesi siti Natura 2000, Parchi e Riserve naturali.

Zone cuscinetto - buffer zones: ovvero zone di ammortizzazione o zone di transizione, rappresentano le zone contigue e le fasce di rispetto adiacenti alle aree centrali, al fine di garantire l'indispensabile rispetto degli habitat e favoriscono la loro conservazione.

Corridoi di connessione - *green ways* e/o *blue ways*: sono strutture lineari e continue del paesaggio di varie forme e dimensioni, preposte al mantenimento e al recupero delle connessioni delle aree ad alta naturalità, che favoriscono la mobilità delle specie, l'interscambio genetico e il mantenimento di relazioni dinamiche.

Nodi - *key areas* - *stepping stones*: sono rappresentate da quelle aree di piccola superficie che, per la loro posizione strategica o per la loro composizione, costituiscono elementi importanti del paesaggio per sostenere specie in transito sul territorio o che ospitano particolari microambienti in situazioni di habitat critici, come ad esempio piccoli stagni, boschetti, brani di siepi campestri, ecc..

Possono essere assimilati ad aree di sosta di breve e medio periodo, che mantengono una continuità funzionale fra le aree nucleo senza la necessità di una continuità ambientale.

Alle aree centrali e ai nodi, corrispondono i parchi, le ampie aree protette o da sottoporre a tutela, compresi i SIC e ZPS; ai corridoi di connessione corrispondono le aree fluviali di pregio, le zone montane a maggior naturalità e gli ambiti di paesaggio più integri e sensibili.

La Rete Ecologica del Veneto, così come proposta nel Piano Territoriale Regionale di Coordinamento adottato nel febbraio 2009, indica in Comune di Noventa di Piave la presenza lo sviluppo di un corridoio ecologico lungo la dorsale dell'asse autostradale in progetto, posto a nordovest dell'area di intervento.



Figura 5-13– Estratto della Tav. 02 – Biodiversità del PTRC del Veneto

L'area vasta in esame è costituita sostanzialmente da agroecosistemi coltivati intensivamente, con scarsa presenza di siepi, filari e piantate arboree; gli insediamenti abitativi o produttivi e le infrastrutture sono concentrate in paesi e frazioni.

Ridotta anche la presenza di corpi idrici naturali, costituiti quasi esclusivamente da canali di bonifica che mantengono artificialmente bassa la falda freatica. I fiumi Sile e Piave, e lo scolo Gorgazzo nel tratto meandriforme, pur essendo corsi d'acqua naturali, sono anch'essi caratterizzati da una ridotta naturalità nel tratto in esame.

Per quanto riguarda i temi di carattere ambientale il PTCP della Provincia di Venezia individua gli elementi e sistemi che strutturano la rete ecologica esistente e i possibili ambiti di sviluppo della connettività ecologica territoriale.

Analizzando il contesto specifico, emerge nel PTCP la previsione di implementazione del sistema di connessione che a partire dal Piave, lungo il corridoio della A4, si sviluppi da est ad ovest un nuovo (progetto) elemento di "connessione" (vedasi fig. 5-12).

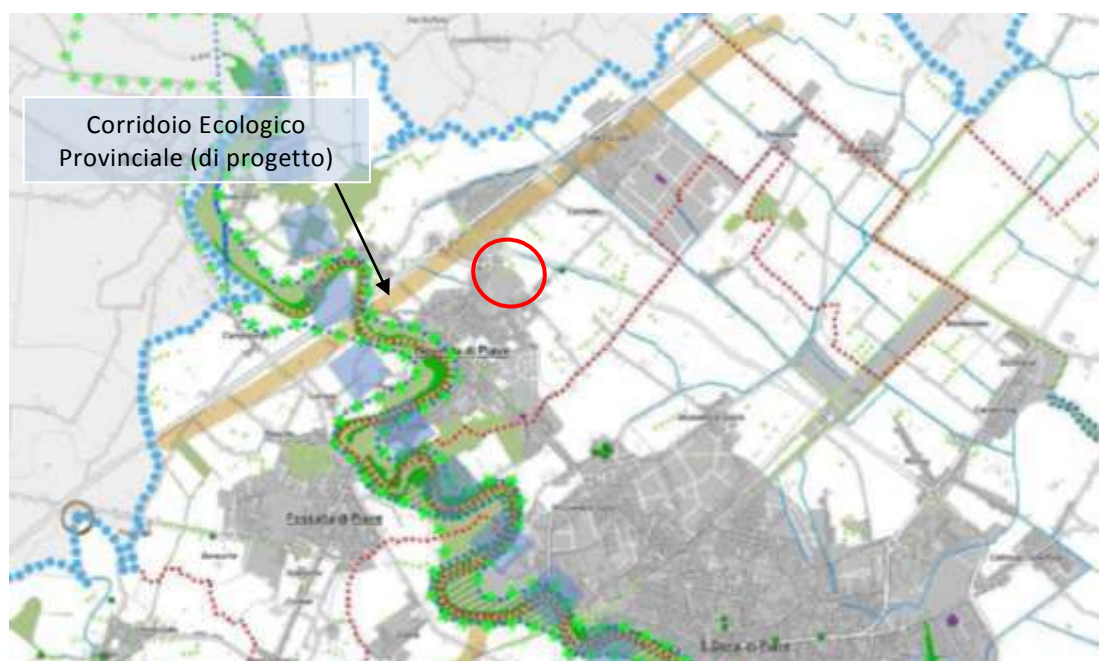


Figura 5-14: Estratto PTCP Provincia di Venezia – Tav. 3.2 Sistema Ambientale – l’area di intervento, sul lato nord, è lambita dal “Corridoio Ecologico Provinciale in progetto” (Campitura beige)

5.5. VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA

Il territorio del comune di Noventa di Piave rientra all’interno di un’area della pianura veneta caratterizzata incisivamente dallo sviluppo insediativo, sia residenziale sia produttivo, e da un paesaggio agrario caratterizzato da appezzamenti agricoli di ampie dimensioni, a carattere intensivo. Lo stesso è caratterizzato perciò da una modesta diversità di habitat e quindi di specie flogistiche.

La vegetazione che dimostra un certo grado di naturalità è rilevabile soprattutto in corrispondenza del corso del fiume Piave: essa è caratterizzata da specie forestali tipiche del bosco idrofilo e da praterie stabili.

In quanto alla vegetazione in ambito agricolo, ci si riferisce principalmente a quella che si sviluppa lungo fossi e canali, spesso comunque limitata nella varietà ed estensione dalle regolari operazioni di sfalcio.

Per quanto concerne la fauna, tenendo conto del contesto territoriale di Noventa di Piave, in cui forte sviluppo hanno avuto il sistema insediativo e infrastrutturale, emerge uno stato di alterazione degli habitat ecologici e una certa frammentazione degli spazi, solo in parte compensata dalla rete di scolo consortile. L’area è perciò interessata da fattori di disturbo che in parte limitano la formazione e lo sviluppo, oltretutto il mantenimento, di un sistema faunistico rilevante.

Nonostante ciò, la fauna presente all’interno del territorio comunale è stata suddivisa in tre categorie, definite in base al contesto territoriale, come comunità delle acque dolci, comunità della campagna e comunità dell’ambiente urbano.

In quanto al primo gruppo, esso comprende tutte quelle specie di invertebrati, anfibi, pesci e rettili ma anche uccelli e mammiferi che sono presenti lungo il tratto medio del corso del fiume Piave. Il gruppo comprendente le comunità faunistiche della campagna, è comprensivo di numerose specie di insetti e di un ricco contingente di vertebrati. L’ultimo gruppo individuato, quello che caratterizza l’ambiente antropico e nella fattispecie urbano, è caratterizzato da un rilevante numero di invertebrati.

5.5.1. Fauna

Di conseguenza l’assetto faunistico è fortemente condizionato dall’esiguità, sia in numero sia in estensione, di superfici naturaliformi o comunque di elevata biodiversità.

La fauna dei vertebrati terrestri potenzialmente presenti appare sostanzialmente costituita da elementi legati agli ecosistemi agrari profondamente alterati dalle attività antropiche, che hanno significativamente ridotto la diversità ambientale e di conseguenza la ricchezza specifica delle comunità

animali che a tali tipologie afferiscono. Solo in siti piuttosto circoscritti esistono condizioni idonee a sostenere, almeno temporaneamente, popolazioni animali relativamente ricche in specie e tali aree vengono discusse separatamente.

I dati di consistenza e specificità dei mammiferi del territorio veneziano sono abbastanza conosciuti. Nell'area sono presenti 25 specie di Mammiferi, di cui 6 Insettivori, 4 Carnivori, 1 Artiodattilo, 13 Roditori e 1 Lagomorfo. La presenza è nota con certezza solo di una parte delle specie censite, ed è potenziale per le altre, sulla base delle conoscenze faunistiche disponibili per i territori circostanti e delle condizioni ambientali dell'area.

Gli habitat più ricchi sono rappresentati dai coltivi – categoria maggiormente rappresentata anche come superficie – che ospitano circa una ventina di specie. Relativamente elevata è anche la ricchezza delle aree abbandonate, mentre decisamente più ridotta è quella osservabile lungo i corsi d'acqua o nelle zone maggiormente antropizzate.

Dal punto di vista biogeografico ed ecologico, la presenza di alcuni taxa, importanti, merita di essere sottolineata. Tra gli Insettivori, una delle specie più interessanti è il mustiolo etrusco (*Suncus etruscus*), poco noto per l'Italia nord-orientale e relegato nel Veneto in alcune aree xerothermiche. Per quanto riguarda i topiragno acquaioli (gen. *Neomys*) si sta ancora lavorando per una migliore conoscenza delle loro effettive distribuzioni e scelte ecologiche.

Tra le specie più numerose vi sono lepre (*Lepus europaeus*), talpa (*Talpa europaea*), e riccio (*Erinaceus europaeus*).

Volpe (*Vulpes vulpes*), faina (*Martes foina*) e tasso (*Meles meles*) sembrano in netta espansione anche in ambienti assai diversi dai classici dati per le specie. La nutria (*Myocastor coypus*) è abbondante e in espansione, in virtù della sua ampia valenza ecologica e della presenza di numerosi corsi d'acqua con sponde in terra su cui scavare le tane.

La ricchezza specifica potrebbe essere sottostimata per i Chiroterri, ordine particolarmente difficile da censire se non mediante indagini mirate e su lungo periodo, di cui si riporta una *checklist* di specie segnalate nell'area vasta, con il relativo status di conservazione a livello regionale (Lista rossa dei Mammiferi del Veneto, Bon e Paolucci, 2003), nazionale (Bulgarini et al, 1998) ed europeo (All. II e IV Direttiva 93/43/CEE): Vespertilio di Blyth (*Myotis blythii*), Vespertilio mustacchino (*Myotis mystacinus*), Pipistrello albolimbato (*Pipistrellus kuhli*), Pipistrellus di Nathusius (*Pipistrellus nathusii*), Pipistrello nano (*Pipistrellus pipistrellus*), Nottola gigante (*Nyctalus lasiopterus*), Pipistrello di Savi (*Hypsugo savii*), Serotino comune (*Eptesicus serotinus*), tutte considerate specie autoctone presenti (anche in seguito a reintroduzioni).

5.6. PAESAGGIO, BENI ARCHITETTONICI, CULTURALI E ARCHEOLOGICI/STORICO TESTIMONIALI

Il percorso per la definizione dei contenuti paesaggistici del PAT di Noventa di Piave si è sviluppato attraverso la sovrapposizione di tre diversi piani di lettura del territorio:

- lettura fisico-geografica,
- lettura estetica,
- lettura percettiva.

Letture fisico-geografica

Studio delle dinamiche storiche di trasformazione del territorio e analisi delle componenti fondamentali del sistema ambientale, insediativo, infrastrutturale e produttivo.

Tale analisi mira all'individuazione delle porzioni di territorio fisicamente definite (da elementi morfologici importanti) che per le caratteristiche ambientali omogenee (o all'interno delle quali si risolve il sistema delle relazioni ambientali, percettive, funzionali) esprimono particolari valori estetici e storico-culturali.

Allo stesso tempo si sviluppa un'analisi volta all'individuazione delle componenti caratteristiche dell'ambiente e del sistema delle permanenze, o morfologia del paesaggio storico (rete idrografica

storica, aree boschive relitte, rete viaria storica, edifici storici con relative pertinenze, sistemazioni agricole storiche).

Lettura estetica

Messa a fuoco di una «immagine del paesaggio condivisa» o dei diversi tipi di paesaggio così come risultano dallo studio delle iconografie, immagini, memoria collettiva.

Si tratta di individuare le diverse immagini del paesaggio presenti nell'immaginario collettivo.

Lettura percettiva

Analisi del sistema di percezione del paesaggio attraverso:

- l'individuazione delle porzioni di territorio ove prevale un tipo di paesaggio;
- l'individuazione delle parti di territorio dove tale il paesaggio è particolarmente integro, riconoscibile e visibile (o percepibile);
- l'individuazione degli itinerari, ovvero delle linee lungo le quali si sviluppa la percezione del paesaggio;
- la selezione dei percorsi dai quali è particolarmente interessante la vista sul paesaggio e lungo i quali sono localizzati i con visuali significativi;
- l'individuazione delle porzioni di territorio percepibili con uno sguardo (cono visuale) dove il paesaggio presenta carattere di grande rilevanza e unicità (iconicità, riconoscibilità generale, identità condivisa, valenza simbolica) e quindi aree particolarmente rappresentative delle diverse tipologie di paesaggio meritevoli di tutela e protezione.

A partire da tali considerazioni sono stati individuati gli elementi che caratterizzano il contesto locale, sia per le loro caratteristiche attuali, di valore paesaggistico, che per la potenzialità che questi vengono a esprimere.

Il paesaggio della bassa pianura del medio corso del Piave, in cui Noventa di Piave rientra appieno, formata da abbondanti quantità di depositi alluvionali, appare alla vista piatta e omogenea: il terreno, di color marrone intenso, è ricco di humus e molto fertile.

Il sistema del paesaggio che identifica il territorio comunale risulta composto da diversi elementi che si differenziano sia per le caratteristiche ambientali che per il grado di antropizzazione che li ha originati e/o condizionati. Si riscontrano contesti paesaggisti di assoluto valore ambientali adiacenti ad ambiti meno rilevanti o indifferenti.

I paesaggi che compongono il contesto possono essere divisi in due:

Un Primo, con particolare valore naturalistico, rappresentato dalle aree golenali, Il Secondo che racchiude invece tutti quegli spazi che risentono del carico antropico che ha condizionato il disegno territoriale, costituito dal paesaggio agrario.

Il paesaggio fluviale è caratterizzato da un'ampia fascia di vegetazione ripariale arbustiva localizzata lungo il fiume Piave, mentre nella restante area golenale, tra la fascia di vegetazione e le arginature, vi è la presenza di aree agricole di produzione tipica e specializzata.

Per quel che riguarda il territorio agricolo, troviamo diverse tipologie di paesaggi: a ridosso delle aree golenali e nella parte orientale del territorio comunale sono presenti aree agricole con produzione tipica e specializzata e zone con agricoltura intensiva. Queste sono caratterizzate da un paesaggio formato da ampi appezzamenti di terreno delimitati da fossi e scoline disposti in modo regolare sul territorio e che non presentano vegetazione ripariale lungo il loro corso.

Nella restante parte del territorio comunale sono presenti aree agricole estensive d'importanza ambientale, caratterizzate da un paesaggio costituito da appezzamenti di piccole dimensioni delimitati da fossi e scoline, dove in molti casi è possibile vedere vegetazione ripariale ai lati. All'interno di questo ambito del territorio agricolo è possibile riscontrare la presenza di numerosi edifici rurali sparsi e di piccoli agglomerati urbani rurali.

La figura seguente, tratta dal P.T.C.P. della provincia di Venezia, approvato nel dicembre 2009, mette in evidenza il sistema paesaggistico locale, che si basa su una matrice rurale nella quale si inseriscono aree

destinate a vigneto, e la presenza di alcuni elementi storico-testimoniali quali Ville Venete e Opere storiche di difesa costiera (a sud dell'area di intervento).

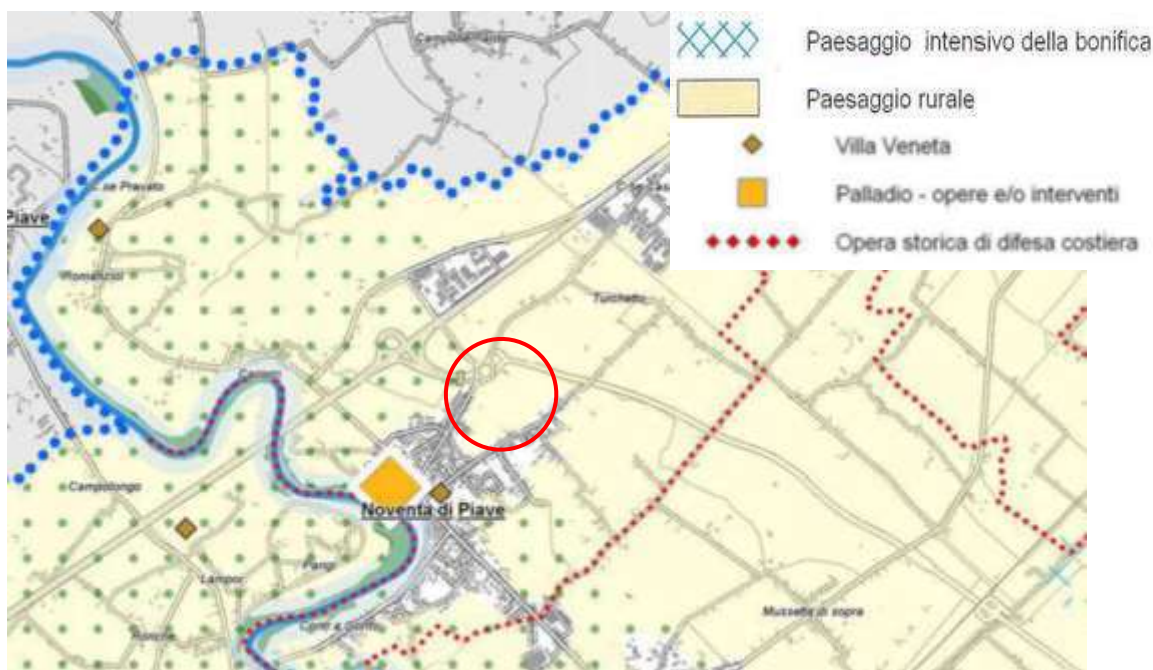


Figura 5-15– Estratto dalla tav n. 05.2/3 “Sistema del paesaggio” del P.T.C.P. di Venezia

5.7. PATRIMONIO CULTURALE, ARCHITETTONICO, ARCHEOLOGICO

5.7.1. Analisi storica

Le testimonianze storiche riportano l'origine di Noventa di Piave in età pre-cristiana e probabilmente un villaggio sorgeva dove ora esiste il centro urbano: da ricordare come in effetti uno dei rari punti in cui il Piave era guadabile nel suo corso inferiore si trovasse proprio nel tratto in cui il Piave costeggiava il paese. Pare quindi fosse questo il guado che era utilizzato, lungo la strada che collegava la fiorente città di Altino con l'importante centro commerciale di Oderzo.

Con le invasioni barbariche che interessarono il territorio durante il V secolo, e il conseguente abbandono dello stesso, le zone del noventano si spopolarono e inselvaticarono e solo con l'XI secolo e il cambiamento delle condizioni politiche si ebbe un nuovo ripopolarsi della regione. L'abitato, ripristinato e ampliato, fu dotato di fortificazioni e di una chiesa, quella dedicata a San Mauro, poi eletta a sede pievana.

Il primo atto documentato che faccia effettivamente riferimento al paese risale al 1090, anno in cui l'imperatore Enrico IV diede «...al catasto degli Strasso la Pieve di Noventa». La designazione imperiale va considerata alla stregua dell'atto di nascita del paese per più motivi, il principale dei quali è che ne indica per la prima volta il nome stesso.

L'etimologia del luogo è tra l'altro ancora oscura, nonostante esistano più ipotesi la più attendibile delle quali attribuirebbe al nome stesso di Noventa il significato di «nuovo», «ricostruito», «terra riscattata alle coltivazioni». Si rileva inoltre come la dizione «pieve» stabilisca implicitamente l'antichità della chiesa noventana, stando a indicare come nel 1090 già vi fosse stata costruita una chiesa non suffraganea d'altre.

In quanto alla supremazia sul territorio si puntualizza come gli Strasso non detenessero il potere sull'intero territorio comunale poiché risulta come su Grassaga signoreggiassero i da Fossalta mentre l'area di Romanzio era soggetta alla signoria di un'omonima famiglia.

Nel 1177 il territorio di Noventa fu assegnato dai patriarchi di Aquileia alla famiglia da Romano, visto il ritorno di Ezzelino, detto il Monaco, dalla Terrasanta. Nella pratica il potere rimase nelle mani dei feudatari locali, piegatisi però a una condizione di vassallaggio nei confronti del potente casato dei da Romano.

Nel 1260 la violenta estinzione dei da Romano rese però Noventa suddito del comune di Treviso, pur mantenendo gli Strasso la detenzione del potere, essendo gli stessi uniti da vincoli di parentela con le principali famiglie della Marca Trevigiana. Vane furono infatti le rivendicazioni dei patriarchi di Aquileia che, alla volta del 1291, rinunciarono definitivamente ai propri diritti giurisdizionali.

Il XIV secolo vide il paese coinvolto nelle continue guerre che insanguinarono tutto il circondario per l'ambizione dei dalla Scala, signori di Verona, e dei da Carrara, signori di Padova, d'includere Treviso tra i loro possessi; conflitti complicati dal coinvolgimento della Repubblica di Venezia, del Patriarcato di Aquileia e di più casati di feudatari a cominciare dalla potente famiglia dei da Camino. Con il definitivo assoggettamento della Marca Trevigiana alla Repubblica della Serenissima, nel XV secolo, terminarono dunque i conflitti e i saccheggi, perpetuati soprattutto da mercenari.

Il governo veneziano assicurò per il territorio noventano quattro secoli di pace, senza però poter far nulla per evitare, tra il 1117 e il 1382, una serie di alluvioni, carestie, pestilenze, terremoti ed epidemie di varia natura. Nonostante ciò, il paesaggio di Noventa, la sua fertilità e il favorevole collegamento fluviale con Venezia attirarono l'attenzione di molti Signori veneziani, che iniziarono ad acquistare terreni e a erigervi sontuose ville e poderi. Gli abitanti del luogo, da parte loro, seppero approfittare dell'occasione, avviando un redditizio commercio di cavalli, costituendo una vera e propria flotta di imbarcazioni con le quali attivare linee di cabotaggio che si diramavano in tutta l'area, attraverso i corsi d'acqua che percorrevano l'intero territorio.

Tale situazione di benessere ebbe fine quando, spentasi la Serenissima nel 1797, Noventa, e tutta la regione, fu soggetta al regno napoleonico prima, e a quello asburgico poi. Con la nuova organizzazione amministrativa napoleonica Noventa assunse il ruolo di comune e fu inserita nel cantone di Motta di Livenza dapprima, poi nel distretto di San Donà di Piave; passò quindi dalla gestione dipartimentale di Treviso a quella di Venezia.

Dai dati acquisiti grazie alla realizzazione del Catasto napoleonico risulta come il territorio di Noventa di Piave presentasse una struttura rurale caratterizzata da un lato da grandi aziende agricole e dall'altro da un tessuto di piccole e piccolissime proprietà, indice di un fenomeno di «aspirazione a svincolarsi da ogni tutela padronale». In questa fase storica le opere viabilistiche assunsero notevole rilevanza, nelle prospettive di agevolare i collegamenti tra Venezia e Portogruaro e tra Venezia e Pordenone: Noventa, in questo assetto, si confermava quale punto obbligato di passaggio.

Con la caduta di Napoleone e il passaggio del Lombardo-Veneto all'Austria, l'assetto amministrativo e le relazioni territoriali mantennero Noventa di Piave in subordine a San Donà e quindi a Venezia: il 15 gennaio 1798 gli austriaci si impadronirono della regione ma, agli occhi degli abitanti, la nuova situazione pareva fosse migliorativa. È infatti da segnalare il merito degli austriaci relativamente alla prima razionale sistemazione degli argini del Piave, seppure anch'essi siano ricorsi a pesanti e onerose imposizioni sulla popolazione, obbligando che il trasporto delle armi, delle vettovaglie e delle artiglierie per l'esercito fosse effettuato per tratte.

Noventa mantenne un ruolo rilevante sia per la produzione agricola che per l'assetto viabilistico lungo l'intero asse di collegamento tra Venezia e il Friuli.

Con la realizzazione del ponte di San Donà di Piave gli equilibri furono però modificati, subordinando Noventa a luogo di transito secondario al nodo di San Donà stessa.

Nel 1882 avvenne la piena del fiume Piave che, rompendo gli argini in due punti, allagò una parte considerevole del territorio comunale, interessando anche il centro abitato: per far fronte a futuri rischi si provvide a creare un'arginatura più consistente e sicura, pur mantenendo un funzionale porto fluviale, soprattutto legato al traghettamento tra le due sponde del Piave.

È con la Prima Guerra Mondiale che avvengono i più profondi stravolgimenti per il territorio di Noventa di Piave e i suoi abitanti: l'avanzamento della linea del fronte fino al Piave costringe gli abitanti ad abbandonare le proprie case in gran numero, causando anche la distruzione del campanile e di gran parte della vecchia chiesa, così come di numerosi altri edifici storico-testimoniali.

Alla fine della guerra il centro di Noventa di Piave fu ricostruito laddove si era sempre trovato, nonostante il parere contrario del Genio Civile e di altri organi statali, i quali ritenevano di maggiore

sicurezza collocare il centro urbano il più lontano possibile rispetto gli argini del Piave. Lo sviluppo urbano, sociale ed economico continuò a essere legato al fiume, visto come vettore principale di trasporto, andando ad accentrare funzioni e abitanti sempre in prossimità del nucleo storico di Noventa. La Seconda Guerra Mondiale non portò invece al territorio comunale non rilevanti trasformazioni.

La storia più recente rimanda all'alluvione del 1966, quando protagonista, come nel 1882, fu la forza del Piave che anche in questa occasione ruppe gli argini in più punti. Le acque inondarono varie porzioni del territorio comunale, soprattutto nella zona di Romanzio.

Oggi Noventa di Piave deve il suo sviluppo, ancora una volta, al fatto di trovarsi lungo un asse di comunicazione primaria che lega Venezia con Trieste, e più in generale l'est Europa con il bacino del nord Italia e il rimanente territorio europeo (corridoio paneuropeo V) oltre che risultare il nodo di interscambio tra tale asse principale e la distribuzione in senso ortogonale fra il territorio costiero e la pianura trevigiana.

5.7.2. Patrimonio archeologico

In quanto a elementi archeologici individuati all'interno del territorio noventano, si segnala come, in località San Mauro, siano stati individuati, da scavi condotti nel 1976 e tra il 1979 e il 1980, i resti delle fondazioni delle fabbriche medioevali e rinascimentali della pieve di San Mauro, nonché i resti di una villa romana con pavimenti musivi e in coccipesto, risalente ad un periodo collocabile in un arco cronologico che va dalla fine del I sec. a.C. al II sec d.C. per una porzione, al IV sec. d.C. per la rimanente. L'area di scavo, ubicata in un'attuale proprietà dell'ente ecclesiastico, è stata esplorata e ricoperta e lo stato attuale di conservazione risulta discreto. All'oggi risulta essere terreno incolto. L'area in esame risulta essere vincolata ai sensi della L.1089/1939 e della L. 431/1985; i ritrovamenti archeologici sono sottoposti a tutte le disposizioni di tutela di cui alla L.1089/1939 e successive modifiche.

5.7.3. Elementi puntuali

Le battaglie del primo conflitto mondiale, svoltesi in questi luoghi con particolare intensità nell'autunno del 1917, hanno distrutto quasi totalmente il patrimonio artistico noventano. Tra le emergenze architettoniche presenti all'interno del territorio comunale si menzionano:

- Villa Ca' Zorzi: all'interno del centro abitato, di fine Ottocento, di stampo palladiano, sorge su un ampio lotto rettangolare, affacciata a un vasto parco. La villa fu distrutta durante il primo conflitto mondiale ma fu ricostruita, nel 1920, su volontà di Antonio Zorzi. L'impianto tripartito della fabbrica si coglie dalla facciata che si articola su tre livelli, ai quali si aggiunge un seminterrato. Il prospetto principale, orientato verso sud-ovest, presenta, sull'asse centrale, una gradinata in pietra che conduce al primo livello, dove un portico su colonne segna l'ingresso alla villa. Sullo stesso asse, ai piani superiori aprono, allo stesso modo, loggiati con parapetti a balaustrine e colonne; più articolato, il loggiato dell'ultimo piano presenta binati a sorreggere una trabeazione che, interrompendosi al centro, lascia posto a un arco a sesto ribassato. L'asse centrale porticato è affiancato su entrambi i lati da due assi di finestre rettangolari con mostre in pietra. Il prospetto principale è coronato superiormente da un attico con parapetto a balaustrine e pinnacoli. Una barchessa, probabilmente di epoca successiva, affianca il corpo principale verso est. Il complesso è in buono stato di conservazione.
- Villa Bortoluzzi, Del Pra: raggiungibile attraverso una strada sterrata, l'edificio è situato in aperta campagna, nella frazione di Santa Teresina, non lontano dall'Autostrada Venezia – Udine. La proprietà, che fu realizzata tra il XVII e il XVIII come residenza di campagna dai Fonseca, è orientata lungo la direttrice sud-est nord-ovest ed è costituita da un corpo padronale, affiancato da due ali asimmetriche e a est da un annesso rustico, al quale si unisce un corpo più basso adibito a deposito. Il fronte principale della villa, orientato a sud, si articola su sette assi e tre livelli, di cui l'ultimo, l'ammezzato, sottolineato da aperture lobate in asse con le sottostanti rettangolari. L'asse centrale di simmetria, individuato dal portone d'ingresso con architrave e

stipiti lapidei e dalla sovrastante monofora con balaustrata in pietra, si conclude con un frontone triangolare, con foro lobato, che s'innesta sul cornicione di coronamento del fronte. Ad arricchire la facciata contribuiscono due canne fumarie esterne ornate di peducci lapidei e culminanti con due camini. L'adiacente rustico è costituito da dieci arcate tamponate, in asse con le quali si aprono, al secondo livello, finestre rettangolari; è completato da un cornicione in pietra.

- Annessi di Villa da Mula, Guarnieri: le rimanenze dell'antico complesso, oggi dei Bonotto, si estendono a Romanzio, su un lotto di notevoli dimensioni prospiciente il fronte stradale e separate da quest'ultimo da un alto muro di mattoni che ne impedisce la vista dall'esterno. L'ingresso principale alla proprietà è segnato da due pilastri in pietra trattati a bugnato rustico; da qui, attraversando il piccolo parco sul fronte, un sentiero conduce a un lungo edificio. Il suo prospetto principale, articolato su tre livelli, si compone di tredici assi, dei quali quello centrale è sottolineato al piano terra da un portale ad arco ribassato con imposte modanate, inquadrato da lesene a doppia altezza, lavorate, come gli angolari, a bugnato rustico. Lungo lo stesso asse, ai livelli superiori, le aperture rettangolari, che scandiscono tutto il fronte, sono particolarmente ravvicinate quasi a formare una bifora. In quanto al resto degli edifici, la villa cinquecentesca, ricordata già in un estimo del 1575, è stata distrutta nel 1917 e risulta impossibile ricostruirne l'immagine originaria. Noti gli affreschi della scuola del Veronese che ne abbellivano gli interni, di cui rimangono oggi pochi frammenti.
- Villa De Zuliani: questa residenza, di stampo novecentesco con influssi del secolo precedente, un tempo apparteneva alla famiglia De Zuliani Porta di Ferro, nobili bellunesi giunti a Noventa alla fine del 1700, grandi proprietari terrieri e commercianti di legname.

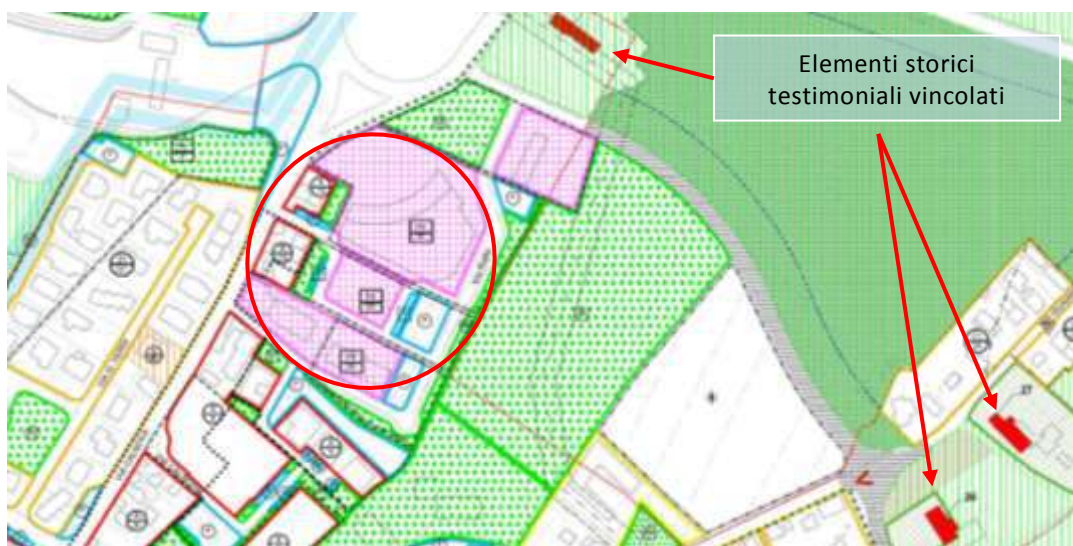


Figura 5-16- Stralcio Tavola 13 3.2 – PI Comune di Noventa di Piave – Individuazione elementi storici vincolati

5.8. SISTEMA INSEDIATIVO

Nell'origine ed evoluzione del centro di Noventa di Piave è sempre stato forte e diretto il legame tra il fiume Piave e l'asse viario principale, quello di via Calnova. Già in origine il sistema insediativo noventano si è addossato al Piave, sviluppandosi poi in tre direzioni principali e cioè verso Oderzo (a nord), verso Motta di Livenza (nordest) e verso il mare (sud/sud-est), seguendo le direttrici di comunicazione

principali. Nell'evoluzione del tempo gli assi stradali hanno assunto il ruolo di principale via di comunicazione, ruolo che prima era dei corsi d'acqua: il nodo infrastrutturale è quindi oggi quello del casello autostradale, fatto che rende Noventa un territorio strategico per i flussi di persone e merci che vede coinvolta un'estesa area in destra Piave, dall'alto trevigiano alle zone costiere.

Stretto è anche il legame con il tessuto urbano dei comuni contermini dell'area santonatese – San Donà di Piave, Musile di Piave, Fossalta di Piave – e l'asse viario principale di attraversamento del paese, che ad essi lo raccorda, ha sempre più assunto una connotazione di strada urbana, non povera di tensioni.

Pur avendo solide radici nel passato, Noventa di Piave è ancora una città in formazione, orientata verso un assetto non ancora completamente stabilizzato. Sulla base dei dati del censimento 2001 possiamo sinteticamente affermare che il 53% dell'edificato è stato costruito dopo gli anni '70. Solo il 16% risale a prima del 1945, mentre il 31% tra il 1945 e il 1961.

Dunque siamo di fronte ad un patrimonio edilizio relativamente giovane, che per il 84% è datato dopo il 1945. Non ci sono pertanto zone di degrado particolarmente evidenti, anche se in alcuni ambiti, esterni al centro storico, emergono puntualmente le tipiche carenze del tessuto edilizio costruito negli anni '60 e '70 (modesta qualità edilizia degli edifici, carenza di verde attrezzato e parcheggi, viabilità a fondo cieco).

Nel Capoluogo il tessuto edilizio è ancora organizzato intorno ad una viabilità minore direttamente innestata sulle principali dorsali che attraversano il centro urbano (Via Roma, Via Calnova) e su alcune laterali (Via Ca' Memo e Via Guaiane). Tuttavia, si sta realizzando una viabilità periurbana, che, in conformità alle indicazioni del P.R.G. vigente, struttura ed organizza efficacemente l'abitato.

Naturalmente le diverse realtà urbane del comune di Noventa di Piave presentano caratteristiche differenti. Se le frazioni (Romanzio, Santa Teresina) ospitano quasi esclusivamente funzioni residenziali, con limitati servizi al cittadino - aree a verde attrezzato, chiesa parrocchiale e impianti sportivi di valore locale - nel Capoluogo gli elementi di identità e valore urbano risultano più consistenti. Sono presenti tutti i servizi pertinenti alla scuola dell'obbligo, impianti sportivi di rilievo (campi da calcio e da tennis, bocciodromo, palazzetto dello sport), aree a verde attrezzato, strutture sanitarie (centro anziani) oltre che ai tradizionali servizi pubblici (municipio, caserma dei carabinieri, chiesa e centro religioso adiacente, impianto di depurazione delle acque).

5.9. RUMORE

Il Comune di Noventa di Piave dispone di Piano di Classificazione Acustica del proprio territorio, approvato dal C.C. n. 42 del 03/08/2005, così come previsto dall'art 6 comma 1, lettera a della Legge 26 ottobre 1995 n° 447 - "Legge quadro sull'inquinamento acustico".

La normativa italiana, relativamente all'inquinamento acustico, è disciplinata dalla L. n. 447 del 26 ottobre 1995 - "Legge quadro sull'inquinamento acustico", e dai successivi decreti, leggi e regolamenti attuativi. In particolare il D.P.C.M. 14/11/1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore in attuazione dell'art.3, comma 1, della ricordata legge quadro, definisce i valori limite di emissione, i valori limite di immissione (distinti in valori limiti assoluti e differenziali), i valori di attenzione e i valori di qualità.

Sulla base di questa premessa normativa, la zonizzazione acustica deve, pertanto, essere considerata come uno strumento di governo del territorio, il cui obiettivo è quello di prevenire il deterioramento di zone non inquinate e di fornire un adeguato strumento di pianificazione, di prevenzione e di risanamento dello sviluppo urbanistico, commerciale, artigianale ed industriale della zona. Per ogni zona è definita la soglia acustica ammissibile durante le fasce orarie diurne e notturne.

Tali valori sono riferiti alle classi della zonizzazione acustica basate sulla destinazione d'uso del territorio adottate dai comuni ai sensi e per gli effetti dell'art. 4 della citata legge quadro.

Nelle tabelle di seguito si riportano i valori limite di emissione e di immissione (valori limite assoluti) in termini di livello sonoro equivalente in ponderazione "A", che tiene conto delle caratteristiche della funzionalità uditiva dell'uomo, - dB(A).

Tali valori costituiscono il riferimento per la determinazione dell'impatto e del rispetto dei limiti delle sorgenti sonore, sia esse fisse e mobili.

Valori limite assoluti di emissione

CLASSI DI DESTINAZIONE D'USO DEL TERRITORIO		TEMPI DI RIFERIMENTO	
		DIURNO (6.00-22.00)	NOTTURNO (22.00-6.00)
I	Aree particolarmente protette	45	35
II	Aree prev. residenziali	50	40
III	Aree di tipo misto	55	45
IV	Aree ad intensa attività umana	60	50
V	Aree prev. industriali	65	55
VI	Aree esclusivamente industriali	65	65

Valori limite di emissione: il valore massimo di rumore che può essere emesso da una sorgente sonora, misurato in prossimità della sorgente stessa.

Valori limite assoluti di immissione

CLASSI DI DESTINAZIONE D'USO DEL TERRITORIO		TEMPI DI RIFERIMENTO	
		DIURNO (6.00-22.00)	NOTTURNO (22.00-6.00)
I	Aree particolarmente protette	50	40
II	Aree prev. residenziali	55	45
III	Aree di tipo misto	60	50
IV	Aree ad intensa attività umana	65	55
V	Aree prev. industriali	70	60
VI	Aree esclusivamente industriali	70	70

Valori limite di immissione: il valore massimo di rumore che può essere immesso da una o più sorgenti sonore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno, misurato in prossimità dei ricettori. I valori limite di immissione sono distinti in: a) valori limite assoluti, determinati con riferimento al livello equivalente di rumore ambientale; b) valori limite differenziali, determinati con riferimento alla differenza tra il livello equivalente di rumore ambientale ed il rumore residuo.

La citata Legge Quadro, all'art.6, comma 1, lettera a), imponeva ai Comuni l'obbligo della classificazione del territorio, in base alle differenti destinazioni d'uso dello stesso.

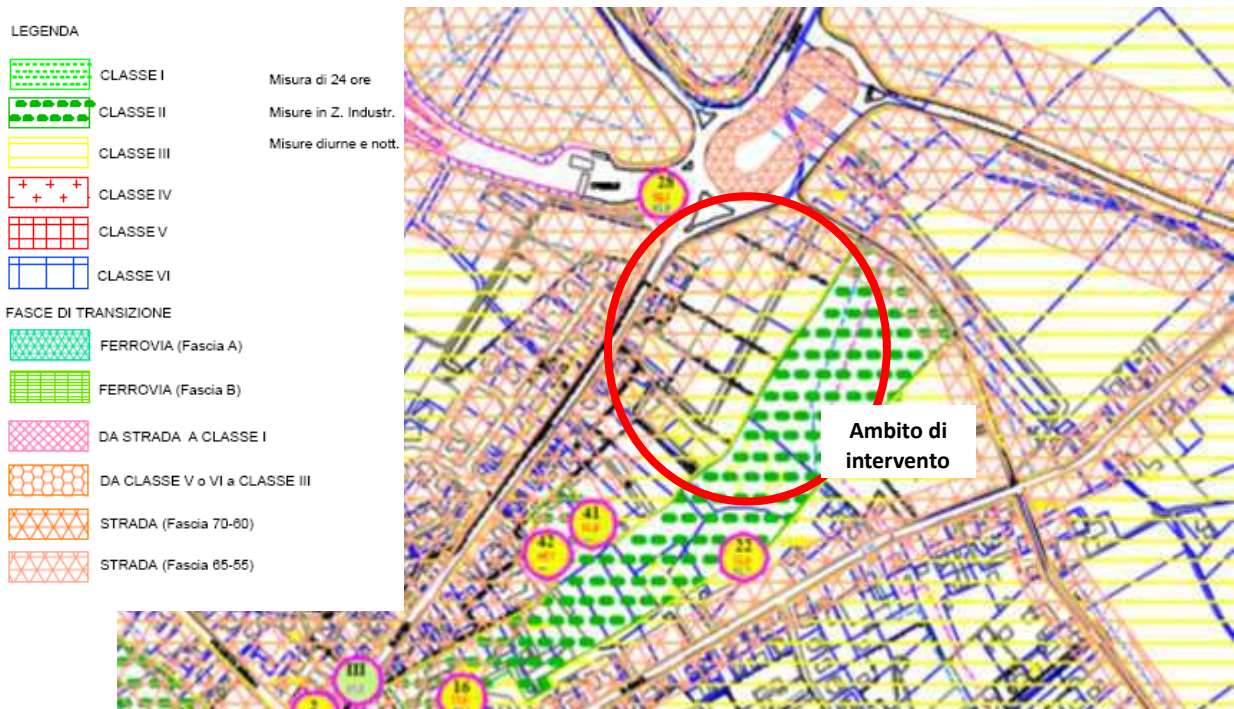


Figura 5-17- Stralcio Piano Classificazione Acustica (in rosso l'area ove ricade l'intervento)

L'area oggetto di intervento, evidenziata nel cerchio rosso in figura 5-16, è ricompresa all'interno della zona III, di tipo misto, e in parte ricompresa nella fascia di rispetto/transizione stradale "Strada Fascia 70-60.

Pertanto, prendendo a riferimento il limite più restrittivo, l'area di pertinenza dell'attività in oggetto possa essere assoggettata ai valori limite assoluti d'immissione evidenziati nella precedenti Tabelle del D.P.C.M. 14/11/97, che per la zona III sono pari a:

- 60 dB(A) nel periodo diurno (6:00-22:00)
- 50 dB(A) nel periodo notturno (22:00-06:00)

La campagna di misure fonometriche in orario diurno. Il D.M. Ambiente 16 marzo 1998 "Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico", stabilisce i requisiti della strumentazione e la metodologia per compiere le misure fonometriche.

La sessione di misura, della durata di 20 minuti per ogni postazione, è stata realizzata il giorno martedì 4 settembre 2018 tra le 16:00 e le 18:00, per l'intervallo notturno, e il giorno giovedì 06 settembre 2018, tra le 22:00 e le 23:45, per l'intervallo notturno.

Sono state scelte tre (3) postazioni di misura diurna e notturna con conteggio contestuale dei passaggi degli autoveicoli.

I punti di misura sono così localizzati:

- P1 – Via Calnova, lato ovest della sede di Biasutto arredamenti;
- P2 – Via Calnova a sud est del "Base Hotel to stay";
- P3 – Area Verde a fronte dell'Hotel Omnia.

Nello stralcio ortofotogrammetrico che segue è riportata l'esatta posizione dei punti di misura.



Figura 5-18- Localizzazione postazioni di rilievo

Nelle tabelle sottostanti si riporta la sintesi de valori misurati.

Rilievo Diurno (06:00-22:00)

Postazione	Località	Classe Acustica	Sorgente in esame	Data Misura	Periodo	Tempo Misura	LAeq	L ₉₀	Limiti Acustici
P.1	Via Calnova	III°	Traffico Veicolare	Lunedì 24 aprile 2017	Diurno	20 minuti	50,7	44,0	60 dBA
P.2	Via Calnova	III°	Traffico Veicolare	Lunedì 24 aprile 2017	Diurno	20 minuti	48,7	44,1	60 dBA
P.3	Area Verde a fronte dell'Hotel Omnia	III°	Traffico Veicolare	Lunedì 24 aprile 2017	Diurno	20 minuti	56,1	49,8	60 dBA

Rilievo Notturno (22:00-06:00)

Postazione	Località	Classe Acustica	Sorgente in esame	Data Misura	Periodo	Tempo Misura	LAeq	L ₉₀	Limiti Acustici
P.1	Via Calnova	III°	Traffico Veicolare	Lunedì 24 aprile 2017	Notturno	20 minuti	47,0	41,5	50 dBA
P.2	Via Calnova	III°	Traffico Veicolare	Lunedì 24 aprile 2017	Notturno	20 minuti	44,6	41,9	50 dBA
P.3	Area Verde a fronte dell'Hotel Omnia	III°	Traffico Veicolare	Lunedì 24 aprile 2017	Notturno	20 minuti	48,8	44,7	50 dBA

Le indagini acustiche ambientali preliminari svolte (vedasi allegato 2 – studio previsionale di impatto acustico), evidenziano che il clima acustico dell'area in esame, ed in particolare in prossimità del progetto urbanistico in progetto, nell'intervallo orario diurno (6:00-22:00) preso a riferimento in quanto intervallo di attività della struttura in progetto, rientra nei limiti dei valori prescritti dal vigente Piano di Classificazione Acustica Comunale.

5.10. RISCHIO SISMICO

La nuova normativa sismica nazionale, prevede che i progetti delle opere di ingegneria siano accompagnati da una caratterizzazione sismologica del suolo e del sottosuolo di fondazione sul quale avverrà la costruzione; inoltre individua nel parametro Vs30 (velocità media delle onde di taglio nei primi 30 m di profondità) l'indicatore di eventuali coefficienti amplificativi locali dell'accelerazione sismica da impiegare nel calcolo strutturale delle opere.

In particolare, le zone in cui viene articolato il pericolo sismico sono quattro:

- ZONA 1: E' la zona più pericolosa, dove in passato si sono avuti danni gravissimi a causa di forti terremoti;
- ZONA 2: Nei comuni inseriti in questa zona in passato si sono avuti danni rilevanti a causa di terremoti abbastanza forti;
- ZONA 3: I comuni inseriti in questa zona hanno avuto in passato pochi danni. Si possono avere scuotimenti comunque in grado di produrre danni significativi;
- ZONA 4: E' la meno pericolosa. Nei comuni inseriti in questa zona le possibilità di danni sismici sono basse.
- Ad ogni zona sismica sono associate specifiche norme che condizionano gli interventi edilizi.

La Regione Veneto ha approvato l'elenco dei comuni sismici del Veneto con delibera n° 67 del 3 dicembre 2003, pubblicata sul Bollettino Ufficiale Regionale del 13 gennaio 2004 n. 6. Da tale elenco emerge che il Comune di Noventa di Piave ricade in zona di pericolo sismico 3, che equivale a **"basso" pericolo**.

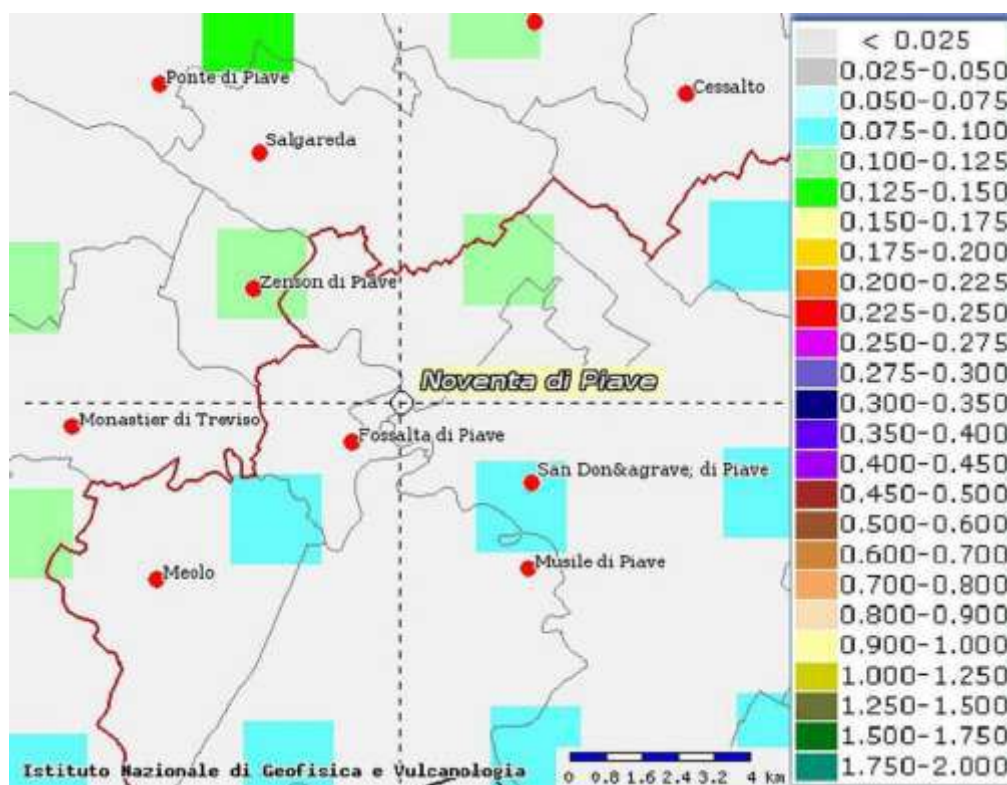


Figura 5-19- Classificazione Rischio Sismico Comune di Noventa di Piave – Fonte: INGV

In figura sono evidenziati anche i valori di pericolosità sismica individuati per la regione Veneto, espressi in termini di accelerazione massima del suolo con probabilità di eccedenza del 10% in 50 anni e riferita a suoli rigidi. I valori per i nodi più vicini al territorio di Noventa di Piave, definiti secondo l'ordinanza del PCM del 28 aprile 2006, appartengono alla classe 0,100-0,125 g.

Gli annali storici relativi agli eventi sismici registrati nel territorio di Noventa di Piave non segnalano importanti eventi di attività sismica. Infatti, sono stati registrati sporadici episodi sismici e tutti di modesta intensità a causa della rilevante distanza degli epicentri. I livelli di sismicità risentibili nell'area d'interesse sono dovuti prevalentemente all'attività proveniente da zone sismicamente più attive situate nell'Alto Trevigiano, nel Bellunese e in Friuli. I livelli di sismicità attesi, infatti, sono tali da aver fatto classificare la zona di studio come zona sismica appartenente al livello di pericolosità meno elevato.

5.11. CAVE E DISCARICHE

Cave attive e dismesse: All'interno del territorio comunale di Noventa di Piave non risultano presenti aree di cava, né attiva né dismessa.

Discariche: In Provincia di Venezia sono presenti quattro discariche per rifiuti urbani, una delle quali – denominata Via Silos e attiva dal luglio del 1997 – il cui titolare è il comune di San Donà di Piave, si trova localizzata tra i comuni di Noventa di Piave e San Donà di Piave, al confine sud-orientale del comune di Noventa. Nello specifico, la discarica insiste per i lotti A e B in territorio di San Donà di Piave e per i lotti C e D in Noventa di Piave, nel primo comune la viabilità di accesso e l'area di servizio, nel secondo l'attuale area in esercizio.

Esiste all'oggi un Accordo di Programma tra i comuni di Noventa di Piave, San Donà di Piave e la Provincia di Venezia che prevede un ampliamento di 150.000 mc della discarica stessa, per ora ancora in fase di discussione.

5.12. INQUINAMENTO LUMINOSO

L'inquinamento luminoso è determinato dall'irradiazione di luce artificiale (lampioni stradali, le torri faro, i globi, le insegne, ecc.) rivolta direttamente o indirettamente verso la volta celeste. Gli effetti più eclatanti prodotti da tale fenomeno sono un aumento della brillantezza del cielo notturno e una perdita di percezione dell'Universo attorno a noi, perché la luce artificiale più intensa di quella naturale "cancella" le stelle del cielo. Il cielo stellato, al pari di tutte le altre bellezze della natura, è un patrimonio che deve essere tutelato. Ridurre l'inquinamento luminoso vuol dire illuminare le nostre città in maniera più corretta.

La Regione Veneto è stata la prima in Italia ad emanare una legge specifica in materia, la L.R. 27 giugno 1997, n. 22 "Norme per la prevenzione dell'inquinamento luminoso", che prescriveva misure per la prevenzione dell'inquinamento luminoso sul territorio regionale, al fine di tutelare e migliorare l'ambiente in cui viviamo. Tale legge è oggi superata dalla L.R. 7 agosto 2009, n. 17 "Nuove norme per il contenimento dell'inquinamento luminoso, il risparmio energetico nell'illuminazione per esterni e per la tutela dell'ambiente e dell'attività svolta dagli osservatori astronomici".

La legge n. 17/2009 ha come finalità:

- la riduzione dell'inquinamento luminoso e ottico in tutto il territorio regionale;
- la riduzione dei consumi energetici da esso derivanti;
- l'uniformità dei criteri di progettazione per il miglioramento della qualità luminosa degli impianti per la sicurezza della circolazione stradale;
- la protezione dall'inquinamento luminoso dell'attività di ricerca scientifica e divulgativa svolta dagli osservatori astronomici;
- la protezione dall'inquinamento luminoso dei beni paesistici;
- la salvaguardia della visione del cielo stellato;
- la diffusione al pubblico della tematica e la formazione di tecnici competenti in materia.

La legge ha come oggetto gli impianti di illuminazione pubblici e privati presenti in tutto il territorio regionale, sia in termini di adeguamento di impianti esistenti sia in termini di progettazione e realizzazione di nuovi.

Secondo la norma ogni nuovo impianto di illuminazione deve avere:

- emissione fra 0 e 0.49 candele (cd) per 1.000 lumen di flusso luminoso totale emesso a novanta gradi ed oltre;
- utilizzo di lampade ad alta efficienza luminosa;
- utilizzo dei livelli minimi di luminanza e di illuminamento previsti dalle norme tecniche specifiche;
- utilizzo di riduttori che riducano il flusso almeno del 30 % entro le ore 24.

Inoltre per l'illuminazione stradale si devono osservare le seguenti prescrizioni:

- apparecchi con rendimento superiore al sessanta per cento;
- rapporto interdistanza – altezza maggiore di 3,7;
- massimizzazione dell'utilanza.

Sono previste deroghe tra l'altro per l'illuminazione di impianti sportivi da oltre 5000 spettatori e per gli edifici di interesse storico architettonico e monumentale. La norma prevede l'individuazione di fasce di rispetto di 25 chilometri di raggio per gli osservatori professionali, di 10 chilometri di raggio per gli osservatori non professionali e per i siti di osservazione e per l'intera estensione delle aree naturali protette, che coinvolgono complessivamente all'incirca un terzo dei comuni della Regione.

All'interno di tali fasce di rispetto l'adeguamento degli impianti esistenti sia pubblici che privati deve avvenire entro due anni dalla pubblicazione della legge, mentre le tempistiche di adeguamento al di fuori delle aree protette risultano più lunghe.

La legge stabilisce inoltre i compiti per i vari enti territoriali e di controllo: la Regione e le Province hanno compiti di promozione e di vigilanza sulla corretta applicazione della normativa, mentre il ruolo centrale è riservato ai Comuni che devono:

- dotarsi entro 3 anni del Piano dell'illuminazione per il Contenimento dell'Inquinamento Luminoso (PICIL). Il Consiglio Comunale con delibera n. 64 del 13/09/2013 ha approvato il "Piano dell'Illuminazione per il Contenimento dell'Inquinamento Luminoso (PICIL)", strumento di riferimento obbligatorio per le progettazioni;
- adeguare i regolamenti edilizi e sottoporre ad autorizzazione comunale tutti gli impianti di illuminazione esterna;
- effettuare i controlli sugli impianti pubblici e privati;
- attuare immediati interventi sugli apparecchi di illuminazione pericolosi per la viabilità stradale ed autostradale;
- applicare le sanzioni amministrative previste.

Secondo la Legge Regionale, il Comune di Noventa di Piave ricade tra i Comuni che rientrano, per una porzione di territorio superiore al 50%, interessata da una fascia di protezione di 25 o 10 km da un osservatorio o sito di osservazione.



Figura 5-20: Osservatori astronomici Veneto

La classificazione implica:

- divieto di utilizzo di sorgenti luminose che producano un'emissione verso l'alto superiore al 3% del flusso totale emesso dalla sorgente;
- preferibile utilizzo di sorgenti luminose a vapori di sodio ad alta pressione;
- per le strade a traffico motorizzato, si selezionino quando possibile i livelli minimi di luminanza e illuminamento consentiti dalle norme UNI 10439;
- limite all'uso di proiettori ai soli casi di reale necessità, mantenendo comunque l'orientazione del fascio verso il basso, non oltre i sessanta gradi dalla verticale;
- orientazione dei fasci di luce privati di qualsiasi tipo e modalità, fissi e rotanti, diretti verso il cielo o verso superfici che possano rifletterli verso il cielo ad almeno novanta gradi dalla direzione in cui si trovano i telescopi professionali;

- adozione di sistemi automatici di controllo e riduzione del flusso luminoso fino al 50% del totale, dopo le ore 22, e adottare lo spegnimento programmato integrale degli impianti ogni qual volta sia possibile, tenuto conto delle esigenze di sicurezza.

Si rileva inoltre che il Comune di Noventa di Piave rientra, anche se solo in parte, all’interno di un’area del territorio regionale classificata con un aumento della luminanza totale rispetto alla naturale tra il 300% e il 900%.

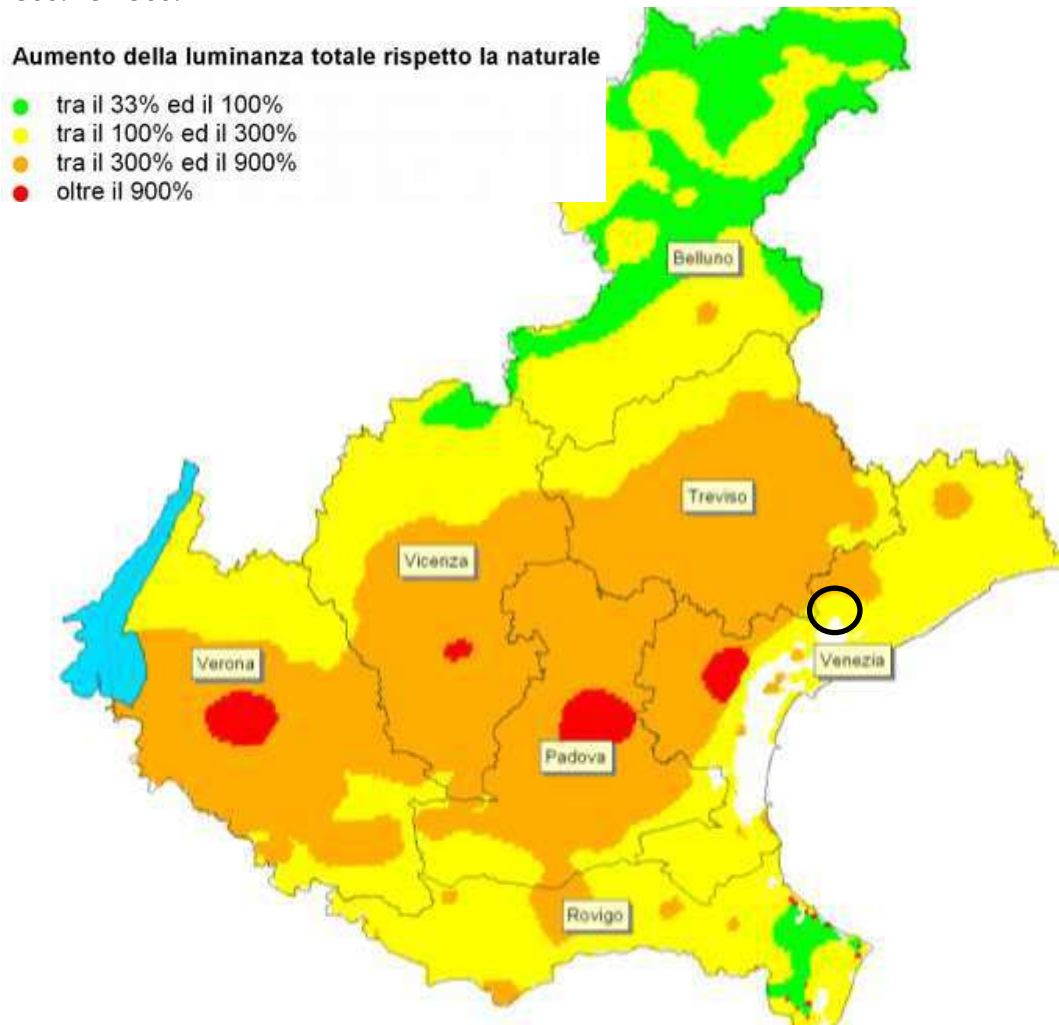


Figura 5-21: Livelli di luminanza rispetto al valore naturale – fonte ARPAV

5.13. INQUINAMENTO ELETTROMAGNETICO

Nella presente sezione viene fornito un inquadramento della situazione nel territorio comunale di Noventa di Piave della concentrazione da radiazioni ionizzanti (radioattività) e non ionizzanti (il cosiddetto inquinamento elettromagnetico).

Premesso che, per quanto riguarda le *radiazioni ionizzanti*, a livello normativo, dal 1 gennaio 2001 è entrato in vigore il Decreto Legislativo n. 241 del 26.05.2000 (che recepisce la Direttiva Europea 96/29/Euratom). Questa legge impone di individuare le attività lavorative a rischio radon, di eseguire i relativi controlli e fissa dei limiti per gli ambienti di lavoro. il limite d’azione è fissato in 500 Bq/mc di valore medio annuo.

A livello Regionale, con DGRV n. 79 del 18/01/2002 recante “Attuazione della raccomandazione europea n. 143/90”, il livello di riferimento considerato è di 200 Bq/mc.

Per quanto riguarda il Comune di Noventa di Piave, dai dati disponibili si evince che, la percentuale di popolazioni che si stima superino il limite normativo regionale per il Radon si attesta attorno a valori molto bassi, sullo 0,1%. Si segnala, inoltre che Noventa di Piave non rientra nell’elenco degli 82 Comuni veneti definiti a rischio radon con DGRV 79/2002.

Le radiazioni *non ionizzanti* possono essere suddivise in: campi elettromagnetici ad alta e bassa frequenza; radiofrequenze (RF); microonde (MO); infrarosso (IR) e luce visibile.

Tali radiazioni, anche se sono più deboli delle omonime ionizzanti, sono comunque pericolose per l'uomo.

Le radiazioni ionizzanti – che rappresentano energia in grado di modificare la struttura della materia con cui interagiscono – hanno sorgenti appartenenti a due categorie principali: sorgenti naturali legate all'origine naturale terrestre ed extraterrestre, le cui principali componenti sono dovute ai prodotti di decadimento del radon, alla radiazione terrestre e ai raggi cosmici. Le sorgenti artificiali derivano invece da attività umane, quali la produzione di energia nucleare o di radioisotopi per uso medico, industriale e di ricerca.

La causa principale di esposizione della popolazione alle radiazioni ionizzanti è costituita dal radon, gas radioattivo derivato dall'uranio le cui fonti primarie di immissione sono il suolo e alcuni materiali da costruzione.

Le verifiche condotte non evidenziano tale componente ambientale quale fonte di rischio relativamente alla localizzazione e alla tipologia dell'intervento oggetto del presente studio, in quanto nell'individuazione delle aree a rischio radon, definita dalla regione Veneto, l'ambito geografico di riferimento non risulta inserito nelle aree di potenziale pericolosità, che secondo la DGRV n. 79 del 18.01.2002, è definita in base alle abitazioni dove si riscontra il superamento del livello di riferimento di 200 Bq/m³. Il valore del 10% costituisce la soglia per l'individuazione delle aree ad alto potenziale di radon.

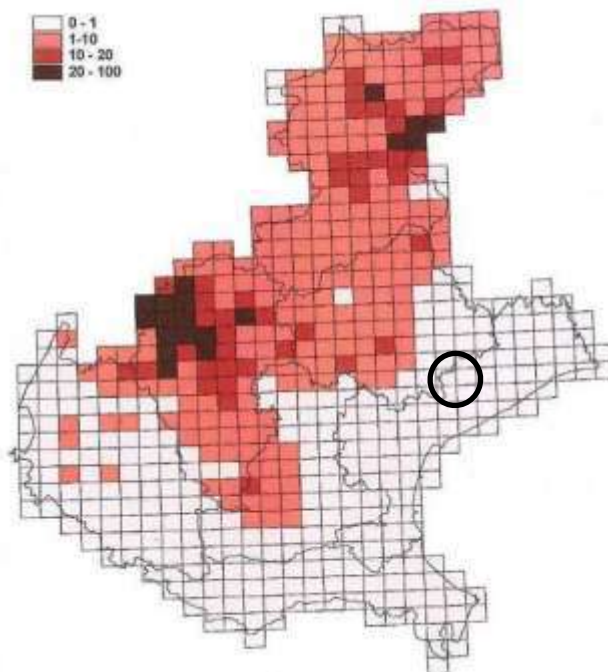


Figura 5-22: Aree a rischio radon nella regione Veneto (allegato 2 alla DGRV 79/2002)

Per quanto invece riguarda le radiazioni non ionizzanti, riguardanti emissioni di onde elettromagnetiche a bassa energia che, nella specifica situazione indagata dal presente studio, possono tipicamente essere ricondotti alla presenza di elettrodotti ad alto o altissimo voltaggio. Nell'area d'intervento, però, non esiste alcuna infrastruttura del tipo indicato e quindi il rischio conseguente è da considerarsi inesistente.

5.14. ENERGIA

Dal Piano d’Azione per l’Energia Sostenibile (PAES) del Comune di Noventa di Piave (2011) si riportano diverse azioni volte al miglioramento della gestione energetica e finalizzate all’abbattimento dell’utilizzo delle risorse oltre che alla diminuzione della produzione di CO2.

Tra le diverse misure proposte dal Piano, si elencano le Schede d’Azione che contengono le informazioni richieste dal Template dell’Unione Europea per le azioni del PAES.

Le Azioni previste all’interno del PAES, documento in divenire, dovranno essere valutate e implementate nel tempo attraverso un attento monitoraggio che dovrà avvenire con modalità prestabilite e finalizzate alla “verifica dei risultati”, ed affidato a personale, appositamente formato, interno all’Amministrazione, deputato al controllo delle azioni e al rapporto con gli stakeholders e i cittadini.

ELENCO AZIONI PER RIDUZIONE CO2

Codice azione	descrizione	CO2 non emessa ton/anno
PA - 01	REDAZIONE AUDIT ENERGETICI DEGLI EDIFICI PUBBLICI	
PA - 02	CENSIMENTO CALDAIE PRESSO IMMOBILI DI EDILIZIA RESIDENZIALE PUBBLICA E PREDISPOSIZIONE PIANO DI SOSTITUZIONI	17,35
PA - 03	INSTALLAZIONE IMPIANTO FOTOVOLTAICO PRESSO SCUOLA ELEMENTARE	31,40
PA - 04	INSTALLAZIONE IMPIANTO FOTOVOLTAICO PRESSO SCUOLA PER L'INFANZIA	18,02
PA - 05	INSTALLAZIONE IMPIANTO FOTOVOLTAICO PRESSO CENTRO POLIVALENTE VIA GUAIANE	13,17
PA - 06	INSTALLAZIONE IMPIANTO FOTOVOLTAICO PRESSO SCUOLA MEDIA G. MAZZINI	11,35
PA - 07	SOSTITUZIONE DELLA CALDAIA E DEL GENERATORE DEL MUNICIPIO	5,75
PA - 08	RINNOVO IMPIANTO TERMICO SCUOLA ELEMENTARE	38,89
PA - 09	ACQUISTO ENERGIA ELETTRICA VERDE CERTIFICATA	477,83
PA - 10	INSTALLAZIONE PANNELLI FOTOVOLTAICI PRESSO STRUTTURE SPORTIVE	13,29
PA - 11	REDAZIONE PIANO ILLUMINAZIONE PUBBLICA	95,60
PA - 12	RINNOVAMENTO IMPIANTO ILLUMINAZIONE VOTIVA CIMITERO COMUNALE	11,20
PA - 13	SVILUPPO DELLA MOBILITA' CICLABILE E PEDONALE	28,35
PA - 14	GRADUALE SOSTITUZIONE PARCO VEICOLI COMUNALE	2,62
PA - 15	PIEDIBUS	10,08
PA - 16	PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO- RIQUALIFICAZIONE GLOBALE DEGLI EDIFICI DI EDILIZIA RESIDENZIALE PRIVATA	2.935,48
AP - 01	ACQUISTO ENERGIA DA FONTI RINNOVABILI PER PARCO COMMERCIALE	1.798,00
AP - 02	ADESIONE AD UN PROGRAMMA DI ACQUISTO DI ENERGIA DA FONTI RINNOVABILI PER TERZIAIO E ATTIVITA' PRODUTTIVE	659,29
TR - 01	GRADUALE SOSTITUZIONE PARCO VEICOLI PRIVATO	582,50
		6.750,17

Assumono particolare importanza due iniziative che si ritiene di inserire in questo documento a completamento delle azioni che si intende intraprendere: la prima è il progetto di certificazione di sostenibilità ambientale EMAS 2 che permette una registrazione per aree produttive omogenee (distretti industriali o porzioni di territorio definite).da perseguire per la zona industriale rientrante nell’ATO nr.5.

5.15. RIFIUTI

Il problema della gestione dei rifiuti sta diventando una questione sempre più rilevante nello scenario nazionale. Anche se i dati più recenti evidenziano una situazione di sostanziale stabilità, in generale si sta assistendo a un diffuso incremento nella produzione di rifiuti urbani dovuto anche allo sviluppo economico sempre crescente che caratterizza la nostra società. Per contrastare questo aumento della produzione e garantire lo sviluppo sostenibile e l'uso razionale delle risorse diventa di fondamentale importanza una pianificazione efficace della gestione dei rifiuti e in particolar modo un impegno sostanzioso nei confronti dei sistemi di raccolta differenziata.

Per quel che riguarda la produzione di rifiuti solidi urbani del comune di Noventa di Piave, la produzione pro capite degli abitanti risulta ammontare, al 2008, a 537 kg/Ab*anno, con un aumento di circa 18 kg di rifiuti pro capite rispetto al 2007.

La quantità risulta quindi inferiore alla media dell'intera provincia, che ammonta a 653 kg/Ab*anno.

Prendendo in esame i dati caratterizzanti la raccolta differenziata si evince come il comune di Noventa di Piave si attesti su un valore piuttosto alto rispetto alla media, con una percentuale raggiunta del 71,2%.

In base al D.Lgs. n. 152 del 03.04.2006 «Norme in materia ambientale» sono stati fissati obiettivi minimi di raccolta differenziata individuabili in:

- almeno il 35% entro il 31 dicembre 2006;
- almeno il 45% entro il 31 dicembre 2008;
- almeno il 65% entro il 31 dicembre 2012.

La Legge 27 dicembre 2006 n. 296 (legge finanziaria 2007) ha introdotto una serie di ulteriori obiettivi di raccolta differenziata quali:

- almeno il 40% entro il 31 dicembre 2007;
- almeno il 50% entro il 31 dicembre 2009;
- almeno il 60% entro il 31 dicembre 2011.

Dalle analisi effettuate in precedenza emerge come il comune di Noventa di Piave si posizioni in modo molto buono rispetto agli obiettivi determinati dalla recente legislazione in materia di rifiuti e raccolta differenziata, raggiungendo, al 2008, una quota percentuale di RD (71,2% circa) che risulta addirittura superiore all'obiettivo del dicembre 2011. Prendendo in considerazione le diverse tipologie di rifiuto prodotto e le utenze per tipologia – 2.471 utenze domestiche, 350 utenze non domestiche e 369 utenze compostaggio - emerge come le voci che maggiormente lo compongono siano: rifiuto non differenziato (29%), verde (24%), organico (19%), carta e multimateriale entrambi con l'11%.

6. LA PROPOSTA PROGETTALE

La grande struttura di vendita il cui progetto prevede l'ampliamento dagli attuali 2.595mq ai futuri 3.999 mq, oltre a 32 stanze ad uso albergo, si colloca lungo via Rialto in Comune di Noventa di Piave (VE). L'ambito di intervento è delimitato sul lato nord ed ovest dall'ampio sistema circolatorio ove confluiscono l'uscita autostradale di Jesolo-Noventa di Piave, l'asse della SS14 var e via Calnova, ad est da spazi parzialmente urbanizzati, e a nord dal centro urbano di Noventa di Piave, ed è ubicato in area con Piano Urbanistico Attuativo già approvato.



Figura 6-1: Stralcio planimetria distribuzione nuovi spazi commerciali

Gli spazi commerciali in ampliamento saranno distribuiti come segue:

- + 504 mq in ampliamento delle superfici esistenti presso il centro Commerciale Airone (blocco rosso);
- 900 mq nuove superfici commerciali presso PN 23/b (nuovo edificio)
- 32 stanze ad uso albergo (nuovo edificio sopra i nuovi spazi commerciali – vedi figura 6-2 Rendering progetto).



Figura 6-2: Renderign nuovo edificio – spazi commerciali e albergo

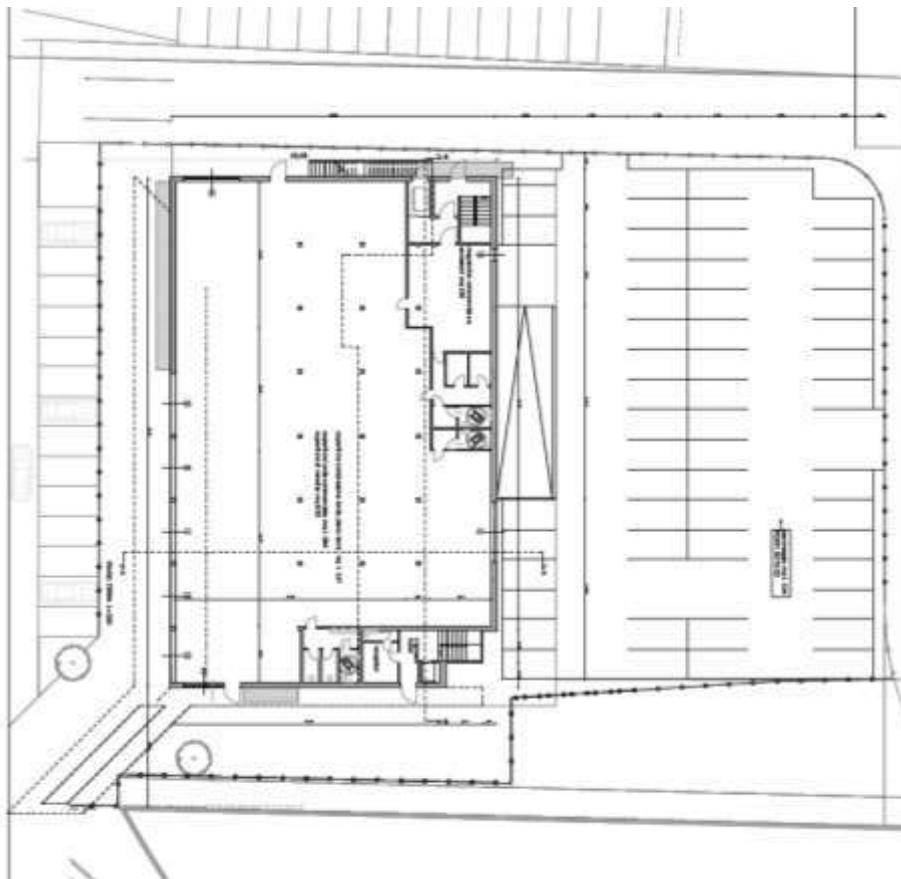


Figura 6-3: Planimetria piano terra progetto.



Figura 6-4: Prospetti edificio in progetto.

Il progetto è conforme alla Variante 6 al Piano di Lottizzazione di via Calnova. Secondo il P.di L. sono stati edificati dal 2005 in avanti il “Base hotel to work ed il Centro Airone” nel lotto PN 22-24 est e il “Base hotel to stay” nel lotto PN 22-24 ovest.

Nel lotto residuale, compreso tra le 2 strutture alberghiere e commerciali esistenti, il progetto propone l’edificazione di un edificio a destinazione commerciale al piano terra, ricettivo alberghiero del tipo aparthotel ai piani superiori, connesso funzionalmente al complesso del Centro Airone attraverso una pensilina pedonale che consentirà la prosecuzione della galleria commerciale esistente e la fruizione dei servizi di bar, ristorante, centro benessere già presenti.

Cod. elaborato 35118R001S0_REL_AMB

Al piano interrato sono collocati i parcheggi privati del nuovo complesso, nelle immediate pertinenze del piano terra parcheggi, percorsi carrabili e pedonali pubblici.

L’architettura del nuovo complesso si declina nella sovrapposizione di una lama di 4 piani sulla piastra commerciale, componendo un volume articolato sui lati est ed ovest come una grande L dalla quale emergono gli aggetti funzionali dei terrazzi, delle scala di emergenza e dell’ascensore, trattati con rivestimento in lamiera stirata di alluminio, in evidenza sulle superfici intonacate e tinte di bianco delle murature perimetrali.



Figura 6-5: Stralcio PUA

AREE CEDUTE AL COMUNE DI NOVENTA DI PIAVE

VIABILITA' : MAPPALI 641-495-505-501

Cod. elaborato 35118R001S0_REL_AMB

MARCIAPIEDI: MAPPALI 480-468-475-514-494-504-502-639-649

VERDE PUBBLICO: MAPPALI 485-646-643-497-507-508-510-499-640-488-500-503-493-515-474-648-638-

637-469-471-481-483-633-628-622-623

VIABILITA' CICLO

PEDONALE : MAPPALI 644-498-509-459-484

SPAZIO DI SOSTA E

PARCHEGGIO : MAPPALI 486 482 636 647 645 642-496-506-511-634-470-619

AREE DI PROPRIETA' PRIVATA ASSERVITE AD USO PUBBLICO:

VIABILITA'

E PARCHEGGIO: MAPPALI 624-626-629

VIABILITA': MAPPALI 620-632

LOTTE DI PROPRIETA' PRIVATA

LOTTO CENTRO AIRONE : MAPPALI 465

LOTTO BASE HOTEL TO STAY MAPPALI 521

LOTTO LIBERO MAPPALI 631-621

AREA DI ACCESSO E

MARCIAPIEDE E VERDE MAPPALI 627- 625-630

7. VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI

Nel presente capitolo si illustrano le modalità di individuazione e definizione degli impatti. A tal fine è stata creata una matrice (Matrice Azioni-Impatti) che nelle righe contiene l'elenco delle principali attività previste. All'interno di tali macroattività sono state quindi individuate ed elencate le lavorazioni significative:






- Fase di cantiere:
 - occupazione temporanea del cantiere;
 - impermeabilizzazione del terreno;
 - eventuali scavi in falda.

- fase di esercizio ampliamento area commerciale:
 - Flusso di traffico indotto.

Tali azioni si vanno a ripercuotere su alcune delle componenti che sono state analizzate nel corso dello Studio di Impatto Ambientale, che risentono direttamente o indirettamente delle ricadute dovute all'esercizio delle opere urbanistiche in progetto (matrice qualitativa azioni-impatti).

Nella colonna di destra sono stati elencati tutti gli impatti (potenziali e reali) che possono ragionevolmente verificarsi in seguito alla produzione delle azioni e alla realizzazione delle opere in esame, riassumibili nelle categorie delle "alterazioni", delle "interferenze" e delle "sottrazioni".

In corrispondenza di ciascun impatto sono stati quindi stimati gli esiti con la relativa significatività per una o più componenti. Le tipologie di impatto e i diversi valori sono i seguenti:

impatto negativo non mitigabile		da -8 a -10
impatto negativo parzialmente mitigabile		da -5 a -7
impatto negativo mitigabile		da -2 a -4
impatto trascurabile		da +1 a -1
impatto positivo		da +2 a +5

Gli interventi di mitigazione

Data la natura dell'opera nel suo complesso e la sua collocazione territoriale, oltre ai vantaggi apportati dal PUA stesso non si prevedono interventi di mitigazione particolari. Le opere in progetto si collocano in un ambito già urbanizzato e che trova il suo "naturale" completamento, come già previsto dai vigenti strumenti urbanistici. L'edificio in progetto avrà tutte le caratteristiche della moderna architettura funzionali a minimizzare gli impatti dovuti agli impianti e ad altre potenziali fonti di inquinamento.

Matrice qualitativa degli impatti

Sulla base delle 'attività' di progetto desumibili dal Q.R. Progettuale, è possibile delineare un panorama sintetico di previsione delle relazioni che si instaurano tra opera e ambiente. Ciò si ottiene attraverso una check-list complessiva, che compone e riassume sistematicamente il metodo qualitativo alla base delle valutazioni fin qui riportate.

Nella Matrice qualitativa degli impatti, riportata di seguito, le diverse tipologie di progetto vengono 'incrociate' con le componenti ambientali al fine di produrre un elenco esaustivo di tutti gli impatti previsti. Gli impatti prodotti nella fase di costruzione sono trattati nello specifico paragrafo del Quadro di

Riferimento progettuale, insieme alle forme di mitigazione assunte nel progetto e nel presente SIA. La matrice prende dunque in carico i presumibili impatti destinati ad assumere carattere permanente. Dal punto di vista generale si può affermare che gli impatti provocati dalla 'presenza' dell'opera, nonché dalle sue condizioni in esercizio, sono prodotti e riconducibili alle seguenti tipologie di intervento o categorie di azioni:

Alterazione caratteri pedologici	Frammentazione ecologica del territorio
Alterazione del deflusso superficiale	Intorbidimento acque superficiali
Alterazione della permeabilità dei suoli	Riduzione produzioni agricole
Alterazione della visuale paesaggistica	Rischio allagamenti
Alterazione habitat fauna acquatica	Rischio aumento degli inquinanti in falda
Alterazione qualità dell'aria per sollevamento polveri	Rischio sversamenti accidentali di inquinanti
Aumento del disturbo antropico	Sottrazione di habitat di specie
Aumento del rischio incidentalità	Sottrazione di habitat trofici e funzionali per la fauna
Aumento emissioni acustiche e gassose	Sottrazione di traffico dai centri abitati
Aumento emissioni acustiche e gassose dei mezzi di cantiere	Trattamento acque di prima pioggia
Aumento erosione superficiale	

La lettura delle seguenti matrici consente di effettuare alcune altre considerazioni, che si espongono di seguito.

MATRICE QUALITATIVA AZIONI - IMPATTI		SOLUZIONE PROGETTUALE PROPOSTA													
Azioni	Componenti	Componenti										Impatti			
		geologia e geomorfologia	idrogeologia	acque superficiali	vegetazione	fauna	reti ecologiche	paesaggio	archeologia	rumore	atmosfera		popolazione		
trasformazione di suolo agrario					-1	-1	-1							Sottrazione habitat di specie	
														Riduzione produzioni agricole	
			-1											Alterazione della permeabilità dei suoli	
								-1						Alterazione della visuale paesaggistica	
Fase di cantiere	occupazione temporanea del cantiere	-2		-2										Alterazione del deflusso superficiale	
		-2	-2											Alterazione caratteri pedologici	
								-4				-2		Alterazione della visuale paesaggistica	
					0	-2	-1								Sottrazione di habitat di specie
						-3	-3								Alterazione degli spostamenti per la fauna
	impermeabilizzazione del terreno														Rischio sversamenti accidentali di inquinanti
				-3			-3								Aumento del disturbo antropico
				-1											Alterazione della permeabilità dei suoli
	scavi in falda						-3								Aumento emissioni acustiche e gassose dei mezzi di cantiere
														-3	Aumento del rischio incidentalità
														Aumento del disturbo antropico	
			-3											Rischio aumento degli inquinanti in falda	
				-2									-2	Rischio allagamenti	
fase di esercizio	Flusso di traffico indotto nuove strutture commerciali													Aumento emissioni acustiche e gassose	
							-2						-2	Aumento del rischio incidentalità	
								-1							Frammentazione ecologica del territorio
							-2	-3							Rischio sversamenti accidentali di inquinanti
							-2	-2							Trattamento acque di prima pioggia
															Sottrazione di traffico dai centri abitati
									-2					-3	Alterazione della visuale paesaggistica
		-4	-10	-8	-1	-20	-9	-7	0	-3	-3	-15		-80	

Gli impatti più significativi sono in relazione alle componenti: idriche, faunistiche e delle componenti rumore ed atmosfera, più marcate nella fase di cantiere
 Di seguito si illustrano nel dettaglio le valutazioni sugli impatti.

Atmosfera:

Qualità dell'aria: nella fase di **cantiere** ci sarà un impatto negativo modesto ma temporaneo generato dalle emissioni diffuse prodotte dai mezzi d’opera e dalle polveri dovute alla movimentazione dei materiali. Tale impatto è a carattere temporaneo e sarà mitigato attraverso un’adeguata gestione del cantiere.

Nella fase di **esercizio**, la valutazione del carico emissivo indotto dall’incremento di traffico generato dall’intervento in parola, data la modesta entità del traffico indotto, risulta complessivamente poco significativa, pur segnalando una criticità già presente sulla componente PM10 (media giornaliera e media annuale).

Rumore

in fase di **cantiere** si stima un impatto negativo modesto, in quanto le attività per la realizzazione delle opere generano una modifica temporanea della qualità acustica della zona.

Per tale fase, nell’ambito del piano di Monitoraggio ambientale sono state previste una serie di attività finalizzate al contenimento delle emissioni rumorose da parte dei mezzi d’opera, anche per mezzo di paratie antirumore mobili, ove la lavorazione lo consente.

Per quanto riguarda la fase di **esercizio** è stata redatta, ed allegata alla presente, nell’ambito di elaborazione del progetto in parola, una apposita documentazione di impatto acustico al fine di

caratterizzare il clima acustico ante e post opera, valutare l'eventuale impatto delle opere in progetto ed indirizzare i progettisti a prevedere opere di contenimento della componente rumore ove vi siano dei superamenti.

Dalla documentazione citata si evince che l'impatto acustico delle opere in progetto e del traffico veicolare indotto dalle opere urbanistiche correlate risulti ENTRO I LIMITI DI NORMA, è **compatibile con la destinazione urbanistica dei luoghi**.

Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti; inquinamento luminoso

L'assenza di nuove centraline elettriche o di elementi in grado di generare campi elettromagnetici, non modificherà il quadro attualmente esistente nell'area. L'illuminazione adottata, e già realizzata, è adeguata alla normativa vigente (fascio di luce orientato verso il basso, luci a led, possibilità di ridurre l'intensità durante le ore notturne o di spegnere le lampade da remoto).

Geologia, geomorfologia, idrogeologia

In fase di cantiere gli impatti sono limitati alla sottrazione di terreno e quindi allo scotico dello strato superficiale.

I terreni sono localmente a base sabbioso-limosa, con permeabilità ridotta e quindi in grado di proteggere la falda da percolati a seguito di sversamenti accidentali.

Dal punto di vista della geomorfologia non si registrano variazioni significative.

Acque superficiali

Le acque meteoriche verranno immagazzinate temporaneamente nei fossi di guardia e nei bacini di espansione prima di essere cedute nei corpi ricettori superficiali. Le acque di prima pioggia verranno trattate con sedimentatore e disoleatore e quindi cedute ai corpi ricettori superficiali (parcheggi).

Rispetto alla situazione odierna, pur in presenza di un maggior traffico, non si applicano questi trattamenti e le acque meteoriche giungono ai fossi per scorrimento, portando un carico inquinante maggiore.

Vegetazione, flora e fauna

Vegetazione e flora: in fase di cantiere si stima un impatto negativo ridotto, localizzato all'ambito di intervento. Nelle aree limitrofe sono presenti solamente seminativi a ciclo annuale e lembi di vegetazione igrofila (cannuccia, tifa) lungo le sponde dei fossi.

In fase di esercizio, invece, non si prevedono ulteriori impatti per la componente. Nei terreni adiacenti, soprattutto nelle aree residuali, potranno essere realizzate formazioni arboreo-arbustive allo scopo di mitigare la visuale paesaggistica sul lato est del complesso.

Fauna

in **fase di cantiere** si potrà verificare un impatto negativo modesto a causa della sottrazione di aree inerbite. Un ulteriore impatto potrebbe essere causato dalla deposizione di polveri sollevate durante i lavori di movimento terra e gli spostamenti dei mezzi di cantiere.

Il territorio è attualmente quasi privo di elementi arborei e di siepi.

Reti ecologiche

Localmente è rappresentata solamente dai corsi d'acqua principali, la Piave. Non esistono corridoi primari o secondari nelle aree agricole, che non sono neppure classificate come buffer zone. Il PTCP di Venezia prevede la realizzazione di un corridoio che dal corso del Piave si sviluppi lungo la dorsale dell'asse autostradale della A4.

Paesaggio

L'intervento ricade in un ampio dal modesto pregio paesaggistico. Non andrà pertanto a pregiudicarne i valori intrinseci. L'alterazione paesaggistica in fase di cantiere non potrà essere correttamente mitigata, e saranno quindi visibili i teli plastici arancioni che recintano il cantiere, che verranno eliminati al termine dei lavori e lasceranno posto ad elementi vegetali in fase di esercizio.

8. ALLEGATO 1: TAVOLE PROGETTO

- 1) R1 : Relazione tecnica - relazione ai sensi L.R. 509/10
- 2) R2: Rendering
- 3) R3: Calcolo sommario della spesa e quadro economico

- 4) Tav. 201 Pianta interrato
- 5) Tav. 202 Planimetria generale e pianta piano terra
- 6) Tav. 203 Pianta piani 1° - 4°
- 7) Tav. 301 Sezioni
- 8) Tav. 401 Prospetti

architetto manlio olivotto

Via Tilman 36, 32100 Belluno Italia

M. +393292422366

c.f. LVTMNL65M14A757N p.i. 00769700253

www.manlioolivotto.it

manlio.olivotto@tin.it

manlio.olivotto@archiworldpec.it

COMUNE DI NOVENTA DI PIAVE

PROVINCIA DI VENEZIA

DITTA: Agorà 2000 S.r.l., NOVENTA DI PIAVE -VE-

PERMESSO DI COSTRUIRE EDIFICIO COMMERCIALE - RICETTIVO

Elenco allegati

R1 : Relazione tecnica

relazione ai sensi L.R. 509/10

R2: Rendering

R3: Calcolo sommario della spesa e quadro economico

Tav. 201 Pianta interrato

Tav. 202 Planimetria generale e pianta piano terra

Tav. 203 Pianta piani 1° - 4°

Tav. 301 Sezioni

Tav. 401 Prospetti

Noventa di Piave, ottobre 2018

Arch. Manlio Olivotto

architetto manlio olivotto

Via Tilman 36, 32100 Belluno Italia

M. +393292422366

c.f. LVTMNL65M14A757N p.i. 00769700253

www.manlioolivotto.it

manlio.olivotto@tin.it

manlio.olivotto@archiworldpec.it

COMUNE DI NOVENTA DI PIAVE

PROVINCIA DI VENEZIA

DITTA: Agorà 2000 S.r.l., NOVENTA DI PIAVE -VE-

PERMESSO DI COSTRUIRE EDIFICIO COMMERCIALE - RICETTIVO

R1 : Relazione tecnica
relazione ai sensi L.R. 509/10

Noventa di Piave, ottobre 2018

Arch. Manlio Olivotto

Superficie lorda pavimento

PN 24 – 22 mq 14 227

EX PN 23/b mq 2 846

totale mq 17 074

Superficie coperta

PN 24 – 22 mq 5 461

EX PN 23/b mq 1 142

totale mq 6 603

Quantità di progetto su lotto EX PN 23/b mq 1 142

Zona territoriale omogenea D 2

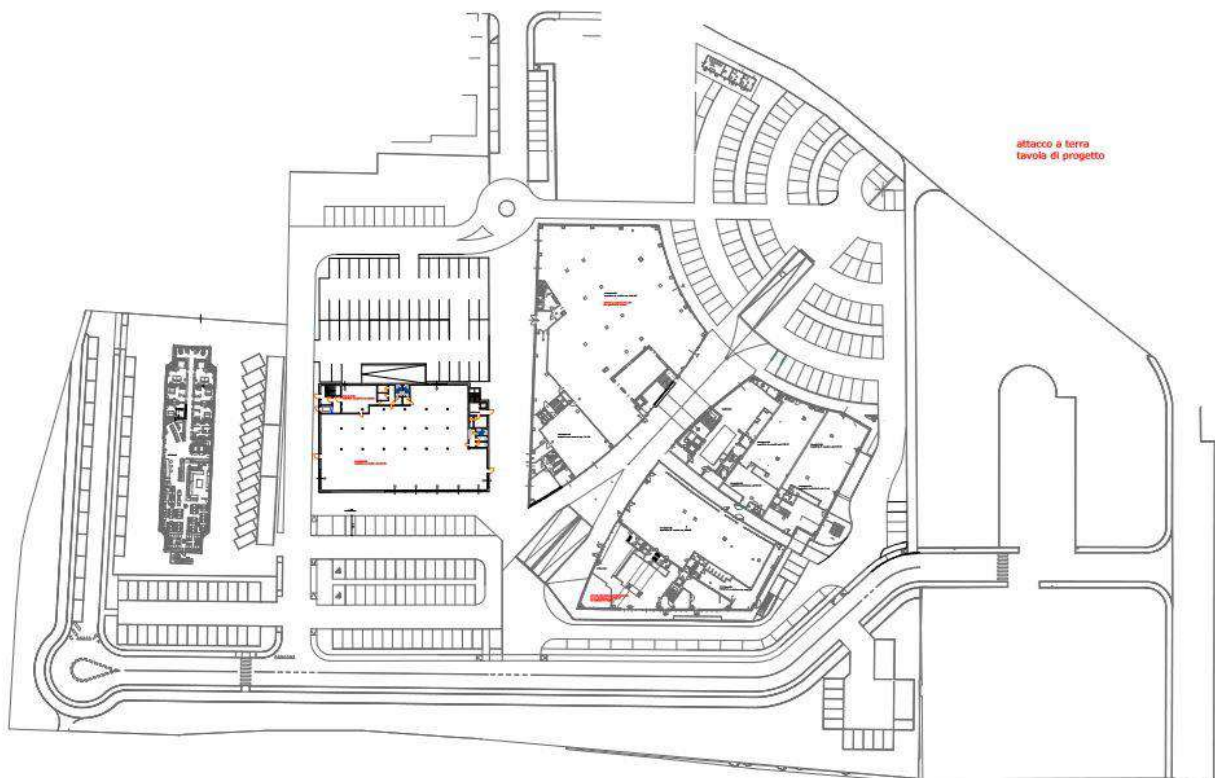
Destinazione d'uso: commerciale, aparthotel

Superficie coperta mq 1 127

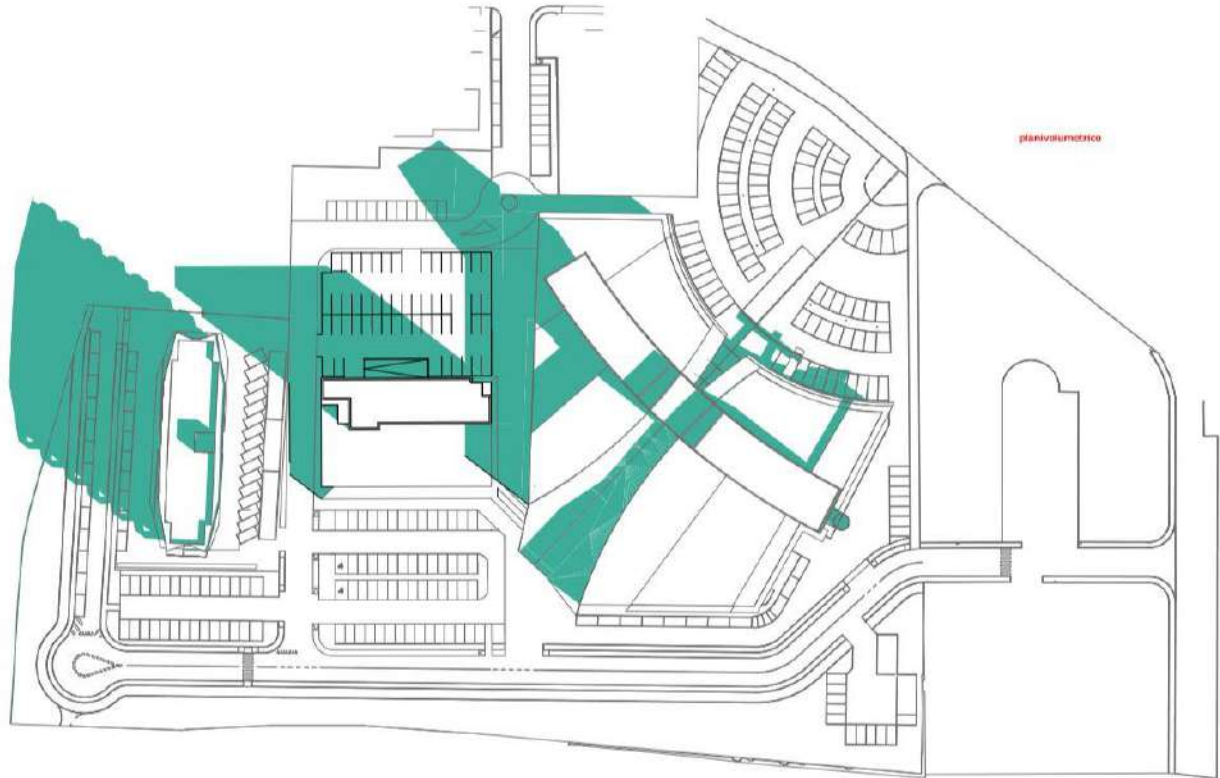
Superficie lorda di pavimento mq 2 843

Altezza massima m 17.30, per 5 piani fuori terra

- PLANIMETRIA ATTACCO A TERRA PROGETTO



- PLANIVOLUMETRICO PROGETTO



Aspetti architettonici-edilizi

Nel lotto residuale, compreso tra le 2 strutture alberghiere e commerciali esistenti, il progetto propone l'edificazione di un edificio a destinazione commerciale al piano terra, ricettivo alberghiero del tipo aparthotel ai piani superiori, connesso funzionalmente al complesso del Centro Airone attraverso una pensilina pedonale che consentirà la prosecuzione della galleria commerciale esistente e la fruizione dei servizi di bar, ristorante, centro benessere già presenti.

Al piano interrato sono collocati i parcheggi privati del nuovo complesso, nelle immediate pertinenze del piano terra parcheggi, percorsi carrabili e pedonali pubblici.

L'architettura del nuovo complesso si declina nella sovrapposizione di una lama di 4 piani sulla piastra commerciale, componendo un volume articolato sui lati est ed ovest come una grande L dalla quale emergono gli aggetti funzionali dei terrazzi, delle scala di emergenza e dell'ascensore, trattati con rivestimento in lamiera stirata di alluminio, in evidenza sulle superfici intonacate e tinte di bianco delle murature perimetrali.

Relazione ai sensi L.R. 509/10

DGRV n. 509 del 02 marzo 2010 e della DGRV 1428 del 20 settembre 2011.

DICHIARAZIONE DI CONFORMITA'

Il sottoscritto progettista in conformità a quanto disposto al punto 4) dell'art. 1 della L. 9.1.1989 n. 13 dichiara sotto la propria responsabilità che il progetto di cui alla presente domanda di permesso di costruire:

_nuova costruzione

(art. 1.1 L. n. 13/89, artt. 1.3 – 7.5 D.M. 236/89, art. 6 L.R. n. 16/07)

per l'immobile situato in via Colombo 19 riguardante:

_ immobile privato per attività commerciale e ricettiva;

è conforme a quanto disposto dalla normativa vigente in materia di superamento delle barriere architettoniche.



IL PROGETTISTA

Il sottoscritto tecnico, dichiara che la progettazione delle opere relative alla ristrutturazione in oggetto e' stata condotta in ottemperanza alle prescrizioni impartite dalle norme sopracitate e piu' specificatamente secondo i criteri di accessibilità dell'edificio stesso sia per gli spazi interni che esterni.

Illustra inoltre che :

- 1) tutti i percorsi comuni esterni hanno larghezza minima di 150 cm, pendenza minore del 5% e pendenza trasversale dell'1 % per lo smaltimento delle acque meteoriche;
- 2) tutti i disimpegni interni permettono la fruizione da parte di persone su sedie a ruote ed hanno larghezza minima di 120 cm;
- 3) i dislivelli tra superfici sullo stesso piano non saranno mai maggiori di 2,5 cm;
- 4) i percorsi verticali, scale, hanno rapporto 2 alzate 1 pedata compreso tra 62 e 64 cm;
- 5) le scale comuni hanno ampiezza di 120 cm e sono dotate di corrimano ad altezza 100 cm;
- 6) sono previsti servizi igienici accessibili a persone disabili sia nella struttura commerciale che ricettiva;
- 7) le porte di accesso alle singole unità hanno larghezza minima di 80 cm mentre quelle interne avranno larghezza di 75 cm;
- 9) gli infissi, sia interni che esterni, ed i terminali degli impianti (interruttori, campanelli, ecc..) saranno posti in posizione planimetrica e altimetrica tale da essere facilmente utilizzabili da persone su sedia a ruote.

architetto manlio olivotto

Via Tilman 36, 32100 Belluno Italia

M. +393292422366

c.f. LVTMNL65M14A757N p.i. 00769700253

www.manlioolivotto.it

manlio.olivotto@tin.it

manlio.olivotto@archiworldpec.it

COMUNE DI NOVENTA DI PIAVE

PROVINCIA DI VENEZIA

DITTA: Agorà 2000 S.r.l., NOVENTA DI PIAVE -VE-

PERMESSO DI COSTRUIRE EDIFICIO COMMERCIALE - RICETTIVO

R2 : Rendering

Noventa di Piave, ottobre 2018

Arch. Manlio Olivotto







Comune di Noventa di Piave Provincia di Venezia

DITTA: AGORA' 2000 S.R.L.

PROGETTO: PERMESSO DI COSTRUIRE EDIFICIO COMMERCIALE - RICETTIVO

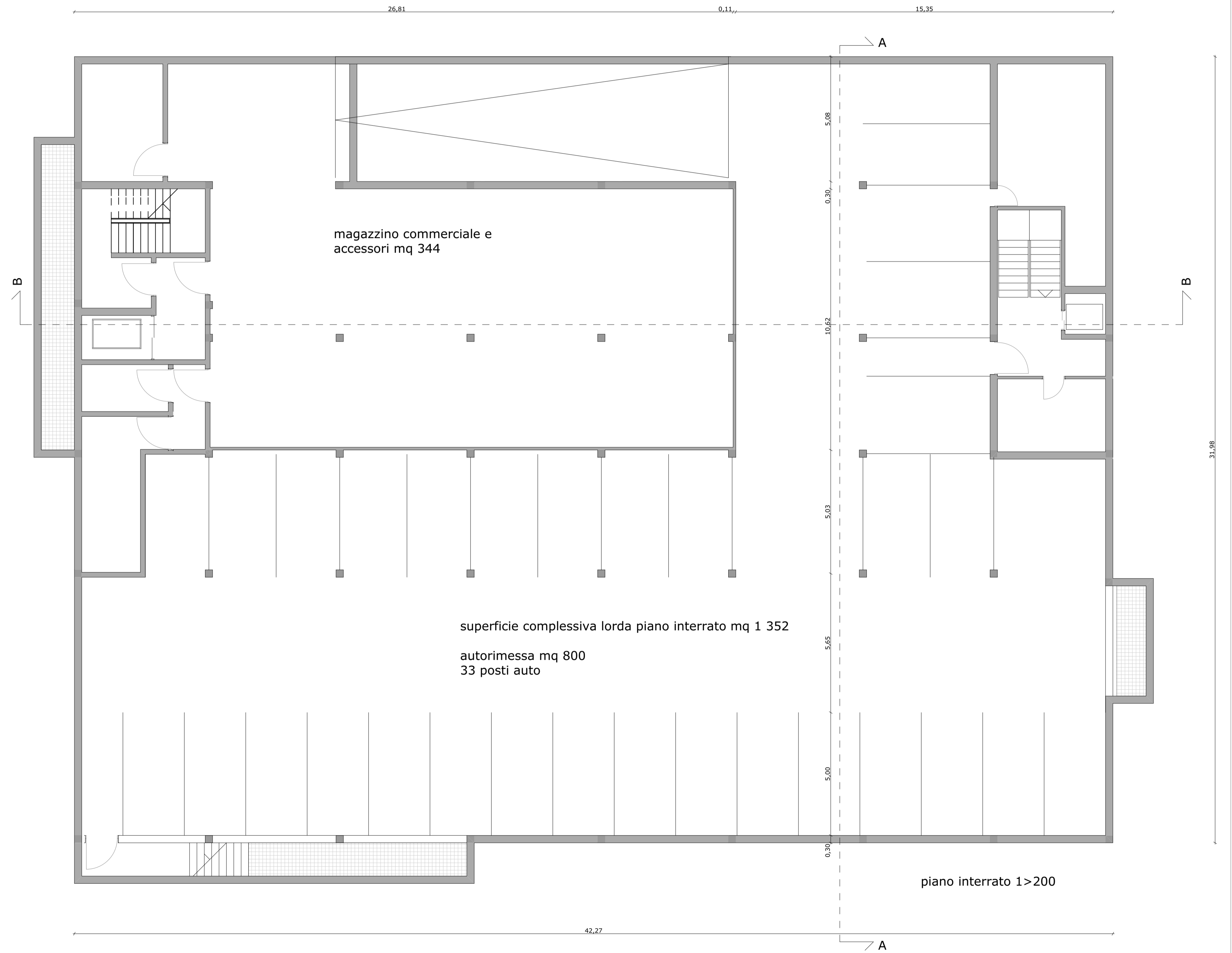
P 201

PIANTA PIANO
INTERRATO

scala 1/100
DATA : 10.2018

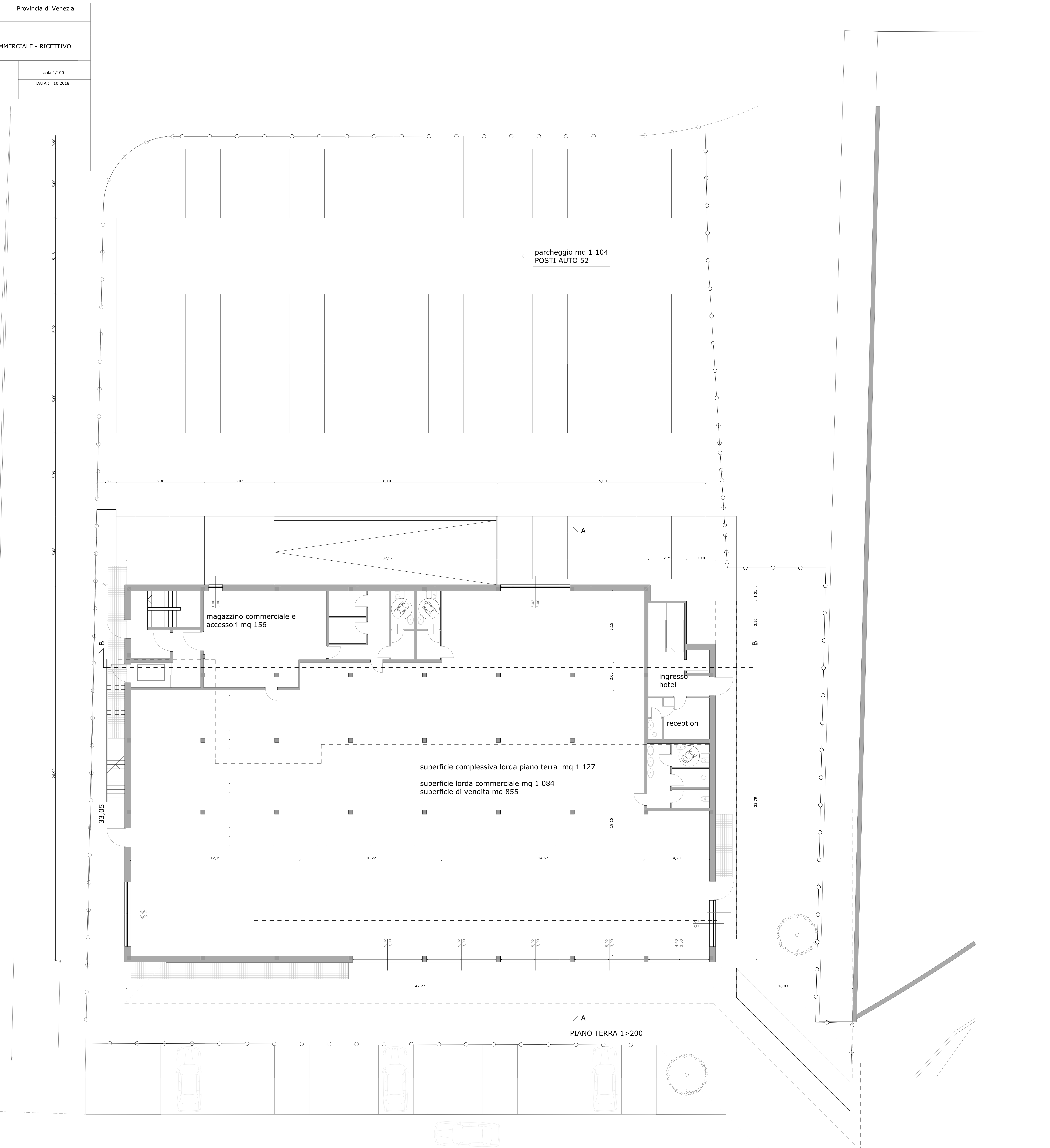
Architetto Manlio Olivetto

32100 Belluno Italia
via Tilman 36
info@manlioolivetto.it
manlio.olivetto@tin.it
www.manlioolivetto.it
M. +39 3292422366
c.f.
LVTMNL65M14A757N
p.i. 00769700253

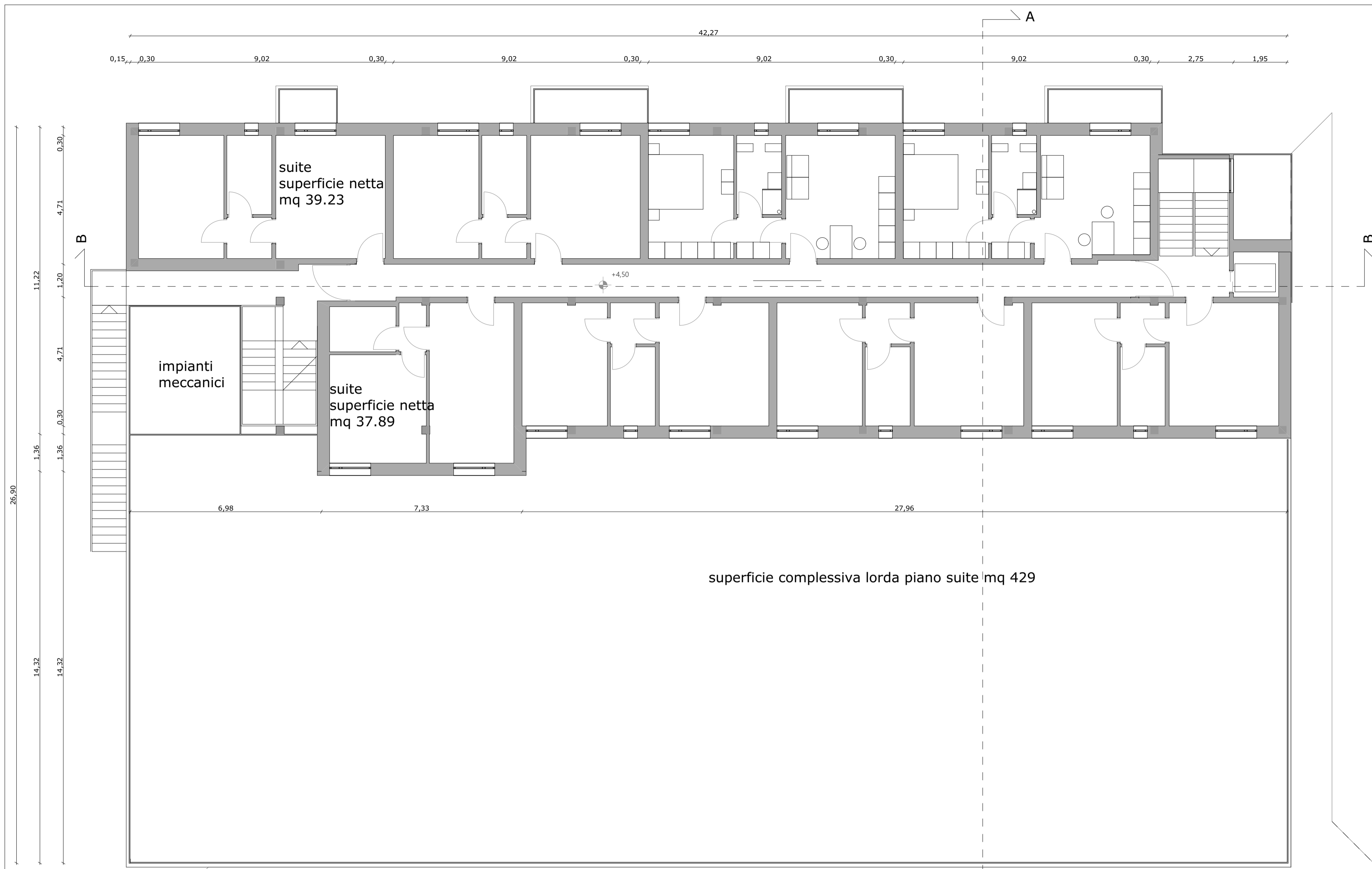


Comune di Noventa di Piave		Provincia di Venezia	
DITTA: AGORA' 2000 S.R.L.			
PROGETTO: PERMESSO DI COSTRUIRE EDIFICIO COMMERCIALE - RICETTIVO			
P 202	PLANIMETRIA GENERALE E PIANTA PIANO TERRA	scala 1/100	DATA: 10.2018

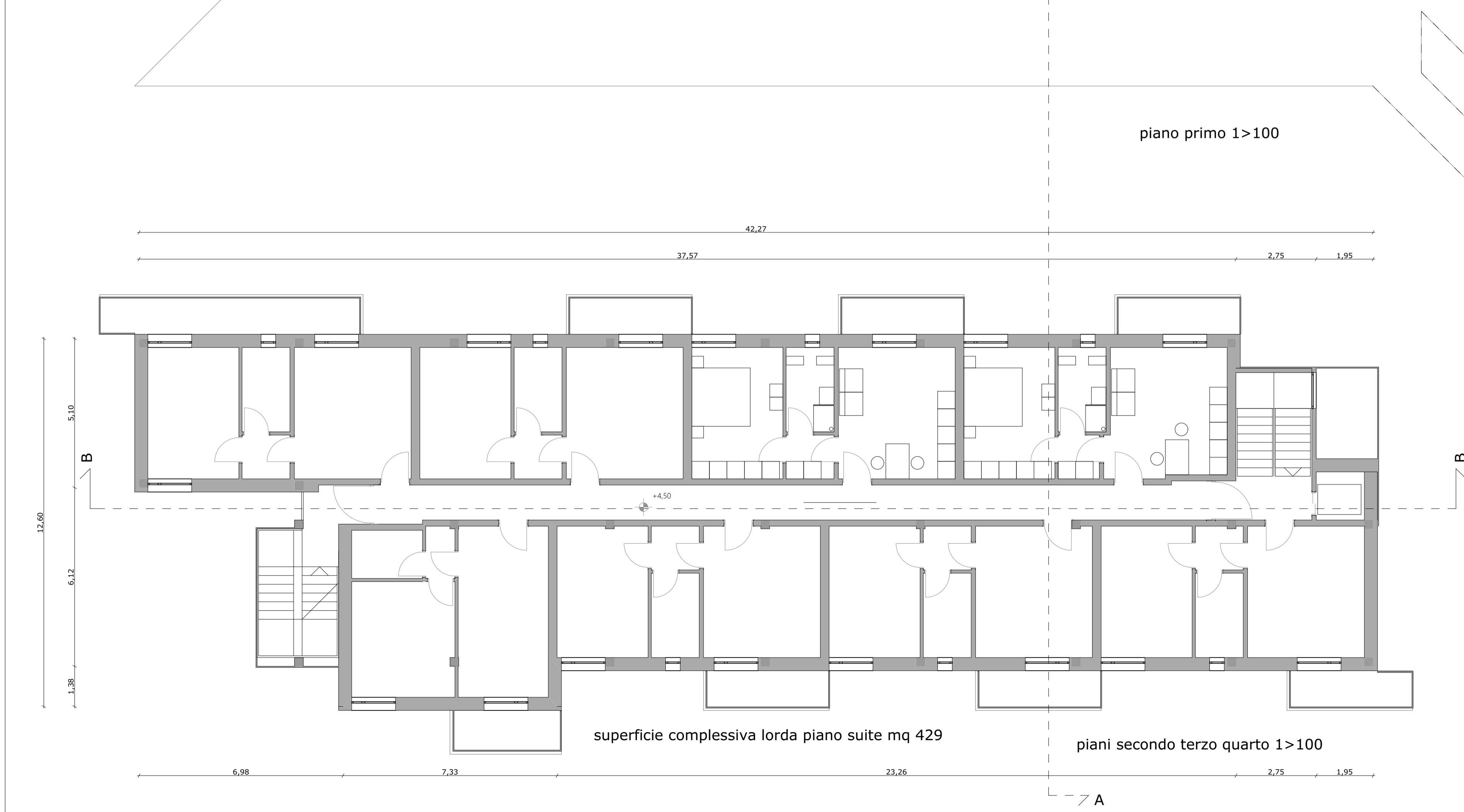
Architetto Manlio Olivetto
 33100 Belluno Italia
 via Tiziano 36
 info@manlioolivetto.it
 manlio.olivetto@libero.it
 www.manlioolivetto.it
 N. +39 3232423366
 c.f. LVTM66391440757N
 p.i. 00766700253



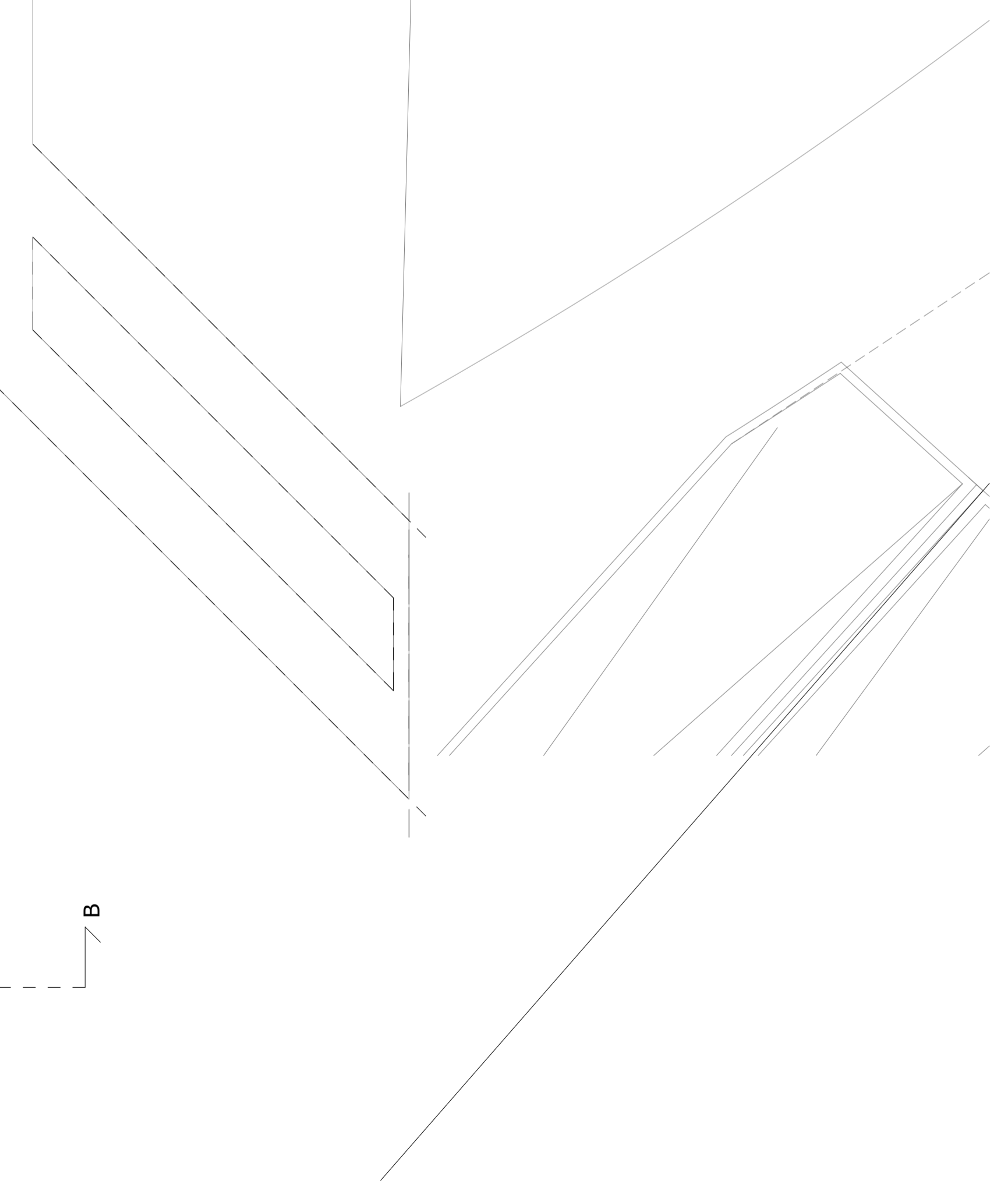
Comune di Noventa di Piave		Provincia di Venezia	
DITTA:		AGORA' 2000 S.R.L.	
PROGETTO:		PERMESSO DI COSTRUIRE EDIFICIO COMMERCIALE - RICETTIVO	
P 203	PIANTA PIANO PRIMO SECONDO TERZO QUARTO	scala 1/100 DATA : 10.2018	
Architetto Manlio Olivotto			
32100 Belluno Italia via Tilman 36 info@manlioolivotto.it manlio.olivotto@tm.it www.manlioolivotto.it M. +39 3292422366 c.f. LVTMNL65M14A757N p.i. 00769700253			



piano primo 1>100



superficie complessiva lorda piano suite mq 429
piani secondo terzo quarto 1>100



Comune di Noventa di Piave Provincia di Venezia

DITTA: AGORA' 2000 S.R.L.

PROGETTO: PERMESSO DI COSTRUIRE EDIFICIO COMMERCIALE - RICETTIVO

P 301

SEZIONI

scala 1/100

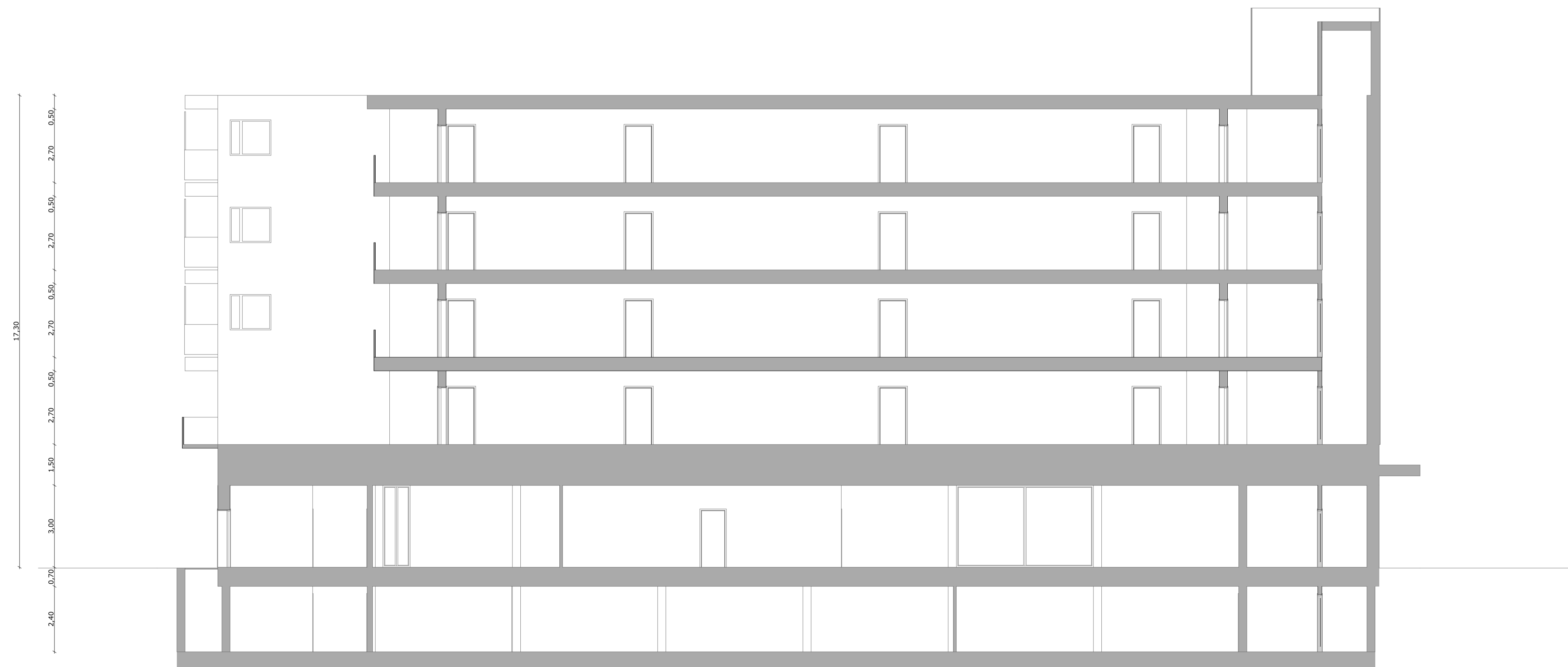
DATA : 10.2018

Architetto Manlio Olivotto

32100 Belluno Italia
via Tilman 36
info@manlioolivotto.it
manlio.olivotto@tin.it
www.manlioolivotto.it
M. +39 3292422366
c.f.
LVTMNL65M14A757N
p.i. 00769700253

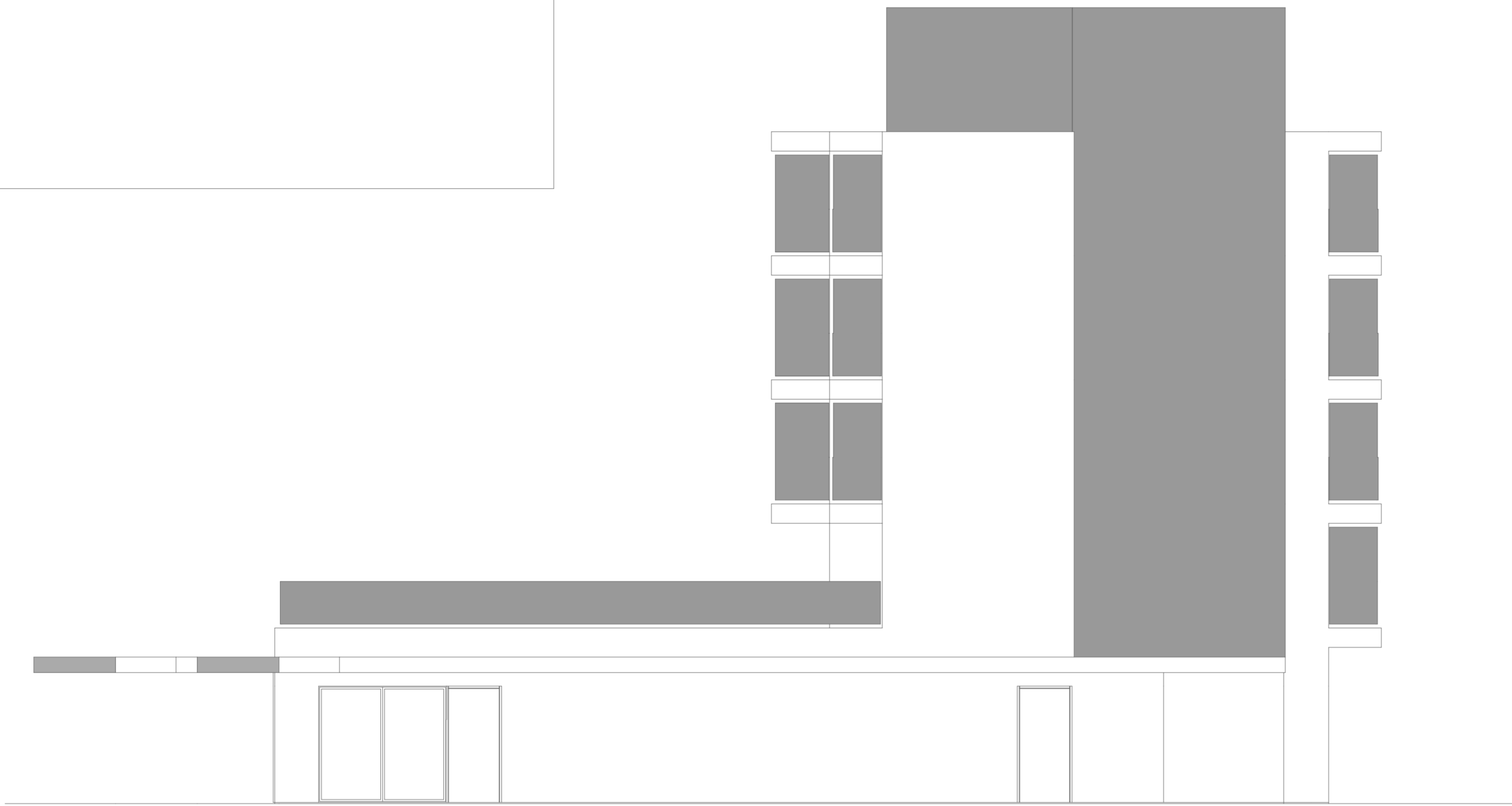


sezione A - A

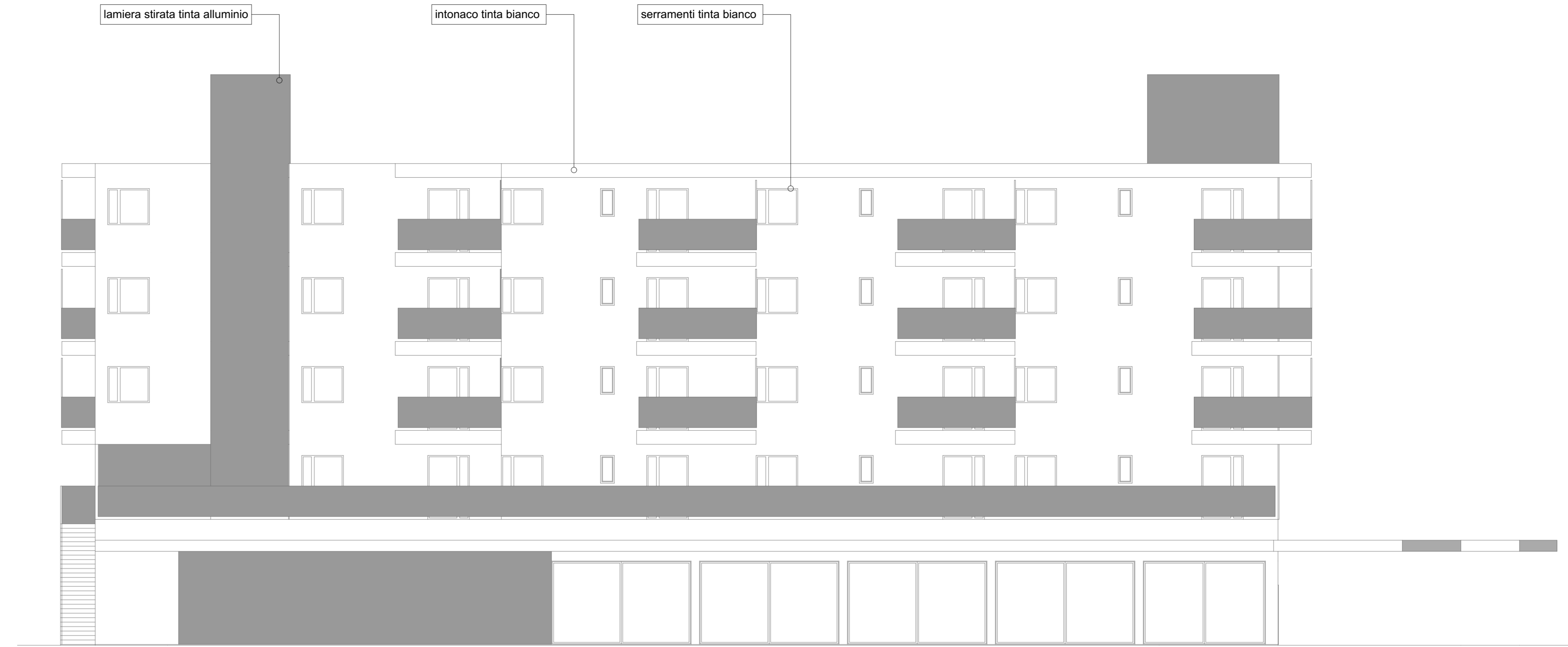


sezione B - B

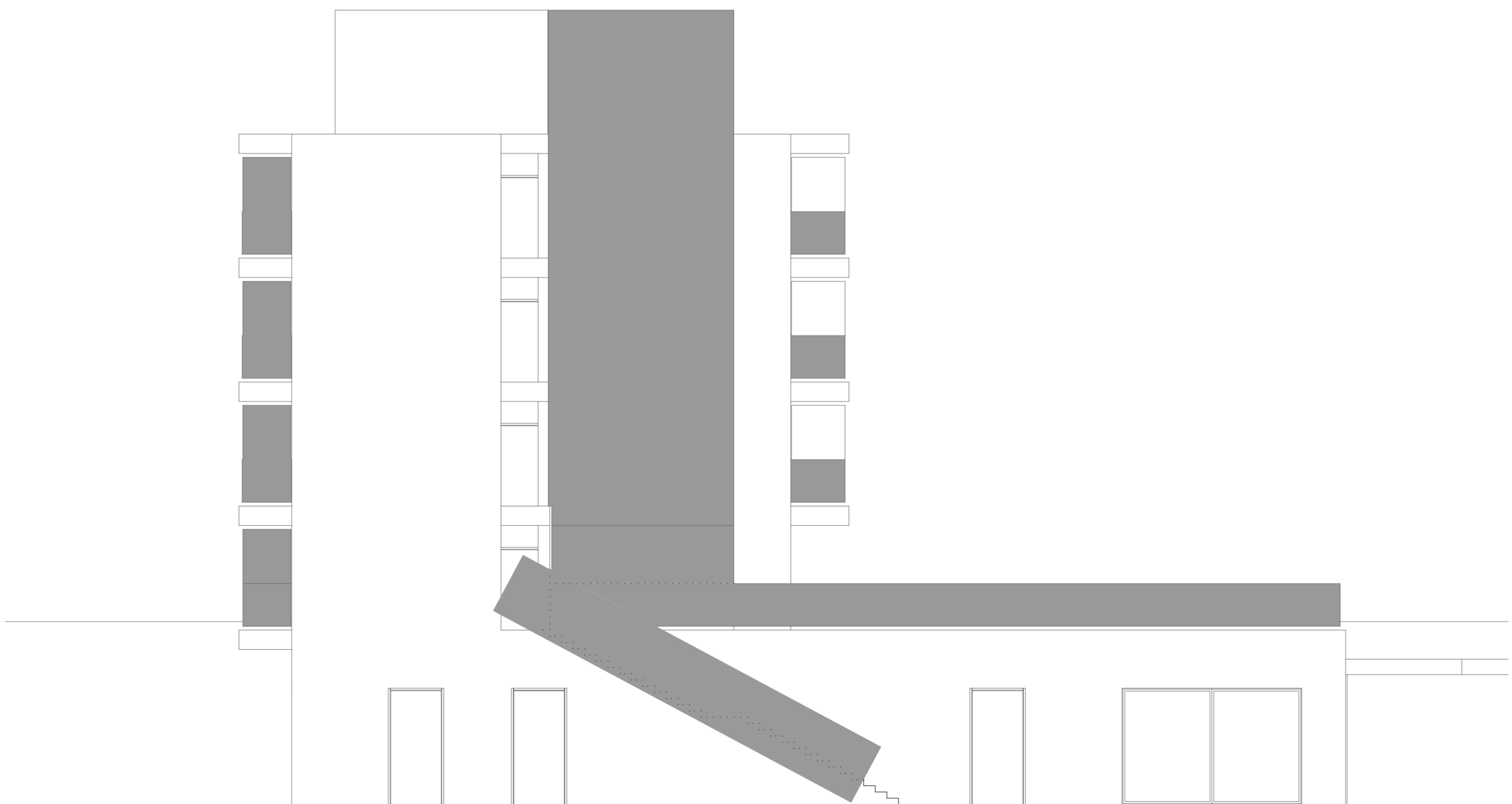
Comune di Noventa di Piave		Provincia di Venezia
DITTA: AGORA' 2000 S.R.L.		
PROGETTO: PERMESSO DI COSTRUIRE EDIFICIO COMMERCIALE - RICETTIVO		
P 401	PROSPETTI	scala 1/100
		DATA : 10.2018
Architetto Manlio Olivotto		
<small>32100 Belluno Italia via Tilman 36 info@manlioolivotto.it manlio.olivotto@tin.it www.manlioolivotto.it Ph. +39 3292422366 c.f. LV7MNL65M14A757N p.i. 00769700253</small>		



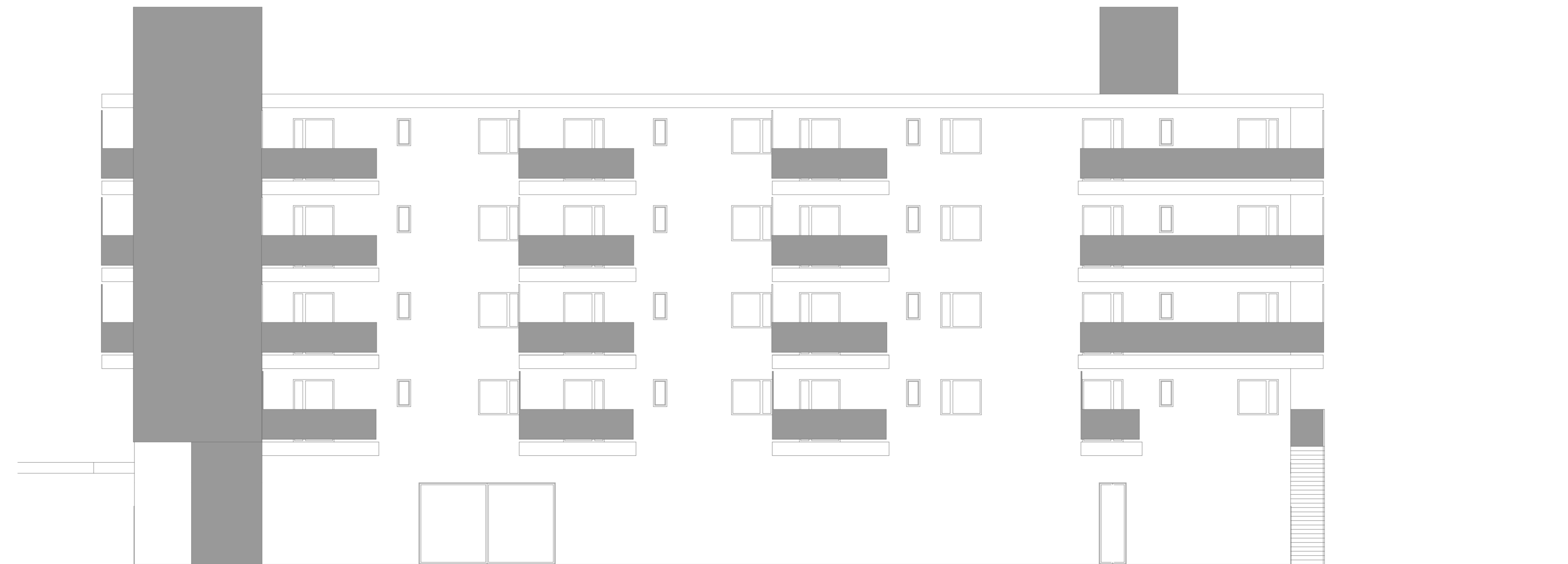
prospetto est



prospetto sud



prospetto ovest



prospetto nord

architetto manlio olivotto

Via Tilman 36, 32100 Belluno Italia

M. +393292422366

c.f. LVTMNL65M14A757N p.i. 00769700253

www.manlioolivotto.it

manlio.olivotto@tin.it

manlio.olivotto@archiworldpec.it

COMUNE DI NOVENTA DI PIAVE

PROVINCIA DI VENEZIA

DITTA: Agorà 2000 S.r.l., NOVENTA DI PIAVE -VE-

PERMESSO DI COSTRUIRE EDIFICIO COMMERCIALE - RICETTIVO

R3 : calcolo sommario della spesa e quadro economico

Noventa di Piave, ottobre 2018

Arch. Manlio Olivotto

1. CALCOLO SOMMARIO DELLA SPESA E QUADRO ECONOMICO

1.1. Calcolo sommario della spesa

Per determinare il costo dell'intervento è stato predisposto un computo metrico estimativo del progetto preliminare il cui riepilogo è riportato di seguito.

EDIFICIO COMMERCIALE - RICETTIVO		
1	Scavi e rinterrì	€ 14 118.00
2	Opere in c.a.	€ 1 270 982.00
3	Vespai sottofondi e pavimenti	€ 18 100.00
4	Isolamento e impermeabilizzazioni	€ 283 446.00
5	Murature e tavolati	€ 378 290.00
6	Intonaci	€ 227 336.00
7	Canne e fognature	€ 56 834.00
8	Rivestimenti	€ 92 830.00
9	Opere carpenteria metallica e alluminio serramenti	€ 459 016.00
10	Impianti meccanici	€ 272 586.00
11	Impianti idrosanitari	€ 190 412.00
12	Impianti elettrici	€ 189 370.00
13	Ascensori	€ 94 822.00
14	Impianto gas ed antincendio	€ 51 858.00
15	Piazzali, parcheggi esterni, marciapiedi	€ 80 000.00
16	Recinzioni	€ 8 000.00
TOTALE		€ 3 688 000.00

1.2. QUADRO ECONOMICO

Sulla base dei costi dei lavori sopra evidenziati, il quadro economico dell'intervento è risultato il seguente:

		Iva 22 %	
Importo delle opere a base d'appalto	€ 3 688 000.00	€ 811 360.00	€ 4 499 360.00
Oneri per la sicurezza, non soggetti a ribasso	€ 30 000.00	€ 6 600.00	€ 36 600.00
Importo totale opere € 3 718 000.00			
Somme in Amministrazione			
Spese tecniche relative alla progettazione (preliminare, definitiva, esecutiva) richiesta parere ad enti, calcoli strutturali, direzione	€ 150 000.00	€ 33 000.00	€ 183 000.00

lavori e contabilità, coordinatore della sicurezza (progettazione ed esecuzione), collaudo e C.R.E ed accatastamento			
Spese notarili	€ 3.000,00	€ 660.00	€ 3 660.00
Spese per collaudo statico	€ 3.000,00	€ 660.00	€ 3 660.00
Contributo C.N.P.A.I.A.L.P. 4%	€ 6 000.00	€ 1 320.00	€ 7 320.00
Allacciamenti ENEL, fognatura consortile, acquedotto consortile	€ 8.000,00	€ 1 760.00	€ 9 760.00
Spese generali	€ 1 000.00	€ 220.00	€ 1 220.00
TOTALE DI PROGETTO	€ 3 889 000.00		
TOTALE IVA		€ 855 580.00	
TOTALE GENERALE			€ 4 744 580.00

L'importo complessivo dei lavori, comprensivo delle spese tecniche, delle forniture e dell'IVA, è risultato pari a € 4 744 580.00.

9. ALLEGATO 2: TRAFFIC IMPACT STUDY

INDICE

PREMESSA.....	2
1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE	3
1.1 Accessibilità e direttrici di traffico	5
1.2 Assi viari principali nell’area di studio.....	7
1.3 Intersezioni principali nell’area di studio	10
1.4 Accessibilità: trasporto pubblico	12
2. FLUSSI VEICOLARI LUNGO LE PRINCIPALI ARTERIE STRADALI DELL’AREA	13
2.1 Flussi veicolari giornalieri.....	14
2.2 Flussi veicolari nell’ora di punta	15
3. LIVELLI DI SERVIZIO ATTUALI SULLA RETE DELL’AREA DI STUDIO	17
3.1. LOS - livelli di servizio ATTUALI delle principali ASTE VIARIE	18
3.2. LOS - livelli di servizio ATTUALI - NODI viari dell’area	19
4. NUOVA STRUTTURA COMMERCIALE: PROPOSTA DI PROGETTO E ASSETTO VIABILISTICO	24
5. BACINO D’UTENZA E FLUSSI INDOTTI	25
5.1. Analisi bacino d’utenza	25
5.2. Calcolo dei flussi indotti.....	26
6. SCENARIO DI PROGETTO: VERIFICHE TECNICHE ELEMENTI DI RETE	28
6.1. LOS - livelli di servizio dei principali ASSI viari dell’area - PROGETTO.....	28
6.2. LOS - livelli di servizio dei principali NODI viari dell’area - PROGETTO	29
7. CONCLUSIONI.....	32
8. APPENDICE A: definizioni ed elementi di tecnica della circolazione.....	35
9. APPENDICE B: Metodi di calcolo del livello di servizio delle intersezioni regolamentate da precedenza	39
10. APPENDICE C: Metodi di calcolo del livello di servizio delle intersezioni a Rotatoria.....	41
11. ALLEGATO 1: Tabulati rilievi del traffico veicolare.....	43

PREMESSA

Il presente rapporto costituisce il Traffic Impact Study, ovvero l'analisi dell'assetto viabilistico indotto dalla grande struttura commerciale oggetto di ampliamento in Comune di Noventa di Piave (VE) sito in via Rialto.

Lo studio è finalizzato alla valutazione dell'impatto sulla rete viaria dell'ampliamento degli spazi commerciali in programma, dagli attuali 2.595 mq ai programmati 3.999 mq, avrà sulla viabilità esistente, e 32 nuove stanze ai uso albergo, tenendo conto dei flussi incrementali indotti.

L'area commerciale si sviluppa al limite nord del nucleo urbano di Noventa di Piave, ed è accessibile dall'ampio nodo circolatorio nel quale si innestano l'uscita autostradale della A 4 – Uscita Noventa di Piave-Jesolo, l'asse della SS 14 var, e via Calnova, asta viaria che conduce al centro urbano.

La superficie a destinazione commerciale di progetto è di circa 1.404 mq.

Ai sensi della LRV 28 dicembre 2012, n. 50 (BUR n. 110/2012), il complesso di edifici è classificabile come "grande struttura di vendita", con superficie di vendita superiore ai 2.500 metri quadrati pertanto, ai fini della presente, si applica il Regolamento regionale 21 giugno 2013, n. 1 (BUR n. 53/2013).

Il presente rapporto ha assunto, quale base di partenza per caratterizzare la situazione attuale in termini trasportistici, i dati di traffico veicolare rilevati dalla scrivente per mezzo di indagini automatiche (dispositivi radar conta traffico) tra il 27 e il 31 luglio 2018, campagna di rilevazione in continuo 24h su 24h per 5 giorni consecutivi, inclusi sabato e domenica.

Attraverso l'ausilio di specifici strumenti analitici, viene qui valutata la capacità di deflusso dei principali archi e nodi di accesso all'area di intervento nella configurazione attuale, con gli spazi commerciali esistenti, e di progetto.

Lo studio si articola nelle seguenti fasi:

Fase 1: sintetica **descrizione delle caratteristiche della struttura di vendita**, inquadramento territoriale, rappresentazione e descrizione della rete viaria nell'ambito in cui è localizzata la struttura, descrizione delle tratte stradali interessate dall'intervento, nonché delle intersezioni più prossime;

Fase 2: **indagine e rappresentazione dei flussi di traffico** rilevati, discretizzati per intervalli di 15 minuti nelle giornate di indagine prese a riferimento, tra le quali i giorni di venerdì e sabato, come previsto dal RR nr.1 del 06/2013 (vedasi anche Allegato 1);

Fase 3: indagine sulle **caratteristiche della mobilità**, con la verifica dell'accessibilità del trasporto pubblico e caratteristiche dei flussi di traffico veicolari privati;

Fase 4: **descrizione della configurazione viaria di progetto**;

Fase 5: descrizione del **bacino d'utenza** della struttura in progetto e stima del **traffico indotto**, che sommato all'esistente, consente di disporre di una previsione complessiva del traffico veicolare che interesserà la rete viaria e gli accessi al comparto;

Fase 6: **verifiche tecniche degli elementi della rete** che saranno interessati da un maggior flusso di traffico e valutazione del livello di deflusso e capacità residuale, nelle ore di massimo carico della rete.

1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

La grande struttura di vendita il cui progetto prevede l'ampliamento dagli attuali 2.595mq ai futuri 3.999 mq, si colloca lungo via Rialto in Comune di Noventa di Piave (VE).

L'ambito di intervento è delimitato sul lato nord-ovest dall'ampio sistema circolatorio ove confluiscono l'uscita autostradale di Jesolo-Noventa di Piave, l'asse della SS14 Var e via Calnova; ad est da spazi parzialmente urbanizzati; a sud dal centro urbano di Noventa di Piave, ed è ubicato in un'area con Piano Urbanistico Attuativo già approvato.



Figura 1: inquadramento area di studio

Gli assi viari di accesso al comparto sono costituiti dalla SS14 Var – via Martiri delle Foibe, che da est ad ovest funge da collegamento tra l'asse autostradale della A TO-TS e l'area a nord del vicino comune di San Donà di Piave; verso nord, via Calnova attraversa l'area industriale di Noventa di Piave fino al vicino Comune di Cessalto, e verso sud conduce al centro di Noventa di Piave; la direttrice ovest è servita dall'asse di S.M. di Campagna che collega l'ambito in parola con il Comune di Susegana e consente anche l'accesso all'ampio comparto commerciale del Noventa di Piave Design outlet. L'area è raggiungibile con trasporto pubblico in autobus fruendo della fermata Noventa di Piave-Eurospa, che in linea d'aria dista circa 200 metri a sud dall'area di intervento, servita dalle linee 13 (linee extraurbane ATVO – Oderzo San Donà di Piave). La stazione ferroviaria più vicina è quella di San Donà di Piave, linea Ferroviaria Venezia Trieste, che dista circa 5 km dall'area di studio.

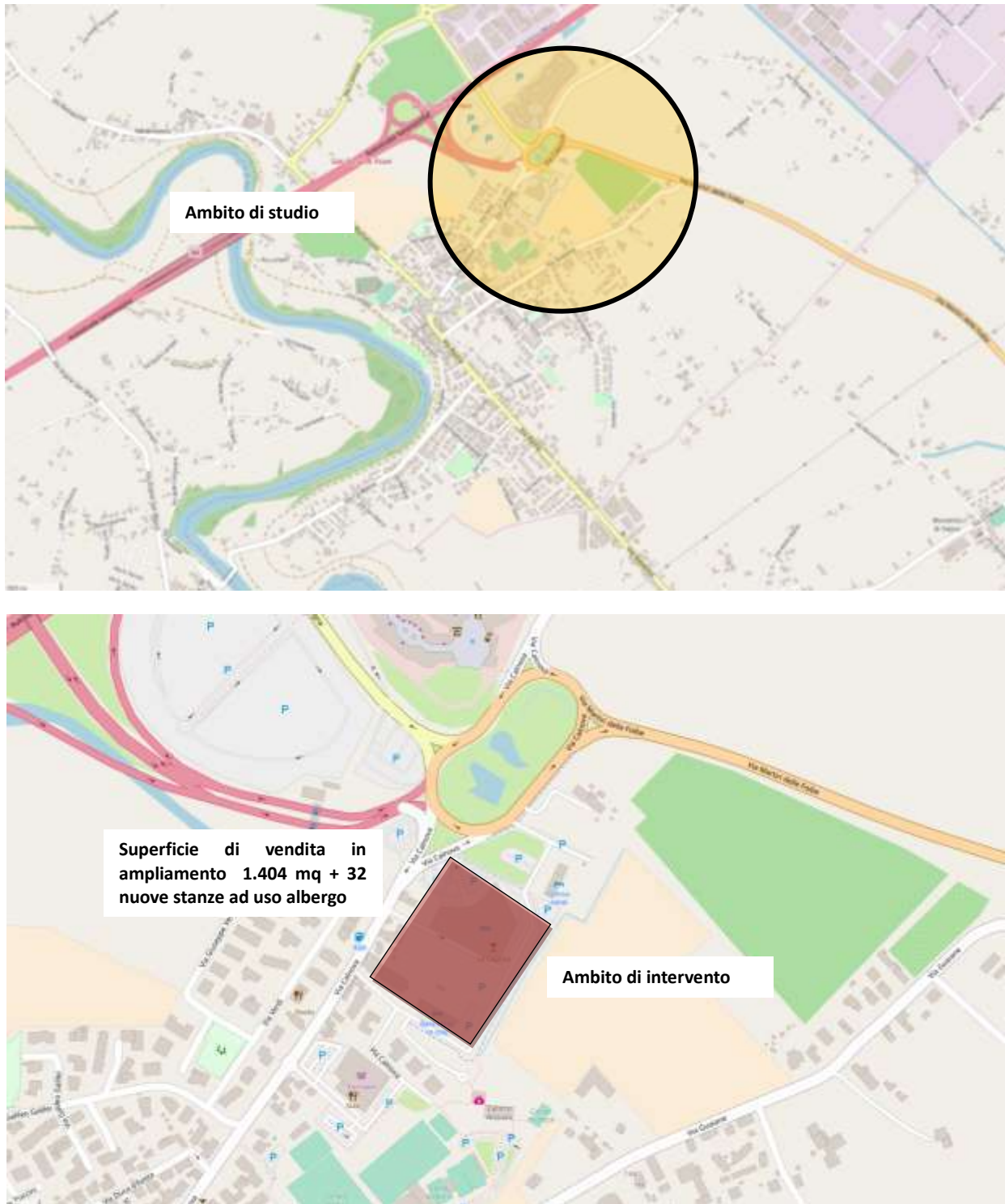


Figura 2: Inquadramento rete viaria dell'area in esame e toponomastica

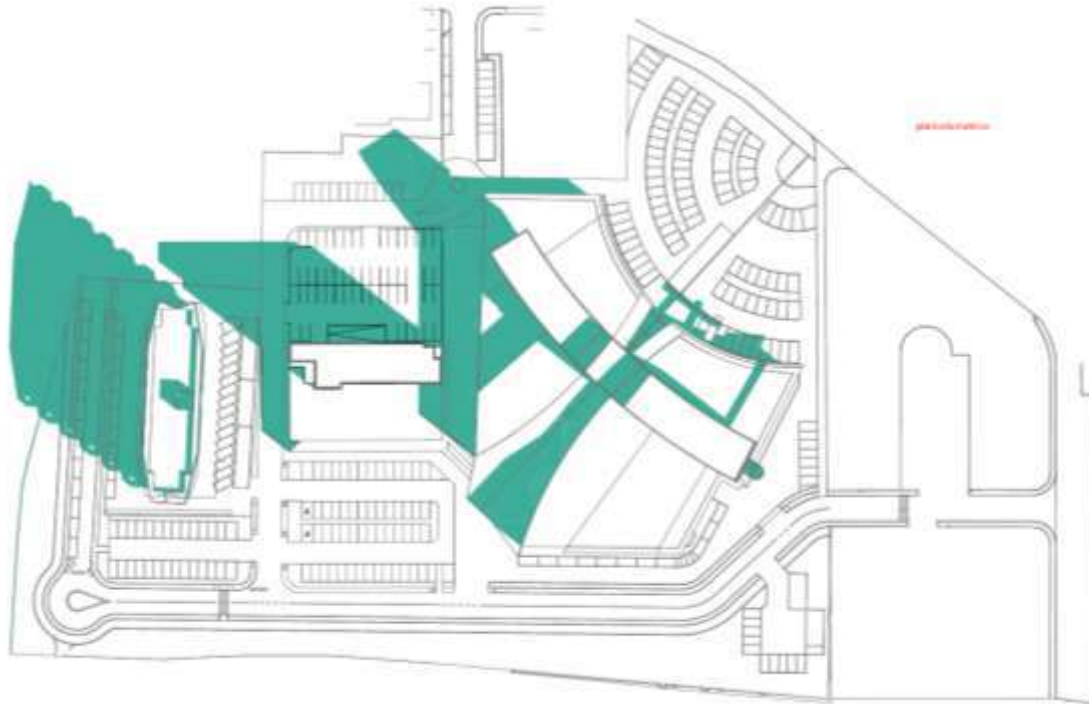


Figura 3: Stralciamento planivolumetrico parco commerciale e rendering del nuovo edificio commerciale (piano terra) e albergo (piani 1-4)

1.1 Accessibilità e direttrici di traffico

I principali itinerari di accesso al comparto in progetto sono i seguenti:

1. Direttrice nord: da Cessalto lungo via Calnova, converge sull'ampia rotonda posta sul lato nord dell'intervento e quindi su via Rialto;
2. Direttrice ovest: da Ponte di Piave su S.M. di Campagna, converge sull'ampia rotonda posta sul lato nord dell'intervento e quindi su via Rialto;

3. Direttrice sud: dal centro urbano di Noventa lungo via Calnova freudo dell'accesso est all'area di studio;
4. Direttrice est: provenienze da Jesolo e San Donà di Piave, lungo SS14var.



Figura 4: ACCESSIBILITA' – Direttrici di accesso

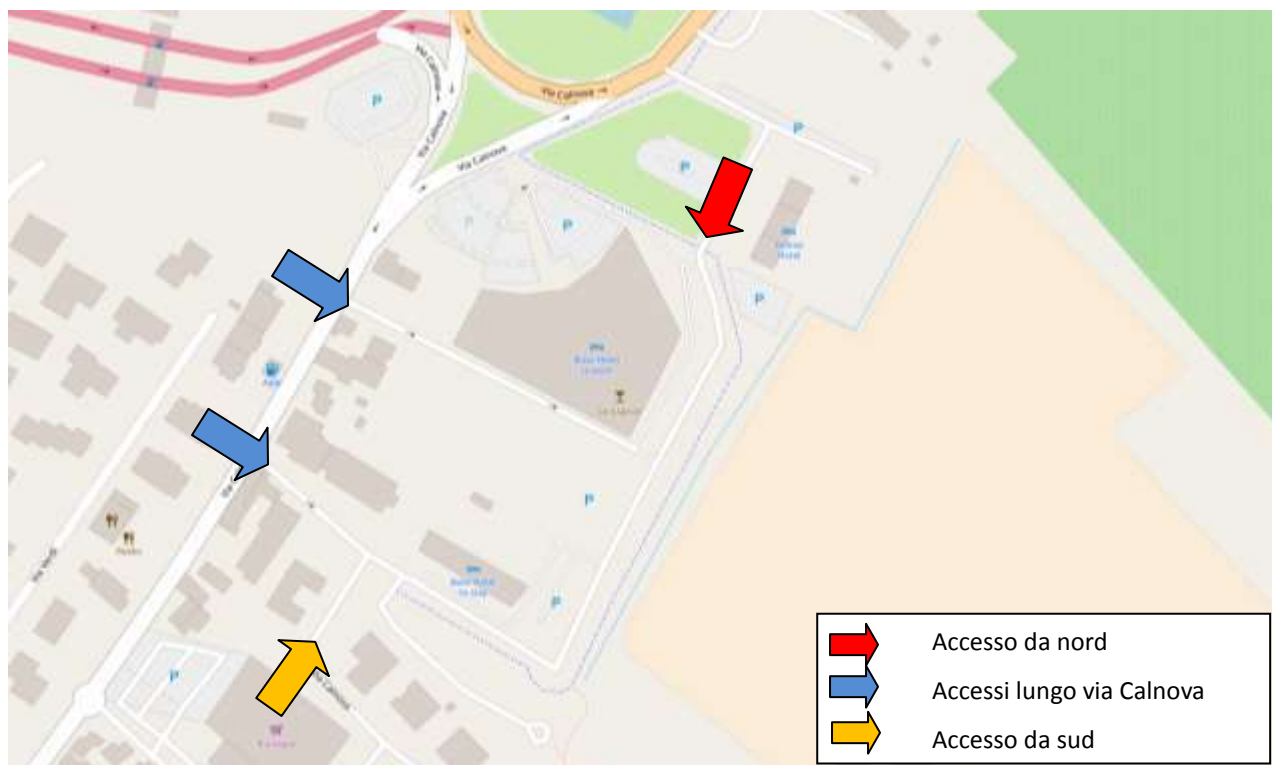


Figura 5: ACCESSIBILITA' – Vie di accesso ed uscita

1.2 Assi viari principali nell'area di studio

L'area oggetto di studio individuata in prossimità dall'edificio commerciale in progetto, presenta i seguenti assi e nodi viari interessati dal traffico veicolare di accesso/recesso all'area (classificati ai sensi del DM 5 nov 2011):

1. Asse 1 – Asse 3: Via Calnova - categoria F locale urbana;
2. Asse 2: SS 14 Var - categoria C2 extraurbana (DM 5 nov. 2001);
3. Asse 4: Via S.M. di Campagna - categoria F2 extraurbana (DM 5 nov. 2001);
4. Asse 5: Casello Noventa di Piave Autostrada TO - TS - categoria A extraurbana (DM 5 nov. 2001);



Figura 6: Assi viari oggetto di studio

Asse 1 e 3 – Via Calnova



<i>Tipo strada (DM 5 nov. 2001)</i>	F Urbana
<i>Larghezza carreggiate + banchine</i>	9,50 metri
<i>Numero corsie</i>	2
<i>Larghezza corsie</i>	2, 75 metri
<i>Senso di circolazione</i>	Doppio senso
<i>Marciapiedi</i>	Sì
<i>Illuminazione</i>	Sì
<i>Pista ciclabile</i>	NO
<i>Presenza di sosta a margine</i>	Sosta bus ove presente
<i>Note</i>	--

Asse 2 –SS 14 Var – Via M. delle Foibe



<i>Tipo strada (DM 5 nov. 2001)</i>	C2 extraurbana
<i>Larghezza carreggiate + banchine</i>	9,50 metri
<i>Numero corsie</i>	2
<i>Larghezza corsie</i>	3, 50 metri
<i>Senso di circolazione</i>	Doppio senso
<i>Marciapiedi</i>	No
<i>Illuminazione</i>	in prossimità degli svincoli
<i>Pista ciclabile</i>	No
<i>Presenza di sosta a margine</i>	No
<i>Note</i>	--

Asse 4 – Via S.M. di Campagna



<i>Tipo strada (DM 5 nov. 2001)</i>	F2 locale extraurbana
<i>Larghezza carreggiate + banchine</i>	8,50 metri
<i>Numero corsie</i>	2
<i>Larghezza corsie</i>	3, 25 metri
<i>Senso di circolazione</i>	Doppio senso
<i>Marciapiedi</i>	no
<i>Illuminazione</i>	A tratti
<i>Pista ciclabile</i>	--
<i>Presenza di sosta a margine</i>	--
<i>Note</i>	--

Asse 5 – Casello Noventa di Piave Autostrada A4 TO - TS



<i>Tipo strada (DM 5 nov. 2001)</i>	Barriera svincolo autostradale
<i>Larghezza carreggiate + banchine</i>	32,50 metri
<i>Numero corsie</i>	3+3
<i>Larghezza corsie</i>	3, 75 metri
<i>Senso di circolazione</i>	Senso unico per direzione
<i>Marciapiedi</i>	no
<i>Illuminazione</i>	in prossimità degli svincoli e aree di sosta
<i>Pista ciclabile</i>	--
<i>Presenza di sosta a margine</i>	--
<i>Note</i>	--

1.3 Intersezioni principali nell'area di studio

Si considerano, inoltre, nel presente studio le seguenti intersezioni, le quali saranno interessate dai flussi veicolari diretti all'area di intervento ove ricade il progetto di ampliamento in parola. Si tratta di:

- 1 Nodo 1: Rotatoria tra SS 14var, Casello Autostradale e via Calnova. Rotatoria ellissoidale a sei rami con lunghezza di circa 200 metri e larghezza di circa 100 metri;
- 2 Nodo 2 e 3: intersezione a T tra via Calnova e la viabilità interna del comparto (senso unico da via Calnova).

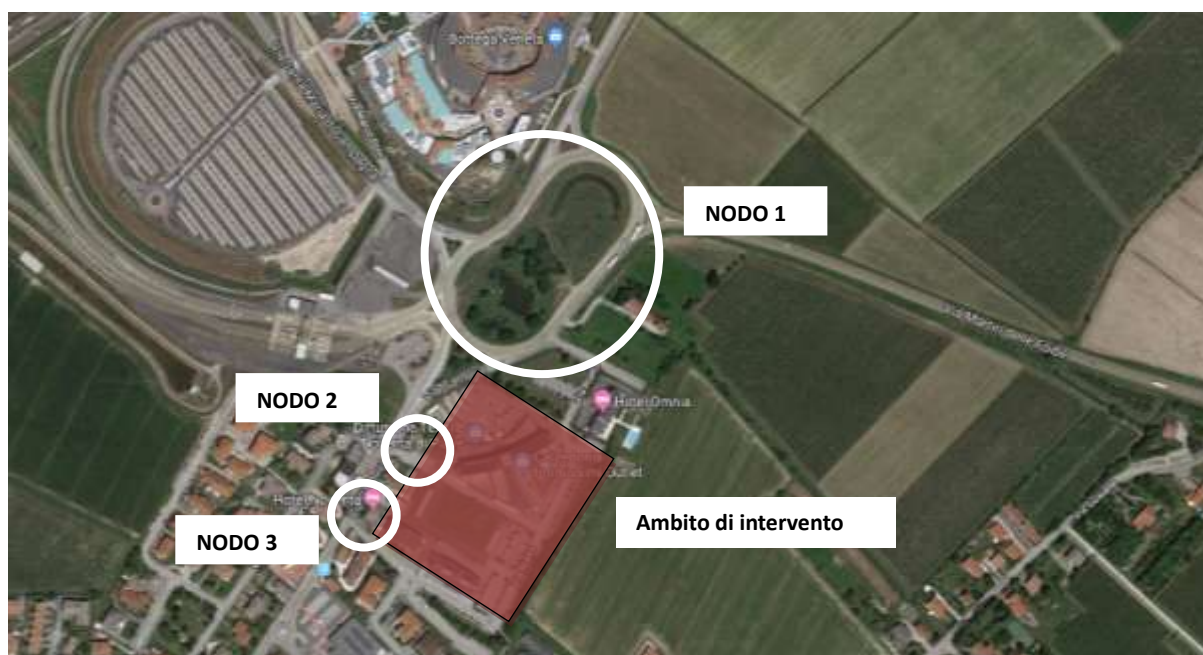


Figura 7: intersezioni oggetto di studio

Nodo 1 – Rotatoria SS 14 var – Casello Noventa di P.





Provenienze da OVEST



Provenienze da EST

Nodi 2 e 3 – Trivio SS 47 Valsugana – Via Europa



Nodo 3



Nodo 2

Nota: consentite solo svolte a destra

1.4 Accessibilità: trasporto pubblico

Il comparto commerciale in esame è raggiungibile con trasporto pubblico in autobus, usufruendo della fermata Noventa di Piave - Despar, che in linea d'aria dista circa 200 metri ad sud dall'area di intervento, servita dalla linea 13 (linee extraurbane ATVO Oderzo San Donà di Piave). Il treno, la cui stazione ferroviaria più vicina è quella di San Donà di Piave – Jesolo dista circa 5 km (linea ferroviaria Venezia Trieste).



Figura 8: linee di trasporto pubblico- schema linea 13 - ATVO

2. FLUSSI VEICOLARI LUNGO LE PRINCIPALI ARTERIE STRADALI DELL'AREA

Al fine di caratterizzare le dinamiche di mobilità che interessano la rete viaria di adduzione all'ambito commerciale in esame sono stati svolti dei rilievi del traffico veicolare lungo le principali aste di adduzione all'area, ed effettuati conteggi puntuali ai nodi viari più prossimi.

I rilievi si sono svolti in continuo (24h su 24h) per 5 giorni, da venerdì 27 a martedì 31 luglio 2018 in 6 sezioni bidirezionali, localizzate lungo le seguenti arterie (vedasi immagine):

- **Sezione 1:** Via Calnova, a sud del nodo con l'accesso autostradale;
- **Sezione 2:** Via Rialto, asse di accesso all'area commerciale esistente;
- **Sezione 3:** Via Martiri delle Foibe - SS 14 Var;
- **Sezione 4:** Via Calnova, a nord del nodo con l'accesso autostradale.
- **Sezione 5:** Via S.Maria di Campagna.
- **Sezione 6:** Accesso autostradale – Uscita San Donà-Noventa di Piave.

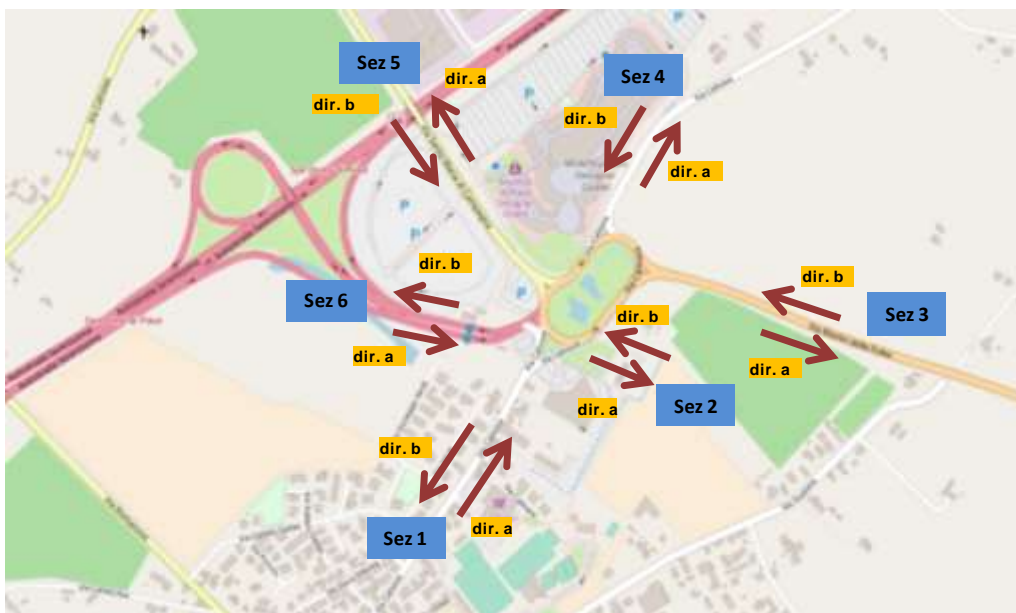


Figura 9: Localizzazione e numerazione sezioni di rilievo del traffico veicolare

Il quadro della mobilità raccolto ha consentito, nel seguito dell'analisi, di effettuare le verifiche funzionali e di capacità degli archi e nodi viari esistenti allo stato attuale, nonché di ripetere le medesime valutazioni in ragione dei futuri flussi veicolari indotti dalla struttura in progetto, che andranno a sommarsi agli attuali livelli di traffico.

Le indagini (vedasi *Allegato 1*), premettendo che i *valori misurati rappresentano il dato medio assunto a riferimento* per il presente rapporto, mostrano che si verificano, in ora di punta, taluni accodamenti in prossimità del nodo principale ove si attesta l'uscita autostradale, la SS 14 Var, l'asse di via Calnova nonché le vie di accesso alle strutture commerciali ivi presenti. I fattori di punta sono stati misurati negli intervalli orari tipici del contesto territoriale: Venerdì 18:00 – 19:00 e sabato 10:00-11:00.

2.1 Flussi veicolari giornalieri

Via Calnova, corre da nord a sud collegando il centro urbano di Noventa di Piave con Cessalto, attraversando l'ambito di studio (sezioni 1 e 4). La strada a una corsia per senso di marcia ordinaria (classificabile in categoria F – urbana - ai sensi del DM 5/11/2001) con ampia sezione stradale (9,50 m) e ampia banchina laterale. La strada è interessata da un flusso veicolare medio giornaliero di **circa 8.800 veic/24h** con punte di **poco oltre i 10.000 veic/24h** il venerdì nella sezione a sud (sezione 1) del nodo con l'accesso autostradale, mentre il flusso veicolare medio giornaliero è di **circa 10.200 veic/24h** con punte di **poco oltre i 12.000 veic/24h** il venerdì nella sezione 4 a nord del nodo in parola – con percentuale di mezzi pesanti (inclusi i mezzi pubblici) del 6%. E' interessante notare come in questa sezione (sezione 4) il flusso sia molto sbilanciato, di poco inferiore ai 3.000 veic/24h in direzione nord e superiore ai 7.000 veic/24h in direzione sud in quanto lungo l'asse si localizza l'uscita dall'ampio area commerciale dell'Outlet di Noventa di Piave. Si osserva che il delta è di circa 4000 veicoli/giorno, tutti in uscita dall'area commerciale e diretti all'ampio nodo circolatorio che serve sia l'uscita autostradale che la SS 14 Var.

Via Martiri della Foibe – SS 14 Var, ad nordest dell'area di intervento, strada a una corsia per senso di marcia ordinaria (classificabile in categoria C2 - ai sensi del DM 5/11/2001) con ampia sezione stradale (9,50 m). L'asse viario collega l'ampio nodo ove si localizza l'uscita autostradale con l'area a nord di San Donà di Piave, oltrepassando il corso d'acqua in località Passerella. La strada è interessata da un flusso veicolare medio giornaliero di **18.000 veic/24h** con punte di **circa 24.000 veic/24h** il sabato – con percentuale di mezzi pesanti (inclusi i mezzi pubblici) del 8%. Anche per questo asse si osserva un flusso sbilanciato nella 24h, in particolare nella giornata del sabato. La direzione più carica, quella verso Jesolo, registra un flusso superiore di oltre 4000 veic/24h rispetto alla direzione opposta. Anche in questo caso il fenomeno è correlato ai flussi in uscita dall'area commerciale dell'outlet in concomitanza con i flussi diretti a Jesolo (spiagge).

Via Santa Maria di Campagna, a nordovest dell'area di intervento in parola, una strada a una corsia per senso di marcia ordinaria (classificabile in categoria F2 –ai sensi del DM 5/11/2001) con ampia sezione stradale (8,50 m). Questo tratto collega l'ampio nodo ove si localizza l'uscita autostradale con la località Ponte di Piave. Nella tratta stradale monitorata si localizza anche l'ampio accesso all'area del Design outlet di Noventa di Piave, ed è interessata da un flusso veicolare medio giornaliero di circa **20.000 veic/24h** con punte di **oltre 21.000 veic/24h** il venerdì – con percentuale di mezzi pesanti importante pari al 10% del flusso totale.

Via Rialto, asse viario a servizio dell'area commerciale esistente ove ricadono le opere in progetto, registra un flusso veicolare medio giornaliero modesto di **2.400 veic/24h** con punte di **circa 2.700 veic/24h** il sabato – con percentuale di mezzi pesanti (inclusi i mezzi pubblici) del 2%.

Nelle tabelle di seguito riportate, vengono riassunti i dati descritti.

Veicoli nelle 24h (Flussi veicolari medi)*		
Sezione / Postazione	24h	% VP
Sezione 1: Via Calnova, a sud del nodo con l'accesso autostradale	8.877	6 %
Sezione 2: Via Rialto, asse di accesso all'area commerciale esistente	2.478	2 %
Sezione 3: Via Martiri delle Foibe - SS 14 Var	18.091	8 %
Sezione 4: Via Calnova, a nord del nodo con l'accesso autostradale	10.764	6 %
Sezione 5: Via S.Maria di Campagna	19.810	10%
Sezione 6: Accesso autostradale – Uscita San Donà-Noventa	14.168	18 %

*: valori calcolati sull'intero periodo di indagine (27-31 luglio 2018)

2.2 Flussi veicolari nell'ora di punta

Considerando complessivamente le 6 sezioni di rilievo in continuo si sono individuate tra le giornate di Venerdì e Sabato le ore di punta del traffico veicolare diurno (8.00-20.00):

- Ora di punta **mattutina: Sabato h. 10.00-11.00;**
- Ora di punta **serale: Venerdì h. 18.00-19.00.**

Tali intervalli orari saranno considerati nel presente rapporto quale riferimento per le verifiche tecniche e dimensionali delle aste e dei nodi del sistema viario in esame. **In particolare si farà riferimento alla punta mattinata, sabato 10.00-11.00, in quanto i volumi di flusso veicolare in tale intervallo sono superiori rispetto a quelli registrati nell'intervallo di punta del venerdì sera.**

Si riportano in tabella i valori di flusso veicolare in ora di punta per sezione bidirezionale per le 5 sezioni disponibili.

Flussi veicolari orari misurati per sezione – rete stradale		
Sezione / Postazione	Flussi veicolari ora di punta mattutina (Sabato 10.00-11.00)	Flussi veicolari ora di punta serale (Venerdì 18.00-19.00)
Sezione 1: Via Calnova, a sud del nodo con l'accesso autostradale	650	768
Sezione 2: Via Rialto, asse di accesso all'area commerciale esistente	199	249
Sezione 3: Via Martiri delle Foibe - SS 14 Var	2.107	1.200
Sezione 4: Via Calnova, a nord del nodo con l'accesso autostradale	436	958
Sezione 5: Via S.Maria di Campagna	1.480	1.451
Sezione 6: Accesso autostrada – Uscita San Donà-Noventa	1.013	1.074
TOTALE	5.885	5.700

Relativamente agli intervalli orari di punta, la sezione con maggiori valori di flusso veicolare è la **sezione 3 – SS 14 var a nord dell'area di intervento** – con oltre **2.100 veic/ora di punta il sabato mattina** (somma delle due direzioni di marcia). Le altre sezioni più significative sono la sezione 5 – Via S. Maria di Campagna, con oltre 1.400 veicoli/h e l'accesso all'autostrada con oltre 1.000 veicoli/ora.

Sulle altre sezioni si sono rilevati: 650 veicoli in ora di punta su via Calnova (sezione 1) e oltre 400 veic/h su via Calnova lato nord (sezione 4), anche se nell'intervallo serale (flussi in uscita dall'outlet) registra oltre 900 veicoli/h. Infine, via Rialto (sezione 2) presenta flussi modesti, di circa 200 veicoli/h.

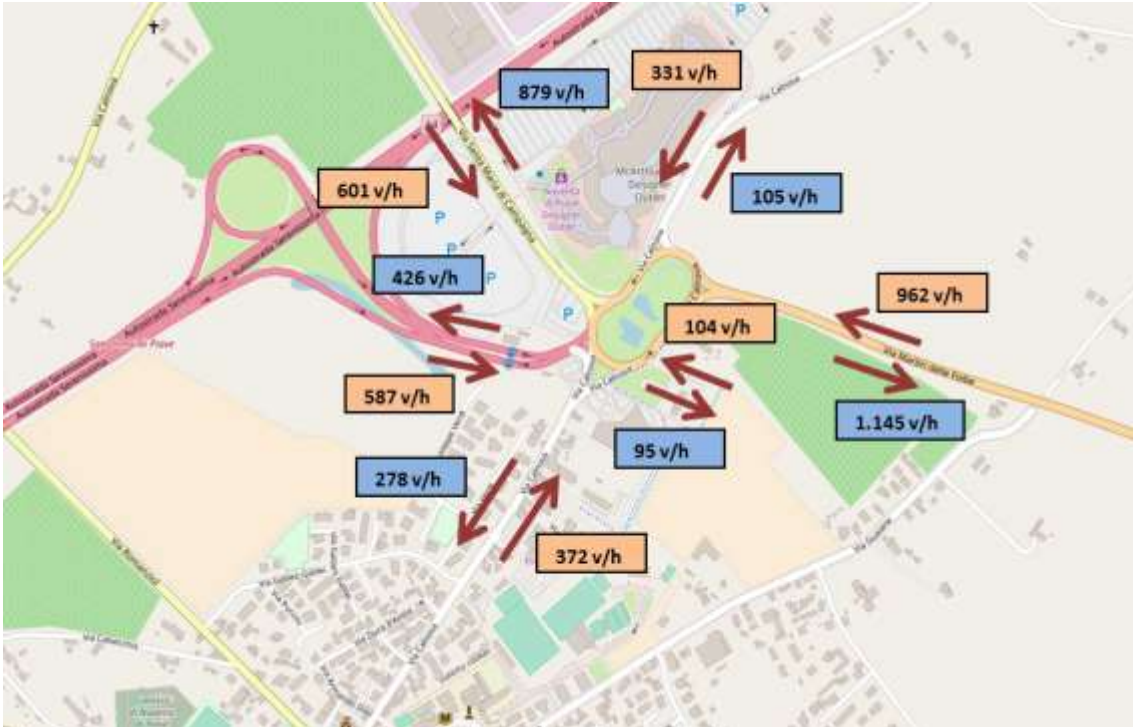


Figura 10: Flussi veicolari misurati nell'ora di punta mattinata (sabato 10:00-11:00) lungo le principali aste viarie dell'area in esame. In Blu i flussi in uscita dal nodo, in Rosso i flussi in ingresso sul nodo.

3. LIVELLI DI SERVIZIO ATTUALI SULLA RETE DELL'AREA DI STUDIO

In generale, per *livello di servizio di un'asta viaria* si definisce la misura dell'attitudine di una strada a smaltire il traffico veicolare. I livelli di servizio, indicati con lettere tra A ed F, schematizzano tutte le possibili condizioni di circolazione: il livello A rappresenta le condizioni operative migliori, il livello F quelle peggiori. Intuitivamente, i vari livelli di servizio definiscono i seguenti stati di circolazione:

- livello A: circolazione libera. Ogni veicolo si muove senza alcun vincolo e in libertà assoluta di manovra entro la corrente di appartenenza: massimo comfort, flusso stabile;
- livello B: circolazione ancora libera, ma con modesta riduzione della velocità. Le manovre cominciano a risentire della presenza di altri utenti: comfort accettabile, flusso stabile;
- livello C: la presenza di altri veicoli determina vincoli sempre maggiori sulla velocità desiderata e la libertà di manovra. Si hanno riduzioni di comfort, anche se il flusso è ancora stabile;
- livello D: il campo di scelta della velocità e la libertà di manovra si riducono. Si ha elevata densità veicolare nel tratto stradale considerato se insorgono problemi di disturbo: si abbassa il comfort ed il flusso può divenire instabile;
- livello E: il flusso si avvicina al limite della capacità compatibile e si riducono velocità e libertà di manovra. Il flusso diviene instabile (anche modeste perturbazioni possono causare fenomeni di congestione);
- livello F: flusso forzato. Il volume si abbassa insieme alla velocità e si verificano facilmente condizioni instabili di deflusso fino alla paralisi.

Il *livello di servizio di un'intersezione* si definisce analogamente a quello di un'asta viaria e rappresenta una misura dell'attitudine dell'intersezione a smaltire il traffico veicolare. I livelli di servizio, indicati con lettere tra A ed F, schematizzano tutte le possibili condizioni di circolazione: il livello A rappresenta le condizioni operative migliori, il livello F quelle peggiori.

Il livello di servizio è definito in funzione del parametro di *ritardo medio*, come indicato nella tabella seguente (fonte HCM):

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

Figura 11: Livelli di servizio in funzione del ritardo medio (fonte HCM)

Per una più esaustiva trattazione sul concetto di LOS e relative modalità di calcolo si rimanda alla *APPENDICE A: definizioni ed elementi di tecnica della circolazione*.

In base ai dati raccolti si riportano di seguito i risultati che si riferiscono alla stima dei LOS (livelli di servizio) dei principali nodi e assi viari analizzati, in particolare riferiti:

- alle principali aste viarie dell'area di studio: SS 14 Var, Via Calnova, Via S. M. di Campagna, via Rialto e l'accesso autostradale;
- alle intersezioni: tra SS 14 Var/Via Calnova/via S.M di Campagna (**nodo 1**) e tra Via Calnova e le vie laterali di accesso all'area commerciale in esame (**Nodo 2-3**).

Le verifiche di seguito riportate sono condotte in ora di punta mattinale (sabato 10:00-11:00)

3.1. LOS - livelli di servizio ATTUALI delle principali ASTE VIARIE

Ai fini del presente studio di impatto viabilistico si sono calcolati i LOS (livelli di servizio) attuali delle aste viarie che saranno interessate dai flussi attratti/generati dalla struttura di vendita in progetto.

1. Asse 1 – Asse 3: Via Calnova - categoria F locale urbana;
2. Asse 2: SS 14 Var - categoria C2 extraurbana (DM 5 nov. 2001);
3. Asse 4: Via S.M. di Campagna - categoria F2 extraurbana (DM 5 nov. 2001);
4. Asse 5: Casello Noventa di P. - Autostrada TO – TS.



Figura 12: Assi viari oggetto di studio

Il calcolo del LOS – Level Of Service, è basato sull’ora di punta rilevata.

Stato di fatto – LOS - Livelli di servizio delle sezioni stradali in esame (sabato 10:00-11:00)					
	V*	Fhvs	Vps	PTSF %	LOS
Asse 1 – sezione 1: Via Calnova	372	0,94	430,2	30,5	A
Sezione 2: Via Rialto	104	0,98	115,3	8,6	A
Asse 2 - Sezione 3: Via Martiri delle Foibe - SS 14 Var	1.145	0,92	1310,1	67,4	C
Asse 3 - Sezione 4: Via Calnova	331	0,94	382,7	27,6	A
Asse 4 - Sezione 5: Via S.Maria di Campagna	879	0,92	995,2	57,3	C
Sezione 6: Accesso autostrada	587	0,85	726,9	46,2	B

*NOTA: il parametro **V** è il flusso veicolare della direzione di marcia con più elevato traffico nell’ora di punta presa a riferimento.

La verifica dei LOS evidenzia che **non vi sono particolari criticità lungo gli assi viari in esame, con livelli di servizio adeguati** in rapporto alla tipologia di infrastruttura viaria. Si registra qualche modesto rallentamento nelle immissioni sul nodo principale lungo gli assi 2 (sezione 3) – SS 14 Var, e 4 (sezione 5) Via S.Maria di Campagna.

3.2. LOS - livelli di servizio ATTUALI - NODI viari dell’area

L’area oggetto di studio è caratterizzata dalla presenza delle seguenti intersezioni, le quali saranno interessate dai flussi veicolari diretti all’area di vendita in progetto. Si tratta di:

1. Nodo 1: Ampia Rotatoria tra SS 14var, Casello Autostradale e via Calnova. Rotatoria ellissoidale a sei rami con lunghezza di circa 200 metri e larghezza di circa 100 metri;
2. Nodo 2 e 3: intersezione a T tra via Calnova e la viabilità interna del comparto (senso unico da via Calnova).

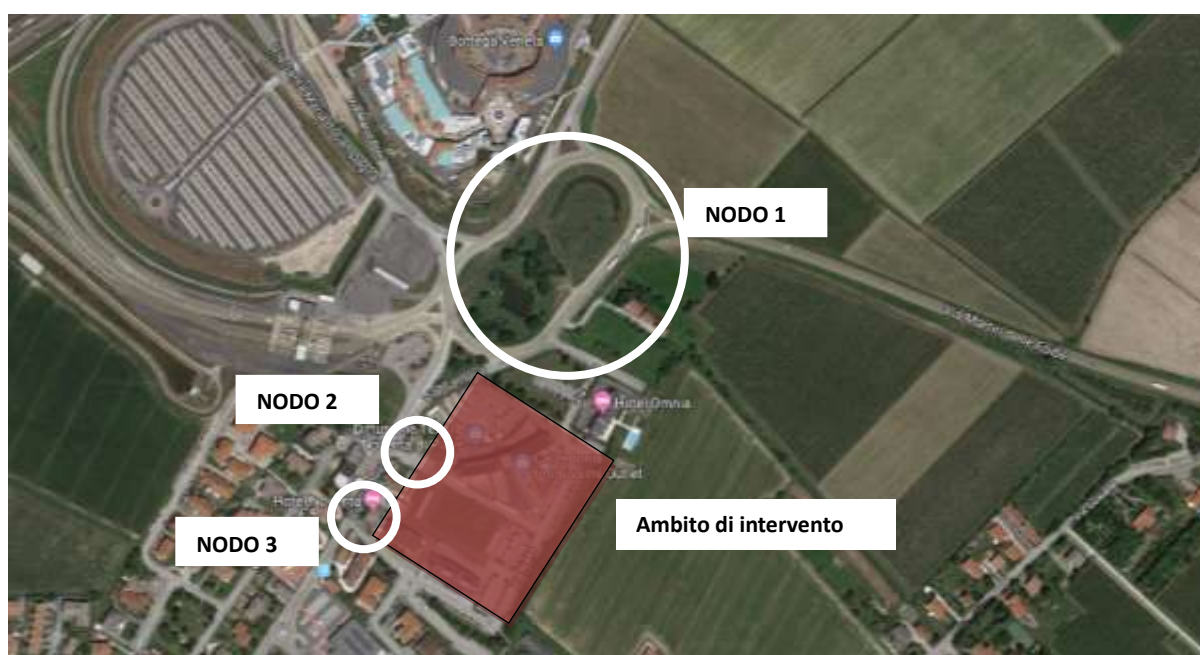


Figura 13: intersezioni oggetto di studio

Nodo 1: Sistema circolatorio SS 14 Var – accesso autostradale – via Calnova

Il nodo in esame, localizzato a circa 200 metri a nord dall'accesso della futura area di vendita, è organizzato in un sistema circolatorio che presenta i seguenti elementi geometrici principali:

- Lunghezza 220 metri – ampiezza 100 metri
- Rami: 6 rami;
- Larghezza corsie di ingresso: 6 metri;
- Larghezza corsia in anello: 10 metri.

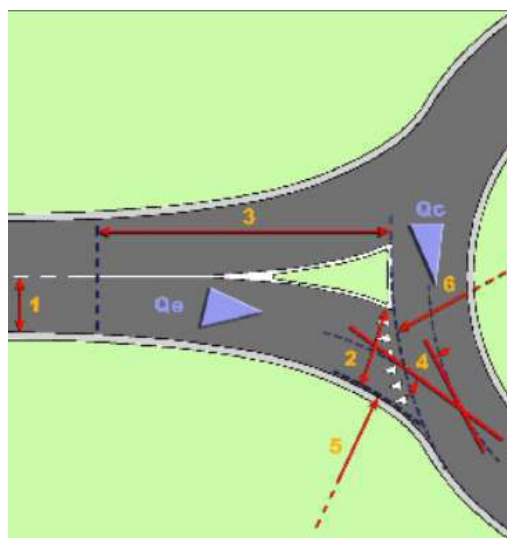
Nodo 1 – Rotatoria SS 47 Valsugana – B.go Vicenza



Dai rilievi del traffico veicolare disponibili, nell'ora di massimo carico, è possibile caratterizzare i flussi in ingresso ed uscita da ogni ramo e il flusso che impegna il nodo. Data la geometria del sistema in esame la verifica di capacità dell'intersezione viene eseguita per ogni ramo di ingresso/uscita dell'intersezione. Il metodo analitico utilizzato, per il quale si rimanda all'appendice per eventuali approfondimenti tecnici, è il metodo Kimber et Hollis (1980).

I dati di input della verifica analitica sono i seguenti:

- Ampiezza della semicarreggiata di entrata prima dell'inizio dell'eventuale svasatura (1);
- Ampiezza dell'entrata, misurata in corrispondenza dell'anello della rotatoria (2);
- Diametro della corona giratoria (6);
- Raggio d'ingresso (5);
- Lunghezza media della svasatura L' (m) che si ottiene con un procedimento geometrico (3);
- La strettezza della svasatura che rappresenta la velocità di variazione della sezione di entrata e l'angolo di ingresso o di immissione (in °) delle correnti di traffico entranti rispetto al traffico circolante sull'anello e diretto all'uscita successiva (4).



Inserendo i dati di input (flussi veicolari misurati) e le geometrie del nodo, per ogni ramo della corona giratoria, si ottengono le portate di servizio dell’intersezione nell’ora di punta individuata.

Stato di fatto – LOS – Rami corona circolatoria (sabato 10:00-11:00)

	Coeff Saturazione	Capacità ingresso*	LOS
Ramo A – sezione 1: Via Calnova	0,61	610,43	C
Ramo B - Sezione 2: Via Rialto	0,2	509,76	A
Ramo C - Sezione 3: Via M.Foibe - SS 14 Var	0,92	862,12	E
Ramo D - Sezione 4: Via Calnova	0,72	459,42	C
Ramo E - Sezione 5: Via S.Maria di Campagna	0,79	761,45	D
Ramo F- sezione 6: Accesso autostrada	0,61	962,8	B

*in veiceq/h

Dalle verifiche analitiche svolte emerge che, nell’intervallo orario di riferimento, il nodo non presenta particolari criticità in termini di livello di deflusso complessivo, ad eccezione del ramo E – SS 14 var, che assume un LOS E critico, con la presenza di accodamenti lungo la direttrice est-ovest in immissione al nodo.

Nodo 2 e 3: Via Calnova – assi viari di accesso alle strutture commerciali

I nodi presentano la medesima configurazione geometrica. Sono intersezione a T semplice con diritto di precedenza lungo l’asse principale di Via Calnova, con sole svolte dall’asse principale verso quello secondaria (l’asse secondario è un senso unico in ingresso).

Allo stato attuale, le intersezioni, nelle ore di massimo afflusso della mattina (sabato 10:00-11:00) sono interessate da un flusso veicolare di circa 650 veicoli/h, di cui circa 20 veic/h in ingresso/uscita sulle vie laterali, distribuiti secondo le matrici di seguito riportate:

Nodi 2 e 3 – Via Calnova vie laterali



O/D nodo	Ramo A	Ramo B	Ramo C	Tot. Ingresso
Ramo A	0	8	372	380
Ramo B	0	0	0	0
Ramo C	276	2	0	278
Tot. Uscita	276	10	372	658

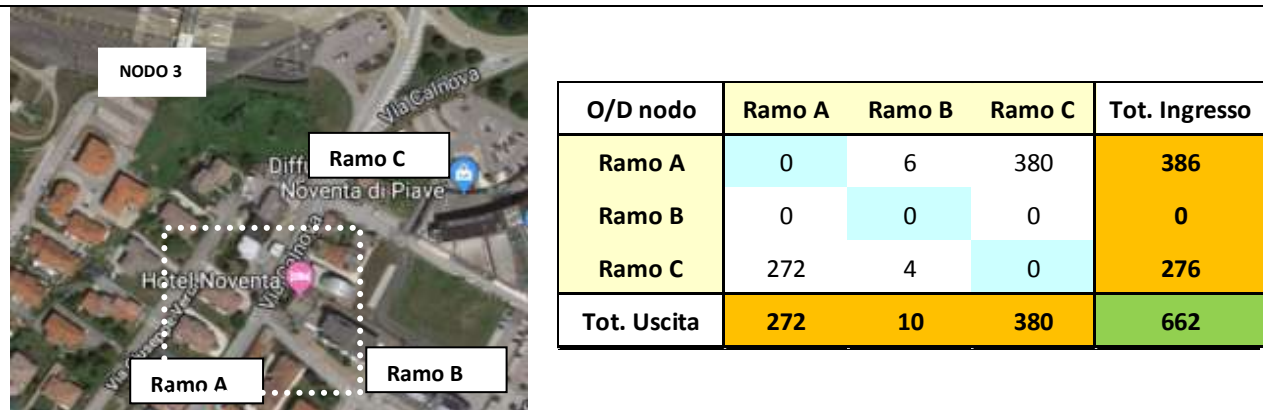


Figura 14: Intersezioni lungo via Calnova e relative matrici OD nell’ora di punta individuata

Applicando il metodo di verifica desunto dall’HCM, a cui si rimanda all’appendice B per eventuali approfondimenti, di seguito si riportano i risultati che consentono di determinare l’attuale livello di servizio dei nodi in parola nelle ore di massimo afflusso.

Determinate le manovre che impegnano il nodo, la relativa porta di conflitto, di seguito si illustrano i risultati relativi la LOS del nodo.

Premesso che le manovre presentano la seguente schematica organizzazione:

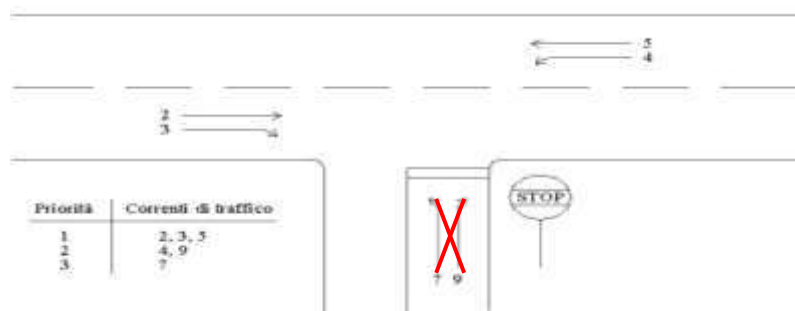


Figura 15: Identificazione dei movimenti (correnti di traffico) e delle priorità nel nodo in esame (fonte HCM) – Manovre 7 e 9 non consentite sui nodi in esame

Applicando le formulazioni analitiche desunte dalla letteratura tecnica in relazione ai flussi veicolari che impegnano il Nodo 2, si riportano nella tabella seguente il ritardo medio per ogni manovra e il relativo LOS:

Manovre	Q (flusso veic/h)	C p,x (veic/h)	Ritardo medi (sec)	LOS
2	372	1.200	9	A
3	8	800	9	A
4	2	835	13	B
5	276	1.200	9	A
7	--	--	--	--
9	--	--	--	--

Il ritardo medio delle manovre nel **nodo 2** più critiche corrisponde ad un **livello di servizio della manovra pari ad B** e non presenta pertanto particolari criticità.

Applicando le formulazioni analitiche illustrate in relazione ai flussi veicolari che impegnano il **Nodo 3**, si riportano nella tabella seguente il ritardo medio per ogni manovra e il relativo LOS:

<i>Manovre</i>	<i>Q (flusso veic/h)</i>	<i>C p,x (veic/h)</i>	<i>Ritardo medi (sec)</i>	<i>LOS</i>
2	380	1.200	9	A
3	6	800	9	A
4	4	831	13	B
5	272	1.200	9	A
7	--	--	--	--
9	--	--	--	--

Il ritardo medio delle manovre più critiche corrisponde ad un livello di servizio della manovra pari ad B e non presenta pertanto particolari criticità.

4. NUOVA STRUTTURA COMMERCIALE: PROPOSTA DI PROGETTO E ASSETTO VIABILISTICO

La struttura commerciale in progetto prevede la realizzazione di superfici di vendita complessiva di circa 1.400 mq e 32 nuove stanze ai uso albergo in un nuovo complesso edilizio, che va ad inserirsi in un contesto già urbanizzato caratterizzato dalla presenza di spazi commerciali che si sviluppano per una superficie di circa 2.500 mq.

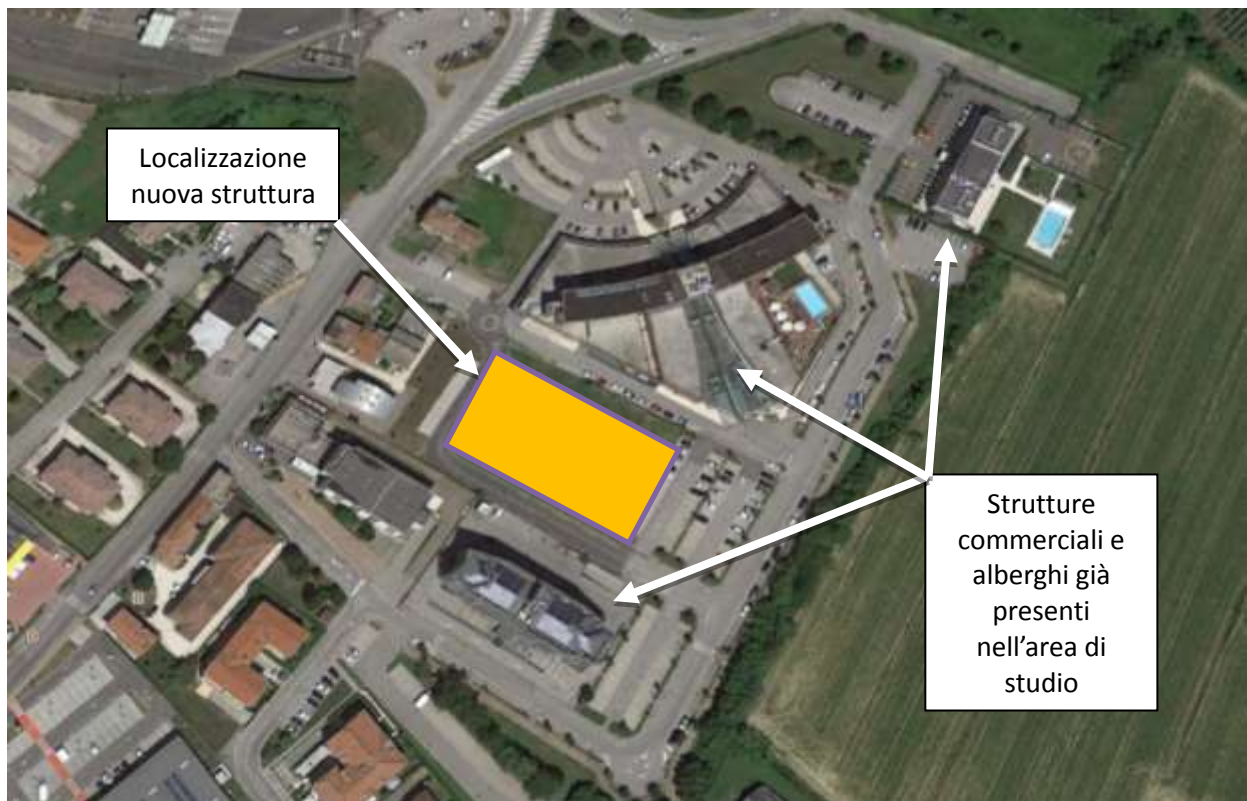


Figura 16: Stralcio fotogrammetrico e localizzazione struttura commerciale in progetto

In relazione alle opere urbanistiche è prevista la realizzazione di stalli di sosta in prossimità della struttura di vendita, la configurazione viaria rimarrà sostanzialmente immutata rispetto all'assetto attuale.

5. BACINO D'UTENZA E FLUSSI INDOTTI

Il presente capitolo:

- Definisce il bacino d'utenza della struttura (paragrafo 5.1);
- Stima il volume di traffico attratto/generato dall'ampliamento del comparto commerciale (paragrafo 5.2).

5.1. Analisi bacino d'utenza

Si è analizzata la dimensione del bacino di utenza e quindi la distribuzione dei veicoli lungo le principali direttrici di accesso alla struttura commerciale in progetto.

In base all'entità della superficie di vendita e la natura di struttura di vendita in progetto.

La realizzazione del nuovo comparto commerciale andrà ad ampliare le superfici di vendita e configurare un nuovo parco commerciale con una superficie complessiva di 3.999 mq.

Tuttavia, le superfici in ampliamento non sono particolarmente rilevanti (1.400 mq no-food), e gli attuali spazi commerciali, in base ai flussi veicolari misurati, hanno un attrazione di circa 100 veicoli/h in relazione ai 2.500 mq di superficie di vendita esistenti.

La seguente tabella descrive il peso stimato del traffico veicolare indotto da ogni Zona o Comune del bacino d'utenza potenziale rispetto al totale dei flussi attratti dalla struttura.

COMUNI / AMBITI TERRITORIALI	POPOLAZIONE RESIDENTE*	DIRETTRICI	PESO sul totale dei flussi indotti (in %)
Noventa di Piave	6.973	sud	50
		est	5
		nord	5
San Donà di Piave	41.794	est	25
Cessalto	3.854	Nord	5
Ponte di Piave	8.352	ovest	10
TOT	60.973		100

*dati fonte ISTAT aggiornati all'30/06/2017

Dalla disamina dei dati e della distribuzione antropica delle aree urbanizzate, si evince che i flussi tendono a distribuirsi principalmente da sud e da est:

- 10% da nord;
- 30% da est;
- 50% da sud;
- 10% da ovest.

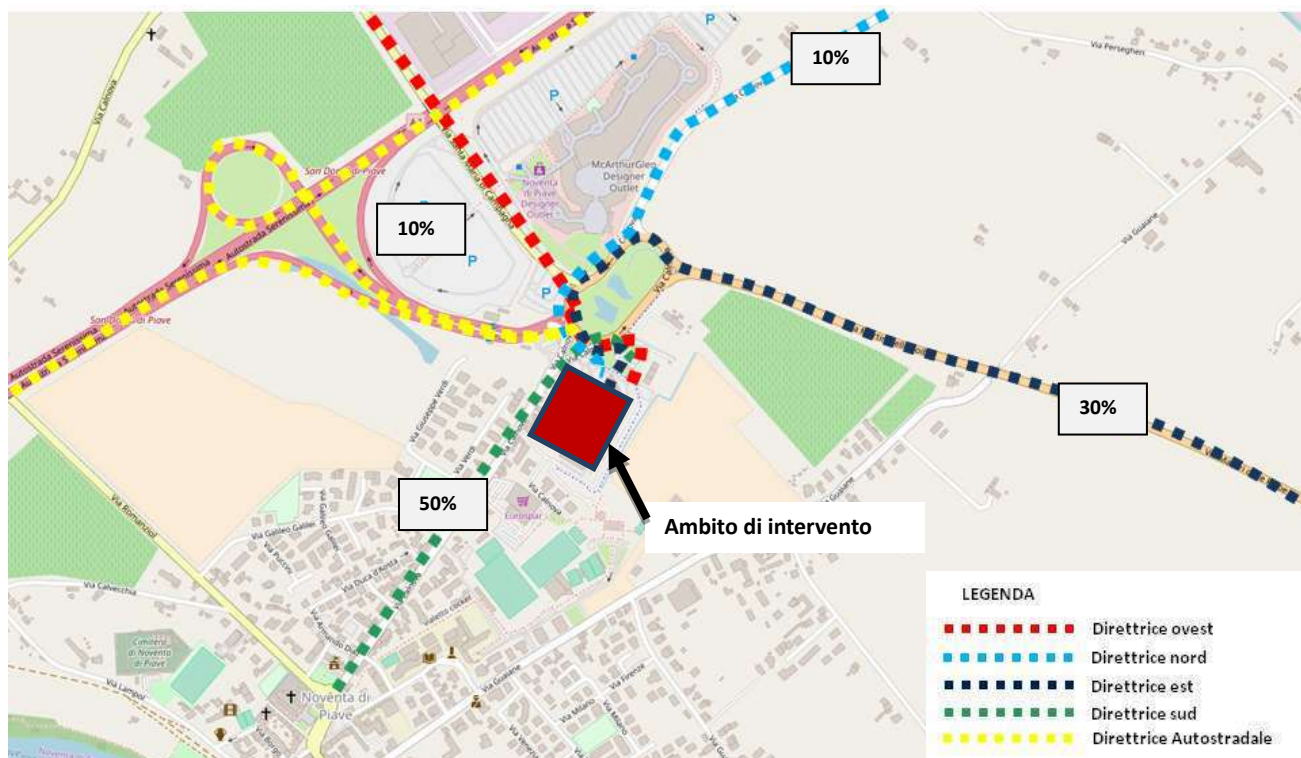


Figura 17: itinerari di accesso e % distribuzione flussi attratti/generati

Tali risultati sono correlati alla distribuzione antropica ed infrastrutturale che caratterizza l’ambito di studio, nonché dai flussi veicolari attualmente attratti dalle strutture commerciali ivi presenti.

5.2. Calcolo dei flussi indotti

Il calcolo dei flussi indotti dalla struttura commerciale in esame è basato sul valore di superficie di vendita in progetto pari a circa 1.400 mq che viene moltiplicato per il coefficiente di attrazione/generazione verificato per strutture analoghe. Nel caso specifico, il coefficiente di attrazione viene parametrizzato sul coefficiente di attrazione delle strutture commerciali già presenti nel comparto e assimilabili a quella in progetto (no-food) calcolato dal rapporto tra superfici (2.500 mq) e flussi attratti/generati 95 veic/h in ingresso e 104 veic/h in uscita, nell’intervallo di punta di riferimento. Pertanto:

Superficie di vendita **esistente**: 2.500 mq

Flussi veicolari attratti/generati: 95 veic/h in ingresso e 104 veic/h in uscita

Coefficiente di attrazione/generazione delle strutture commerciali esistenti: 0,04 veic/mq/h

Superficie di vendita **in progetto**: 1.400 mq

Coefficiente di attrazione/generazione: 0,04 veic/mq/h

Veicoli attratti/generati in ora di punta: 56 veicoli/h

A questa componente vengono sommati i flussi indotti dagli spazi ad uso Hotel in progetto (32 stanze) pur sottolineando che tendenzialmente gli orari di accesso/uscita non coincidono con la punta delle attività commerciali.

Pertrattano, sommando i contributi del comparto commerciale e del nuovo Hotel si ottiene una stima di 60 veic/h, che ripartiti in ingressi e uscite si hanno:

- 50 veicoli/h in ingresso;
- 60 veicoli/h in uscita.

La figura mostra la ripartizione dei flussi veicolari INCREMENTALI lungo gli itinerari di accesso/egresso dalla struttura di vendita in progetto:

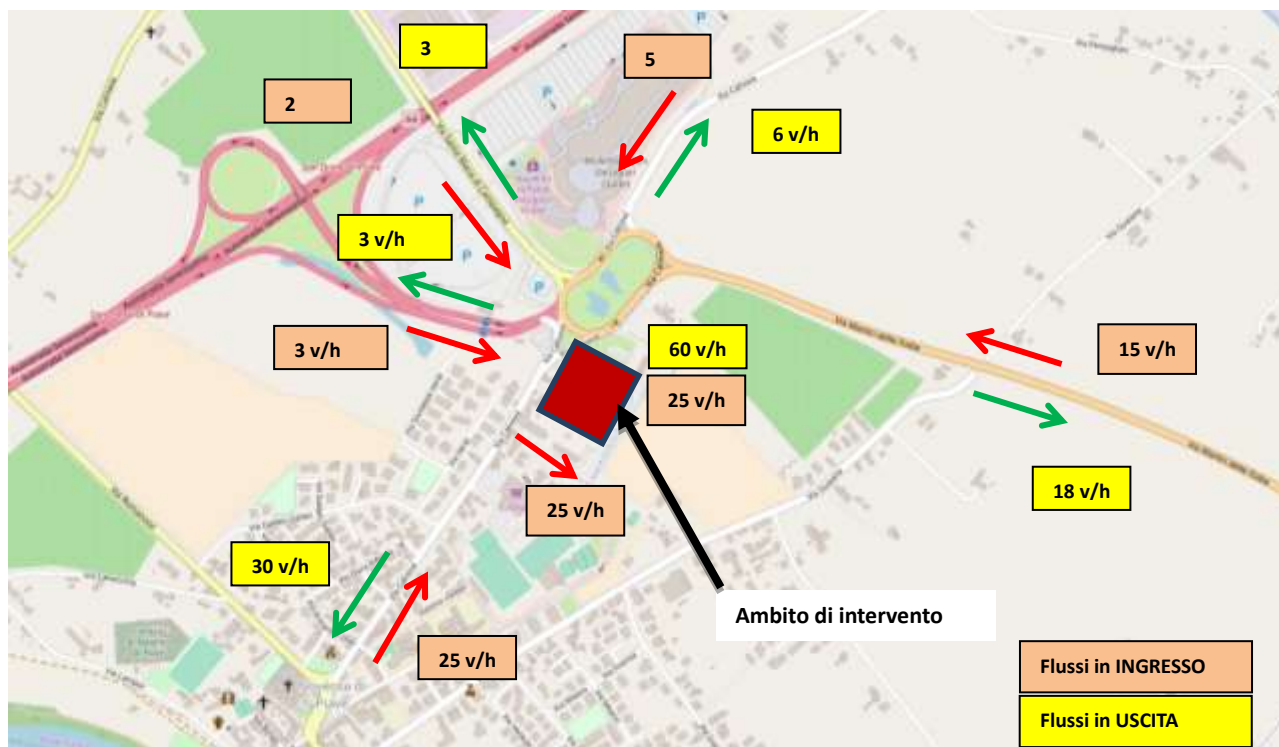


Figura 18: Ripartizione flussi veicolari indotti (sabato 10.00-11.00)

Si noti che i flussi in ingresso tendono a distribuirsi su via Rialto e su via Calnova (vedasi schema accessi Figura 5) in quanto i flussi provenienti da sud (Noventa di Piave) possono accedere all'area fruendo delle vie laterali a via Calnova evitando l'ingresso sul nodo circolatorio principale.

6. SCENARIO DI PROGETTO: VERIFICHE TECNICHE ELEMENTI DI RETE

Le stime sui flussi indotti dal comparto commerciale in esame descritte nel capitolo precedente consentono di definire la nuova configurazione dei carichi veicolari che impegneranno la rete viaria nell'ora di punta individuata.

L'immagine seguente rappresenta i nuovi carichi veicolari sulla rete dell'area nelle sezioni di traffico disponibili. I dati saranno presi a riferimento per le verifiche tecniche sugli assi e nodi viari della rete nella configurazione di PROGETTO.

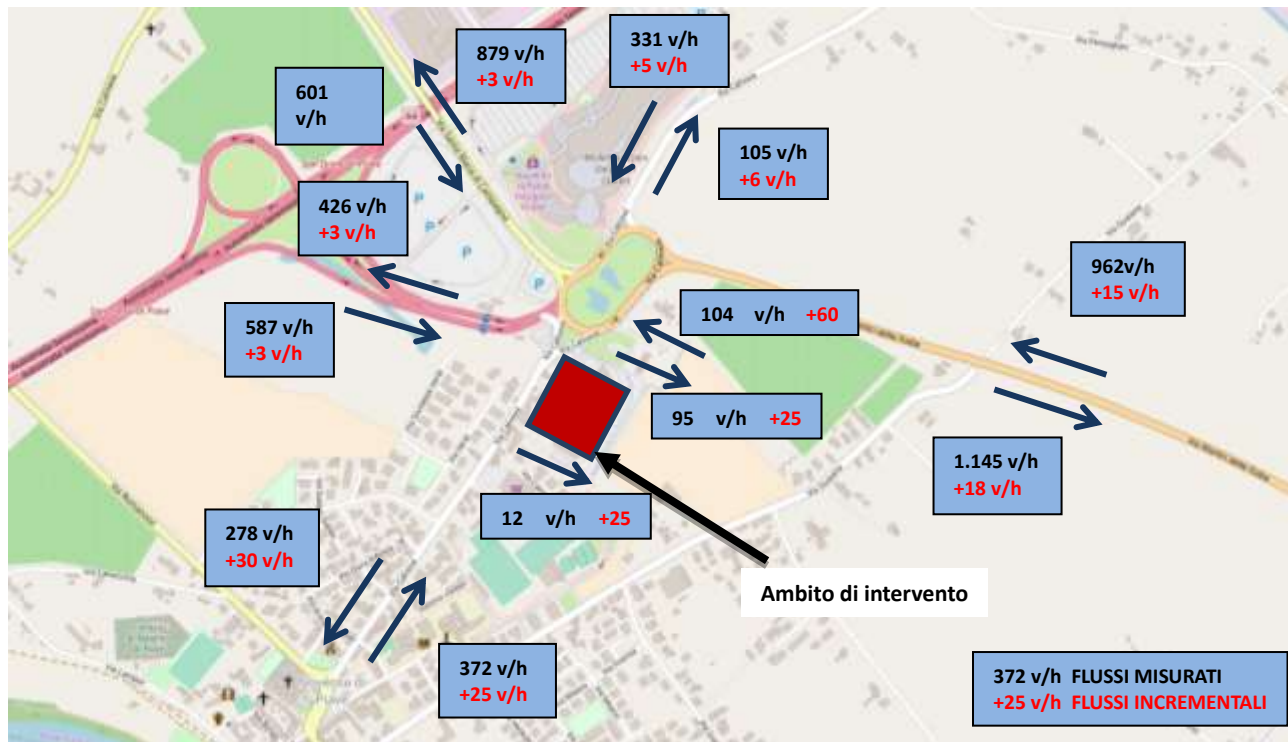


Figura 19: Flussi veicolari scenario di PROGETTO nell'ora di punta del Sabato 10:00-11:00 lungo le principali aste viarie dell'area in esame

Le verifiche sono condotte e di seguito illustrate sono riferite all'ora di punta SABATO 10:00-11:00

6.1. LOS - livelli di servizio dei principali ASSI viari dell'area - PROGETTO

Gli assi viari in esame sono i seguenti:

1. Asse 1 – Asse 3: Via Calnova - categoria F locale urbana;
2. Asse 2: SS 14 Var - categoria C2 extraurbana (DM 5 nov. 2001);
3. Asse 4: Via S.M. di Campagna - categoria F2 extraurbana (DM 5 nov. 2001);
4. Asse 5: Casello Autostrada TO - TS - categoria A extraurbana (DM 5 nov. 2001);



Figura 20: Assi viari oggetto di studio

Calcolo del LOS – Level Of Service, basato sull’ora di punta, nello scenario di PROGETTO.

PROGETTO – LOS - Livelli di servizio delle sezioni stradali in esame (sabato 10:00-11:00)					
	V*	Fhvs	Vps	PTSF %	LOS
Asse 1 – sezione 1: Via Calnova	372+25	0,94	459,1	32,2	A
Sezione 2: Via Rialto	104+60	0,98	181,9	13,8	A
Asse 2 - Sezione 3: Via Martiri delle Foibe - SS 14 Var	1.145+18	0,92	1330,7	67,9	C
Asse 3 - Sezione 4: Via Calnova	331+5	0,94	388,5	27,9	A
Asse 4 - Sezione 5: Via S.Maria di Campagna	879+3	0,92	998,6	57,4	C
Sezione 6: Accesso autostrada	587+3	0,85	730,7	46,4	B

*NOTA: il parametro **V** è il flusso veicolare della direzione di marcia con più elevato traffico nell’ora di punta presa a riferimento.

La verifica dei LOS relativa allo scenario di PROGETTO evidenzia che **non vi sono particolari criticità lungo gli assi viari in esame, con livelli di servizio adeguati** in rapporto alla tipologia di infrastruttura viaria. Come per lo scenario attuale, permane qualche rallentamento nelle immissioni sul nodo principale lungo gli assi 2 (sezione 3) – SS 14 Var, e 4 (sezione 5) Via S.Maria di Campagna.

6.2. LOS - livelli di servizio dei principali NODI viari dell’area - PROGETTO

Come descritto, le intersezioni interessate dai flussi veicolari diretti all’area di vendita in progetto sono le seguenti:

1. Nodo 1: Ampia Rotatoria tra SS 14var, Casello Autostradale e via Calnova. Rotatoria ellissoidale a sei rami con lunghezza di circa 200 metri e larghezza di circa 100 metri;
2. Nodo 2 e 3: intersezione a T tra via Calnova e la viabilità interna del comparto (senso unico da via Calnova).

Nodo 1: Sistema circolatorio SS 14 Var – accesso autostradale – via Calnova

Dai rilievi del traffico veicolare disponibili, nell'ora di massimo carico, sommando i flussi incrementali stimati descritti, è possibile determinare le nuove portate di servizio dei rami del ampio sistema circolatorio in parola.

Applicando la medesima trattazione analitica descritta nell'appendice B, si stima i seguenti LOS per ogni ramo della rotatoria nello scenario di progetto.

Inserendo i dati di input (flussi veicolari misurati + flussi indotti dalle nuove struttura commerciali) e le geometrie del nodo, per ogni ramo della corona giratoria, si ottengono le portate di servizio dell'intersezione nell'ora di punta individuata nello scenario di progetto.

PROGETTO – LOS – Rami corona circolatoria (sabato 10:00-11:00)

	Coeff Saturazione	Capacità ingresso*	LOS
Ramo A – sezione 1: Via Calnova	0,62	610,43	C
Ramo B - Sezione 2: Via Rialto	0,25	528,6	A
Ramo C - Sezione 3: Via M.Foibe - SS 14 Var	0,93	881,3	E
Ramo D - Sezione 4: Via Calnova	0,72	461,5	C
Ramo E - Sezione 5: Via S.Maria di Campagna	0,79	762,2	D
Ramo F- sezione 6: Accesso autostrada	0,61	963,6	B

*in veiceq/h

Dalle verifiche analitiche svolte emerge che anche nello scenario di Progetto, nell'intervallo orario di riferimento, il nodo non presenta particolari criticità in termini di livello di deflusso complessivo, ad eccezione del ramo E – SS 14 var, che presenta un LOS E critico, con la presenza di accodamenti lungo la direttrice est-ovest in immissione al nodo. I flussi incrementali tuttavia incidono molto marginalmente sulla fluidità complessiva del nodo.

Nodo 2 e 3: Via Calnova – assi viari di accesso alle strutture commerciali

Nel presene paragrafo si illustrano le verifiche analitiche di capacità di servizio nello scenario di Progetto lungo i nodi di accesso all'area commerciale in esame lungo via Calnova.

I flussi incrementali stimati modificano le matrici Origine Destinazione dei nodi in relazione ad un incremento del flusso veicolare stimato diretto alle aree commerciali di +25 veic/h, di cui +15 veic/h nel nodo 2 e +10 veic/h nel nodo 3 oltre ai flussi in uscita dall'area che impegnano via Calnova provenienti dalla rotatoria a nord.

Le nuove distribuzione dei flussi sui nodi in parola sono le seguenti:

Nodi 2 e 3 – Via Calnova vie laterali



O/D nodo	Ramo A	Ramo B	Ramo C	Tot. Ingresso
Ramo A	0	23	372	395
Ramo B	0	0	0	0
Ramo C	306	2	0	308
Tot. Uscita	306	25	372	703



O/D nodo	Ramo A	Ramo B	Ramo C	Tot. Ingresso
Ramo A	0	16	395	411
Ramo B	0	0	0	0
Ramo C	302	4	0	306
Tot. Uscita	302	20	395	717

Figura 21: Intersezioni lungo via Calnova e relative matrici OD nello scenario di PROGETTO

Applicando la medesima trattazione analitica descritta per lo stato di fatto, si determinando le manovre che impegnano il nodo e la relativa porta di conflitto, determinando il LOS dei nodi nello scenario di Progetto.

Manovre	Q (flusso veic/h)	C p,x (veic/h)	Ritardo medi (sec)	LOS
2	372	1.200	9	A
3	23	800	9	A
4	2	826	13	B
5	306	1.200	9	A
7	--	--	--	--
9	--	--	--	--

Il ritardo medio delle manovre nel **nodo 2** più critiche corrisponde ad un **livello di servizio della manovra pari ad B** e non presenta pertanto particolari criticità anche nello scenario di Progetto.

Manovre	Q (flusso veic/h)	C p,x (veic/h)	Ritardo medi (sec)	LOS
2	395	1.200	9	A
3	16	800	9	A
4	4	817	13	B
5	302	1.200	9	A
7	--	--	--	--
9	--	--	--	--

Il ritardo medio delle manovre nel **nodo 3** più critiche corrisponde ad un **livello di servizio della manovra pari ad B** e non presenta pertanto particolari criticità anche nello scenario di Progetto.

7. CONCLUSIONI

Il presente rapporto costituisce il Traffic Impact Study, ovvero l'analisi dell'assetto viabilistico indotto dalla grande struttura commerciale oggetto di ampliamento in Comune di Noventa di Piave (VE) sito in via Rialto.

Lo studio è finalizzato alla valutazione dell'impatto sulla rete viaria dell'ampliamento degli spazi commerciali in programma, dagli attuali 2.595 mq ai programmati 3.999 mq, avrà sulla viabilità esistente, e 32 nuove stanze ai uso albergo, tenendo conto dei flussi incrementali indotti.

L'area commerciale si sviluppa al limite nord del nucleo urbano di Noventa di Piave, ed è accessibile dall'ampio nodo circolatorio nel quale si innestano l'uscita autostradale della A 4 – Uscita Noventa di Piave-Jesolo, l'asse della SS 14 Var, e via Calnova, asta viaria che conduce al centro urbano.

La superficie a destinazione commerciale di progetto è di circa 1.404 mq.



Figura 22: inquadramento territoriale e planimetria viabilità di progetto

Lo studio è stato articolato come segue:

1. sintetica descrizione delle caratteristiche della struttura di vendita, **inquadramento territoriale**, rappresentazione e descrizione della rete viaria nell'ambito in cui è localizzata la struttura, descrizione delle tratte stradali interessate dall'intervento, nonché descrizione dell'area relativa agli incroci ed intersezioni più prossime;
2. **indagine e rappresentazione dei flussi di traffico rilevati**, discretizzati per intervalli di 15 minuti nelle giornate di indagine prese a riferimento, tra le quali i giorni di venerdì e sabato, come previsto dal RR nr.1 del 06/2013 (vedasi anche Allegato 1);
3. indagine sulle caratteristiche della mobilità, con la verifica dell'accessibilità del trasporto pubblico e **caratteristiche dei flussi di traffico** veicolari privati;

4. descrizione della **configurazione viaria di progetto**;
5. **descrizione del bacino d’utenza** della struttura in progetto e **stima del traffico indotto**, che sommato all’esistente, consente di disporre di una previsione complessiva del traffico veicolare che interesserà la rete viaria e gli accessi al comparto;
6. **verifiche tecniche degli elementi della rete** che saranno interessati da un maggior flusso di traffico e valutazione del livello di deflusso e capacità residuale, nelle ore di massimo carico della rete.

Da quanto esposto nel corso delle analisi è emerso:

- Alla luce dei rilievi di traffico effettuati (6 sezioni bidirezionali per 5 giorni di rilievo integrate da 3 sezioni manuali bidirezionali in ora di punta) ed in conformità con la LRV 50/2012 si sono individuate le ore di punta del fine settimana:

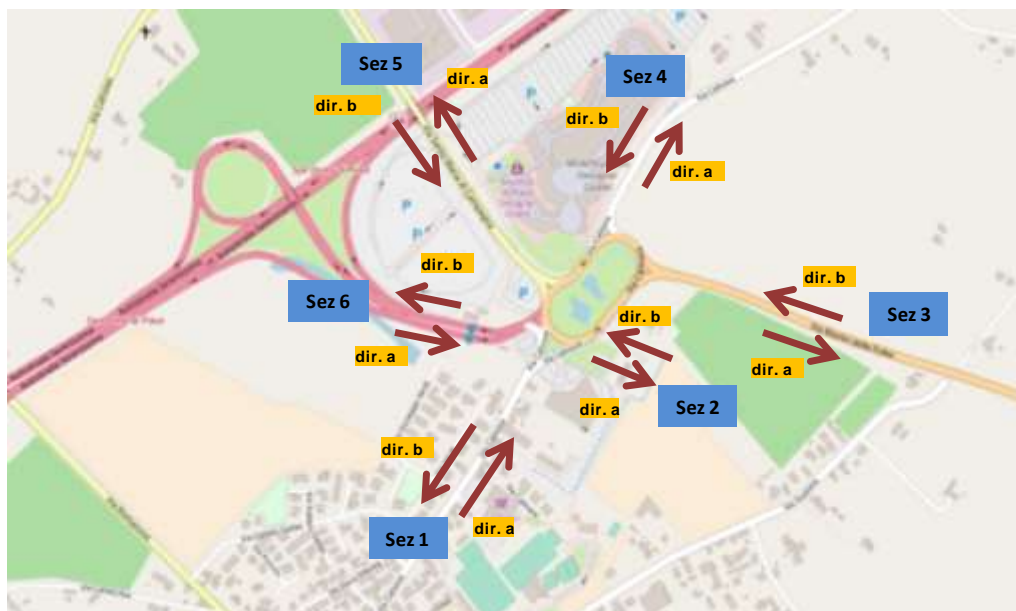


Figura 23: Localizzazione e numerazione sezioni di rilievo del traffico veicolare

Ora di punta – fine settimana	
Mattutina	10.00 - 11.00 sabato
Serale	18.00 - 19.00 venerdì

- Le verifiche condotte sui nodi e assi viari presi a riferimento nell’analisi evidenziano un complessivo livello di servizio compreso tra B e C, ad eccezione del ramo di innesto al nodo della SS 14 Var, che nell’intervallo orario di punta presenta un LOS E con rallentamenti e accodamenti nell’immissione sul ampio sistema circolatorio anche a servizio delle strutture commerciali in progetto;
- Il progetto prevede l’ampliamento a parco commerciale delle strutture di vendita esistenti, con un incremento di superficie commerciale di 1.400 mq no-food e un albergo di 32 stanze. Il traffico indotto è stimato in 110 veic/ora di punta serale (60 in ingresso, 50 in uscita) ed è stato parametrizzato in relazione agli indotti degli spazi commerciali ivi esistenti.

Traffico indotto (veic/ora di punta sabato mattina 10:00 - 11:00)

INGRESSO	USCITA
60	50

- Alla luce dei valori di flusso veicolare generato dalla struttura, si sono nuovamente valutati i LOS di nodi ed archi nell’area di studio, determinando i seguenti risultati:

LOS Archi (scenario progetto):

PROGETTO – LOS - Livelli di servizio delle sezioni stradali in esame (sabato 10:00-11:00)	LOS
Asse 1 – sezione 1: Via Calnova	A
Sezione 2: Via Rialto	A
Asse 2 - Sezione 3: Via Martiri delle Foibe - SS 14 Var	C
Asse 3 - Sezione 4: Via Calnova	A
Asse 4 - Sezione 5: Via S.Maria di Campagna	C
Sezione 6: Accesso autostrada	B

LOS Nodi (scenario progetto):

PROGETTO – LOS – Rami corona circolatoria (sabato 10:00-11:00)	LOS
Ramo A – sezione 1: Via Calnova	C
Ramo B - Sezione 2: Via Rialto	A
Ramo C - Sezione 3: Via M.Foibe - SS 14 Var	E
Ramo D - Sezione 4: Via Calnova	C
Ramo E - Sezione 5: Via S.Maria di Campagna	D
Ramo F- sezione 6: Accesso autostrada	B

PROGETTO – LOS – Nodi Via Calnova (sabato 10:00-11:00)	LOS
Nodo 2 – Vai Calnova e via Lateralis	B
Nodo 3 – Vai Calnova e via Lateralis	B

I livelli di servizio e gli accodamenti medi verificati nella configurazione di progetto, non presentano variazioni rispetto allo stato attuale (LOS compresi tra LOS B e LOS C ad eccezione del ramo C del Nodo 1 che presenta un LOS E sia nello stato di fatto che nello scenario di Progetto).

Si ritiene pertanto che i flussi veicolari incrementali indotti dall’ampliamento della strutture commerciali in parola, rispetto al livello di deflusso complessivo della rete, siano da ritenersi trascurabili.

8. APPENDICE A: definizioni ed elementi di tecnica della circolazione

L'entità del traffico può essere rappresentata attraverso differenti parametri. L'analisi e le considerazioni sui flussi indotti dall'insediamento necessitano perciò di riferimenti teorici che vengono sinteticamente forniti di seguito.

Le condizioni di deflusso in un tronco stradale sono notoriamente espresse sulla base del rapporto fra traffico veicolare e proprietà tecnico-funzionali della piattaforma, da esplicitare mediante opportuni parametri.

Il traffico può essere caratterizzato mediante diverse grandezze (numero di veicoli circolanti, composizione del parco veicolare, quantità di merci trasportate, numero di viaggiatori, peso totale del trasporto, velocità dei mezzi..), riferite, comunque, ad una prefissata unità temporale e disaggregate in funzione di tipologia e modalità di trasporto, ovvero correlate alla lunghezza dell'itinerario percorso o del tronco esaminato.

Per definire la capacità di un asse stradale, devono essere preventivamente quantificati alcuni parametri, necessari per rappresentarne le correnti condizioni di esercizio.

I principali a cui si farà riferimento nel seguito sono:

- **Volume di traffico orario o flusso orario Q** (veic/h): numero di veicoli che transitano, in un'ora, attraverso una data sezione stradale; il volume può essere definito dal numero di veicoli che passano nella singola corsia o senso di marcia ovvero nei due sensi, e può essere qualificato per tipologia veicolare; il volume orario medio è il rapporto fra numero di veicoli censiti in una sezione stradale ed il numero di ore in cui è durato il rilevamento.
- **Flusso di servizio QS** (veic/h per corsia): secondo l'HCM (Highway Capacity Manual del Transportation Research Board statunitense), è definito dal massimo valore del flusso orario dei veicoli che transitano attraverso una singola corsia o sezione stradale, in prefissate condizioni di esercizio; tale flusso è espresso come il volume massimo che transita nel periodo di 15 minuti, ma rapportato all'ora. Il rapporto tra volume orario e volume massimo in 15 minuti riferito all'ora si definisce *Fattore dell'ora di punta* (Phf).
- **Capacità**: si conviene definire capacità o più specificatamente capacità possibile di una strada il massimo numero di veicoli che vi possono transitare in condizioni prevalenti di strada e di traffico. La capacità rappresenta la risposta dell'offerta dell'infrastruttura alla domanda prevalente di movimento; sarà soddisfacente dal punto di vista tecnico quando si mantiene superiore alla portata, dal punto di vista tecnico ed economico insieme quando praticamente uguaglia la portata;
- **Traffico medio giornaliero annuo Tmqa**: è il rapporto fra il numero di veicoli che transitano in una data sezione (in genere, riferito ai due sensi di marcia) e 365. 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 medio giornaliero Tmg definito come rapporto tra il numero di veicoli che, in un 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;
- **Densità di traffico D**: è il numero di veicoli che, per corsia, si trovano nello stesso istante in un definito tronco stradale; la densità misura il numero di veicoli per miglio o per chilometro e per corsia;
- **Densità critica**: è la densità di circolazione allorquando la portata raggiunge la capacità possibile di una strada (vedi definizioni successive);

- **Portata** (volume di circolazione o di flusso): numero di veicoli che transitano per una sezione della strada (o corsia, in un senso od in entrambi i sensi) nell'unità di tempo; equivale al prodotto della densità per la velocità media di deflusso. La portata rappresenta una situazione di fatto, che tende ad uguagliare la domanda di movimento dei veicoli; e questa alla sua volta tende ad uguagliare quello che possiamo chiamare il desiderio di mobilità dell'utenza;
- **Livello di servizio**: si definisce come la misura della prestazione della strada nello smaltire il traffico; si tratta, perciò, di un indice più significativo della semplice conoscenza del flusso massimo o capacità. I livelli di servizio, indicati con le lettere da A ad F, *dovrebbero coprire tutto il campo delle condizioni di circolazione; il livello A rappresenta le condizioni operative migliori e quello F le peggiori. Il livello di servizio è una misura qualitativa dell'effetto di un certo numero di 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.* In pratica la scelta dei singoli livelli è stata definita in base a particolari valori di alcuni di questi fattori. Da rilevare che la progettazione stradale avviene facendo riferimento ai livelli servizio B e C, e non al livello A che comporterebbe "diseconomicità" della struttura, essendo sfruttata pienamente per pochi periodi nella sua vita utile.

Sulla base del flusso di servizio Q_S , si può determinare la densità di traffico D , ovvero il numero di veicoli che, per corsia, si trova nello stesso istante in un definito tronco stradale. La densità è correlata a flusso di servizio e velocità media di deflusso V_m dalla relazione:

$$Q_S = V_m \times D$$

Le condizioni di deflusso di una corrente di traffico (quantificata come sopra) sono determinate da diversi fattori, e, in particolare, dalle interazioni reciproche fra i veicoli e dalle caratteristiche della piattaforma stradale lungo la quale avviene il transito.

Una corrente veicolare si dice di tipo *ininterrotto* quando le condizioni interne ed esterne della corrente stessa sono tali da non determinare interruzioni nella circolazione o da imporre variazioni di velocità nei mezzi.

Viceversa, il traffico si dice *interrotto* se sussistono, lungo la strada elementi tali da produrre interruzioni periodiche nella corrente (incroci semaforizzati, intersezioni), o da determinare significativi rallentamenti e riduzioni di velocità.

Per una corretta analisi delle condizioni di movimento di una corrente veicolare su una data arteria occorre stimare il massimo volume di traffico, in veicoli all'ora, che si può raggiungere nella medesima.

Questo valore massimo, riferito alla singola corsia e al singolo tronco – con caratteristiche di uniformità – costituisce la capacità della strada. Il valore della capacità, che può chiamarsi ideale (C_i), deve corrispondere a precise condizioni operative riguardanti la geometria della medesima, il traffico e i dispositivi di regolazione e controllo della circolazione.

La capacità, inoltre, si riferisce sempre al flusso relativo ad un intervallo di tempo limitato (15 minuti), nel quale può ammettersi costanza di condizioni, salvo poi riportare tale indicazione all'ora intera.

Se il traffico è ininterrotto, per strade con carreggiata a più corsie separate da spartitraffico le condizioni ideali di deflusso assunte dal HCM per un ambito sub-urbano (Cap. 3), possono essere le seguenti:

1. caratteristiche della strada:
 - velocità di progetto $V = 112 \text{ Km/h} / 70 \text{ miglia/h}$;
 - larghezza minima di corsia di 3,66 m (12 ft);
 - distanza minima di ostacoli dai cigli di 1,80 m (6 ft).
2. traffico costituito solo da autovetture.

In queste condizioni la capacità è pari a $C_i = 2.000$ veic/h per corsia, e si riduce a 1.900 veic/h se la velocità di progetto è inferiore (80 Km/h, ovvero 50 miglia/h). Se le ipotesi predette non sono rispettate si deve ricorrere all'utilizzo di coefficienti correttivi per rendere attendibile la valutazione.

Nel caso di strade a carreggiata unica a due corsie, (HCM Cap. 8) in condizioni "ideali", la capacità, riferita al volume totale nei due sensi, si può assumere pari a 2.800 veic./h.

Le condizioni "ideali" sono le seguenti:

- velocità di progetto maggiore o uguale a 96 Km/h (60 miglia/h);
- larghezza di corsia di almeno 3.66 m (12 ft);
- larghezza della banchina di almeno 1.80 m (6 ft);
- nessun attraversamento o altro condizionamento nel tronco in esame;
- circolazione di sole autovetture;
- volume di traffico uguale nei due sensi di marcia.

Nel caso di strade a carreggiata unica a due o quattro corsie in ambito urbano, considerando le interferenze tra flussi veicolari determinate dalla ridotta velocità di circolazione, dalla presenza di accessi carrabili, immissioni, attraversamenti pedonali, diventa difficile attribuire al parametro capacità una valenza decisiva agli effetti della caratterizzazione delle condizioni di deflusso, per quanto "ininterrotto" questo possa essere. La brevità delle strade urbane rende altresì poco credibile la definizione univoca di Livelli di servizio per singoli tronchi.

In generale, livello di servizio si definisce come misura dell'attitudine di una strada a smaltire il traffico veicolare. I livelli di servizio, indicati con lettere tra A ed F, schematizzano tutte le possibili condizioni di circolazione: il livello A rappresenta le condizioni operative migliori, il livello F quelle peggiori. Intuitivamente, i vari livelli di servizio definiscono i seguenti stati di circolazione:

- livello A: circolazione libera. Ogni veicolo si muove senza alcun vincolo e in libertà assoluta di manovra entro la corrente di appartenenza: massimo comfort, flusso stabile;
- livello B: circolazione ancora libera, ma con modesta riduzione della velocità. Le manovre cominciano a risentire della presenza di altri utenti: comfort accettabile, flusso stabile;
- livello C: la presenza di altri veicoli determina vincoli sempre maggiori sulla velocità desiderata e la libertà di manovra. Si hanno riduzioni di comfort, anche se il flusso è ancora stabile;
- livello D: il campo di scelta della velocità e la libertà di manovra si riducono. Si ha elevata densità veicolare nel tratto stradale considerato se insorgono problemi di disturbo: si abbassa il comfort ed il flusso può divenire instabile;
- livello E: il flusso si avvicina al limite della capacità compatibile e si riducono velocità e libertà di manovra. Il flusso diviene instabile (anche modeste perturbazioni possono causare fenomeni di congestione),
- livello F: flusso forzato. Il volume si abbassa insieme alla velocità e si verificano facilmente condizioni instabili di deflusso fino alla paralisi.

Nelle strade a carreggiata unica è di grande importanza l'influenza, sul livello di servizio, dell'andamento piano – altimetrico del tracciato, specialmente se nella corrente di traffico è sufficientemente elevato il numero di veicoli pesanti.

In queste strade, infatti, il flusso di servizio e la circolazione risultano vincolati dalla possibilità di effettuare sovrappassi e, conseguentemente, dalla differenziazione dei flussi di traffico nei due sensi, dato che la corrente di una direzione risulta condizionata, talvolta in maniera determinante, da quella che si sviluppa in senso opposto.

La procedura analitica desunta dall’HCM richiede i seguenti dati di input (per ulteriori dettagli si veda “High Capacity Manual”):

- Tipo di strada (ex:C1,E,F, ecc.);
- Larghezza delle corsie (in metri).
- Velocità di progetto (in km/h)
- Larghezza dei franchi laterali e spartitraffico (in metri)
- Porta oraria (veicoli equivalenti ora max misurato nella direzione più carica)
- % di veicoli pesanti su totale veicoli.

Sulla base dei dati di INPUT viene calcolata l’intensità di traffico con la seguente relazione:

$$V_{ps} = \frac{V}{PHF \times f_{gs} \times f_{HVS}}$$

Dove:

- V : veicoli equivalenti ora max misurato nella direzione più carica
- Fgs : coefficiente che tiene conto dell’andamento altimetrico (valori da tabella HCM)
- PHF: fattore dell’ora di punta
- Fhvs = coefficiente che tiene conto della presenza dei veicoli lenti

Successivamente è necessario calcolare il Percent Time Spent Following:

$$PTSF = 100 * (1 - \exp(-0.000879 * Vps)) - (Fd/np)$$

Dove:

Fd/np è un fattore correttivo per effetto di split direzionale ed estensione delle zone a sorpasso impedito.

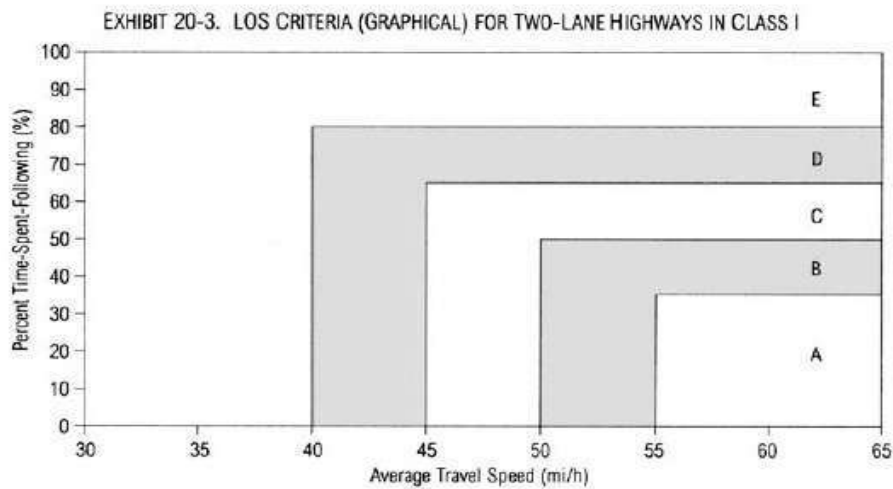


EXHIBIT 20-4. LOS CRITERIA FOR TWO-LANE HIGHWAYS IN CLASS II

LOS	Percent Time-Spent-Following
A	≤ 40
B	> 40–55
C	> 55–70
D	> 70–85
E	> 85

Note:
LOS F applies whenever the flow rate exceeds the segment capacity.

Figura 24: Livello di servizio (LOS) in rapporto alla % di tempo perso

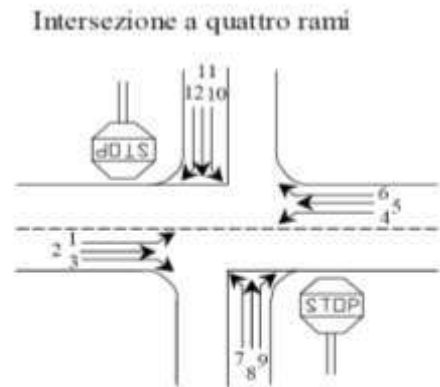
Dal grafico si desume la portata di servizio (LOS) delle aste viarie in esame sulla base del parametro PTSF (% time spent following).

9. APPENDICE B: Metodi di calcolo del livello di servizio delle intersezioni regolamentate da precedenza

La procedura analitica richiede i seguenti dati di input (per ulteriori dettagli si veda “High Capacity Manual” ed. 2010):

- Porta oraria delle manovre all’intersezione;
- Geometrie dell’intersezione;
- % di veicoli pesanti su totale veicoli.

Secondo le indicazioni del Manuale HCM si calcolano le portate di conflitto come indicato nelle figure seguenti:



Priorità delle correnti di traffico

- 1: 2, 3, 5, 6
- 2: 1, 4, 9, 12
- 3: 8, 11
- 4: 7, 10

Movimenti	Portate di conflitto	
1 e 4 Svolta a sx dalla strada principale	 $q_{c,1} = q_2 + q_4^{(a)}$	 $q_{c,4} = q_2 + q_3^{(a)}$
9 e 12 Svolta a dx dalla strada secondaria	 $q_{c,9} = q_2 / N + 0,5 \cdot q_3^{(a)}$	 $q_{c,12} = q_2 / N + 0,5 \cdot q_4^{(a)}$
8 e 11 Correnti dirette dalla strada secondaria	 $q_{c,8} = 2 \cdot (q_1 + q_2) + q_3 + q_4 + 0,5 \cdot q_5^{(a)} + q_6^{(a)}$	 $q_{c,11} = 2 \cdot (q_1 + q_2) + q_3 + q_4 + q_5^{(a)} + 0,5 \cdot q_6^{(a)}$
7 e 10 Svolta a sx dalla strada secondaria	 $q_{c,7} = 2 \cdot (q_1 + q_2) + q_3 / N + 0,5 \cdot q_4^{(a)} + 0,5 \cdot q_5^{(a)} + 0,5 \cdot q_{11}^{(a)}$	 $q_{c,10} = 2 \cdot (q_1 + q_2) + q_3 / N + q_4 + 0,5 \cdot q_5^{(a)} + 0,5 \cdot q_6 + 0,5 \cdot q_8^{(a)}$

Attraverso opportuni coefficienti correttivi quali “l’intervallo critico e il distanziamento critico”, fattori che tengono conto della geometria dell’intersezione e dei livelli di saturazione della strada (rapporto tra flusso effettivo e capacità teorica) è possibile definire capacità effettiva ($c_{p,x}$) ed il ritardo medio (per tutte le manovre) sul nodo.

Capacità effettiva:

$$c_{p,x} = v_{c,x} \frac{e^{-v_{c,x} t_{c,x} / 3600}}{1 - e^{-v_{c,x} t_{f,x} / 3600}}$$

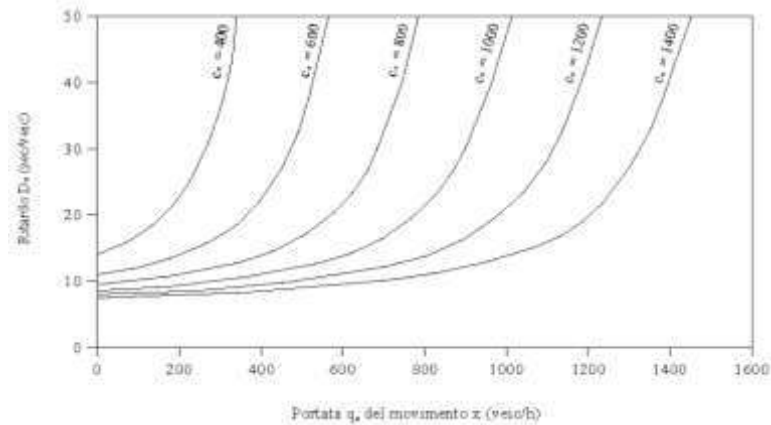


Figura 25: Ritardo medio. E' funzione della portata e della capacità effettiva

Rapportando i valori di traffico misurati con la capacità effettiva di ogni singola manovra si evince che il ritardo più elevato che consente di calcolare il livello di servizio del nodo è relativo alle manovre. All'intersezione viene associato il livello di Servizio corrispondente al ritardo medio relativo alla manovra più vincolante, secondo i valori riportati in tabella.

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

Figura 26: LOS per intersezioni a raso regolamentate a precedenza

10.APPENDICE C: Metodi di calcolo del livello di servizio delle intersezioni a Rotatoria

Il metodo di calcolo della capacità di una rotatoria è stato oggetto di studio in molti Paesi negli ultimi decenni, seguendo le linee indicate da Kimber nel 1980, il quale ricavò la relazione che lega la capacità di un braccio al flusso che percorre l’anello ed alle caratteristiche geometriche della rotatoria attraverso l’analisi statistica, condotta con tecniche di regressione, di un gran numero di dati raccolti su rotatorie in Gran Bretagna, sia di tipo convenzionale che compatto, tutte con priorità sull’anello. Egli dimostrò l’esistenza di una relazione lineare fra la capacità di un braccio e il flusso sull’anello, e pose in evidenza che, fra le caratteristiche geometriche della rotatoria, quelle che hanno influenza di gran lunga maggiore sulla capacità di un braccio sono la larghezza della sua sezione trasversale corrente e quella della sua sezione allargata in corrispondenza della immissione.

I metodi di calcolo della capacità messi a punto nei diversi Paesi, pur essendo riconducibili tutti ad uno stesso schema fondamentale, differiscono in qualche misura fra loro, in parte perché diverse sono le tipologie di rotatoria su cui sono stati misurati i dati sperimentali, ma in misura prevalente per la diversità dei comportamenti degli automobilisti, i quali giocano un ruolo fondamentale nel determinare il modo di funzionare di una rotatoria.

Metodo KIMBER

Il metodo di Kimber, studioso inglese, il quale avvalendosi delle sperimentazioni del TRRL inglese, riuscì a dimostrare l’esistenza di una relazione lineare fra la capacità di un braccio e il flusso circolante sull’anello, ponendo in evidenza come tra tutte le caratteristiche geometriche di una rotatoria, quelle che maggiormente influiscono sulle capacità dei bracci siano le larghezze della sezione trasversale prima e in corrispondenza dell’ingresso (la cosiddetta “svasatura”).

La capacità di una entrata dipende dalle grandezze geometriche del ramo, dell’anello e del solo flusso circolante su quest’ultimo in corrispondenza dell’ingresso.

La capacità è stata ricavata con una regressione lineare:

$$C_e = k(F - f_c Q_c) \quad [veh/h]$$

$$\text{con:} \begin{cases} F = 303x \\ f_c = 0,210t_D(1 + 0,2x) \\ k = 1 - 0,00347(\Phi - 30) - 0,978\left(\frac{1}{r-0,05}\right) \end{cases}$$

dove:

$$t_D = 1 + \frac{1}{2 \left[1 + \exp\left(\frac{(D - 60)}{10}\right) \right]}$$

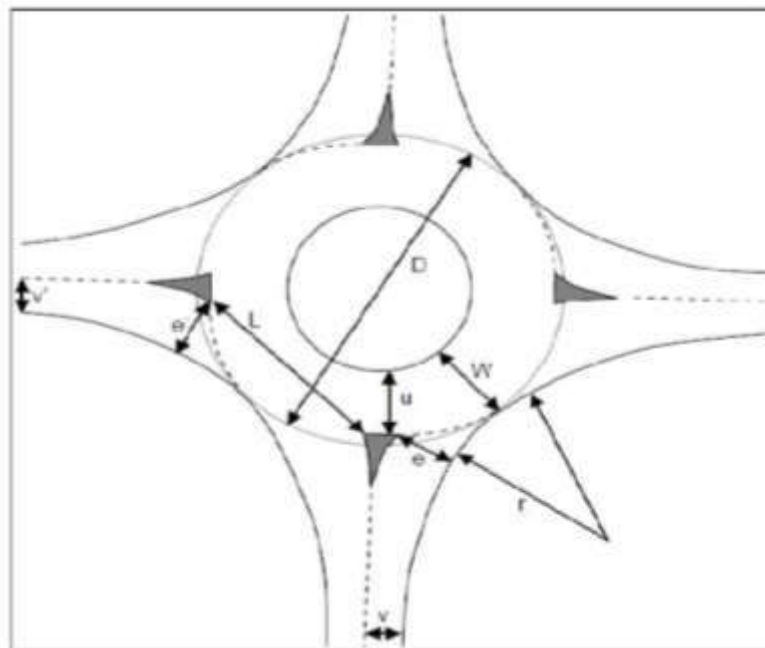
$$x = v + \frac{(e - v)}{(1 + 2S)}$$

$$S = \frac{1,6(e - v)}{l'} = \frac{(e - v)}{l}$$

Nella Tabella sono indicati i parametri geometrici ed i relativi simboli considerati nella procedura ed i loro campi di variabilità.

Parametro	Descrizione	Campo di variabilità
e	larghezza entrata	3,6 + 16,5 m
v	larghezza corsia	1,9 + 12,5 m
e'	larghezza entrata precedente	3,6 + 15,0 m
v'	larghezza corsia precedente	2,9 + 12,5 m
u	larghezza anello	4,9 + 22,7 m
l, l'	lunghezza media svasatura	1,0 + ∞ m
S	acutezza svasatura	0 + 2,9 m
r	raggio curvatura entrata	3,4 + ∞ m
Φ	angolo d'entrata	0° + 77°
D=Dext	diametro cerchio inscritto	13,5 + 171,6 m
w	larghezza tronco di scambio	7,0 + 26,0 m
L	lunghezza tronco di scambio	9,0 + 86,0 m

In Figura sono riportate le grandezze geometriche considerate nel metodo di Kimber.



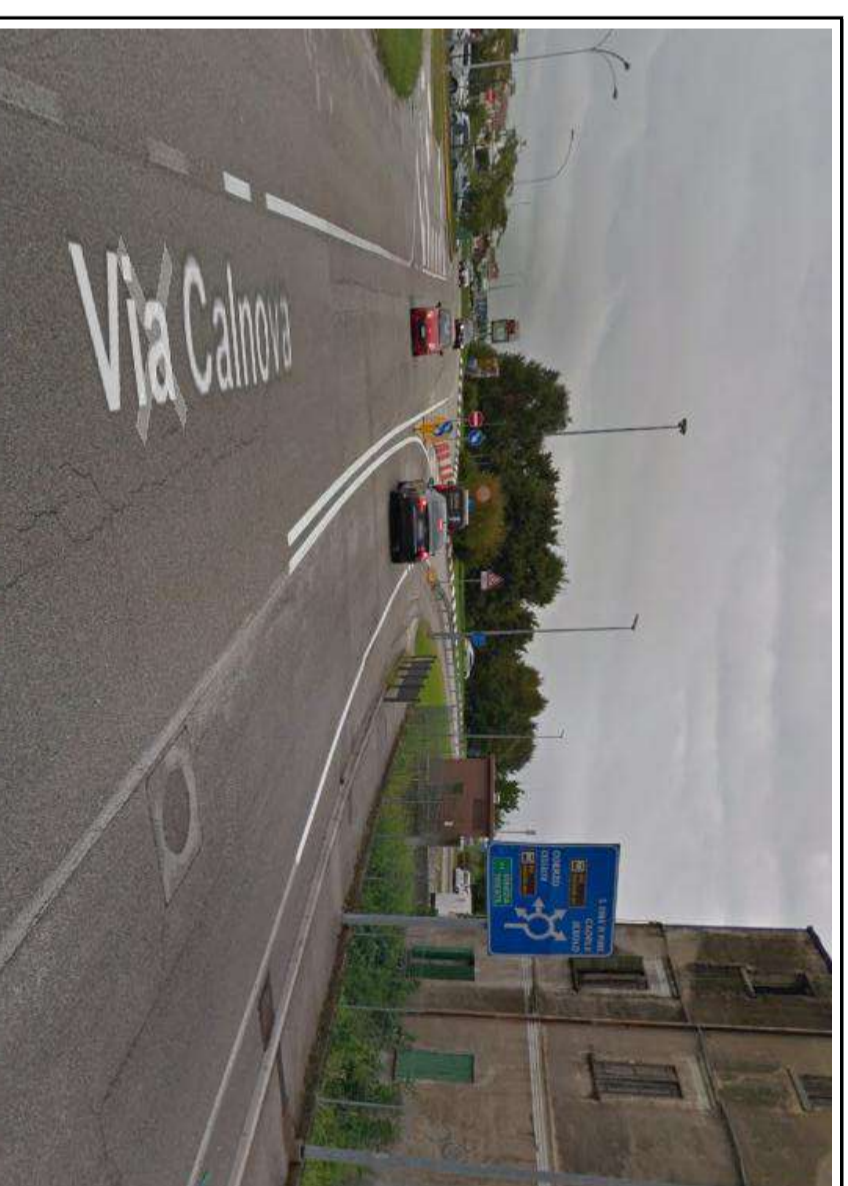
11.ALLEGATO 1: Tabulati rilievi del traffico veicolare

Sezione di Rilievo: 1 A

Comune di Noventa di Piave (VE)

Postazione 1 A - Via Calnova - dir. Rotatoria autostradale

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio a martedì 31 luglio 2018 mediante dispositivi radar tipo Viacount II



localizzazione, direzione flusso rilevato e posizionamento rilevatore 1 A

Sezione di Rilievo 1 A - Via Calnova - dir. Rotatoria autostradale

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio al giorno martedì 31 luglio 2018

venerdì 27 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	38	1	39
1:00	20	1	21
2:00	12	1	13
3:00	19	2	21
4:00	36	7	43
5:00	88	4	92
6:00	199	13	212
7:00	453	16	469
8:00	388	11	399
9:00	286	7	293
10:00	343	14	357
11:00	340	10	350
12:00	285	9	294
13:00	364	11	375
14:00	264	8	272
15:00	280	8	288
16:00	301	8	309
17:00	270	11	281
18:00	301	12	313
19:00	282	7	289
20:00	192	10	202
21:00	161	2	163
22:00	91	4	95
23:00	92	1	93
6 - 22	4.709	157	4.866
22 - 6	396	21	417
24h	5.105	178	5.283

sabato 28 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	87	2	89
1:00	32	3	35
2:00	21	1	22
3:00	30	0	30
4:00	36	3	39
5:00	81	7	88
6:00	148	7	155
7:00	177	8	185
8:00	261	9	270
9:00	299	15	314
10:00	362	10	372
11:00	354	14	368
12:00	255	11	266
13:00	187	3	190
14:00	242	11	253
15:00	237	4	241
16:00	232	6	238
17:00	272	5	277
18:00	272	5	277
19:00	241	6	247
20:00	176	2	178
21:00	128	0	128
22:00	106	6	112
23:00	84	3	87
6 - 22	3.843	116	3.959
22 - 6	477	25	502
24h	4.320	141	4.461

domenica 29 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	82	0	82
1:00	31	0	31
2:00	29	2	31
3:00	13	0	13
4:00	8	1	9
5:00	17	0	17
6:00	51	2	53
7:00	90	5	95
8:00	205	6	211
9:00	255	8	263
10:00	375	5	380
11:00	291	5	296
12:00	209	5	214
13:00	160	6	166
14:00	168	4	172
15:00	172	1	173
16:00	206	4	210
17:00	245	1	246
18:00	232	3	235
19:00	202	5	207
20:00	203	5	208
21:00	156	2	158
22:00	124	0	124
23:00	92	2	94
6 - 22	3.220	67	3.287
22 - 6	396	5	401
24h	3.616	72	3.688

lunedì 30 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	35	0	35
1:00	18	0	18
2:00	12	0	12
3:00	17	2	19
4:00	32	2	34
5:00	81	5	86
6:00	240	11	251
7:00	451	18	469
8:00	366	10	376
9:00	296	10	306
10:00	303	11	314
11:00	278	12	290
12:00	237	9	246
13:00	308	7	315
14:00	248	10	258
15:00	199	10	209
16:00	231	11	242
17:00	277	7	284
18:00	263	9	272
19:00	206	6	212
20:00	133	5	138
21:00	112	3	115
22:00	66	2	68
23:00	57	0	57
6 - 22	4.148	149	4.297
22 - 6	318	11	329
24h	4.466	160	4.626

martedì 31 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	23	0	23
1:00	8	0	8
2:00	5	0	5
3:00	20	0	20
4:00	31	3	34
5:00	81	4	85
6:00	215	6	221
7:00	453	10	463
8:00	419	13	432
9:00	286	12	298
10:00	322	13	335
11:00	325	5	330
12:00	277	8	285
13:00	360	7	367
14:00	256	11	267
15:00	228	13	241
16:00	270	8	278
17:00	299	10	309
18:00	303	8	311
19:00	276	10	286
20:00	168	7	175
21:00	119	3	122
22:00	70	0	70
23:00	61	1	62
6 - 22	4.576	144	4.720
22 - 6	299	8	307
24h	4.875	152	5.027

Media traffico rilevato

	VL	VP	Tot Veic
0:00	53	1	54
1:00	22	1	23
2:00	16	1	17
3:00	20	1	21
4:00	29	3	32
5:00	70	4	74
6:00	171	8	178
7:00	325	11	336
8:00	328	10	338
9:00	284	10	295
10:00	341	11	352
11:00	318	9	327
12:00	253	8	261
13:00	276	7	283
14:00	236	9	244
15:00	223	7	230
16:00	248	7	255
17:00	273	7	279
18:00	274	7	282
19:00	241	7	248
20:00	174	6	180
21:00	135	2	137
22:00	91	2	94
23:00	77	1	79
6 - 22	4.099	127	4.226
22 - 6	377	14	391
24h	4.476	141	4.617

Sezione di Rilievo 1 A - Via Calnova - dir. Rotatoria autostradale

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio al giorno martedì 31 luglio 2018

Andamento traffico giornaliero

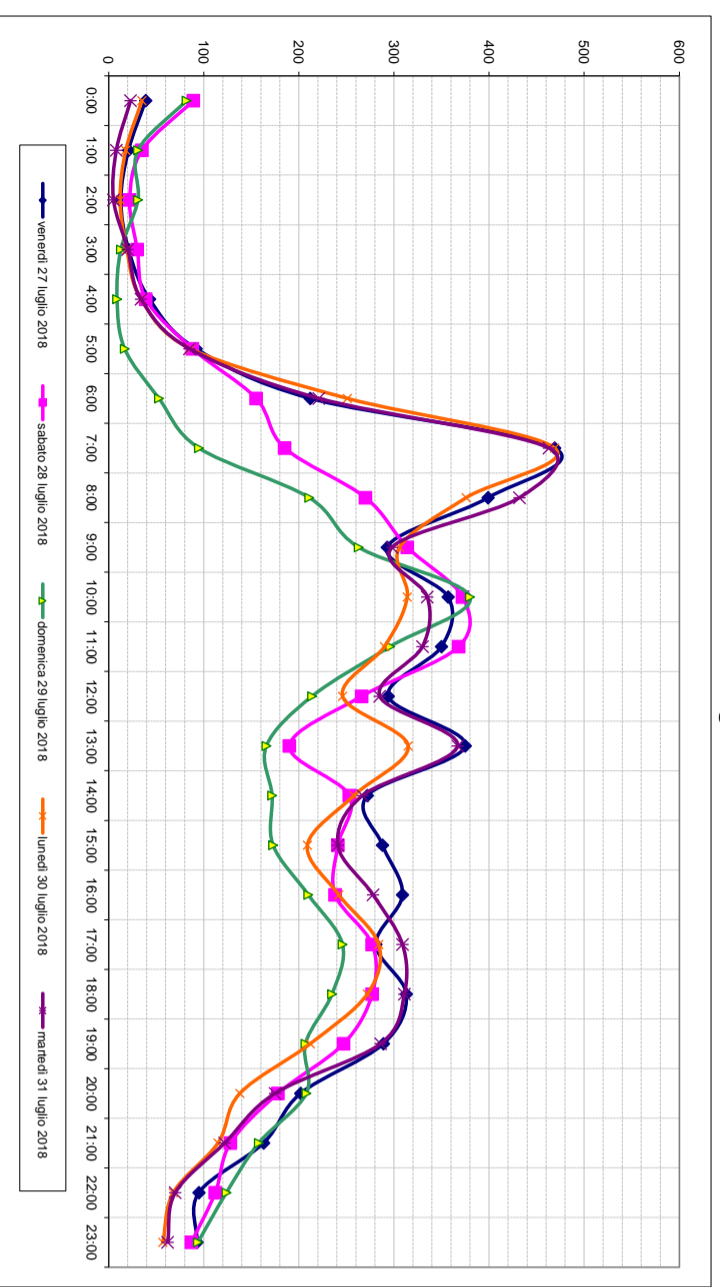
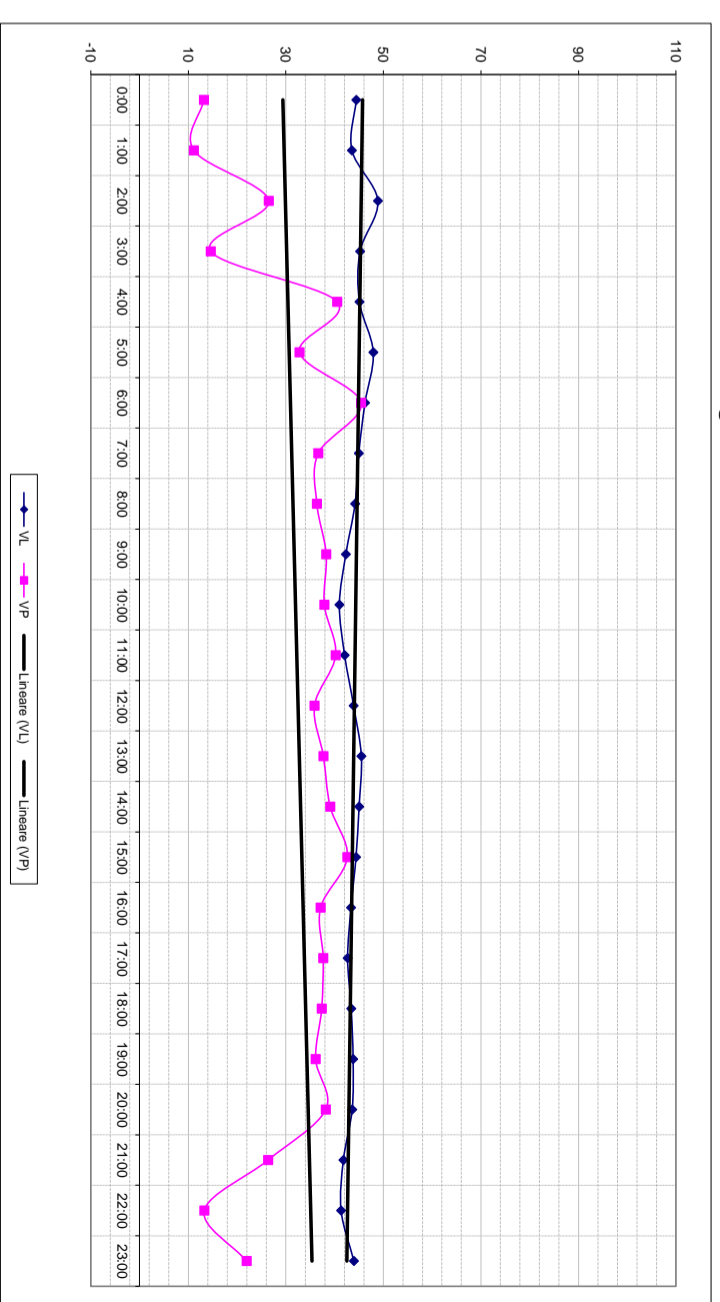
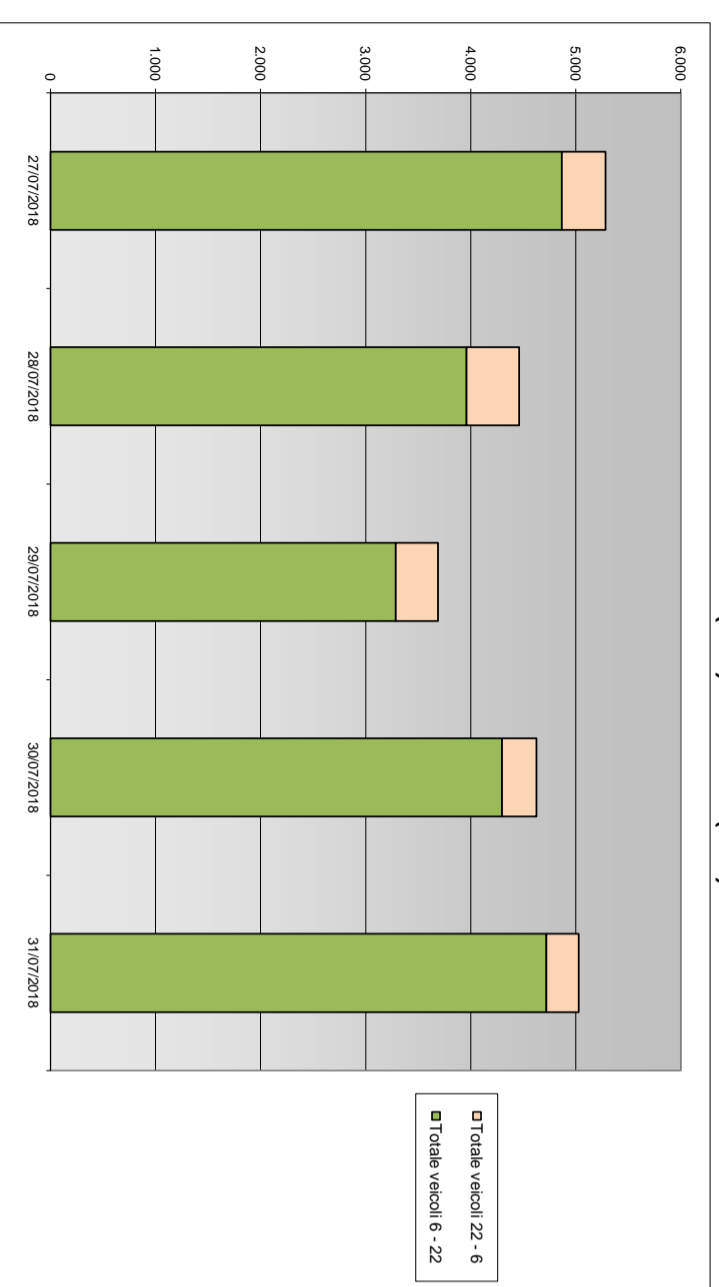


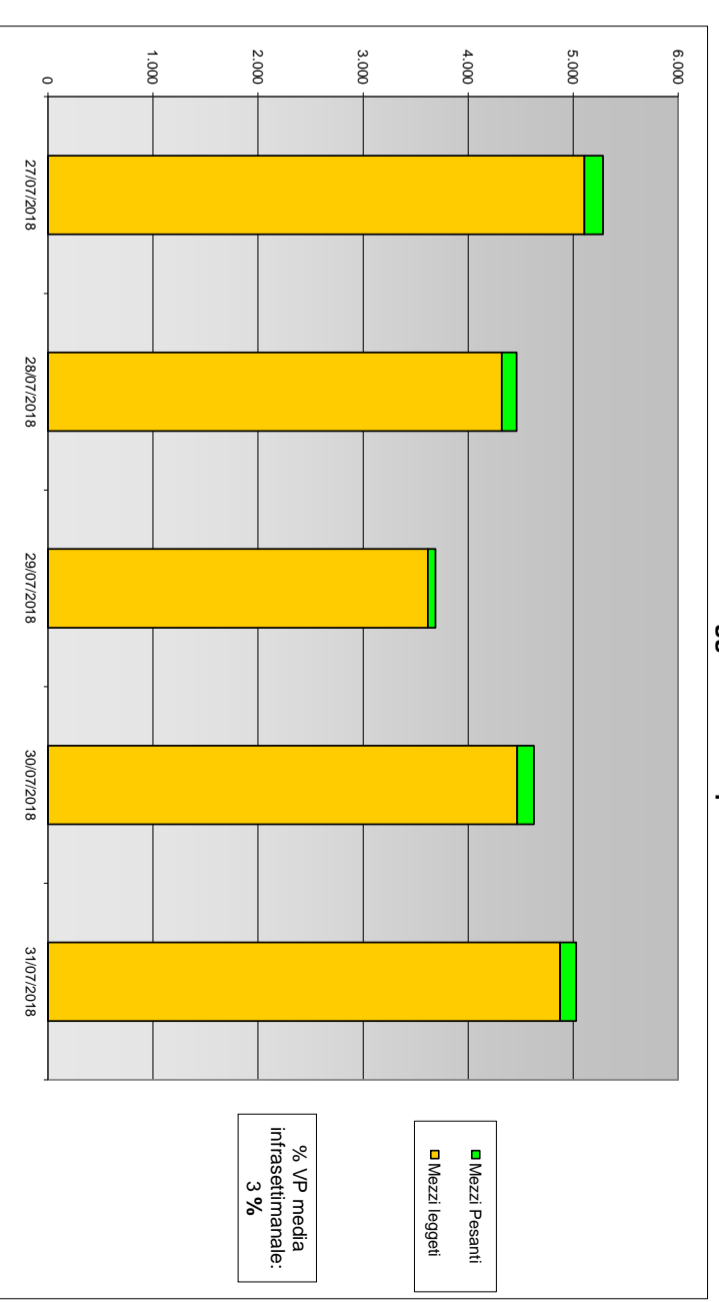
Diagramma Velocità medie orarie sul totale flussi rilevati



Traffico Diurno (6-22) e Notturno (22-6)



Veicoli leggeri e veicoli pesanti



	27/07/2018	28/07/2018	29/07/2018	30/07/2018	31/07/2018
Totale veicoli 6 - 22	4.866	3.959	3.287	4.297	4.720
Totale veicoli 22 - 6	417	502	401	329	307
Totale veicoli	5.283	4.461	3.688	4.626	5.027

	27/07/2018	28/07/2018	29/07/2018	30/07/2018	31/07/2018
Mezzi leggeri	5.105	4.320	3.616	4.466	4.875
Mezzi Pesanti	178	141	72	160	152
Totale veicoli	5.283	4.461	3.688	4.626	5.027

Sezione di Rilievo 1 A - Via Calnova - dir. Rotatoria autostradale

Rilievo del traffico effettuato il giorno

venerdì 27 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
0:00	10	40 / 38	0	0 / 1
0:15	10	40 / 33	1	4 / 1
0:30	10	40 / 32	0	0 / 1
0:45	8	32 / 27	0	0 / 1
1:00	5	20 / 20	0	0 / 1
1:15	9	36 / 17	1	4 / 1
1:30	5	20 / 10	0	0 / 0
1:45	1	4 / 10	0	0 / 1
2:00	2	8 / 12	0	0 / 1
2:15	2	8 / 14	0	0 / 2
2:30	5	15 / 15	1	4 / 2
2:45	3	12 / 14	0	0 / 2
3:00	4	16 / 19	1	4 / 2
3:15	3	12 / 23	0	0 / 2
3:30	4	16 / 26	1	4 / 4
3:45	8	32 / 31	0	0 / 5
4:00	8	32 / 36	1	4 / 7
4:15	6	24 / 41	2	8 / 8
4:30	9	36 / 51	2	8 / 6
4:45	13	52 / 72	2	8 / 6
5:00	13	52 / 88	2	8 / 4
5:15	16	64 / 104	0	0 / 5
5:30	30	120 / 117	2	8 / 7
5:45	29	116 / 163	0	0 / 10

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h

5.283 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
6:00	29	116 / 199	3	12 / 13
6:15	29	116 / 258	2	8 / 12
6:30	76	304 / 331	5	20 / 16
6:45	65	260 / 369	3	12 / 15
7:00	88	352 / 453	2	8 / 16
7:15	102	408 / 461	6	24 / 15
7:30	114	456 / 475	4	16 / 13
7:45	149	596 / 453	4	16 / 12
8:00	96	384 / 388	1	4 / 11
8:15	116	464 / 350	4	16 / 12
8:30	92	368 / 308	3	12 / 9
8:45	84	336 / 288	3	12 / 6
9:00	58	232 / 286	2	8 / 7
9:15	74	296 / 297	1	4 / 8
9:30	72	288 / 306	0	0 / 9
9:45	82	328 / 319	4	16 / 15
10:00	69	276 / 343	3	12 / 14
10:15	83	332 / 377	2	8 / 14
10:30	85	340 / 377	6	24 / 14
10:45	106	424 / 371	3	12 / 9
11:00	103	412 / 340	3	12 / 10
11:15	83	332 / 303	2	8 / 10
11:30	79	316 / 285	1	4 / 10
11:45	75	300 / 281	4	16 / 9

Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)

4.866 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
12:00	66	264 / 285	3	12 / 9
12:15	65	260 / 283	2	8 / 7
12:30	75	300 / 320	0	0 / 8
12:45	79	316 / 343	4	16 / 12
13:00	64	256 / 364	1	4 / 11
13:15	102	408 / 355	3	12 / 13
13:30	98	392 / 329	4	16 / 12
13:45	100	400 / 300	3	12 / 9
14:00	55	220 / 264	3	12 / 8
14:15	76	304 / 281	2	8 / 8
14:30	69	276 / 274	1	4 / 7
14:45	64	256 / 285	2	8 / 8
15:00	72	288 / 280	3	12 / 8
15:15	69	276 / 289	1	4 / 11
15:30	80	320 / 299	2	8 / 11
15:45	59	236 / 295	2	8 / 9
16:00	81	324 / 301	6	24 / 8
16:15	79	316 / 283	1	4 / 5
16:30	76	304 / 277	0	0 / 5
16:45	65	260 / 265	1	4 / 9
17:00	63	252 / 270	3	12 / 11
17:15	73	292 / 276	1	4 / 11
17:30	64	256 / 283	4	16 / 10
17:45	70	280 / 295	3	12 / 9

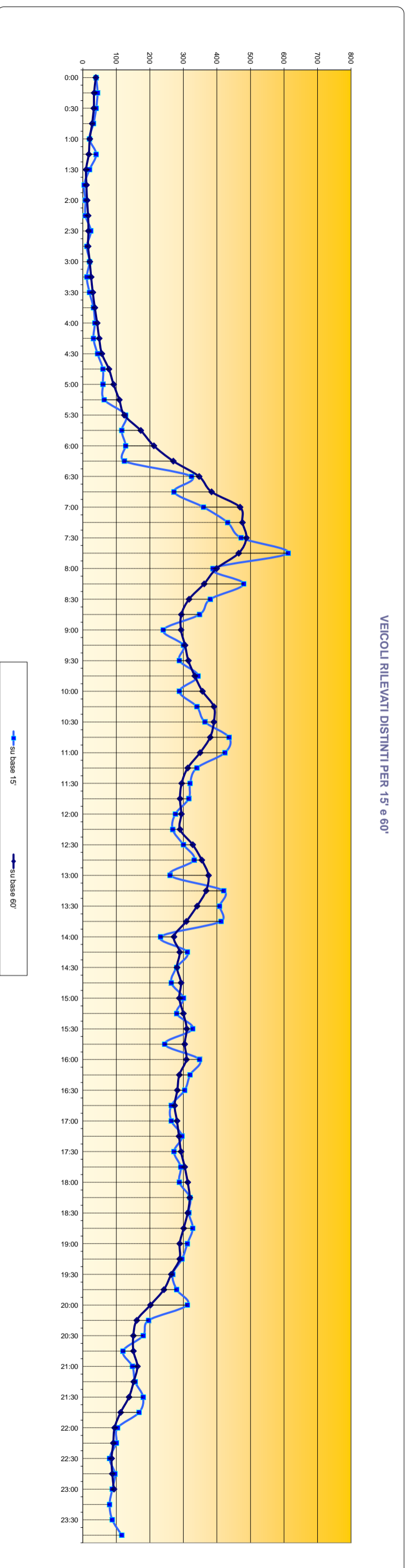
Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)

417 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
18:00	69	276 / 301	3	12 / 12
18:15	80	320 / 307	0	0 / 12
18:30	76	304 / 298	3	12 / 15
18:45	76	304 / 288	6	24 / 13
19:00	75	300 / 282	3	12 / 7
19:15	71	284 / 280	3	12 / 9
19:30	66	264 / 257	1	4 / 7
19:45	70	280 / 234	0	0 / 8
20:00	73	292 / 192	5	20 / 10
20:15	48	192 / 155	1	4 / 6
20:30	43	172 / 146	2	8 / 5
20:45	28	112 / 147	2	8 / 4
21:00	36	144 / 161	1	4 / 2
21:15	39	156 / 149	0	0 / 3
21:30	44	176 / 135	1	4 / 3
21:45	42	168 / 111	0	0 / 2
22:00	24	96 / 91	2	8 / 4
22:15	25	100 / 89	0	0 / 2
22:30	20	80 / 84	0	0 / 2
22:45	22	88 / 85	2	8 / 3
23:00	22	88 / 92	0	0 / 1
23:15	20	80 / 84	0	0 / 1
23:30	21	84 / -	1	4 / -
23:45	29	116 / -	0	0 / -

Peso medio dei veicoli Pesanti

3%



Sezione di Rilievo 1 A - Via Calnova - dir. Rotatoria autostradale

Rilievo del traffico effettuato il giorno

sabato 28 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
0:00	25	100	0	0
0:15	20	80	1	4
0:30	23	92	1	4
0:45	19	76	0	0
1:00	9	36	1	4
1:15	9	36	0	0
1:30	9	36	0	0
1:45	5	20	2	8
2:00	8	32	0	0
2:15	3	12	0	0
2:30	5	20	0	0
2:45	5	20	1	4
3:00	6	24	0	0
3:15	10	40	0	0
3:30	8	32	0	0
3:45	6	24	0	0
4:00	7	28	1	4
4:15	7	28	0	0
4:30	12	48	0	0
4:45	10	40	2	8
5:00	11	44	1	4
5:15	6	24	4	16
5:30	36	144	1	4
5:45	28	112	1	4

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
4.461 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
6:00	18	72	0	0
6:15	26	104	2	8
6:30	52	208	0	0
6:45	52	208	174	20
7:00	40	160	177	5
7:15	47	188	194	20
7:30	35	140	202	0
7:45	55	220	253	1
8:00	57	228	261	0
8:15	55	220	271	0
8:30	86	344	284	2
8:45	63	252	271	4
9:00	67	268	299	4
9:15	68	272	313	2
9:30	73	292	329	3
9:45	91	364	355	4
10:00	81	324	362	4
10:15	84	336	360	4
10:30	99	396	379	1
10:45	98	392	360	1
11:00	79	316	354	7
11:15	103	412	334	2
11:30	80	320	300	8
11:45	92	368	286	12

Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
3.959 veicoli/diurni

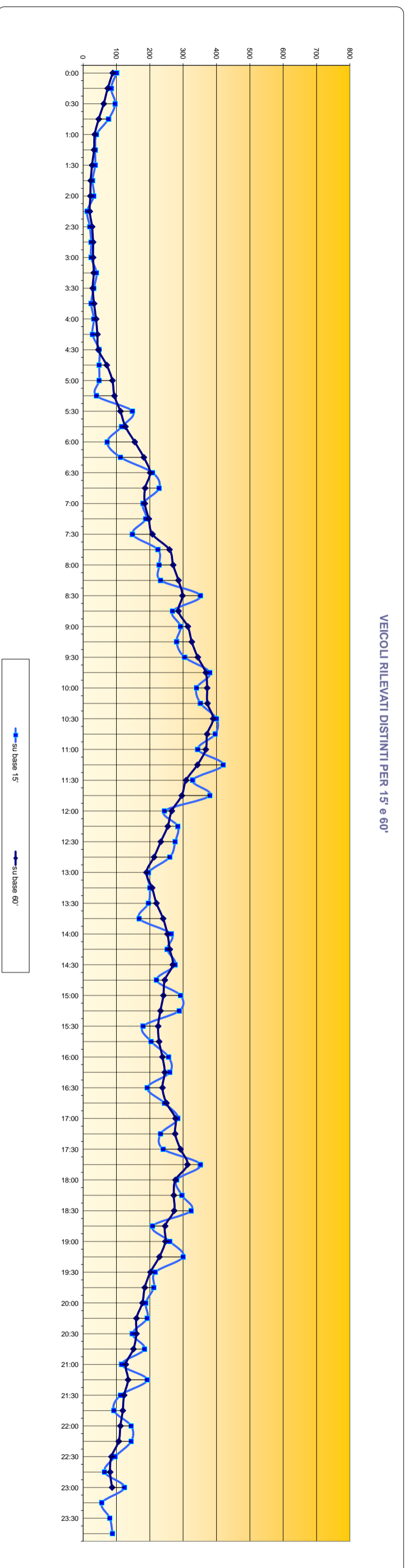
Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
12:00	59	236	255	2
12:15	69	276	244	8
12:30	66	264	225	12
12:45	61	244	207	16
13:00	48	192	187	4
13:15	50	200	204	0
13:30	48	192	211	4
13:45	41	164	230	4
14:00	65	260	242	1
14:15	57	228	247	6
14:30	67	268	261	2
14:45	53	212	239	8
15:00	71	284	227	12
15:15	45	180	220	4
15:30	51	204	223	0
15:45	60	240	232	0
16:00	60	240	232	4
16:15	64	256	241	16
16:30	48	192	234	4
16:45	60	240	245	0
17:00	69	276	272	4
17:15	57	228	271	4
17:30	59	236	286	4
17:45	87	348	307	4

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
502 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
18:00	68	272	272	2
18:15	72	288	269	8
18:30	80	320	267	8
18:45	52	208	240	4
19:00	65	260	241	0
19:15	70	280	223	20
19:30	53	212	199	4
19:45	53	212	183	0
20:00	47	188	176	0
20:15	46	184	158	8
20:30	37	148	160	0
20:45	46	184	151	0
21:00	29	116	128	0
21:15	48	192	134	0
21:30	28	112	118	0
21:45	23	92	113	0
22:00	35	140	106	4
22:15	32	128	102	16
22:30	23	92	84	4
22:45	16	64	81	0
23:00	31	124	84	0
23:15	14	56	-	0
23:30	20	80	-	0
23:45	19	76	-	12

Peso medio dei veicoli Pesanti
3%

VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'



Sezione di Rilievo 1 A - Via Calnova - dir. Rotatoria autostradale

Rilievo del traffico effettuato il giorno

domenica 29 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
0:00	22	88 / 82	0	0 / 0
0:15	25	100 / 71	0	0 / 0
0:30	18	72 / 53	0	0 / 0
0:45	17	68 / 39	0	0 / 0
1:00	11	44 / 31	0	0 / 0
1:15	7	28 / 28	0	0 / 1
1:30	4	16 / 29	0	0 / 1
1:45	9	36 / 33	0	0 / 2
2:00	8	32 / 29	1	4 / 2
2:15	8	32 / 25	0	0 / 1
2:30	8	32 / 22	1	4 / 1
2:45	5	20 / 15	0	0 / 0
3:00	4	16 / 13	0	0 / 0
3:15	5	20 / 13	0	0 / 0
3:30	1	4 / 9	0	0 / 0
3:45	3	12 / 10	0	0 / 0
4:00	4	16 / 8	0	0 / 1
4:15	1	4 / 5	0	0 / 1
4:30	2	8 / 5	0	0 / 1
4:45	1	4 / 11	1	4 / 1
5:00	1	4 / 17	0	0 / 0
5:15	1	4 / 21	0	0 / 0
5:30	8	32 / 28	0	0 / 0
5:45	7	28 / 43	0	0 / 2

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
3.688 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
6:00	5	20 / 51	0	0 / 2
6:15	8	32 / 60	0	0 / 2
6:30	23	92 / 61	2	8 / 2
6:45	15	60 / 68	0	0 / 2
7:00	14	56 / 90	0	0 / 5
7:15	9	36 / 119	0	0 / 8
7:30	30	120 / 157	2	8 / 10
7:45	37	148 / 186	3	12 / 8
8:00	43	172 / 205	3	12 / 6
8:15	47	188 / 217	2	8 / 5
8:30	59	236 / 214	0	0 / 5
8:45	56	224 / 229	1	4 / 8
9:00	55	220 / 255	2	8 / 8
9:15	44	176 / 292	2	8 / 7
9:30	74	296 / 354	3	12 / 5
9:45	82	328 / 371	1	4 / 3
10:00	92	368 / 375	1	4 / 5
10:15	106	424 / 364	0	0 / 6
10:30	91	364 / 325	1	4 / 8
10:45	86	344 / 304	3	12 / 7
11:00	81	324 / 291	2	8 / 5
11:15	67	268 / 275	2	8 / 6
11:30	70	280 / 257	0	0 / 5
11:45	73	292 / 240	1	4 / 6

Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
3.287 veicoli/diurni

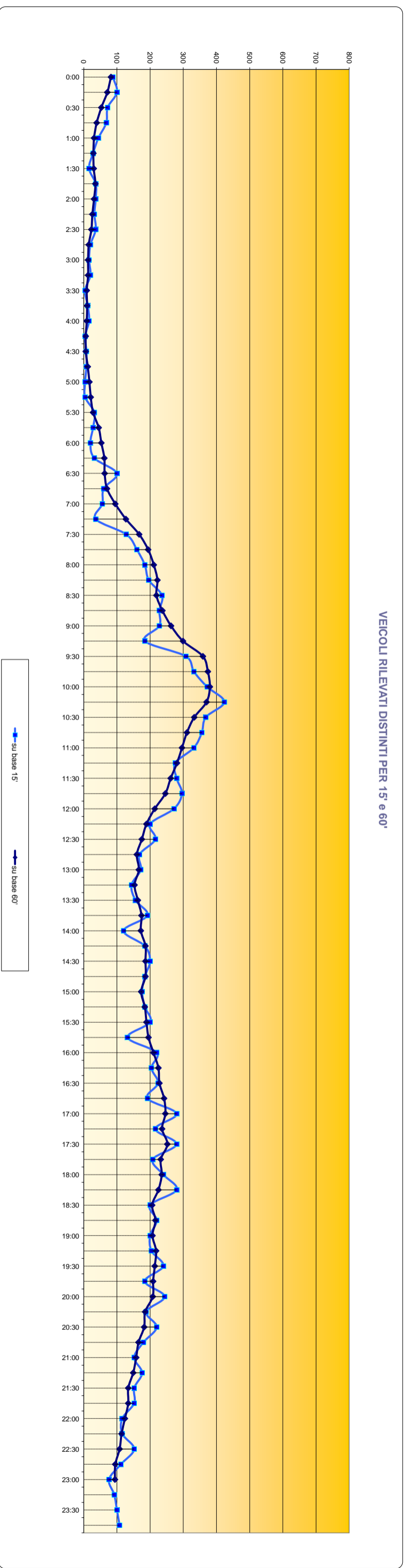
Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
12:00	65	260 / 209	3	12 / 5
12:15	49	196 / 185	1	4 / 4
12:30	53	212 / 172	1	4 / 3
12:45	42	168 / 156	0	0 / 4
13:00	41	164 / 160	2	8 / 6
13:15	36	144 / 148	0	0 / 5
13:30	37	148 / 170	2	8 / 4
13:45	46	184 / 170	2	8 / 4
14:00	29	116 / 168	1	4 / 4
14:15	46	184 / 182	0	0 / 4
14:30	49	196 / 182	1	4 / 4
14:45	44	176 / 183	2	8 / 3
15:00	43	172 / 172	1	4 / 1
15:15	46	184 / 180	0	0 / 4
15:30	50	200 / 185	0	0 / 4
15:45	33	132 / 191	0	0 / 4
16:00	51	204 / 206	4	16 / 4
16:15	51	204 / 224	0	0 / 1
16:30	56	224 / 227	0	0 / 1
16:45	48	192 / 241	0	0 / 1
17:00	69	276 / 245	1	4 / 1
17:15	54	216 / 235	0	0 / 1
17:30	70	280 / 250	0	0 / 2
17:45	52	208 / 230	0	0 / 2

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
401 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
18:00	59	236 / 232	1	4 / 3
18:15	69	276 / 222	1	4 / 3
18:30	50	200 / 204	0	0 / 2
18:45	54	216 / 212	1	4 / 4
19:00	49	196 / 202	1	4 / 5
19:15	51	204 / 211	0	0 / 7
19:30	58	232 / 206	2	8 / 8
19:45	44	176 / 202	2	8 / 7
20:00	58	232 / 203	3	12 / 5
20:15	46	184 / 182	1	4 / 3
20:30	54	216 / 179	1	4 / 3
20:45	45	180 / 163	0	0 / 2
21:00	37	148 / 156	1	4 / 2
21:15	43	172 / 148	1	4 / 1
21:30	38	152 / 134	0	0 / 0
21:45	38	152 / 134	0	0 / 0
22:00	29	116 / 124	0	0 / 0
22:15	29	116 / 114	0	0 / 0
22:30	38	152 / 108	0	0 / 0
22:45	28	112 / 95	0	0 / 0
23:00	19	76 / 92	0	0 / 2
23:15	23	92 / -	0	0 / -
23:30	25	100 / -	0	0 / -
23:45	25	100 / -	2	8 / -

Peso medio dei veicoli Pesanti
2%

VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'



Sezione di Rilievo 1 A - Via Calnova - dir. Rotatoria autostradale

Rilievo del traffico effettuato il giorno

lunedì 30 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 60'
0:00	10	40	35	0
0:15	6	24	31	0
0:30	6	24	32	0
0:45	13	52	28	0
1:00	6	24	18	0
1:15	7	28	14	0
1:30	2	8	10	0
1:45	3	12	10	0
2:00	2	8	12	0
2:15	3	12	13	0
2:30	2	8	14	0
2:45	5	20	17	0
3:00	3	12	17	0
3:15	4	16	18	1
3:30	5	20	20	1
3:45	5	20	21	0
4:00	4	16	32	0
4:15	6	24	36	0
4:30	6	24	42	0
4:45	16	64	62	2
5:00	8	32	81	1
5:15	12	48	109	1
5:30	26	104	137	1
5:45	35	140	190	2

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
4.626 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 60'
6:00	36	144	240	3
6:15	40	160	292	1
6:30	79	316	359	2
6:45	85	340	394	5
7:00	88	352	451	7
7:15	107	428	452	2
7:30	114	456	447	3
7:45	142	568	417	6
8:00	89	356	366	1
8:15	102	408	350	3
8:30	84	336	315	3
8:45	91	364	318	3
9:00	73	292	296	1
9:15	67	268	300	2
9:30	87	348	302	3
9:45	69	276	291	4
10:00	77	308	303	3
10:15	69	276	289	4
10:30	76	304	285	0
10:45	81	324	297	4
11:00	63	252	278	1
11:15	65	260	260	4
11:30	88	352	252	5
11:45	62	248	231	2

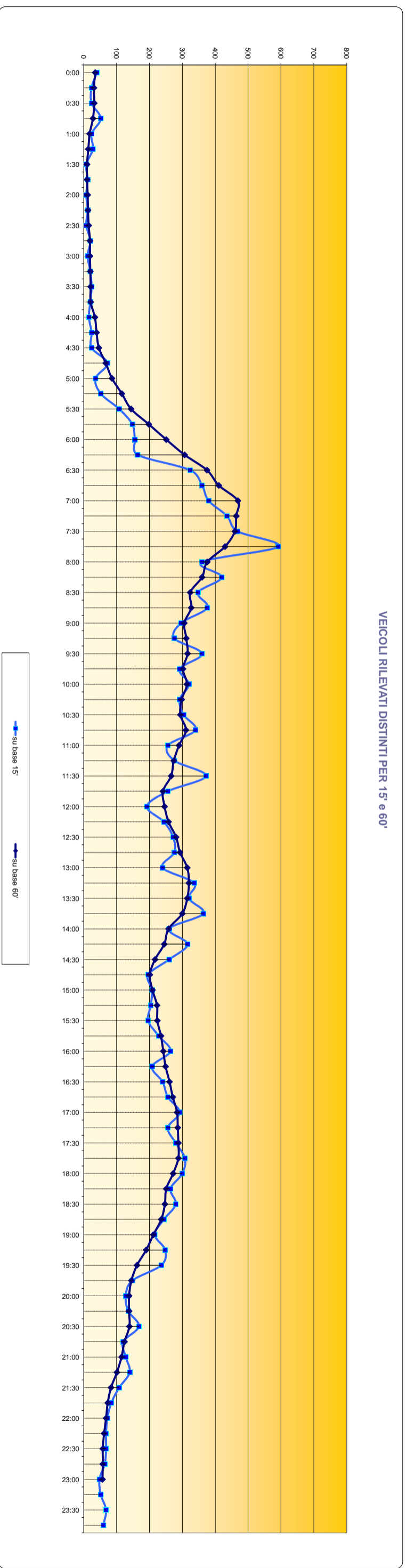
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
4.297 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 60'
12:00	45	180	237	3
12:15	57	228	249	4
12:30	67	268	274	1
12:45	68	272	286	1
13:00	57	228	308	3
13:15	82	328	314	2
13:30	79	316	308	1
13:45	90	360	292	1
14:00	63	252	248	2
14:15	76	304	232	3
14:30	63	252	206	2
14:45	46	184	190	3
15:00	50	200	216	1
15:15	47	188	216	1
15:30	45	180	223	2
15:45	55	220	223	2
16:00	64	256	231	2
16:15	50	200	237	2
16:30	54	216	247	6
16:45	63	252	263	1
17:00	70	280	277	3
17:15	60	240	278	4
17:30	70	280	283	0
17:45	77	308	282	0

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
329 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 60'
18:00	71	284	263	4
18:15	65	260	244	1
18:30	69	276	240	1
18:45	58	232	227	3
19:00	52	208	206	2
19:15	61	244	185	2
19:30	56	224	157	1
19:45	37	148	141	0
20:00	31	124	133	1
20:15	33	132	134	1
20:30	40	160	134	2
20:45	29	116	120	1
21:00	32	128	112	0
21:15	33	132	98	2
21:30	26	104	81	1
21:45	21	84	72	0
22:00	18	72	66	0
22:15	16	64	60	1
22:30	17	68	57	0
22:45	15	60	57	1
23:00	12	48	57	0
23:15	13	52	-	0
23:30	17	68	-	0
23:45	15	60	-	0

Peso medio dei veicoli Pesanti
3%



Sezione di Rilievo 1 A - Via Calnova - dir. Rotatoria autostradale

Rilievo del traffico effettuato il giorno

martedì 31 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 60'
0:00	7	28	23	0
0:15	7	28	17	0
0:30	8	32	10	0
0:45	1	4	5	0
1:00	1	4	8	0
1:15	0	0	9	0
1:30	3	12	9	0
1:45	4	16	8	0
2:00	2	8	5	0
2:15	0	0	6	0
2:30	2	8	11	0
2:45	1	4	16	0
3:00	3	12	20	0
3:15	5	20	20	0
3:30	7	28	22	0
3:45	5	20	20	0
4:00	3	12	31	0
4:15	7	28	32	0
4:30	5	20	38	0
4:45	16	64	60	0
5:00	4	16	81	0
5:15	13	52	113	0
5:30	27	108	137	0
5:45	37	148	190	0

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
5.027 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 60'
6:00	36	144	215	4
6:15	37	148	266	0
6:30	80	320	339	0
6:45	62	248	375	0
7:00	87	348	453	0
7:15	110	440	472	0
7:30	116	464	486	0
7:45	140	560	459	0
8:00	106	424	419	0
8:15	124	496	389	0
8:30	89	356	329	0
8:45	100	400	315	0
9:00	76	304	286	0
9:15	64	256	300	0
9:30	75	300	313	0
9:45	71	284	322	0
10:00	90	360	322	0
10:15	77	308	336	0
10:30	84	336	331	0
10:45	71	284	331	0
11:00	104	416	325	0
11:15	72	288	292	0
11:30	84	336	280	0
11:45	65	260	266	0

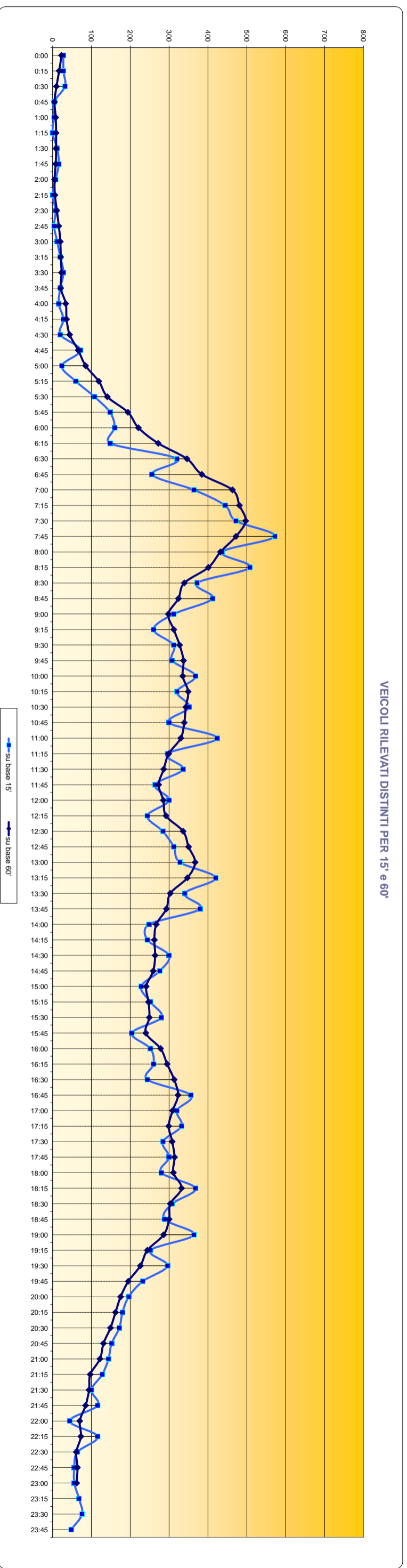
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
4.720 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 60'
12:00	71	284	277	4
12:15	60	240	285	1
12:30	70	280	329	1
12:45	76	304	343	0
13:00	79	316	360	0
13:15	104	416	340	0
13:30	84	336	297	0
13:45	93	372	283	0
14:00	59	236	256	0
14:15	61	244	250	0
14:30	70	280	248	0
14:45	66	264	246	0
15:00	53	212	228	0
15:15	59	236	236	0
15:30	68	272	241	0
15:45	48	192	230	0
16:00	61	244	270	0
16:15	64	256	283	0
16:30	57	228	301	0
16:45	88	352	313	0
17:00	74	296	299	0
17:15	82	328	292	0
17:30	69	276	301	0
17:45	74	296	306	0

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
307 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 60'
18:00	67	268	303	3
18:15	91	364	321	1
18:30	74	296	292	1
18:45	71	284	290	1
19:00	85	340	276	6
19:15	62	248	239	1
19:30	72	288	219	2
19:45	57	228	188	1
20:00	48	192	168	1
20:15	42	168	154	3
20:30	41	164	144	2
20:45	37	148	128	4
21:00	34	136	119	2
21:15	32	128	96	0
21:30	25	100	93	0
21:45	28	112	84	1
22:00	11	44	70	0
22:15	29	116	73	0
22:30	16	64	61	0
22:45	14	56	64	0
23:00	14	56	61	0
23:15	17	68	-	0
23:30	19	76	-	0
23:45	11	44	-	0

Peso medio dei veicoli Pesanti
3%



VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'

Sezione di Rilievo: 1 B

Comune di Noventa di Piave (VE)

Postazione 1 B - Via Calnova - dir. Noventa centro

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio a martedì 31 luglio 2018 mediante dispositivi radar tipo Viacount II



localizzazione, direzione flusso rilevato e posizionamento rilevatore 1 B

Sezione di Rilievo 1 B - Via Calnova - dir. Noventa centro

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio al giorno martedì 31 luglio 2018

venerdì 27 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	67	0	67
1:00	32	1	33
2:00	13	1	14
3:00	8	2	10
4:00	22	3	25
5:00	19	2	21
6:00	48	7	55
7:00	99	8	107
8:00	201	7	208
9:00	247	7	254
10:00	240	8	248
11:00	280	6	286
12:00	382	7	389
13:00	200	4	204
14:00	236	6	242
15:00	262	7	269
16:00	270	4	274
17:00	452	4	456
18:00	451	4	455
19:00	412	9	421
20:00	296	4	300
21:00	284	3	287
22:00	151	4	155
23:00	115	0	115
6 - 22	4.360	95	4.455
22 - 6	427	13	440
24h	4.787	108	4.895

sabato 28 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	112	1	113
1:00	60	0	60
2:00	41	0	41
3:00	23	1	24
4:00	15	3	18
5:00	23	0	23
6:00	42	4	46
7:00	109	2	111
8:00	173	6	179
9:00	234	8	242
10:00	272	6	278
11:00	257	7	264
12:00	308	5	313
13:00	213	7	220
14:00	164	5	169
15:00	225	2	227
16:00	218	5	223
17:00	258	4	262
18:00	309	5	314
19:00	293	5	298
20:00	216	4	220
21:00	271	1	272
22:00	113	1	114
23:00	92	2	94
6 - 22	3.562	76	3.638
22 - 6	479	8	487
24h	4.041	84	4.125

domenica 29 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	79	1	80
1:00	60	1	61
2:00	41	0	41
3:00	23	0	23
4:00	18	0	18
5:00	16	1	17
6:00	25	0	25
7:00	52	2	54
8:00	88	2	90
9:00	151	3	154
10:00	186	3	189
11:00	171	5	176
12:00	195	8	203
13:00	144	6	150
14:00	146	4	150
15:00	148	2	150
16:00	197	4	201
17:00	201	4	205
18:00	243	8	251
19:00	274	8	282
20:00	249	3	252
21:00	248	7	255
22:00	134	5	139
23:00	84	1	85
6 - 22	2.718	69	2.787
22 - 6	455	9	464
24h	3.173	78	3.251

lunedì 30 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	65	2	67
1:00	36	0	36
2:00	10	0	10
3:00	8	0	8
4:00	15	3	18
5:00	25	5	30
6:00	61	4	65
7:00	125	9	134
8:00	193	7	200
9:00	244	7	251
10:00	209	5	214
11:00	227	7	234
12:00	323	13	336
13:00	198	9	207
14:00	210	8	218
15:00	199	5	204
16:00	241	2	243
17:00	439	5	444
18:00	448	4	452
19:00	333	8	341
20:00	240	7	247
21:00	233	8	241
22:00	107	2	109
23:00	54	0	54
6 - 22	3.923	108	4.031
22 - 6	320	12	332
24h	4.243	120	4.363

martedì 31 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	47	0	47
1:00	22	1	23
2:00	11	0	11
3:00	10	0	10
4:00	7	3	10
5:00	19	2	21
6:00	62	2	64
7:00	132	8	140
8:00	224	5	229
9:00	223	8	231
10:00	214	5	219
11:00	272	2	274
12:00	377	10	387
13:00	212	4	216
14:00	211	6	217
15:00	208	3	211
16:00	280	6	286
17:00	404	8	412
18:00	519	8	527
19:00	376	8	384
20:00	301	9	310
21:00	225	6	231
22:00	125	0	125
23:00	84	1	85
6 - 22	4.240	98	4.338
22 - 6	325	7	332
24h	4.565	105	4.670

Media traffico rilevato

	VL	VP	Tot Veic
0:00	74	1	75
1:00	42	1	43
2:00	23	0	23
3:00	14	1	15
4:00	15	2	18
5:00	20	2	22
6:00	48	3	51
7:00	103	6	109
8:00	176	5	181
9:00	220	7	226
10:00	224	5	230
11:00	241	5	247
12:00	317	9	326
13:00	193	6	199
14:00	193	6	199
15:00	208	4	212
16:00	241	4	245
17:00	351	5	356
18:00	394	6	400
19:00	338	8	345
20:00	260	5	266
21:00	252	5	257
22:00	126	2	128
23:00	86	1	87
6 - 22	3.761	89	3.850
22 - 6	401	10	411
24h	4.162	99	4.261

Sezione di Rilievo 1 B - Via Calnova - dir. Noventa centro

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio al giorno martedì 31 luglio 2018

Andamento traffico giornaliero

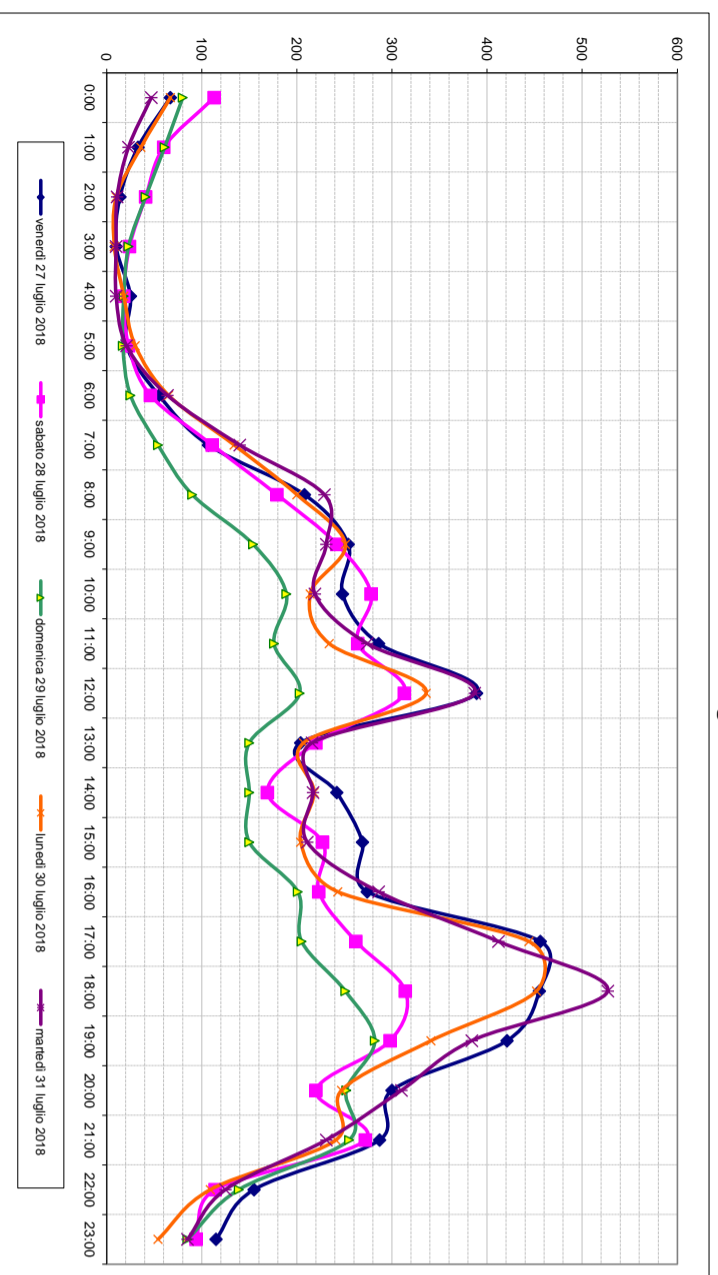
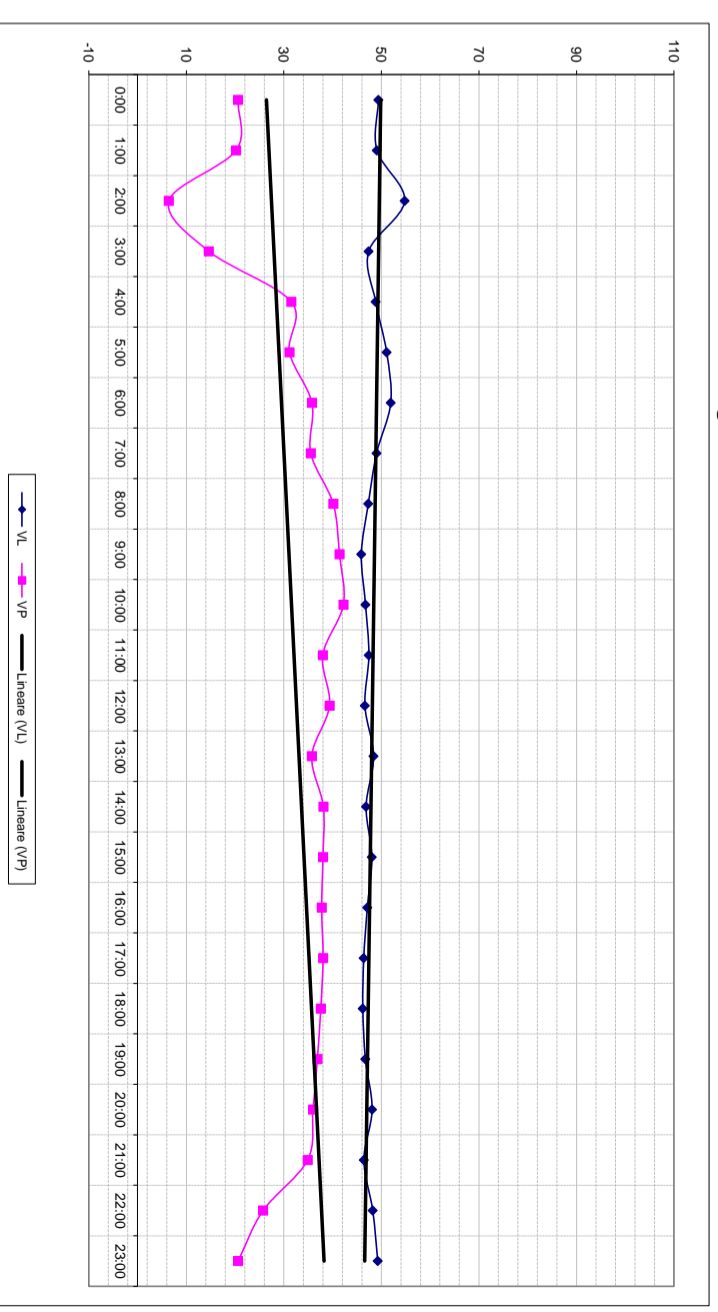
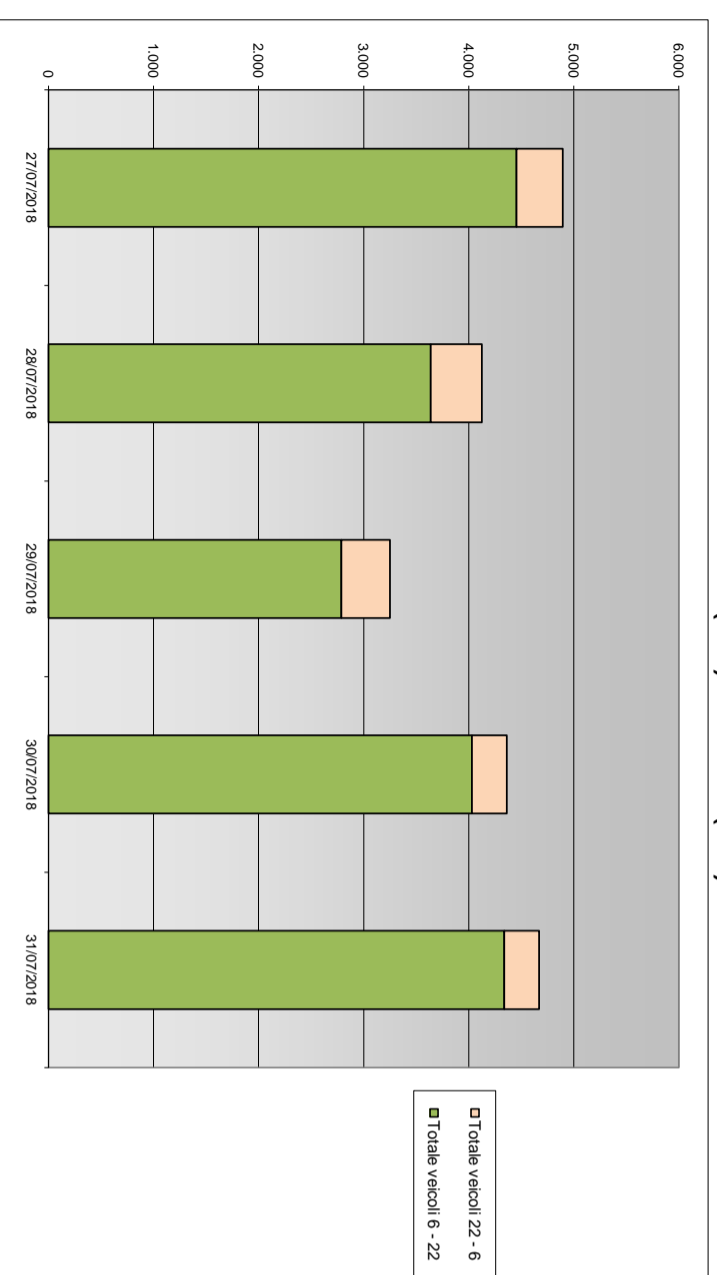


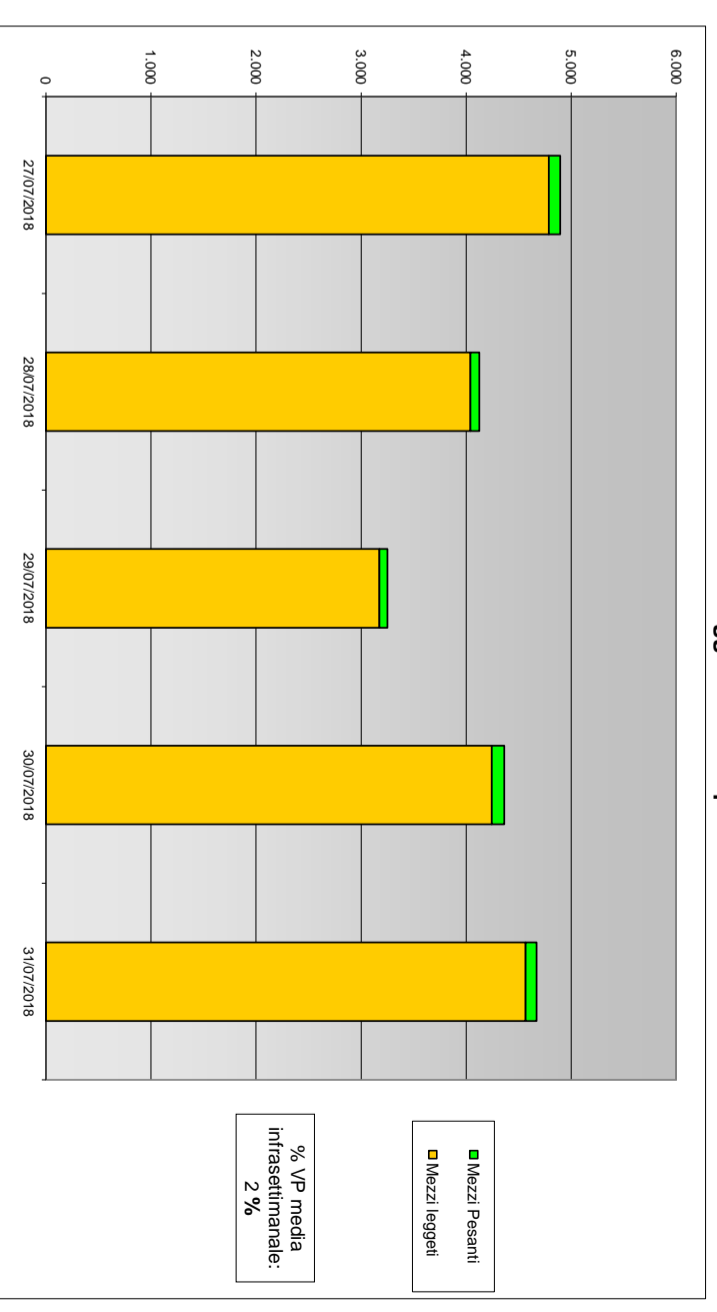
Diagramma Velocità medie orarie sul totale flussi rilevati



Traffico Diurno (6-22) e Notturno (22-6)



Veicoli leggeri e veicoli pesanti



Data	Totale veicoli
27/07/2018	4.895
28/07/2018	4.125
29/07/2018	3.251
30/07/2018	4.363
31/07/2018	4.670

Data	Totale veicoli
27/07/2018	4.895
28/07/2018	4.125
29/07/2018	3.251
30/07/2018	4.363
31/07/2018	4.670

Sezione di Rilievo 1 B - Via Calnova - dir. Noventa centro

Rilievo del traffico effettuato il giorno

venerdì 27 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
0:00	22	88 / 67	0	0 / 0
0:15	14	56 / 51	0	0 / 1
0:30	15	60 / 46	0	0 / 1
0:45	16	64 / 38	0	0 / 1
1:00	6	24 / 32	1	4 / 1
1:15	9	36 / 29	0	0 / 0
1:30	7	28 / 27	0	0 / 1
1:45	10	40 / 21	0	0 / 1
2:00	3	12 / 13	0	0 / 1
2:15	7	28 / 12	1	4 / 1
2:30	1	4 / 8	0	0 / 2
2:45	2	8 / 9	0	0 / 2
3:00	2	8 / 8	0	0 / 2
3:15	3	12 / 16	2	8 / 2
3:30	2	8 / 15	0	0 / 0
3:45	1	4 / 18	0	0 / 1
4:00	10	40 / 22	0	0 / 3
4:15	2	8 / 14	0	0 / 3
4:30	5	20 / 16	1	4 / 4
4:45	5	20 / 16	2	8 / 3
5:00	2	8 / 19	0	0 / 2
5:15	4	16 / 25	1	4 / 4
5:30	5	20 / 34	0	0 / 3
5:45	8	32 / 40	1	4 / 6

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h

4.895 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
6:00	8	32 / 48	2	8 / 7
6:15	13	52 / 68	0	0 / 7
6:30	11	44 / 76	3	12 / 10
6:45	16	64 / 88	2	8 / 7
7:00	28	112 / 99	2	8 / 8
7:15	21	84 / 111	3	12 / 11
7:30	23	92 / 149	0	0 / 9
7:45	27	108 / 173	3	12 / 10
8:00	40	160 / 201	5	20 / 7
8:15	59	236 / 213	1	4 / 6
8:30	47	188 / 220	1	4 / 7
8:45	55	220 / 235	0	0 / 6
9:00	52	208 / 247	4	16 / 7
9:15	66	264 / 262	2	8 / 4
9:30	62	248 / 261	0	0 / 3
9:45	67	268 / 259	1	4 / 8
10:00	67	268 / 240	1	4 / 8
10:15	65	260 / 238	1	4 / 7
10:30	60	240 / 219	5	20 / 7
10:45	48	192 / 237	1	4 / 6
11:00	65	260 / 280	0	0 / 6
11:15	46	184 / 333	1	4 / 8
11:30	78	312 / 384	4	16 / 9
11:45	91	364 / 395	1	4 / 8

Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)

4.455 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
12:00	118	472 / 382	2	8 / 7
12:15	97	388 / 326	2	8 / 5
12:30	89	356 / 273	3	12 / 6
12:45	78	312 / 227	0	0 / 3
13:00	62	248 / 200	0	0 / 4
13:15	44	176 / 197	3	12 / 4
13:30	43	172 / 216	0	0 / 4
13:45	51	204 / 225	1	4 / 5
14:00	59	236 / 236	0	0 / 6
14:15	63	252 / 240	3	12 / 7
14:30	52	208 / 246	1	4 / 5
14:45	62	248 / 251	2	8 / 7
15:00	63	252 / 262	1	4 / 7
15:15	69	276 / 258	1	4 / 6
15:30	57	228 / 255	3	12 / 8
15:45	73	292 / 273	2	8 / 6
16:00	59	236 / 270	0	0 / 4
16:15	66	264 / 322	3	12 / 4
16:30	75	300 / 382	1	4 / 2
16:45	70	280 / 416	0	0 / 2
17:00	111	444 / 452	0	0 / 4
17:15	126	504 / 470	1	4 / 4
17:30	109	436 / 470	1	4 / 4
17:45	106	424 / 460	2	8 / 4

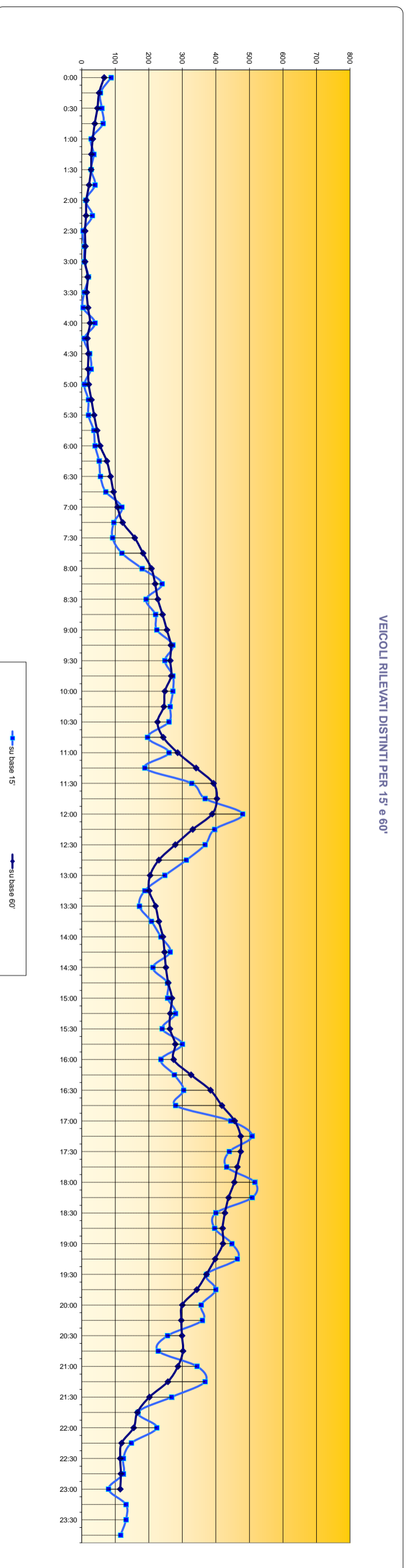
Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)

440 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
18:00	129	516 / 451	0	0 / 4
18:15	126	504 / 431	1	4 / 7
18:30	99	396 / 420	1	4 / 7
18:45	97	388 / 412	2	8 / 8
19:00	109	436 / 412	3	12 / 9
19:15	115	460 / 390	1	4 / 8
19:30	91	364 / 364	2	8 / 8
19:45	97	388 / 337	3	12 / 6
20:00	87	348 / 296	2	8 / 4
20:15	89	356 / 294	1	4 / 3
20:30	64	256 / 296	0	0 / 3
20:45	56	224 / 298	1	4 / 4
21:00	85	340 / 284	1	4 / 3
21:15	91	364 / 254	1	4 / 3
21:30	66	264 / 199	1	4 / 3
21:45	42	168 / 163	0	0 / 3
22:00	55	220 / 151	1	4 / 4
22:15	36	144 / 116	1	4 / 3
22:30	30	120 / 113	1	4 / 2
22:45	30	120 / 116	1	4 / 1
23:00	20	80 / 115	0	0 / 0
23:15	33	132	0	0 / -
23:30	33	132	0	0 / -
23:45	29	116	0	0 / -

Peso medio dei veicoli Pesanti

2%



VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'

Sezione di Rilievo 1 B - Via Calnova - dir. Noventa centro

Rilievo del traffico effettuato il giorno

sabato 28 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
0:00	34	136 / 112	0	0 / 1
0:15	27	108 / 98	1	4 / 1
0:30	29	116 / 83	0	0 / 0
0:45	22	88 / 70	0	0 / 0
1:00	20	80 / 60	0	0 / 0
1:15	12	48 / 50	0	0 / 0
1:30	16	64 / 53	0	0 / 0
1:45	12	48 / 48	0	0 / 0
2:00	10	40 / 41	0	0 / 0
2:15	15	60 / 31	0	0 / 1
2:30	11	44 / 29	0	0 / 1
2:45	5	20 / 20	0	0 / 1
3:00	0	0 / 23	1	4 / 1
3:15	13	52 / 29	0	0 / 1
3:30	2	8 / 17	0	0 / 1
3:45	8	32 / 16	0	0 / 2
4:00	6	24 / 15	1	4 / 3
4:15	1	4 / 16	0	0 / 2
4:30	1	4 / 19	1	4 / 2
4:45	7	28 / 21	1	4 / 1
5:00	7	28 / 23	0	0 / 0
5:15	4	16 / 21	0	0 / 0
5:30	3	12 / 29	0	0 / 0
5:45	9	36 / 38	0	0 / 3

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
4.125 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
6:00	5	20 / 42	0	0 / 4
6:15	12	48 / 59	0	0 / 4
6:30	12	48 / 74	3	12 / 5
6:45	13	52 / 95	1	4 / 3
7:00	22	88 / 109	0	0 / 2
7:15	27	108 / 119	1	4 / 2
7:30	33	132 / 130	1	4 / 3
7:45	27	108 / 150	0	0 / 4
8:00	32	128 / 173	1	4 / 6
8:15	38	152 / 188	1	4 / 5
8:30	53	212 / 225	2	8 / 7
8:45	50	200 / 228	2	8 / 7
9:00	47	188 / 234	0	0 / 8
9:15	75	300 / 260	3	12 / 10
9:30	56	224 / 251	2	8 / 10
9:45	56	224 / 254	3	12 / 8
10:00	73	292 / 272	2	8 / 6
10:15	66	264 / 267	3	12 / 6
10:30	59	236 / 278	0	0 / 6
10:45	74	296 / 275	1	4 / 8
11:00	68	272 / 257	2	8 / 7
11:15	77	308 / 287	3	12 / 6
11:30	56	224 / 292	2	8 / 5
11:45	56	224 / 308	0	0 / 5

Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
3.638 veicoli/diurni

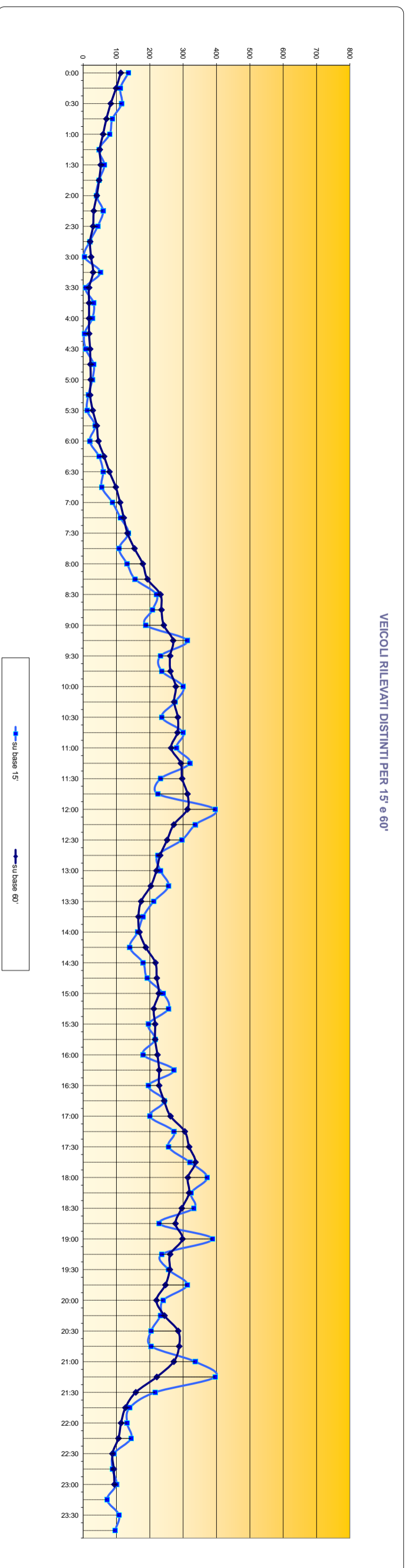
Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
12:00	98	392 / 308	1	4 / 5
12:15	82	328 / 265	2	8 / 7
12:30	72	288 / 244	2	8 / 8
12:45	56	224 / 225	0	0 / 6
13:00	55	220 / 213	3	12 / 7
13:15	61	244 / 198	3	12 / 5
13:30	53	212 / 171	0	0 / 3
13:45	44	176 / 162	1	4 / 4
14:00	40	160 / 164	1	4 / 5
14:15	34	136 / 184	1	4 / 4
14:30	44	176 / 212	1	4 / 5
14:45	46	184 / 217	2	8 / 4
15:00	60	240 / 225	0	0 / 2
15:15	62	248 / 210	2	8 / 2
15:30	49	196 / 215	0	0 / 1
15:45	54	216 / 214	0	0 / 2
16:00	45	180 / 218	0	0 / 5
16:15	67	268 / 223	1	4 / 5
16:30	48	192 / 221	1	4 / 7
16:45	58	232 / 237	3	12 / 6
17:00	50	200 / 258	0	0 / 4
17:15	65	260 / 299	3	12 / 6
17:30	64	256 / 313	0	0 / 5
17:45	79	316 / 331	1	4 / 6

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
487 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
18:00	91	364 / 309	2	8 / 5
18:15	79	316 / 313	2	8 / 5
18:30	82	328 / 291	1	4 / 5
18:45	57	228 / 272	0	0 / 5
19:00	95	380 / 293	2	8 / 5
19:15	57	228 / 258	2	8 / 3
19:30	63	252 / 257	1	4 / 3
19:45	78	312 / 245	0	0 / 2
20:00	60	240 / 216	0	0 / 4
20:15	56	224 / 240	2	8 / 4
20:30	51	204 / 283	0	0 / 2
20:45	49	196 / 286	2	8 / 2
21:00	84	336 / 271	0	0 / 1
21:15	99	396 / 219	0	0 / 2
21:30	54	216 / 156	0	0 / 2
21:45	34	136 / 125	1	4 / 2
22:00	32	128 / 113	1	4 / 1
22:15	36	144 / 105	0	0 / 1
22:30	23	92 / 87	0	0 / 1
22:45	22	88 / 90	0	0 / 2
23:00	24	96 / 92	1	4 / 2
23:15	18	72 / -	0	0 / -
23:30	26	104 / -	1	4 / -
23:45	24	96 / -	0	0 / -

Peso medio dei veicoli Pesanti
2%

VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'



Sezione di Rilievo 1 B - Via Calnova - dir. Noventa centro

Rilievo del traffico effettuato il giorno **domenica 29 luglio 2018** dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri			veicoli pesanti		
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario		Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario	
		su base 15'	su base 60'		su base 15'	su base 60'
0:00	20	80	79	0	0	1
0:15	21	84	79	0	0	1
0:30	16	64	75	0	0	1
0:45	22	88	66	1	4	1
1:00	20	80	60	0	0	1
1:15	17	68	48	0	0	1
1:30	7	28	45	0	0	1
1:45	16	64	49	1	4	1
2:00	8	32	41	0	0	0
2:15	14	56	47	0	0	0
2:30	11	44	36	0	0	0
2:45	8	32	28	0	0	0
3:00	14	56	23	0	0	0
3:15	3	12	15	0	0	0
3:30	3	12	16	0	0	0
3:45	3	12	18	0	0	0
4:00	6	24	18	0	0	0
4:15	4	16	17	0	0	0
4:30	5	20	16	0	0	0
4:45	3	12	16	0	0	0
5:00	5	20	16	0	0	1
5:15	3	12	14	0	0	1
5:30	5	20	15	0	0	1
5:45	3	12	19	1	4	1

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
3.251 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri			veicoli pesanti		
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario		Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario	
		su base 15'	su base 60'		su base 15'	su base 60'
6:00	3	12	25	0	0	0
6:15	4	16	36	0	0	0
6:30	9	36	41	0	0	0
6:45	9	36	41	0	0	0
7:00	14	56	52	0	0	2
7:15	9	36	64	0	0	3
7:30	9	36	68	0	0	3
7:45	20	80	80	2	8	3
8:00	26	104	88	1	4	2
8:15	13	52	101	0	0	1
8:30	21	84	128	0	0	4
8:45	28	112	134	1	4	4
9:00	39	156	151	0	0	3
9:15	40	160	149	3	12	3
9:30	27	108	175	0	0	2
9:45	45	180	195	0	0	2
10:00	37	148	186	0	0	3
10:15	66	264	192	2	8	3
10:30	47	188	171	0	0	2
10:45	36	144	163	1	4	3
11:00	43	172	171	0	0	5
11:15	45	180	184	1	4	8
11:30	39	156	183	1	4	10
11:45	44	176	190	3	12	11

Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
2.787 veicoli/diurni

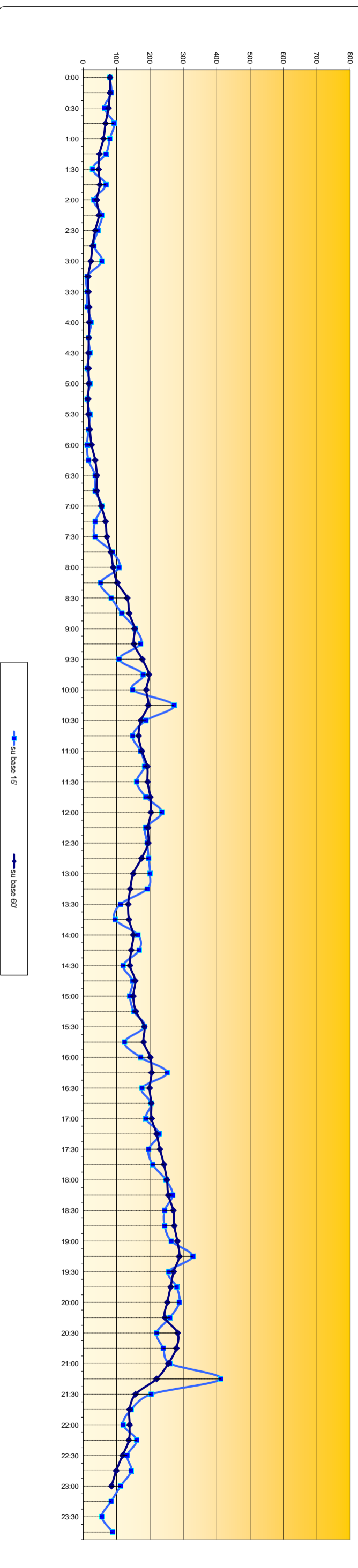
Inizio Intervallo	veicoli leggeri			veicoli pesanti		
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario		Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario	
		su base 15'	su base 60'		su base 15'	su base 60'
12:00	56	224	195	3	12	8
12:15	44	176	189	3	12	5
12:30	46	184	190	2	8	5
12:45	49	196	171	0	0	4
13:00	50	200	144	0	0	6
13:15	45	180	134	3	12	7
13:30	27	108	129	1	4	6
13:45	22	88	131	2	8	6
14:00	40	160	146	1	4	4
14:15	40	160	140	2	8	4
14:30	29	116	137	1	4	3
14:45	37	148	154	0	0	2
15:00	34	136	148	1	4	2
15:15	37	148	157	1	4	1
15:30	46	184	181	0	0	2
15:45	31	124	178	0	0	3
16:00	43	172	197	0	0	4
16:15	61	244	200	2	8	5
16:30	43	172	195	1	4	4
16:45	50	200	200	1	4	4
17:00	46	184	201	1	4	4
17:15	56	224	217	1	4	3
17:30	48	192	223	1	4	7
17:45	51	204	236	1	4	6

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
464 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri			veicoli pesanti		
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario		Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario	
		su base 15'	su base 60'		su base 15'	su base 60'
18:00	62	248	243	0	0	8
18:15	62	248	246	5	20	9
18:30	61	244	264	0	0	6
18:45	58	232	266	3	12	7
19:00	65	260	274	1	4	8
19:15	80	320	281	2	8	7
19:30	63	252	264	1	4	7
19:45	66	264	256	4	16	6
20:00	72	288	249	0	0	3
20:15	63	252	239	2	8	6
20:30	55	220	275	0	0	8
20:45	59	236	271	1	4	8
21:00	62	248	248	3	12	7
21:15	99	396	213	4	16	7
21:30	51	204	153	0	0	4
21:45	36	144	135	0	0	4
22:00	27	108	134	3	12	5
22:15	39	156	134	1	4	3
22:30	33	132	116	0	0	2
22:45	35	140	97	1	4	2
23:00	27	108	84	1	4	1
23:15	21	84	-	0	0	-
23:30	14	56	-	0	0	-
23:45	22	88	-	0	0	-

Peso medio dei veicoli Pesanti
2%

VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'



Sezione di Rilievo 1 B - Via Calnova - dir. Noventa centro

Rilievo del traffico effettuato il giorno

lunedì 30 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
0:00	24	96 / 65	0	0 / 2
0:15	19	76 / 54	1	4 / 2
0:30	10	40 / 28	0	0 / 1
0:45	12	48 / 39	1	4 / 1
1:00	13	52 / 36	0	0 / 0
1:15	8	32 / 24	0	0 / 0
1:30	6	24 / 20	0	0 / 0
1:45	9	36 / 18	0	0 / 0
2:00	1	4 / 10	0	0 / 0
2:15	4	16 / 10	0	0 / 0
2:30	4	16 / 7	0	0 / 0
2:45	1	4 / 7	0	0 / 0
3:00	1	4 / 8	0	0 / 0
3:15	1	4 / 12	0	0 / 0
3:30	4	16 / 14	0	0 / 0
3:45	2	8 / 15	0	0 / 3
4:00	5	20 / 15	0	0 / 3
4:15	3	12 / 13	0	0 / 7
4:30	5	20 / 14	3	12 / 8
4:45	2	8 / 18	0	0 / 5
5:00	3	12 / 25	4	16 / 5
5:15	4	16 / 37	1	4 / 1
5:30	9	36 / 46	0	0 / 2
5:45	9	36 / 49	0	0 / 4

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
4.363 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
6:00	15	60 / 61	0	0 / 4
6:15	13	52 / 68	2	8 / 7
6:30	12	48 / 82	2	8 / 6
6:45	21	84 / 107	0	0 / 6
7:00	22	88 / 125	3	12 / 9
7:15	27	108 / 145	1	4 / 6
7:30	37	148 / 171	2	8 / 6
7:45	39	156 / 184	3	12 / 8
8:00	42	168 / 193	0	0 / 7
8:15	53	212 / 211	1	4 / 7
8:30	50	200 / 230	4	16 / 8
8:45	48	192 / 237	2	8 / 6
9:00	60	240 / 244	0	0 / 7
9:15	72	288 / 248	2	8 / 8
9:30	57	228 / 231	2	8 / 10
9:45	55	220 / 218	3	12 / 8
10:00	64	256 / 209	1	4 / 5
10:15	55	220 / 204	4	16 / 5
10:30	44	176 / 189	0	0 / 4
10:45	46	184 / 208	0	0 / 6
11:00	59	236 / 227	1	4 / 7
11:15	40	160 / 294	3	12 / 10
11:30	63	252 / 320	2	8 / 13
11:45	65	260 / 327	1	4 / 13

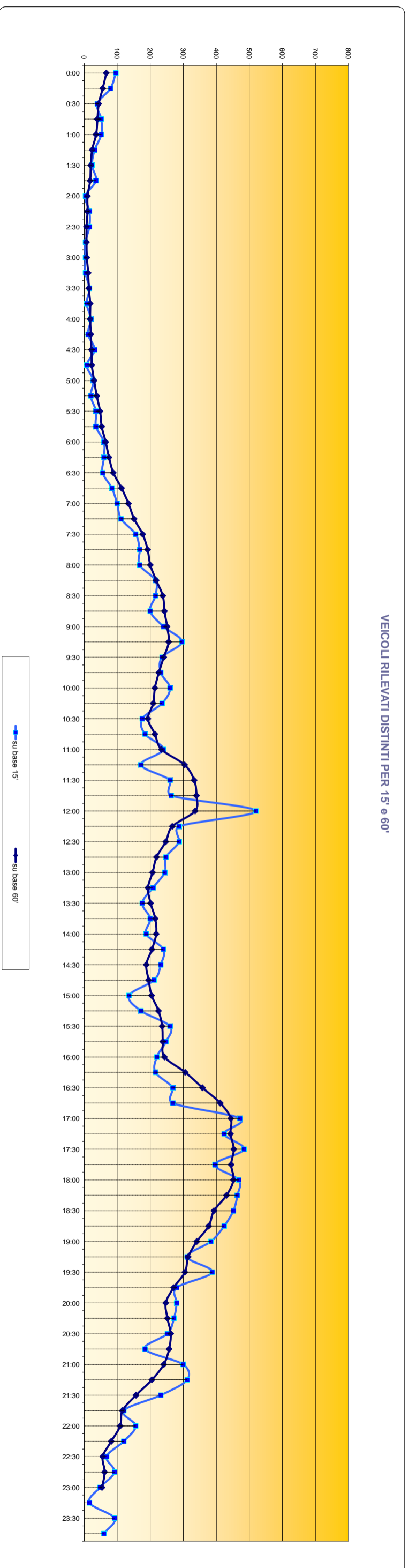
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
4.031 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
12:00	126	504 / 323	4	16 / 13
12:15	66	264 / 256	6	24 / 11
12:30	70	280 / 239	2	8 / 8
12:45	61	244 / 211	1	4 / 8
13:00	59	236 / 198	2	8 / 9
13:15	49	196 / 186	3	12 / 7
13:30	42	168 / 193	2	8 / 8
13:45	48	192 / 205	2	8 / 10
14:00	47	188 / 210	0	0 / 8
14:15	56	224 / 197	4	16 / 8
14:30	54	216 / 183	4	16 / 5
14:45	53	212 / 193	0	0 / 2
15:00	34	136 / 199	0	0 / 5
15:15	42	168 / 219	1	4 / 6
15:30	64	256 / 230	1	4 / 6
15:45	59	236 / 233	3	12 / 5
16:00	54	216 / 241	1	4 / 2
16:15	53	212 / 303	1	4 / 3
16:30	67	268 / 355	0	0 / 3
16:45	67	268 / 408	0	0 / 4
17:00	116	464 / 439	2	8 / 5
17:15	105	420 / 439	1	4 / 4
17:30	120	480 / 449	1	4 / 4
17:45	98	392 / 441	1	4 / 4

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
332 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
18:00	116	464 / 448	1	4 / 4
18:15	115	460 / 428	1	4 / 3
18:30	112	448 / 387	1	4 / 6
18:45	105	420 / 371	1	4 / 6
19:00	96	384 / 333	0	0 / 8
19:15	74	296 / 303	4	16 / 12
19:30	96	384 / 296	1	4 / 9
19:45	67	268 / 261	3	12 / 10
20:00	66	264 / 240	4	16 / 7
20:15	67	268 / 244	1	4 / 8
20:30	61	244 / 253	2	8 / 9
20:45	46	184 / 249	0	0 / 8
21:00	70	280 / 233	5	20 / 8
21:15	76	304 / 202	2	8 / 3
21:30	57	228 / 156	1	4 / 1
21:45	30	120 / 115	0	0 / 1
22:00	39	156 / 107	0	0 / 2
22:15	30	120 / 80	0	0 / 2
22:30	16	64 / 54	1	4 / 2
22:45	22	88 / 61	1	4 / 1
23:00	12	48 / 54	0	0 / 0
23:15	4	16 / -	0	0 / -
23:30	23	92 / -	0	0 / -
23:45	15	60 / -	0	0 / -

Peso medio dei veicoli Pesanti
3%



Sezione di Rilievo 1 B - Via Calnova - dir. Noventa centro

Rilievo del traffico effettuato il giorno

martedì 31 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 60'
0:00	12	48	47	0
0:15	17	68	42	0
0:30	9	36	31	0
0:45	9	36	27	0
1:00	7	28	22	1
1:15	6	24	17	0
1:30	5	20	15	0
1:45	4	16	11	0
2:00	2	8	11	0
2:15	4	16	14	0
2:30	1	4	12	0
2:45	4	16	12	0
3:00	5	20	10	0
3:15	2	8	7	0
3:30	1	4	7	0
3:45	2	8	7	0
4:00	2	8	7	0
4:15	2	8	6	0
4:30	1	4	6	0
4:45	2	8	9	3
5:00	1	4	19	12
5:15	2	8	34	0
5:30	4	16	44	0
5:45	12	48	50	3

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
4.670 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 60'
6:00	16	64	62	1
6:15	12	48	69	0
6:30	10	40	98	1
6:45	24	96	122	0
7:00	23	92	132	3
7:15	41	164	161	3
7:30	34	136	173	0
7:45	34	136	198	2
8:00	52	208	224	2
8:15	53	212	219	1
8:30	59	236	226	2
8:45	60	240	221	0
9:00	47	188	223	2
9:15	60	240	226	2
9:30	54	216	213	2
9:45	62	248	216	2
10:00	50	200	214	0
10:15	47	188	230	2
10:30	57	228	249	2
10:45	60	240	271	1
11:00	66	264	272	0
11:15	66	264	330	1
11:30	79	316	356	1
11:45	61	244	384	1

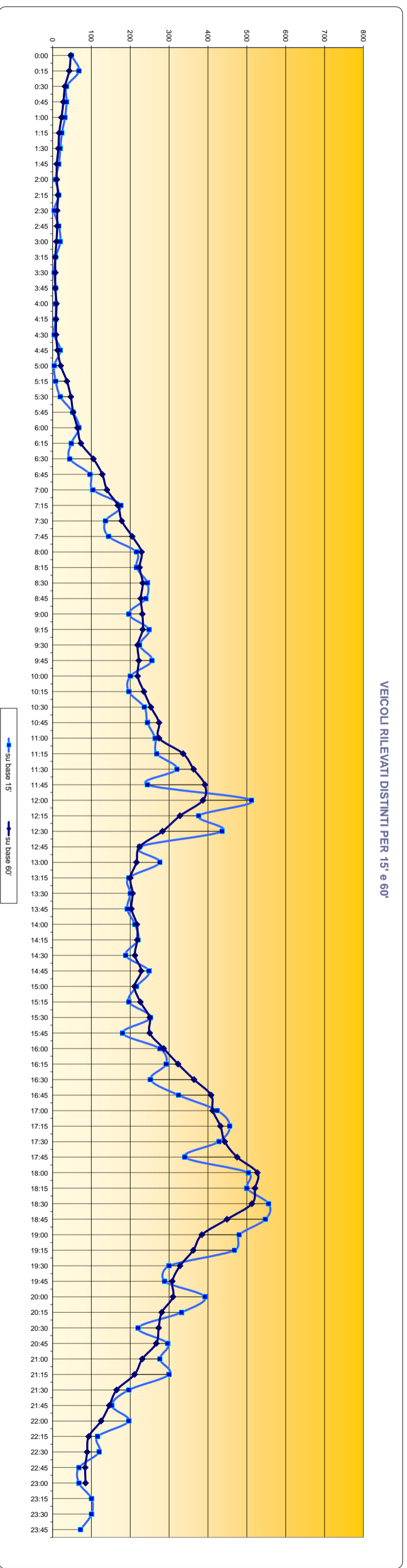
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
4.338 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 60'
12:00	124	496	377	4
12:15	92	368	321	2
12:30	107	428	276	8
12:45	54	216	218	2
13:00	68	272	212	1
13:15	47	188	195	2
13:30	49	196	201	1
13:45	48	192	197	0
14:00	51	204	211	2
14:15	53	212	213	2
14:30	45	180	208	2
14:45	62	248	225	0
15:00	53	212	208	1
15:15	48	192	222	1
15:30	62	248	245	1
15:45	45	180	246	0
16:00	67	268	280	2
16:15	71	284	318	2
16:30	63	252	355	0
16:45	79	316	399	2
17:00	105	420	404	1
17:15	108	432	424	6
17:30	107	428	438	0
17:45	84	336	468	1

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
332 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 60'
18:00	125	500	519	1
18:15	122	488	513	3
18:30	137	548	504	2
18:45	135	540	441	2
19:00	119	476	376	1
19:15	113	452	355	4
19:30	74	296	321	1
19:45	70	280	300	2
20:00	98	392	301	0
20:15	79	316	270	4
20:30	53	212	264	2
20:45	71	284	258	3
21:00	67	268	225	2
21:15	73	292	207	2
21:30	47	188	163	2
21:45	38	152	146	0
22:00	49	196	125	0
22:15	29	116	93	0
22:30	30	120	89	0
22:45	17	68	83	0
23:00	17	68	84	0
23:15	25	100	-	0
23:30	24	96	-	1
23:45	18	72	-	4

Peso medio dei veicoli Pesanti
2%



Sezione di Rilievo: 2 A

Comune di Noventa di Piave (VE)

Postazione 2 A - Via Rialto - dir. Omnia Hotel

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio a martedì 31 luglio 2018 mediante dispositivi radar tipo Viacount II



localizzazione, direzione flusso rilevato e posizionamento rilevatore 2 A

Sezione di Rilievo 2 A - Via Rialto - dir. Omnia Hotel

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio al giorno martedì 31 luglio 2018

venerdì 27 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	10	0	10
1:00	2	0	2
2:00	2	0	2
3:00	0	0	0
4:00	3	1	4
5:00	6	1	7
6:00	12	0	12
7:00	14	0	14
8:00	38	3	41
9:00	73	3	76
10:00	116	2	118
11:00	65	1	66
12:00	59	1	60
13:00	73	0	73
14:00	78	0	78
15:00	82	2	84
16:00	93	1	94
17:00	104	1	105
18:00	123	0	123
19:00	85	0	85
20:00	47	1	48
21:00	42	1	43
22:00	21	0	21
23:00	18	0	18
6 - 22	1.104	16	1.120
22 - 6	62	2	64
24h	1.166	18	1.184

sabato 28 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	16	1	17
1:00	11	0	11
2:00	5	1	6
3:00	7	0	7
4:00	1	0	1
5:00	6	0	6
6:00	9	1	10
7:00	23	1	24
8:00	15	0	15
9:00	45	4	49
10:00	94	1	95
11:00	96	1	97
12:00	78	0	78
13:00	70	1	71
14:00	104	0	104
15:00	102	1	103
16:00	127	2	129
17:00	124	2	126
18:00	113	2	115
19:00	62	1	63
20:00	25	1	26
21:00	41	0	41
22:00	15	1	16
23:00	10	0	10
6 - 22	1.128	18	1.146
22 - 6	71	3	74
24h	1.199	21	1.220

domenica 29 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	12	0	12
1:00	7	0	7
2:00	2	0	2
3:00	5	0	5
4:00	3	0	3
5:00	4	0	4
6:00	7	0	7
7:00	6	0	6
8:00	21	1	22
9:00	38	2	40
10:00	62	0	62
11:00	68	4	72
12:00	60	0	60
13:00	60	1	61
14:00	76	2	78
15:00	77	1	78
16:00	113	1	114
17:00	84	2	86
18:00	90	3	93
19:00	51	3	54
20:00	36	0	36
21:00	28	2	30
22:00	14	0	14
23:00	6	0	6
6 - 22	877	22	899
22 - 6	53	0	53
24h	930	22	952

lunedì 30 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	7	0	7
1:00	3	0	3
2:00	7	0	7
3:00	2	0	2
4:00	2	0	2
5:00	4	0	4
6:00	8	0	8
7:00	9	1	10
8:00	35	0	35
9:00	61	4	65
10:00	75	3	78
11:00	64	2	66
12:00	57	0	57
13:00	51	1	52
14:00	72	0	72
15:00	83	2	85
16:00	73	0	73
17:00	108	1	109
18:00	110	0	110
19:00	46	3	49
20:00	32	6	38
21:00	39	1	40
22:00	19	0	19
23:00	11	0	11
6 - 22	923	24	947
22 - 6	55	0	55
24h	978	24	1.002

martedì 31 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	13	0	13
1:00	7	0	7
2:00	0	0	0
3:00	0	0	0
4:00	1	0	1
5:00	6	0	6
6:00	10	1	11
7:00	15	2	17
8:00	49	2	51
9:00	52	1	53
10:00	69	2	71
11:00	81	1	82
12:00	57	0	57
13:00	40	1	41
14:00	63	1	64
15:00	67	2	69
16:00	99	1	100
17:00	119	1	120
18:00	96	1	97
19:00	64	1	65
20:00	45	0	45
21:00	40	2	42
22:00	26	0	26
23:00	8	0	8
6 - 22	966	19	985
22 - 6	61	0	61
24h	1.027	19	1.046

Media traffico rilevato

	VL	VP	Tot Veic
0:00	12	0	12
1:00	6	0	6
2:00	3	0	3
3:00	3	0	3
4:00	2	0	2
5:00	5	0	5
6:00	9	0	10
7:00	13	1	14
8:00	32	1	33
9:00	54	3	57
10:00	83	2	85
11:00	75	2	77
12:00	62	0	62
13:00	59	1	60
14:00	79	1	79
15:00	82	2	84
16:00	101	1	102
17:00	108	1	109
18:00	106	1	108
19:00	62	2	63
20:00	37	2	39
21:00	38	1	39
22:00	19	0	19
23:00	11	0	11
6 - 22	1.000	20	1.019
22 - 6	60	1	61
24h	1.060	21	1.081

Sezione di Rilievo 2 A - Via Rialto - dir. Omnia Hotel

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio al giorno martedì 31 luglio 2018

Andamento traffico giornaliero

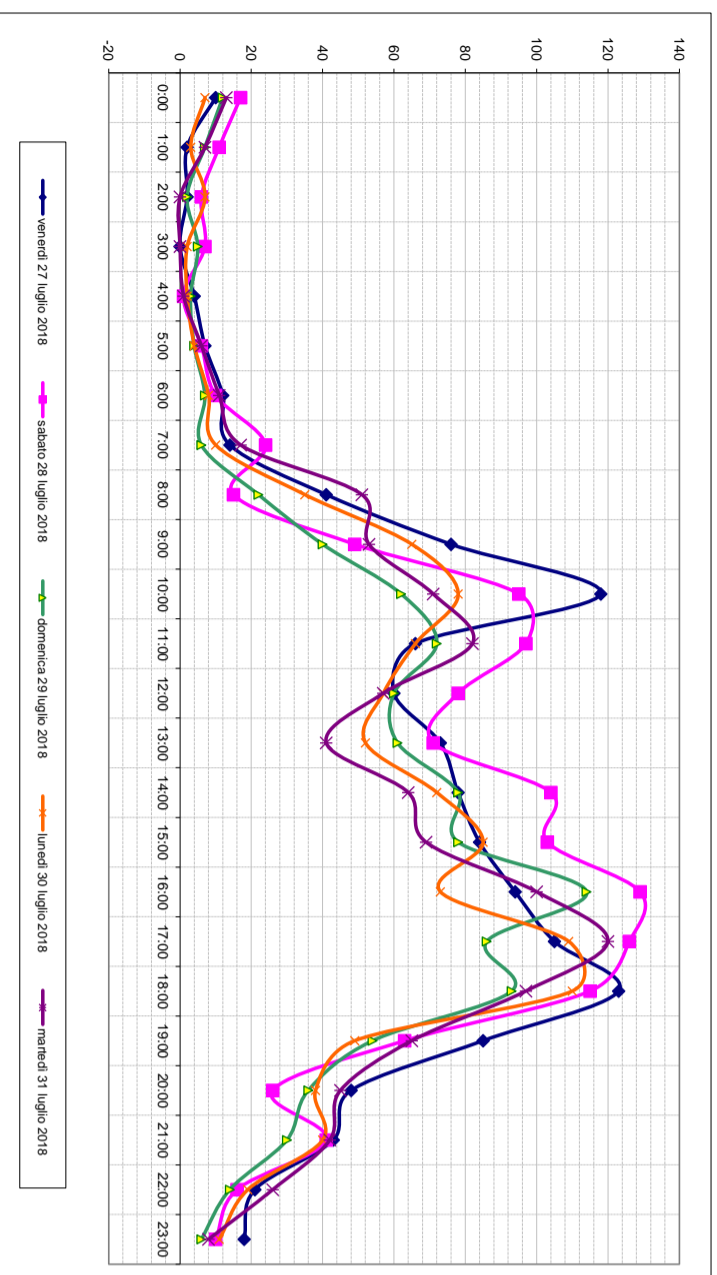
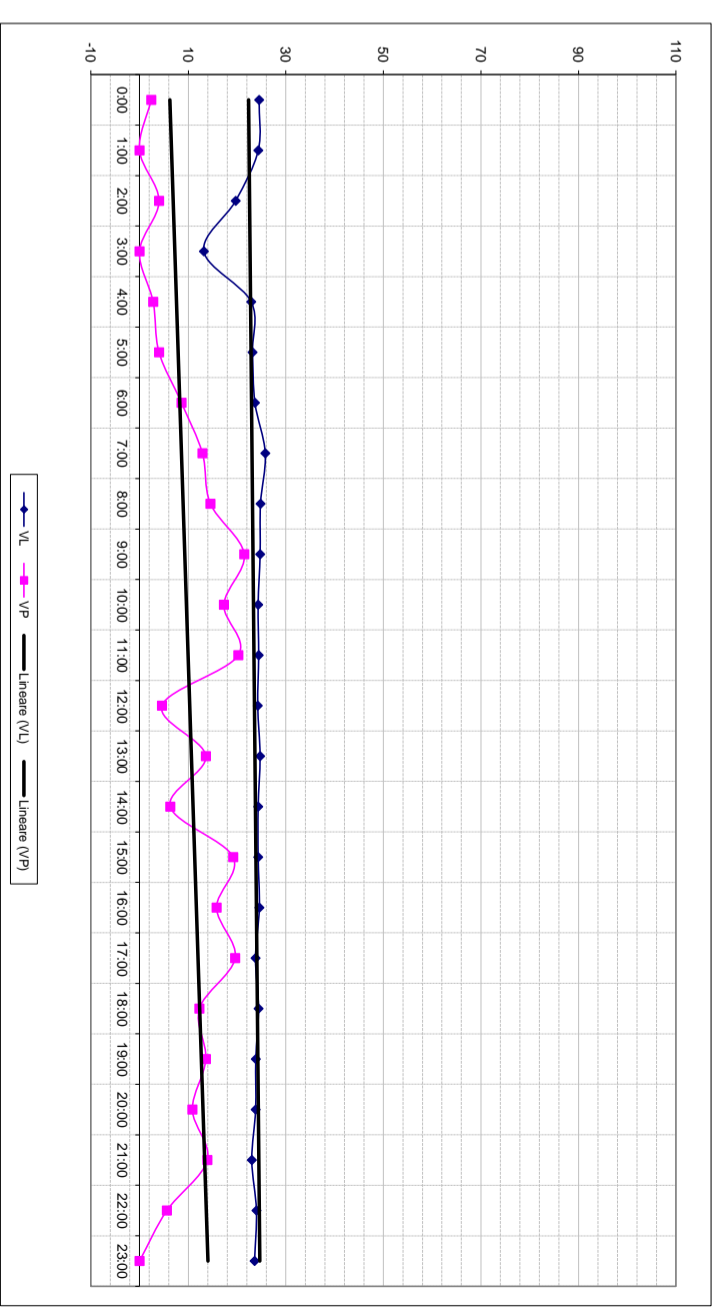
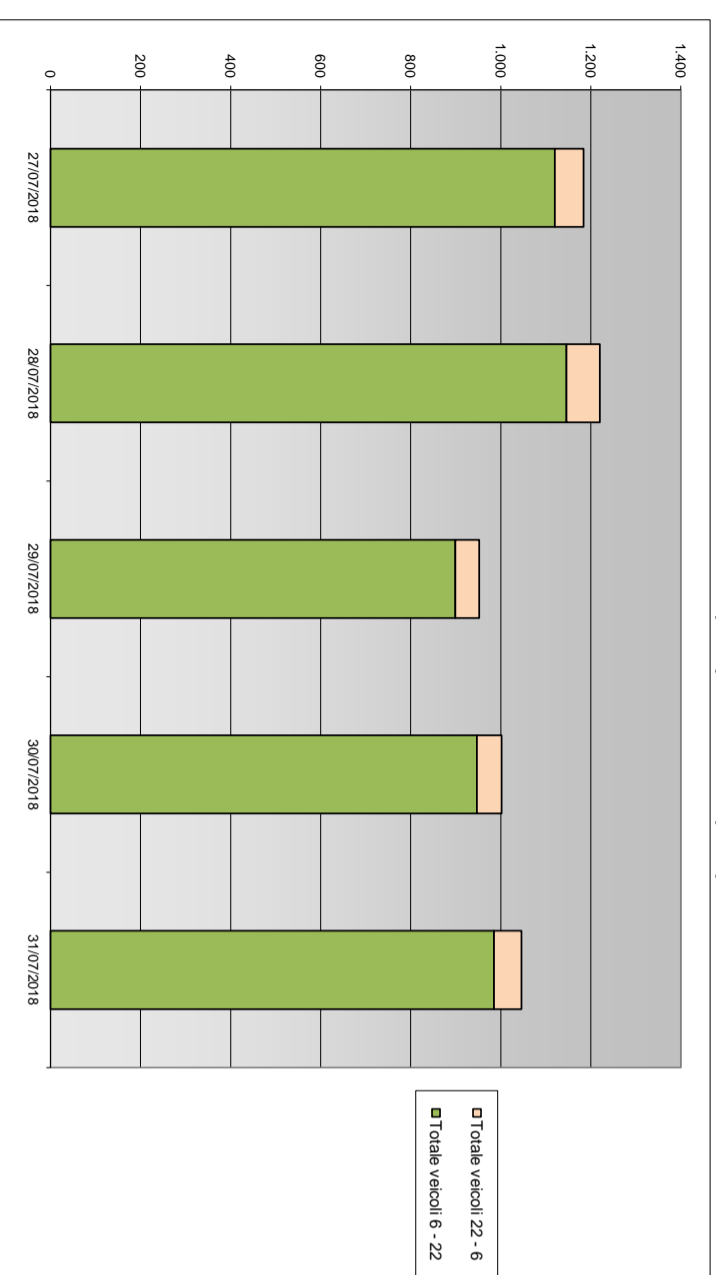


Diagramma Velocità medie orarie sul totale flussi rilevati

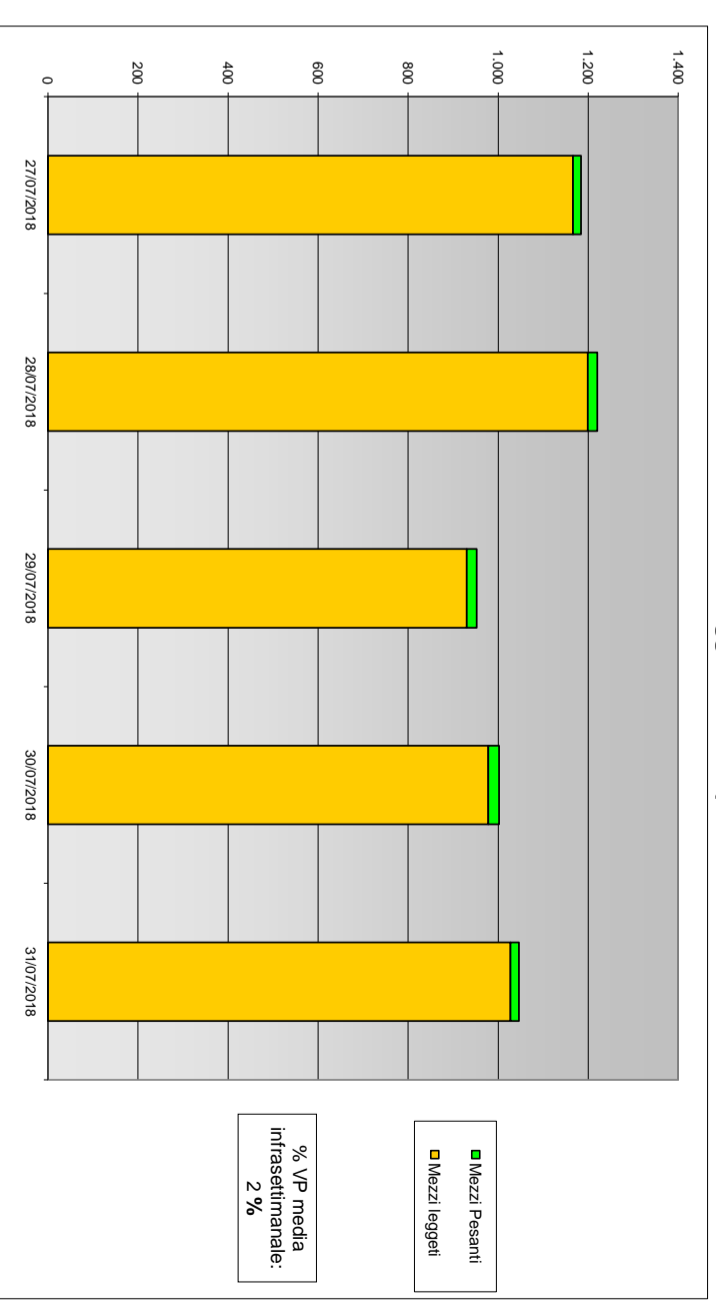


Traffico Diurno (6-22) e Notturno (22-6)



	27/07/2018	28/07/2018	29/07/2018	30/07/2018	31/07/2018
Totale veicoli 6 - 22	1.120	1.146	899	947	985
Totale veicoli 22 - 6	64	74	53	55	61
Totale veicoli	1.184	1.220	952	1.002	1.046

Veicoli leggeri e veicoli pesanti



	27/07/2018	28/07/2018	29/07/2018	30/07/2018	31/07/2018
Mezzi leggeri	1.166	1.199	930	978	1.027
Mezzi Pesanti	18	21	22	24	19
Totale veicoli	1.184	1.220	952	1.002	1.046

Sezione di Rilievo 2 A - Via Rialto - dir. Omnia Hotel

Rilievo del traffico effettuato il giorno

venerdì 27 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
0:00	5	20 / 10	0	0 / 0
0:15	3	12 / 7	0	0 / 0
0:30	0	0 / 0	0	0 / 0
0:45	2	8 / 4	0	0 / 0
1:00	2	8 / 4	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	1	4 / 2	0	0 / 0
2:15	0	0 / 0	0	0 / 0
2:30	1	4 / 1	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	2	8 / 3	1	4 / 2
4:45	1	4 / 2	0	0 / 0
5:00	0	0 / 0	0	0 / 0
5:15	0	0 / 0	1	4 / 1
5:30	1	4 / 2	0	0 / 0
5:45	5	20 / 11	0	0 / 0

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h

1.184 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
6:00	2	8 / 12	0	0 / 0
6:15	1	4 / 12	0	0 / 0
6:30	3	12 / 14	0	0 / 0
6:45	6	24 / 13	0	0 / 0
7:00	2	8 / 14	0	0 / 0
7:15	3	12 / 22	0	0 / 0
7:30	2	8 / 27	0	0 / 0
7:45	7	28 / 33	0	0 / 0
8:00	10	40 / 38	1	4 / 3
8:15	8	32 / 46	0	0 / 0
8:30	8	32 / 53	1	4 / 4
8:45	12	48 / 68	1	4 / 3
9:00	18	72 / 73	1	4 / 3
9:15	15	60 / 87	1	4 / 2
9:30	23	92 / 98	0	0 / 2
9:45	17	68 / 106	1	4 / 2
10:00	32	128 / 116	0	0 / 2
10:15	26	104 / 103	1	4 / 3
10:30	31	124 / 91	0	0 / 2
10:45	27	108 / 79	1	4 / 2
11:00	19	76 / 65	1	4 / 1
11:15	14	56 / 55	0	0 / 0
11:30	19	76 / 55	0	0 / 0
11:45	13	52 / 50	0	0 / 1

Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)

1.120 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
12:00	9	36 / 59	0	0 / 1
12:15	14	56 / 69	0	0 / 1
12:30	14	56 / 75	1	4 / 1
12:45	22	88 / 76	0	0 / 0
13:00	19	76 / 73	0	0 / 0
13:15	20	80 / 67	0	0 / 0
13:30	15	60 / 64	0	0 / 0
13:45	19	76 / 65	0	0 / 0
14:00	13	52 / 78	0	0 / 0
14:15	17	68 / 77	0	0 / 0
14:30	16	64 / 83	0	0 / 0
14:45	32	128 / 89	0	0 / 0
15:00	12	48 / 82	0	0 / 2
15:15	23	92 / 91	0	0 / 2
15:30	22	88 / 90	0	0 / 2
15:45	25	100 / 93	2	8 / 3
16:00	21	84 / 93	0	0 / 1
16:15	22	88 / 95	0	0 / 1
16:30	25	100 / 103	1	4 / 1
16:45	25	100 / 99	0	0 / 1
17:00	23	92 / 104	0	0 / 1
17:15	30	120 / 115	0	0 / 1
17:30	21	84 / 109	1	4 / 1
17:45	30	120 / 116	0	0 / 0

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)

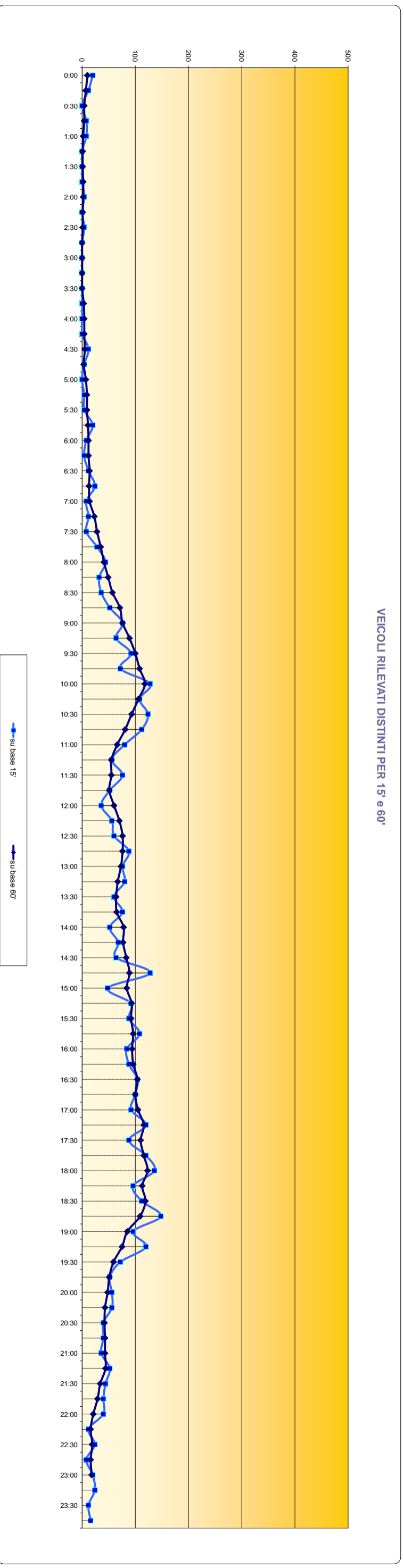
64 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
18:00	34	136 / 123	0	0 / 0
18:15	24	96 / 113	0	0 / 0
18:30	28	112 / 119	0	0 / 0
18:45	37	148 / 109	0	0 / 0
19:00	24	96 / 85	0	0 / 0
19:15	30	120 / 74	0	0 / 1
19:30	18	72 / 58	0	0 / 1
19:45	13	52 / 50	0	0 / 1
20:00	13	52 / 47	1	4 / 1
20:15	14	56 / 43	0	0 / 0
20:30	10	40 / 41	0	0 / 1
20:45	10	40 / 42	0	0 / 1
21:00	9	36 / 42	0	0 / 1
21:15	12	48 / 43	1	4 / 1
21:30	11	44 / 34	0	0 / 0
21:45	10	40 / 29	0	0 / 0
22:00	10	40 / 21	0	0 / 0
22:15	3	12 / 16	0	0 / 0
22:30	6	24 / 19	0	0 / 0
22:45	2	8 / 16	0	0 / 0
23:00	5	20 / 18	0	0 / 0
23:15	6	24 / -	0	0 / -
23:30	3	12 / -	0	0 / -
23:45	4	16 / -	0	0 / -

Peso medio dei veicoli Pesanti

2%

VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'



Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
0:00	5	20	0	0
0:15	3	12	0	0
0:30	4	16	0	0
0:45	4	16	0	0
1:00	2	8	0	0
1:15	4	16	0	0
1:30	2	8	0	0
1:45	3	12	0	0
2:00	1	4	0	0
2:15	1	4	0	0
2:30	3	12	0	0
2:45	0	0	0	0
3:00	0	0	0	0
3:15	4	16	0	0
3:30	1	4	0	0
3:45	2	8	0	0
4:00	0	0	0	0
4:15	1	4	0	0
4:30	0	0	0	0
4:45	0	0	0	0
5:00	0	0	0	0
5:15	3	12	0	0
5:30	1	4	0	0
5:45	2	8	0	0

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
1.220 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
6:00	2	8	0	0
6:15	2	8	0	0
6:30	0	0	0	0
6:45	5	20	0	0
7:00	9	36	1	4
7:15	4	16	0	0
7:30	4	16	0	0
7:45	6	24	0	0
8:00	4	16	0	0
8:15	3	12	0	0
8:30	5	20	0	0
8:45	3	12	0	0
9:00	10	40	1	4
9:15	14	56	0	0
9:30	6	24	1	4
9:45	15	60	2	8
10:00	29	116	0	0
10:15	27	108	0	0
10:30	15	60	0	0
10:45	23	92	1	4
11:00	19	76	0	0
11:15	18	72	0	0
11:30	27	108	0	0
11:45	32	128	1	4

Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
1.146 veicoli/diurni

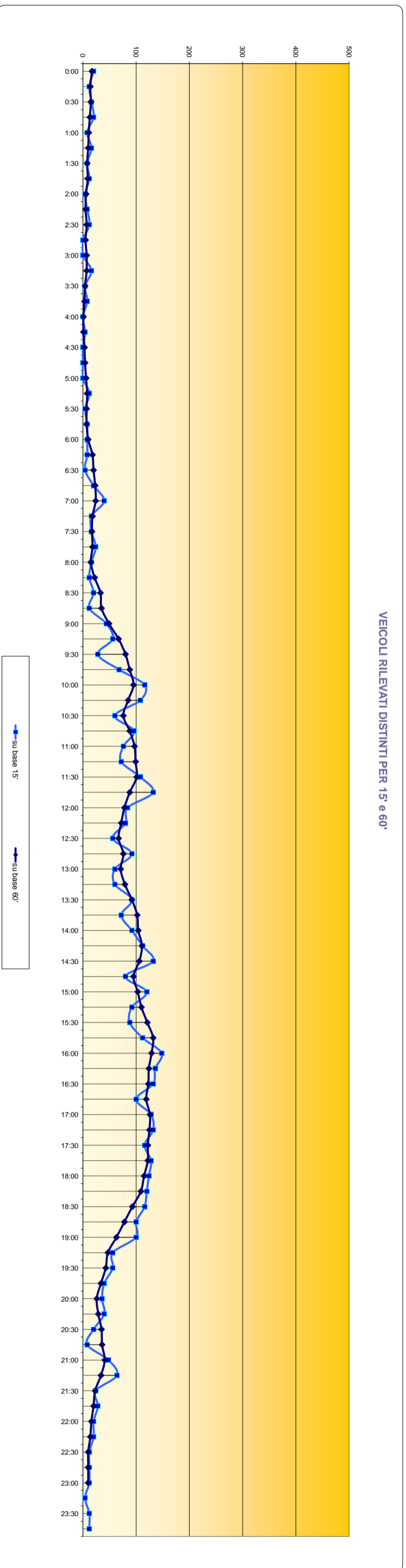
Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
12:00	21	84	0	0
12:15	20	80	0	0
12:30	14	56	0	0
12:45	23	92	0	0
13:00	15	60	0	0
13:15	15	60	0	0
13:30	23	92	0	0
13:45	17	68	1	4
14:00	23	92	0	0
14:15	28	112	0	0
14:30	33	132	0	0
14:45	20	80	0	0
15:00	30	120	0	0
15:15	23	92	0	0
15:30	21	84	1	4
15:45	28	112	0	0
16:00	36	144	1	4
16:15	33	132	1	4
16:30	33	132	0	0
16:45	25	100	0	0
17:00	31	124	1	4
17:15	33	132	0	0
17:30	29	116	0	0
17:45	31	124	1	4

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
74 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
18:00	31	124	0	0
18:15	29	116	1	4
18:30	29	116	0	0
18:45	24	96	1	4
19:00	25	100	0	0
19:15	13	52	1	4
19:30	14	56	0	0
19:45	10	40	0	0
20:00	8	32	1	4
20:15	10	40	0	0
20:30	5	20	0	0
20:45	2	8	0	0
21:00	12	48	0	0
21:15	16	64	0	0
21:30	7	28	0	0
21:45	7	28	0	0
22:00	5	20	0	0
22:15	4	16	1	4
22:30	3	12	0	0
22:45	3	12	0	0
23:00	3	12	0	0
23:15	1	4	0	0
23:30	3	12	0	0
23:45	3	12	0	0

Peso medio dei veicoli Pesanti
2%

VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'



Sezione di Rilievo 2 A - Via Rialto - dir. Omnia Hotel

Rilievo del traffico effettuato il giorno **domenica 29 luglio 2018** dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri			veicoli pesanti		
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario		Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario	
		su base 15'	su base 60'		su base 15'	su base 60'
0:00	3	12	12	0	0	0
0:15	4	16	13	0	0	0
0:30	4	16	10	0	0	0
0:45	1	4	8	0	0	0
1:00	4	16	7	0	0	0
1:15	1	4	2	0	0	0
1:30	2	8	2	0	0	0
1:45	0	0	0	0	0	0
2:00	0	0	2	0	0	0
2:15	0	0	4	0	0	0
2:30	0	0	6	0	0	0
2:45	2	8	7	0	0	0
3:15	2	8	5	0	0	0
3:30	1	4	3	0	0	0
3:45	0	0	3	0	0	0
4:00	2	8	3	0	0	0
4:15	0	0	1	0	0	0
4:30	1	4	2	0	0	0
4:45	0	0	1	0	0	0
5:00	0	0	4	0	0	0
5:15	1	4	5	0	0	0
5:30	0	0	4	0	0	0
5:45	3	12	5	0	0	0

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
952 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri			veicoli pesanti		
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario		Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario	
		su base 15'	su base 60'		su base 15'	su base 60'
6:00	1	4	7	0	0	0
6:15	0	0	6	0	0	0
6:30	1	4	9	0	0	0
6:45	5	20	9	0	0	0
7:00	0	0	6	0	0	0
7:15	3	12	11	0	0	0
7:30	1	4	11	0	0	1
7:45	2	8	17	0	0	1
8:00	5	20	21	0	0	1
8:15	3	12	19	1	4	1
8:30	7	28	21	0	0	1
8:45	6	24	25	0	0	1
9:15	5	20	51	1	4	2
9:30	11	44	60	0	0	1
9:45	19	76	65	1	4	1
10:00	16	64	62	0	0	0
10:15	14	56	60	0	0	1
10:30	16	64	63	0	0	2
10:45	16	64	69	0	0	2
11:00	14	56	68	1	4	4
11:15	17	68	64	1	4	3
11:30	22	88	60	0	0	2
11:45	15	60	62	2	8	2

Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
899 veicoli/diurni

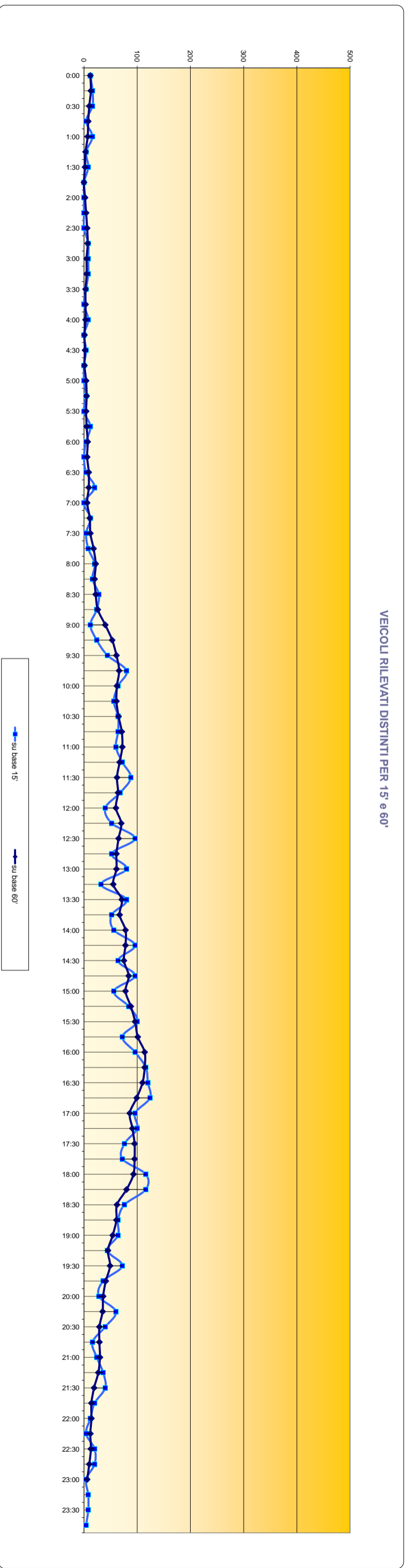
Inizio Intervallo	veicoli leggeri			veicoli pesanti		
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario		Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario	
		su base 15'	su base 60'		su base 15'	su base 60'
12:00	10	40	60	0	0	0
12:15	13	52	69	0	0	1
12:30	24	96	64	0	0	1
12:45	13	52	60	0	0	1
13:00	19	76	60	1	4	1
13:15	8	32	53	0	0	2
13:30	20	80	69	0	0	2
13:45	13	52	65	0	0	2
14:00	12	48	76	2	8	2
14:15	24	96	78	0	0	0
14:30	16	64	74	0	0	1
14:45	24	96	83	0	0	1
15:15	20	80	86	1	4	2
15:30	25	100	95	0	0	1
15:45	18	72	100	0	0	1
16:00	23	92	113	1	4	1
16:15	29	116	114	0	0	0
16:30	30	120	109	0	0	1
16:45	31	124	98	0	0	1
17:00	24	96	84	0	0	2
17:15	24	96	89	1	4	2
17:30	19	76	92	0	0	3
17:45	17	68	91	1	4	4

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
53 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri			veicoli pesanti		
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario		Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario	
		su base 15'	su base 60'		su base 15'	su base 60'
18:00	29	116	90	0	0	3
18:15	27	108	77	2	8	3
18:30	18	72	60	1	4	2
18:45	16	64	59	0	0	2
19:00	16	64	51	0	0	3
19:15	10	40	42	1	4	3
19:30	17	68	47	1	4	2
19:45	8	32	40	1	4	1
20:00	7	28	36	0	0	0
20:15	15	60	34	0	0	1
20:30	10	40	28	0	0	1
20:45	4	16	27	0	0	2
21:00	5	20	28	1	4	2
21:15	9	36	26	0	0	1
21:30	9	36	18	1	4	1
21:45	5	20	14	0	0	0
22:00	3	12	14	0	0	0
22:15	1	4	12	0	0	0
22:30	5	20	13	0	0	0
22:45	5	20	10	0	0	0
23:00	1	4	6	0	0	0
23:15	2	8	-	0	0	-
23:30	2	8	-	0	0	-
23:45	1	4	-	0	0	-

Peso medio dei veicoli Pesanti
2%

VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'



Sezione di Rilievo 2 A - Via Rialto - dir. Omnia Hotel

Rilievo del traffico effettuato il giorno

lunedì 30 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
0:00	1	4	7	0
0:15	1	4	6	0
0:30	2	8	7	0
0:45	3	12	5	0
1:00	0	0	3	0
1:15	2	8	3	0
1:30	0	0	2	0
1:45	1	4	4	0
2:00	0	0	7	0
2:15	1	4	8	0
2:30	2	8	8	0
2:45	4	16	6	0
3:00	1	4	2	0
3:15	1	4	3	0
3:30	0	0	2	0
3:45	0	0	2	0
4:00	2	8	2	0
4:15	0	0	0	0
4:30	0	0	0	0
4:45	0	0	1	0
5:00	0	0	4	0
5:15	0	0	5	0
5:30	1	4	5	0
5:45	3	12	9	0

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
1.002 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
6:00	1	4	8	0
6:15	0	0	9	0
6:30	5	20	9	0
6:45	2	8	6	0
7:00	2	8	9	1
7:15	0	0	13	0
7:30	2	8	19	0
7:45	5	20	27	0
8:00	6	24	35	0
8:15	6	24	41	0
8:30	10	40	47	0
8:45	13	52	58	0
9:00	12	48	61	1
9:15	12	48	68	1
9:30	21	84	73	4
9:45	16	64	73	4
10:00	19	76	75	4
10:15	17	68	74	0
10:30	21	84	80	4
10:45	18	72	70	4
11:00	18	72	64	4
11:15	23	92	62	0
11:30	11	44	56	1
11:45	12	48	58	1

Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
947 veicoli/diurni

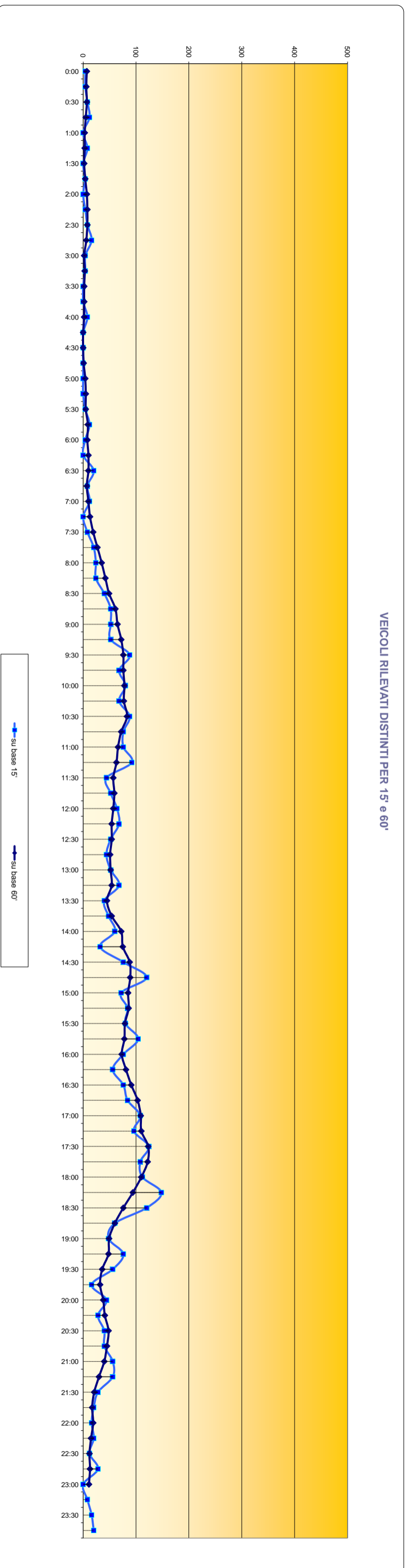
Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
12:00	16	64	57	0
12:15	17	68	54	0
12:30	13	52	54	0
12:45	11	44	51	0
13:00	13	52	51	1
13:15	17	68	53	0
13:30	10	40	44	0
13:45	11	44	53	1
14:00	15	60	72	0
14:15	8	32	74	0
14:30	19	76	87	1
14:45	30	120	88	0
15:00	17	68	83	2
15:15	21	84	85	0
15:30	20	80	78	0
15:45	25	100	77	1
16:00	19	76	73	0
16:15	14	56	81	0
16:30	19	76	91	0
16:45	21	84	103	0
17:00	27	108	108	0
17:15	24	96	109	0
17:30	31	124	122	1
17:45	26	104	121	1

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
55 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
18:00	28	112	110	0
18:15	37	148	94	0
18:30	30	120	75	0
18:45	15	60	59	1
19:00	12	48	46	0
19:15	18	72	44	4
19:30	14	56	32	0
19:45	2	8	25	2
20:00	10	40	32	4
20:15	6	24	36	1
20:30	7	28	43	3
20:45	9	36	43	4
21:00	14	56	39	1
21:15	13	52	29	4
21:30	7	28	21	0
21:45	5	20	17	0
22:00	4	16	19	0
22:15	5	20	15	0
22:30	3	12	12	0
22:45	7	28	13	0
23:00	0	0	11	0
23:15	2	8	8	0
23:30	4	16	-	-
23:45	5	20	-	-

Peso medio dei veicoli Pesanti
2%

VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'



Sezione di Rilievo 2 A - Via Rialto - dir. Omnia Hotel

Rilievo del traffico effettuato il giorno

martedì 31 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
0:00	5	20 / 13	0	0 / 0
0:15	3	12 / 9	0	0 / 0
0:30	2	8 / 6	0	0 / 0
0:45	3	12 / 6	0	0 / 0
1:00	1	4 / 7	0	0 / 0
1:15	0	0 / 6	0	0 / 0
1:30	2	8 / 6	0	0 / 0
1:45	4	16 / 4	0	0 / 0
2:00	0	0 / 0	0	0 / 0
2:15	0	0 / 9	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 / 1	0	0 / 0
4:00	0	0 / 1	0	0 / 0
4:15	0	0 / 1	0	0 / 0
4:30	1	4 / 3	0	0 / 0
4:45	0	0 / 3	0	0 / 0
5:00	0	0 / 6	0	0 / 0
5:15	0	0 / 8	0	0 / 0
5:30	3	12 / 10	0	0 / 1
5:45	3	12 / 8	0	0 / 1

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
1.046 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
6:00	2	8 / 10	0	0 / 1
6:15	2	8 / 9	1	4 / 1
6:30	1	4 / 14	0	0 / 1
6:45	5	20 / 15	0	0 / 1
7:00	1	4 / 15	0	0 / 2
7:15	7	28 / 18	1	4 / 2
7:30	2	8 / 20	0	0 / 1
7:45	5	20 / 36	1	4 / 3
8:00	4	16 / 49	0	0 / 2
8:15	9	36 / 53	0	0 / 2
8:30	18	72 / 56	2	8 / 2
8:45	18	72 / 57	0	0 / 2
9:00	8	32 / 52	0	0 / 1
9:15	12	48 / 63	0	0 / 1
9:30	19	76 / 70	1	4 / 1
9:45	13	52 / 67	0	0 / 1
10:00	19	76 / 69	0	0 / 2
10:15	19	76 / 77	0	0 / 2
10:30	16	64 / 78	1	4 / 3
10:45	15	60 / 79	1	4 / 2
11:00	27	108 / 81	0	0 / 1
11:15	20	80 / 70	1	4 / 1
11:30	17	68 / 64	0	0 / 0
11:45	17	68 / 62	0	0 / 0

Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
985 veicoli/diurni

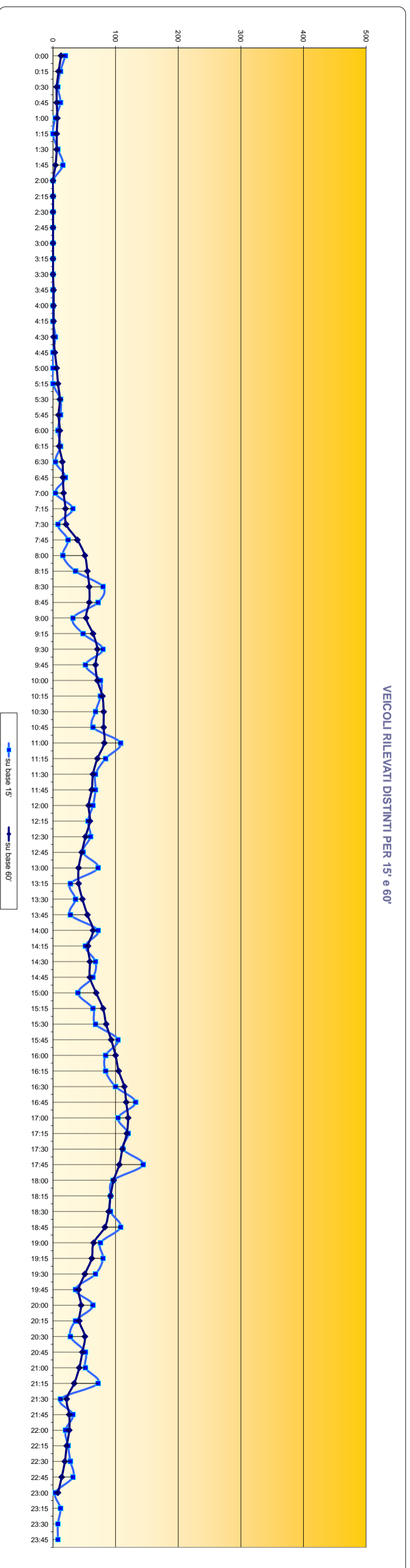
Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
12:00	16	64 / 57	0	0 / 0
12:15	14	56 / 59	0	0 / 0
12:30	15	60 / 52	0	0 / 0
12:45	12	48 / 45	0	0 / 1
13:00	18	72 / 40	0	0 / 1
13:15	7	28 / 40	0	0 / 1
13:30	8	32 / 46	1	4 / 1
13:45	7	28 / 54	0	0 / 1
14:00	18	72 / 63	0	0 / 1
14:15	13	52 / 55	0	0 / 1
14:30	16	64 / 57	1	4 / 2
14:45	16	64 / 58	0	0 / 1
15:00	10	40 / 67	0	0 / 2
15:15	15	60 / 77	1	4 / 3
15:30	17	68 / 83	0	0 / 2
15:45	25	100 / 91	1	4 / 2
16:00	20	80 / 99	1	4 / 1
16:15	21	84 / 104	0	0 / 1
16:30	25	100 / 113	0	0 / 1
16:45	33	132 / 116	0	0 / 1
17:00	25	100 / 119	1	4 / 1
17:15	30	120 / 117	0	0 / 1
17:30	28	112 / 110	0	0 / 1
17:45	36	144 / 105	0	0 / 1

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
61 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
18:00	23	92 / 96	1	4 / 1
18:15	23	92 / 92	0	0 / 0
18:30	23	92 / 89	0	0 / 0
18:45	27	108 / 82	0	0 / 1
19:00	19	76 / 64	0	0 / 1
19:15	20	80 / 61	0	0 / 1
19:30	16	64 / 50	1	4 / 1
19:45	9	36 / 41	0	0 / 0
20:00	16	64 / 45	0	0 / 0
20:15	9	36 / 40	0	0 / 2
20:30	7	28 / 49	0	0 / 2
20:45	13	52 / 45	0	0 / 2
21:00	11	44 / 40	2	8 / 2
21:15	18	72 / 34	0	0 / 0
21:30	3	12 / 22	0	0 / 0
21:45	8	32 / 26	0	0 / 0
22:00	5	20 / 26	0	0 / 0
22:15	6	24 / 22	0	0 / 0
22:30	7	28 / 19	0	0 / 0
22:45	8	32 / 14	0	0 / 0
23:00	1	4 / 8	0	0 / 0
23:15	3	12 / -	0	0 / -
23:30	2	8 / -	0	0 / -
23:45	2	8 / -	0	0 / -

Peso medio dei veicoli Pesanti
2%

VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'

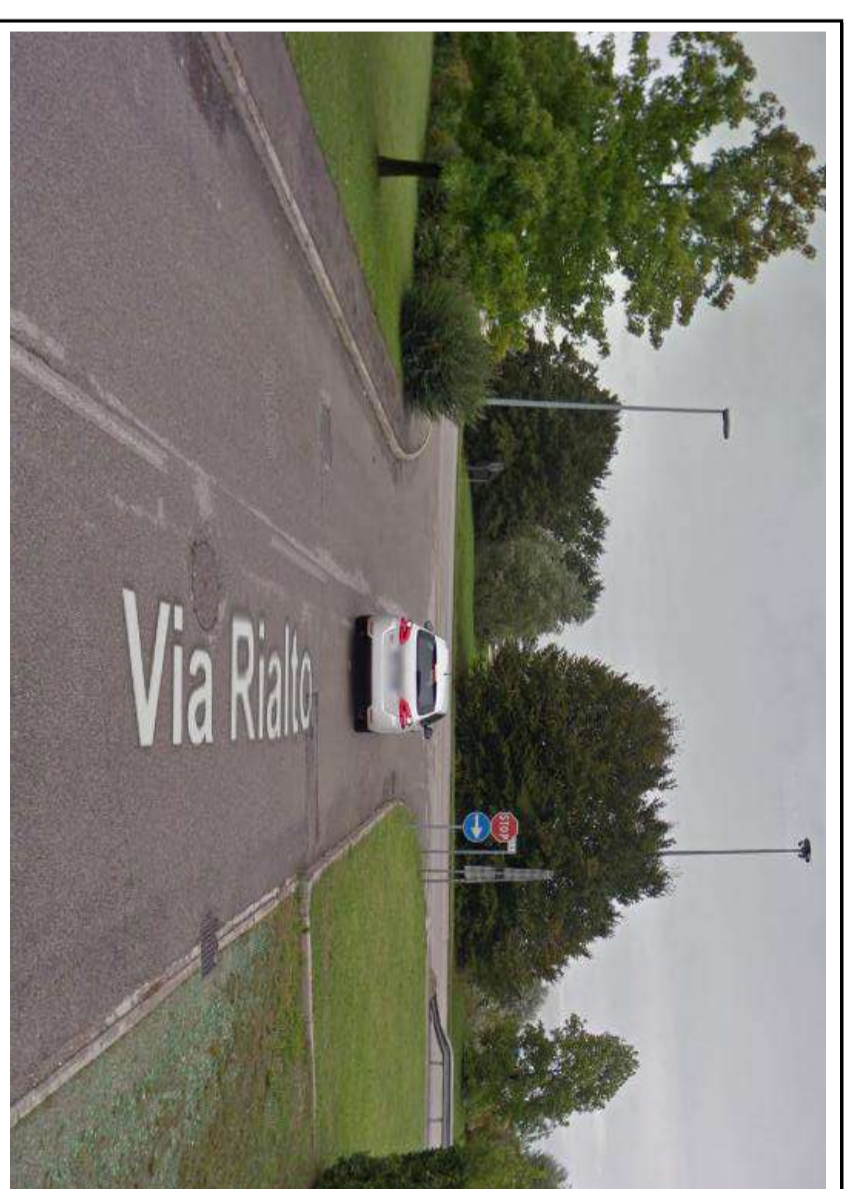


Sezione di Rilievo: 2 B

Comune di Noventa di Piave (VE)

Postazione 2 B - Via Rialto - dir. Rotatoria autostradale

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio a martedì 31 luglio 2018 mediante dispositivi radar tipo Viacount II



localizzazione, direzione flusso rilevato e posizionamento rilevatore 2 B

Sezione di Rilievo 2 B - Via Rialto - dir. Rotatoria autostradale

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio al giorno martedì 31 luglio 2018

venerdì 27 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	14	0	14
1:00	4	0	4
2:00	6	0	6
3:00	2	0	2
4:00	6	0	6
5:00	4	0	4
6:00	17	1	18
7:00	43	5	48
8:00	65	3	68
9:00	79	1	80
10:00	103	3	106
11:00	103	4	107
12:00	96	0	96
13:00	92	0	92
14:00	76	3	79
15:00	98	0	98
16:00	102	2	104
17:00	128	0	128
18:00	125	1	126
19:00	159	1	160
20:00	63	0	63
21:00	31	0	31
22:00	18	1	19
23:00	23	0	23
6 - 22	1.380	24	1.404
22 - 6	77	1	78
24h	1.457	25	1.482

sabato 28 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	26	1	27
1:00	18	0	18
2:00	19	0	19
3:00	10	1	11
4:00	8	1	9
5:00	5	0	5
6:00	12	0	12
7:00	31	1	32
8:00	47	7	54
9:00	59	2	61
10:00	103	1	104
11:00	108	0	108
12:00	109	0	109
13:00	86	1	87
14:00	95	0	95
15:00	112	1	113
16:00	121	1	122
17:00	156	1	157
18:00	132	7	139
19:00	172	4	176
20:00	48	1	49
21:00	24	0	24
22:00	20	0	20
23:00	11	0	11
6 - 22	1.415	27	1.442
22 - 6	117	3	120
24h	1.532	30	1.562

domenica 29 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	5	0	5
1:00	9	0	9
2:00	6	0	6
3:00	6	0	6
4:00	3	0	3
5:00	0	1	1
6:00	5	0	5
7:00	14	5	19
8:00	36	4	40
9:00	62	1	63
10:00	71	1	72
11:00	78	1	79
12:00	99	2	101
13:00	83	1	84
14:00	80	0	80
15:00	101	1	102
16:00	94	0	94
17:00	112	0	112
18:00	117	3	120
19:00	112	1	113
20:00	60	1	61
21:00	26	0	26
22:00	23	1	24
23:00	16	0	16
6 - 22	1.150	21	1.171
22 - 6	68	2	70
24h	1.218	23	1.241

lunedì 30 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	16	0	16
1:00	4	0	4
2:00	1	0	1
3:00	10	0	10
4:00	5	0	5
5:00	3	0	3
6:00	16	2	18
7:00	25	5	30
8:00	51	4	55
9:00	61	2	63
10:00	72	3	75
11:00	112	2	114
12:00	85	2	87
13:00	83	1	84
14:00	67	4	71
15:00	84	1	85
16:00	99	0	99
17:00	105	1	106
18:00	128	2	130
19:00	101	0	101
20:00	52	3	55
21:00	31	0	31
22:00	23	0	23
23:00	22	0	22
6 - 22	1.172	32	1.204
22 - 6	84	0	84
24h	1.256	32	1.288

martedì 31 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	21	0	21
1:00	20	0	20
2:00	5	0	5
3:00	2	0	2
4:00	4	0	4
5:00	5	0	5
6:00	11	0	11
7:00	46	3	49
8:00	92	3	95
9:00	62	2	64
10:00	85	1	86
11:00	104	1	105
12:00	78	0	78
13:00	65	4	69
14:00	65	3	68
15:00	69	1	70
16:00	104	2	106
17:00	127	1	128
18:00	143	0	143
19:00	120	0	120
20:00	91	0	91
21:00	33	0	33
22:00	24	0	24
23:00	22	0	22
6 - 22	1.295	21	1.316
22 - 6	103	0	103
24h	1.398	21	1.419

Media traffico rilevato

	VL	VP	Tot Veic
0:00	16	0	17
1:00	11	0	11
2:00	7	0	7
3:00	6	0	6
4:00	5	0	5
5:00	3	0	4
6:00	12	1	13
7:00	32	4	36
8:00	58	4	62
9:00	65	2	66
10:00	87	2	89
11:00	101	2	103
12:00	93	1	94
13:00	82	1	83
14:00	77	2	79
15:00	93	1	94
16:00	104	1	105
17:00	126	1	126
18:00	129	3	132
19:00	133	1	134
20:00	63	1	64
21:00	29	0	29
22:00	22	0	22
23:00	19	0	19
6 - 22	1.282	25	1.307
22 - 6	90	1	91
24h	1.372	26	1.398

Sezione di Rilievo 2 B - Via Rialto - dir. Rotatoria autostradale

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio al giorno martedì 31 luglio 2018

Andamento traffico giornaliero

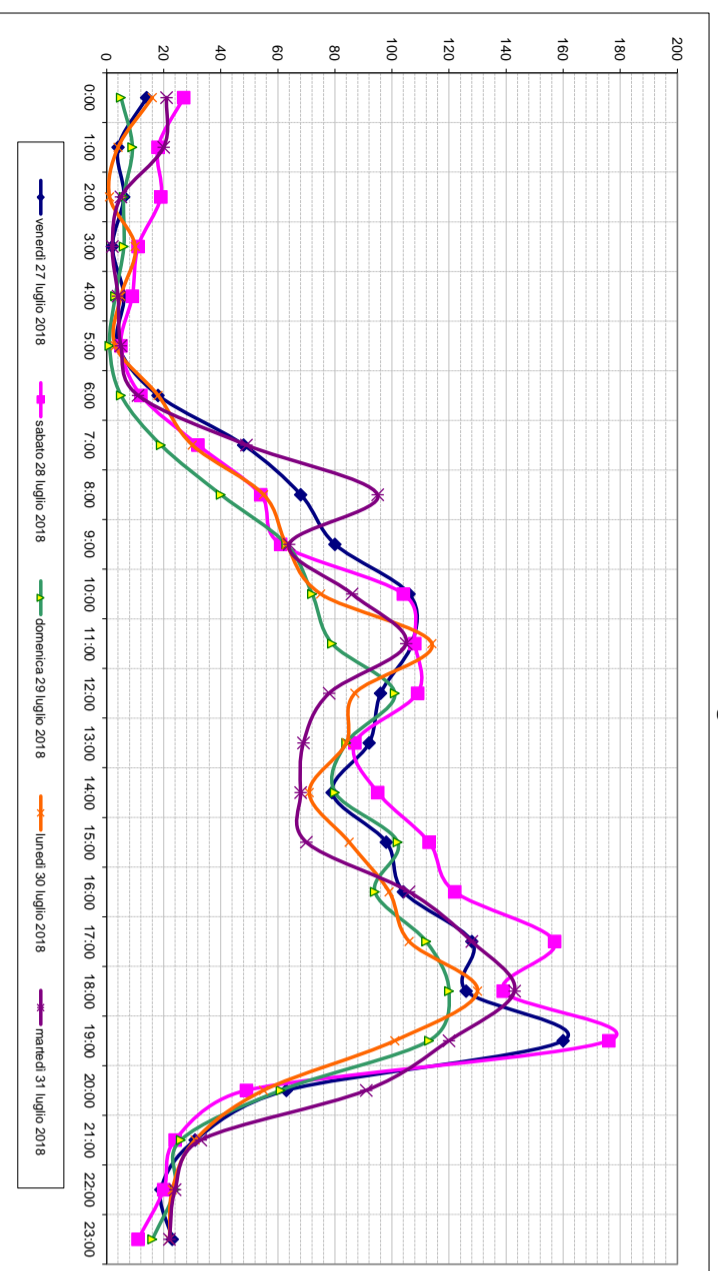
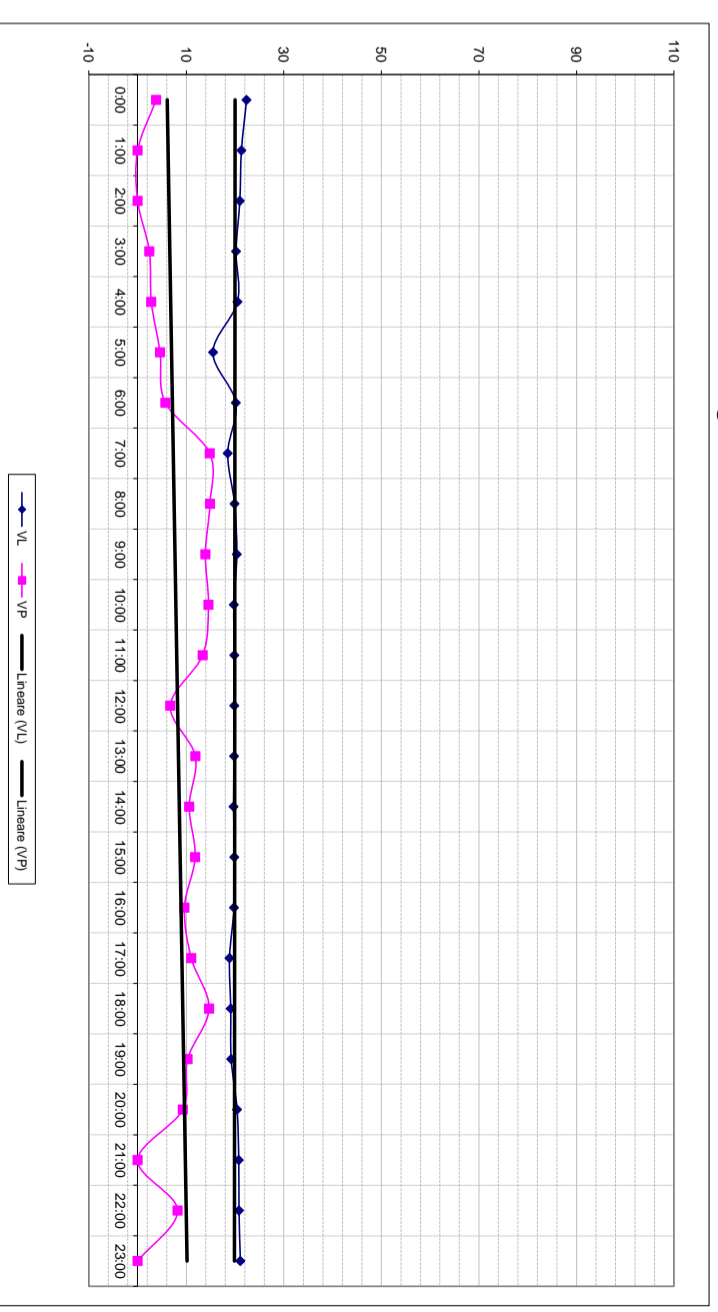
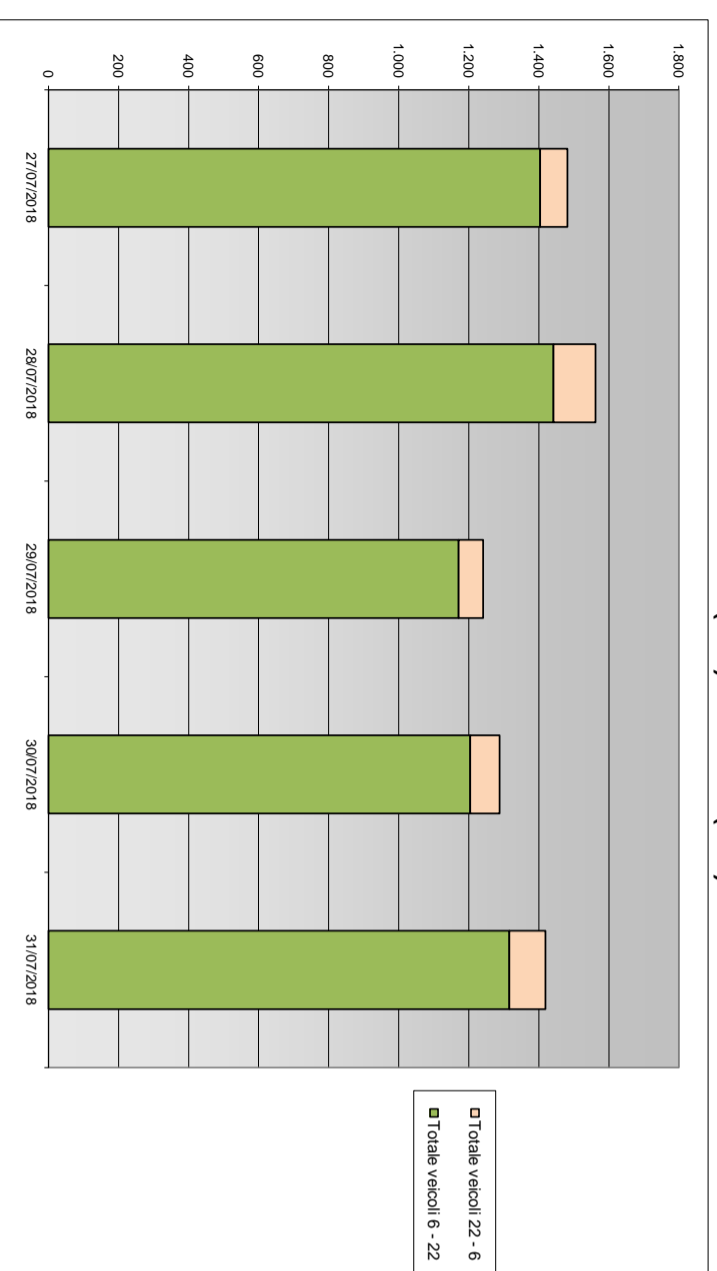


Diagramma Velocità medie orarie sul totale flussi rilevati

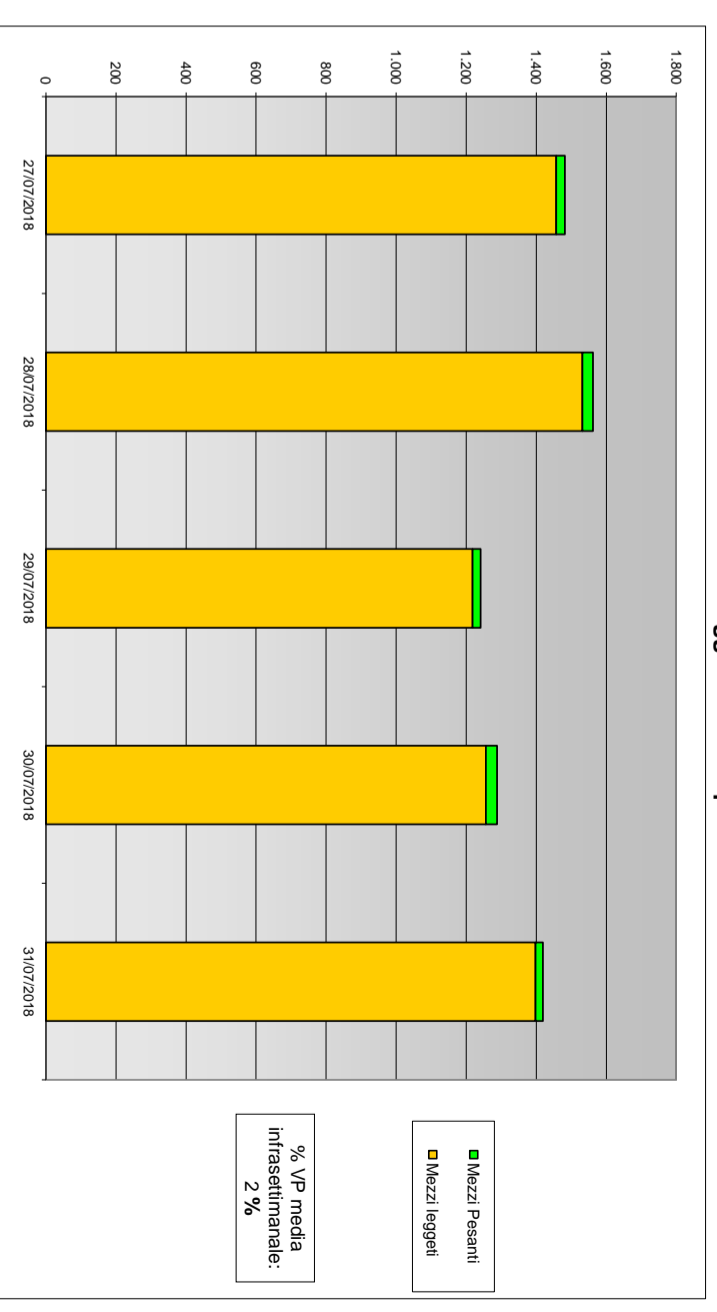


Traffico Diurno (6-22) e Notturno (22-6)



	27/07/2018	28/07/2018	29/07/2018	30/07/2018	31/07/2018
Totale veicoli 6 - 22	1.404	1.442	1.171	1.204	1.316
Totale veicoli 22 - 6	78	120	70	84	103
Totale veicoli	1.482	1.562	1.241	1.288	1.419

Veicoli leggeri e veicoli pesanti



	27/07/2018	28/07/2018	29/07/2018	30/07/2018	31/07/2018
Mezzi leggeri	1.457	1.532	1.218	1.256	1.398
Mezzi Pesanti	25	30	23	32	21
Totale veicoli	1.482	1.562	1.241	1.288	1.419

Sezione di Rilievo 2 B - Via Rialto - dir. Rotatoria autostradale

Rilievo del traffico effettuato il giorno

venerdì 27 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
0:00	5	20 / 14	0	0 / 0
0:15	1	4 / 10	0	0 / 0
0:30	3	12 / 12	0	0 / 0
0:45	5	20 / 9	0	0 / 0
1:00	1	4 / 4	0	0 / 0
1:15	3	12 / 6	0	0 / 0
1:30	0	0 / 3	0	0 / 0
1:45	0	0 / 0	0	0 / 0
2:00	3	12 / 6	0	0 / 0
2:15	0	0 / 4	0	0 / 0
2:30	0	0 / 4	0	0 / 0
2:45	3	12 / 5	0	0 / 0
3:00	1	4 / 2	0	0 / 0
3:15	0	0 / 2	0	0 / 0
3:30	1	4 / 2	0	0 / 0
3:45	0	0 / 4	0	0 / 0
4:00	1	4 / 6	0	0 / 0
4:15	0	0 / 5	0	0 / 0
4:30	3	12 / 5	0	0 / 0
4:45	2	8 / 5	0	0 / 0
5:00	0	0 / 4	0	0 / 0
5:15	0	0 / 7	0	0 / 0
5:30	3	12 / 10	0	0 / 0
5:45	1	4 / 12	0	0 / 0

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h

1.482 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
6:00	3	12 / 17	0	0 / 1
6:15	3	12 / 22	0	0 / 2
6:30	5	20 / 28	0	0 / 4
6:45	6	24 / 40	1	4 / 4
7:00	8	32 / 43	1	4 / 5
7:15	9	36 / 53	2	8 / 6
7:30	17	68 / 57	0	0 / 5
7:45	9	36 / 55	2	8 / 5
8:00	18	72 / 65	2	8 / 3
8:15	13	52 / 69	1	4 / 1
8:30	15	60 / 78	0	0 / 1
8:45	19	76 / 86	0	0 / 1
9:00	22	88 / 79	0	0 / 1
9:15	22	88 / 79	1	4 / 2
9:30	23	92 / 81	0	0 / 2
9:45	12	48 / 85	0	0 / 3
10:00	22	88 / 103	1	4 / 3
10:15	24	96 / 108	1	4 / 3
10:30	27	108 / 115	1	4 / 4
10:45	30	120 / 113	0	0 / 3
11:00	27	108 / 103	1	4 / 4
11:15	31	124 / 98	2	8 / 3
11:30	25	100 / 88	0	0 / 1
11:45	20	80 / 88	1	4 / 1

Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)

1.404 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
12:00	22	88 / 96	0	0 / 0
12:15	21	84 / 96	0	0 / 0
12:30	25	100 / 97	0	0 / 0
12:45	28	112 / 92	0	0 / 0
13:00	22	88 / 92	0	0 / 0
13:15	22	88 / 91	0	0 / 1
13:30	20	80 / 85	0	0 / 1
13:45	28	112 / 82	0	0 / 1
14:00	21	84 / 76	1	4 / 3
14:15	16	64 / 82	0	0 / 2
14:30	17	68 / 91	0	0 / 2
14:45	22	88 / 96	2	8 / 2
15:00	27	108 / 98	0	0 / 0
15:15	25	100 / 94	0	0 / 2
15:30	22	88 / 90	0	0 / 2
15:45	24	96 / 101	0	0 / 2
16:00	23	92 / 102	2	8 / 2
16:15	21	84 / 113	0	0 / 0
16:30	33	132 / 127	0	0 / 0
16:45	25	100 / 118	0	0 / 0
17:00	34	136 / 128	0	0 / 0
17:15	35	140 / 128	0	0 / 0
17:30	24	96 / 121	0	0 / 0
17:45	35	140 / 125	0	0 / 0

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)

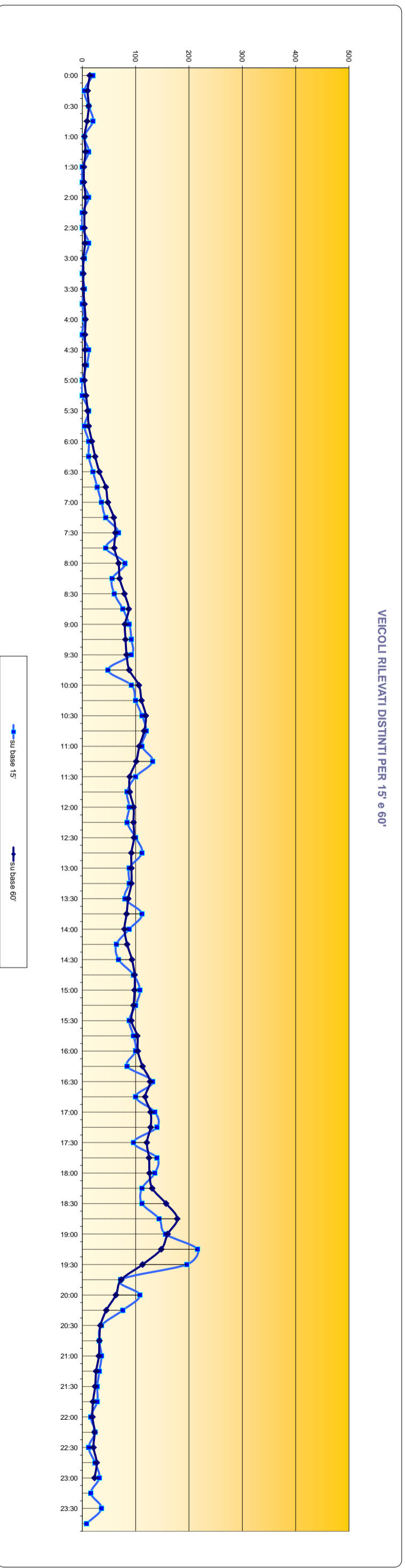
78 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
18:00	34	136 / 125	0	0 / 1
18:15	28	112 / 130	0	0 / 1
18:30	28	112 / 155	0	0 / 2
18:45	35	140 / 176	1	4 / 2
19:00	39	156 / 159	0	0 / 1
19:15	53	212 / 147	1	4 / 1
19:30	49	196 / 113	0	0 / 0
19:45	18	72 / 73	0	0 / 0
20:00	27	108 / 63	0	0 / 0
20:15	19	76 / 45	0	0 / 0
20:30	9	36 / 34	0	0 / 0
20:45	8	32 / 32	0	0 / 0
21:00	9	36 / 31	0	0 / 0
21:15	8	32 / 26	0	0 / 0
21:30	7	28 / 23	0	0 / 1
21:45	7	28 / 19	0	0 / 1
22:00	4	16 / 18	0	0 / 1
22:15	5	20 / 22	1	4 / 1
22:30	3	12 / 21	0	0 / 0
22:45	6	24 / 27	0	0 / 0
23:00	8	32 / 23	0	0 / 0
23:15	4	16 / -	0	0 / -
23:30	9	36 / -	0	0 / -
23:45	2	8 / -	0	0 / -

Peso medio dei veicoli Pesanti

2%

VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'



Sezione di Rilievo 2 B - Via Rialto - dir. Rotatoria autostradale

Rilievo del traffico effettuato il giorno

sabato 28 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
0:00	11	44	26	0
0:15	7	28	16	0
0:30	8	32	17	0
0:45	0	0	17	0
1:00	1	4	18	0
1:15	8	32	21	0
1:30	8	32	23	0
1:45	1	4	20	0
2:00	4	16	19	0
2:15	10	40	17	0
2:30	5	20	10	0
2:45	0	0	9	0
3:00	2	8	10	0
3:15	3	12	9	0
3:30	4	16	9	0
3:45	1	4	6	0
4:00	1	4	8	0
4:15	3	12	7	0
4:30	1	4	5	0
4:45	3	12	7	0
5:00	0	0	5	0
5:15	1	4	7	0
5:30	3	12	12	0
5:45	1	4	11	0

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
1.562 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
6:00	2	8	12	0
6:15	6	24	19	0
6:30	2	8	18	0
6:45	2	8	25	0
7:00	9	36	31	0
7:15	5	20	32	0
7:30	9	36	35	0
7:45	8	32	39	0
8:00	10	40	47	0
8:15	8	32	46	0
8:30	13	52	59	0
8:45	16	64	63	0
9:00	9	36	59	0
9:15	21	84	72	0
9:30	17	68	83	0
9:45	12	48	91	0
10:00	22	88	103	0
10:15	32	128	115	0
10:30	25	100	108	0
10:45	24	96	107	0
11:00	34	136	108	0
11:15	25	100	104	0
11:30	24	96	108	0
11:45	25	100	114	0

Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
1.442 veicoli/diurni

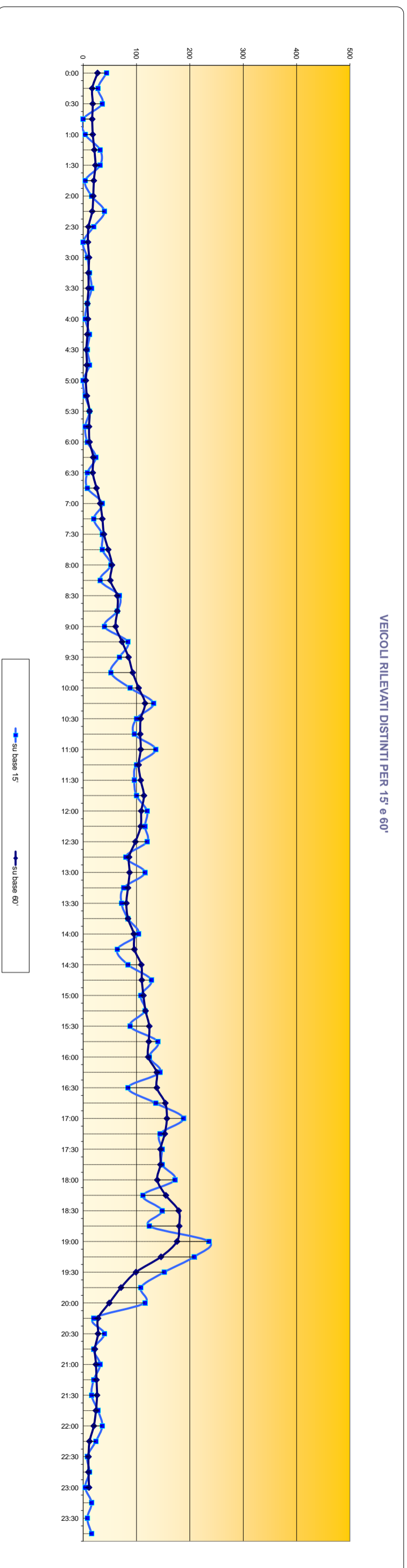
Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
12:00	30	120	109	0
12:15	29	116	107	0
12:30	30	120	97	0
12:45	20	80	85	0
13:00	28	112	86	0
13:15	19	76	84	0
13:30	18	72	81	0
13:45	21	84	84	0
14:00	26	104	95	0
14:15	16	64	95	0
14:30	21	84	108	0
14:45	32	128	109	0
15:00	26	104	112	0
15:15	29	116	117	0
15:30	22	88	124	0
15:45	35	140	123	0
16:00	31	124	121	0
16:15	36	144	137	0
16:30	21	84	136	0
16:45	33	132	152	0
17:00	47	188	156	0
17:15	35	140	152	0
17:30	37	148	144	0
17:45	37	148	138	0

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
120 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
18:00	43	172	132	0
18:15	27	108	147	0
18:30	31	124	169	0
18:45	31	124	176	0
19:00	58	232	172	0
19:15	49	196	143	0
19:30	38	152	98	0
19:45	27	108	70	0
20:00	29	116	48	0
20:15	4	16	27	0
20:30	10	40	28	0
20:45	5	20	22	0
21:00	8	32	24	0
21:15	5	20	25	0
21:30	4	16	26	0
21:45	7	28	24	0
22:00	9	36	20	0
22:15	6	24	12	0
22:30	2	8	10	0
22:45	3	12	10	0
23:00	1	4	11	0
23:15	4	16	-	0
23:30	2	8	-	0
23:45	4	16	-	0

Peso medio dei veicoli Pesanti
2%

VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'



Sezione di Rilievo 2 B - Via Rialto - dir. Rotatoria autostradale

Rilievo del traffico effettuato il giorno

domenica 29 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
0:00	2	8	5	0
0:15	0	0	8	0
0:30	1	4	8	0
0:45	2	8	10	0
1:00	5	20	9	0
1:15	0	0	5	0
1:30	3	12	6	0
1:45	1	4	4	0
2:00	1	4	6	0
2:15	1	4	6	0
2:30	1	4	8	0
2:45	3	12	9	0
3:00	1	4	6	0
3:15	3	12	7	0
3:30	2	8	4	0
3:45	0	0	3	0
4:00	2	8	3	0
4:15	0	0	1	0
4:30	1	4	1	0
4:45	0	0	0	1
5:00	0	0	0	1
5:15	0	0	0	0
5:30	0	0	1	0
5:45	0	0	3	0

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
1.241 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
6:00	0	0	5	0
6:15	1	4	7	0
6:30	2	8	8	0
6:45	2	8	11	0
7:00	2	8	14	0
7:15	2	8	19	0
7:30	5	20	28	0
7:45	5	20	35	0
8:00	7	28	36	0
8:15	11	44	41	0
8:30	12	48	42	0
8:45	6	24	49	0
9:00	12	48	62	0
9:15	12	48	66	0
9:30	19	76	69	0
9:45	19	76	80	0
10:00	16	64	71	0
10:15	15	60	73	0
10:30	30	120	84	0
10:45	10	40	74	0
11:00	18	72	78	0
11:15	26	104	86	0
11:30	20	80	88	0
11:45	14	56	88	0

Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
1.171 veicoli/diurni

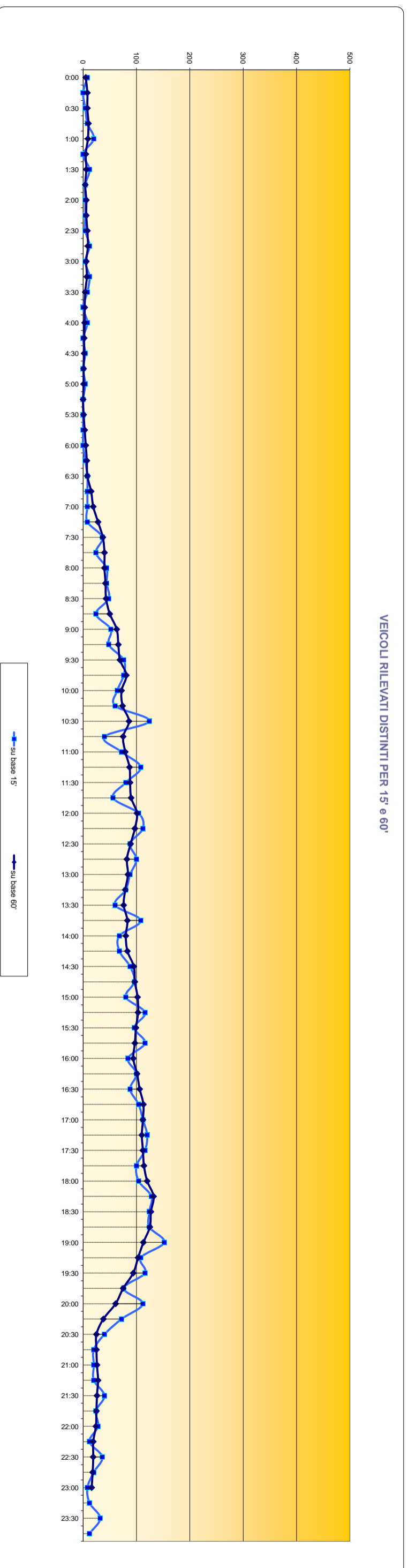
Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
12:00	26	104	99	0
12:15	28	112	95	0
12:30	20	80	87	0
12:45	25	100	81	0
13:00	22	88	83	0
13:15	20	80	78	0
13:30	14	56	75	0
13:45	27	108	83	0
14:00	17	68	80	0
14:15	17	68	83	0
14:30	22	88	95	0
14:45	24	96	97	0
15:00	20	80	101	0
15:15	29	116	102	0
15:30	24	96	98	0
15:45	28	112	96	0
16:00	21	84	94	0
16:15	25	100	101	0
16:30	22	88	106	0
16:45	26	104	113	0
17:00	28	112	112	0
17:15	30	120	109	0
17:30	29	116	109	0
17:45	25	100	111	0

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
70 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
18:00	25	100	117	0
18:15	30	120	130	0
18:30	31	124	127	0
18:45	31	124	125	0
19:00	38	152	112	0
19:15	27	108	101	0
19:30	29	116	92	0
19:45	18	72	73	0
20:00	27	108	60	0
20:15	18	72	38	0
20:30	10	40	25	0
20:45	5	20	25	0
21:00	5	20	26	0
21:15	5	20	27	0
21:30	10	40	24	0
21:45	6	24	24	0
22:00	6	24	23	0
22:15	3	12	19	0
22:30	9	36	19	0
22:45	5	20	18	0
23:00	2	8	16	0
23:15	3	12	-	0
23:30	8	32	-	0
23:45	3	12	-	0

Peso medio dei veicoli Pesanti
2%

VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'



Sezione di Rilievo 2 B - Via Rialto - dir. Rotatoria autostradale

Rilievo del traffico effettuato il giorno

lunedì 30 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
0:00	3	12 / 16	0	0 / 0
0:15	4	16 / 13	0	0 / 0
0:30	1	4 / 11	0	0 / 0
0:45	8	32 / 10	0	0 / 0
1:00	0	0 / 4	0	0 / 0
1:15	2	8 / 4	0	0 / 0
1:30	0	0 / 2	0	0 / 0
1:45	2	8 / 2	0	0 / 0
2:00	0	0 / 1	0	0 / 0
2:15	0	0 / 2	0	0 / 0
2:30	0	0 / 9	0	0 / 0
2:45	1	4 / 11	0	0 / 0
3:15	7	28 / 12	0	0 / 0
3:30	2	8 / 6	0	0 / 0
3:45	0	0 / 4	0	0 / 0
4:00	3	12 / 5	0	0 / 0
4:15	1	4 / 2	0	0 / 0
4:30	0	0 / 1	0	0 / 0
4:45	1	4 / 3	0	0 / 0
5:00	0	0 / 3	0	0 / 0
5:15	0	0 / 5	0	0 / 1
5:30	2	8 / 8	0	0 / 1
5:45	1	4 / 11	0	0 / 2

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
1.288 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
6:00	2	8 / 16	1	4 / 2
6:15	3	12 / 18	0	0 / 2
6:30	5	20 / 19	1	4 / 3
6:45	6	24 / 23	0	0 / 4
7:00	4	16 / 25	1	4 / 5
7:15	4	16 / 32	1	4 / 6
7:30	9	36 / 40	2	8 / 6
7:45	8	32 / 47	1	4 / 5
8:00	11	44 / 51	2	8 / 4
8:15	12	48 / 53	1	4 / 3
8:30	16	64 / 60	1	4 / 3
8:45	12	48 / 58	0	0 / 2
9:00	13	52 / 61	1	4 / 2
9:15	19	76 / 56	1	4 / 3
9:30	14	56 / 60	0	0 / 3
9:45	15	60 / 68	0	0 / 3
10:00	8	32 / 72	2	8 / 3
10:15	23	92 / 96	1	4 / 2
10:30	22	88 / 99	0	0 / 2
10:45	19	76 / 106	0	0 / 2
11:00	32	128 / 112	1	4 / 2
11:15	26	104 / 105	1	4 / 1
11:30	29	116 / 106	0	0 / 0
11:45	25	100 / 92	0	0 / 1

Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
1.204 veicoli/diurni

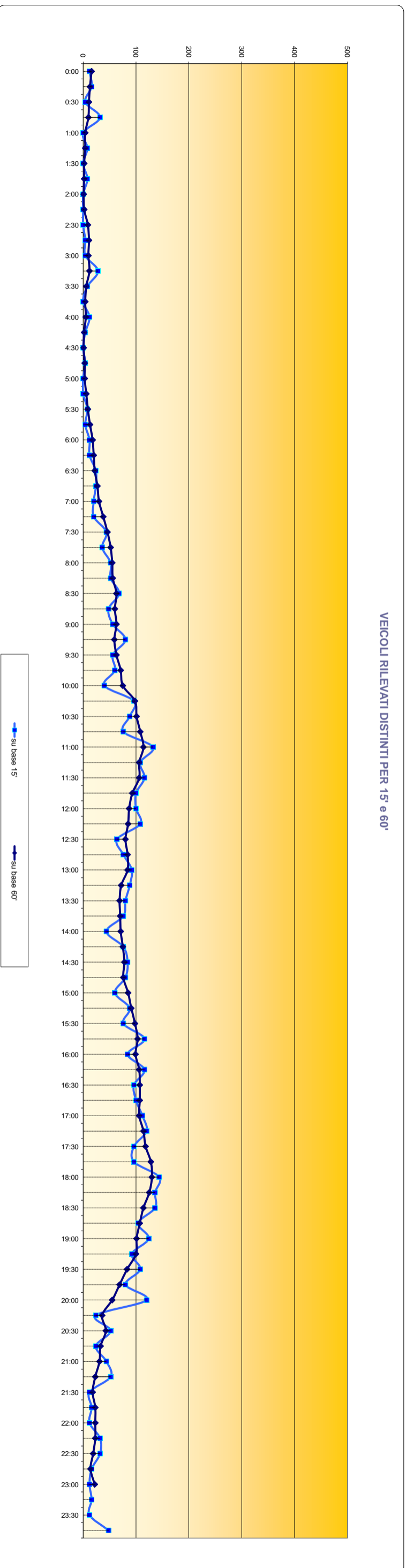
Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
12:00	25	100 / 85	0	0 / 2
12:15	27	108 / 83	0	0 / 2
12:30	15	60 / 78	1	4 / 2
12:45	18	72 / 83	1	4 / 1
13:00	23	92 / 83	0	0 / 1
13:15	22	88 / 69	0	0 / 3
13:30	20	80 / 64	0	0 / 5
13:45	18	72 / 65	1	4 / 5
14:00	9	36 / 67	2	8 / 4
14:15	17	68 / 73	2	8 / 2
14:30	21	84 / 77	0	0 / 1
14:45	20	80 / 75	0	0 / 1
15:00	15	60 / 84	0	0 / 1
15:15	21	84 / 90	1	4 / 1
15:30	19	76 / 98	0	0 / 0
15:45	29	116 / 103	0	0 / 0
16:00	21	84 / 99	0	0 / 0
16:15	29	116 / 106	0	0 / 0
16:30	24	96 / 107	0	0 / 0
16:45	25	100 / 106	0	0 / 1
17:00	28	112 / 105	0	0 / 1
17:15	30	120 / 111	0	0 / 3
17:30	23	92 / 115	1	4 / 3
17:45	24	96 / 126	0	0 / 2

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
84 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
18:00	34	136 / 128	2	8 / 2
18:15	34	136 / 125	0	0 / 0
18:30	34	136 / 114	0	0 / 0
18:45	26	104 / 107	0	0 / 0
19:00	31	124 / 101	0	0 / 0
19:15	23	92 / 99	0	0 / 1
19:30	27	108 / 81	0	0 / 2
19:45	20	80 / 67	0	0 / 2
20:00	29	116 / 52	1	4 / 3
20:15	5	20 / 34	1	4 / 2
20:30	13	52 / 42	0	0 / 1
20:45	5	20 / 32	1	4 / 1
21:00	11	44 / 31	0	0 / 0
21:15	13	52 / 23	0	0 / 0
21:30	3	12 / 18	0	0 / 0
21:45	4	16 / 23	0	0 / 0
22:00	3	12 / 23	0	0 / 0
22:15	8	32 / 23	0	0 / 0
22:30	8	32 / 19	0	0 / 0
22:45	4	16 / 14	0	0 / 0
23:00	3	12 / 22	0	0 / 0
23:15	4	16 / -	0	0 / -
23:30	3	12 / -	0	0 / -
23:45	12	48 / -	0	0 / -

Peso medio dei veicoli Pesanti
2%

VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'



Sezione di Rilievo 2 B - Via Rialto - dir. Rotatoria autostradale

Rilievo del traffico effettuato il giorno

martedì 31 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 60'
0:00	7	28	21	0
0:15	3	12	20	0
0:30	5	20	20	0
0:45	6	24	19	0
1:00	6	24	20	0
1:15	3	12	15	0
1:30	4	16	12	0
1:45	7	28	12	0
2:00	1	4	5	0
2:15	0	0	4	0
2:30	4	16	4	0
2:45	0	0	0	0
3:15	0	0	2	0
3:30	0	0	2	0
3:45	2	8	4	0
4:00	0	0	4	0
4:15	0	0	5	0
4:30	2	8	6	0
4:45	2	8	5	0
5:00	1	4	5	0
5:15	1	4	5	0
5:30	1	4	6	0
5:45	2	8	8	0

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
1.419 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 60'
6:00	1	4	11	0
6:15	2	8	17	0
6:30	3	12	25	0
6:45	5	20	43	0
7:00	7	28	46	0
7:15	10	40	60	0
7:30	21	84	75	0
7:45	8	32	77	0
8:00	21	84	92	0
8:15	25	100	84	0
8:30	23	92	72	0
8:45	23	92	67	0
9:00	13	52	62	0
9:15	13	52	66	0
9:30	18	72	75	0
9:45	18	72	76	0
10:00	17	68	85	0
10:15	22	88	94	0
10:30	19	76	97	0
10:45	27	108	108	0
11:00	26	104	104	0
11:15	25	100	90	0
11:30	30	120	89	0
11:45	23	92	81	0

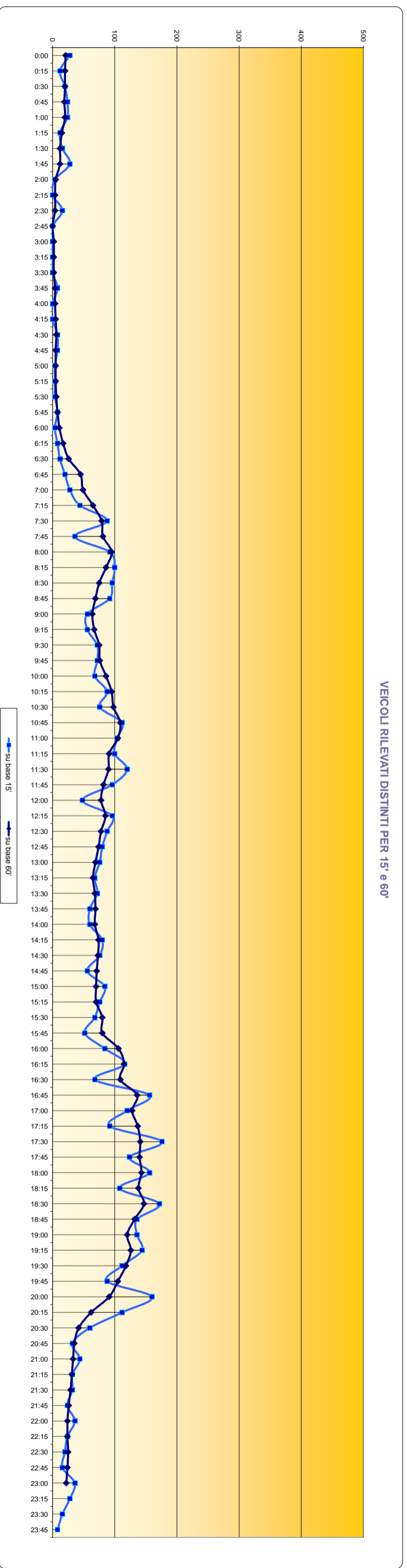
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
1.316 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 60'
12:00	12	48	78	0
12:15	24	96	84	0
12:30	22	88	77	0
12:45	20	80	71	0
13:00	18	72	65	0
13:15	17	68	62	0
13:30	16	64	63	0
13:45	14	56	65	0
14:00	15	60	65	0
14:15	18	72	71	0
14:30	18	72	71	0
14:45	14	56	70	0
15:00	21	84	69	0
15:15	18	72	67	0
15:30	17	68	78	0
15:45	13	52	78	0
16:00	19	76	104	0
16:15	29	116	115	0
16:30	17	68	108	0
16:45	39	156	135	0
17:00	30	120	127	0
17:15	22	88	136	0
17:30	44	176	141	0
17:45	31	124	140	0

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
103 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 60'
18:00	39	156	143	0
18:15	27	108	138	0
18:30	43	172	147	0
18:45	34	136	132	0
19:00	34	136	120	0
19:15	36	144	126	0
19:30	28	112	118	0
19:45	22	88	105	0
20:00	40	160	91	0
20:15	28	112	62	0
20:30	15	60	42	0
20:45	8	32	35	0
21:00	11	44	33	0
21:15	8	32	31	0
21:30	8	32	29	0
21:45	6	24	26	0
22:00	9	36	24	0
22:15	6	24	24	0
22:30	5	20	25	0
22:45	4	16	24	0
23:00	9	36	22	0
23:15	7	28	-	-
23:30	4	16	-	-
23:45	2	8	-	-

Peso medio dei veicoli Pesanti
1%

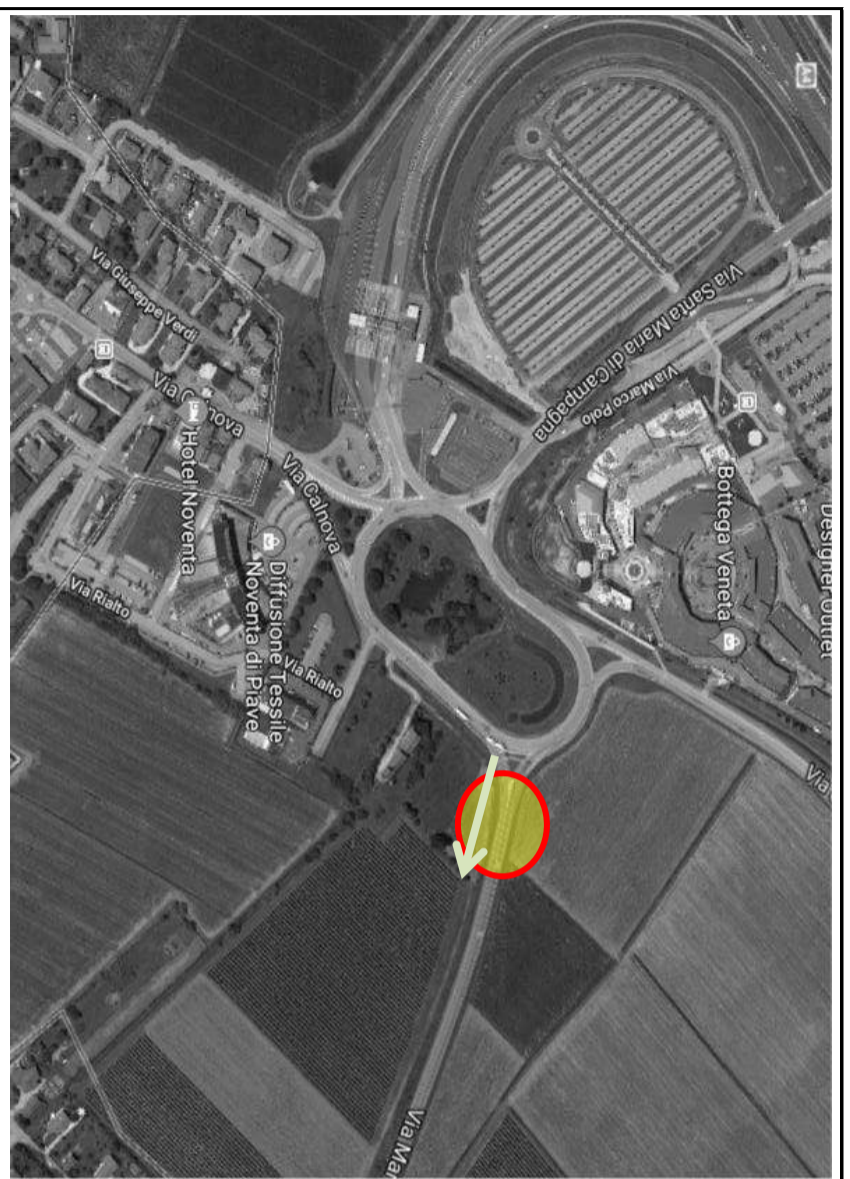


Sezione di Rilievo: 3 A

Comune di Noventa di Piave (VE)

Postazione 3 A - SS 14 Var - Via Martiri delle Foibe - dir. San Donà di Piave

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio a martedì 31 luglio 2018 mediante dispositivi radar tipo Viacount II



localizzazione, direzione flusso rilevato e posizionamento rilevatore 3 A

Sezione di Rilievo 3 A - SS 14 Var - Via Martiri delle Foibe - dir. San Donà di Piave

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio al giorno martedì 31 luglio 2018

venerdì 27 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	94	6	100
1:00	40	7	47
2:00	19	5	24
3:00	17	7	24
4:00	33	22	55
5:00	76	42	118
6:00	164	76	240
7:00	351	75	426
8:00	367	-10	357
9:00	272	36	308
10:00	462	29	491
11:00	398	101	499
12:00	597	117	714
13:00	590	72	662
14:00	440	56	496
15:00	618	55	673
16:00	697	71	768
17:00	650	61	711
18:00	722	63	785
19:00	680	21	701
20:00	544	32	576
21:00	608	19	627
22:00	368	14	382
23:00	241	15	256
6 - 22	8.160	874	9.034
22 - 6	888	118	1.006
24h	9.048	992	10.040

sabato 28 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	208	6	214
1:00	134	5	139
2:00	75	5	80
3:00	60	6	66
4:00	50	11	61
5:00	85	21	106
6:00	303	23	326
7:00	713	23	736
8:00	1128	25	1153
9:00	958	27	985
10:00	1118	27	1145
11:00	924	16	940
12:00	821	20	841
13:00	825	10	835
14:00	1054	23	1077
15:00	1047	15	1062
16:00	893	13	906
17:00	883	13	896
18:00	795	6	801
19:00	683	19	702
20:00	501	18	519
21:00	418	2	420
22:00	230	2	232
23:00	209	3	212
6 - 22	13.064	280	13.344
22 - 6	1.051	59	1.110
24h	14.115	339	14.454

domenica 29 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	189	0	189
1:00	116	0	116
2:00	65	0	65
3:00	46	2	48
4:00	32	1	33
5:00	46	2	48
6:00	164	2	166
7:00	625	3	628
8:00	994	14	1008
9:00	1086	13	1099
10:00	1227	12	1239
11:00	913	17	930
12:00	773	7	780
13:00	595	5	600
14:00	620	7	627
15:00	469	4	473
16:00	421	16	437
17:00	403	17	420
18:00	317	21	338
19:00	280	29	309
20:00	235	25	260
21:00	287	1	288
22:00	132	2	134
23:00	132	1	133
6 - 22	9.409	193	9.602
22 - 6	758	8	766
24h	10.167	201	10.368

lunedì 30 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	69	3	72
1:00	35	4	39
2:00	30	2	32
3:00	13	7	20
4:00	32	17	49
5:00	70	36	106
6:00	150	49	199
7:00	305	62	367
8:00	377	22	399
9:00	330	55	385
10:00	373	53	426
11:00	260	33	293
12:00	371	42	413
13:00	460	11	471
14:00	454	17	471
15:00	432	18	450
16:00	460	36	496
17:00	582	23	605
18:00	526	31	557
19:00	325	43	368
20:00	223	9	232
21:00	125	2	127
22:00	150	4	154
23:00	99	3	102
6 - 22	5.753	506	6.259
22 - 6	498	76	574
24h	6.251	582	6.833

martedì 31 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	74	6	80
1:00	42	2	44
2:00	20	2	22
3:00	11	6	17
4:00	26	12	38
5:00	76	35	111
6:00	148	56	204
7:00	318	77	395
8:00	509	49	558
9:00	366	52	418
10:00	362	74	436
11:00	358	30	388
12:00	391	44	435
13:00	497	36	533
14:00	606	84	690
15:00	512	18	530
16:00	479	22	501
17:00	745	46	791
18:00	826	52	878
19:00	643	19	662
20:00	487	26	513
21:00	411	13	424
22:00	184	9	193
23:00	117	6	123
6 - 22	7.658	698	8.356
22 - 6	550	78	628
24h	8.208	776	8.984

Media traffico rilevato

	VL	VP	Tot Veic
0:00	127	4	131
1:00	73	4	77
2:00	42	3	45
3:00	29	6	35
4:00	35	13	47
5:00	71	27	98
6:00	186	41	227
7:00	462	48	510
8:00	675	20	695
9:00	602	37	639
10:00	708	39	747
11:00	571	39	610
12:00	591	46	637
13:00	593	27	620
14:00	635	37	672
15:00	616	22	638
16:00	590	32	622
17:00	653	32	685
18:00	637	35	672
19:00	522	26	548
20:00	398	22	420
21:00	370	7	377
22:00	213	6	219
23:00	160	6	165
6 - 22	8.809	510	9.319
22 - 6	749	68	817
24h	9.558	578	10.136

Sezione di Rilievo 3 A - SS 14 Var - Via Martiri delle Foibe - dir. San Donà di Piave

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio al giorno martedì 31 luglio 2018

Andamento traffico giornaliero

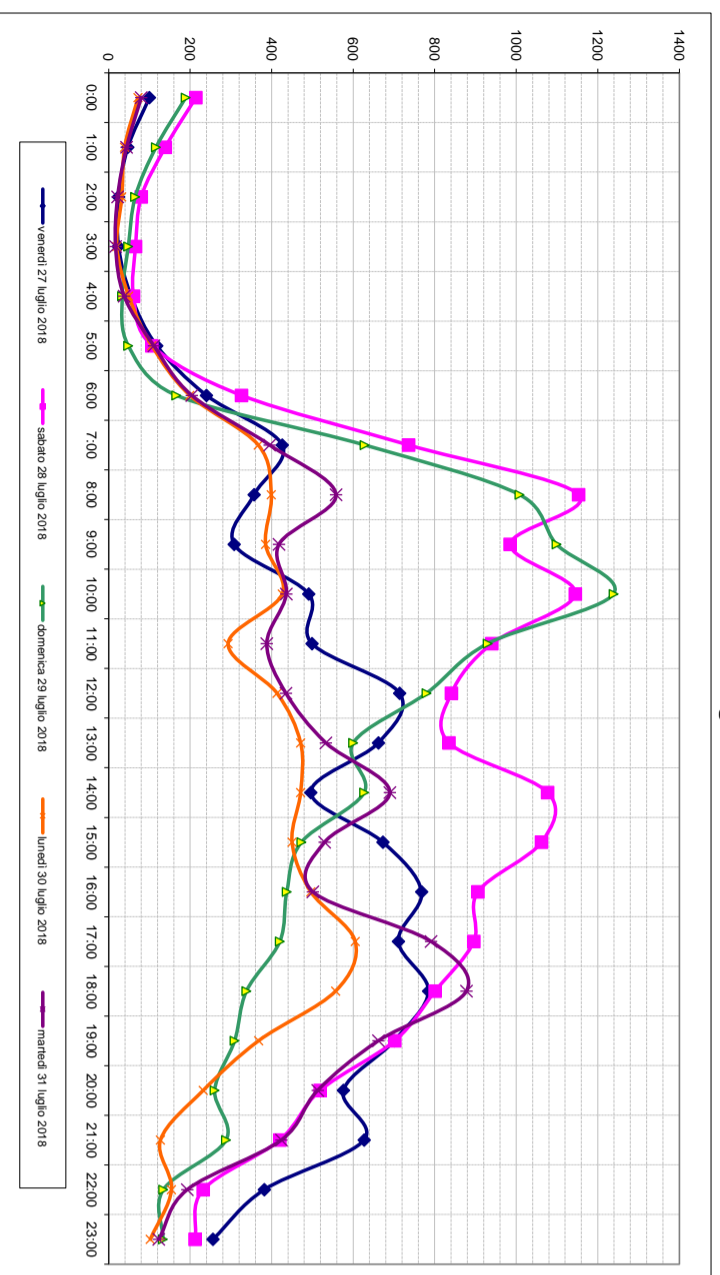
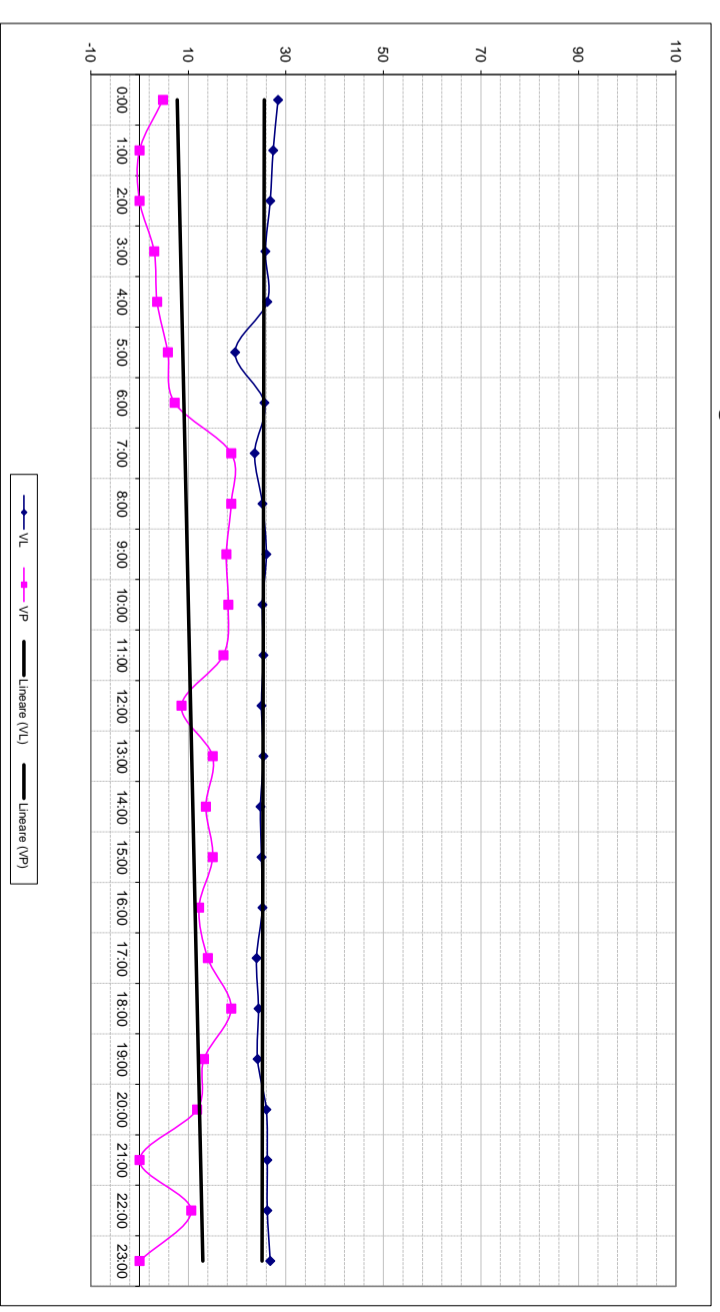
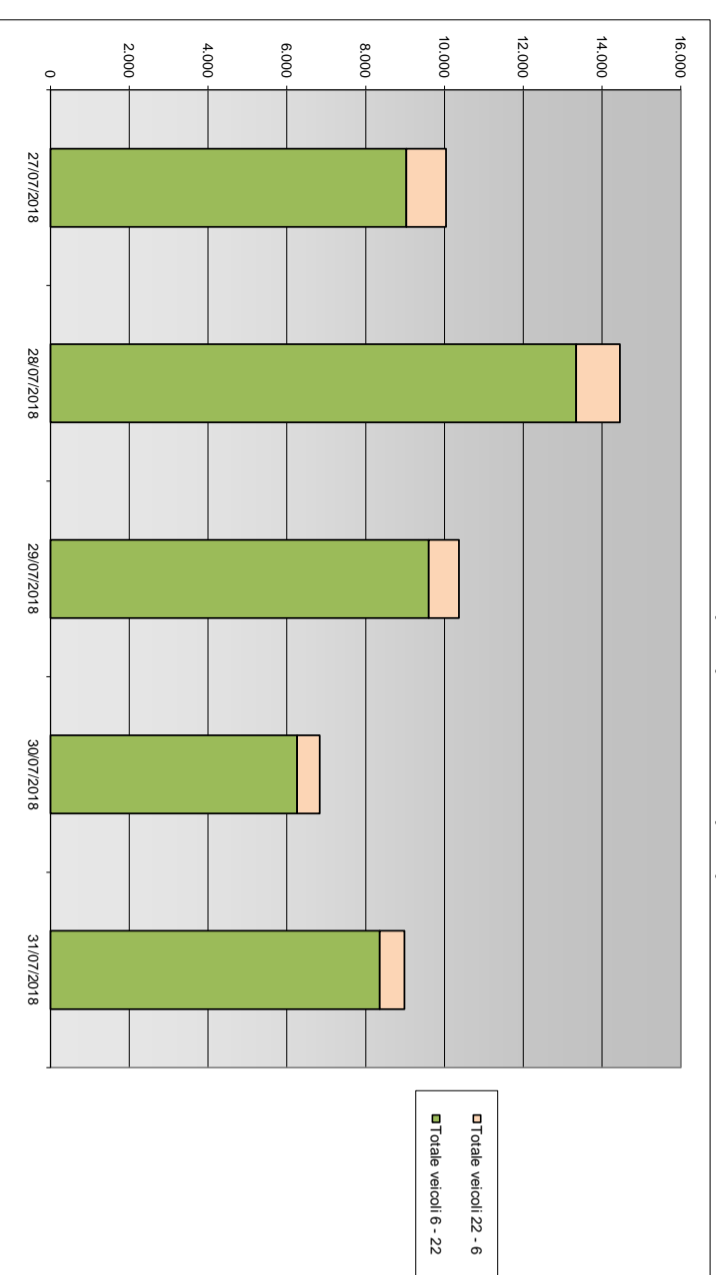


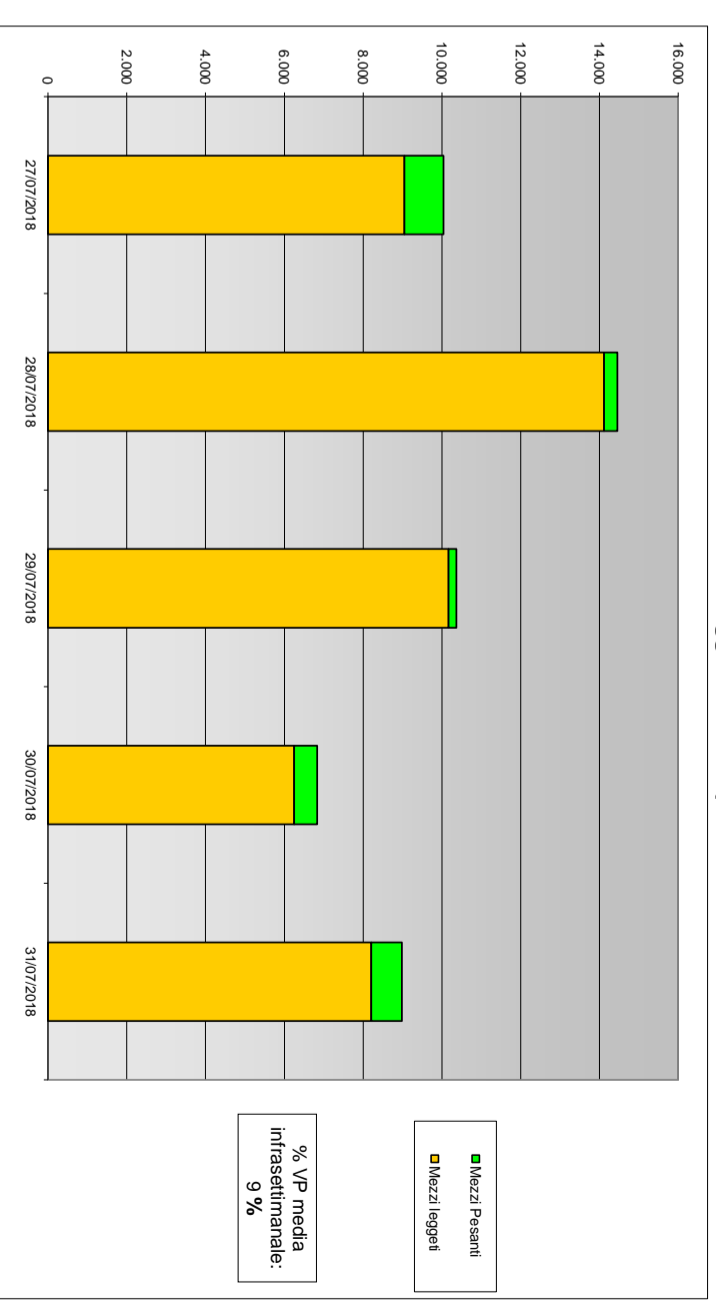
Diagramma Velocità medie orarie sul totale flussi rilevati



Traffico Diurno (6-22) e Notturno (22-6)



Veicoli leggeri e veicoli pesanti



Sezione di Rilievo 3 A - SS 14 Var - Via Martiri delle Foibe - dir. San Donà di Piave

Rilievo del traffico effettuato il giorno

venerdì 27 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
0:00	22	88 / 94	1	4 / 6
0:15	29	116 / 83	0	0 / 7
0:30	20	80 / 67	3	12 / 9
0:45	23	92 / 56	2	8 / 8
1:00	11	44 / 40	2	8 / 7
1:15	13	52 / 35	2	8 / 6
1:30	9	36 / 27	2	8 / 5
1:45	7	28 / 24	1	4 / 4
2:00	6	24 / 19	1	4 / 5
2:15	5	20 / 17	1	4 / 5
2:30	6	24 / 15	1	4 / 7
2:45	2	8 / 14	2	8 / 7
3:00	4	16 / 17	1	4 / 7
3:15	3	12 / 19	3	12 / 12
3:30	5	20 / 22	1	4 / 14
3:45	5	20 / 25	2	8 / 19
4:00	6	24 / 33	6	24 / 22
4:15	6	24 / 40	5	20 / 23
4:30	8	32 / 49	6	24 / 26
4:45	13	52 / 62	5	20 / 29
5:00	13	52 / 76	7	28 / 42
5:15	15	60 / 91	8	32 / 46
5:30	21	84 / 113	9	36 / 56
5:45	27	108 / 138	18	72 / 66

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h

10.040 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
6:00	28	112 / 164	11	44 / 76
6:15	37	148 / 199	18	72 / 80
6:30	46	184 / 253	19	76 / 87
6:45	53	212 / 297	28	112 / 86
7:00	63	252 / 351	15	60 / 75
7:15	91	364 / 375	25	100 / 26
7:30	90	360 / 368	18	72 / 5
7:45	107	428 / 357	17	68 / -7
8:00	87	348 / 367	-34	-136 / -10
8:15	84	336 / 324	4	16 / 27
8:30	79	316 / 327	6	24 / 25
8:45	117	468 / 308	14	56 / 25
9:00	44	176 / 272	3	12 / 36
9:15	87	348 / 316	2	8 / 34
9:30	60	240 / 342	6	24 / 44
9:45	81	324 / 413	25	100 / 45
10:00	88	352 / 462	1	4 / 29
10:15	113	452 / 494	12	48 / 57
10:30	131	524 / 483	7	28 / 80
10:45	130	520 / 462	9	36 / 91
11:00	120	480 / 398	29	116 / 101
11:15	102	408 / 469	35	140 / 103
11:30	110	440 / 485	18	72 / 100
11:45	66	264 / 519	19	76 / 98

Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)

9.034 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
12:00	191	764 / 597	31	124 / 117
12:15	118	472 / 528	32	128 / 107
12:30	144	576 / 574	16	64 / 96
12:45	144	576 / 603	38	152 / 87
13:00	122	488 / 590	21	84 / 72
13:15	164	656 / 553	21	84 / 65
13:30	173	692 / 493	7	28 / 61
13:45	131	524 / 462	23	92 / 78
14:00	85	340 / 440	14	56 / 56
14:15	104	416 / 558	17	68 / 44
14:30	142	568 / 613	24	96 / 41
14:45	109	436 / 642	1	4 / 34
15:00	203	812 / 618	2	8 / 55
15:15	159	636 / 604	14	56 / 96
15:30	171	684 / 585	17	68 / 86
15:45	85	340 / 671	22	88 / 86
16:00	189	756 / 697	43	172 / 71
16:15	140	560 / 710	4	16 / 41
16:30	257	1028 / 710	17	68 / 46
16:45	111	444 / 599	7	28 / 42
17:00	202	808 / 650	13	52 / 61
17:15	140	560 / 593	9	36 / 81
17:30	146	584 / 675	13	52 / 74
17:45	162	648 / 708	26	104 / 80

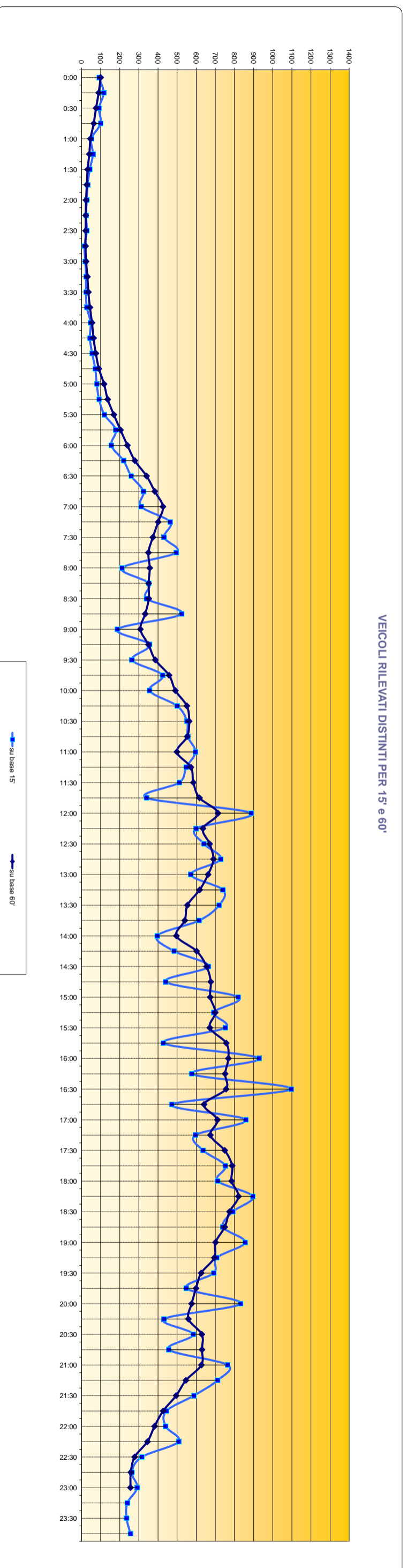
Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)

1006 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
18:00	145	580 / 722	33	132 / 63
18:15	222	888 / 781	2	8 / 40
18:30	179	716 / 728	19	76 / 46
18:45	176	704 / 719	9	36 / 30
19:00	204	816 / 680	10	40 / 21
19:15	169	676 / 669	8	32 / 26
19:30	170	680 / 608	3	12 / 18
19:45	137	548 / 575	0	0 / 24
20:00	193	772 / 544	15	60 / 32
20:15	108	432 / 536	0	0 / 23
20:30	137	548 / 602	9	36 / 27
20:45	106	424 / 604	8	32 / 26
21:00	185	740 / 608	6	24 / 19
21:15	174	696 / 526	4	16 / 20
21:30	139	556 / 476	8	32 / 19
21:45	110	440 / 414	1	4 / 13
22:00	103	412 / 368	7	28 / 14
22:15	124	496 / 336	3	12 / 9
22:30	77	308 / 269	2	8 / 9
22:45	64	256 / 244	2	8 / 14
23:00	71	284 / 241	2	8 / 15
23:15	57	228 / -	3	12 / -
23:30	52	208 / -	7	28 / -
23:45	61	244 / -	3	12 / -

Peso medio dei veicoli Pesanti

10%



Sezione di Rilievo 3 A - SS 14 Var - Via Martiri delle Foibe - dir. San Donà di Piave

Rilievo del traffico effettuato il giorno

sabato 28 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti			
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'		
0:00	57	228	208	1	4	6
0:15	46	184	191	1	4	5
0:30	64	256	188	2	8	6
0:45	41	164	148	2	8	5
1:00	40	160	134	0	0	5
1:15	43	172	116	2	8	5
1:30	24	96	94	1	4	6
1:45	27	108	89	2	8	6
2:00	22	88	75	0	0	5
2:15	21	84	68	3	12	6
2:30	19	76	67	1	4	6
2:45	13	52	63	1	4	5
3:00	15	60	60	1	4	6
3:15	20	80	59	3	12	7
3:30	15	60	49	0	0	7
3:45	10	40	51	2	8	9
4:00	14	56	50	2	8	11
4:15	10	40	49	3	12	12
4:30	17	68	58	2	8	13
4:45	9	36	71	4	16	17
5:00	13	52	85	3	12	21
5:15	19	76	128	4	16	25
5:30	30	120	175	6	24	25
5:45	23	92	232	8	32	26

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
14.454 veicoli/24h

Inizio intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti			
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'		
6:00	56	224	303	7	28	23
6:15	66	264	374	4	16	21
6:30	87	348	471	7	28	25
6:45	94	376	602	5	20	25
7:00	127	508	713	5	20	23
7:15	163	652	882	8	32	20
7:30	218	872	968	7	28	15
7:45	205	820	1094	3	12	17
8:00	296	1184	1128	2	8	25
8:15	249	996	1071	3	12	36
8:30	344	1376	1037	9	36	41
8:45	239	956	942	11	44	36
9:00	239	956	958	13	52	27
9:15	215	860	956	8	32	21
9:30	249	996	1009	4	16	21
9:45	255	1020	1067	2	8	22
10:00	237	948	1118	7	28	27
10:15	268	1072	1086	8	32	29
10:30	307	1228	1115	5	20	21
10:45	306	1224	1001	7	28	21
11:00	205	820	924	9	36	16
11:15	297	1188	914	0	0	8
11:30	193	772	810	5	20	14
11:45	229	916	817	2	8	15

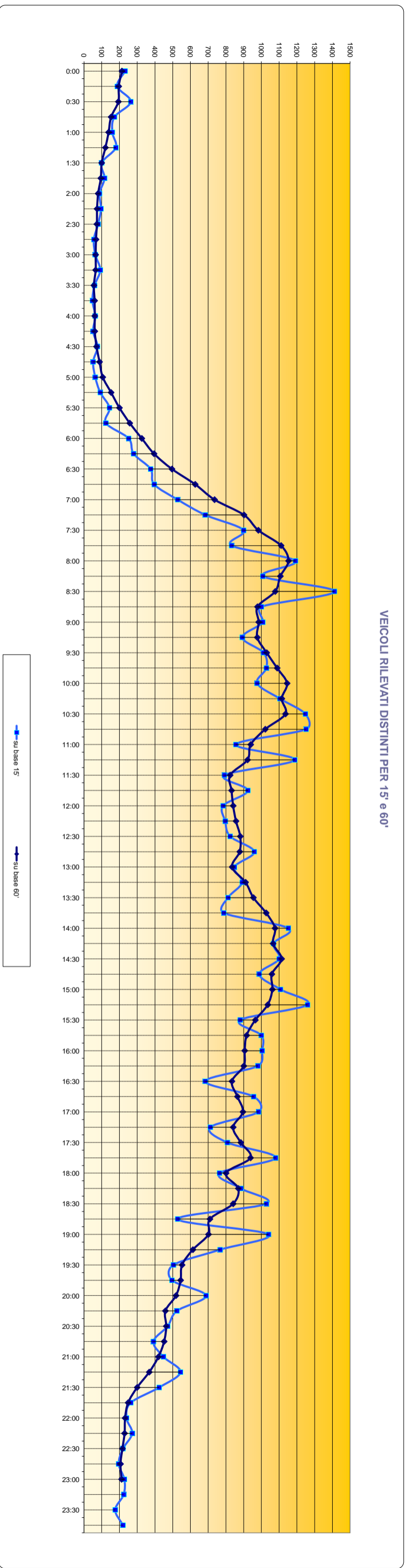
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
13.344 veicoli/diurni

Inizio intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti			
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'		
12:00	195	780	821	1	4	20
12:15	193	772	835	6	24	22
12:30	200	800	864	6	24	17
12:45	233	932	866	7	28	12
13:00	209	836	825	3	12	10
13:15	222	888	902	1	4	9
13:30	202	808	933	1	4	22
13:45	192	768	1001	5	20	26
14:00	286	1144	1054	2	8	23
14:15	253	1012	1045	14	56	21
14:30	270	1080	1100	5	20	14
14:45	245	980	1043	2	8	16
15:00	277	1108	1047	0	0	15
15:15	308	1232	1012	7	28	24
15:30	213	852	947	7	28	19
15:45	249	996	903	1	4	14
16:00	242	968	893	9	36	13
16:15	243	972	894	2	8	7
16:30	169	676	827	2	8	7
16:45	239	956	852	0	0	13
17:00	243	972	883	3	12	13
17:15	176	704	831	2	8	10
17:30	194	776	875	8	32	9
17:45	270	1080	938	0	0	1

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
1110 veicoli/notturni

Inizio intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti			
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'		
18:00	191	764	795	0	0	6
18:15	220	880	857	1	4	13
18:30	257	1028	825	0	0	16
18:45	127	508	691	5	20	19
19:00	253	1012	683	7	28	19
19:15	188	752	595	4	16	19
19:30	123	492	535	3	12	18
19:45	119	476	524	5	20	21
20:00	165	660	501	7	28	18
20:15	128	512	448	3	12	11
20:30	112	448	456	6	24	8
20:45	96	384	449	2	8	3
21:00	112	448	418	0	0	2
21:15	136	544	365	0	0	3
21:30	105	420	297	1	4	3
21:45	65	260	246	1	4	3
22:00	59	236	230	1	4	2
22:15	68	272	227	0	0	2
22:30	54	216	215	1	4	2
22:45	49	196	204	0	0	2
23:00	56	224	209	1	4	3
23:15	56	224	-	0	0	-
23:30	43	172	-	1	4	-
23:45	54	216	-	1	4	-

Peso medio dei veicoli Pesanti
2%



VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'

Sezione di Rilievo 3 A - SS 14 Var - Via Martiri delle Foibe - dir. San Donà di Piave

Rilievo del traffico effettuato il giorno

domenica 29 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
0:00	49	196 / 189	0	0 / 0
0:15	56	224 / 174	0	0 / 0
0:30	46	184 / 147	0	0 / 0
0:45	38	152 / 126	0	0 / 0
1:00	34	136 / 116	0	0 / 0
1:15	29	116 / 103	0	0 / 0
1:30	25	100 / 91	0	0 / 0
1:45	28	112 / 80	0	0 / 0
2:00	21	84 / 65	0	0 / 0
2:15	17	68 / 64	0	0 / 1
2:30	14	56 / 61	0	0 / 1
2:45	13	52 / 53	0	0 / 2
3:00	20	80 / 46	1	4 / 2
3:15	14	56 / 39	0	0 / 1
3:30	6	24 / 28	1	4 / 1
3:45	6	24 / 31	0	0 / 0
4:00	13	52 / 32	0	0 / 1
4:15	3	12 / 22	0	0 / 1
4:30	9	36 / 30	0	0 / 1
4:45	7	28 / 34	1	4 / 2
5:00	3	12 / 46	0	0 / 2
5:15	11	44 / 65	0	0 / 2
5:30	13	52 / 91	1	4 / 2
5:45	19	76 / 119	1	4 / 2

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
10.368 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
6:00	22	88 / 164	0	0 / 2
6:15	37	148 / 233	0	0 / 2
6:30	41	164 / 325	1	4 / 3
6:45	64	256 / 464	1	4 / 3
7:00	91	364 / 625	0	0 / 3
7:15	129	516 / 721	1	4 / 7
7:30	180	720 / 952	1	4 / 10
7:45	225	900 / 952	1	4 / 14
8:00	187	748 / 994	4	16 / 14
8:15	265	1060 / 1078	3	12 / 15
8:30	275	1100 / 1039	2	8 / 14
8:45	267	1068 / 1053	5	20 / 17
9:00	271	1084 / 1086	5	20 / 13
9:15	226	904 / 1112	2	8 / 7
9:30	289	1156 / 1259	5	20 / 5
9:45	300	1200 / 1302	1	4 / 7
10:00	297	1188 / 1227	-1	-4 / 12
10:15	373	1492 / 1139	0	0 / 19
10:30	332	1328 / 1024	7	28 / 22
10:45	225	900 / 911	6	24 / 20
11:00	209	836 / 913	6	24 / 17
11:15	258	1032 / 953	3	12 / 14
11:30	219	876 / 896	5	20 / 13
11:45	227	908 / 817	3	12 / 10

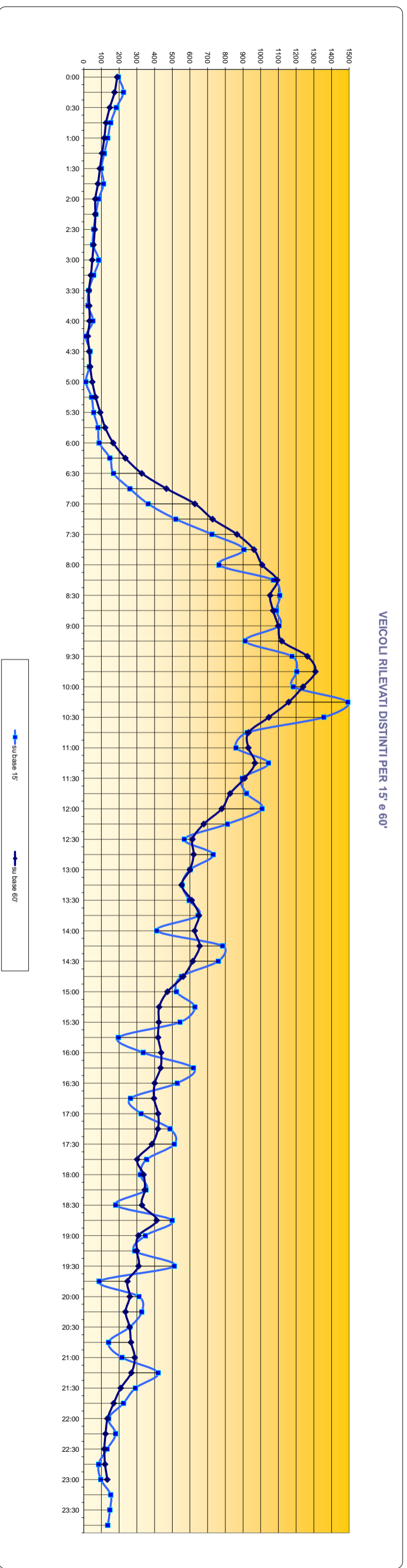
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
9.602 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
12:00	249	996 / 773	3	12 / 7
12:15	201	804 / 673	2	8 / 5
12:30	140	560 / 610	2	8 / 4
12:45	183	732 / 617	0	0 / 4
13:00	149	596 / 595	1	4 / 5
13:15	138	552 / 549	1	4 / 4
13:30	147	588 / 605	2	8 / 5
13:45	161	644 / 647	1	4 / 4
14:00	103	412 / 620	0	0 / 7
14:15	194	776 / 648	2	8 / 7
14:30	189	756 / 611	1	4 / 5
14:45	134	536 / 557	4	16 / 5
15:15	157	628 / 423	0	0 / 3
15:30	135	540 / 414	1	4 / 10
15:45	46	184 / 406	3	12 / 14
16:00	85	340 / 421	-1	-4 / 16
16:15	148	592 / 416	7	28 / 18
16:30	127	508 / 386	5	20 / 15
16:45	61	244 / 379	5	20 / 18
17:00	80	320 / 403	1	4 / 17
17:15	118	472 / 401	4	16 / 18
17:30	120	480 / 368	8	32 / 17
17:45	85	340 / 285	4	16 / 17

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
766 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
18:00	78	312 / 317	2	8 / 21
18:15	85	340 / 319	3	12 / 26
18:30	37	148 / 296	8	32 / 33
18:45	117	468 / 378	8	32 / 34
19:00	80	320 / 280	7	28 / 29
19:15	62	248 / 277	10	40 / 23
19:30	119	476 / 291	9	36 / 19
19:45	19	76 / 227	3	12 / 20
20:00	77	308 / 235	1	4 / 25
20:15	76	304 / 212	6	24 / 24
20:30	55	220 / 240	10	40 / 19
20:45	27	108 / 258	8	32 / 9
21:00	54	216 / 287	0	0 / 1
21:15	104	416 / 267	1	4 / 2
21:30	73	292 / 208	0	0 / 1
21:45	56	224 / 167	0	0 / 2
22:00	34	136 / 132	1	4 / 2
22:15	45	180 / 122	0	0 / 1
22:30	32	128 / 115	1	4 / 1
22:45	21	84 / 120	0	0 / 0
23:00	24	96 / 132	0	0 / 1
23:15	38	152 / -	0	0 / -
23:30	37	148 / -	0	0 / -
23:45	33	132 / -	1	4 / -

Peso medio dei veicoli Pesanti
2%



VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'

Sezione di Rilievo 3 A - SS 14 Var - Via Martiri delle Foibe - dir. San Donà di Piave

Rilievo del traffico effettuato il giorno

lunedì 30 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
0:00	23	92 / 69	0	0 / 3
0:15	20	80 / 58	1	4 / 4
0:30	13	52 / 46	1	4 / 4
0:45	13	52 / 40	1	4 / 4
1:00	12	48 / 35	1	4 / 4
1:15	8	32 / 29	1	4 / 4
1:30	7	28 / 29	1	4 / 4
1:45	8	32 / 29	1	4 / 3
2:00	6	24 / 30	1	4 / 2
2:15	11	44 / 28	1	4 / 3
2:30	4	16 / 21	0	0 / 2
2:45	9	36 / 20	0	0 / 5
3:00	4	16 / 13	2	8 / 7
3:15	4	16 / 18	0	0 / 10
3:30	3	12 / 20	3	12 / 13
3:45	2	8 / 25	2	8 / 12
4:00	9	36 / 32	5	20 / 17
4:15	6	24 / 31	3	12 / 19
4:30	8	32 / 40	2	8 / 25
4:45	9	36 / 54	7	28 / 30
5:00	8	32 / 70	7	28 / 36
5:15	15	60 / 83	9	36 / 42
5:30	22	88 / 100	7	28 / 44
5:45	25	100 / 128	13	52 / 47

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
6.833 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
6:00	21	84 / 150	13	52 / 49
6:15	32	128 / 201	11	44 / 49
6:30	50	200 / 242	10	40 / 52
6:45	47	188 / 279	15	60 / 54
7:00	72	288 / 305	13	52 / 62
7:15	73	292 / 296	14	56 / 53
7:30	87	348 / 306	12	48 / 47
7:45	73	292 / 308	23	92 / 43
8:00	63	252 / 377	4	16 / 22
8:15	83	332 / 397	8	32 / 32
8:30	89	356 / 406	8	32 / 30
8:45	142	568 / 413	2	8 / 44
9:00	83	332 / 330	14	56 / 55
9:15	92	368 / 360	6	24 / 53
9:30	96	384 / 349	22	88 / 69
9:45	59	236 / 327	13	52 / 48
10:00	113	452 / 373	12	48 / 53
10:15	81	324 / 307	22	88 / 44
10:30	74	296 / 267	1	4 / 27
10:45	105	420 / 266	18	72 / 42
11:00	47	188 / 260	3	12 / 33
11:15	41	164 / 307	5	20 / 39
11:30	73	292 / 367	16	64 / 45
11:45	99	396 / 416	9	36 / 40

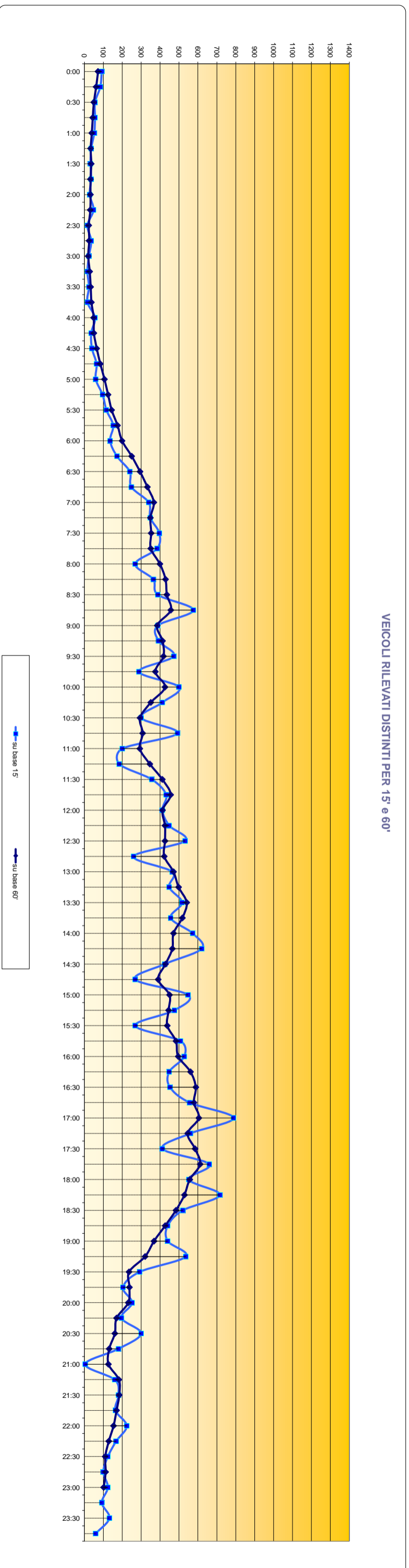
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
6.259 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
12:00	94	376 / 371	9	36 / 42
12:15	101	404 / 393	11	44 / 33
12:30	122	488 / 398	11	44 / 28
12:45	54	216 / 403	11	44 / 19
13:00	116	464 / 460	0	0 / 11
13:15	106	424 / 482	6	24 / 16
13:30	127	508 / 529	2	8 / 12
13:45	111	444 / 505	3	12 / 13
14:00	138	552 / 454	5	20 / 17
14:15	153	612 / 446	2	8 / 19
14:30	103	412 / 411	3	12 / 18
14:45	60	240 / 371	7	28 / 19
15:00	130	520 / 432	7	28 / 18
15:15	118	472 / 422	1	4 / 23
15:30	63	252 / 411	4	16 / 27
15:45	121	484 / 445	6	24 / 39
16:00	120	480 / 460	12	48 / 36
16:15	107	428 / 533	5	20 / 28
16:30	97	388 / 565	16	64 / 24
16:45	136	544 / 559	3	12 / 20
17:00	193	772 / 582	4	16 / 23
17:15	139	556 / 519	1	4 / 27
17:30	91	364 / 554	12	48 / 31
17:45	159	636 / 581	6	24 / 31

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
574 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
18:00	130	520 / 526	8	32 / 31
18:15	174	696 / 504	5	20 / 25
18:30	118	472 / 445	12	48 / 39
18:45	104	416 / 392	6	24 / 35
19:00	108	432 / 325	2	8 / 43
19:15	115	460 / 275	19	76 / 46
19:30	65	260 / 209	8	32 / 27
19:45	37	148 / 216	14	56 / 22
20:00	58	232 / 223	5	20 / 9
20:15	49	196 / 166	0	0 / 4
20:30	72	288 / 157	3	12 / 4
20:45	44	176 / 130	1	4 / 1
21:00	1	4 / 125	0	0 / 2
21:15	40	160 / 179	0	0 / 3
21:30	45	180 / 180	0	0 / 4
21:45	39	156 / 166	2	8 / 4
22:00	55	220 / 150	1	4 / 4
22:15	41	164 / 126	1	4 / 3
22:30	31	124 / 108	0	0 / 2
22:45	23	92 / 107	2	8 / 5
23:00	31	124 / 99	0	0 / 3
23:15	23	92 / -	0	0 / -
23:30	30	120 / -	3	12 / -
23:45	15	60 / -	0	0 / -

Peso medio dei veicoli Pesanti
9%



VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'

Sezione di Rilievo 3 A - SS 14 Var - Via Martiri delle Foibe - dir. San Donà di Piave

Rilievo del traffico effettuato il giorno

martedì 31 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
0:00	21	84	2	8
0:15	18	72	0	0
0:30	17	68	3	12
0:45	17	68	4	12
1:00	14	56	1	4
1:15	5	20	0	0
1:30	12	48	0	0
1:45	11	44	1	4
2:00	5	20	1	4
2:15	5	20	0	0
2:30	4	16	0	0
2:45	6	24	1	4
3:00	4	16	0	0
3:15	1	4	1	4
3:30	2	8	1	4
3:45	4	16	1	4
4:00	4	16	4	16
4:15	9	36	3	12
4:30	7	28	4	16
4:45	6	24	5	20
5:00	11	44	7	28
5:15	17	68	6	24
5:30	22	88	11	44
5:45	26	104	11	44

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
8.984 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
6:00	23	92	13	52
6:15	36	144	14	56
6:30	52	208	16	64
6:45	37	148	13	52
7:00	65	260	19	76
7:15	83	332	19	76
7:30	81	324	22	88
7:45	89	356	17	68
8:00	109	436	10	40
8:15	141	564	12	48
8:30	100	400	11	44
8:45	159	636	16	64
9:00	96	384	8	32
9:15	122	488	7	28
9:30	105	420	14	56
9:45	43	172	23	92
10:00	99	396	16	64
10:15	154	616	25	100
10:30	98	392	20	80
10:45	11	44	13	52
11:00	94	376	5	20
11:15	92	368	6	24
11:30	115	460	12	48
11:45	57	228	7	28

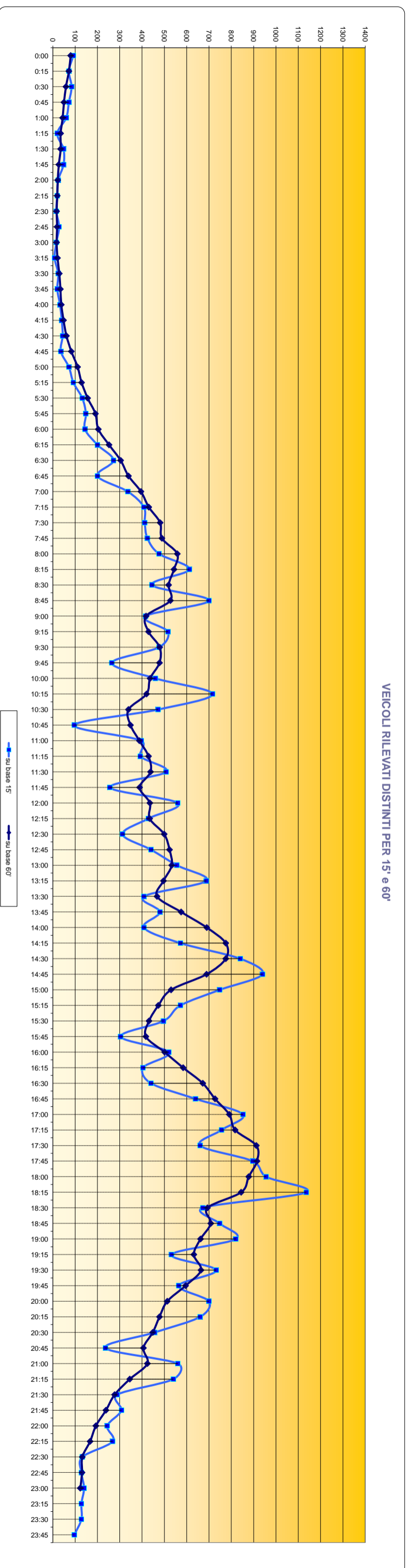
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
8.356 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
12:00	129	516	391	1566
12:15	88	352	385	1540
12:30	78	312	459	1836
12:45	96	384	478	1912
13:00	123	492	497	1988
13:15	162	648	485	1940
13:30	97	388	428	1712
13:45	115	460	508	2032
14:00	91	364	606	2424
14:15	125	500	699	2796
14:30	177	708	710	2840
14:45	213	852	650	2600
15:00	184	736	512	2048
15:15	136	544	453	1812
15:30	117	468	410	1640
15:45	75	300	397	1588
16:00	125	500	479	1916
16:15	93	372	556	2224
16:30	104	416	640	2560
16:45	157	628	692	2768
17:00	202	808	745	2980
17:15	177	708	767	3068
17:30	156	624	856	3424
17:45	210	840	860	3440

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
628 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
18:00	224	896	826	3304
18:15	266	1064	805	3220
18:30	160	640	665	2660
18:45	176	704	683	2732
19:00	203	812	643	2572
19:15	126	504	606	2424
19:30	178	712	642	2568
19:45	136	544	570	2280
20:00	166	664	487	1948
20:15	162	648	457	1828
20:30	106	424	426	1704
20:45	53	212	392	1568
21:00	136	544	411	1644
21:15	72	288	265	1060
21:30	72	288	226	904
21:45	58	232	184	736
22:00	63	252	160	640
22:15	33	132	129	516
22:30	30	120	126	504
22:45	34	136	117	468
23:00	32	128	-	-
23:15	30	120	-	-
23:30	21	84	-	-
23:45	-	-	-	-

Peso medio dei veicoli Pesanti
9%

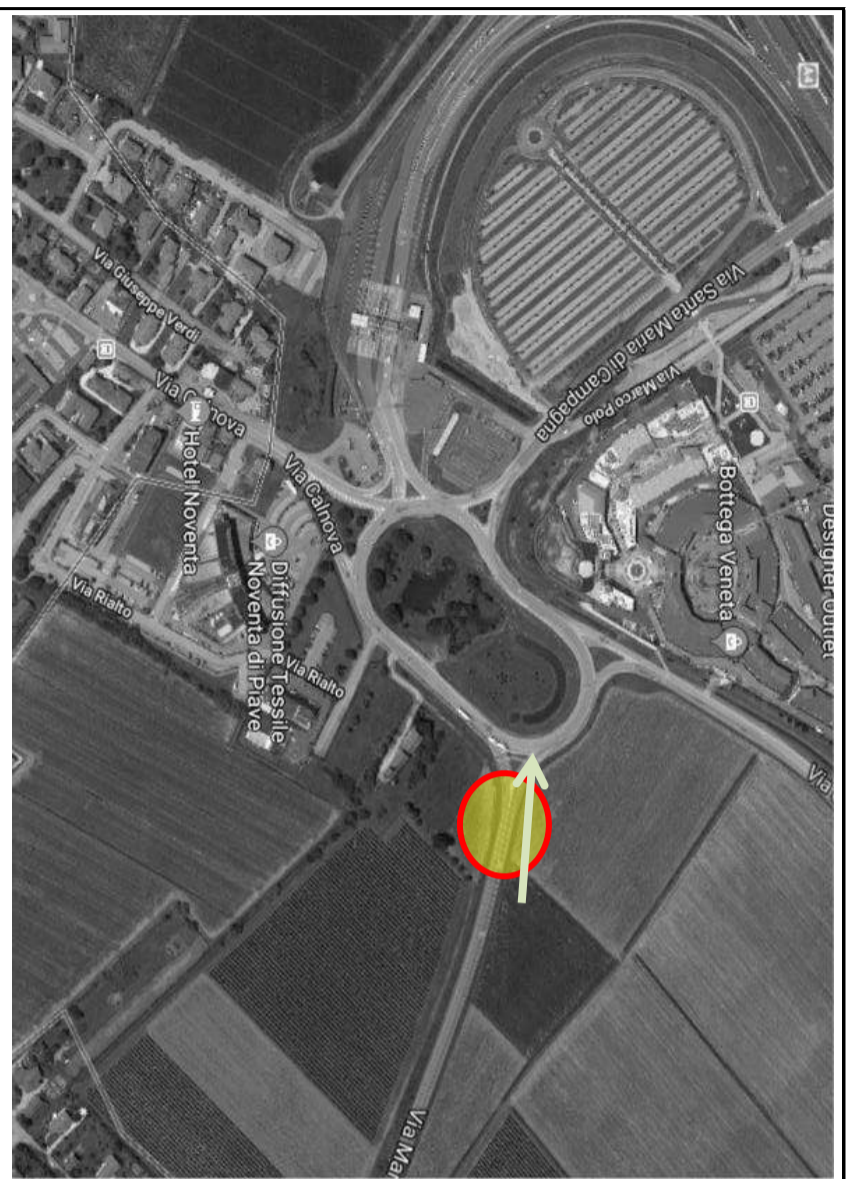


Sezione di Rilievo: 3 B

Comune di Noventa di Piave (VE)

Postazione 3 B - SS 14 Var - Via Martiri delle Foibe - dir. Rotatoria autostradale

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio a martedì 31 luglio 2018 mediante dispositivi radar tipo Viacount II



localizzazione, direzione flusso rilevato e posizionamento rilevatore 3 B

Sezione di Rilievo 3 B - SS 14 Var - Via Martiri delle Foibe - dir. Rotatoria autostradale

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio al giorno martedì 31 luglio 2018

venerdì 27 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	49	2	51
1:00	24	2	26
2:00	13	2	15
3:00	23	4	27
4:00	44	14	58
5:00	112	8	120
6:00	256	28	284
7:00	587	38	625
8:00	502	24	526
9:00	370	16	386
10:00	443	30	473
11:00	439	22	461
12:00	368	20	388
13:00	472	24	496
14:00	341	16	357
15:00	362	16	378
16:00	389	18	407
17:00	349	24	373
18:00	389	26	415
19:00	365	14	379
20:00	247	22	269
21:00	207	4	211
22:00	117	8	125
23:00	118	2	120
6 - 22	6.086	342	6.428
22 - 6	500	42	542
24h	6.586	384	6.970

sabato 28 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	111	4	115
1:00	39	6	45
2:00	25	2	27
3:00	37	0	37
4:00	46	6	52
5:00	103	16	119
6:00	190	16	206
7:00	458	18	476
8:00	674	20	694
9:00	774	34	808
10:00	938	24	962
11:00	916	32	948
12:00	658	24	682
13:00	484	6	490
14:00	626	24	650
15:00	614	8	622
16:00	602	14	616
17:00	704	10	714
18:00	704	10	714
19:00	622	14	636
20:00	454	4	458
21:00	328	0	328
22:00	270	14	284
23:00	216	6	222
6 - 22	9.746	258	10.004
22 - 6	847	54	901
24h	10.593	312	10.905

domenica 29 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	105	0	105
1:00	39	0	39
2:00	36	4	40
3:00	15	0	15
4:00	9	2	11
5:00	21	0	21
6:00	64	4	68
7:00	232	10	242
8:00	528	12	540
9:00	660	16	676
10:00	970	10	980
11:00	754	10	764
12:00	538	10	548
13:00	412	12	424
14:00	432	8	440
15:00	442	2	444
16:00	532	10	542
17:00	634	2	636
18:00	600	6	606
19:00	522	10	532
20:00	524	10	534
21:00	402	4	406
22:00	318	0	318
23:00	234	4	238
6 - 22	8.246	136	8.382
22 - 6	777	10	787
24h	9.023	146	9.169

lunedì 30 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	43	0	43
1:00	21	0	21
2:00	13	0	13
3:00	20	4	24
4:00	39	4	43
5:00	103	10	113
6:00	310	24	334
7:00	585	42	627
8:00	474	20	494
9:00	383	22	405
10:00	392	26	418
11:00	359	28	387
12:00	307	20	327
13:00	399	14	413
14:00	319	20	339
15:00	258	24	280
16:00	299	24	323
17:00	360	16	376
18:00	340	20	360
19:00	266	12	278
20:00	171	10	181
21:00	143	6	149
22:00	84	4	88
23:00	72	0	72
6 - 22	5.365	326	5.691
22 - 6	395	22	417
24h	5.760	348	6.108

martedì 31 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	29	0	29
1:00	9	0	9
2:00	5	0	5
3:00	24	0	24
4:00	38	6	44
5:00	104	8	112
6:00	278	14	292
7:00	588	22	610
8:00	543	28	571
9:00	370	26	396
10:00	418	30	448
11:00	421	10	431
12:00	359	18	377
13:00	466	14	480
14:00	331	24	355
15:00	294	30	324
16:00	350	18	368
17:00	387	22	409
18:00	393	16	409
19:00	357	22	379
20:00	217	14	231
21:00	153	6	159
22:00	89	0	89
23:00	78	2	80
6 - 22	5.925	314	6.239
22 - 6	376	16	392
24h	6.301	330	6.631

Media traffico rilevato

	VL	VP	Tot Veic
0:00	67	1	69
1:00	26	2	28
2:00	18	2	20
3:00	24	2	25
4:00	35	6	42
5:00	89	8	97
6:00	220	17	237
7:00	490	26	516
8:00	544	21	565
9:00	511	23	534
10:00	632	24	656
11:00	578	20	598
12:00	446	18	464
13:00	447	14	461
14:00	410	18	428
15:00	394	16	410
16:00	434	17	451
17:00	487	15	502
18:00	485	16	501
19:00	426	14	441
20:00	323	12	335
21:00	247	4	251
22:00	176	5	181
23:00	144	3	146
6 - 22	7.074	275	7.349
22 - 6	579	29	608
24h	7.653	304	7.957

Legenda: VL - Veicoli Leggeri: autoveicoli e veicoli commerciali (furgonati) di lunghezza inferiore ai 6 mt.; VP - Veicoli Pesanti: Tutti i veicoli commerciali con lunghezza => 6 mt.; Tot Veic: Totale Veicoli

Sezione di Rilievo 3 B - SS 14 Var - Via Martiri delle Foibe - dir. Rotatoria autostradale

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio al giorno martedì 31 luglio 2018

Andamento traffico giornaliero

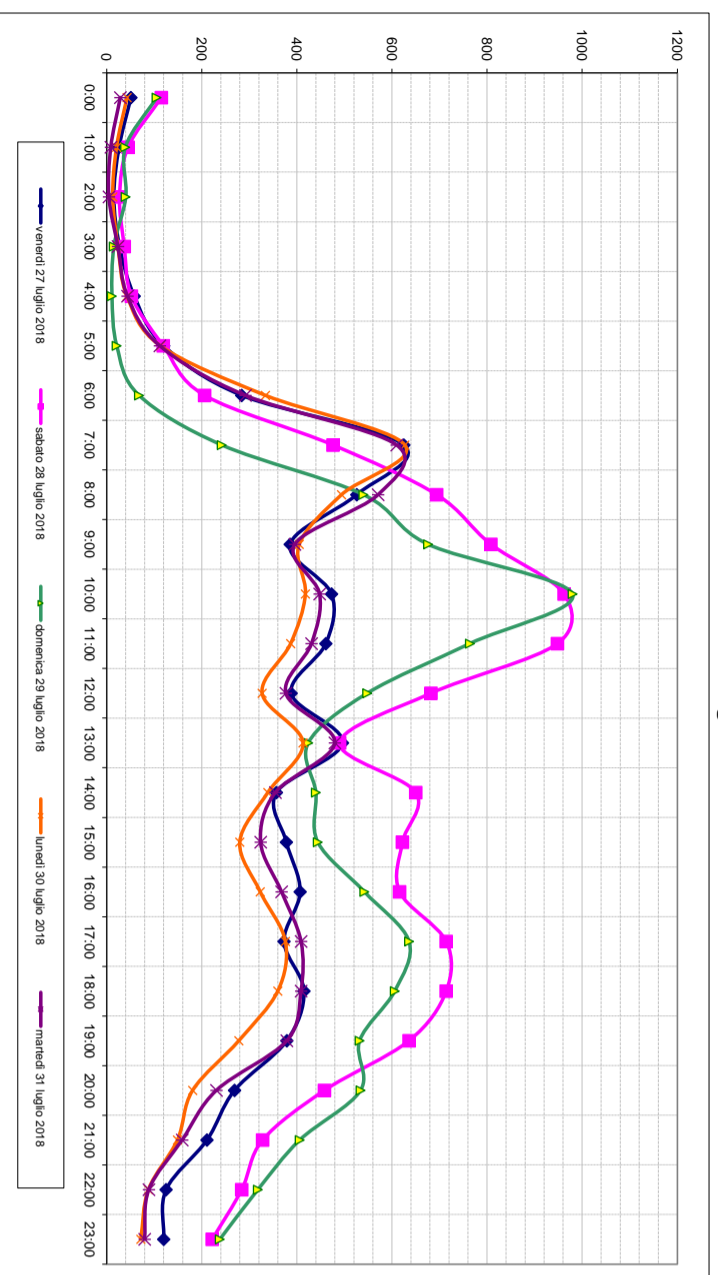
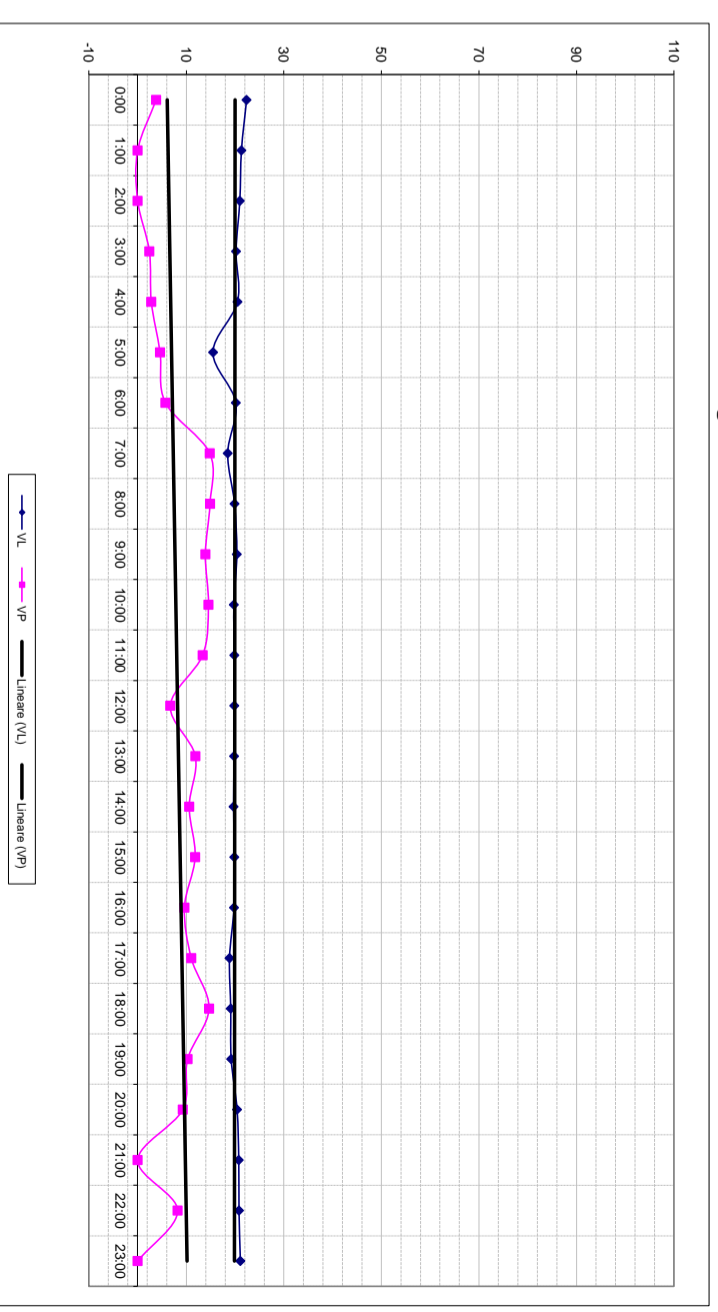
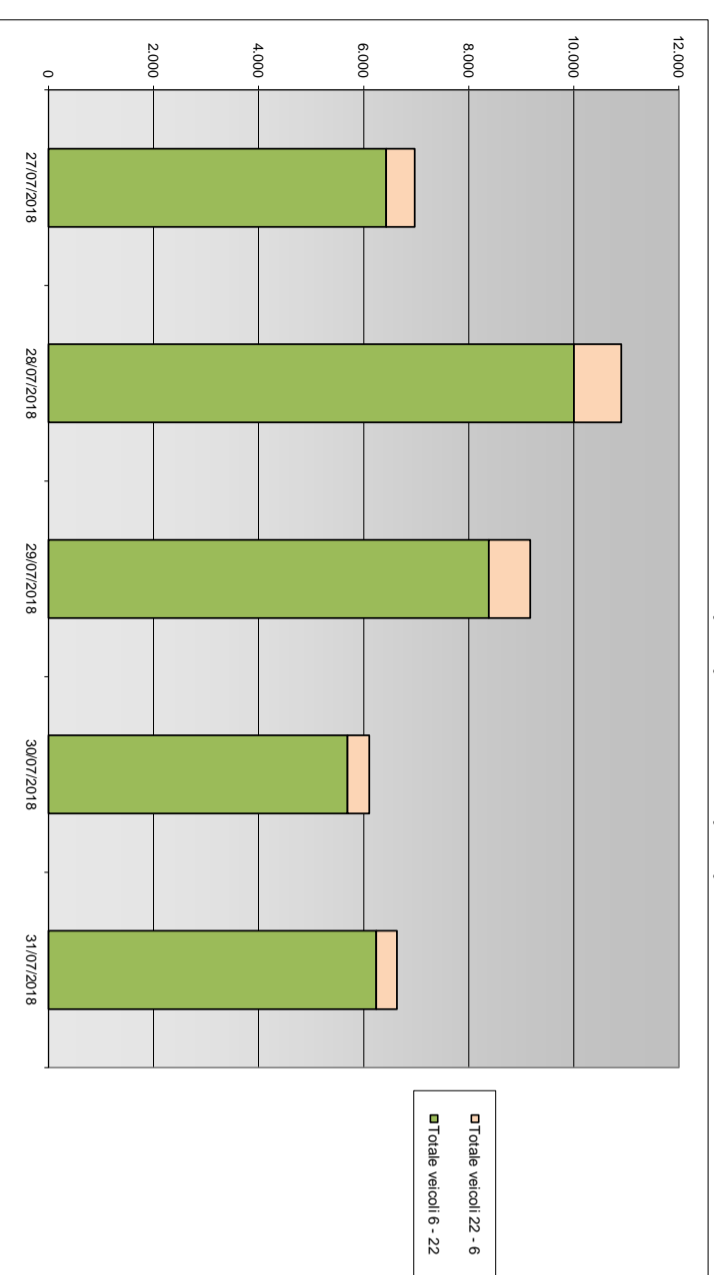


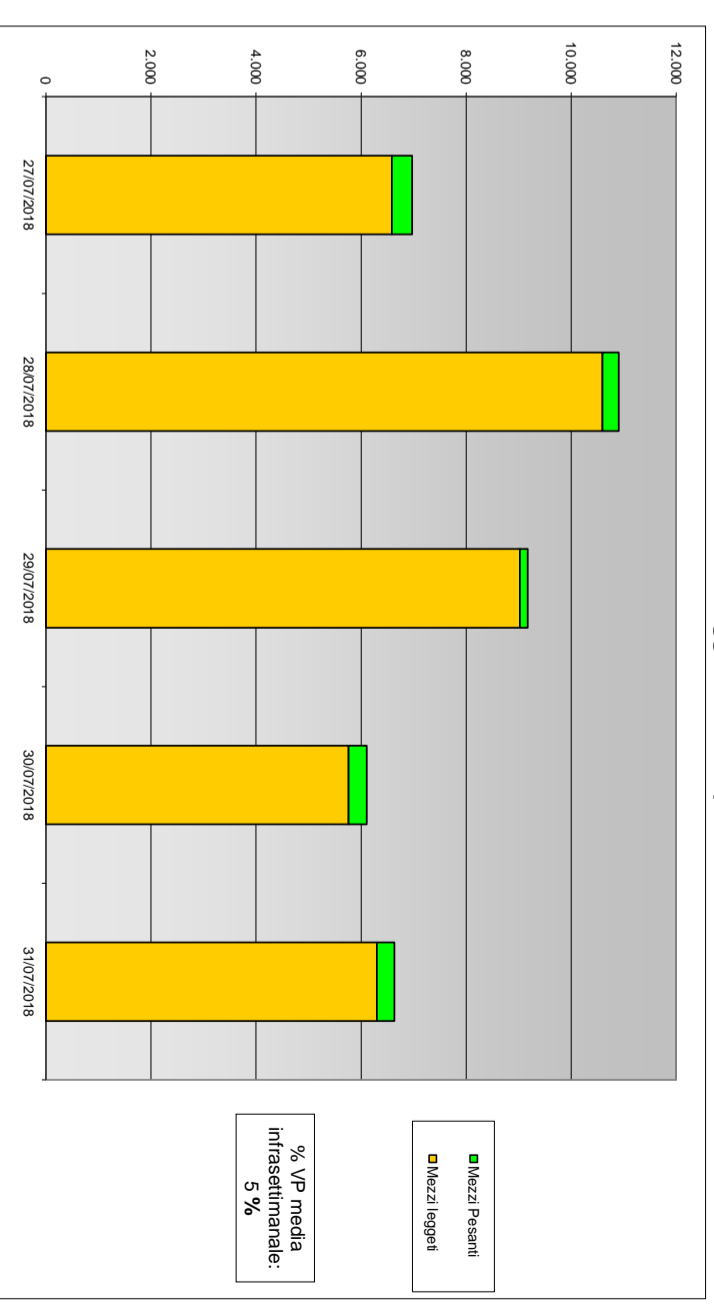
Diagramma Velocità medie orarie sul totale flussi rilevati



Traffico Diurno (6-22) e Notturno (22-6)



Veicoli leggeri e veicoli pesanti



Sezione di Rilievo 3 B - SS 14 Var - Via Martiri delle Foibe - dir. Rotatoria autostradale

Rilievo del traffico effettuato il giorno

venerdì 27 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
0:00	13	52 / 49	0	0 / 2
0:15	13	52 / 42	2	8 / 2
0:30	13	52 / 40	0	0 / 2
0:45	10	40 / 33	0	0 / 2
1:00	6	24 / 24	0	0 / 2
1:15	11	44 / 20	2	8 / 2
1:30	6	24 / 11	0	0 / 2
1:45	1	4 / 11	0	0 / 2
2:00	2	8 / 13	0	0 / 2
2:15	2	8 / 16	0	0 / 4
2:30	6	24 / 17	2	8 / 4
2:45	3	12 / 16	0	0 / 4
3:00	5	20 / 23	2	8 / 4
3:15	3	12 / 28	0	0 / 4
3:30	5	20 / 32	2	8 / 8
3:45	10	40 / 38	0	0 / 10
4:00	10	40 / 44	2	8 / 14
4:15	7	28 / 50	4	16 / 16
4:30	11	44 / 63	4	16 / 12
4:45	16	64 / 91	4	16 / 12
5:00	16	64 / 112	4	16 / 8
5:15	20	80 / 133	0	0 / 10
5:30	39	156 / 150	4	16 / 14
5:45	37	148 / 209	0	0 / 22

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h

6.970 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
6:00	37	148 / 256	6	24 / 28
6:15	37	148 / 333	4	16 / 26
6:30	98	392 / 428	12	48 / 36
6:45	84	336 / 478	6	24 / 34
7:00	114	456 / 587	4	16 / 38
7:15	132	528 / 597	14	56 / 36
7:30	148	592 / 615	10	40 / 32
7:45	193	772 / 586	10	40 / 28
8:00	124	496 / 502	2	8 / 24
8:15	150	600 / 453	10	40 / 26
8:30	119	476 / 399	6	24 / 18
8:45	109	436 / 373	6	24 / 12
9:00	75	300 / 370	4	16 / 16
9:15	96	384 / 384	2	8 / 18
9:30	93	372 / 395	0	0 / 20
9:45	106	424 / 412	10	40 / 34
10:00	89	356 / 443	6	24 / 30
10:15	107	428 / 487	4	16 / 30
10:30	110	440 / 487	14	56 / 30
10:45	137	548 / 479	6	24 / 18
11:00	133	532 / 439	6	24 / 22
11:15	107	428 / 391	4	16 / 22
11:30	102	408 / 368	2	8 / 22
11:45	97	388 / 363	10	40 / 20

Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)

6.428 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
12:00	85	340 / 368	6	24 / 20
12:15	84	336 / 366	4	16 / 16
12:30	97	388 / 414	0	0 / 18
12:45	102	408 / 444	10	40 / 28
13:00	83	332 / 472	2	8 / 24
13:15	132	528 / 460	6	24 / 28
13:30	127	508 / 426	10	40 / 26
13:45	130	520 / 388	6	24 / 18
14:00	71	284 / 341	6	24 / 16
14:15	98	392 / 363	4	16 / 16
14:30	89	356 / 354	2	8 / 14
14:45	83	332 / 369	4	16 / 16
15:00	93	372 / 362	6	24 / 16
15:15	89	356 / 374	2	8 / 24
15:30	104	416 / 387	4	16 / 24
15:45	76	304 / 381	4	16 / 20
16:00	105	420 / 389	14	56 / 18
16:15	102	408 / 365	2	8 / 10
16:30	98	392 / 357	0	0 / 10
16:45	84	336 / 342	2	8 / 20
17:00	81	324 / 349	6	24 / 24
17:15	94	376 / 357	2	8 / 24
17:30	83	332 / 367	10	40 / 22
17:45	91	364 / 382	6	24 / 18

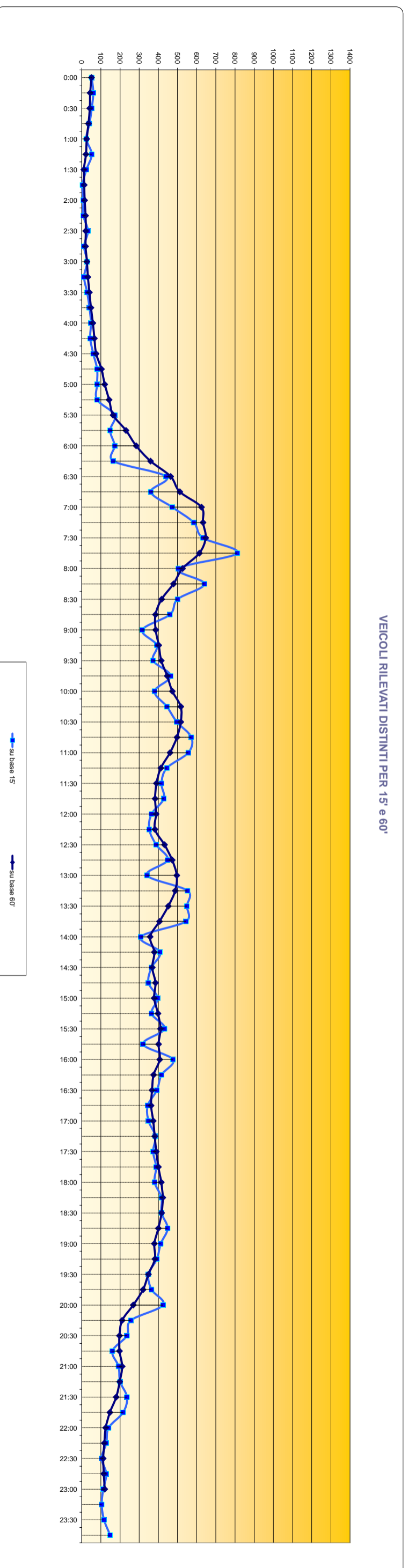
Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)

542 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
18:00	89	356 / 389	6	24 / 26
18:15	104	416 / 397	0	0 / 26
18:30	98	392 / 385	6	24 / 32
18:45	98	392 / 372	14	56 / 28
19:00	97	388 / 365	6	24 / 14
19:15	92	368 / 362	6	24 / 20
19:30	85	340 / 332	2	8 / 16
19:45	91	364 / 302	0	0 / 18
20:00	94	376 / 247	12	48 / 22
20:15	62	248 / 199	2	8 / 12
20:30	55	220 / 187	4	16 / 10
20:45	36	144 / 189	4	16 / 8
21:00	46	184 / 207	2	8 / 4
21:15	50	200 / 192	0	0 / 6
21:30	57	228 / 174	2	8 / 6
21:45	54	216 / 143	0	0 / 4
22:00	31	124 / 117	4	16 / 8
22:15	32	128 / 114	0	0 / 4
22:30	26	104 / 108	0	0 / 4
22:45	28	112 / 109	4	16 / 6
23:00	28	112 / 118	0	0 / 2
23:15	26	104 / 118	0	0 / 2
23:30	27	108 / -	2	8 / -
23:45	37	148 / -	0	0 / -

Peso medio dei veicoli Pesanti

6%



Sezione di Rilievo 3 B - SS 14 Var - Via Martiri delle Foibe - dir. Rotatoria autostradale

Rilievo del traffico effettuato il giorno

sabato 28 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
0:00	32	128 / 111	0	0 / 4
0:15	26	104 / 90	2	8 / 6
0:30	29	116 / 75	2	8 / 4
0:45	24	96 / 57	0	0 / 2
1:00	11	44 / 39	2	8 / 6
1:15	11	44 / 38	0	0 / 4
1:30	11	44 / 30	0	0 / 4
1:45	6	24 / 25	4	16 / 4
2:00	10	40 / 25	0	0 / 2
2:15	3	12 / 22	0	0 / 2
2:30	6	24 / 32	0	0 / 2
2:45	6	24 / 36	2	8 / 2
3:00	7	28 / 37	0	0 / 2
3:15	13	52 / 39	0	0 / 2
3:30	10	40 / 35	0	0 / 2
3:45	7	28 / 40	0	0 / 2
4:00	9	36 / 46	2	8 / 6
4:15	9	36 / 51	0	0 / 6
4:30	15	60 / 49	0	0 / 16
4:45	13	52 / 80	4	16 / 18
5:00	14	56 / 103	2	8 / 16
5:15	7	28 / 112	10	40 / 14
5:30	46	184 / 138	2	8 / 8
5:45	36	144 / 159	2	8 / 6

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
10.905 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
6:00	23	92 / 190	0	0 / 16
6:15	33	132 / 271	4	16 / 28
6:30	67	268 / 360	0	0 / 24
6:45	67	268 / 383	12	48 / 28
7:00	104	416 / 458	12	48 / 18
7:15	122	488 / 502	0	0 / 6
7:30	90	360 / 522	4	16 / 12
7:45	142	568 / 654	2	8 / 12
8:00	148	592 / 674	0	0 / 20
8:15	142	568 / 700	6	24 / 34
8:30	222	888 / 734	4	16 / 32
8:45	162	648 / 700	10	40 / 34
9:00	174	696 / 774	14	56 / 34
9:15	176	704 / 810	4	16 / 30
9:30	188	752 / 852	6	24 / 36
9:45	236	944 / 920	10	40 / 32
10:00	210	840 / 938	10	40 / 24
10:15	218	872 / 932	10	40 / 32
10:30	256	1024 / 980	2	8 / 26
10:45	254	1016 / 932	2	8 / 28
11:00	204	816 / 916	18	72 / 32
11:15	266	1064 / 864	4	16 / 18
11:30	208	832 / 776	4	16 / 18
11:45	238	952 / 738	6	24 / 20

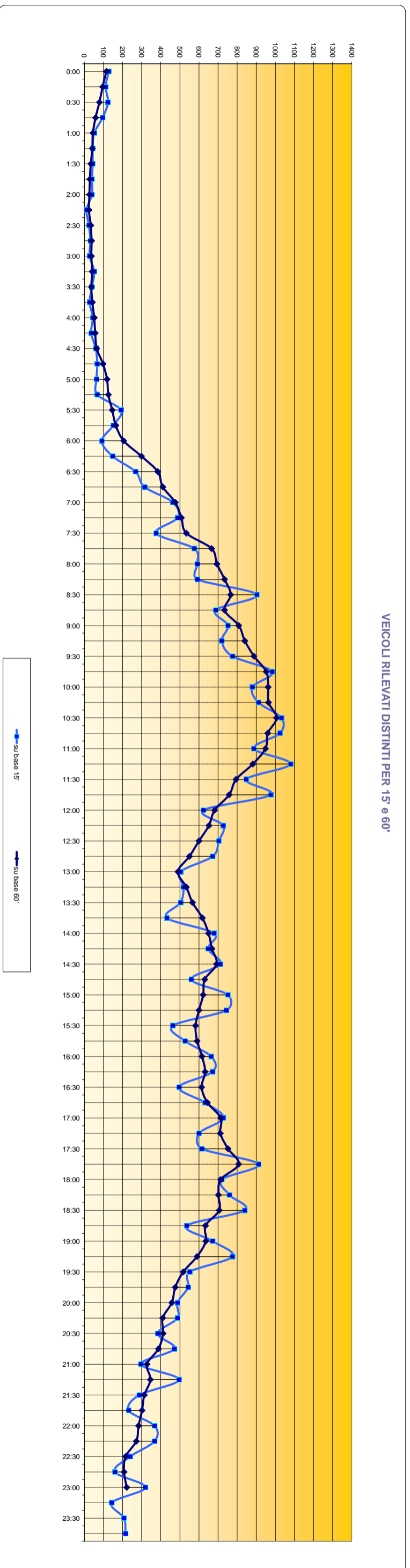
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
10.004 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
12:00	152	608 / 658	4	16 / 24
12:15	178	712 / 630	4	16 / 22
12:30	170	680 / 582	6	24 / 18
12:45	158	632 / 536	10	40 / 14
13:00	124	496 / 484	2	8 / 6
13:15	130	520 / 528	0	0 / 6
13:30	124	496 / 546	2	8 / 20
13:45	106	424 / 596	2	8 / 22
14:00	168	672 / 626	2	8 / 24
14:15	148	592 / 640	14	56 / 28
14:30	174	696 / 676	4	16 / 16
14:45	136	544 / 618	4	16 / 12
15:00	182	728 / 614	6	24 / 8
15:15	184	736 / 588	2	8 / 12
15:30	116	464 / 570	0	0 / 12
15:45	132	528 / 578	0	0 / 12
16:00	156	624 / 602	10	40 / 14
16:15	166	664 / 624	2	8 / 8
16:30	124	496 / 606	0	0 / 8
16:45	156	624 / 634	2	8 / 10
17:00	178	712 / 704	4	16 / 10
17:15	148	592 / 702	2	8 / 10
17:30	152	608 / 740	2	8 / 12
17:45	226	904 / 786	2	8 / 12

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
901 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
18:00	176	704 / 704	4	16 / 10
18:15	186	744 / 696	4	16 / 6
18:30	208	832 / 692	2	8 / 14
18:45	134	536 / 620	0	0 / 14
19:00	168	672 / 622	0	0 / 14
19:15	182	728 / 576	12	48 / 14
19:30	136	544 / 512	2	8 / 6
19:45	136	544 / 472	0	0 / 4
20:00	122	488 / 454	0	0 / 4
20:15	118	472 / 405	4	16 / 4
20:30	96	384 / 412	0	0 / 0
20:45	118	472 / 388	0	0 / 0
21:00	74	296 / 328	0	0 / 0
21:15	124	496 / 344	0	0 / 2
21:30	72	288 / 302	0	0 / 12
21:45	58	232 / 288	0	0 / 14
22:00	90	360 / 270	2	8 / 14
22:15	82	328 / 260	10	40 / 14
22:30	58	232 / 214	2	8 / 2
22:45	40	160 / 208	0	0 / 0
23:00	80	320 / 216	0	0 / 6
23:15	36	144 / -	0	0 / -
23:30	52	208 / -	0	0 / -
23:45	48	192 / -	6	24 / -

Peso medio dei veicoli Pesanti
3%



VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'

Sezione di Rilievo 3 B - SS 14 Var - Via Martiri delle Foibe - dir. Rotatoria autostradale

Rilievo del traffico effettuato il giorno

domenica 29 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
0:00	28	112 / 105	0	0 / 0
0:15	32	128 / 91	0	0 / 0
0:30	23	92 / 68	0	0 / 0
0:45	22	88 / 50	0	0 / 0
1:00	14	56 / 39	0	0 / 0
1:15	9	36 / 35	0	0 / 2
1:30	5	20 / 36	0	0 / 2
1:45	11	44 / 41	0	0 / 4
2:00	10	40 / 36	2	8 / 4
2:15	10	40 / 31	0	0 / 2
2:30	10	40 / 27	2	8 / 2
2:45	6	24 / 18	0	0 / 0
3:00	5	20 / 15	0	0 / 0
3:15	6	24 / 15	0	0 / 0
3:30	1	4 / 10	0	0 / 0
3:45	3	12 / 11	0	0 / 0
4:00	5	20 / 9	0	0 / 2
4:15	1	4 / 5	0	0 / 2
4:30	2	8 / 8	0	0 / 2
4:45	1	4 / 13	2	8 / 2
5:00	1	4 / 21	0	0 / 0
5:15	1	4 / 26	0	0 / 0
5:30	10	40 / 35	0	0 / 0
5:45	9	36 / 54	0	0 / 4

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
9.169 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
6:00	6	24 / 64	0	0 / 4
6:15	10	40 / 94	0	0 / 4
6:30	29	116 / 106	4	16 / 4
6:45	19	76 / 155	0	0 / 4
7:00	36	144 / 232	0	0 / 10
7:15	22	88 / 306	0	0 / 16
7:30	78	312 / 406	4	16 / 20
7:45	96	384 / 480	6	24 / 16
8:00	110	440 / 528	6	24 / 12
8:15	122	488 / 560	4	16 / 10
8:30	152	608 / 552	0	0 / 10
8:45	144	576 / 592	2	8 / 16
9:00	142	568 / 660	4	16 / 16
9:15	114	456 / 756	4	16 / 14
9:30	192	768 / 916	6	24 / 10
9:45	212	848 / 960	2	8 / 6
10:00	238	952 / 970	2	8 / 10
10:15	274	1096 / 942	0	0 / 12
10:30	236	944 / 842	2	8 / 16
10:45	222	888 / 788	6	24 / 14
11:00	210	840 / 754	4	16 / 10
11:15	174	696 / 712	4	16 / 12
11:30	182	728 / 664	0	0 / 10
11:45	188	752 / 618	2	8 / 12

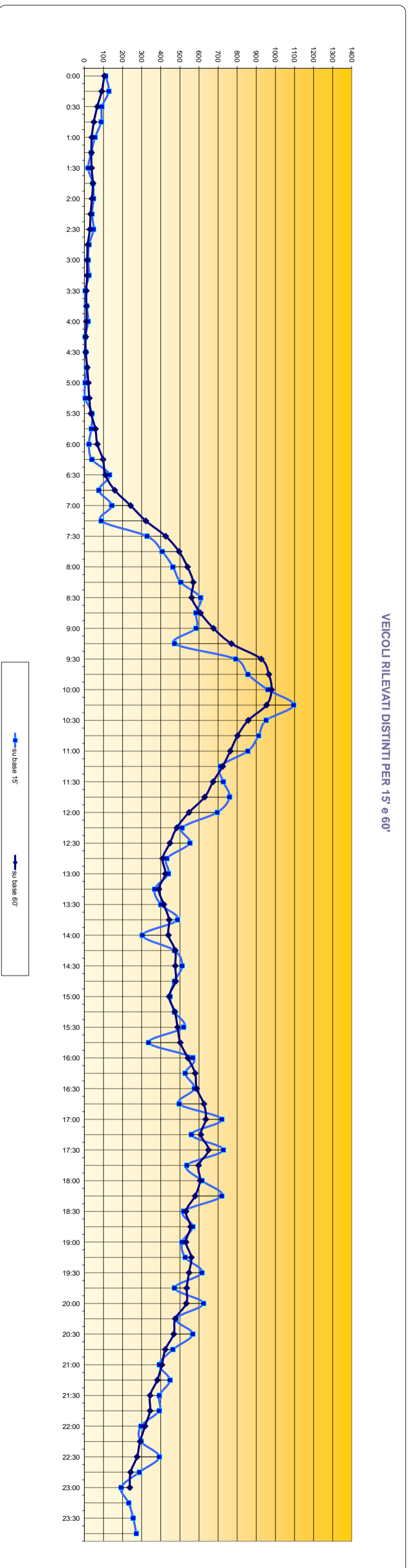
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
8.382 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
12:00	168	672 / 538	6	24 / 10
12:15	126	476 / 476	2	8 / 8
12:30	136	544 / 442	2	8 / 6
12:45	108	432 / 402	0	0 / 8
13:00	106	424 / 412	4	16 / 12
13:15	92	368 / 380	0	0 / 10
13:30	96	384 / 406	4	16 / 10
13:45	118	472 / 436	4	16 / 8
14:00	74	296 / 432	2	8 / 8
14:15	118	472 / 468	0	0 / 8
14:30	126	504 / 468	2	8 / 8
14:45	114	456 / 472	4	16 / 6
15:00	110	440 / 442	2	8 / 2
15:15	118	472 / 464	0	0 / 10
15:30	130	520 / 478	0	0 / 10
15:45	84	336 / 492	0	0 / 10
16:00	132	528 / 532	10	40 / 10
16:15	132	528 / 578	0	0 / 2
16:30	144	576 / 586	0	0 / 2
16:45	124	496 / 624	0	0 / 2
17:00	178	712 / 634	2	8 / 2
17:15	140	560 / 608	0	0 / 2
17:30	182	728 / 646	0	0 / 4
17:45	134	536 / 594	0	0 / 4

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
787 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
18:00	152	608 / 600	2	8 / 6
18:15	178	712 / 574	2	8 / 6
18:30	130	520 / 528	0	0 / 4
18:45	140	560 / 548	2	8 / 8
19:00	126	504 / 522	2	8 / 10
19:15	132	528 / 546	0	0 / 14
19:30	150	600 / 532	4	16 / 16
19:45	114	456 / 522	4	16 / 14
20:00	150	600 / 524	6	24 / 10
20:15	118	472 / 470	2	8 / 6
20:30	140	560 / 462	2	8 / 6
20:45	116	464 / 420	0	0 / 4
21:00	96	384 / 402	2	8 / 4
21:15	110	440 / 380	2	8 / 2
21:30	98	392 / 344	0	0 / 0
21:45	98	392 / 344	0	0 / 0
22:00	74	296 / 318	0	0 / 0
22:15	74	296 / 292	0	0 / 0
22:30	98	392 / 276	0	0 / 0
22:45	72	288 / 242	0	0 / 0
23:00	48	192 / 234	0	0 / 4
23:15	58	232 / -	0	0 / -
23:30	64	256 / -	0	0 / -
23:45	64	256 / -	4	16 / -

Peso medio dei veicoli Pesanti
2%



VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'

Sezione di Rilievo 3 B - SS 14 Var - Via Martiri delle Foibe - dir. Rotatoria autostradale

Rilievo del traffico effettuato il giorno

lunedì 30 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
0:00	13	52 / 43	0	0 / 0
0:15	7	28 / 37	0	0 / 0
0:30	7	28 / 39	0	0 / 0
0:45	16	64 / 34	0	0 / 0
1:00	7	28 / 21	0	0 / 0
1:15	9	36 / 16	0	0 / 0
1:30	2	8 / 10	0	0 / 0
1:45	3	12 / 10	0	0 / 0
2:00	2	8 / 13	0	0 / 0
2:15	3	12 / 14	0	0 / 0
2:30	2	8 / 16	0	0 / 2
2:45	6	24 / 20	0	0 / 4
3:00	3	12 / 20	0	0 / 4
3:15	5	20 / 22	2	8 / 4
3:30	6	24 / 24	2	8 / 2
3:45	6	24 / 25	0	0 / 0
4:00	5	20 / 39	0	0 / 4
4:15	7	28 / 44	0	0 / 6
4:30	7	28 / 52	0	0 / 8
4:45	20	80 / 78	4	16 / 10
5:00	10	40 / 103	2	8 / 10
5:15	15	60 / 139	2	8 / 14
5:30	33	132 / 176	2	8 / 14
5:45	45	180 / 245	4	16 / 16

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
6.108 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
6:00	46	184 / 310	6	24 / 24
6:15	52	208 / 378	2	8 / 36
6:30	102	408 / 465	4	16 / 38
6:45	110	440 / 511	12	48 / 40
7:00	114	456 / 585	18	72 / 42
7:15	139	556 / 586	4	16 / 26
7:30	148	592 / 579	6	24 / 28
7:45	184	736 / 540	14	56 / 28
8:00	115	460 / 474	2	8 / 20
8:15	132	528 / 453	6	24 / 20
8:30	109	436 / 408	6	24 / 18
8:45	118	472 / 412	6	24 / 18
9:00	94	376 / 383	2	8 / 22
9:15	87	348 / 389	4	16 / 26
9:30	113	452 / 391	6	24 / 32
9:45	89	356 / 376	10	40 / 26
10:00	100	400 / 392	6	24 / 26
10:15	89	356 / 373	10	40 / 22
10:30	98	392 / 368	0	0 / 22
10:45	105	420 / 384	10	40 / 34
11:00	81	324 / 359	2	8 / 28
11:15	84	336 / 336	10	40 / 32
11:30	114	456 / 326	12	48 / 32
11:45	80	320 / 299	4	16 / 22

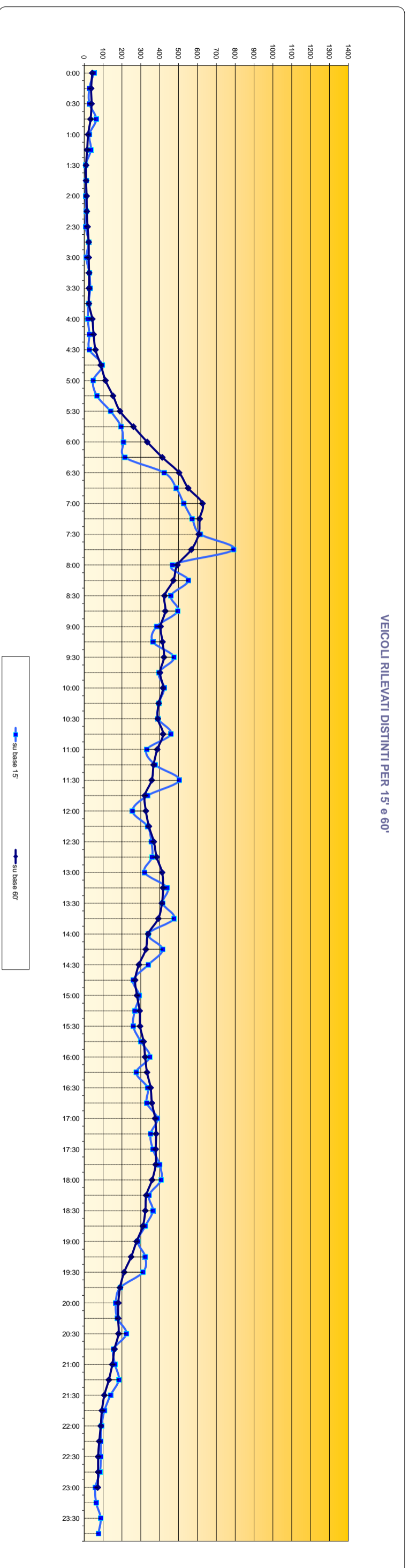
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
5.691 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
12:00	58	232 / 307	6	24 / 20
12:15	74	296 / 323	10	40 / 20
12:30	87	348 / 355	2	8 / 14
12:45	88	352 / 370	2	8 / 14
13:00	74	296 / 399	6	24 / 14
13:15	106	424 / 406	4	16 / 12
13:30	102	408 / 398	2	8 / 14
13:45	117	468 / 377	2	8 / 16
14:00	81	324 / 319	4	16 / 20
14:15	98	392 / 299	6	24 / 28
14:30	81	324 / 266	4	16 / 16
14:45	59	236 / 246	6	24 / 24
15:00	61	244 / 258	12	48 / 22
15:15	65	260 / 280	2	8 / 14
15:30	61	244 / 280	4	16 / 16
15:45	71	284 / 289	4	16 / 26
16:00	83	332 / 299	4	16 / 24
16:15	65	260 / 307	4	16 / 26
16:30	70	280 / 320	14	56 / 32
16:45	81	324 / 341	2	8 / 18
17:00	91	364 / 360	6	24 / 16
17:15	78	312 / 361	10	40 / 20
17:30	91	364 / 367	0	0 / 12
17:45	100	400 / 365	0	0 / 14

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
417 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
18:00	92	368 / 340	10	40 / 20
18:15	84	336 / 315	2	8 / 14
18:30	89	356 / 310	2	8 / 14
18:45	75	300 / 293	6	24 / 18
19:00	67	268 / 266	4	16 / 12
19:15	79	316 / 239	2	8 / 10
19:30	72	288 / 202	6	24 / 10
19:45	48	192 / 182	0	0 / 8
20:00	40	160 / 171	2	8 / 10
20:15	42	168 / 172	2	8 / 8
20:30	52	208 / 172	4	16 / 10
20:45	37	148 / 153	2	8 / 8
21:00	41	164 / 143	0	0 / 6
21:15	42	168 / 125	4	16 / 6
21:30	33	132 / 103	2	8 / 4
21:45	27	108 / 92	0	0 / 2
22:00	23	92 / 84	0	0 / 4
22:15	20	80 / 76	2	8 / 4
22:30	22	88 / 72	0	0 / 2
22:45	19	76 / 72	2	8 / 2
23:00	15	60 / 72	0	0 / 0
23:15	16	64 / -	0	0 / -
23:30	22	88 / -	0	0 / -
23:45	19	76 / -	0	0 / -

Peso medio dei veicoli Pesanti
6%



VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'

Sezione di Rilievo 3 B - SS 14 Var - Via Martiri delle Foibe - dir. Rotatoria autostradale

Rilievo del traffico effettuato il giorno

martedì 31 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
0:00	9	36	29	60
0:15	9	36	21	45
0:30	10	40	12	24
0:45	1	4	5	10
1:00	1	4	9	18
1:15	0	0	10	20
1:30	3	12	10	20
1:45	5	20	9	18
2:00	2	8	5	10
2:15	0	0	6	12
2:30	2	8	12	24
2:45	1	4	19	38
3:00	3	12	24	48
3:15	6	24	24	48
3:30	9	36	27	54
3:45	6	24	24	48
4:00	3	12	38	76
4:15	9	36	40	80
4:30	6	24	47	94
4:45	20	80	76	152
5:00	5	20	104	208
5:15	16	64	145	290
5:30	35	140	177	354
5:45	48	192	246	492

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
6.631 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
6:00	46	184	278	556
6:15	48	192	345	690
6:30	104	416	440	880
6:45	80	320	486	972
7:00	113	452	588	1176
7:15	143	572	612	1224
7:30	150	600	630	1260
7:45	182	728	595	1190
8:00	137	548	543	1086
8:15	161	644	504	1008
8:30	115	460	426	852
8:45	130	520	408	816
9:00	98	392	370	740
9:15	83	332	389	778
9:30	97	388	406	812
9:45	92	368	418	836
10:00	117	468	418	836
10:15	100	400	436	872
10:30	109	436	429	858
10:45	92	368	429	858
11:00	135	540	421	842
11:15	93	372	378	756
11:30	109	436	363	726
11:45	84	336	345	690

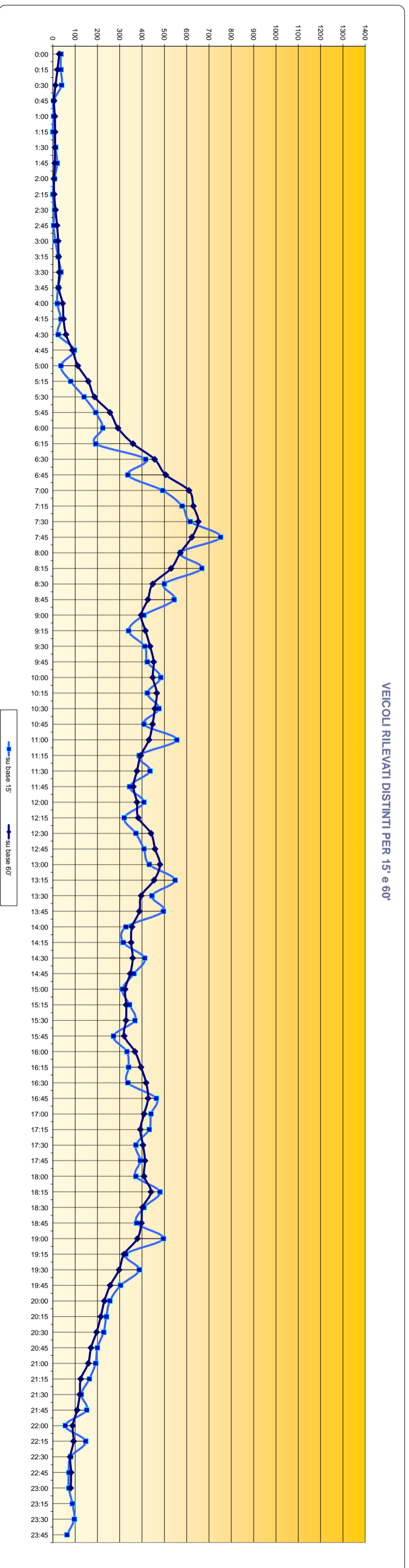
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
6.239 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
12:00	92	368	359	718
12:15	78	312	369	738
12:30	91	364	426	852
12:45	98	392	444	888
13:00	102	408	466	932
13:15	135	540	440	880
13:30	109	436	384	768
13:45	120	480	366	732
14:00	76	304	331	662
14:15	79	316	323	646
14:30	91	364	320	640
14:45	85	340	317	634
15:00	68	272	294	588
15:15	76	304	305	610
15:30	88	352	312	624
15:45	62	248	298	596
16:00	79	316	350	700
16:15	83	332	367	734
16:30	74	296	390	780
16:45	114	456	405	810
17:00	96	384	387	774
17:15	106	424	378	756
17:30	89	356	390	780
17:45	96	384	397	794

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
392 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
18:00	87	348	393	786
18:15	118	472	416	832
18:30	96	384	378	756
18:45	92	368	375	750
19:00	110	440	357	714
19:15	80	320	309	618
19:30	93	372	283	566
19:45	74	296	243	486
20:00	62	248	217	434
20:15	54	216	199	398
20:30	53	212	186	372
20:45	48	192	165	330
21:00	44	176	153	306
21:15	41	164	123	246
21:30	32	128	119	238
21:45	36	144	107	214
22:00	14	56	89	178
22:15	37	148	93	186
22:30	20	80	78	156
22:45	18	72	82	164
23:00	18	72	78	156
23:15	22	88	-	-
23:30	24	96	-	-
23:45	14	56	-	-

Peso medio dei veicoli Pesanti
5%



VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'

Sezione di Rilievo: 4 A

Comune di Noventa di Piave (VE)

Postazione 4 A - Via Calnova - dir. Cessalto

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio a martedì 31 luglio 2018 mediante dispositivi radar tipo Viacount II



localizzazione, direzione flusso rilevato e posizionamento rilevatore 4 A

Sezione di Rilievo 4 A - Via Calnova - dir. Cessalto

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio al giorno martedì 31 luglio 2018

venerdì 27 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	15	6	21
1:00	11	5	16
2:00	8	3	11
3:00	30	9	39
4:00	36	6	42
5:00	100	12	112
6:00	201	20	221
7:00	409	44	453
8:00	396	35	431
9:00	252	28	280
10:00	191	15	206
11:00	232	28	260
12:00	209	17	226
13:00	318	14	332
14:00	178	30	208
15:00	189	29	218
16:00	191	23	214
17:00	182	9	191
18:00	173	1	174
19:00	115	6	121
20:00	88	1	89
21:00	45	1	46
22:00	25	1	26
23:00	38	2	40
6 - 22	3.369	301	3.670
22 - 6	263	44	307
24h	3.632	345	3.977

sabato 28 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	18	2	20
1:00	20	6	26
2:00	14	5	19
3:00	19	3	22
4:00	24	10	34
5:00	52	8	60
6:00	122	6	128
7:00	121	6	127
8:00	98	3	101
9:00	117	3	120
10:00	103	2	105
11:00	127	4	131
12:00	105	2	107
13:00	82	1	83
14:00	65	2	67
15:00	62	2	64
16:00	78	3	81
17:00	75	2	77
18:00	73	1	74
19:00	60	2	62
20:00	52	1	53
21:00	39	0	39
22:00	20	0	20
23:00	14	1	15
6 - 22	1.379	40	1.419
22 - 6	181	35	216
24h	1.560	75	1.635

domenica 29 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	14	1	15
1:00	8	0	8
2:00	12	1	13
3:00	3	0	3
4:00	4	0	4
5:00	0	1	1
6:00	4	0	4
7:00	10	0	10
8:00	30	0	30
9:00	56	0	56
10:00	95	0	95
11:00	74	0	74
12:00	57	0	57
13:00	44	0	44
14:00	36	2	38
15:00	58	1	59
16:00	50	1	51
17:00	59	2	61
18:00	54	2	56
19:00	61	4	65
20:00	38	2	40
21:00	41	3	44
22:00	19	3	22
23:00	15	3	18
6 - 22	767	17	784
22 - 6	85	11	96
24h	852	28	880

lunedì 30 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	11	7	18
1:00	7	1	8
2:00	4	2	6
3:00	22	3	25
4:00	35	8	43
5:00	87	12	99
6:00	230	15	245
7:00	423	30	453
8:00	359	17	376
9:00	214	15	229
10:00	170	14	184
11:00	209	32	241
12:00	162	19	181
13:00	280	19	299
14:00	178	21	199
15:00	177	15	192
16:00	151	20	171
17:00	172	15	187
18:00	125	22	147
19:00	95	11	106
20:00	49	9	58
21:00	35	5	40
22:00	25	6	31
23:00	15	6	21
6 - 22	3.029	279	3.308
22 - 6	206	45	251
24h	3.235	324	3.559

martedì 31 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	7	2	9
1:00	7	6	13
2:00	10	5	15
3:00	23	6	29
4:00	44	8	52
5:00	92	10	102
6:00	191	11	202
7:00	444	45	489
8:00	399	22	421
9:00	227	19	246
10:00	205	15	220
11:00	213	20	233
12:00	181	22	203
13:00	289	18	307
14:00	201	21	222
15:00	163	23	186
16:00	172	37	209
17:00	208	27	235
18:00	222	18	240
19:00	119	19	138
20:00	72	10	82
21:00	57	10	67
22:00	26	7	33
23:00	29	9	38
6 - 22	3.363	337	3.700
22 - 6	238	53	291
24h	3.601	390	3.991

Media traffico rilevato

	VL	VP	Tot Veic
0:00	13	4	17
1:00	11	4	14
2:00	10	3	13
3:00	19	4	24
4:00	29	6	35
5:00	66	9	75
6:00	150	10	160
7:00	281	25	306
8:00	256	15	272
9:00	173	13	186
10:00	153	9	162
11:00	171	17	188
12:00	143	12	155
13:00	203	10	213
14:00	132	15	147
15:00	130	14	144
16:00	128	17	145
17:00	139	11	150
18:00	129	9	138
19:00	90	8	98
20:00	60	5	64
21:00	43	4	47
22:00	23	3	26
23:00	24	5	29
6 - 22	2.381	195	2.576
22 - 6	195	38	232
24h	2.576	232	2.808

Sezione di Rilievo 4 A - Via Calnova - dir. Cessalto

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio al giorno martedì 31 luglio 2018

Andamento traffico giornaliero

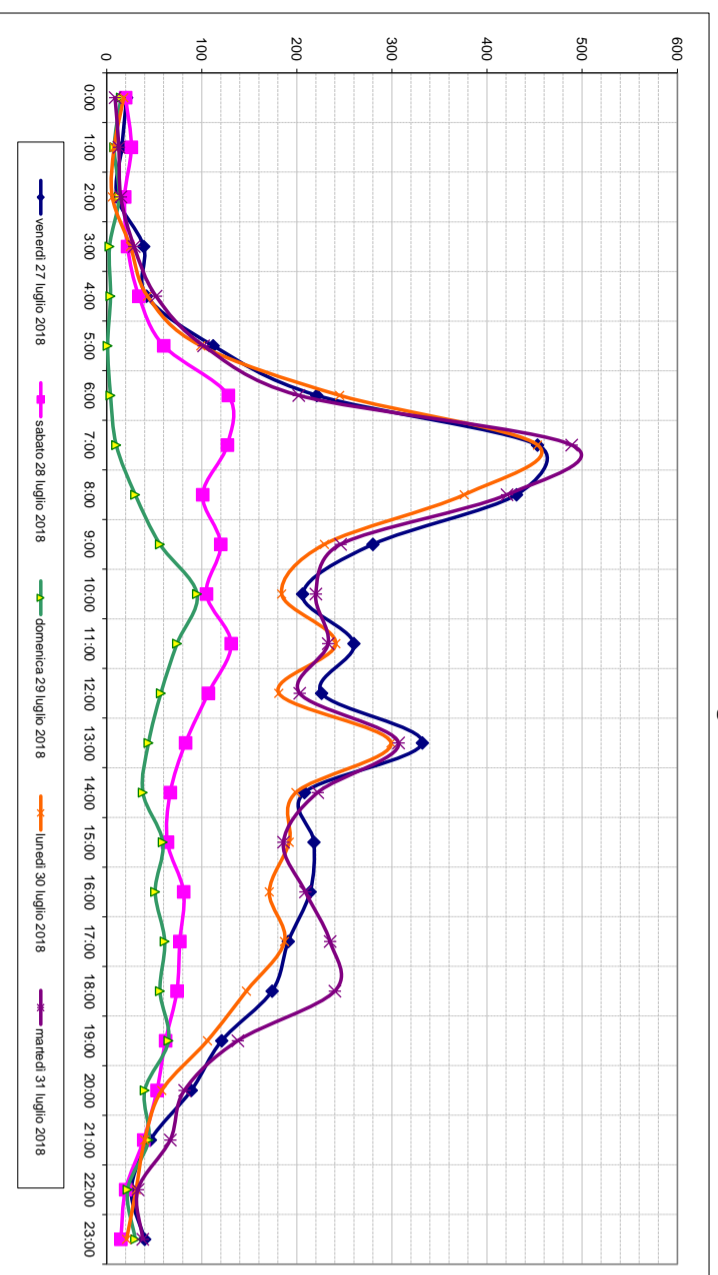
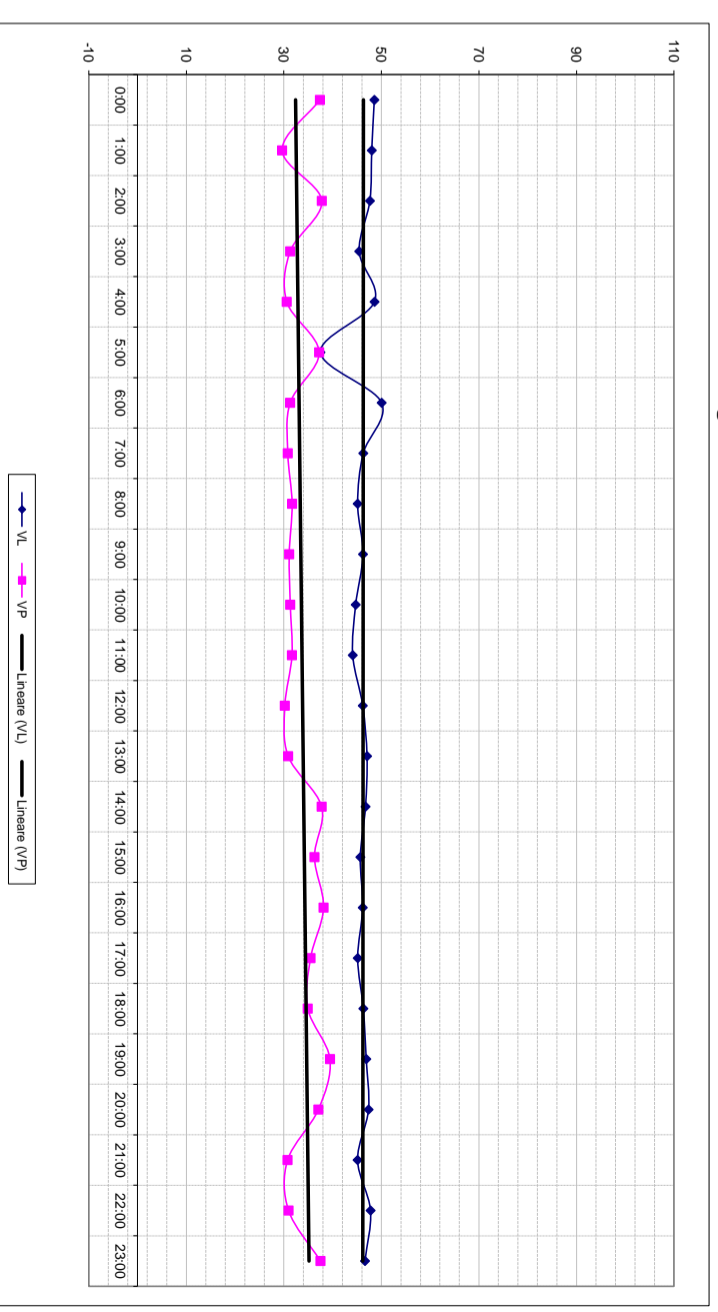
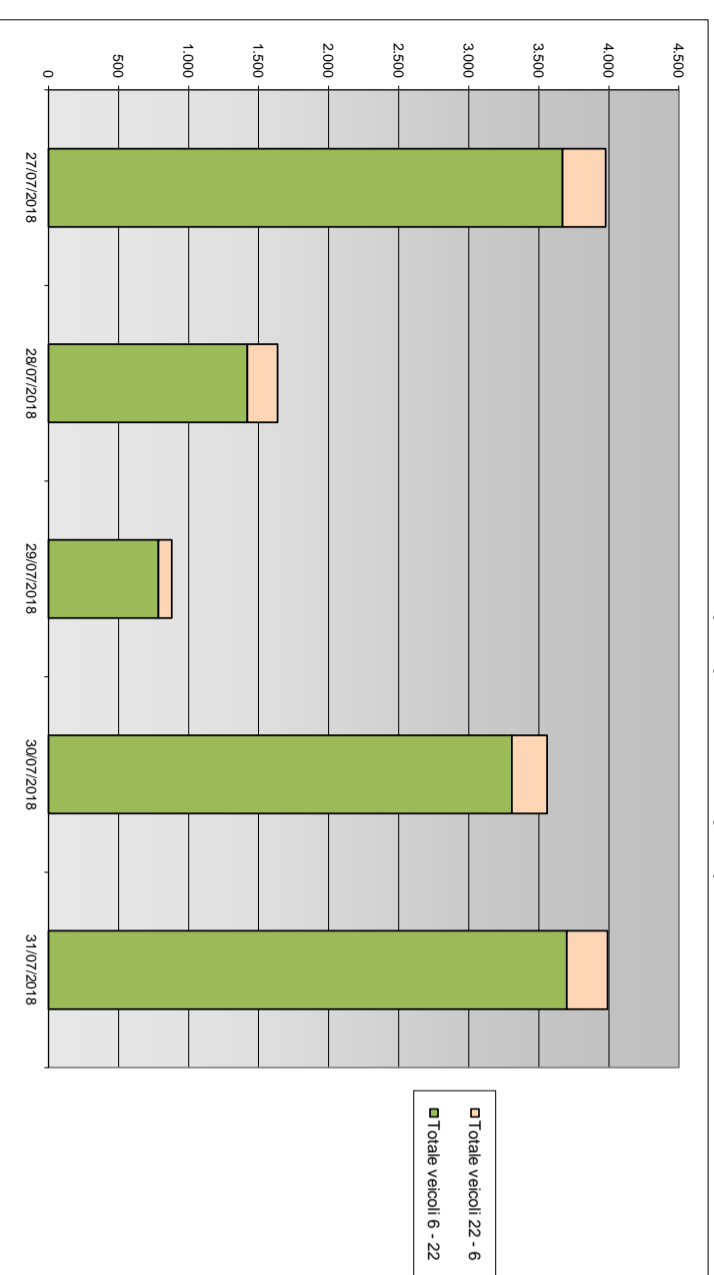


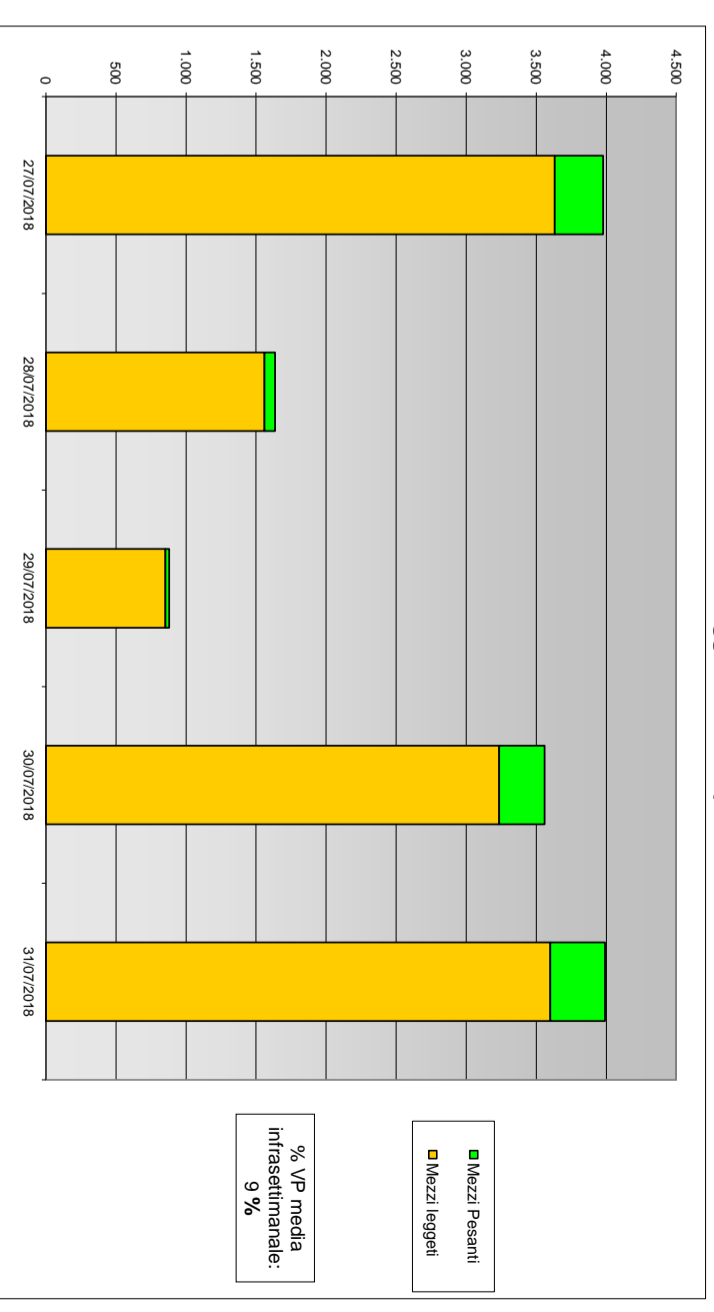
Diagramma Velocità medie orarie sul totale flussi rilevati



Traffico Diurno (6-22) e Notturno (22-6)



Veicoli leggeri e veicoli pesanti



Data	Totale veicoli 6 - 22	Totale veicoli 22 - 6	Totale veicoli
27/07/2018	3.670	307	3.977
28/07/2018	1.419	216	1.635
29/07/2018	784	96	880
30/07/2018	3.308	251	3.559
31/07/2018	3.700	291	3.991

Data	Mezzi leggeri	Mezzi Pesanti	Totale veicoli
27/07/2018	3.632	75	3.977
28/07/2018	1.560	75	1.635
29/07/2018	852	28	880
30/07/2018	3.235	324	3.559
31/07/2018	3.601	390	3.991

Sezione di Rilievo 4 A - Via Calnova - dir. Cessalto

Rilievo del traffico effettuato il giorno

venerdì 27 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
0:00	4	16 / 15	1	4 / 6
0:15	6	24 / 11	3	12 / 7
0:30	2	8 / 10	1	4 / 6
0:45	3	12 / 12	1	4 / 6
1:00	0	0 / 11	2	8 / 5
1:15	5	20 / 13	2	8 / 4
1:30	4	16 / 8	1	4 / 2
1:45	2	8 / 5	0	0 / 2
2:00	2	8 / 9	1	4 / 3
2:15	0	0 / 18	0	0 / 6
2:30	1	4 / 24	1	4 / 7
2:45	5	20 / 24	1	4 / 7
3:00	3	12 / 30	1	4 / 9
3:15	9	36 / 28	3	12 / 10
3:30	7	28 / 27	2	8 / 7
3:45	11	44 / 35	3	12 / 6
4:00	1	4 / 36	2	8 / 6
4:15	8	32 / 43	0	0 / 5
4:30	15	60 / 54	1	4 / 8
4:45	12	48 / 73	3	12 / 12
5:00	8	32 / 100	1	4 / 12
5:15	19	76 / 125	3	12 / 14
5:30	34	136 / 137	5	20 / 16
5:45	39	156 / 171	3	12 / 14

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h

3.977 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
6:00	33	132 / 201	3	12 / 20
6:15	31	124 / 244	5	20 / 26
6:30	68	272 / 321	3	12 / 34
6:45	69	276 / 349	9	36 / 35
7:00	76	304 / 409	9	36 / 44
7:15	108	432 / 426	13	52 / 43
7:30	96	384 / 445	4	16 / 45
7:45	129	516 / 447	18	72 / 48
8:00	93	372 / 396	8	32 / 35
8:15	127	508 / 367	15	60 / 38
8:30	98	392 / 310	7	28 / 34
8:45	78	312 / 269	5	20 / 29
9:00	64	256 / 252	11	44 / 28
9:15	70	280 / 238	11	44 / 23
9:30	57	228 / 219	2	8 / 14
9:45	61	244 / 212	4	16 / 16
10:00	50	200 / 191	6	24 / 15
10:15	51	204 / 199	2	8 / 14
10:30	50	200 / 209	4	16 / 15
10:45	40	160 / 215	3	12 / 19
11:00	58	232 / 232	5	20 / 28
11:15	61	244 / 221	3	12 / 28
11:30	56	224 / 197	8	32 / 26
11:45	57	228 / 209	12	48 / 22

Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)

3.670 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
12:00	47	188 / 209	5	20 / 17
12:15	37	148 / 212	1	4 / 18
12:30	68	272 / 262	4	16 / 19
12:45	57	228 / 265	7	28 / 15
13:00	50	200 / 318	6	24 / 14
13:15	87	348 / 301	2	8 / 13
13:30	71	284 / 261	0	0 / 19
13:45	110	440 / 248	6	24 / 24
14:00	33	132 / 178	5	20 / 30
14:15	47	188 / 184	8	32 / 28
14:30	58	232 / 184	5	20 / 32
14:45	40	160 / 182	12	48 / 33
15:00	39	156 / 189	3	12 / 29
15:15	47	188 / 196	12	48 / 35
15:30	56	224 / 202	6	24 / 29
15:45	47	188 / 185	8	32 / 28
16:00	46	184 / 191	9	36 / 23
16:15	53	212 / 193	6	24 / 16
16:30	39	156 / 187	5	20 / 13
16:45	53	212 / 191	3	12 / 9
17:00	48	192 / 182	2	8 / 9
17:15	47	188 / 162	3	12 / 7
17:30	43	172 / 151	1	4 / 4
17:45	44	176 / 162	3	12 / 4

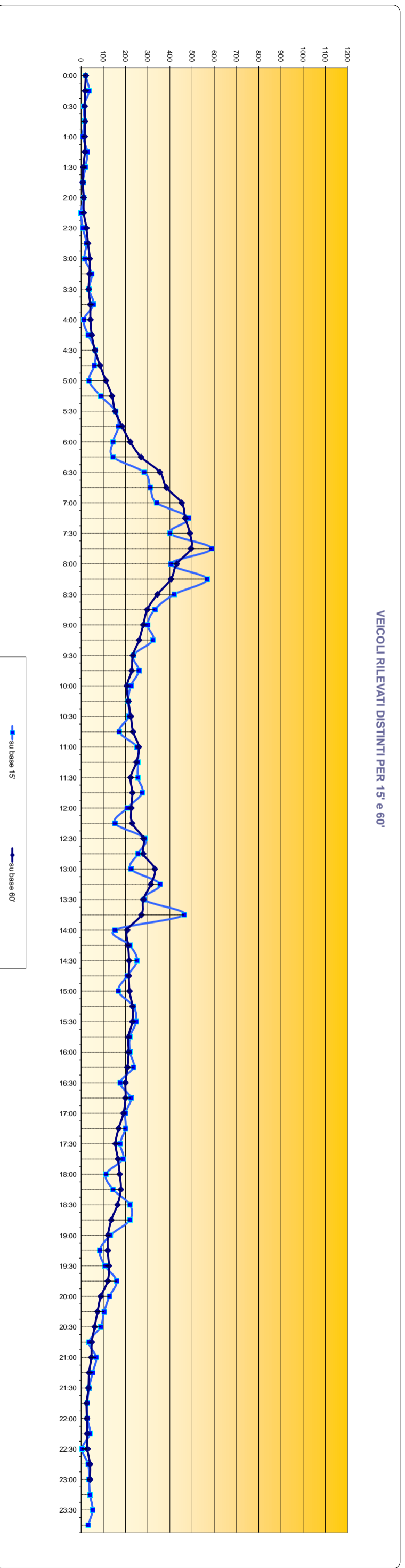
Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)

307 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
18:00	28	112 / 173	0	0 / 1
18:15	36	144 / 177	0	0 / 2
18:30	54	216 / 162	1	4 / 2
18:45	55	220 / 132	0	0 / 4
19:00	32	128 / 115	1	4 / 6
19:15	21	84 / 114	0	0 / 6
19:30	24	96 / 119	3	12 / 6
19:45	38	152 / 117	2	8 / 3
20:00	31	124 / 88	1	4 / 1
20:15	26	104 / 74	0	0 / 0
20:30	22	88 / 61	0	0 / 0
20:45	9	36 / 48	0	0 / 0
21:00	17	68 / 45	0	0 / 1
21:15	13	52 / 35	0	0 / 1
21:30	9	36 / 31	0	0 / 2
21:45	6	24 / 23	1	4 / 2
22:00	7	28 / 25	0	0 / 1
22:15	9	36 / 27	1	4 / 1
22:30	1	4 / 27	0	0 / 1
22:45	8	32 / 39	0	0 / 1
23:00	9	36 / 38	0	0 / 2
23:15	9	36 / -	1	4 / -
23:30	13	52 / -	0	0 / -
23:45	7	28 / -	1	4 / -

Peso medio dei veicoli Pesanti

9%



Sezione di Rilevo 4 A - Via Calnova - dir. Cessalto

Rilevo del traffico effettuato il giorno

sabato 28 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
0:00	5	20 / 18	0	0 / 2
0:15	4	16 / 17	0	0 / 3
0:30	6	24 / 16	1	4 / 5
0:45	3	12 / 17	1	4 / 7
1:00	4	16 / 20	1	4 / 6
1:15	3	12 / 19	2	8 / 5
1:30	7	28 / 13	3	12 / 2
1:45	6	24 / 13	0	0 / 2
2:00	1	4 / 14	0	0 / 5
2:15	5	20 / 14	2	8 / 6
2:30	1	4 / 13	0	0 / 4
2:45	7	28 / 17	3	12 / 6
3:00	1	4 / 19	1	4 / 3
3:15	4	16 / 20	0	0 / 3
3:30	5	20 / 23	2	8 / 4
3:45	9	36 / 25	0	0 / 7
4:00	2	8 / 24	1	4 / 10
4:15	7	28 / 31	1	4 / 16
4:30	7	28 / 28	5	20 / 15
4:45	8	32 / 37	3	12 / 10
5:00	9	36 / 52	7	28 / 8
5:15	4	16 / 60	0	0 / 4
5:30	16	64 / 77	0	0 / 5
5:45	23	92 / 97	1	4 / 6

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
1.635 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
6:00	17	68 / 122	3	12 / 6
6:15	21	84 / 134	1	4 / 7
6:30	36	144 / 150	1	4 / 6
6:45	48	192 / 132	1	4 / 6
7:00	29	116 / 121	4	16 / 6
7:15	37	148 / 114	0	0 / 3
7:30	18	72 / 97	1	4 / 4
7:45	37	148 / 108	1	4 / 3
8:00	22	88 / 98	1	4 / 3
8:15	20	80 / 102	1	4 / 3
8:30	29	116 / 108	0	0 / 2
8:45	27	108 / 117	1	4 / 2
9:00	26	104 / 117	1	4 / 3
9:15	26	104 / 116	0	0 / 2
9:30	38	152 / 112	0	0 / 2
9:45	27	108 / 96	2	8 / 2
10:00	25	100 / 103	0	0 / 2
10:15	22	88 / 116	0	0 / 3
10:30	22	88 / 129	0	0 / 4
10:45	34	136 / 128	2	8 / 5
11:00	38	152 / 127	1	4 / 4
11:15	35	140 / 119	1	4 / 3
11:30	21	84 / 111	1	4 / 2
11:45	33	132 / 120	1	4 / 2

Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
1.419 veicoli/diurni

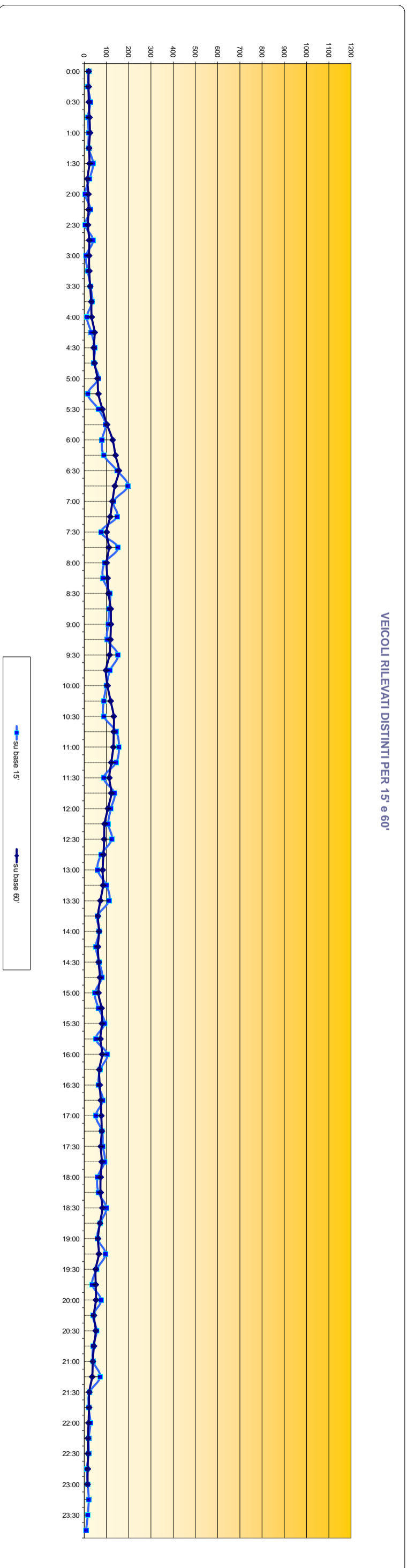
Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
12:00	30	120 / 105	0	0 / 2
12:15	27	108 / 90	0	0 / 2
12:30	30	120 / 87	1	4 / 2
12:45	18	72 / 85	1	4 / 3
13:00	15	60 / 82	0	0 / 1
13:15	24	96 / 84	1	4 / 1
13:30	28	112 / 73	0	0 / 0
13:45	15	60 / 61	0	0 / 1
14:00	17	68 / 65	0	0 / 2
14:15	13	52 / 60	0	0 / 2
14:30	16	64 / 63	1	4 / 2
14:45	19	76 / 68	1	4 / 3
15:00	12	48 / 62	0	0 / 2
15:15	16	64 / 75	0	0 / 3
15:30	21	84 / 75	2	8 / 5
15:45	13	52 / 70	0	0 / 3
16:00	25	100 / 78	1	4 / 3
16:15	16	64 / 66	2	8 / 2
16:30	16	64 / 70	0	0 / 0
16:45	21	84 / 74	0	0 / 1
17:00	13	52 / 75	0	0 / 2
17:15	20	80 / 77	0	0 / 2
17:30	20	80 / 73	1	4 / 2
17:45	22	88 / 77	1	4 / 2

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
216 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
18:00	15	60 / 73	0	0 / 1
18:15	16	64 / 72	0	0 / 2
18:30	24	96 / 79	1	4 / 3
18:45	18	72 / 69	0	0 / 2
19:00	14	56 / 60	1	4 / 2
19:15	23	92 / 65	1	4 / 1
19:30	14	56 / 51	0	0 / 1
19:45	9	36 / 51	0	0 / 1
20:00	19	76 / 52	0	0 / 1
20:15	9	36 / 43	1	4 / 1
20:30	14	56 / 52	0	0 / 0
20:45	10	40 / 44	0	0 / 0
21:00	10	40 / 39	0	0 / 0
21:15	18	72 / 36	0	0 / 0
21:30	6	24 / 23	0	0 / 0
21:45	5	20 / 22	0	0 / 0
22:00	7	28 / 20	0	0 / 0
22:15	5	20 / 17	0	0 / 0
22:30	5	20 / 17	0	0 / 0
22:45	3	12 / 15	0	0 / 1
23:00	4	16 / 14	0	0 / 1
23:15	5	20 / -	0	0 / -
23:30	3	12 / -	1	4 / -
23:45	2	8 / -	0	0 / -

Peso medio dei veicoli Pesanti
5%

VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'



Sezione di Rilievo 4 A - Via Calnova - dir. Cessalto

Rilievo del traffico effettuato il giorno **domenica 29 luglio 2018** dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
0:00	4	16 / 14	0	0 / 1
0:15	4	16 / 12	1	4 / 1
0:30	3	12 / 9	0	0 / 0
0:45	3	12 / 10	0	0 / 0
1:00	2	8 / 8	0	0 / 0
1:15	1	4 / 11	0	0 / 1
1:30	4	16 / 9	0	0 / 1
1:45	1	4 / 8	0	0 / 1
2:00	5	20 / 12	1	4 / 1
2:15	1	4 / 8	0	0 / 0
2:30	2	8 / 8	0	0 / 0
2:45	4	16 / 6	0	0 / 0
3:00	1	4 / 3	0	0 / 0
3:15	1	4 / 4	0	0 / 0
3:30	1	4 / 5	0	0 / 0
3:45	1	4 / 5	0	0 / 0
4:00	2	8 / 4	0	0 / 0
4:15	2	8 / 2	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 / 1
5:15	0	0 / 0	0	0 / 1
5:30	0	0 / 1	0	0 / 1
5:45	0	0 / 2	1	4 / 1

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
880 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
6:00	0	0 / 4	0	0 / 0
6:15	1	4 / 4	0	0 / 0
6:30	1	4 / 4	0	0 / 0
6:45	2	8 / 3	0	0 / 0
7:00	0	0 / 10	0	0 / 0
7:15	1	4 / 14	0	0 / 0
7:30	0	0 / 21	0	0 / 0
7:45	9	36 / 24	0	0 / 0
8:00	4	16 / 30	0	0 / 0
8:15	8	32 / 35	0	0 / 0
8:30	3	12 / 38	0	0 / 0
8:45	15	60 / 49	0	0 / 0
9:00	9	36 / 56	0	0 / 0
9:15	11	44 / 70	0	0 / 0
9:30	14	56 / 97	0	0 / 0
9:45	22	88 / 103	0	0 / 0
10:00	23	92 / 95	0	0 / 0
10:15	38	152 / 89	0	0 / 0
10:30	20	80 / 76	0	0 / 0
10:45	14	56 / 70	0	0 / 0
11:00	17	68 / 74	0	0 / 0
11:15	25	100 / 68	0	0 / 0
11:30	14	56 / 60	0	0 / 0
11:45	18	72 / 62	0	0 / 0

Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
784 veicoli/diurni

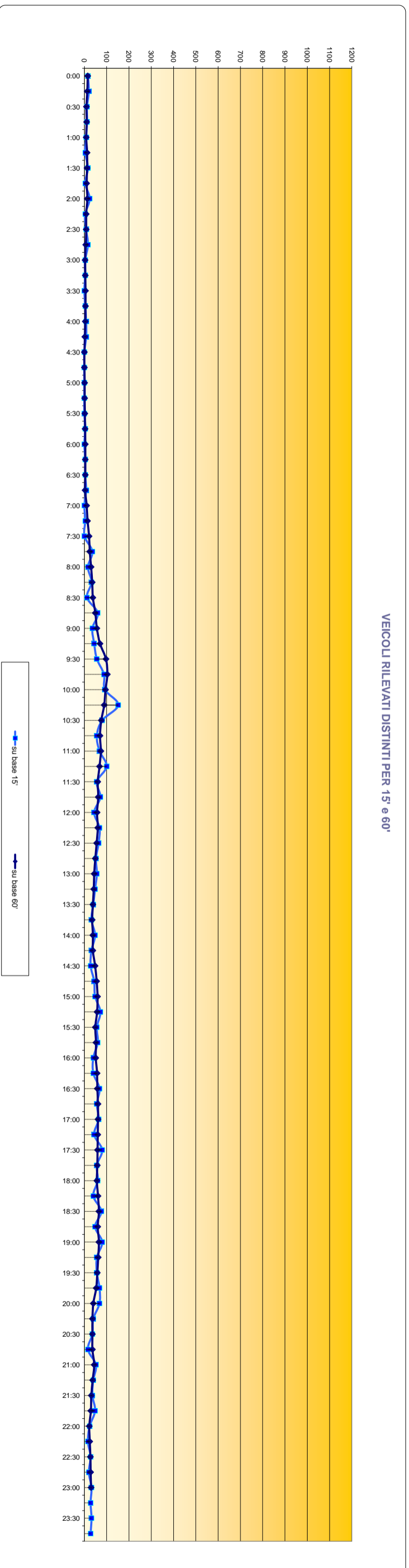
Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
12:00	11	44 / 57	0	0 / 0
12:15	17	68 / 60	0	0 / 0
12:30	16	64 / 55	0	0 / 0
12:45	13	52 / 49	0	0 / 0
13:00	14	56 / 44	0	0 / 0
13:15	12	48 / 42	0	0 / 0
13:30	10	40 / 38	0	0 / 0
13:45	8	32 / 35	0	0 / 0
14:00	12	48 / 36	0	0 / 2
14:15	8	32 / 35	0	0 / 3
14:30	7	28 / 45	0	0 / 3
14:45	9	36 / 52	2	8 / 3
15:00	11	44 / 58	1	4 / 1
15:15	18	72 / 57	0	0 / 0
15:30	14	56 / 49	0	0 / 0
15:45	15	60 / 51	0	0 / 1
16:00	10	40 / 50	0	0 / 1
16:15	10	40 / 40	0	0 / 1
16:30	16	64 / 57	1	4 / 1
16:45	14	56 / 59	0	0 / 2
17:00	16	64 / 59	0	0 / 2
17:15	11	44 / 58	0	0 / 2
17:30	18	72 / 56	2	8 / 3
17:45	14	56 / 56	0	0 / 2

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
96 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
18:00	15	60 / 54	0	0 / 2
18:15	9	36 / 58	1	4 / 3
18:30	18	72 / 62	1	4 / 3
18:45	12	48 / 57	0	0 / 3
19:00	19	76 / 61	1	4 / 4
19:15	13	52 / 58	1	4 / 4
19:30	13	52 / 50	1	4 / 3
19:45	16	64 / 50	1	4 / 3
20:00	16	64 / 38	1	4 / 2
20:15	9	36 / 34	1	4 / 2
20:30	9	36 / 35	0	0 / 1
20:45	4	16 / 35	0	0 / 1
21:00	12	48 / 41	1	4 / 3
21:15	10	40 / 34	0	0 / 3
21:30	9	36 / 28	0	0 / 3
21:45	10	40 / 26	2	8 / 3
22:00	5	20 / 19	1	4 / 3
22:15	4	16 / 21	0	0 / 3
22:30	7	28 / 24	0	0 / 3
22:45	3	12 / 22	2	8 / 6
23:00	7	28 / 25	1	4 / 5
23:15	7	28 / -	0	0 / -
23:30	5	20 / -	3	12 / -
23:45	6	24 / -	1	4 / -

Peso medio dei veicoli Pesanti
3%

VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'



Sezione di Rilievo 4 A - Via Calnova - dir. Cessalto

Rilievo del traffico effettuato il giorno

lunedì 30 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
0:00	2	8	3	12
0:15	1	4	2	8
0:30	5	20	2	8
0:45	3	12	0	0
1:00	0	0	0	0
1:15	2	8	0	0
1:30	1	4	0	0
1:45	4	16	1	4
2:00	3	12	1	4
2:15	0	0	0	0
2:30	0	0	0	0
2:45	1	4	1	4
3:00	1	4	0	0
3:15	7	28	1	4
3:30	6	24	0	0
3:45	8	32	2	8
4:00	3	12	1	4
4:15	9	36	2	8
4:30	8	32	2	8
4:45	15	60	3	12
5:00	9	36	5	20
5:15	10	40	1	4
5:30	24	96	3	12
5:45	44	176	3	12

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
3.559 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
6:00	33	132	230	920
6:15	37	148	289	1156
6:30	81	324	349	1396
6:45	79	316	364	1456
7:00	92	368	423	1692
7:15	97	388	416	1664
7:30	96	384	434	1736
7:45	138	552	433	1732
8:00	85	340	359	1436
8:15	115	460	342	1368
8:30	95	380	277	1108
8:45	64	256	234	936
9:00	68	272	214	856
9:15	50	200	189	756
9:30	52	208	180	720
9:45	44	176	169	676
10:00	43	172	170	680
10:15	41	164	182	728
10:30	41	164	193	772
10:45	45	180	208	832
11:00	55	220	209	836
11:15	52	208	191	764
11:30	56	224	176	704
11:45	46	184	152	608

Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
3.308 veicoli/diurni

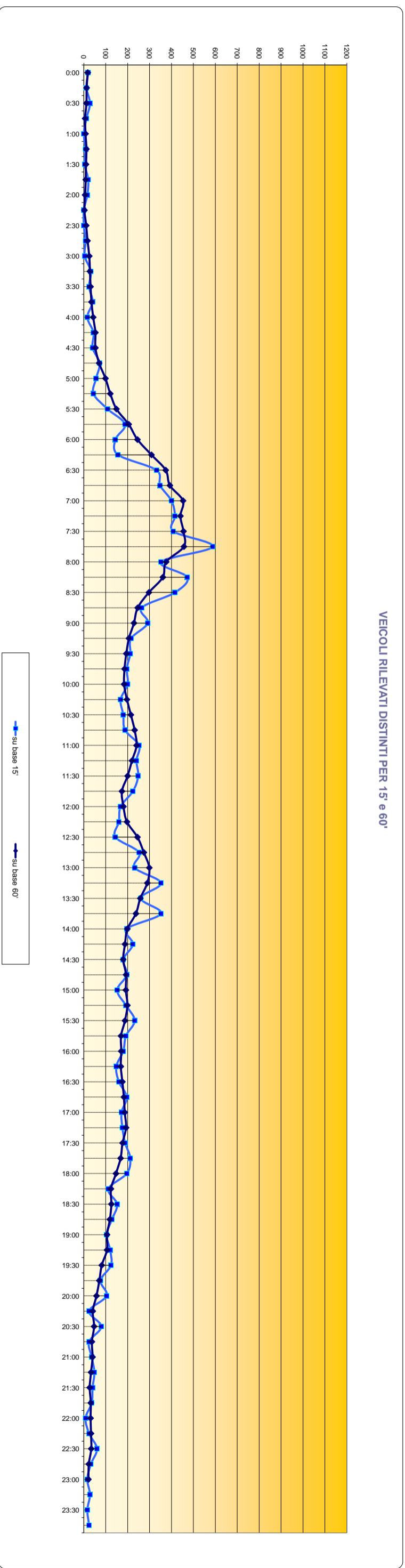
Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
12:00	37	148	162	648
12:15	37	148	174	696
12:30	32	128	220	880
12:45	56	224	249	988
13:00	49	196	280	1120
13:15	83	332	275	1100
13:30	61	244	244	976
13:45	87	348	223	892
14:00	44	176	178	712
14:15	52	208	169	676
14:30	40	160	160	640
14:45	42	168	175	700
15:00	35	140	177	708
15:15	43	172	181	724
15:30	55	220	173	692
15:45	44	176	153	612
16:00	39	156	151	604
16:15	35	140	151	604
16:30	35	140	156	624
16:45	42	168	163	652
17:00	39	156	172	688
17:15	40	160	181	724
17:30	42	168	166	664
17:45	51	204	154	616

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
251 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
18:00	48	192	125	500
18:15	25	100	100	400
18:30	20	80	99	396
18:45	32	128	100	400
19:00	23	92	95	380
19:15	24	96	94	376
19:30	31	124	75	300
19:45	17	68	61	244
20:00	22	88	49	196
20:15	5	20	36	144
20:30	17	68	42	168
20:45	5	20	33	132
21:00	9	36	35	140
21:15	11	44	28	112
21:30	8	32	21	84
21:45	7	28	25	100
22:00	2	8	25	100
22:15	4	16	26	104
22:30	12	48	26	104
22:45	7	28	17	68
23:00	3	12	15	60
23:15	4	16	-	-
23:30	3	12	-	-
23:45	5	20	-	-

Peso medio dei veicoli Pesanti
9%

VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'



Sezione di Rilievo 4 A - Via Calnova - dir. Cessalto

Rilievo del traffico effettuato il giorno

martedì 31 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
0:00	2	8 / 7	0	0 / 2
0:15	0	0 / 9	1	4 / 2
0:30	2	8 / 10	0	0 / 3
0:45	3	12 / 9	1	4 / 5
1:00	4	16 / 7	0	0 / 6
1:15	1	4 / 4	2	8 / 7
1:30	1	4 / 7	2	8 / 7
1:45	1	4 / 8	2	8 / 5
2:00	1	4 / 10	1	4 / 5
2:15	4	16 / 14	2	8 / 5
2:30	2	8 / 16	0	0 / 5
2:45	3	12 / 20	2	8 / 5
3:00	5	20 / 23	1	4 / 6
3:15	6	24 / 19	2	8 / 9
3:30	6	24 / 21	1	4 / 9
3:45	6	24 / 24	2	8 / 9
4:00	1	4 / 44	4	16 / 8
4:15	8	32 / 50	2	8 / 7
4:30	9	36 / 58	1	4 / 6
4:45	26	104 / 76	1	4 / 7
5:00	7	28 / 92	3	12 / 10
5:15	16	64 / 124	1	4 / 7
5:30	27	108 / 147	2	8 / 9
5:45	42	168 / 181	4	16 / 10

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
3.991 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
6:00	39	156 / 191	0	0 / 11
6:15	39	156 / 242	3	12 / 22
6:30	61	244 / 322	3	12 / 30
6:45	52	208 / 355	5	20 / 36
7:00	90	360 / 444	11	44 / 45
7:15	119	476 / 452	11	44 / 39
7:30	94	376 / 472	9	36 / 36
7:45	141	564 / 472	14	56 / 31
8:00	98	392 / 399	5	20 / 22
8:15	139	556 / 360	8	32 / 21
8:30	94	376 / 270	4	16 / 19
8:45	68	272 / 232	5	20 / 19
9:00	59	236 / 227	4	16 / 19
9:15	49	196 / 216	6	24 / 20
9:30	56	224 / 223	4	16 / 18
9:45	63	252 / 227	5	20 / 19
10:00	48	192 / 205	5	20 / 15
10:15	56	224 / 216	4	16 / 15
10:30	60	240 / 222	5	20 / 15
10:45	41	164 / 208	1	4 / 15
11:00	59	236 / 213	5	20 / 20
11:15	62	248 / 200	4	16 / 21
11:30	46	184 / 179	5	20 / 22
11:45	46	184 / 174	6	24 / 22

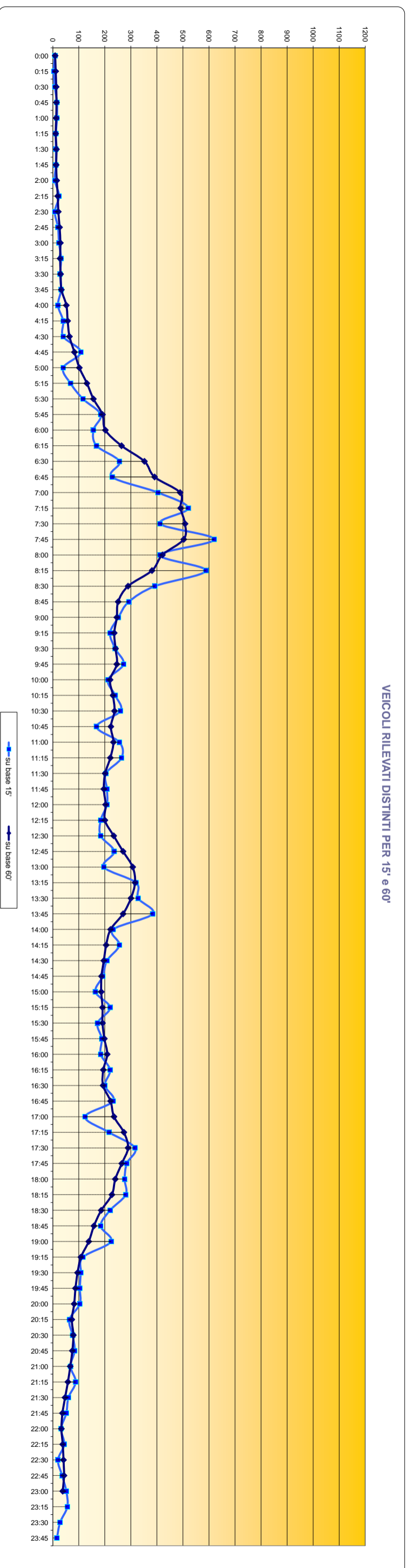
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
3.700 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
12:00	46	184 / 181	6	24 / 22
12:15	41	164 / 184	5	20 / 16
12:30	41	164 / 219	5	20 / 15
12:45	53	212 / 251	6	24 / 19
13:00	49	196 / 289	0	0 / 18
13:15	76	304 / 293	4	16 / 23
13:30	73	292 / 278	9	36 / 22
13:45	91	364 / 251	5	20 / 19
14:00	53	212 / 201	5	20 / 21
14:15	61	244 / 184	3	12 / 21
14:30	46	184 / 167	6	24 / 29
14:45	41	164 / 159	7	28 / 28
15:00	44	176 / 163	11	44 / 28
15:15	38	152 / 163	5	20 / 28
15:30	45	180 / 167	2	8 / 31
15:45	36	144 / 172	10	40 / 37
16:00	44	176 / 164	11	44 / 30
16:15	44	168 / 168	8	32 / 25
16:30	50	200 / 195	8	32 / 27
16:45	28	112 / 208	3	12 / 27
17:00	48	192 / 245	6	24 / 28
17:15	69	276 / 259	10	40 / 30
17:30	63	252 / 241	8	32 / 24

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
291 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
18:00	65	260 / 222	4	16 / 18
18:15	62	248 / 203	8	32 / 24
18:30	51	204 / 167	4	16 / 19
18:45	44	176 / 139	2	8 / 11
19:00	46	184 / 119	10	40 / 19
19:15	26	104 / 96	3	12 / 12
19:30	23	92 / 83	4	16 / 12
19:45	24	96 / 76	2	8 / 11
20:00	23	92 / 72	3	12 / 10
20:15	13	52 / 65	3	12 / 8
20:30	16	64 / 73	3	12 / 6
20:45	20	80 / 69	1	4 / 6
21:00	16	64 / 57	1	4 / 10
21:15	21	84 / 46	1	4 / 12
21:30	12	48 / 35	3	12 / 12
21:45	8	32 / 26	5	20 / 11
22:00	5	20 / 26	3	12 / 7
22:15	10	40 / 28	1	4 / 10
22:30	3	12 / 30	2	8 / 11
22:45	8	32 / 34	1	4 / 9
23:00	7	28 / 29	6	24 / 9
23:15	12	48 / -	2	8 / -
23:30	7	28 / -	0	0 / -
23:45	3	12 / -	1	4 / -

Peso medio dei veicoli Pesanti
10%



VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'

Sezione di Rilievo: 4 B

Comune di Noventa di Piave (VE)

Postazione 4 B - Via Calnova - dir. Noventa di Piave

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio a martedì 31 luglio 2018 mediante dispositivi radar tipo Viacount II



localizzazione, direzione flusso rilevato e posizionamento rilevatore 4 B

Sezione di Rilievo 4 B - Via Calnova - dir. Noventa di Piave

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio al giorno martedì 31 luglio 2018

venerdì 27 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	12	5	17
1:00	5	4	9
2:00	7	9	16
3:00	15	11	26
4:00	35	28	63
5:00	50	38	88
6:00	84	55	139
7:00	150	53	203
8:00	242	63	305
9:00	241	70	311
10:00	314	62	376
11:00	385	51	436
12:00	570	48	618
13:00	449	47	496
14:00	448	38	486
15:00	532	42	574
16:00	512	27	539
17:00	704	29	733
18:00	756	28	784
19:00	573	17	590
20:00	490	18	508
21:00	531	17	548
22:00	153	1	154
23:00	50	4	54
6 - 22	6.981	665	7.646
22 - 6	327	100	427
24h	7.308	765	8.073

sabato 28 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	31	3	34
1:00	7	7	14
2:00	13	15	28
3:00	26	4	30
4:00	15	11	26
5:00	33	20	53
6:00	39	18	57
7:00	71	14	85
8:00	115	8	123
9:00	185	1	186
10:00	322	9	331
11:00	456	11	467
12:00	537	13	550
13:00	435	7	442
14:00	496	11	507
15:00	494	17	511
16:00	539	10	549
17:00	582	14	596
18:00	682	12	694
19:00	627	6	633
20:00	466	8	474
21:00	484	20	504
22:00	67	0	67
23:00	16	0	16
6 - 22	6.530	179	6.709
22 - 6	208	60	268
24h	6.738	239	6.977

domenica 29 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	10	0	10
1:00	12	0	12
2:00	2	0	2
3:00	4	0	4
4:00	3	0	3
5:00	5	3	8
6:00	8	0	8
7:00	30	0	30
8:00	57	0	57
9:00	108	2	110
10:00	263	8	271
11:00	404	9	413
12:00	452	6	458
13:00	402	4	406
14:00	462	6	468
15:00	473	8	481
16:00	520	9	529
17:00	525	7	532
18:00	630	6	636
19:00	594	19	613
20:00	556	8	564
21:00	457	14	471
22:00	38	4	42
23:00	19	2	21
6 - 22	5.941	106	6.047
22 - 6	93	9	102
24h	6.034	115	6.149

lunedì 30 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	16	2	18
1:00	2	5	7
2:00	7	4	11
3:00	11	14	25
4:00	12	19	31
5:00	33	32	65
6:00	78	36	114
7:00	145	42	187
8:00	178	50	228
9:00	219	62	281
10:00	274	37	311
11:00	377	46	423
12:00	525	31	556
13:00	454	44	498
14:00	453	37	490
15:00	493	31	524
16:00	508	28	536
17:00	759	42	801
18:00	736	34	770
19:00	589	24	613
20:00	449	16	465
21:00	459	16	475
22:00	78	4	82
23:00	18	5	23
6 - 22	6.696	576	7.272
22 - 6	177	85	262
24h	6.873	661	7.534

martedì 31 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	9	5	14
1:00	12	2	14
2:00	5	11	16
3:00	17	10	27
4:00	29	21	50
5:00	52	28	80
6:00	88	58	146
7:00	156	44	200
8:00	209	62	271
9:00	237	64	301
10:00	290	45	335
11:00	394	40	434
12:00	595	28	623
13:00	446	36	482
14:00	419	43	462
15:00	431	35	466
16:00	497	49	546
17:00	752	46	798
18:00	829	29	858
19:00	628	25	653
20:00	521	26	547
21:00	496	19	515
22:00	84	2	86
23:00	35	8	43
6 - 22	6.988	649	7.637
22 - 6	243	87	330
24h	7.231	736	7.967

Media traffico rilevato

	VL	VP	Tot Veic
0:00	16	3	19
1:00	8	4	11
2:00	7	8	15
3:00	15	8	22
4:00	19	16	35
5:00	35	24	59
6:00	59	33	93
7:00	110	31	141
8:00	160	37	197
9:00	198	40	238
10:00	293	32	325
11:00	403	31	435
12:00	536	25	561
13:00	437	28	465
14:00	456	27	483
15:00	485	27	511
16:00	515	25	540
17:00	664	28	692
18:00	727	22	748
19:00	602	18	620
20:00	496	15	512
21:00	485	17	503
22:00	84	2	86
23:00	28	4	31
6 - 22	6.627	435	7.062
22 - 6	210	68	278
24h	6.837	503	7.340

Sezione di Rilievo 4 B - Via Calnova - dir. Noventa di Piave

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio al giorno martedì 31 luglio 2018

Andamento traffico giornaliero

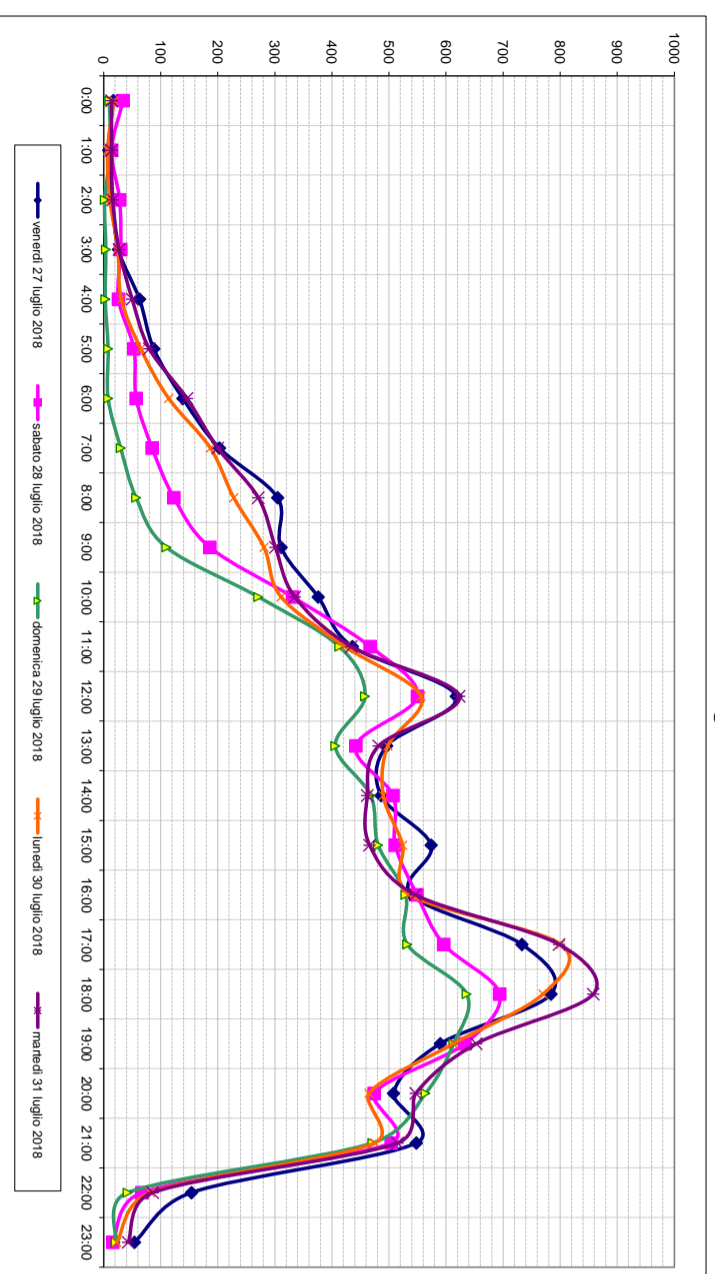
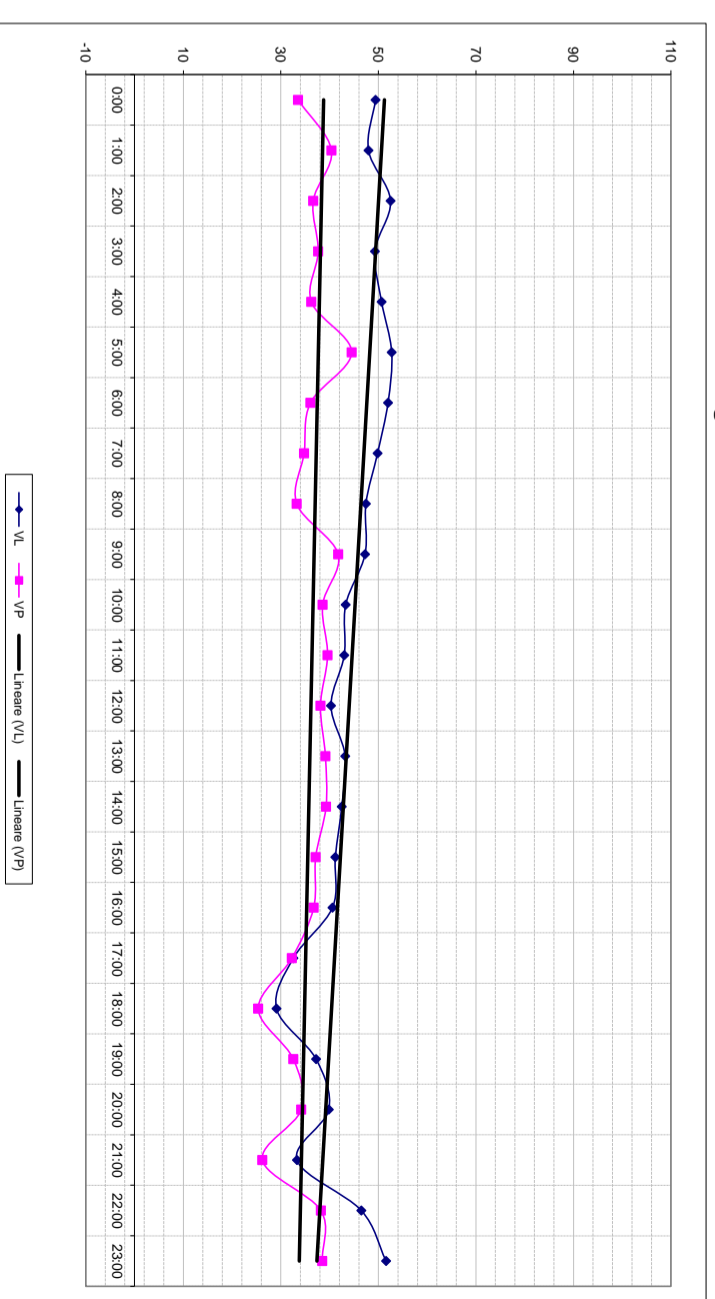
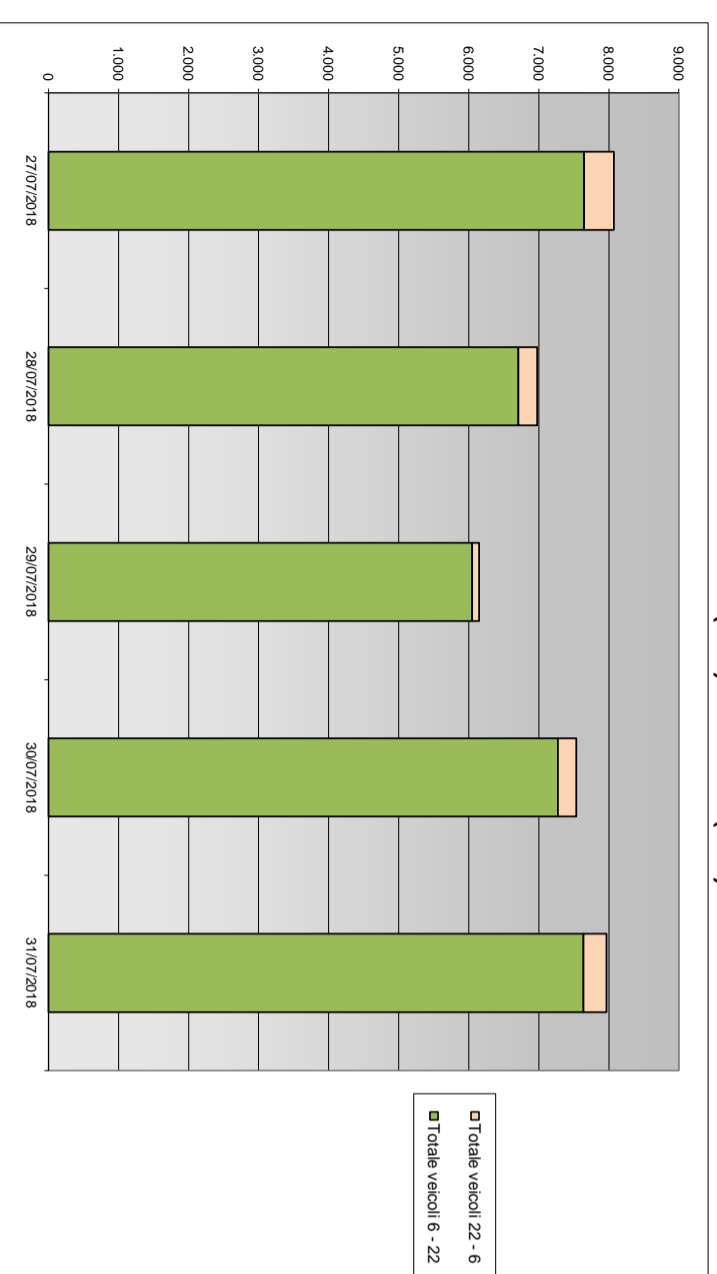


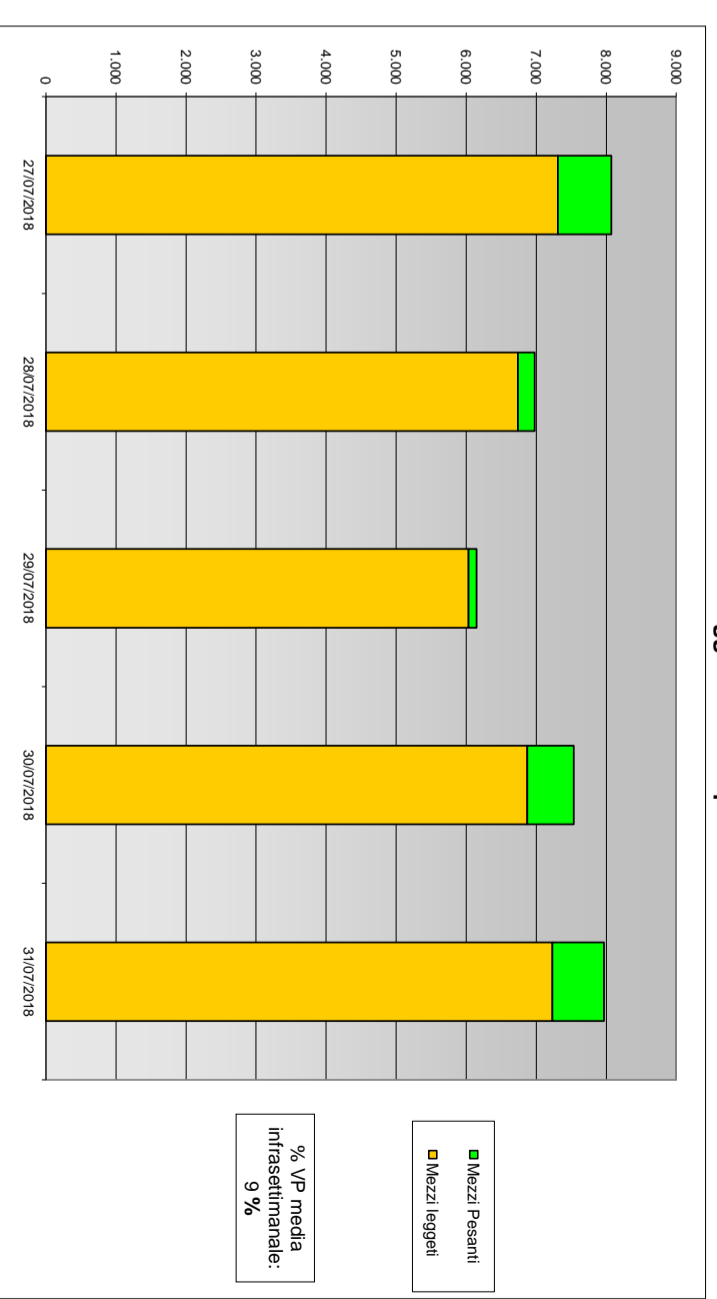
Diagramma Velocità medie orarie sul totale flussi rilevati



Traffico Diurno (6-22) e Notturno (22-6)



Veicoli leggeri e veicoli pesanti



Data	Totale veicoli 6 - 22	Totale veicoli 22 - 6	Totale veicoli
27/07/2018	7.646	427	8.073
28/07/2018	6.709	268	6.977
29/07/2018	6.047	102	6.149
30/07/2018	7.272	262	7.534
31/07/2018	7.637	330	7.967

Data	Mezzi leggeri	Mezzi Pesanti	Totale veicoli
27/07/2018	7.308	765	8.073
28/07/2018	6.738	239	6.977
29/07/2018	6.034	115	6.149
30/07/2018	6.873	661	7.534
31/07/2018	7.231	736	7.967

% VP media
infrasettimanale:
9 %

Sezione di Rilievo 4 B - Via Calnova - dir. Noventa di Piave

Rilievo del traffico effettuato il giorno

venerdì 27 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
0:00	2	8	3	12
0:15	4	16	0	0
0:30	6	24	0	0
0:45	0	0	2	8
1:00	0	0	1	4
1:15	2	8	1	4
1:30	1	4	0	0
1:45	2	8	2	8
2:00	4	16	2	8
2:15	2	8	4	16
2:30	0	0	0	0
2:45	1	4	1	4
3:00	1	4	3	12
3:15	8	32	1	4
3:30	3	12	2	8
3:45	3	12	4	16
4:00	11	44	8	32
4:15	5	20	7	28
4:30	12	48	6	24
4:45	7	28	7	28
5:00	6	24	11	44
5:15	9	36	8	32
5:30	16	64	11	44
5:45	19	76	8	32

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h

8.073 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
6:00	21	84	6	24
6:15	15	60	19	76
6:30	18	72	15	60
6:45	30	120	15	60
7:00	21	84	16	64
7:15	44	176	18	72
7:30	41	164	10	40
7:45	44	176	9	36
8:00	48	192	12	48
8:15	62	248	12	48
8:30	60	240	27	108
8:45	72	288	12	48
9:00	60	240	20	80
9:15	57	228	12	48
9:30	66	264	14	56
9:45	58	232	24	96
10:00	74	296	20	80
10:15	77	308	11	44
10:30	81	324	12	48
10:45	82	328	19	76
11:00	89	356	12	48
11:15	85	340	15	60
11:30	107	428	9	36
11:45	104	416	15	60

Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)

7.646 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
12:00	195	780	20	80
12:15	126	504	13	52
12:30	138	552	9	36
12:45	111	444	6	24
13:00	145	580	12	48
13:15	79	316	17	68
13:30	120	480	6	24
13:45	105	420	12	48
14:00	119	476	6	24
14:15	98	392	7	28
14:30	116	464	14	56
14:45	115	460	11	44
15:00	137	548	8	32
15:15	127	508	15	60
15:30	142	568	11	44
15:45	126	504	8	32
16:00	126	504	10	40
16:15	110	440	4	16
16:30	156	624	7	28
16:45	120	480	6	24
17:00	212	848	4	16
17:15	167	668	11	44
17:30	170	680	8	32
17:45	155	620	6	24

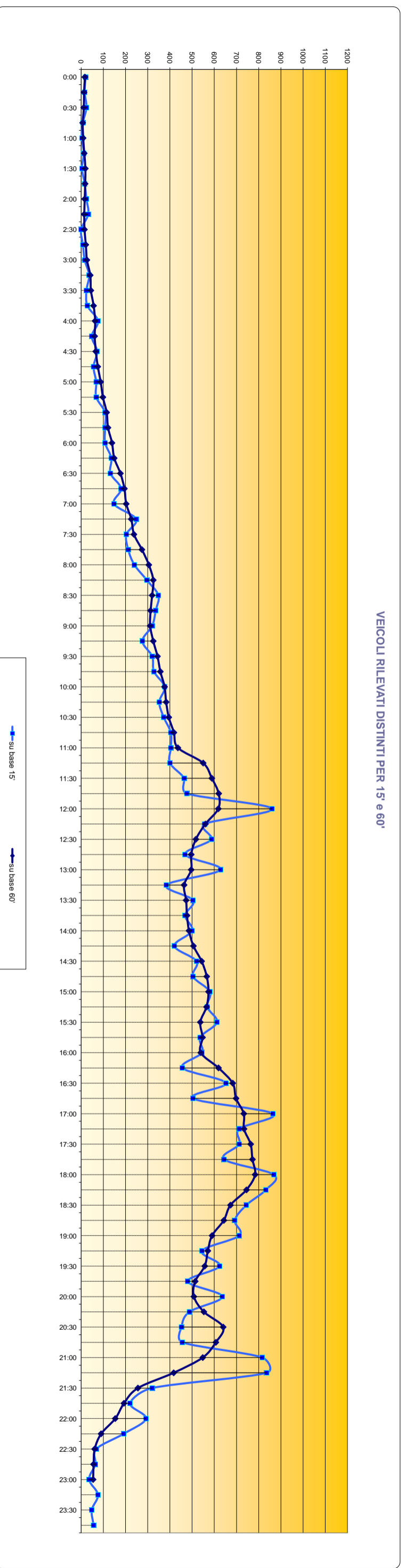
Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)

427 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
18:00	204	816	13	52
18:15	200	800	8	32
18:30	181	724	5	20
18:45	171	684	2	8
19:00	174	696	4	16
19:15	131	524	5	20
19:30	150	600	6	24
19:45	118	472	2	8
20:00	154	616	5	20
20:15	111	444	6	24
20:30	111	444	2	8
20:45	109	436	5	20
21:00	200	800	4	16
21:15	197	788	12	48
21:30	79	316	1	4
21:45	55	220	0	0
22:00	72	288	1	4
22:15	48	192	0	0
22:30	17	68	0	0
22:45	16	64	0	0
23:00	9	36	0	0
23:15	15	60	4	16
23:30	12	48	0	0
23:45	14	56	0	0

Peso medio dei veicoli Pesanti

9%



Sezione di Rilievo 4 B - Via Calnova - dir. Noventa di Piave

Rilievo del traffico effettuato il giorno

sabato 28 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
0:00	12	48	1	4
0:15	5	20	0	0
0:30	6	24	2	8
0:45	8	32	0	0
1:00	2	8	1	4
1:15	2	8	0	0
1:30	1	4	2	8
1:45	2	8	4	16
2:00	5	20	2	8
2:15	5	20	13	52
2:30	2	8	17	68
2:45	1	4	17	68
3:00	5	20	26	104
3:15	9	36	24	96
3:30	2	8	23	92
3:45	10	40	21	84
4:00	3	12	15	60
4:15	8	32	15	60
4:30	0	0	17	68
4:45	4	16	24	96
5:00	3	12	33	132
5:15	10	40	38	152
5:30	7	28	33	132
5:45	13	52	42	168

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
6.977 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
6:00	8	32	39	156
6:15	5	20	44	176
6:30	16	64	57	228
6:45	10	40	62	248
7:00	13	52	71	284
7:15	18	72	73	292
7:30	21	84	84	336
7:45	19	76	102	408
8:00	15	60	115	460
8:15	29	116	144	576
8:30	39	156	159	636
8:45	32	128	170	680
9:00	44	176	185	740
9:15	44	176	213	852
9:30	50	200	255	1020
9:45	47	188	295	1180
10:00	72	288	322	1288
10:15	86	344	367	1468
10:30	90	360	391	1564
10:45	74	296	425	1700
11:00	117	468	456	1824
11:15	110	440	521	2084
11:30	124	496	537	2148
11:45	105	420	521	2084

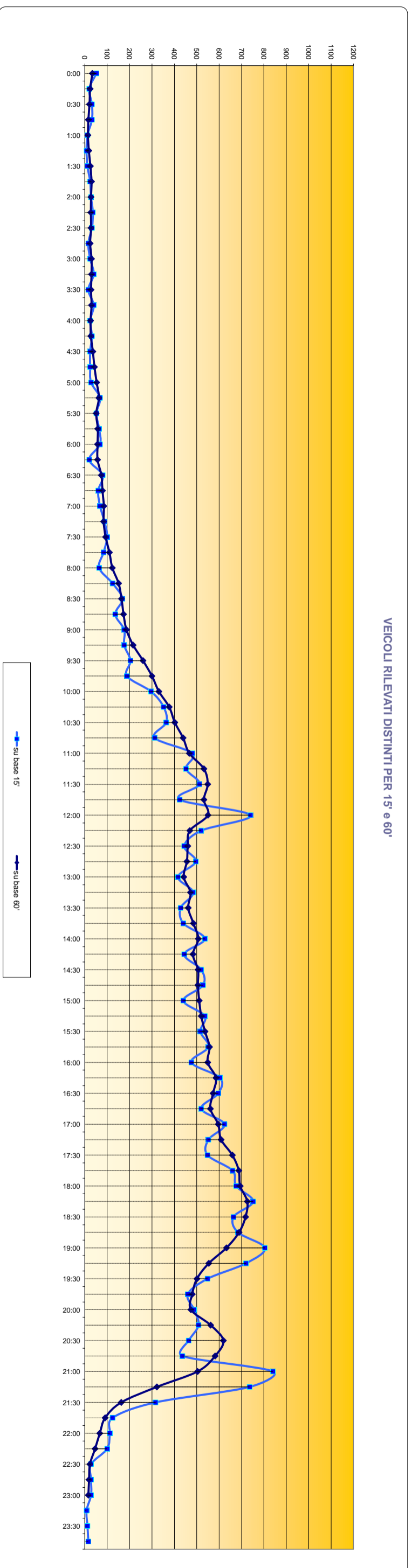
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
6.709 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
12:00	182	728	537	2148
12:15	126	504	458	1832
12:30	108	432	449	1796
12:45	121	484	446	1784
13:00	103	412	435	1740
13:15	117	468	460	1840
13:30	105	420	453	1812
13:45	110	440	477	1908
14:00	128	512	496	1984
14:15	110	440	475	1900
14:30	129	516	494	1976
14:45	129	516	490	1960
15:00	107	428	494	1976
15:15	129	516	504	2016
15:30	125	500	523	2092
15:45	133	532	543	2172
16:00	117	468	539	2156
16:15	148	592	576	2304
16:30	145	580	562	2248
16:45	129	516	550	2200
17:00	154	616	582	2328
17:15	134	536	593	2372
17:30	133	532	644	2576
17:45	161	644	674	2696

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
268 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
18:00	165	660	682	2728
18:15	185	740	716	2864
18:30	163	652	707	2828
18:45	169	676	681	2724
19:00	199	796	627	2508
19:15	176	704	549	2196
19:30	137	548	496	1984
19:45	115	460	475	1900
20:00	121	484	466	1864
20:15	123	492	544	2176
20:30	116	464	596	2384
20:45	106	424	559	2236
21:00	199	796	484	1936
21:15	175	700	313	1252
21:30	79	316	163	652
21:45	31	124	91	364
22:00	28	112	67	268
22:15	25	100	46	184
22:30	7	28	23	92
22:45	7	28	19	76
23:00	7	28	16	64
23:15	2	8	-	-
23:30	3	12	-	-
23:45	4	16	-	-

Peso medio dei veicoli Pesanti
3%



VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'

Sezione di Rilievo 4 B - Via Calnova - dir. Noventa di Piave

Rilievo del traffico effettuato il giorno **domenica 29 luglio 2018** dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
0:00	2	8	0	0
0:15	4	16	0	0
0:30	2	8	0	0
0:45	2	8	0	0
1:00	4	16	0	0
1:15	4	16	0	0
1:30	2	8	0	0
1:45	2	8	0	0
2:00	0	0	0	0
2:15	2	8	0	0
2:30	0	0	0	0
2:45	0	0	0	0
3:00	2	8	0	0
3:15	0	0	0	0
3:30	2	8	0	0
3:45	0	0	0	0
4:00	2	8	0	0
4:15	0	0	0	0
4:30	1	4	0	0
4:45	0	0	0	0
5:00	1	4	3	12
5:15	0	0	0	0
5:30	1	4	0	0
5:45	3	12	0	0

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
6.149 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
6:00	1	4	0	0
6:15	2	8	0	0
6:30	4	16	0	0
6:45	1	4	0	0
7:00	6	24	0	0
7:15	9	36	0	0
7:30	4	16	0	0
7:45	11	44	0	0
8:00	6	24	0	0
8:15	7	28	0	0
8:30	28	112	0	0
8:45	16	64	0	0
9:00	23	92	1	4
9:15	16	64	1	4
9:30	25	100	0	0
9:45	44	176	0	0
10:00	48	192	1	4
10:15	102	408	1	4
10:30	58	232	2	8
10:45	55	220	4	16
11:00	85	340	3	12
11:15	100	400	0	0
11:30	98	392	1	4
11:45	121	484	5	20

Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
6.047 veicoli/diurni

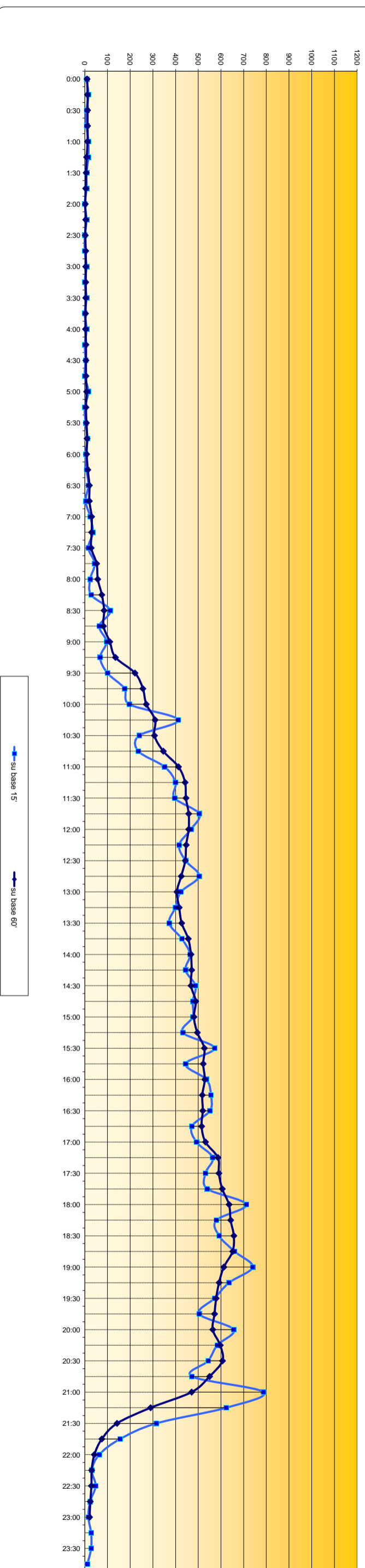
Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
12:00	115	460	2	8
12:15	104	416	0	0
12:30	109	436	2	8
12:45	124	496	2	8
13:00	104	416	2	8
13:15	98	392	2	8
13:30	109	436	0	0
13:45	107	428	0	0
14:00	115	460	1	4
14:15	109	436	2	8
14:30	121	484	1	4
14:45	117	468	4	16
15:00	119	476	0	0
15:15	107	428	1	4
15:30	140	560	3	12
15:45	107	428	4	16
16:00	133	532	1	4
16:15	138	552	1	4
16:30	135	540	3	12
16:45	114	456	4	16
17:00	120	480	3	12
17:15	140	560	1	4
17:30	132	528	1	4
17:45	133	532	2	8

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
102 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
18:00	176	704	2	8
18:15	142	568	3	12
18:30	148	592	0	0
18:45	164	656	1	4
19:00	178	712	7	28
19:15	153	612	6	24
19:30	142	568	1	4
19:45	121	484	5	20
20:00	160	640	4	16
20:15	144	576	5	20
20:30	136	544	0	0
20:45	116	464	5	20
21:00	193	772	4	16
21:15	148	592	2	8
21:30	77	308	2	8
21:45	39	156	7	28
22:00	16	64	0	0
22:15	6	24	2	8
22:30	10	40	2	8
22:45	6	24	0	0
23:00	4	16	0	0
23:15	5	20	2	8
23:30	7	28	0	0
23:45	3	12	0	0

Peso medio dei veicoli Pesanti
2%

VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'



Sezione di Rilievo 4 B - Via Calnova - dir. Noventa di Piave

Rilievo del traffico effettuato il giorno

lunedì 30 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
0:00	7	28 / 16	1	4 / 2
0:15	7	28 / 9	0	0 / 3
0:30	0	0 / 2	0	0 / 4
0:45	2	8 / 2	1	4 / 4
1:00	0	0 / 2	2	8 / 5
1:15	0	0 / 2	1	4 / 3
1:30	0	0 / 5	0	0 / 3
1:45	2	8 / 6	2	8 / 4
2:00	0	0 / 7	0	0 / 4
2:15	3	12 / 11	1	4 / 9
2:30	1	4 / 9	1	4 / 9
2:45	3	12 / 11	2	8 / 11
3:00	4	16 / 11	5	20 / 14
3:15	1	4 / 11	1	4 / 12
3:30	3	12 / 11	3	12 / 14
3:45	3	12 / 14	5	20 / 18
4:00	4	16 / 12	3	12 / 19
4:15	1	4 / 14	3	12 / 25
4:30	6	24 / 17	7	28 / 32
4:45	1	4 / 20	6	24 / 31
5:00	6	24 / 33	9	36 / 32
5:15	4	16 / 42	10	40 / 30
5:30	9	36 / 53	6	24 / 27
5:45	14	56 / 67	7	28 / 32

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
7.534 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
6:00	15	60 / 78	7	28 / 36
6:15	15	60 / 87	7	28 / 39
6:30	23	92 / 104	11	44 / 46
6:45	25	100 / 121	11	44 / 42
7:00	24	96 / 145	10	40 / 42
7:15	32	128 / 159	14	56 / 46
7:30	40	160 / 166	7	28 / 44
7:45	49	196 / 174	11	44 / 48
8:00	38	152 / 178	14	56 / 50
8:15	39	156 / 197	12	48 / 53
8:30	48	192 / 227	11	44 / 52
8:45	53	212 / 222	13	52 / 60
9:00	57	228 / 219	17	68 / 62
9:15	69	276 / 223	11	44 / 54
9:30	43	172 / 212	19	76 / 54
9:45	50	200 / 242	15	60 / 41
10:00	61	244 / 274	8	32 / 37
10:15	58	232 / 303	12	48 / 48
10:30	73	292 / 329	6	24 / 42
10:45	82	328 / 345	11	44 / 48
11:00	90	360 / 377	19	76 / 46
11:15	84	336 / 466	6	24 / 36
11:30	89	356 / 502	12	48 / 37
11:45	114	456 / 533	9	36 / 36

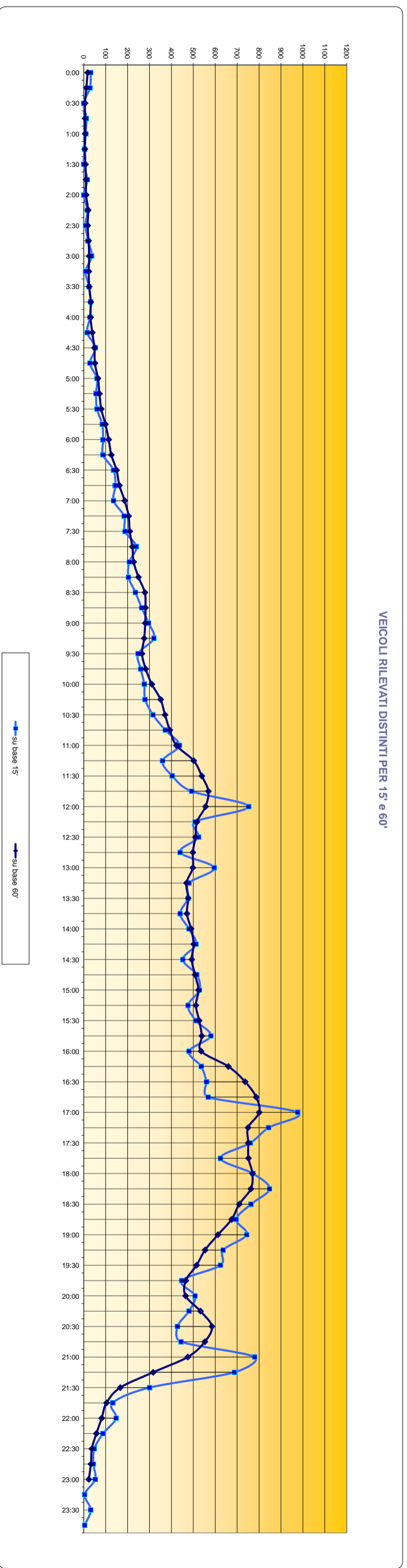
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
7.272 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
12:00	179	716 / 525	9	36 / 31
12:15	120	480 / 487	7	28 / 30
12:30	120	480 / 471	11	44 / 39
12:45	106	424 / 460	4	16 / 38
13:00	141	564 / 454	8	32 / 44
13:15	104	416 / 423	16	64 / 46
13:30	109	436 / 435	10	40 / 42
13:45	100	400 / 429	10	40 / 42
14:00	110	440 / 453	10	40 / 37
14:15	116	464 / 468	12	48 / 34
14:30	103	412 / 465	10	40 / 28
14:45	124	496 / 479	5	20 / 29
15:00	125	500 / 493	7	28 / 31
15:15	113	452 / 478	6	24 / 34
15:30	117	468 / 494	11	44 / 33
15:45	138	552 / 509	7	28 / 30
16:00	110	440 / 508	10	40 / 28
16:15	129	516 / 632	5	20 / 28
16:30	132	528 / 703	8	32 / 34
16:45	137	548 / 752	5	20 / 35
17:00	234	936 / 759	10	40 / 42
17:15	200	800 / 706	11	44 / 44
17:30	181	724 / 708	9	36 / 43
17:45	144	576 / 711	12	48 / 41

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
262 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
18:00	181	724 / 736	12	48 / 34
18:15	202	808 / 731	10	40 / 32
18:30	184	736 / 685	7	28 / 25
18:45	169	676 / 651	5	20 / 24
19:00	176	704 / 589	10	40 / 24
19:15	156	624 / 536	3	12 / 18
19:30	150	600 / 495	6	24 / 20
19:45	107	428 / 446	5	20 / 20
20:00	123	492 / 449	4	16 / 16
20:15	115	460 / 510	5	20 / 23
20:30	101	404 / 564	6	24 / 21
20:45	110	440 / 536	1	4 / 17
21:00	184	736 / 459	11	44 / 16
21:15	169	676 / 311	3	12 / 6
21:30	73	292 / 164	2	8 / 3
21:45	33	132 / 102	0	0 / 2
22:00	36	144 / 78	1	4 / 4
22:15	22	88 / 53	0	0 / 5
22:30	11	44 / 32	1	4 / 5
22:45	9	36 / 26	2	8 / 7
23:00	11	44 / 18	2	8 / 5
23:15	1	4 / -	0	0 / -
23:30	5	20 / -	3	12 / -
23:45	1	4 / -	0	0 / -

Peso medio dei veicoli Pesanti
9%



Sezione di Rilievo 4 B - Via Calnova - dir. Noventa di Piave

Rilievo del traffico effettuato il giorno

martedì 31 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
0:00	2	8	9	4
0:15	3	12	8	0
0:30	3	12	8	0
0:45	1	4	7	8
1:00	1	4	12	8
1:15	5	20	12	8
1:30	0	0	9	0
1:45	6	24	9	4
2:00	1	4	5	11
2:15	2	8	8	12
2:30	0	0	10	4
2:45	2	8	12	24
3:00	4	16	17	6
3:15	4	16	17	4
3:30	2	8	18	12
3:45	7	28	28	8
4:00	4	16	29	12
4:15	5	20	37	24
4:30	12	48	41	20
4:45	8	32	38	28
5:00	12	48	52	16
5:15	9	36	62	28
5:30	9	36	72	40
5:45	22	88	90	28

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
7.967 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
6:00	22	88	88	58
6:15	19	76	105	56
6:30	27	108	116	40
6:45	20	80	135	49
7:00	39	156	156	44
7:15	30	120	160	42
7:30	46	184	177	50
7:45	41	164	187	36
8:00	43	172	209	62
8:15	47	188	222	63
8:30	56	224	239	74
8:45	63	252	243	62
9:00	56	224	237	44
9:15	64	256	256	65
9:30	60	240	264	51
9:45	57	228	280	45
10:00	75	300	290	45
10:15	72	288	288	34
10:30	76	304	331	35
10:45	67	268	361	39
11:00	73	292	394	40
11:15	115	460	508	43
11:30	106	424	539	41
11:45	100	400	573	35

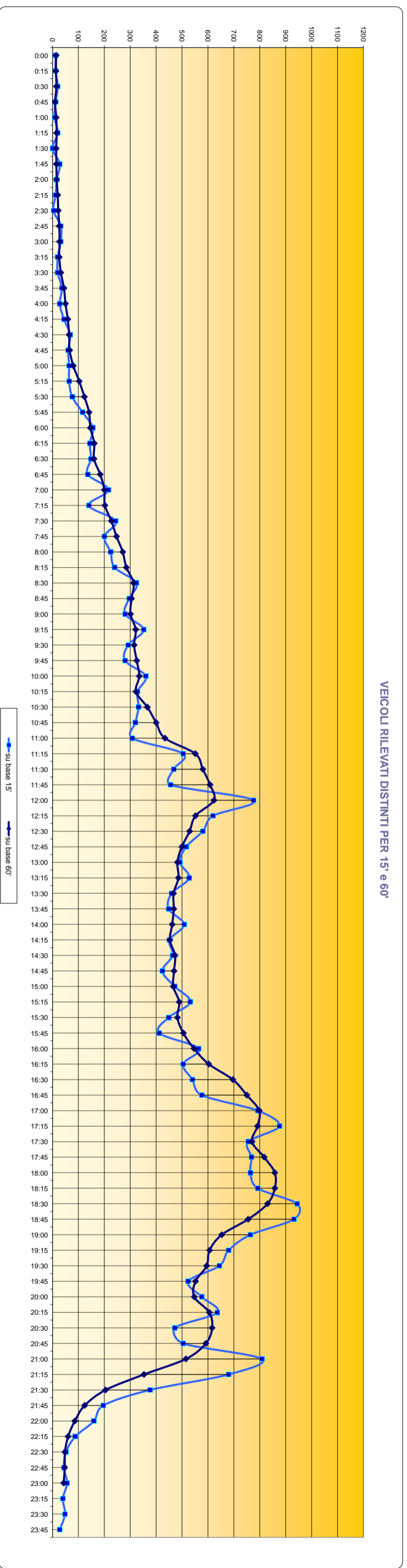
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
7.637 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
12:00	187	748	595	28
12:15	146	584	526	26
12:30	140	560	504	25
12:45	122	488	466	33
13:00	118	472	446	36
13:15	124	496	440	46
13:30	102	408	424	43
13:45	102	408	426	42
14:00	112	448	419	43
14:15	108	432	417	36
14:30	104	416	427	46
14:45	95	380	425	44
15:00	110	440	431	35
15:15	118	472	453	36
15:30	102	408	447	35
15:45	101	404	464	41
16:00	132	528	497	49
16:15	112	448	548	55
16:30	119	476	643	53
16:45	134	536	706	44
17:00	183	732	752	46
17:15	207	828	754	37
17:30	182	728	736	34
17:45	180	720	787	30

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
330 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
18:00	185	740	829	29
18:15	189	756	824	34
18:30	233	932	800	30
18:45	222	888	722	33
19:00	180	720	628	25
19:15	165	660	586	20
19:30	155	620	574	21
19:45	128	512	531	21
20:00	138	552	521	26
20:15	153	612	576	29
20:30	112	448	584	32
20:45	118	472	566	26
21:00	193	772	496	19
21:15	161	644	343	10
21:30	94	376	204	1
21:45	48	192	123	1
22:00	40	160	84	2
22:15	22	88	56	4
22:30	13	52	43	5
22:45	9	36	40	7
23:00	12	48	35	8
23:15	9	36	-	-
23:30	10	40	-	-
23:45	4	16	-	-

Peso medio dei veicoli Pesanti
9%



Sezione di Rilievo: 5 A

Comune di Noventa di Piave (VE)

Postazione 5 A - Via S. Maria di Campagna - dir. Ponte di Piave

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio a martedì 31 luglio 2018 mediante dispositivi radar tipo Viacount II



localizzazione, direzione flusso rilevato e posizionamento rilevatore 5 A

Sezione di Rilievo 5 A - Via S. Maria di Campagna - dir. Ponte di Piave

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio al giorno martedì 31 luglio 2018

venerdì 27 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	144	3	147
1:00	56	1	57
2:00	18	2	20
3:00	19	7	26
4:00	35	8	43
5:00	98	22	120
6:00	208	78	286
7:00	471	158	629
8:00	619	148	767
9:00	557	118	675
10:00	650	135	785
11:00	800	149	949
12:00	633	159	792
13:00	615	108	723
14:00	643	101	744
15:00	746	138	884
16:00	758	53	811
17:00	780	47	827
18:00	806	32	838
19:00	766	31	797
20:00	484	16	500
21:00	337	12	349
22:00	182	14	196
23:00	203	5	208
6 - 22	9.873	1.483	11.356
22 - 6	755	62	817
24h	10.628	1.545	12.173

sabato 28 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	169	13	182
1:00	123	4	127
2:00	82	14	96
3:00	56	12	68
4:00	63	18	81
5:00	117	30	147
6:00	145	30	175
7:00	284	37	321
8:00	443	34	477
9:00	630	25	655
10:00	849	30	879
11:00	976	32	1008
12:00	821	38	859
13:00	656	30	686
14:00	704	28	732
15:00	764	43	807
16:00	865	23	888
17:00	982	28	1010
18:00	977	31	1008
19:00	871	22	893
20:00	571	25	596
21:00	384	12	396
22:00	275	5	280
23:00	239	7	246
6 - 22	10.922	468	11.390
22 - 6	1.124	103	1.227
24h	12.046	571	12.617

domenica 29 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	206	3	209
1:00	188	2	190
2:00	121	2	123
3:00	72	0	72
4:00	53	3	56
5:00	63	3	66
6:00	71	12	83
7:00	149	8	157
8:00	363	4	367
9:00	512	13	525
10:00	943	16	959
11:00	970	28	998
12:00	773	31	804
13:00	668	18	686
14:00	729	22	751
15:00	839	28	867
16:00	987	48	1035
17:00	1107	30	1137
18:00	1154	34	1188
19:00	938	40	978
20:00	793	25	818
21:00	658	30	688
22:00	560	13	573
23:00	429	10	439
6 - 22	11.654	387	12.041
22 - 6	1.692	36	1.728
24h	13.346	423	13.769

lunedì 30 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	199	14	213
1:00	71	8	79
2:00	32	3	35
3:00	26	5	31
4:00	35	15	50
5:00	124	26	150
6:00	276	65	341
7:00	523	139	662
8:00	598	138	736
9:00	551	87	638
10:00	726	94	820
11:00	737	91	828
12:00	588	81	669
13:00	602	107	709
14:00	575	104	679
15:00	576	111	687
16:00	615	67	682
17:00	690	71	761
18:00	757	85	842
19:00	653	47	700
20:00	415	23	438
21:00	335	22	357
22:00	175	12	187
23:00	116	17	133
6 - 22	9.217	1.332	10.549
22 - 6	778	100	878
24h	9.995	1.432	11.427

martedì 31 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	68	1	69
1:00	40	7	47
2:00	19	3	22
3:00	15	4	19
4:00	26	25	51
5:00	114	29	143
6:00	236	82	318
7:00	494	167	661
8:00	546	135	681
9:00	564	98	662
10:00	645	111	756
11:00	693	123	816
12:00	633	96	729
13:00	565	77	642
14:00	438	106	544
15:00	532	101	633
16:00	620	116	736
17:00	736	121	857
18:00	539	112	651
19:00	687	61	748
20:00	436	42	478
21:00	295	10	305
22:00	147	10	157
23:00	146	6	152
6 - 22	8.659	1.558	10.217
22 - 6	575	85	660
24h	9.234	1.643	10.877

Media traffico rilevato

	VL	VP	Tot Veic
0:00	157	7	164
1:00	96	4	100
2:00	54	5	59
3:00	38	6	43
4:00	42	14	56
5:00	103	22	125
6:00	187	53	241
7:00	384	102	486
8:00	514	92	606
9:00	563	68	631
10:00	763	77	840
11:00	835	85	920
12:00	690	81	771
13:00	621	68	689
14:00	618	72	690
15:00	691	84	776
16:00	769	61	830
17:00	859	59	918
18:00	847	59	905
19:00	783	40	823
20:00	540	26	566
21:00	402	17	419
22:00	268	11	279
23:00	227	9	236
6 - 22	10.065	1.046	11.111
22 - 6	985	77	1.062
24h	11.050	1.123	12.173

Sezione di Rilievo 5 A - Via S. Maria di Campagna - dir. Ponte di Piave

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio al giorno martedì 31 luglio 2018

Andamento traffico giornaliero

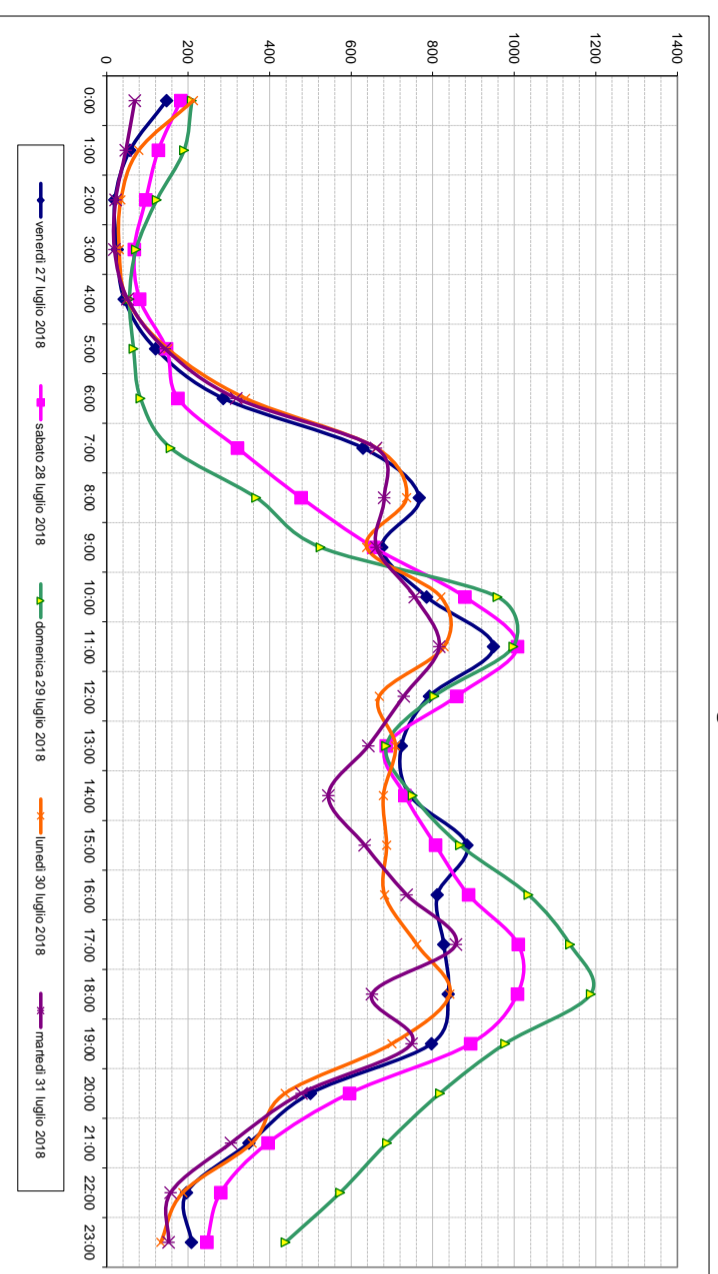
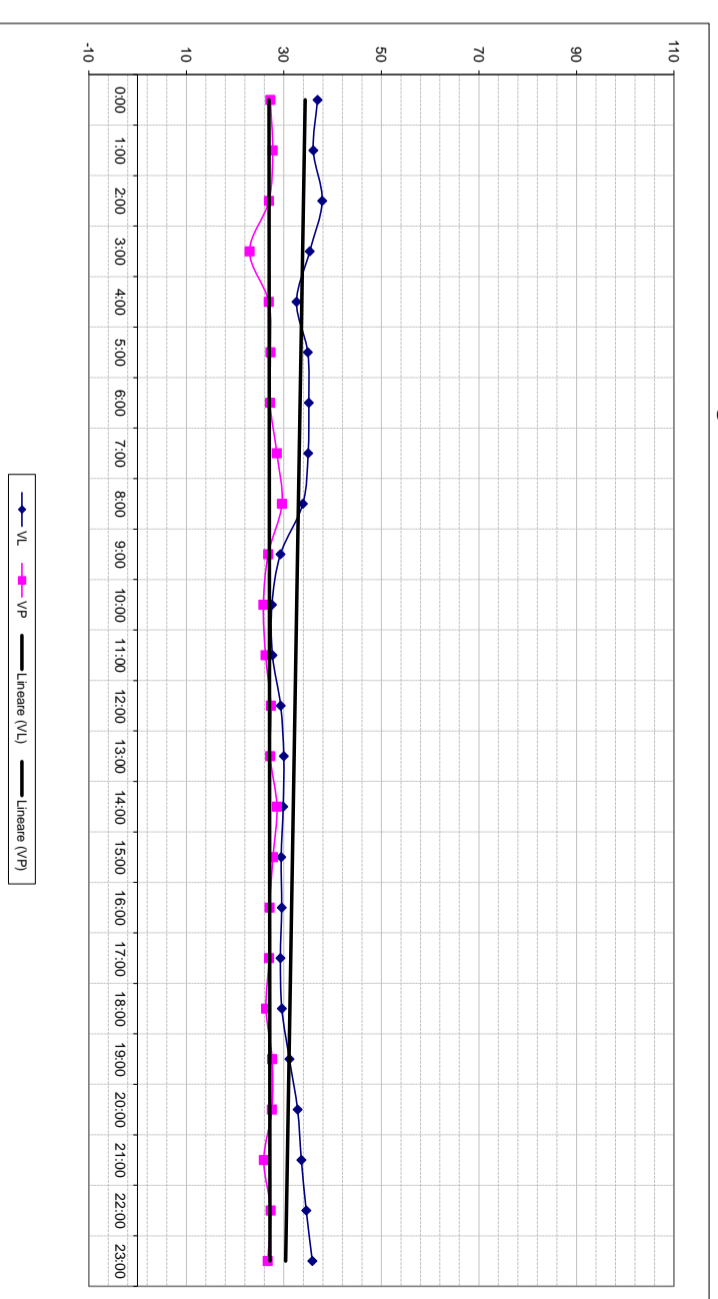
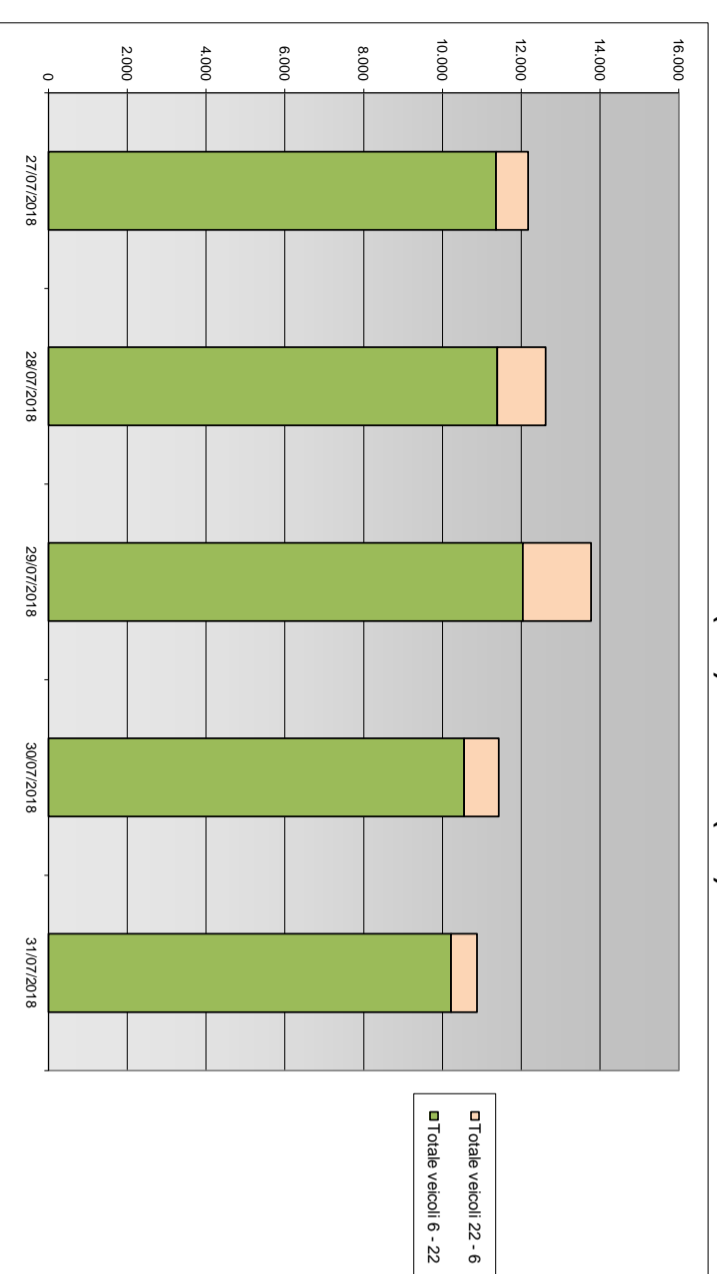


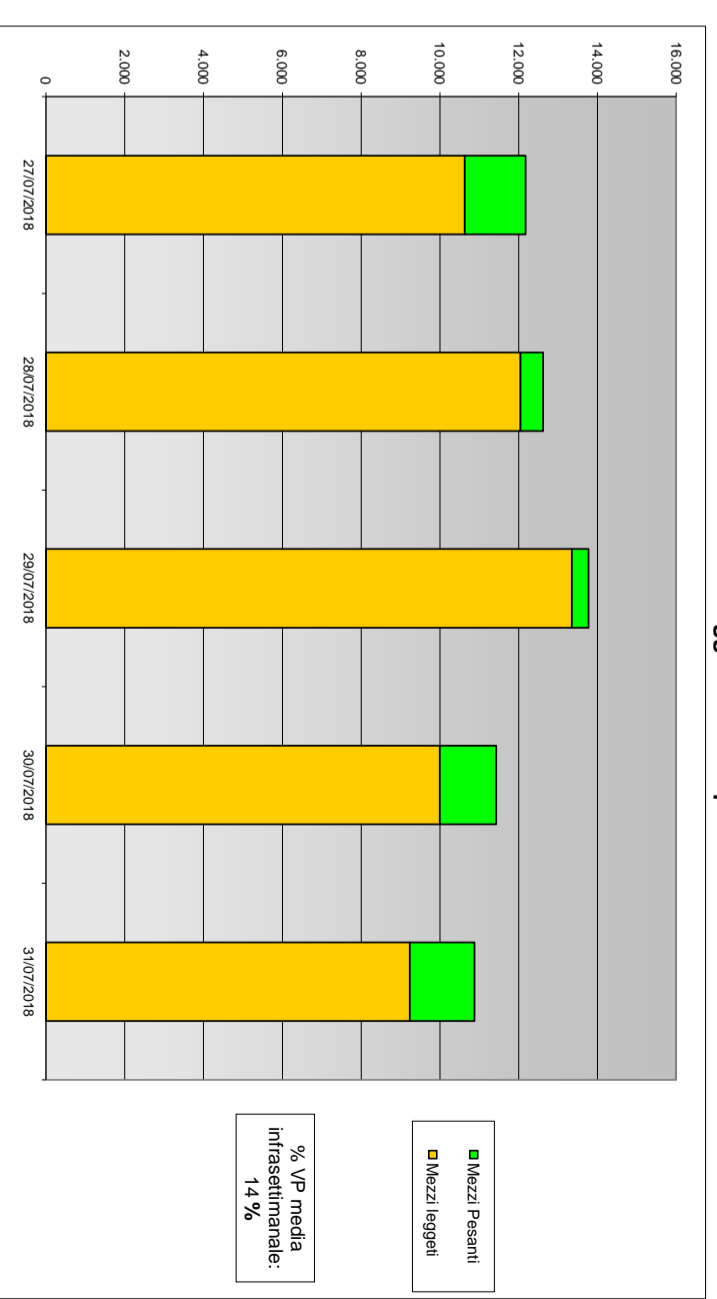
Diagramma Velocità medie orarie sul totale flussi rilevati



Traffico Diurno (6-22) e Notturno (22-6)



Veicoli leggeri e veicoli pesanti



Data	Totale veicoli 6 - 22	Totale veicoli 22 - 6
27/07/2018	11.356	817
28/07/2018	11.390	1.227
29/07/2018	12.041	1.728
30/07/2018	10.549	878
31/07/2018	10.217	660
Totale veicoli	12.173	12.617
Totale veicoli	13.769	11.427
Totale veicoli	12.173	10.877

Data	Mezzi leggeri	Mezzi Pesanti
27/07/2018	10.628	1.545
28/07/2018	12.046	571
29/07/2018	13.346	423
30/07/2018	9.995	1.432
31/07/2018	9.234	1.643
Totale veicoli	12.173	12.617
Totale veicoli	13.769	11.427
Totale veicoli	12.173	10.877

Sezione di Rilievo 5 A - Via S. Maria di Campagna - dir. Ponte di Piave

Rilievo del traffico effettuato il giorno

venerdì 27 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
0:00	37	148	0	0
0:15	31	124	3	12
0:30	41	164	0	0
0:45	35	140	0	0
1:00	19	76	0	0
1:15	14	56	0	0
1:30	16	64	0	0
1:45	7	28	1	4
2:00	6	24	1	4
2:15	4	16	0	0
2:30	4	16	0	0
2:45	4	16	1	4
3:00	2	8	1	4
3:15	9	36	1	4
3:30	2	8	1	4
3:45	6	24	4	16
4:00	12	48	35	140
4:15	11	44	34	136
4:30	5	20	47	188
4:45	7	28	71	284
5:00	11	44	98	392
5:15	24	96	122	488
5:30	29	116	134	536
5:45	34	136	149	596

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h

12.173 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
6:00	35	140	208	832
6:15	36	144	255	1020
6:30	44	176	318	1272
6:45	93	372	399	1596
7:00	82	328	471	1884
7:15	99	396	552	2208
7:30	125	500	607	2428
7:45	165	660	636	2544
8:00	163	652	619	2476
8:15	154	616	581	2324
8:30	154	616	551	2204
8:45	148	592	546	2184
9:00	125	500	557	2228
9:15	124	496	566	2264
9:30	149	596	599	2396
9:45	159	636	608	2432
10:00	134	536	650	2600
10:15	157	628	713	2852
10:30	158	632	747	2988
10:45	201	804	797	3188
11:00	197	788	800	3200
11:15	191	764	744	2976
11:30	208	832	710	2840
11:45	204	816	667	2668

Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)

11.356 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
12:00	141	564	633	2532
12:15	157	628	650	2600
12:30	165	660	617	2468
12:45	170	680	626	2504
13:00	158	632	615	2460
13:15	124	496	599	2396
13:30	174	696	627	2508
13:45	159	636	621	2484
14:00	142	568	643	2572
14:15	152	608	662	2648
14:30	168	672	681	2724
14:45	181	724	715	2860
15:00	161	644	746	2984
15:15	171	684	771	3084
15:30	202	808	816	3264
15:45	212	848	795	3180
16:00	186	744	758	3032
16:15	216	864	759	3036
16:30	181	724	741	2964
16:45	175	700	753	3012
17:00	187	748	780	3120
17:15	198	792	828	3312
17:30	193	772	810	3240
17:45	202	808	812	3248

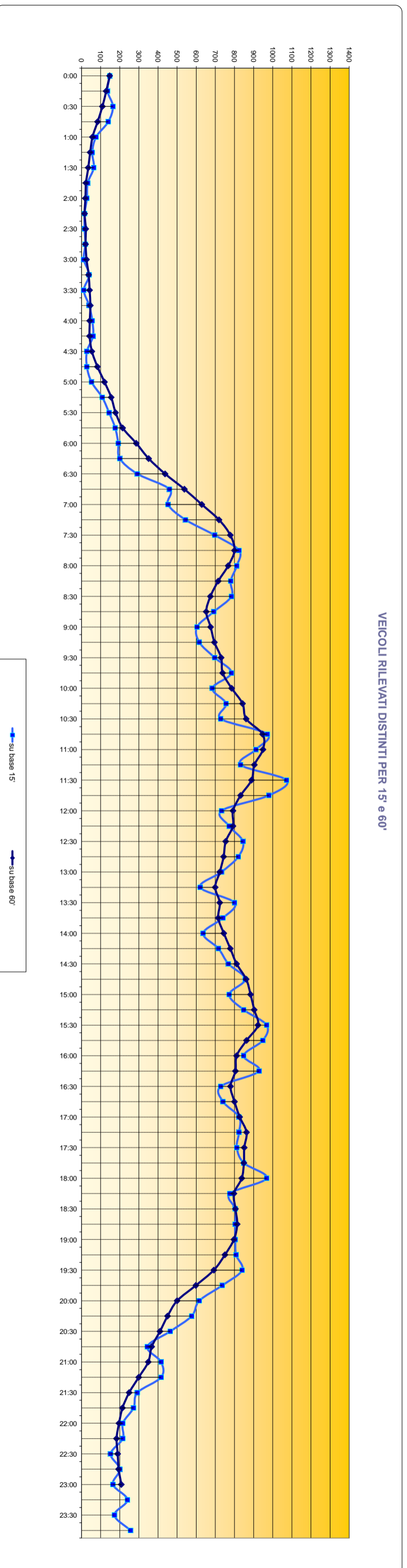
Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)

817 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
18:00	235	940	806	3224
18:15	180	720	764	3016
18:30	195	780	777	3068
18:45	196	784	785	3140
19:00	193	772	766	3024
19:15	193	772	721	2884
19:30	203	812	666	2664
19:45	177	708	578	2312
20:00	148	592	484	1936
20:15	138	552	438	1752
20:30	115	460	398	1592
20:45	83	332	354	1416
21:00	102	408	337	1348
21:15	98	392	287	1148
21:30	71	284	240	960
21:45	66	264	202	808
22:00	52	208	182	728
22:15	51	204	168	672
22:30	33	132	176	704
22:45	46	184	185	740
23:00	38	152	203	812
23:15	59	236	1	4
23:30	42	168	-	-
23:45	64	256	0	0

Peso medio dei veicoli Pesanti

13%



VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'

Sezione di Rilievo 5 A - Via S. Maria di Campagna - dir. Ponte di Piave

Rilievo del traffico effettuato il giorno

sabato 28 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
0:00	49	196	5	20
0:15	47	188	3	12
0:30	36	144	4	16
0:45	37	148	1	4
1:00	48	192	0	0
1:15	30	120	1	4
1:30	21	84	1	4
1:45	24	96	2	8
2:00	23	92	4	16
2:15	24	96	4	16
2:30	21	84	2	8
2:45	14	56	4	16
3:00	13	52	2	8
3:15	19	76	6	24
3:30	10	40	2	8
3:45	14	56	2	8
4:00	13	52	1	4
4:15	17	68	74	296
4:30	15	60	75	300
4:45	18	72	91	364
5:00	24	96	117	468
5:15	18	72	112	448
5:30	31	124	126	504
5:45	44	176	136	544

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
12.617 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
6:00	19	76	145	580
6:15	32	128	171	684
6:30	41	164	205	820
6:45	53	212	240	960
7:00	45	180	284	1136
7:15	66	264	318	1272
7:30	76	304	354	1416
7:45	97	388	404	1616
8:00	79	316	443	1772
8:15	102	408	469	1876
8:30	126	504	516	2064
8:45	136	544	569	2276
9:00	105	420	630	2520
9:15	149	596	687	2748
9:30	179	716	748	2992
9:45	197	788	811	3244
10:00	162	648	849	3396
10:15	210	840	915	3660
10:30	242	968	952	3808
10:45	235	940	963	3852
11:00	228	912	976	3904
11:15	247	988	983	3932
11:30	253	1012	932	3728
11:45	248	992	878	3512

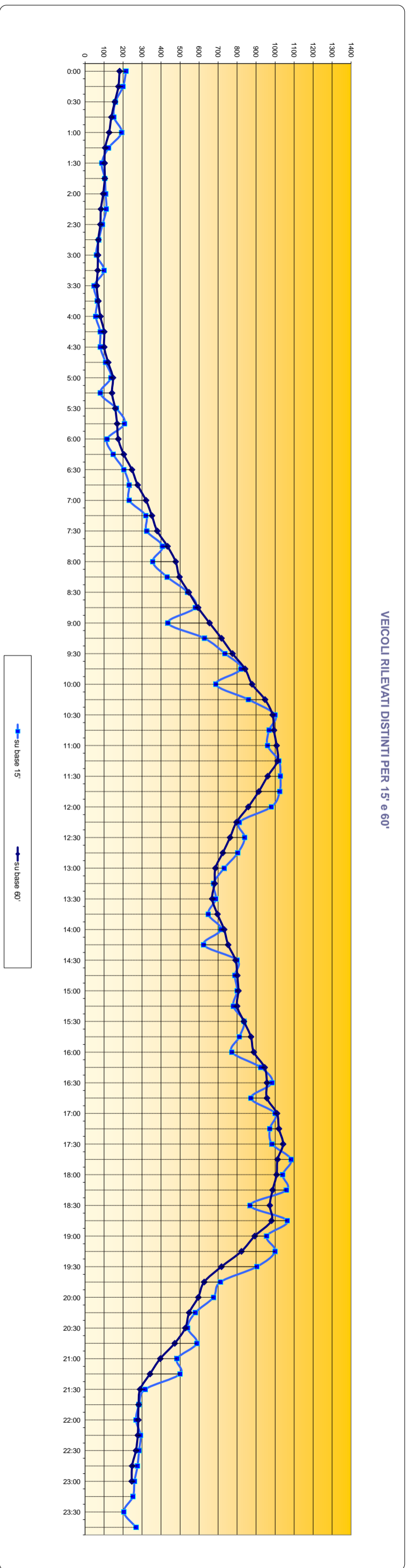
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
11.390 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
12:00	235	940	821	3284
12:15	196	784	761	2964
12:30	199	796	726	2856
12:45	191	764	690	2760
13:00	175	700	656	2624
13:15	161	644	654	2556
13:30	163	652	674	2616
13:45	157	628	674	2616
14:00	173	692	704	2716
14:15	147	588	719	2876
14:30	197	788	753	2952
14:45	187	748	755	2980
15:00	188	752	764	2956
15:15	181	724	762	2928
15:30	199	796	806	3144
15:45	196	784	849	3276
16:00	186	744	865	3380
16:15	225	900	920	3680
16:30	242	968	931	3724
16:45	212	848	933	3732
17:00	241	964	982	3928
17:15	236	944	992	3968
17:30	244	976	1018	4072
17:45	261	1044	976	3904

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
1227 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
18:00	251	1004	977	3908
18:15	262	1048	961	3844
18:30	202	808	942	3768
18:45	262	1048	960	3840
19:00	235	940	871	3484
19:15	243	972	795	3180
19:30	220	880	695	2780
19:45	173	692	605	2420
20:00	159	636	571	2284
20:15	143	572	526	2104
20:30	130	520	505	2020
20:45	139	556	453	1812
21:00	114	456	384	1536
21:15	122	488	336	1344
21:30	78	312	284	1136
21:45	70	280	277	1108
22:00	66	264	275	1100
22:15	70	280	271	1084
22:30	71	284	262	1048
22:45	68	272	240	960
23:00	62	248	239	956
23:15	61	244	-	-
23:30	49	196	-	-
23:45	67	268	-	-

Peso medio dei veicoli Pesanti
5%



VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'

Sezione di Rilievo 5 A - Via S. Maria di Campagna - dir. Ponte di Piave

Rilievo del traffico effettuato il giorno **domenica 29 luglio 2018** dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
0:00	52	208 / 206	1	4 / 3
0:15	51	204 / 203	1	4 / 2
0:30	57	228 / 200	1	4 / 1
0:45	46	184 / 188	0	0 / 0
1:00	49	196 / 188	0	0 / 2
1:15	48	192 / 164	0	0 / 4
1:30	45	180 / 155	0	0 / 4
1:45	46	184 / 138	2	8 / 4
2:00	25	100 / 121	2	8 / 2
2:15	39	156 / 114	0	0 / 0
2:30	28	112 / 94	0	0 / 0
2:45	29	116 / 86	0	0 / 0
3:00	18	72 / 72	0	0 / 0
3:15	19	76 / 64	0	0 / 0
3:30	20	80 / 63	0	0 / 0
3:45	15	60 / 55	0	0 / 1
4:00	10	40 / 53	0	0 / 3
4:15	18	72 / 58	0	0 / 5
4:30	12	48 / 47	1	4 / 5
4:45	13	52 / 56	2	8 / 4
5:00	15	60 / 63	2	8 / 3
5:15	7	28 / 60	0	0 / 4
5:30	21	84 / 65	0	0 / 5
5:45	20	80 / 63	1	4 / 6

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
13.769 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
6:00	12	48 / 71	3	12 / 12
6:15	19	76 / 86	1	4 / 13
6:30	18	76 / 99	1	4 / 12
6:45	28	112 / 127	7	28 / 14
7:00	27	108 / 149	4	16 / 8
7:15	25	100 / 175	0	0 / 8
7:30	47	188 / 221	3	12 / 7
7:45	50	200 / 305	1	4 / 4
8:00	53	212 / 363	2	8 / 4
8:15	71	284 / 396	1	4 / 6
8:30	131	524 / 428	0	0 / 6
8:45	108	432 / 445	1	4 / 10
9:00	86	344 / 512	4	16 / 13
9:15	103	412 / 634	1	4 / 15
9:30	148	592 / 776	4	16 / 17
9:45	175	700 / 860	4	16 / 15
10:00	208	832 / 943	6	24 / 16
10:15	245	980 / 965	3	12 / 15
10:30	232	928 / 958	2	8 / 20
10:45	258	1032 / 993	5	20 / 29
11:00	230	920 / 970	5	20 / 28
11:15	238	952 / 954	8	32 / 33
11:30	267	1068 / 892	11	44 / 34
11:45	235	940 / 847	4	16 / 29

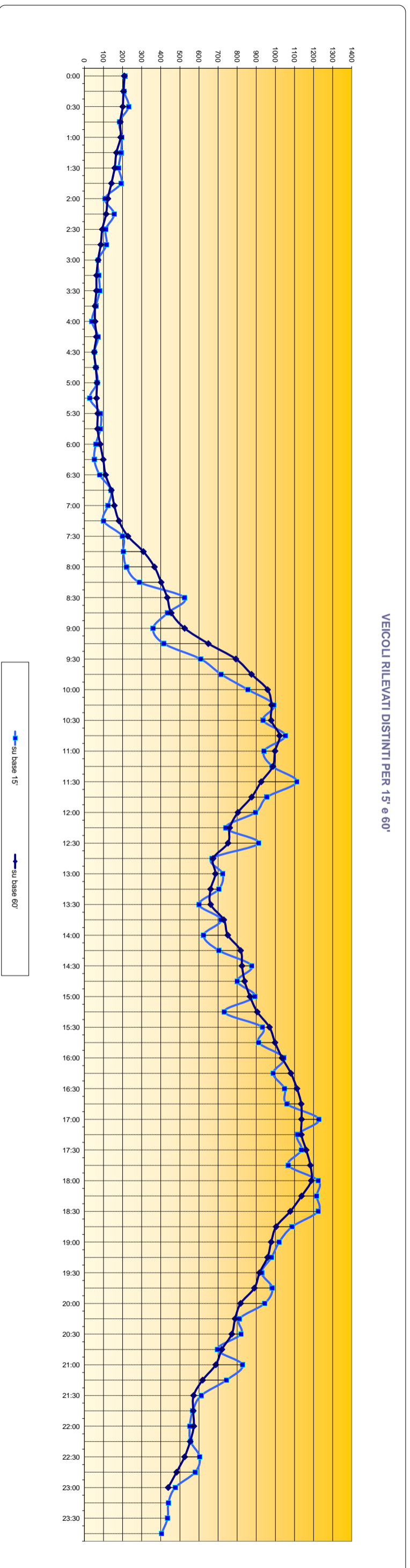
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
12.041 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
12:00	214	856 / 773	10	40 / 31
12:15	176	704 / 733	9	36 / 28
12:30	222	888 / 728	6	24 / 24
12:45	161	644 / 654	6	24 / 20
13:00	174	696 / 668	7	28 / 18
13:15	171	684 / 645	5	20 / 16
13:30	148	592 / 644	2	8 / 17
13:45	175	700 / 708	4	16 / 22
14:00	151	604 / 729	5	20 / 22
14:15	170	680 / 794	6	24 / 24
14:30	212	848 / 801	7	28 / 24
14:45	196	784 / 816	4	16 / 23
15:00	216	864 / 839	7	28 / 28
15:15	177	708 / 878	6	24 / 27
15:30	227	908 / 931	6	24 / 38
15:45	219	876 / 950	9	36 / 48
16:00	255	1020 / 987	6	24 / 48
16:15	230	920 / 1033	17	68 / 48
16:30	246	984 / 1077	16	64 / 36
16:45	256	1024 / 1106	9	36 / 29
17:00	301	1204 / 1107	6	24 / 30
17:15	274	1096 / 1101	5	20 / 35
17:30	275	1100 / 1125	9	36 / 36
17:45	257	1028 / 1144	10	40 / 39

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
1728 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
18:00	295	1180 / 1154	11	44 / 34
18:15	298	1192 / 1110	6	24 / 27
18:30	294	1176 / 1047	12	48 / 31
18:45	267	1068 / 969	5	20 / 35
19:00	251	1004 / 938	4	16 / 40
19:15	235	940 / 914	10	40 / 45
19:30	216	864 / 879	16	64 / 38
19:45	236	944 / 859	10	40 / 31
20:00	227	908 / 793	9	36 / 25
20:15	200	800 / 766	3	12 / 23
20:30	196	784 / 742	9	36 / 30
20:45	170	680 / 695	4	16 / 25
21:00	200	800 / 658	7	28 / 30
21:15	176	704 / 594	10	40 / 25
21:30	149	596 / 554	4	16 / 18
21:45	133	532 / 555	9	36 / 15
22:00	136	544 / 560	2	8 / 13
22:15	136	544 / 542	3	12 / 12
22:30	150	600 / 513	1	4 / 12
22:45	138	552 / 469	7	28 / 14
23:00	118	472 / 429	1	4 / 10
23:15	107	428 / -	3	12 / -
23:30	106	424 / -	3	12 / -
23:45	98	392 / -	3	12 / -

Peso medio dei veicoli Pesanti
3%



VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'

Sezione di Rilevato 5 A - Via S. Maria di Campagna - dir. Ponte di Piave

Rilevato del traffico effettuato il giorno

lunedì 30 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
0:00	73	292 / 199	9	36 / 14
0:15	58	232 / 152	3	12 / 9
0:30	40	160 / 112	0	0 / 8
0:45	28	112 / 87	2	8 / 8
1:00	26	104 / 71	4	16 / 8
1:15	18	72 / 50	2	8 / 6
1:30	15	60 / 42	0	0 / 4
1:45	12	48 / 36	2	8 / 4
2:00	5	20 / 32	2	8 / 3
2:15	10	40 / 37	0	0 / 2
2:30	9	36 / 33	0	0 / 5
2:45	8	32 / 29	1	4 / 6
3:00	10	40 / 26	1	4 / 5
3:15	6	24 / 19	3	12 / 5
3:30	5	20 / 20	1	4 / 3
3:45	5	20 / 26	0	0 / 6
4:00	3	12 / 35	1	4 / 15
4:15	7	28 / 52	1	4 / 18
4:30	11	44 / 64	4	16 / 24
4:45	14	56 / 101	9	36 / 31
5:00	20	80 / 124	4	16 / 26
5:15	19	76 / 144	7	28 / 39
5:30	48	192 / 182	11	44 / 47
5:45	37	148 / 203	4	16 / 53

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
11.427 veicoli/24h

Inizio intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
6:00	40	160 / 276	17	68 / 65
6:15	57	228 / 313	15	60 / 73
6:30	69	276 / 376	17	68 / 97
6:45	110	440 / 451	16	64 / 118
7:00	77	308 / 523	25	100 / 139
7:15	120	480 / 602	39	156 / 151
7:30	144	576 / 641	38	152 / 153
7:45	182	728 / 649	37	148 / 142
8:00	156	624 / 598	37	148 / 138
8:15	159	636 / 548	41	164 / 120
8:30	152	608 / 528	27	108 / 101
8:45	131	524 / 520	33	132 / 100
9:00	106	424 / 551	19	76 / 87
9:15	139	556 / 599	22	88 / 91
9:30	144	576 / 646	26	104 / 90
9:45	162	648 / 713	20	80 / 87
10:00	154	616 / 726	23	92 / 94
10:15	186	744 / 749	21	84 / 98
10:30	211	844 / 734	23	92 / 99
10:45	175	700 / 743	27	108 / 100
11:00	177	708 / 737	27	108 / 91
11:15	171	684 / 722	22	88 / 87
11:30	220	880 / 704	24	96 / 81
11:45	169	676 / 623	18	72 / 82

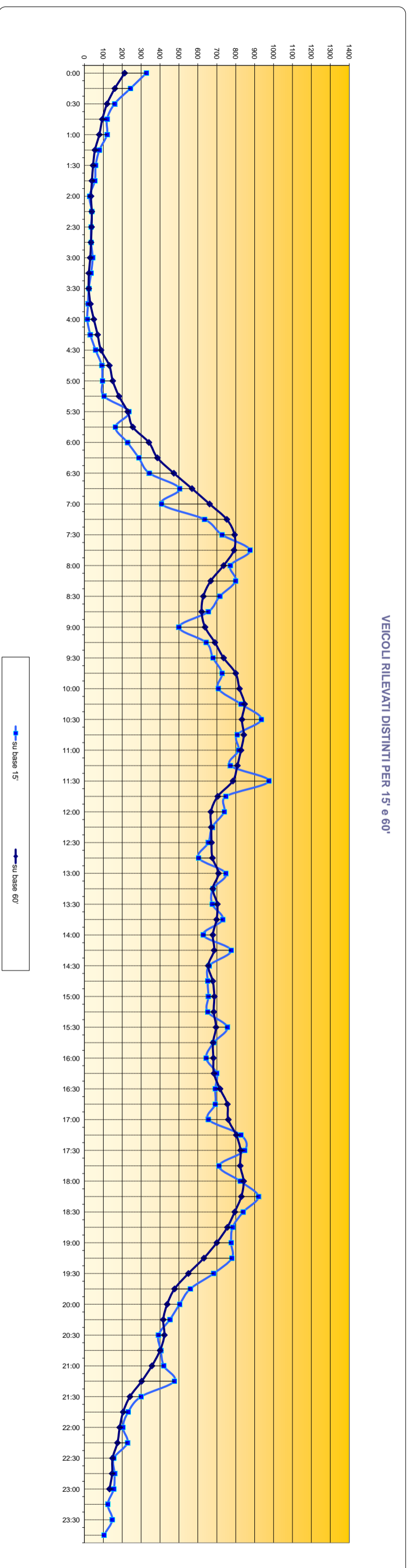
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
10.549 veicoli/diurni

Inizio intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
12:00	162	648 / 588	23	92 / 81
12:15	153	612 / 588	16	64 / 83
12:30	139	556 / 577	25	100 / 95
12:45	134	536 / 581	17	68 / 96
13:00	162	648 / 602	25	100 / 107
13:15	142	568 / 570	28	112 / 109
13:30	143	572 / 587	26	104 / 116
13:45	155	620 / 589	28	112 / 110
14:00	130	520 / 575	27	108 / 104
14:15	159	636 / 581	35	140 / 105
14:30	145	580 / 558	20	80 / 97
14:45	141	564 / 571	22	88 / 108
15:00	136	544 / 576	28	112 / 111
15:15	136	544 / 581	27	108 / 103
15:30	158	632 / 600	31	124 / 96
15:45	146	584 / 599	25	100 / 81
16:00	141	564 / 615	20	80 / 67
16:15	155	620 / 619	20	80 / 66
16:30	157	628 / 646	16	64 / 71
16:45	162	648 / 684	11	44 / 72
17:00	145	580 / 680	19	76 / 71
17:15	182	728 / 727	25	100 / 76
17:30	195	780 / 754	17	68 / 72
17:45	168	672 / 756	10	40 / 68

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
878 veicoli/notturni

Inizio intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
18:00	182	728 / 757	24	96 / 85
18:15	209	836 / 758	21	84 / 72
18:30	197	788 / 732	13	52 / 63
18:45	169	676 / 693	27	108 / 63
19:00	183	732 / 653	11	44 / 47
19:15	183	732 / 590	12	48 / 42
19:30	158	632 / 517	13	52 / 33
19:45	129	516 / 451	11	44 / 26
20:00	120	480 / 415	6	24 / 23
20:15	110	440 / 392	3	12 / 25
20:30	92	368 / 392	6	24 / 31
20:45	93	372 / 373	8	32 / 27
21:00	97	388 / 335	8	32 / 22
21:15	110	440 / 285	9	36 / 18
21:30	73	292 / 229	2	8 / 12
21:45	55	220 / 193	3	12 / 12
22:00	47	188 / 175	4	16 / 12
22:15	54	216 / 165	3	12 / 10
22:30	37	148 / 136	2	8 / 13
22:45	37	148 / 128	3	12 / 19
23:00	37	148 / 116	2	8 / 17
23:15	25	100 / -	6	24 / -
23:30	29	116 / -	8	32 / -
23:45	25	100 / -	1	4 / -

Peso medio dei veicoli Pesanti
13%



VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'

Sezione di Rilievo 5 A - Via S. Maria di Campagna - dir. Ponte di Piave

Rilievo del traffico effettuato il giorno

martedì 31 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
0:00	21	84	68	0
0:15	21	84	60	1
0:30	14	56	48	0
0:45	12	48	43	0
1:00	13	52	40	0
1:15	9	36	30	1
1:30	9	36	27	5
1:45	9	36	24	1
2:00	3	12	19	0
2:15	6	24	17	2
2:30	6	24	16	1
2:45	4	16	12	0
3:00	1	4	15	1
3:15	5	20	17	0
3:30	2	8	16	0
3:45	7	28	23	3
4:00	3	12	26	5
4:15	4	16	41	12
4:30	9	36	66	28
4:45	10	40	92	10
5:00	18	72	114	5
5:15	29	116	128	8
5:30	35	140	141	8
5:45	32	128	164	32

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
10.877 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
6:00	32	128	236	19
6:15	42	168	281	17
6:30	78	312	322	15
6:45	84	324	390	31
7:00	77	308	494	42
7:15	83	332	560	52
7:30	146	584	612	32
7:45	188	752	609	41
8:00	143	572	546	35
8:15	135	540	538	31
8:30	143	572	524	38
8:45	125	500	532	31
9:00	135	540	564	22
9:15	121	484	601	38
9:30	151	604	604	18
9:45	157	628	603	20
10:00	172	688	645	32
10:15	124	496	659	22
10:30	150	600	708	22
10:45	199	796	732	35
11:00	186	744	693	25
11:15	173	692	685	33
11:30	174	696	672	30
11:45	160	640	649	35

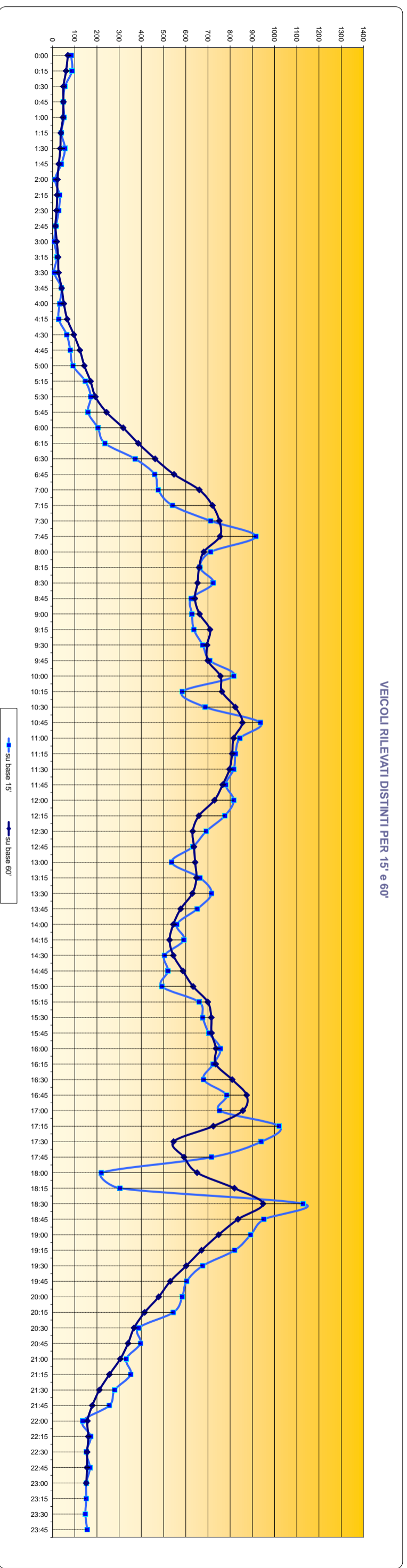
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
10.217 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
12:00	178	712	633	26
12:15	160	640	581	34
12:30	151	604	572	22
12:45	144	576	570	14
13:00	126	504	565	8
13:15	151	604	549	15
13:30	149	596	519	30
13:45	139	556	473	24
14:00	110	440	438	30
14:15	121	484	426	27
14:30	103	412	449	23
14:45	104	416	485	26
15:00	98	392	532	25
15:15	144	576	587	21
15:30	139	556	588	30
15:45	151	604	597	25
16:00	153	612	620	36
16:15	145	580	626	36
16:30	148	592	703	22
16:45	174	696	761	88
17:00	159	636	736	29
17:15	222	888	608	33
17:30	206	824	438	29
17:45	149	596	476	30

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
660 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
18:00	31	124	539	24
18:15	52	208	702	24
18:30	244	976	839	38
18:45	212	848	755	26
19:00	194	776	687	29
19:15	189	756	626	16
19:30	160	640	561	9
19:45	144	576	494	7
20:00	133	532	436	13
20:15	124	496	381	12
20:30	93	372	342	4
20:45	86	344	317	13
21:00	78	312	295	5
21:15	85	340	250	3
21:30	68	272	205	2
21:45	64	256	173	0
22:00	33	132	147	1
22:15	40	160	148	12
22:30	36	144	145	2
22:45	38	152	146	16
23:00	34	136	146	4
23:15	37	148	-	4
23:30	37	148	-	0
23:45	38	152	-	4

Peso medio dei veicoli Pesanti
15%

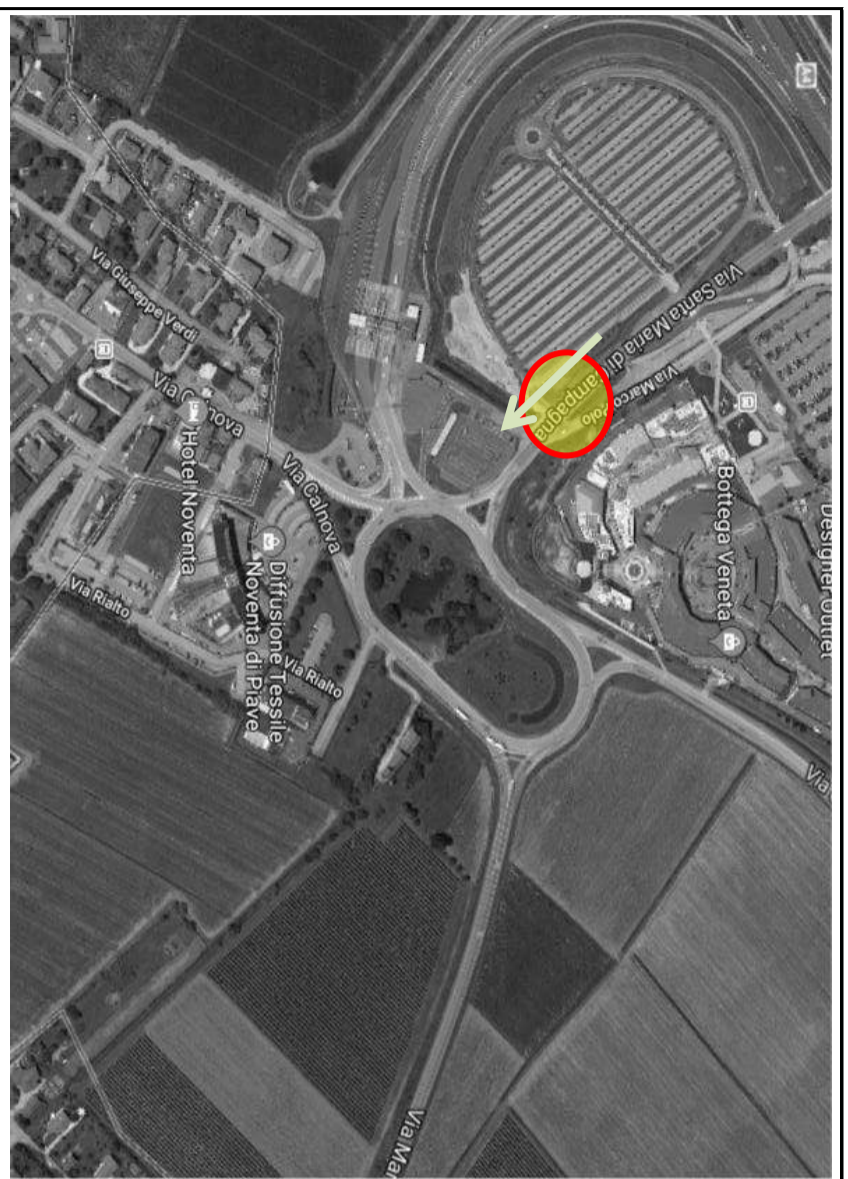


Sezione di Rilievo: 5 B

Comune di Noventa di Piave (VE)

Postazione 5 B - Via S. Maria di Campagna - dir. Noventa di Piave

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio a martedì 31 luglio 2018 mediante dispositivi radar tipo Viacount II



localizzazione, direzione flusso rilevato e posizionamento rilevatore 5 B

Sezione di Rilievo 5 B - Via S. Maria di Campagna - dir. Noventa di Piave

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio al giorno martedì 31 luglio 2018

venerdì 27 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	71	5	76
1:00	32	3	35
2:00	14	0	14
3:00	14	10	24
4:00	34	15	49
5:00	87	23	110
6:00	204	66	270
7:00	322	61	383
8:00	414	56	470
9:00	435	76	511
10:00	446	51	497
11:00	371	51	422
12:00	349	59	408
13:00	333	54	387
14:00	390	60	450
15:00	430	68	498
16:00	301	31	332
17:00	608	31	639
18:00	587	26	613
19:00	553	26	579
20:00	443	18	461
21:00	315	19	334
22:00	249	25	274
23:00	197	14	211
6 - 22	6.501	753	7.254
22 - 6	698	95	793
24h	7.199	848	8.047

sabato 28 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	168	20	188
1:00	113	10	123
2:00	69	16	85
3:00	41	7	48
4:00	31	19	50
5:00	84	17	101
6:00	175	26	201
7:00	348	31	379
8:00	477	21	498
9:00	542	30	572
10:00	569	32	601
11:00	484	28	512
12:00	423	15	438
13:00	465	25	490
14:00	482	25	507
15:00	566	31	597
16:00	524	24	548
17:00	544	34	578
18:00	583	32	615
19:00	479	14	493
20:00	328	16	344
21:00	333	11	344
22:00	195	9	204
23:00	162	8	170
6 - 22	7.322	395	7.717
22 - 6	863	106	969
24h	8.185	501	8.686

domenica 29 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	155	2	157
1:00	99	3	102
2:00	52	0	52
3:00	27	1	28
4:00	35	0	35
5:00	45	4	49
6:00	102	6	108
7:00	373	25	398
8:00	552	42	594
9:00	601	36	637
10:00	629	19	648
11:00	563	28	591
12:00	370	23	393
13:00	347	12	359
14:00	398	23	421
15:00	398	32	430
16:00	413	15	428
17:00	419	27	446
18:00	448	26	474
19:00	371	10	381
20:00	275	16	291
21:00	263	14	277
22:00	171	9	180
23:00	103	6	109
6 - 22	6.522	354	6.876
22 - 6	687	25	712
24h	7.209	379	7.588

lunedì 30 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	57	6	63
1:00	37	2	39
2:00	24	1	25
3:00	16	11	27
4:00	47	22	69
5:00	107	31	138
6:00	218	54	272
7:00	321	73	394
8:00	441	51	492
9:00	428	66	494
10:00	463	52	515
11:00	350	45	395
12:00	296	68	364
13:00	300	34	334
14:00	362	61	423
15:00	373	69	442
16:00	404	87	491
17:00	466	56	522
18:00	468	53	521
19:00	327	27	354
20:00	212	14	226
21:00	148	7	155
22:00	130	8	138
23:00	66	3	69
6 - 22	5.577	817	6.394
22 - 6	484	84	568
24h	6.061	901	6.962

martedì 31 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	57	8	65
1:00	41	5	46
2:00	15	3	18
3:00	21	7	28
4:00	40	16	56
5:00	108	31	139
6:00	223	59	282
7:00	332	52	384
8:00	433	63	496
9:00	488	63	551
10:00	358	47	405
11:00	358	70	428
12:00	315	60	375
13:00	286	49	335
14:00	397	93	490
15:00	367	74	441
16:00	405	67	472
17:00	457	53	510
18:00	307	37	344
19:00	460	32	492
20:00	284	26	310
21:00	237	8	245
22:00	162	11	173
23:00	97	6	103
6 - 22	5.707	853	6.560
22 - 6	541	87	628
24h	6.248	940	7.188

Media traffico rilevato

	VL	VP	Tot Veic
0:00	102	8	110
1:00	64	5	69
2:00	35	4	39
3:00	24	7	31
4:00	37	14	52
5:00	86	21	107
6:00	184	42	227
7:00	339	48	388
8:00	463	47	510
9:00	499	54	553
10:00	493	40	533
11:00	425	44	470
12:00	351	45	396
13:00	346	35	381
14:00	406	52	458
15:00	427	55	482
16:00	409	45	454
17:00	499	40	539
18:00	479	35	513
19:00	438	22	460
20:00	308	18	326
21:00	259	12	271
22:00	181	12	194
23:00	125	7	132
6 - 22	6.326	634	6.960
22 - 6	655	79	734
24h	6.980	714	7.694

Sezione di Rilievo 5 B - Via S. Maria di Campagna - dir. Noventa di Piave

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio al giorno martedì 31 luglio 2018

Andamento traffico giornaliero

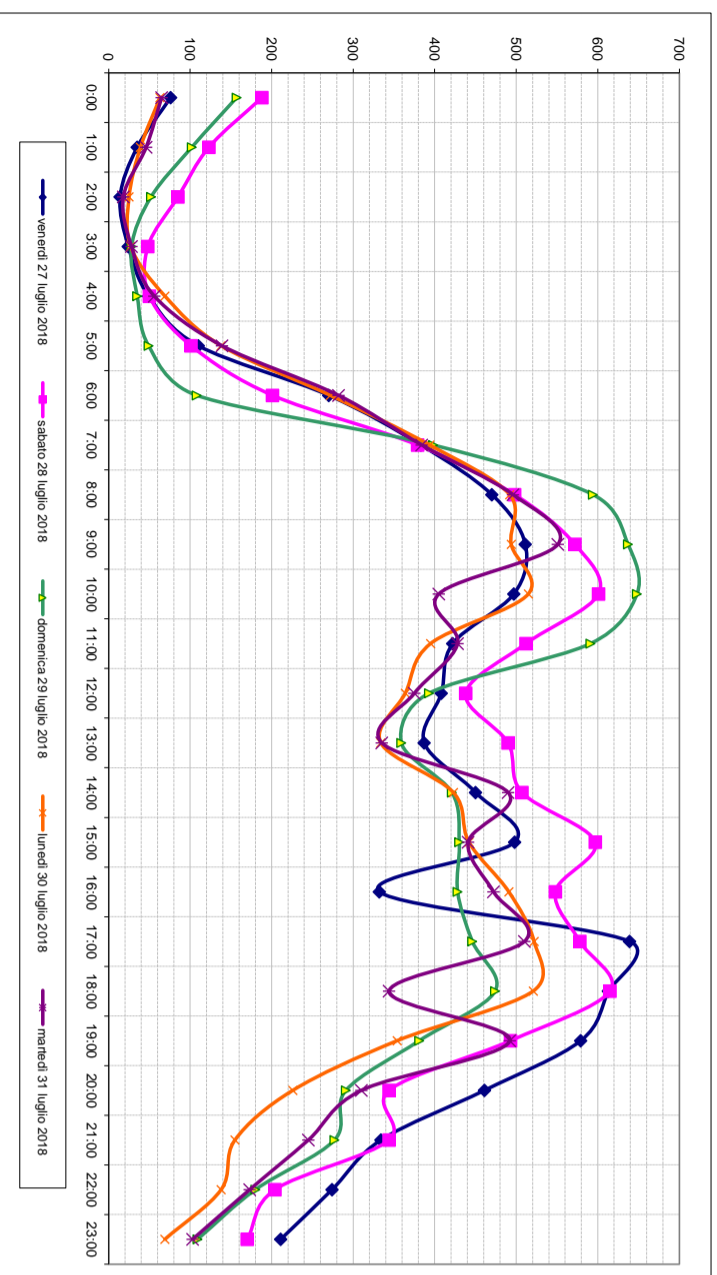
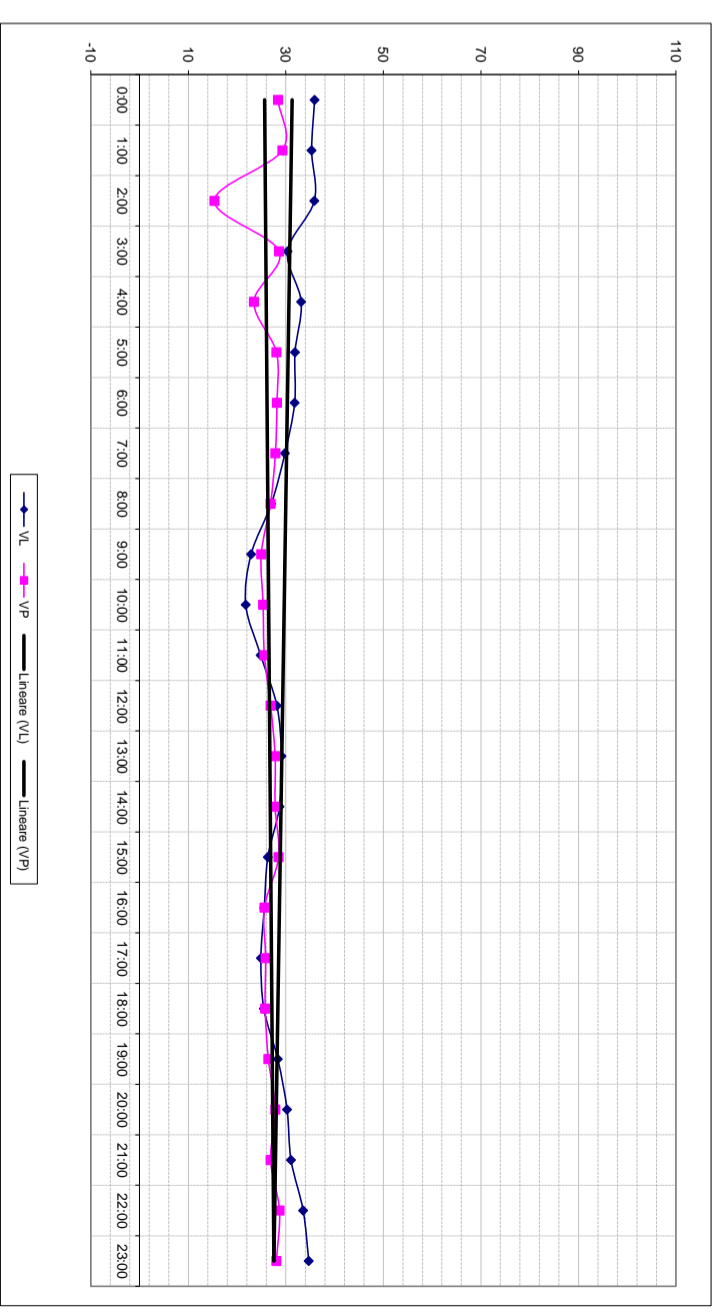
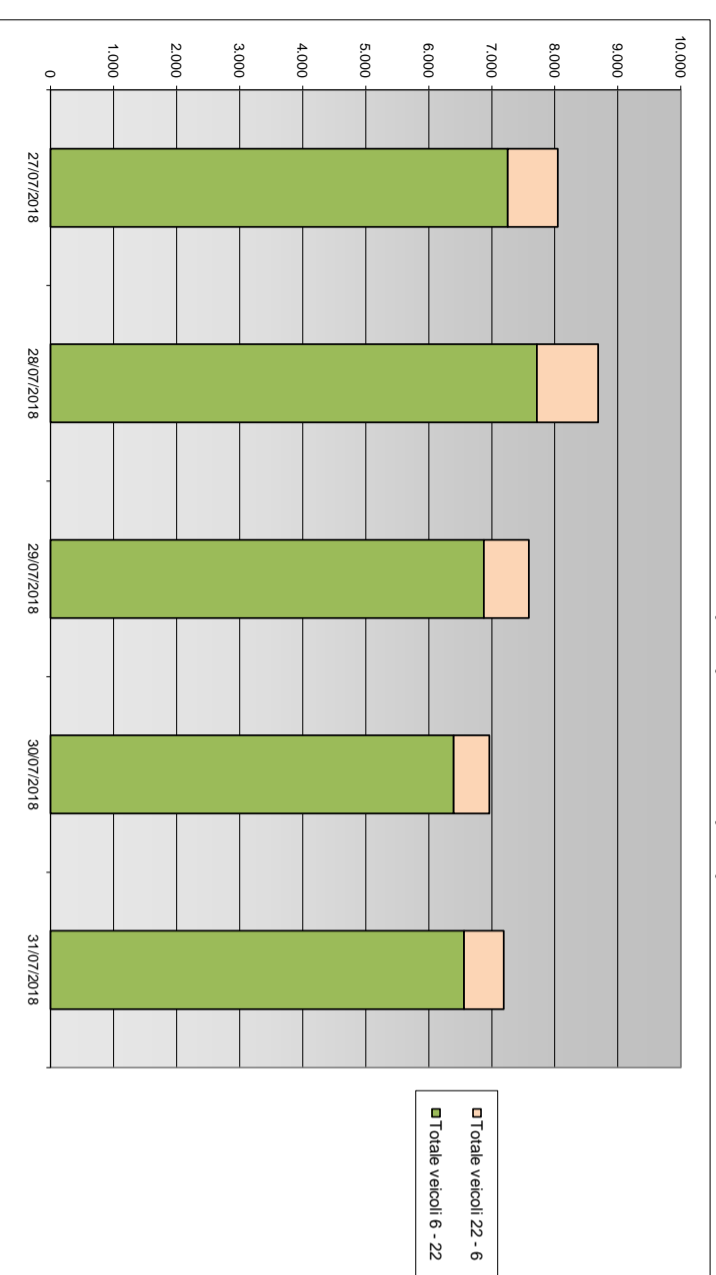


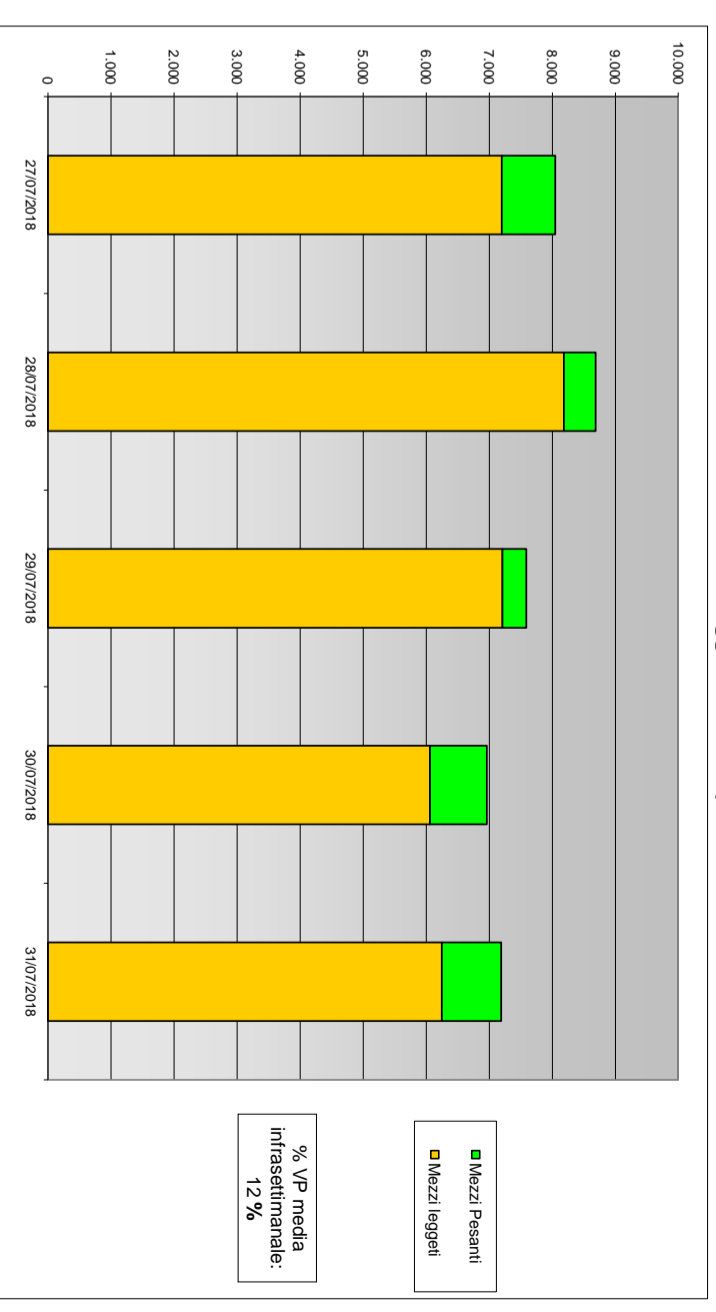
Diagramma Velocità medie orarie sul totale flussi rilevati



Traffico Diurno (6-22) e Notturno (22-6)



Veicoli leggeri e veicoli pesanti



Data	Totale veicoli 6 - 22	Totale veicoli 22 - 6
27/07/2018	7.254	793
28/07/2018	7.717	969
29/07/2018	6.876	712
30/07/2018	6.394	568
31/07/2018	6.560	628
Totale veicoli	8.047	8.686

Data	Mezzi leggeri	Mezzi Pesanti
27/07/2018	7.199	848
28/07/2018	8.185	501
29/07/2018	7.209	379
30/07/2018	6.061	901
31/07/2018	6.248	940
Totale veicoli	8.047	8.686

Sezione di Rilievo 5 B - Via S. Maria di Campagna - dir. Noventa di Piave

Rilievo del traffico effettuato il giorno

venerdì 27 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
0:00	16	64	71	179
0:15	24	96	63	159
0:30	15	60	50	125
0:45	16	64	41	103
1:00	8	32	32	80
1:15	11	44	25	63
1:30	6	24	19	48
1:45	7	28	18	45
2:00	1	4	14	35
2:15	5	20	16	40
2:30	5	20	12	30
2:45	3	12	12	30
3:00	3	12	14	35
3:15	1	4	12	30
3:30	5	20	20	50
3:45	5	20	26	65
4:00	1	4	34	85
4:15	9	36	43	108
4:30	11	44	51	128
4:45	13	52	68	170
5:00	10	40	87	218
5:15	17	68	121	303
5:30	28	112	160	400
5:45	32	128	179	448

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h

8.047 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
6:00	44	176	204	816
6:15	56	224	221	884
6:30	47	188	247	988
6:45	57	228	285	1140
7:00	61	244	322	1288
7:15	82	328	366	1464
7:30	85	340	384	1536
7:45	94	376	401	1604
8:00	105	420	414	1656
8:15	102	408	415	1660
8:30	102	408	415	1660
8:45	107	428	436	1744
9:00	106	424	435	1740
9:15	122	488	440	1760
9:30	101	404	433	1732
9:45	106	424	456	1824
10:00	111	444	446	1784
10:15	115	460	420	1680
10:30	124	496	406	1624
10:45	96	384	381	1524
11:00	85	340	371	1484
11:15	101	404	387	1548
11:30	99	396	358	1432
11:45	86	344	352	1408

Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)

7.254 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
12:00	101	404	349	1396
12:15	72	288	320	1280
12:30	93	372	336	1344
12:45	83	332	325	1300
13:00	72	288	333	1332
13:15	88	352	349	1396
13:30	82	328	355	1420
13:45	91	364	388	1552
14:00	88	352	390	1560
14:15	94	376	401	1604
14:30	115	460	416	1664
14:45	93	372	417	1668
15:00	99	396	430	1720
15:15	109	436	433	1732
15:30	116	464	422	1688
15:45	106	424	313	1252
16:00	102	408	301	1204
16:15	98	392	366	1464
16:30	7	28	414	1656
16:45	94	376	541	2164
17:00	167	668	608	2432
17:15	146	584	576	2304
17:30	134	536	577	2308
17:45	161	644	597	2388

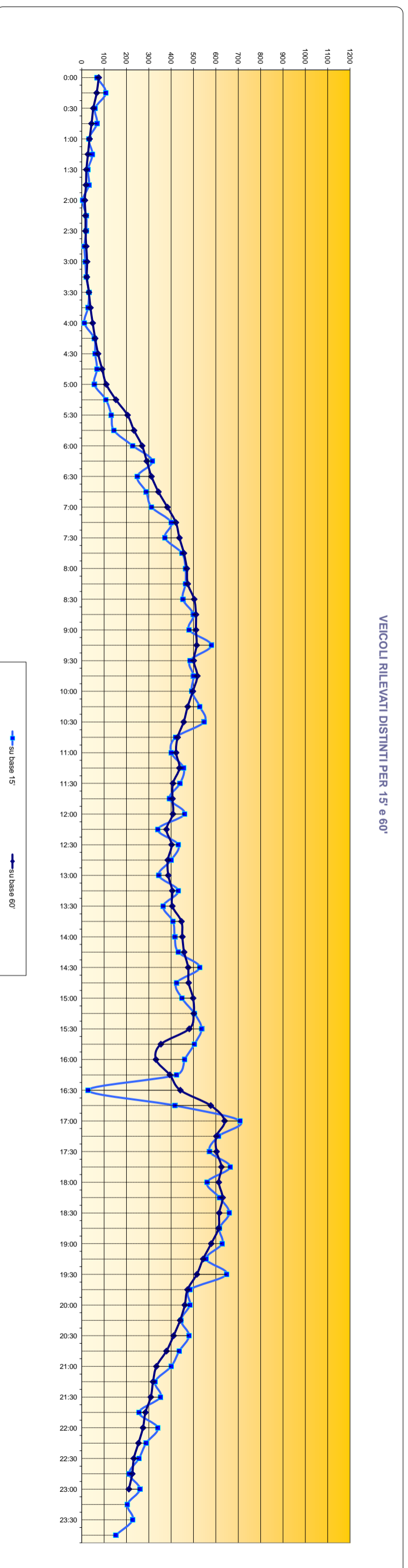
Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)

793 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
18:00	135	540	587	2348
18:15	147	588	602	2408
18:30	154	616	589	2356
18:45	151	604	591	2364
19:00	150	600	553	2212
19:15	134	536	519	2076
19:30	156	624	489	1956
19:45	113	452	451	1804
20:00	116	464	443	1772
20:15	104	416	421	1684
20:30	118	472	394	1576
20:45	105	420	359	1436
21:00	94	376	315	1260
21:15	77	308	297	1188
21:30	83	332	284	1136
21:45	61	244	260	1040
22:00	76	304	249	996
22:15	64	256	231	924
22:30	59	236	214	856
22:45	50	200	209	836
23:00	58	232	197	788
23:15	47	188	-	-
23:30	54	216	-	-
23:45	38	152	-	-

Peso medio dei veicoli Pesanti

11%



VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'

Sezione di Rilievo 5 B - Via S. Maria di Campagna - dir. Noventa di Piave

Rilievo del traffico effettuato il giorno

sabato 28 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
0:00	40	160 / 168	8	32 / 20
0:15	40	160 / 166	5	20 / 14
0:30	42	168 / 151	4	16 / 12
0:45	46	184 / 133	3	12 / 13
1:00	38	152 / 113	2	8 / 10
1:15	25	100 / 96	3	12 / 11
1:30	24	96 / 84	5	20 / 9
1:45	26	104 / 80	0	0 / 7
2:00	21	84 / 69	3	12 / 16
2:15	13	52 / 57	1	4 / 15
2:30	20	80 / 58	3	12 / 16
2:45	15	60 / 47	9	36 / 15
3:00	9	36 / 41	2	8 / 7
3:15	14	56 / 41	2	8 / 8
3:30	9	36 / 30	2	8 / 11
3:45	9	36 / 32	1	4 / 18
4:00	9	36 / 31	3	12 / 19
4:15	3	12 / 32	5	20 / 19
4:30	11	44 / 45	9	36 / 17
4:45	8	32 / 62	2	8 / 19
5:00	10	40 / 84	3	12 / 17
5:15	16	64 / 111	3	12 / 23
5:30	28	112 / 140	11	44 / 24
5:45	30	120 / 157	0	0 / 21

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
8.686 veicoli/24h

Inizio intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
6:00	37	148 / 175	9	36 / 26
6:15	45	180 / 204	4	16 / 19
6:30	45	180 / 239	8	32 / 25
6:45	48	192 / 297	5	20 / 27
7:00	66	264 / 348	2	8 / 31
7:15	80	320 / 409	10	40 / 36
7:30	103	412 / 433	10	40 / 29
7:45	99	396 / 453	9	36 / 25
8:00	127	508 / 477	7	28 / 21
8:15	104	416 / 457	3	12 / 20
8:30	123	492 / 485	6	24 / 27
8:45	123	492 / 513	5	20 / 28
8:45	107	428 / 542	6	24 / 30
9:15	132	528 / 563	10	40 / 33
9:30	151	604 / 574	7	28 / 32
9:45	152	608 / 561	7	28 / 35
10:00	128	512 / 569	9	36 / 32
10:15	143	572 / 553	9	36 / 26
10:30	138	552 / 558	10	40 / 20
10:45	160	640 / 534	4	16 / 22
11:00	112	448 / 484	3	12 / 28
11:15	148	592 / 498	3	12 / 27
11:30	114	456 / 447	12	48 / 28
11:45	110	440 / 435	10	40 / 21

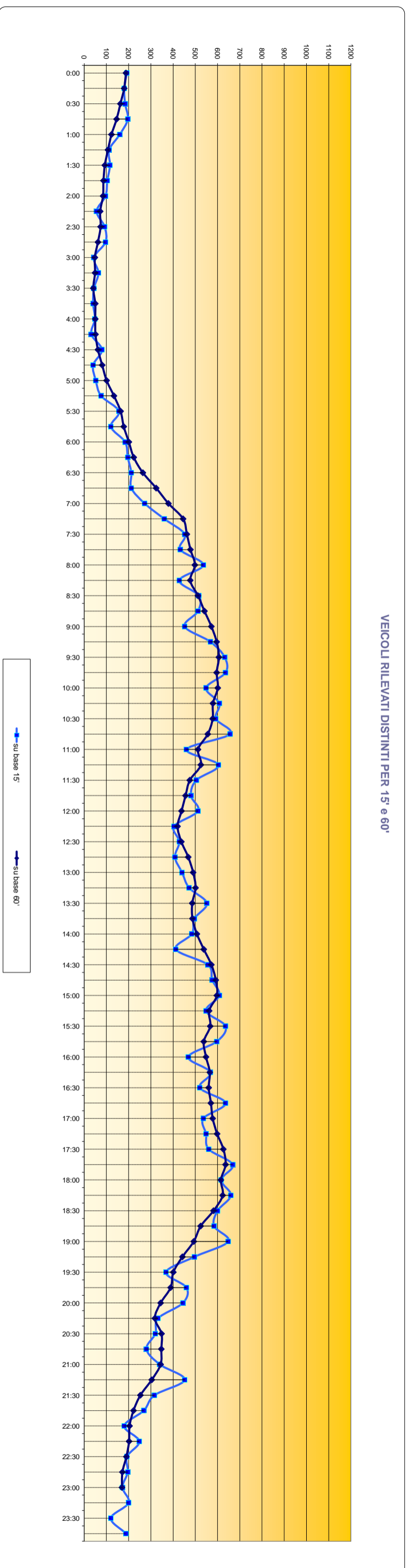
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
7.717 veicoli/diurni

Inizio intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
12:00	126	504 / 423	2	8 / 15
12:15	97	388 / 401	4	16 / 19
12:30	102	408 / 416	5	20 / 21
12:45	98	392 / 444	4	16 / 24
13:00	104	416 / 465	6	24 / 25
13:15	112	448 / 481	6	24 / 20
13:30	130	520 / 461	8	32 / 25
13:45	119	476 / 462	5	20 / 25
14:00	120	480 / 482	1	4 / 25
14:15	92	368 / 510	11	44 / 28
14:30	131	524 / 544	8	32 / 28
14:45	139	556 / 561	5	20 / 31
15:00	148	592 / 566	4	16 / 31
15:15	126	504 / 527	11	44 / 35
15:30	148	592 / 538	11	44 / 29
15:45	144	576 / 519	5	20 / 19
16:00	109	436 / 524	8	32 / 24
16:15	137	548 / 538	5	20 / 27
16:30	129	516 / 527	1	4 / 33
16:45	149	596 / 533	10	40 / 37
17:00	123	492 / 544	11	44 / 34
17:15	126	504 / 569	11	44 / 29
17:30	135	540 / 602	5	20 / 24
17:45	160	640 / 604	7	28 / 32

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
969 veicoli/notturni

Inizio intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
18:00	148	592 / 583	6	24 / 32
18:15	159	636 / 591	6	24 / 32
18:30	137	548 / 554	13	52 / 28
18:45	139	556 / 506	7	28 / 18
19:00	156	624 / 479	6	24 / 14
19:15	122	488 / 430	2	8 / 12
19:30	89	356 / 389	3	12 / 12
19:45	112	448 / 375	3	12 / 14
20:00	107	428 / 328	4	16 / 16
20:15	81	324 / 303	2	8 / 15
20:30	75	300 / 333	5	20 / 15
20:45	65	260 / 331	5	20 / 16
21:00	82	328 / 333	3	12 / 11
21:15	111	444 / 293	2	8 / 11
21:30	73	292 / 243	6	24 / 10
21:45	67	268 / 215	0	0 / 7
22:00	42	168 / 195	3	12 / 9
22:15	61	244 / 192	1	4 / 10
22:30	45	180 / 180	3	12 / 10
22:45	47	188 / 164	2	8 / 8
23:00	39	156 / 162	4	16 / 8
23:15	49	196 / -	1	4 / -
23:30	29	116 / -	1	4 / -
23:45	45	180 / -	2	8 / -

Peso medio dei veicoli Pesanti
6%



Sezione di Rilievo 5 B - Via S. Maria di Campagna - dir. Noventa di Piave
Rilievo del traffico effettuato il giorno domenica 29 luglio 2018 dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
0:00	39	156 / 155	1	4 / 2
0:15	43	172 / 149	1	4 / 1
0:30	37	148 / 138	0	0 / 0
0:45	36	144 / 116	0	0 / 1
1:00	33	132 / 99	0	0 / 3
1:15	32	128 / 79	0	0 / 3
1:30	15	60 / 58	1	4 / 3
1:45	19	76 / 52	2	8 / 2
2:00	13	52 / 52	0	0 / 0
2:15	11	44 / 49	0	0 / 1
2:30	9	36 / 45	0	0 / 1
2:45	19	76 / 41	0	0 / 1
3:00	10	40 / 27	1	4 / 1
3:15	7	28 / 26	0	0 / 0
3:30	5	20 / 28	0	0 / 0
3:45	5	20 / 35	0	0 / 0
4:00	9	36 / 35	0	0 / 0
4:15	9	36 / 34	0	0 / 2
4:30	12	48 / 33	0	0 / 2
4:45	5	20 / 35	0	0 / 4
5:00	8	32 / 45	2	8 / 4
5:15	8	32 / 49	0	0 / 2
5:30	14	56 / 63	2	8 / 5
5:45	15	60 / 69	0	0 / 3

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
7.588 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
6:00	12	48 / 102	0	0 / 6
6:15	22	88 / 148	3	12 / 13
6:30	20	80 / 200	0	0 / 12
6:45	48	192 / 281	3	12 / 19
7:00	58	232 / 373	7	28 / 25
7:15	74	296 / 423	2	8 / 28
7:30	101	404 / 474	7	28 / 37
7:45	140	560 / 530	9	36 / 41
8:00	108	432 / 552	10	40 / 42
8:15	125	500 / 568	11	44 / 42
8:30	157	628 / 582	11	44 / 35
8:45	162	648 / 588	10	40 / 35
9:00	124	496 / 601	10	40 / 36
9:15	139	556 / 633	4	16 / 30
9:30	163	652 / 682	11	44 / 31
9:45	175	700 / 661	11	44 / 28
10:00	156	624 / 629	4	16 / 19
10:15	188	752 / 595	5	20 / 29
10:30	142	568 / 565	8	32 / 28
10:45	143	572 / 574	2	8 / 27
11:00	122	488 / 563	14	56 / 28
11:15	158	632 / 540	4	16 / 19
11:30	151	604 / 472	7	28 / 23
11:45	132	528 / 414	3	12 / 22

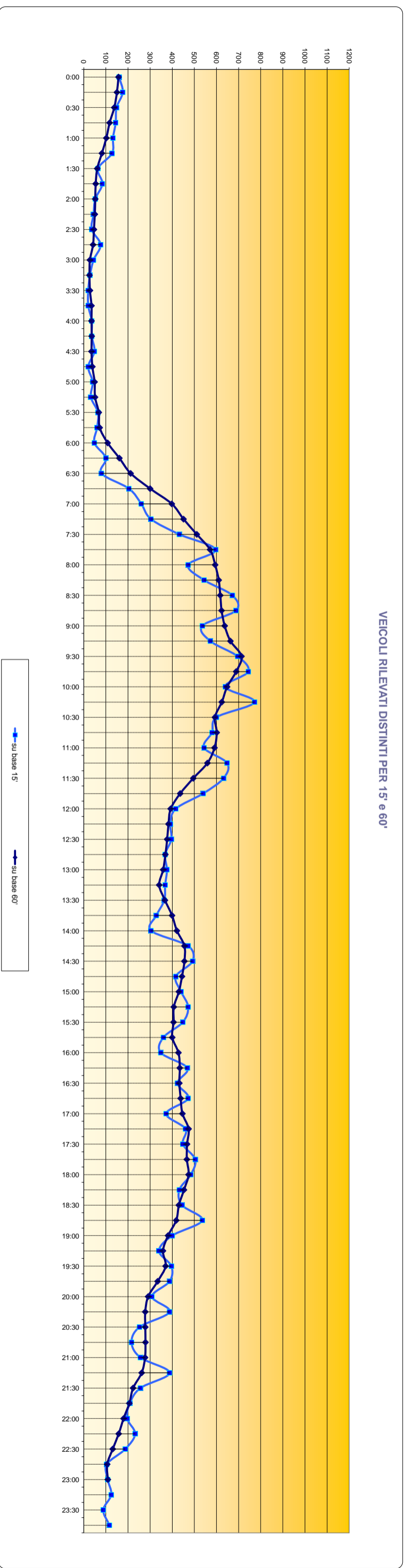
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
6.876 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
12:00	99	396 / 370	5	20 / 23
12:15	90	360 / 362	8	32 / 21
12:30	93	372 / 364	6	24 / 13
12:45	88	352 / 356	4	16 / 13
13:00	91	364 / 347	3	12 / 12
13:15	92	368 / 322	0	0 / 19
13:30	85	340 / 343	6	24 / 24
13:45	79	316 / 380	3	12 / 19
14:00	66	264 / 398	10	40 / 23
14:15	113	452 / 434	5	20 / 21
14:30	122	488 / 430	1	4 / 25
14:45	97	388 / 411	7	28 / 33
15:00	102	408 / 398	8	32 / 32
15:15	109	436 / 380	9	36 / 27
15:30	103	412 / 385	9	36 / 21
15:45	84	336 / 383	6	24 / 17
16:00	84	336 / 413	3	12 / 15
16:15	114	456 / 415	3	12 / 19
16:30	101	404 / 413	5	20 / 19
16:45	114	456 / 414	4	16 / 24
17:00	86	344 / 419	7	28 / 27
17:15	112	448 / 445	3	12 / 29
17:30	102	408 / 437	10	40 / 30
17:45	119	476 / 442	7	28 / 24

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
712 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
18:00	112	448 / 448	9	36 / 26
18:15	104	416 / 433	4	16 / 20
18:30	107	428 / 413	4	16 / 17
18:45	125	500 / 401	9	36 / 17
19:00	97	388 / 371	3	12 / 10
19:15	84	336 / 347	1	4 / 11
19:30	95	380 / 354	4	16 / 16
19:45	95	380 / 317	2	8 / 17
20:00	73	292 / 275	4	16 / 16
20:15	91	364 / 264	6	24 / 14
20:30	58	232 / 264	5	20 / 14
20:45	53	212 / 268	1	4 / 11
21:00	62	248 / 263	2	8 / 14
21:15	91	364 / 249	6	24 / 13
21:30	62	248 / 209	2	8 / 14
21:45	48	192 / 193	4	16 / 13
22:00	48	192 / 171	1	4 / 9
22:15	51	204 / 149	7	28 / 9
22:30	46	184 / 128	1	4 / 3
22:45	26	104 / 104	0	0 / 2
23:00	26	104 / 103	1	4 / 6
23:15	30	120 / -	1	4 / -
23:30	22	88 / -	0	0 / -
23:45	25	100 / -	4	16 / -

Peso medio dei veicoli Pesanti
5%



Sezione di Rilievo 5 B - Via S. Maria di Campagna - dir. Noventa di Piave

Rilievo del traffico effettuato il giorno

lunedì 30 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
0:00	23	92	3	12
0:15	12	48	2	8
0:30	12	48	0	0
0:45	10	40	1	4
1:00	11	44	0	0
1:15	10	40	0	0
1:30	5	20	0	0
1:45	11	44	2	8
2:00	5	20	0	0
2:15	10	40	0	0
2:30	3	12	1	4
2:45	6	24	0	0
3:00	6	24	1	4
3:15	4	16	5	20
3:30	3	12	1	4
3:45	3	12	4	16
4:00	7	28	2	8
4:15	9	36	6	24
4:30	16	64	7	28
4:45	15	60	8	32
5:00	16	64	107	407
5:15	17	68	135	504
5:30	38	152	171	636
5:45	36	144	195	720

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
6.962 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
6:00	44	176	218	872
6:15	53	212	243	972
6:30	62	248	268	1072
6:45	59	236	279	1116
7:00	69	276	321	1284
7:15	78	312	349	1396
7:30	73	292	394	1576
7:45	101	404	439	1756
8:00	97	388	441	1764
8:15	123	492	432	1728
8:30	118	472	424	1696
8:45	103	412	427	1708
8:55	88	352	428	1712
9:15	115	460	461	1844
9:30	121	484	480	1920
9:45	104	416	460	1840
10:00	121	484	463	1852
10:15	134	536	443	1772
10:30	101	404	396	1584
10:45	107	428	371	1484
11:00	101	404	350	1400
11:15	87	348	347	1388
11:30	76	304	332	1328
11:45	86	344	335	1340

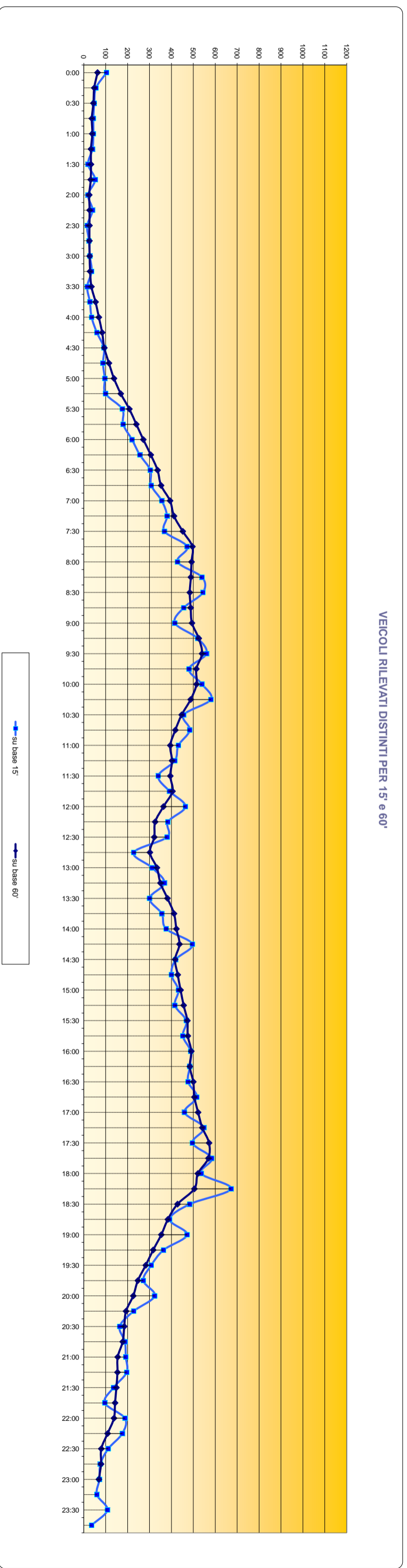
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
6.394 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
12:00	98	392	296	1184
12:15	72	288	264	1056
12:30	79	316	279	1116
12:45	47	188	269	1076
13:00	66	264	300	1200
13:15	87	348	313	1252
13:30	69	276	341	1364
13:45	78	312	363	1452
14:00	79	316	362	1448
14:15	115	460	377	1508
14:30	91	364	345	1380
14:45	77	308	353	1412
15:00	94	376	373	1492
15:15	83	332	377	1508
15:30	99	396	392	1568
15:45	97	388	391	1564
16:00	98	392	404	1616
16:15	98	392	405	1620
16:30	98	392	432	1728
16:45	110	440	442	1768
17:00	99	396	466	1864
17:15	125	500	489	1956
17:30	108	432	518	2072
17:45	134	536	516	2064

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
568 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
18:00	122	488	468	1872
18:15	154	616	453	1812
18:30	106	424	387	1548
18:45	86	344	354	1416
19:00	107	428	327	1308
19:15	88	352	295	1180
19:30	73	292	260	1040
19:45	59	236	225	900
20:00	75	300	212	848
20:15	53	212	182	728
20:30	38	152	177	708
20:45	46	184	171	684
21:00	45	180	148	592
21:15	48	192	148	592
21:30	32	128	144	576
21:45	23	92	139	556
22:00	45	180	130	520
22:15	44	176	103	412
22:30	27	108	74	296
22:45	14	56	72	288
23:00	18	72	66	264
23:15	15	60	-	-
23:30	25	100	-	-
23:45	8	32	-	-

Peso medio dei veicoli Pesanti
13%



Sezione di Rilievo 5 B - Via S. Maria di Campagna - dir. Noventa di Piave

Rilievo del traffico effettuato il giorno

martedì 31 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
0:00	14	56	2	8
0:15	13	52	0	0
0:30	9	36	5	20
0:45	21	84	1	4
1:00	15	60	0	0
1:15	12	48	1	4
1:30	8	32	3	12
1:45	6	24	1	4
2:00	3	12	1	4
2:15	5	20	1	4
2:30	3	12	1	4
2:45	4	16	0	0
3:00	8	32	1	4
3:15	4	16	1	4
3:30	5	20	0	0
3:45	4	16	5	20
4:00	8	32	4	16
4:15	11	44	5	20
4:30	12	48	6	24
4:45	9	36	8	32
5:00	20	80	6	24
5:15	20	80	6	24
5:30	31	124	7	28
5:45	37	148	12	48

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
7.188 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
6:00	52	208	15	60
6:15	59	236	17	68
6:30	58	232	11	44
6:45	54	216	16	64
7:00	69	276	15	60
7:15	73	292	10	40
7:30	87	348	13	52
7:45	103	412	14	56
8:00	89	356	15	60
8:15	130	520	15	60
8:30	117	468	11	44
8:45	97	388	4	16
9:00	113	452	23	92
9:15	129	516	15	60
9:30	130	520	10	40
9:45	116	464	15	60
10:00	100	400	15	60
10:15	94	376	3	12
10:30	83	332	5	20
10:45	81	324	12	48
11:00	103	412	18	72
11:15	91	364	19	76
11:30	87	348	15	60
11:45	77	308	18	72

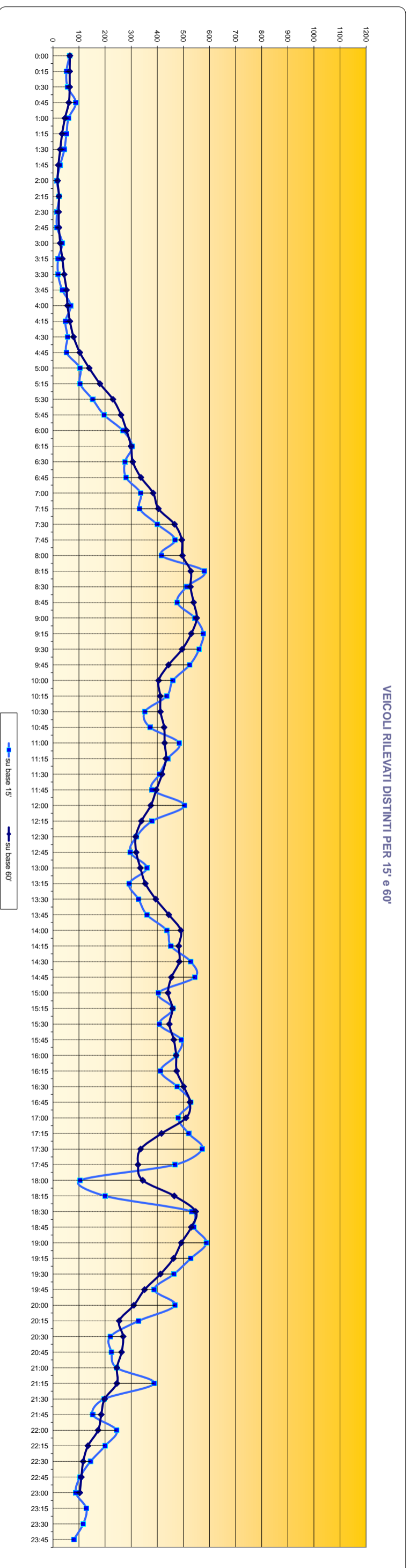
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
6.560 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
12:00	113	452	13	52
12:15	87	348	8	32
12:30	62	248	18	72
12:45	53	212	21	84
13:00	76	304	14	56
13:15	65	260	8	32
13:30	69	276	13	52
13:45	76	304	14	56
14:00	88	352	21	84
14:15	99	396	14	56
14:30	107	428	25	100
14:45	103	412	33	132
15:00	82	328	19	76
15:15	99	396	16	64
15:30	84	336	18	72
15:45	102	408	21	84
16:00	100	400	18	72
16:15	92	368	11	44
16:30	98	392	43	172
16:45	115	460	17	68
17:00	106	424	14	56
17:15	117	468	13	52
17:30	129	516	14	56
17:45	105	420	12	48

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
628 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
18:00	19	76	7	28
18:15	39	156	11	44
18:30	126	504	7	28
18:45	123	492	12	48
19:00	134	536	13	52
19:15	127	508	5	20
19:30	104	416	12	48
19:45	95	380	2	8
20:00	107	428	10	40
20:15	77	308	5	20
20:30	52	208	3	12
20:45	48	192	8	32
21:00	60	240	1	4
21:15	93	372	4	16
21:30	49	196	0	0
21:45	35	140	3	12
22:00	59	236	2	8
22:15	47	188	3	12
22:30	33	132	105	420
22:45	23	92	101	404
23:00	21	84	97	388
23:15	28	112	4	16
23:30	29	116	0	0
23:45	19	76	1	4

Peso medio dei veicoli Pesanti
13%



Sezione di Rilievo 6 A - Svincolo autostradale Noventa di Piave - dir. Uscita Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 Luglio al giorno martedì 31 Luglio 2018

venerdì 27 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	87	10	97
1:00	40	10	50
2:00	19	11	30
3:00	15	15	30
4:00	15	19	34
5:00	40	51	91
6:00	91	70	161
7:00	221	130	351
8:00	354	130	484
9:00	338	129	467
10:00	360	131	491
11:00	386	165	551
12:00	351	194	545
13:00	332	139	471
14:00	342	135	477
15:00	463	163	626
16:00	535	116	651
17:00	526	82	608
18:00	528	69	597
19:00	499	57	556
20:00	361	46	407
21:00	255	21	276
22:00	195	21	216
23:00	142	18	160
6 - 22	5.942	1.777	7.719
22 - 6	553	155	708
24h	6.495	1.932	8.427

sabato 28 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	116	18	134
1:00	107	17	124
2:00	56	16	72
3:00	48	11	59
4:00	43	28	71
5:00	58	48	106
6:00	194	46	240
7:00	394	80	474
8:00	529	58	587
9:00	513	49	562
10:00	534	53	587
11:00	489	58	547
12:00	479	67	546
13:00	469	44	513
14:00	511	44	555
15:00	527	63	590
16:00	511	44	555
17:00	469	57	526
18:00	356	17	373
19:00	299	20	319
20:00	208	13	221
21:00	116	6	122
22:00	111	9	120
23:00	98	12	110
6 - 22	6.598	719	7.317
22 - 6	637	159	796
24h	7.235	878	8.113

domenica 29 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	107	8	115
1:00	95	6	101
2:00	50	4	54
3:00	43	9	52
4:00	27	10	37
5:00	38	6	44
6:00	81	13	94
7:00	249	30	279
8:00	352	36	388
9:00	483	33	516
10:00	566	36	602
11:00	473	65	538
12:00	467	44	511
13:00	420	31	451
14:00	426	35	461
15:00	375	44	419
16:00	408	27	435
17:00	387	27	414
18:00	358	22	380
19:00	270	27	297
20:00	206	16	222
21:00	140	13	153
22:00	137	11	148
23:00	111	17	128
6 - 22	5.661	499	6.160
22 - 6	608	71	679
24h	6.269	570	6.839

lunedì 30 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	75	12	87
1:00	40	4	44
2:00	23	4	27
3:00	16	6	22
4:00	31	20	51
5:00	39	41	80
6:00	89	55	144
7:00	238	110	348
8:00	379	122	501
9:00	365	109	474
10:00	390	110	500
11:00	340	113	453
12:00	305	120	425
13:00	320	106	426
14:00	352	96	448
15:00	361	101	462
16:00	319	77	396
17:00	365	89	454
18:00	387	86	473
19:00	291	52	343
20:00	192	32	224
21:00	112	21	133
22:00	87	14	101
23:00	67	12	79
6 - 22	4.805	1.399	6.204
22 - 6	378	113	491
24h	5.183	1.512	6.695

martedì 31 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	60	5	65
1:00	31	9	40
2:00	22	10	32
3:00	7	7	14
4:00	18	16	34
5:00	19	33	52
6:00	74	74	148
7:00	187	146	333
8:00	325	146	471
9:00	326	100	426
10:00	337	110	447
11:00	321	134	455
12:00	268	98	366
13:00	251	79	330
14:00	266	100	366
15:00	331	103	434
16:00	318	105	423
17:00	395	155	550
18:00	371	157	528
19:00	339	85	424
20:00	289	55	344
21:00	156	27	183
22:00	88	22	110
23:00	84	16	100
6 - 22	4.554	1.674	6.228
22 - 6	329	118	447
24h	4.883	1.792	6.675

Media traffico rilevato

	VL	VP	Tot Veic
0:00	89	11	100
1:00	63	9	72
2:00	34	9	43
3:00	26	10	35
4:00	27	19	45
5:00	39	36	75
6:00	106	52	157
7:00	258	99	357
8:00	388	98	486
9:00	405	84	489
10:00	437	88	525
11:00	402	107	509
12:00	374	105	479
13:00	358	80	438
14:00	379	82	461
15:00	411	95	506
16:00	418	74	492
17:00	428	82	510
18:00	400	70	470
19:00	340	48	388
20:00	251	32	284
21:00	156	18	173
22:00	124	15	139
23:00	100	15	115
6 - 22	5.512	1.214	6.726
22 - 6	501	123	624
24h	6.013	1.337	7.350

Legenda: VL - Veicoli Leggeri: autoveicoli e veicoli commerciali (furgonati) di lunghezza inferiore ai 6 mt.; VP - Veicoli Pesanti: Tutti i veicoli commerciali con lunghezza => 6 mt.; Tot Veic: Totale Veicoli

Sezione di Rilievo 6 A - Svincolo autostradale Noventa di Piave - dir. Uscita

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio al giorno martedì 31 luglio 2018

Andamento traffico giornaliero

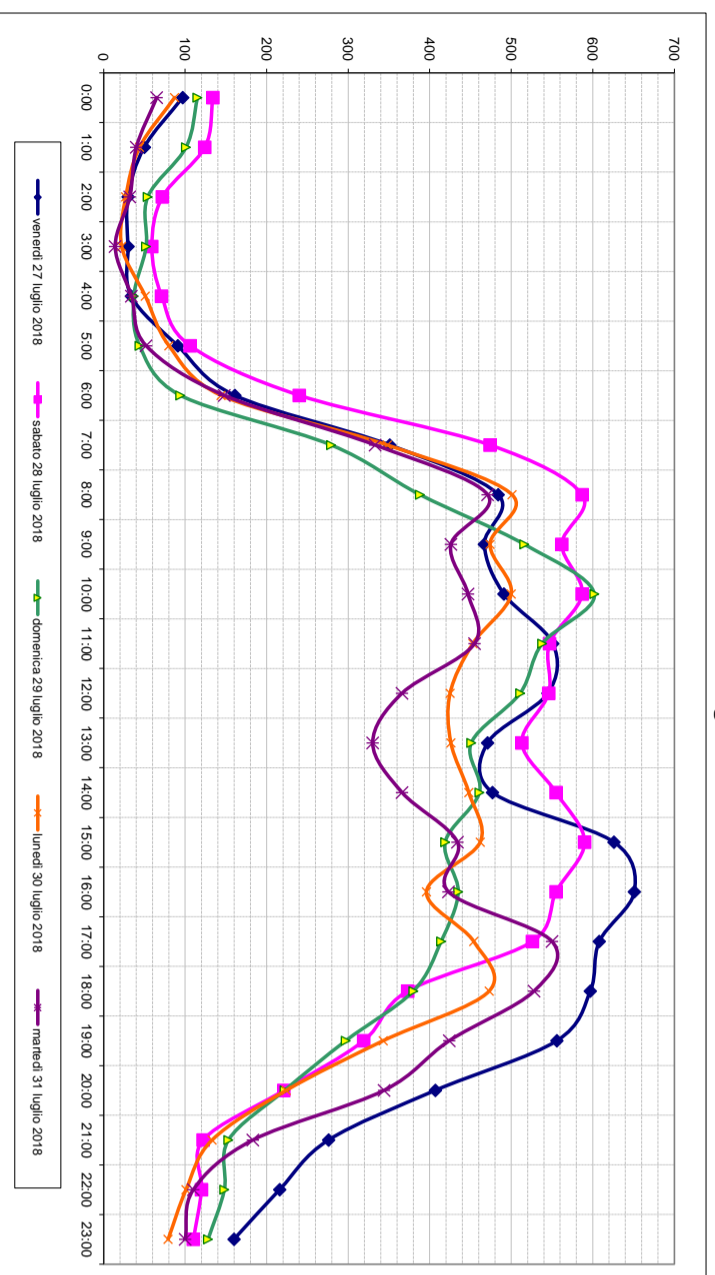
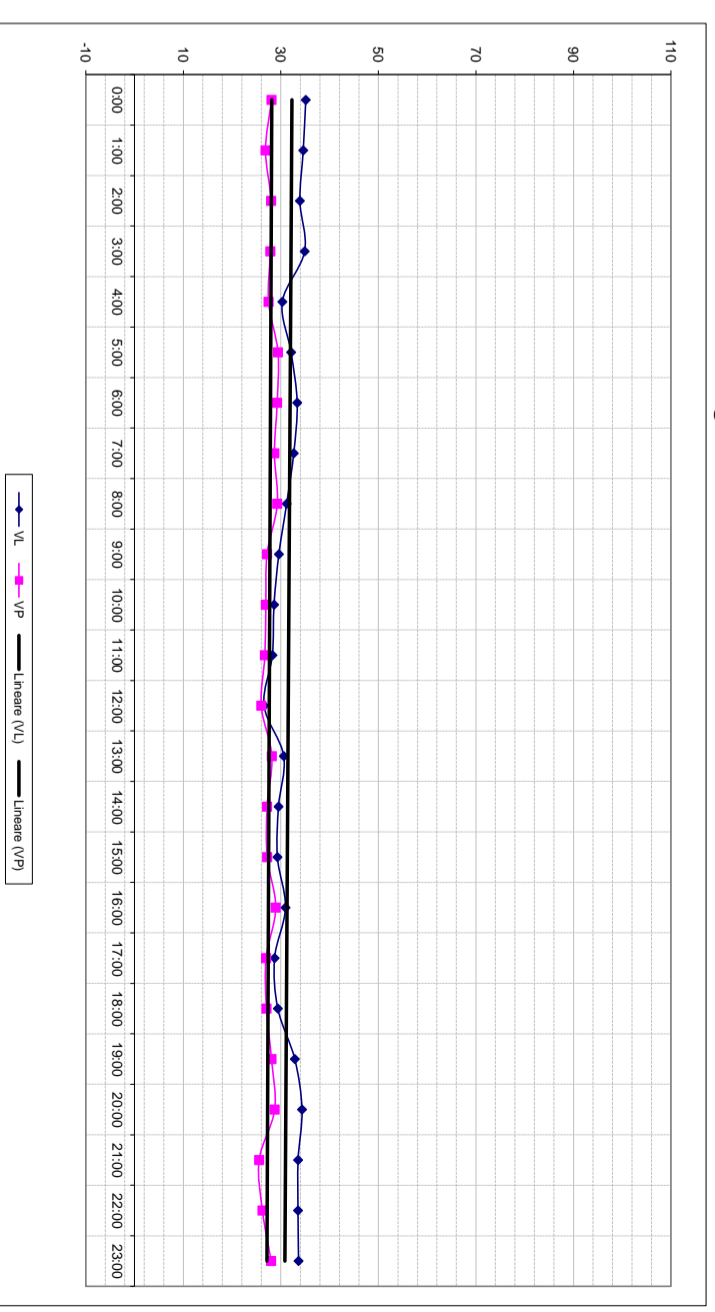
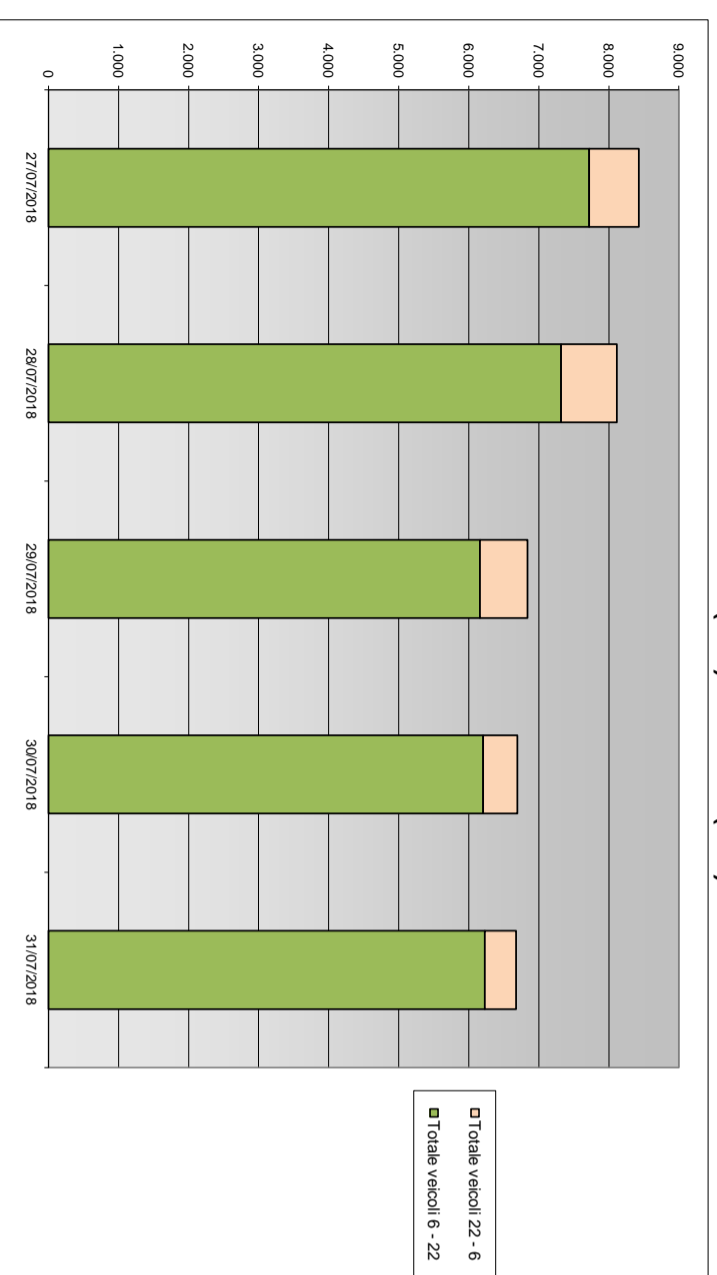


Diagramma Velocità medie orarie sul totale flussi rilevati

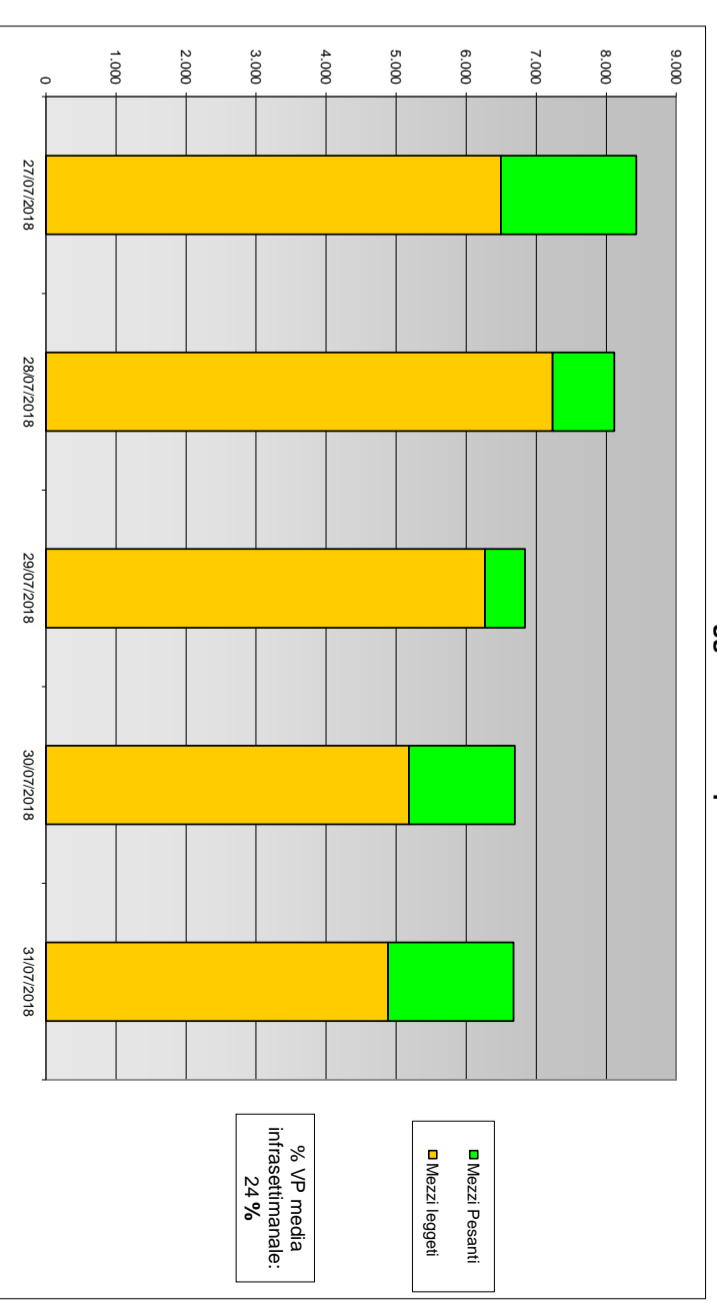


Traffico Diurno (6-22) e Notturno (22-6)



	27/07/2018	28/07/2018	29/07/2018	30/07/2018	31/07/2018
Totale veicoli 6 - 22	7.719	7.317	6.160	6.204	6.228
Totale veicoli 22 - 6	708	796	679	491	447
Totale veicoli	8.427	8.113	6.839	6.695	6.675

Veicoli leggeri e veicoli pesanti



	27/07/2018	28/07/2018	29/07/2018	30/07/2018	31/07/2018
Mezzi leggeri	6.495	7.235	6.269	5.183	4.883
Mezzi Pesanti	1.932	878	570	1.512	1.792
Totale veicoli	8.427	8.113	6.839	6.695	6.675

Sezione di Rilievo 6 A - Svincolo autostradale Noventa di Piave - dir. Uscita

Rilievo del traffico effettuato il giorno

Venerdì 27 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
0:00	23	92 / 87	2	12 / 10
0:15	25	100 / 72	2	8 / 12
0:30	16	64 / 55	3	12 / 12
0:45	23	92 / 49	2	8 / 11
1:00	8	32 / 40	5	20 / 10
1:15	8	32 / 40	2	8 / 8
1:30	10	40 / 38	2	8 / 7
1:45	14	56 / 30	1	4 / 8
2:00	8	32 / 19	3	12 / 11
2:15	6	24 / 15	1	4 / 12
2:30	2	8 / 12	3	12 / 18
2:45	3	12 / 15	4	16 / 17
3:00	4	16 / 15	4	16 / 15
3:15	3	12 / 18	7	28 / 15
3:30	5	20 / 18	2	8 / 10
3:45	3	12 / 15	2	8 / 15
4:00	7	28 / 15	4	16 / 19
4:15	3	12 / 14	2	8 / 20
4:30	2	8 / 21	7	28 / 27
4:45	3	12 / 30	6	24 / 32
5:00	6	24 / 40	5	20 / 51
5:15	10	40 / 45	9	36 / 61
5:30	11	44 / 52	12	48 / 65
5:45	13	52 / 71	25	100 / 70

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h

8.427 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
6:00	11	44 / 91	15	60 / 70
6:15	17	68 / 118	13	52 / 77
6:30	30	120 / 151	17	68 / 102
6:45	33	132 / 184	25	100 / 123
7:00	38	152 / 221	22	88 / 130
7:15	50	200 / 267	38	152 / 137
7:30	63	252 / 304	38	152 / 133
7:45	70	280 / 326	32	128 / 127
8:00	84	336 / 354	29	116 / 130
8:15	87	348 / 345	34	136 / 127
8:30	85	340 / 343	32	128 / 127
8:45	98	392 / 338	35	140 / 126
9:00	75	300 / 338	26	104 / 129
9:15	85	340 / 357	34	136 / 134
9:30	80	320 / 369	31	124 / 135
9:45	98	392 / 378	38	152 / 128
10:00	94	376 / 360	31	124 / 131
10:15	97	388 / 355	35	140 / 143
10:30	89	356 / 352	24	96 / 141
10:45	80	320 / 364	41	164 / 161
11:00	89	356 / 386	43	172 / 165
11:15	94	376 / 368	33	132 / 167
11:30	101	404 / 369	44	176 / 183
11:45	102	408 / 349	45	180 / 192

Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)

7.719 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
12:00	71	284 / 351	45	180 / 194
12:15	95	380 / 366	49	196 / 189
12:30	81	324 / 349	53	212 / 176
12:45	104	416 / 362	47	188 / 145
13:00	86	344 / 332	40	160 / 139
13:15	78	312 / 313	36	144 / 124
13:30	94	376 / 308	22	88 / 127
13:45	74	296 / 311	41	164 / 139
14:00	67	268 / 342	25	100 / 135
14:15	73	292 / 389	39	156 / 138
14:30	97	388 / 425	34	136 / 148
14:45	105	420 / 437	37	148 / 160
15:00	114	456 / 463	28	112 / 163
15:15	109	436 / 474	49	196 / 179
15:30	109	436 / 517	46	184 / 157
15:45	131	524 / 543	40	160 / 139
16:00	125	500 / 535	44	176 / 116
16:15	152	608 / 525	27	108 / 92
16:30	135	540 / 503	28	112 / 81
16:45	123	492 / 506	17	68 / 67
17:00	115	460 / 526	20	80 / 82
17:15	130	520 / 551	16	64 / 87
17:30	138	552 / 551	14	56 / 88
17:45	143	572 / 547	32	128 / 92

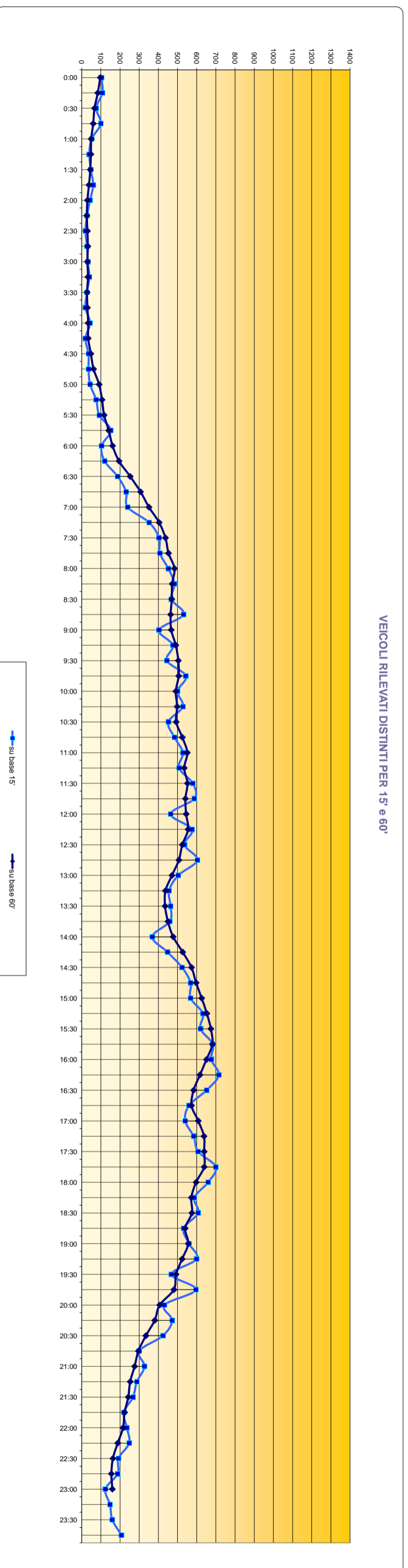
Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)

708 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
18:00	140	560 / 528	25	100 / 69
18:15	130	520 / 509	17	68 / 63
18:30	134	536 / 515	18	72 / 60
18:45	124	496 / 485	9	36 / 55
19:00	121	484 / 499	19	76 / 57
19:15	136	544 / 472	14	56 / 52
19:30	104	416 / 441	13	52 / 51
19:45	138	552 / 434	11	44 / 47
20:00	94	376 / 361	14	56 / 46
20:15	105	420 / 343	13	52 / 38
20:30	97	388 / 307	9	36 / 28
20:45	65	260 / 269	10	40 / 27
21:00	76	304 / 255	6	24 / 21
21:15	69	276 / 229	3	12 / 24
21:30	59	236 / 219	8	32 / 24
21:45	51	204 / 204	4	16 / 20
22:00	50	200 / 195	9	36 / 21
22:15	59	236 / 172	3	12 / 16
22:30	44	176 / 147	4	16 / 16
22:45	42	168 / 136	5	20 / 19
23:00	27	108 / 142	4	16 / 18
23:15	34	136 / -	3	12 / -
23:30	33	132 / -	7	28 / -
23:45	48	192 / -	4	16 / -

Peso medio dei veicoli Pesanti

23%



VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'

Sezione di Rilievo 6 A - Svincolo autostradale Noventa di Piave - dir. Uscita

Rilievo del traffico effettuato il giorno

sabato 28 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
0:00	33	132	116	18
0:15	33	132	118	17
0:30	30	120	115	28
0:45	20	80	105	20
1:00	35	140	107	16
1:15	30	120	82	17
1:30	20	80	74	19
1:45	22	88	69	17
2:00	10	40	56	16
2:15	22	88	54	13
2:30	15	60	51	12
2:45	9	36	43	9
3:00	8	32	48	11
3:15	19	76	53	4
3:30	7	28	47	13
3:45	14	56	51	15
4:00	13	52	43	23
4:15	13	52	45	28
4:30	11	44	42	36
4:45	6	24	45	39
5:00	15	60	58	43
5:15	10	40	78	48
5:30	14	56	107	45
5:45	19	76	152	48

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
8.113 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
6:00	35	140	194	46
6:15	39	156	243	55
6:30	59	236	289	69
6:45	61	244	336	83
7:00	84	336	394	95
7:15	85	340	441	104
7:30	106	424	504	121
7:45	119	476	532	130
8:00	131	524	529	127
8:15	148	592	522	127
8:30	134	536	496	122
8:45	116	464	502	119
9:00	124	496	513	127
9:15	122	488	518	127
9:30	140	560	536	133
9:45	127	508	522	127
10:00	129	516	534	127
10:15	140	560	525	133
10:30	126	504	512	127
10:45	139	556	503	127
11:00	120	480	489	120
11:15	127	508	488	120
11:30	117	468	478	117
11:45	125	500	474	117

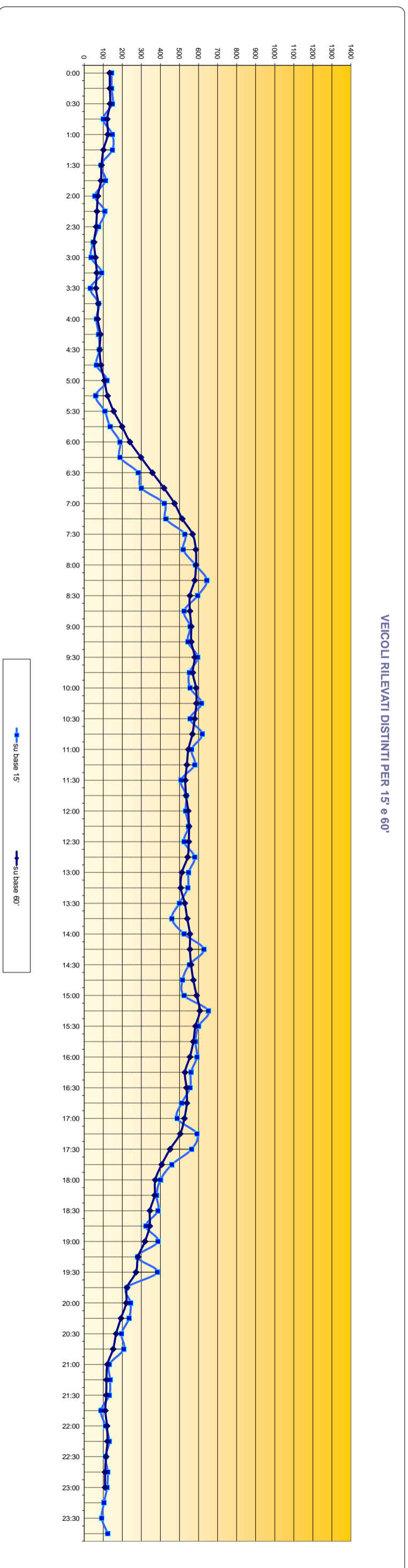
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
7.317 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
12:00	119	476	479	117
12:15	117	468	484	120
12:30	113	452	492	122
12:45	130	520	495	122
13:00	124	496	469	117
13:15	125	500	464	115
13:30	125	500	482	120
13:45	116	464	492	122
14:00	119	476	511	127
14:15	143	572	512	127
14:30	126	504	514	127
14:45	123	492	515	127
15:00	120	480	527	131
15:15	145	580	540	133
15:30	127	508	523	127
15:45	135	540	529	131
16:00	133	532	511	127
16:15	128	512	485	120
16:30	133	532	496	122
16:45	117	468	489	120
17:00	107	428	469	115
17:15	139	556	468	115
17:30	126	504	409	101
17:45	97	388	372	92

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
796 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
18:00	96	384	356	14
18:15	90	360	351	14
18:30	89	356	327	13
18:45	81	324	326	13
19:00	91	364	299	12
19:15	66	264	263	10
19:30	88	352	254	10
19:45	54	216	215	8
20:00	55	220	208	8
20:15	57	228	185	7
20:30	49	196	160	6
20:45	47	188	142	5
21:00	32	128	116	4
21:15	32	128	109	4
21:30	31	124	104	4
21:45	21	84	104	4
22:00	25	100	111	4
22:15	32	128	111	4
22:30	26	104	103	4
22:45	28	112	97	4
23:00	25	100	98	4
23:15	24	96	-	-
23:30	20	80	-	-
23:45	29	116	-	-

Peso medio dei veicoli Pesanti
11%



Sezione di Rilievo 6 A - Svincolo autostradale Noventa di Piave - dir. Uscita

Rilievo del traffico effettuato il giorno

domenica 29 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
0:00	24	96 / 107	3	12 / 8
0:15	31	124 / 108	1	4 / 6
0:30	26	104 / 101	2	8 / 6
0:45	26	104 / 99	2	8 / 5
1:00	25	100 / 95	1	4 / 6
1:15	24	96 / 86	1	4 / 6
1:30	24	96 / 75	1	4 / 6
1:45	22	88 / 64	3	12 / 6
2:00	16	64 / 50	1	4 / 4
2:15	13	52 / 48	1	4 / 4
2:30	13	52 / 45	1	4 / 8
2:45	8	32 / 41	1	4 / 10
3:00	14	56 / 43	6	24 / 9
3:15	10	40 / 35	0	0 / 5
3:30	9	36 / 31	3	12 / 5
3:45	10	40 / 31	0	0 / 4
4:00	6	24 / 27	2	8 / 10
4:15	6	24 / 28	0	0 / 9
4:30	9	36 / 30	2	8 / 11
4:45	6	24 / 32	6	24 / 9
5:00	7	28 / 38	1	4 / 6
5:15	8	32 / 42	2	8 / 7
5:30	11	44 / 49	0	0 / 8
5:45	12	48 / 68	3	12 / 13

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
6.839 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
6:00	11	44 / 81	2	8 / 13
6:15	15	60 / 109	3	12 / 13
6:30	30	120 / 154	5	20 / 15
6:45	25	100 / 190	3	12 / 21
7:00	39	156 / 249	2	8 / 30
7:15	60	240 / 274	5	20 / 35
7:30	66	264 / 312	11	44 / 38
7:45	84	336 / 339	12	48 / 37
8:00	64	256 / 352	7	28 / 36
8:15	98	392 / 404	8	32 / 34
8:30	93	372 / 440	10	40 / 34
8:45	97	388 / 455	11	44 / 36
9:00	116	464 / 483	5	20 / 33
9:15	134	536 / 507	8	32 / 38
9:30	108	432 / 510	12	48 / 33
9:45	125	500 / 552	8	32 / 31
10:00	140	560 / 566	10	40 / 36
10:15	137	548 / 548	3	12 / 35
10:30	150	600 / 531	10	40 / 46
10:45	139	556 / 509	13	52 / 60
11:00	122	488 / 473	9	36 / 65
11:15	120	480 / 480	14	56 / 72
11:30	128	512 / 483	24	96 / 65
11:45	103	412 / 468	18	72 / 50

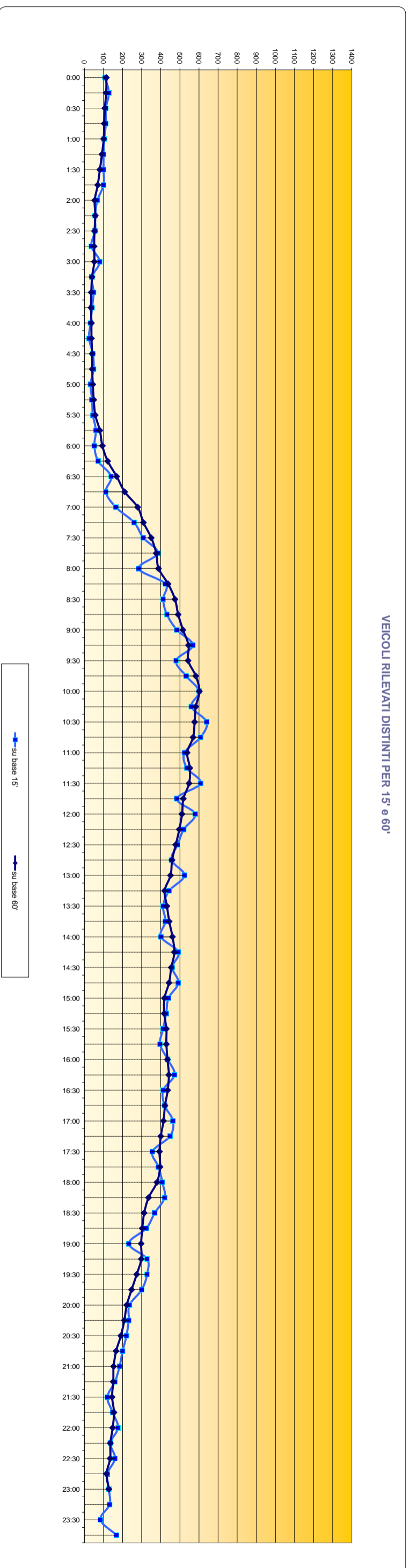
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
6.160 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
12:00	129	516 / 467	16	64 / 44
12:15	123	492 / 460	7	28 / 37
12:30	113	452 / 442	9	36 / 36
12:45	102	408 / 425	12	48 / 34
13:00	122	488 / 420	9	36 / 31
13:15	105	420 / 393	6	24 / 27
13:30	96	384 / 406	7	28 / 26
13:45	97	388 / 412	9	36 / 32
14:00	95	380 / 426	5	20 / 35
14:15	118	472 / 428	5	20 / 43
14:30	102	408 / 406	13	52 / 49
14:45	111	444 / 397	12	48 / 46
15:00	97	388 / 375	13	52 / 44
15:15	96	384 / 382	11	44 / 36
15:30	93	372 / 399	10	40 / 30
15:45	89	356 / 399	10	40 / 30
16:00	104	416 / 408	5	20 / 27
16:15	113	452 / 415	5	20 / 27
16:30	93	372 / 404	10	40 / 32
16:45	98	392 / 396	7	28 / 26
17:00	111	444 / 387	5	20 / 27
17:15	102	408 / 371	10	40 / 29
17:30	85	340 / 368	4	16 / 25
17:45	89	356 / 367	8	32 / 29

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
679 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
18:00	95	380 / 358	7	28 / 22
18:15	99	396 / 316	6	24 / 20
18:30	84	336 / 293	8	32 / 20
18:45	80	320 / 283	1	4 / 20
19:00	53	212 / 270	5	20 / 27
19:15	76	304 / 269	6	24 / 29
19:30	74	296 / 248	8	32 / 26
19:45	67	268 / 227	8	32 / 20
20:00	52	208 / 206	7	28 / 16
20:15	55	220 / 195	3	12 / 14
20:30	53	212 / 175	2	8 / 16
20:45	46	184 / 152	4	16 / 14
21:00	41	164 / 140	5	20 / 13
21:15	35	140 / 138	5	20 / 13
21:30	30	120 / 135	0	0 / 10
21:45	34	136 / 142	3	12 / 13
22:00	39	156 / 137	5	20 / 11
22:15	32	128 / 126	2	8 / 10
22:30	37	148 / 125	3	12 / 10
22:45	29	116 / 105	1	4 / 11
23:00	28	112 / 111	4	16 / 17
23:15	31	124 / -	2	8 / -
23:30	17	68 / -	4	16 / -
23:45	35	140 / -	7	28 / -

Peso medio dei veicoli Pesanti
8%



Sezione di Rilievo 6 A - Svincolo autostradale Noventa di Piave - dir. Uscita

Rilievo del traffico effettuato il giorno

lunedì 30 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
0:00	19	76	3	12
0:15	22	88	4	16
0:30	19	76	2	12
0:45	15	60	3	12
1:00	15	60	0	0
1:15	8	32	3	12
1:30	9	36	0	0
1:45	8	32	1	4
2:00	4	16	3	12
2:15	4	16	0	0
2:30	9	36	0	0
2:45	6	24	15	60
3:00	3	12	16	64
3:15	2	8	22	88
3:30	4	16	27	108
3:45	7	28	28	112
4:00	9	36	31	124
4:15	7	28	26	104
4:30	5	20	32	128
4:45	10	40	37	148
5:00	4	16	52	208
5:15	13	52	39	156
5:30	10	40	52	208
5:45	12	48	74	296

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
6.695 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
6:00	17	68	89	356
6:15	14	56	119	476
6:30	31	124	149	596
6:45	27	108	192	768
7:00	47	188	238	952
7:15	44	176	276	1104
7:30	74	296	321	1284
7:45	73	292	352	1408
8:00	85	340	379	1516
8:15	89	356	392	1568
8:30	105	420	396	1584
8:45	100	400	363	1452
9:00	98	392	365	1460
9:15	93	372	368	1472
9:30	72	288	367	1468
9:45	102	408	403	1612
10:00	101	404	390	1560
10:15	92	368	371	1484
10:30	108	432	359	1436
10:45	89	356	344	1376
11:00	82	328	340	1360
11:15	80	320	345	1380
11:30	93	372	353	1412
11:45	85	340	324	1296

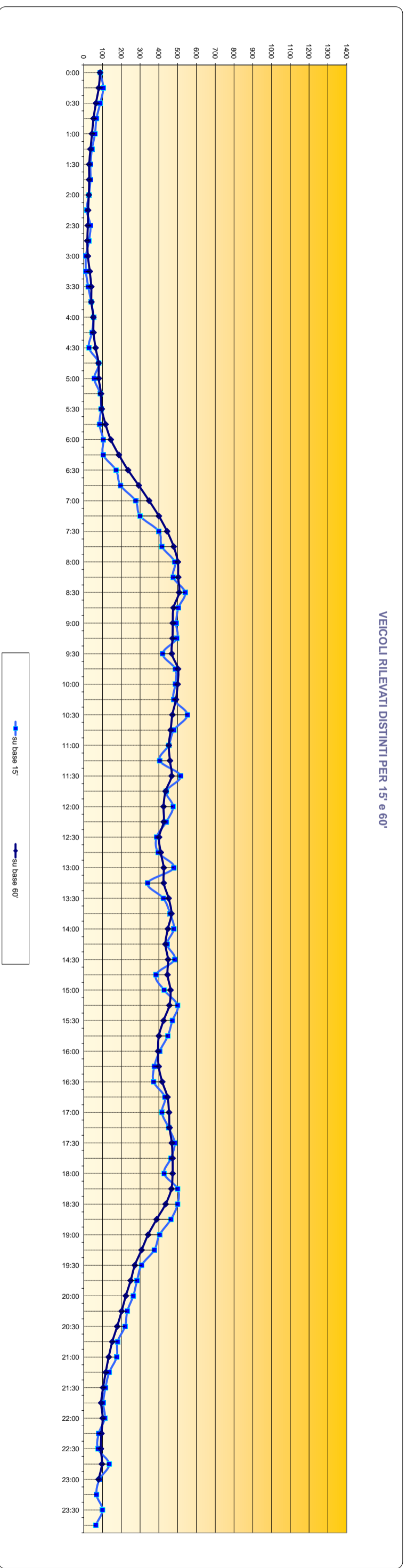
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
6.204 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
12:00	87	348	305	1220
12:15	88	352	311	1244
12:30	64	256	284	1136
12:45	66	264	297	1188
13:00	93	372	320	1272
13:15	61	244	323	1292
13:30	77	308	342	1368
13:45	89	356	366	1464
14:00	96	384	352	1408
14:15	80	320	342	1368
14:30	101	404	362	1448
14:45	75	300	354	1416
15:00	100	400	357	1428
15:15	93	372	332	1332
15:30	82	328	311	1244
15:45	82	328	319	1276
16:00	75	300	323	1292
16:15	72	288	338	1352
16:30	90	360	360	1440
16:45	86	344	365	1460
17:00	86	344	371	1484
17:15	90	360	371	1484
17:30	94	376	390	1560
17:45	95	380	398	1592

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
491 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
18:00	92	368	387	1548
18:15	109	436	385	1540
18:30	102	408	356	1424
18:45	84	336	317	1268
19:00	90	360	291	1164
19:15	80	320	255	1020
19:30	63	252	228	912
19:45	58	232	211	844
20:00	54	216	192	768
20:15	53	212	173	692
20:30	46	184	150	600
20:45	39	156	131	524
21:00	35	140	112	448
21:15	30	120	104	416
21:30	27	108	90	360
21:45	20	80	79	316
22:00	27	108	87	348
22:15	16	64	78	312
22:30	16	64	75	300
22:45	28	112	81	324
23:00	18	72	67	268
23:15	13	52	-	-
23:30	22	88	-	-
23:45	14	56	-	-

Peso medio dei veicoli Pesanti
23%



Sezione di Rilievo 6 A - Svincolo autostradale Noventa di Piave - dir. Uscita

Rilievo del traffico effettuato il giorno

martedì 31 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
0:00	22	88	60	0
0:15	14	56	44	1
0:30	14	56	39	4
0:45	10	40	34	2
1:00	6	24	31	8
1:15	9	36	29	1
1:30	9	36	30	12
1:45	7	28	23	3
2:00	4	16	22	2
2:15	10	40	20	12
2:30	2	8	12	2
2:45	6	24	10	3
3:00	2	8	7	1
3:15	2	8	13	3
3:30	0	0	17	1
3:45	3	12	18	4
4:00	8	32	18	8
4:15	6	24	12	2
4:30	1	4	12	4
4:45	3	12	15	5
5:00	2	8	19	24
5:15	6	24	30	32
5:30	4	16	35	9
5:45	7	28	52	40

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
6.675 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
6:00	13	52	74	14
6:15	11	44	96	15
6:30	21	84	136	18
6:45	29	116	156	27
7:00	35	140	187	31
7:15	51	204	225	43
7:30	41	164	243	34
7:45	60	240	287	38
8:00	73	292	325	41
8:15	69	276	329	42
8:30	85	340	345	34
8:45	98	392	347	29
9:00	77	308	326	25
9:15	85	340	332	25
9:30	87	348	341	24
9:45	77	308	337	26
10:00	83	332	337	28
10:15	94	376	334	29
10:30	83	332	329	25
10:45	77	308	328	28
11:00	80	320	321	29
11:15	89	356	315	32
11:30	82	328	295	37
11:45	70	280	280	36

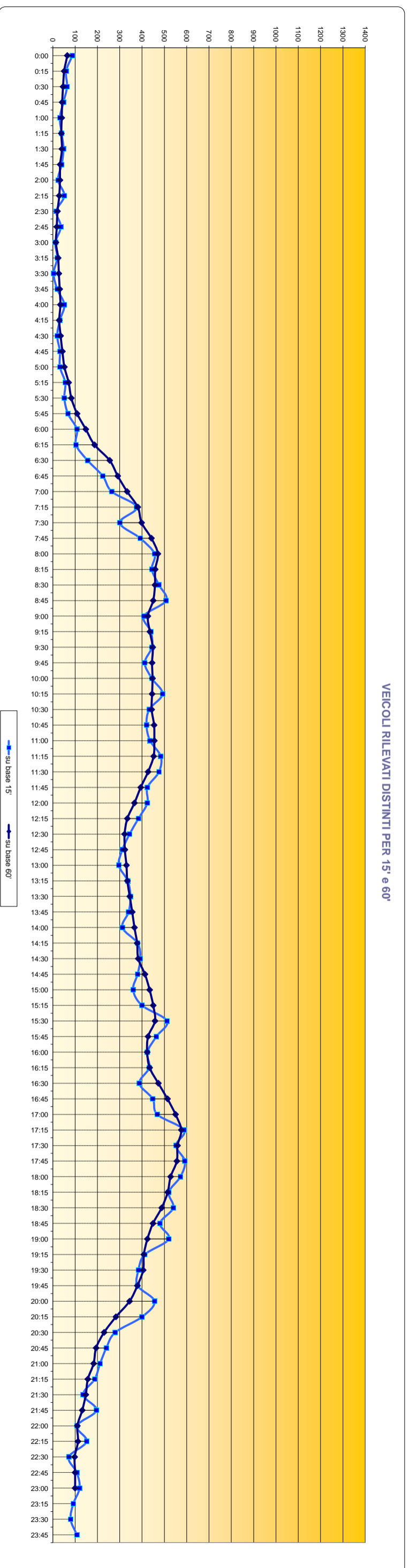
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
6.228 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
12:00	74	296	268	32
12:15	69	276	251	27
12:30	67	268	253	19
12:45	58	232	247	20
13:00	57	228	251	17
13:15	71	284	247	13
13:30	61	244	249	26
13:45	62	248	260	32
14:00	53	212	266	25
14:15	73	292	283	22
14:30	72	288	286	26
14:45	68	272	311	27
15:00	70	280	331	20
15:15	76	304	334	24
15:30	97	388	335	31
15:45	88	352	320	28
16:00	73	292	318	33
16:15	77	308	343	31
16:30	82	328	369	15
16:45	86	344	389	26
17:00	98	392	395	19
17:15	103	412	401	44
17:30	102	408	384	36
17:45	92	368	378	56

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
447 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
18:00	104	416	371	39
18:15	86	344	358	44
18:30	96	384	353	39
18:45	85	340	341	35
19:00	91	364	339	39
19:15	81	324	343	22
19:30	84	336	351	12
19:45	83	332	328	12
20:00	95	380	289	19
20:15	89	356	238	11
20:30	61	244	191	9
20:45	44	176	161	16
21:00	44	176	156	9
21:15	42	168	133	5
21:30	31	124	122	3
21:45	39	156	104	10
22:00	21	84	88	6
22:15	31	124	92	7
22:30	13	52	80	5
22:45	23	92	85	4
23:00	25	100	84	5
23:15	19	76	-	4
23:30	18	72	-	2
23:45	22	88	-	20

Peso medio dei veicoli Pesanti
27%



Sezione di Rilievo: 6 B

Comune di Noventa di Piave (VE)

Postazione 6 B - Svincolo autostradale Noventa di Piave - dir. Ingresso

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio a martedì 31 luglio 2018 mediante dispositivi radar tipo Viacount II



localizzazione, direzione flusso rilevato e posizionamento rilevatore 6 B

Sezione di Rilievo 6 B - Svincolo autostradale Noventa di Piave - dir. Ingresso

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio al giorno martedì 31 luglio 2018

venerdì 27 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	85	11	96
1:00	29	13	42
2:00	18	11	29
3:00	25	22	47
4:00	33	52	85
5:00	74	62	136
6:00	154	82	236
7:00	254	88	342
8:00	344	104	448
9:00	348	113	461
10:00	350	102	452
11:00	249	54	303
12:00	139	29	168
13:00	246	77	323
14:00	286	67	353
15:00	268	66	334
16:00	289	50	339
17:00	417	55	472
18:00	411	66	477
19:00	373	61	434
20:00	337	60	397
21:00	279	42	321
22:00	153	40	193
23:00	137	15	152
6 - 22	4.744	1.116	5.860
22 - 6	554	226	780
24h	5.298	1.342	6.640

sabato 28 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	99	21	120
1:00	58	19	77
2:00	51	23	74
3:00	39	22	61
4:00	64	27	91
5:00	102	27	129
6:00	118	44	162
7:00	184	33	217
8:00	246	38	284
9:00	388	35	423
10:00	392	34	426
11:00	427	65	492
12:00	328	42	370
13:00	280	30	310
14:00	361	41	402
15:00	350	46	396
16:00	348	48	396
17:00	405	55	460
18:00	462	58	520
19:00	471	74	545
20:00	315	50	365
21:00	276	39	315
22:00	149	25	174
23:00	134	21	155
6 - 22	5.351	732	6.083
22 - 6	696	185	881
24h	6.047	917	6.964

domenica 29 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	101	14	115
1:00	80	14	94
2:00	39	3	42
3:00	46	5	51
4:00	38	6	44
5:00	63	4	67
6:00	88	11	99
7:00	155	25	180
8:00	234	47	281
9:00	326	34	360
10:00	361	22	383
11:00	367	30	397
12:00	277	41	318
13:00	313	29	342
14:00	359	46	405
15:00	370	63	433
16:00	405	66	471
17:00	468	80	548
18:00	527	85	612
19:00	467	107	574
20:00	473	104	577
21:00	484	123	607
22:00	479	102	581
23:00	280	49	329
6 - 22	5.674	913	6.587
22 - 6	1.126	197	1.323
24h	6.800	1.110	7.910

lunedì 30 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	82	14	96
1:00	33	9	42
2:00	15	10	25
3:00	23	24	47
4:00	39	43	82
5:00	79	70	149
6:00	206	100	306
7:00	300	90	390
8:00	327	89	416
9:00	352	103	455
10:00	341	96	437
11:00	319	99	418
12:00	254	95	349
13:00	273	81	354
14:00	312	78	390
15:00	301	83	384
16:00	320	102	422
17:00	341	96	437
18:00	356	84	440
19:00	328	75	403
20:00	250	44	294
21:00	195	30	225
22:00	101	16	117
23:00	65	10	75
6 - 22	4.775	1.345	6.120
22 - 6	437	196	633
24h	5.212	1.541	6.753

martedì 31 luglio 2018

	VL	VP	Tot Veic
0:00	43	11	54
1:00	31	8	39
2:00	12	13	25
3:00	14	26	40
4:00	40	39	79
5:00	57	62	119
6:00	136	117	253
7:00	236	91	327
8:00	294	102	396
9:00	337	103	440
10:00	315	39	354
11:00	306	84	390
12:00	253	78	331
13:00	271	83	354
14:00	291	92	383
15:00	284	109	393
16:00	294	99	393
17:00	205	30	235
18:00	144	18	162
19:00	291	56	347
20:00	229	47	276
21:00	190	37	227
22:00	101	21	122
23:00	74	18	92
6 - 22	4.076	1.185	5.261
22 - 6	372	198	570
24h	4.448	1.383	5.831

Media traffico rilevato

	VL	VP	Tot Veic
0:00	82	14	96
1:00	46	13	59
2:00	27	12	39
3:00	29	20	49
4:00	43	33	76
5:00	75	45	120
6:00	140	71	211
7:00	226	65	291
8:00	289	76	365
9:00	350	78	428
10:00	352	59	410
11:00	334	66	400
12:00	250	57	307
13:00	277	60	337
14:00	322	65	387
15:00	315	73	388
16:00	331	73	404
17:00	367	63	430
18:00	380	62	442
19:00	386	75	461
20:00	321	61	382
21:00	285	54	339
22:00	197	41	237
23:00	138	23	161
6 - 22	4.924	1.058	5.982
22 - 6	637	200	837
24h	5.561	1.259	6.820

Legenda: VL - Veicoli Leggeri: autoveicoli e veicoli commerciali (furgonati) di lunghezza inferiore ai 6 mt.; VP - Veicoli Pesanti: Tutti i veicoli commerciali con lunghezza => 6 mt.; Tot Veic: Totale Veicoli

Sezione di Rilievo 6 B - Svincolo autostradale Noventa di Piave - dir. Ingresso

Rilievo di traffico effettuato dal giorno venerdì 27 luglio al giorno martedì 31 luglio 2018

Andamento traffico giornaliero

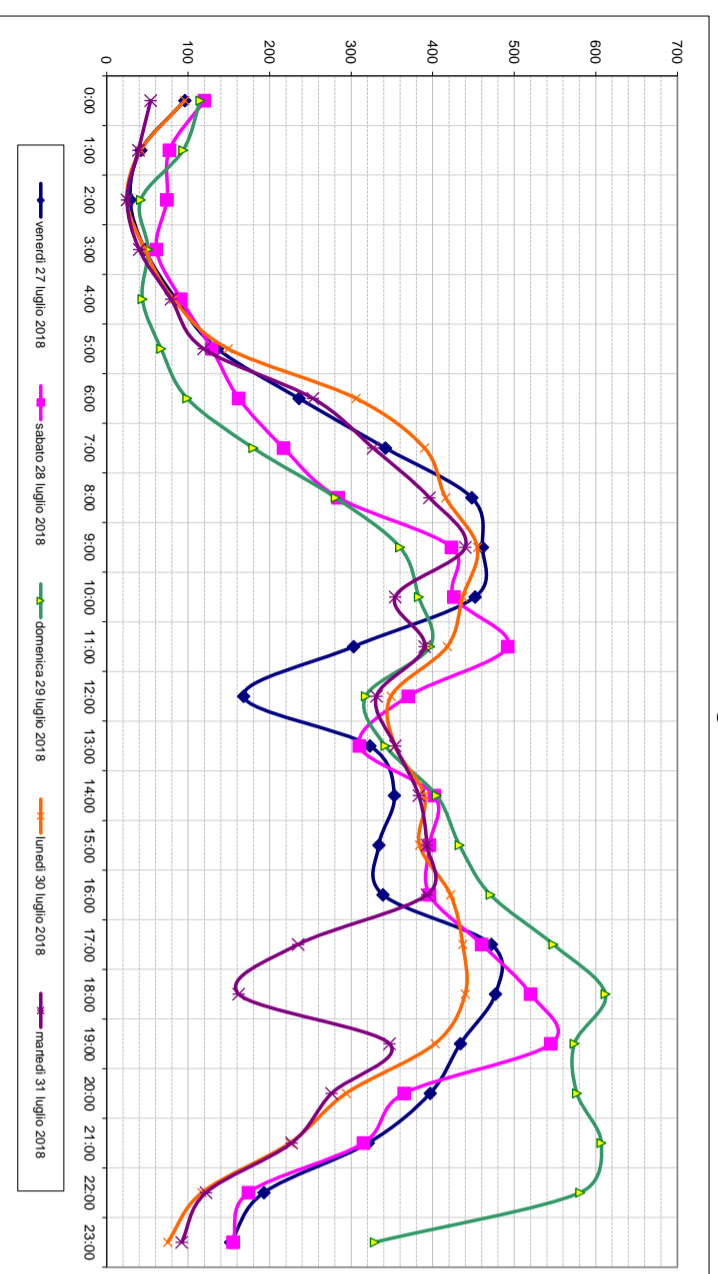
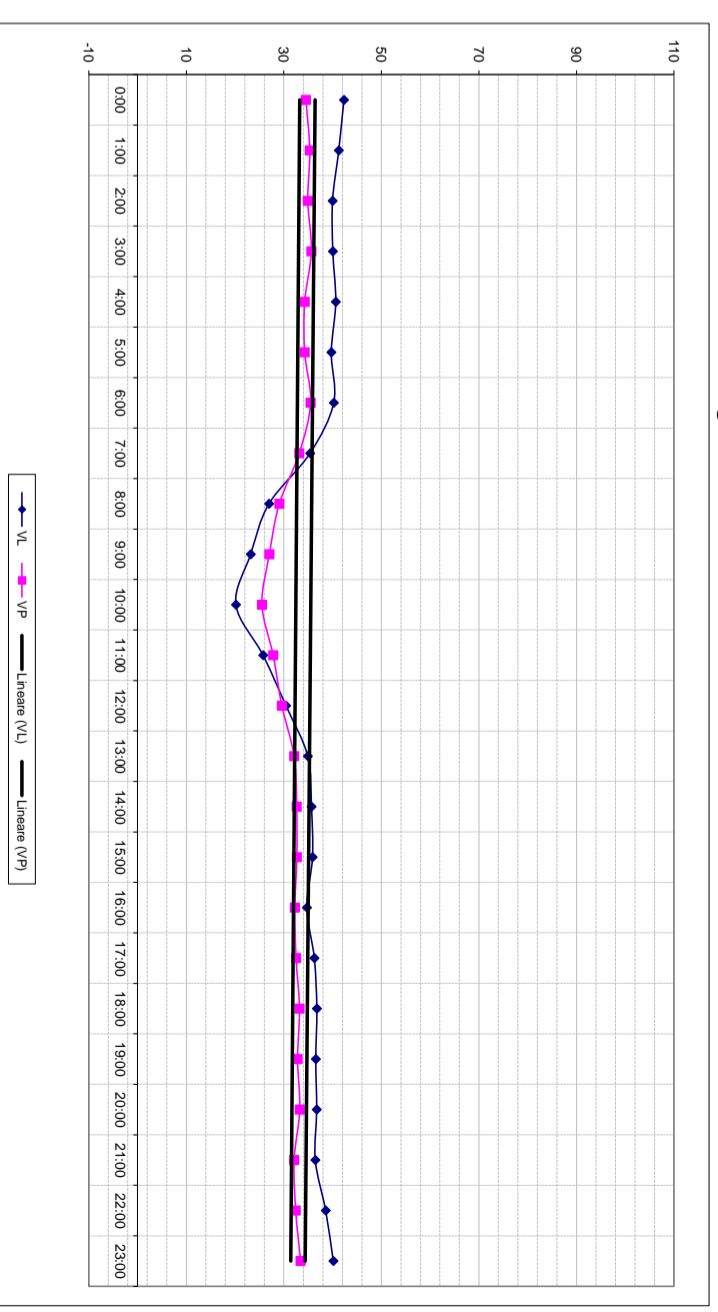
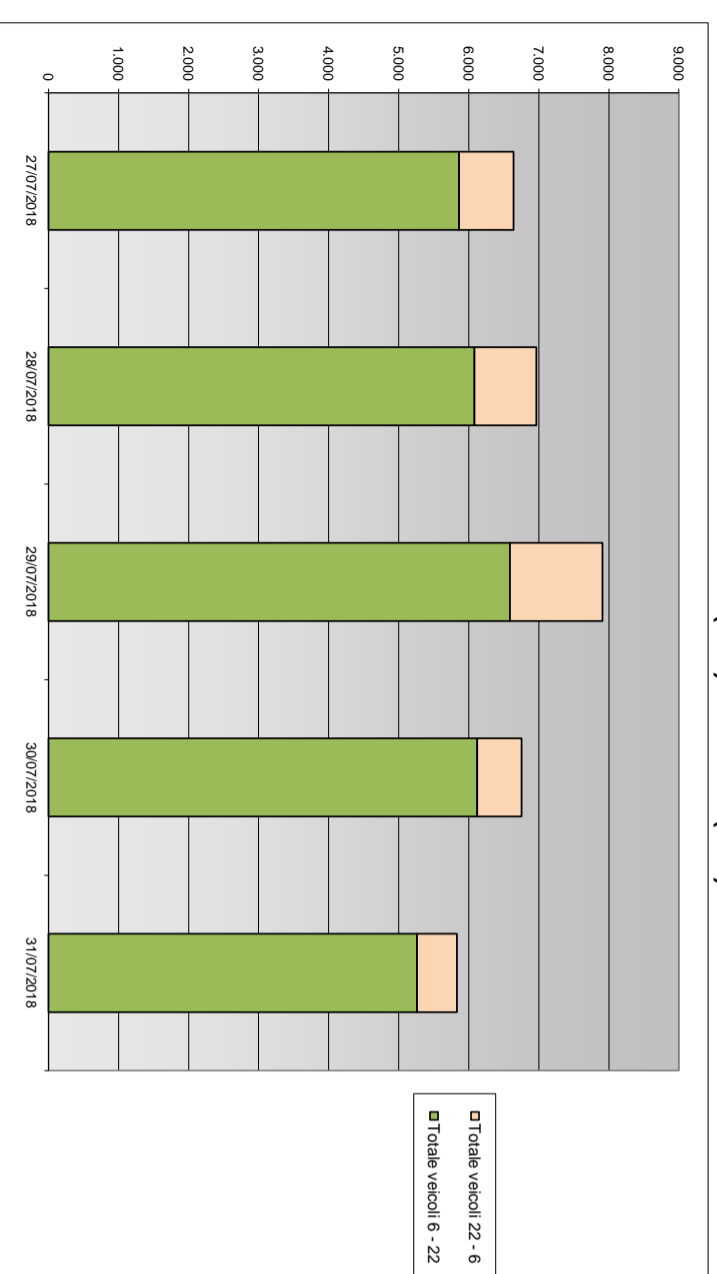


Diagramma Velocità medie orarie sul totale flussi rilevati

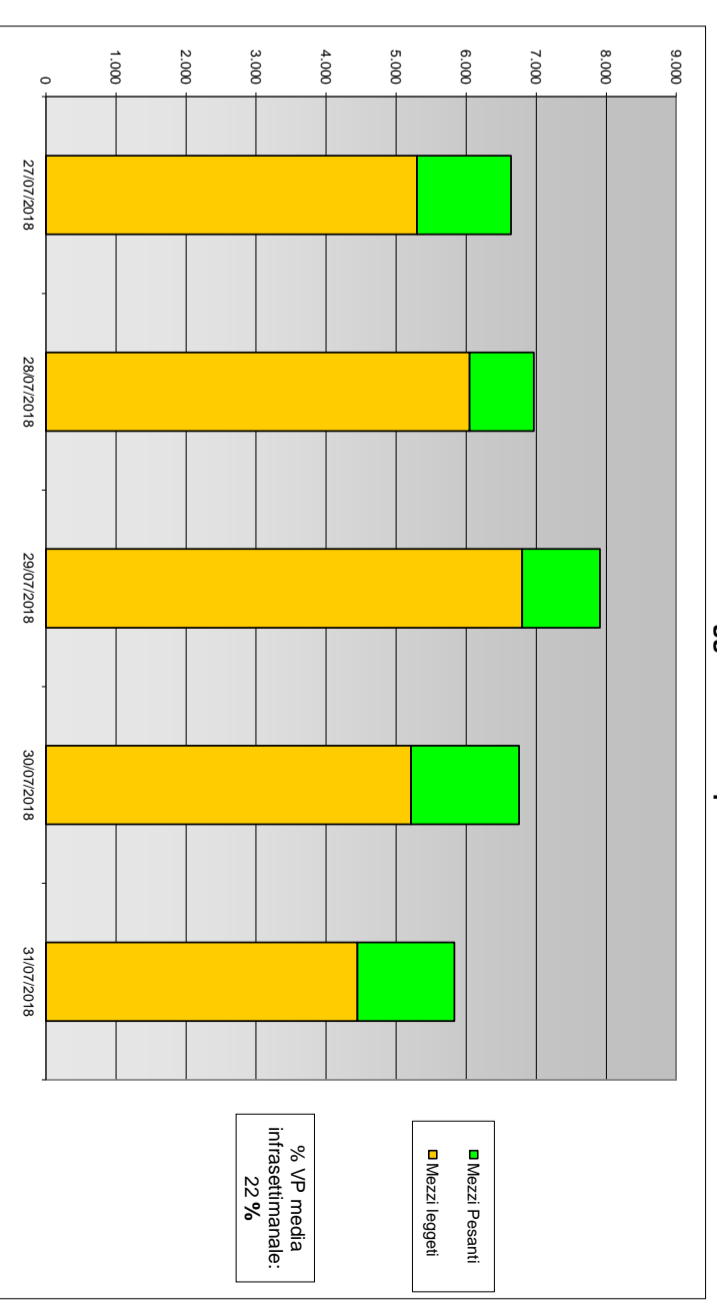


Traffico Diurno (6-22) e Notturno (22-6)



	27/07/2018	28/07/2018	29/07/2018	30/07/2018	31/07/2018
Totale veicoli 6 - 22	5.860	6.083	6.587	6.120	5.261
Totale veicoli 22 - 6	780	881	1.323	633	570
Totale veicoli	6.640	6.964	7.910	6.753	5.831

Veicoli leggeri e veicoli pesanti



	27/07/2018	28/07/2018	29/07/2018	30/07/2018	31/07/2018
Mezzi leggeri	5.298	6.047	6.800	5.212	4.448
Mezzi Pesanti	1.342	917	1.110	1.541	1.383
Totale veicoli	6.640	6.964	7.910	6.753	5.831

Sezione di Rilievo 6 B - Svincolo autostradale Noventa di Piave - dir. Ingresso

Rilievo del traffico effettuato il giorno

venerdì 27 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
0:00	18	72 / 85	2	8 / 11
0:15	18	72 / 77	5	20 / 12
0:30	29	116 / 68	1	4 / 12
0:45	20	80 / 44	3	12 / 13
1:00	10	40 / 29	3	12 / 13
1:15	9	36 / 21	5	20 / 13
1:30	5	20 / 19	2	8 / 13
1:45	5	20 / 18	3	12 / 12
2:00	2	8 / 18	3	12 / 11
2:15	7	28 / 24	5	20 / 13
2:30	4	16 / 18	1	4 / 14
2:45	5	20 / 20	2	8 / 20
3:00	8	32 / 25	5	20 / 22
3:15	1	4 / 24	6	24 / 26
3:30	6	24 / 31	7	28 / 33
3:45	10	40 / 32	4	16 / 44
4:00	7	28 / 33	9	36 / 52
4:15	8	32 / 44	13	52 / 57
4:30	7	28 / 56	18	72 / 61
4:45	11	44 / 75	12	48 / 60
5:00	18	72 / 74	14	56 / 62
5:15	20	80 / 87	17	68 / 73
5:30	26	104 / 95	17	68 / 79
5:45	10	40 / 112	14	56 / 84

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h

6.640 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
6:00	31	124 / 154	25	100 / 82
6:15	28	112 / 168	23	92 / 80
6:30	43	172 / 198	22	88 / 83
6:45	52	208 / 225	12	48 / 80
7:00	45	180 / 254	23	92 / 88
7:15	58	232 / 291	26	104 / 102
7:30	70	280 / 329	19	76 / 92
7:45	81	324 / 346	20	80 / 95
8:00	82	328 / 344	37	148 / 104
8:15	96	384 / 355	16	64 / 94
8:30	87	348 / 353	22	88 / 105
8:45	79	316 / 350	29	116 / 115
9:00	93	372 / 348	27	108 / 113
9:15	94	376 / 343	27	108 / 114
9:30	84	336 / 340	32	128 / 109
9:45	77	308 / 342	27	108 / 107
10:00	88	352 / 350	28	112 / 102
10:15	91	364 / 329	22	88 / 88
10:30	86	344 / 325	30	120 / 79
10:45	85	340 / 281	22	88 / 62
11:00	67	268 / 249	14	56 / 54
11:15	87	348 / 216	13	52 / 48
11:30	42	168 / 169	13	52 / 45
11:45	53	212 / 156	14	56 / 39

Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)

5.860 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
12:00	34	136 / 139	8	32 / 29
12:15	40	160 / 166	10	40 / 38
12:30	29	116 / 188	7	28 / 53
12:45	36	144 / 224	4	16 / 64
13:00	61	244 / 246	17	68 / 77
13:15	62	248 / 274	25	100 / 81
13:30	65	260 / 284	18	72 / 67
13:45	58	232 / 286	17	68 / 63
14:00	89	356 / 286	21	84 / 67
14:15	72	288 / 261	11	44 / 66
14:30	67	268 / 248	14	56 / 71
14:45	58	232 / 246	21	84 / 72
15:00	64	256 / 268	20	80 / 66
15:15	59	236 / 265	16	64 / 57
15:30	65	260 / 271	15	60 / 54
15:45	80	320 / 292	15	60 / 49
16:00	61	244 / 289	11	44 / 50
16:15	65	260 / 329	13	52 / 48
16:30	86	344 / 368	10	40 / 51
16:45	77	308 / 383	16	64 / 60
17:00	101	404 / 417	9	36 / 55
17:15	104	416 / 416	16	64 / 58
17:30	101	404 / 413	19	76 / 61
17:45	111	444 / 428	11	44 / 58

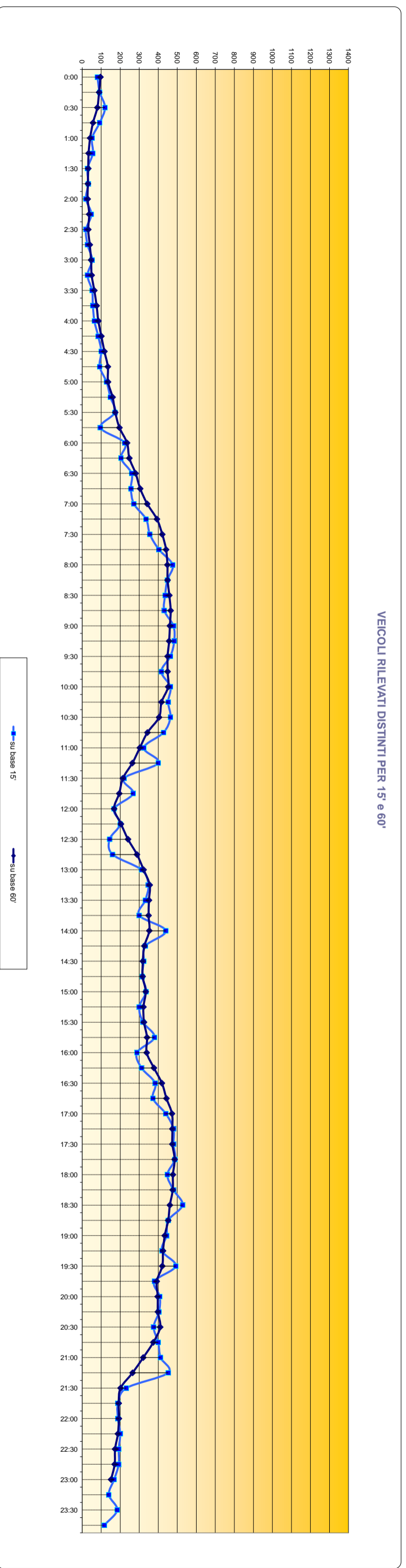
Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)

780 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
18:00	100	400 / 411	12	48 / 66
18:15	101	404 / 405	19	76 / 71
18:30	116	464 / 393	16	64 / 68
18:45	94	376 / 381	19	76 / 71
19:00	94	376 / 373	17	68 / 61
19:15	89	356 / 365	16	64 / 60
19:30	104	416 / 355	19	76 / 66
19:45	86	344 / 336	9	36 / 56
20:00	86	344 / 337	16	64 / 60
20:15	79	316 / 337	22	88 / 61
20:30	85	340 / 358	9	36 / 52
20:45	87	348 / 326	13	52 / 48
21:00	86	344 / 279	17	68 / 42
21:15	100	400 / 231	13	52 / 34
21:30	53	212 / 169	5	20 / 33
21:45	40	160 / 155	7	28 / 37
22:00	38	152 / 153	9	36 / 40
22:15	38	152 / 151	12	48 / 37
22:30	39	156 / 145	9	36 / 28
22:45	38	152 / 150	10	40 / 21
23:00	36	144 / 137	6	24 / 15
23:15	32	128 / -	3	12 / -
23:30	44	176 / -	2	8 / -
23:45	25	100 / -	4	16 / -

Peso medio dei veicoli Pesanti

20%



Sezione di Rilevo 6 B - Svincolo autostradale Noventa di Piave - dir. Ingresso

Rilevo del traffico effettuato il giorno

sabato 28 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
0:00	27	108 / 99	5	20 / 21
0:15	32	128 / 94	2	8 / 22
0:30	17	68 / 79	2	32 / 26
0:45	23	92 / 74	6	24 / 22
1:00	22	88 / 58	6	24 / 19
1:15	17	68 / 47	6	24 / 20
1:30	12	48 / 45	4	16 / 18
1:45	7	28 / 43	3	12 / 20
2:00	11	44 / 51	7	28 / 23
2:15	15	60 / 46	4	16 / 19
2:30	10	40 / 38	6	24 / 24
2:45	15	60 / 41	6	24 / 24
3:00	6	24 / 39	3	12 / 22
3:15	7	28 / 43	9	36 / 24
3:30	13	52 / 57	6	24 / 18
3:45	13	52 / 58	4	16 / 23
4:00	10	40 / 64	5	20 / 27
4:15	21	84 / 79	12	48 / 27
4:30	14	56 / 80	11	44 / 31
4:45	19	76 / 95	8	32 / 31
5:00	25	100 / 102	5	20 / 27
5:15	22	88 / 106	7	28 / 30
5:30	29	116 / 110	11	44 / 34
5:45	26	104 / 110	4	16 / 38

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
6.964 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
6:00	29	116 / 118	8	32 / 44
6:15	26	104 / 121	11	44 / 40
6:30	29	116 / 134	15	60 / 36
6:45	34	136 / 138	10	40 / 32
7:00	32	128 / 184	4	16 / 33
7:15	39	156 / 207	7	28 / 48
7:30	33	132 / 242	11	44 / 53
7:45	80	320 / 269	11	44 / 47
8:00	55	220 / 246	19	76 / 38
8:15	74	296 / 289	12	48 / 28
8:30	60	240 / 299	5	20 / 19
8:45	57	228 / 330	2	8 / 23
8:55	98	392 / 388	9	36 / 35
9:15	84	336 / 406	3	12 / 35
9:30	91	364 / 432	9	36 / 48
9:45	115	460 / 430	14	56 / 47
10:00	116	464 / 392	9	36 / 34
10:15	110	440 / 384	16	64 / 43
10:30	89	356 / 379	8	32 / 45
10:45	77	308 / 407	1	4 / 52
11:00	108	432 / 437	18	72 / 65
11:15	105	420 / 408	18	72 / 58
11:30	117	468 / 401	15	60 / 52
11:45	97	388 / 358	14	56 / 46

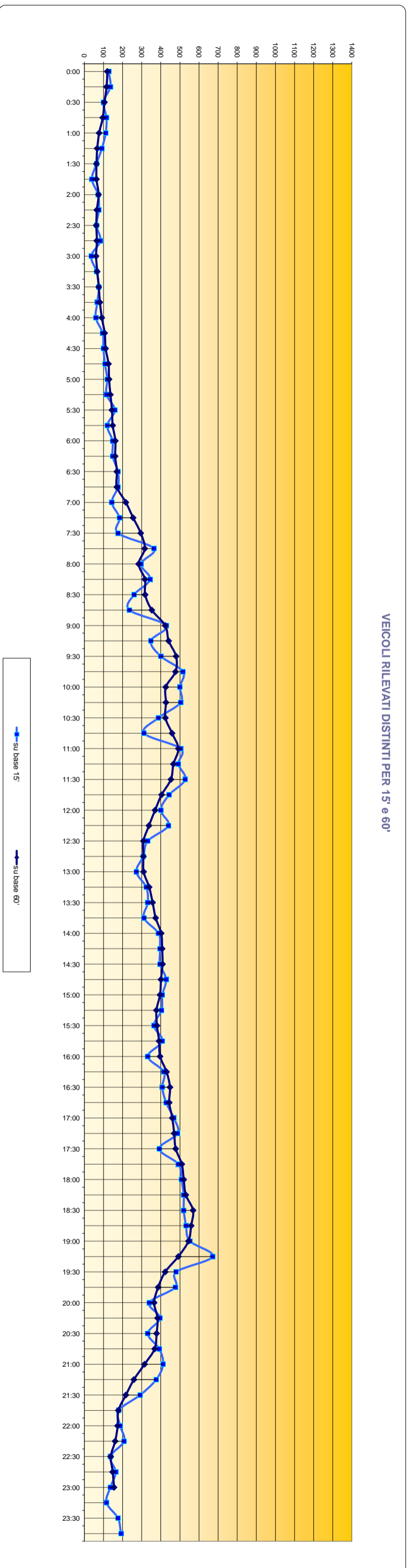
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
6.083 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
12:00	89	356 / 328	11	44 / 42
12:15	98	392 / 301	12	48 / 37
12:30	74	296 / 273	9	36 / 36
12:45	67	268 / 271	10	40 / 38
13:00	62	248 / 280	6	24 / 30
13:15	70	280 / 305	6	24 / 34
13:30	72	288 / 326	11	44 / 31
13:45	76	304 / 342	2	8 / 31
14:00	87	348 / 361	10	40 / 41
14:15	91	364 / 360	8	32 / 47
14:30	88	352 / 363	11	44 / 46
14:45	95	380 / 355	12	48 / 46
15:00	86	344 / 350	16	64 / 46
15:15	94	376 / 336	7	28 / 41
15:30	80	320 / 337	11	44 / 43
15:45	90	360 / 349	12	48 / 42
16:00	72	288 / 348	11	44 / 48
16:15	95	380 / 376	9	36 / 54
16:30	92	368 / 390	10	40 / 58
16:45	89	356 / 389	18	72 / 55
17:00	100	400 / 405	17	68 / 55
17:15	109	436 / 422	13	52 / 48
17:30	91	364 / 426	7	28 / 52
17:45	105	420 / 449	18	72 / 61

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
881 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
18:00	117	468 / 462	10	40 / 58
18:15	113	452 / 460	17	68 / 71
18:30	114	456 / 488	16	64 / 81
18:45	118	472 / 481	15	60 / 78
19:00	115	460 / 471	23	92 / 74
19:15	141	564 / 426	27	108 / 66
19:30	107	428 / 368	13	52 / 55
19:45	108	432 / 332	11	44 / 54
20:00	70	280 / 315	15	60 / 50
20:15	83	332 / 337	16	64 / 46
20:30	71	284 / 333	12	48 / 45
20:45	91	364 / 327	7	28 / 41
21:00	92	368 / 276	11	44 / 39
21:15	79	316 / 223	15	60 / 36
21:30	65	260 / 190	8	32 / 27
21:45	40	160 / 152	5	20 / 26
22:00	39	156 / 149	8	32 / 25
22:15	46	184 / 140	6	24 / 21
22:30	27	108 / 116	7	28 / 22
22:45	37	148 / 125	4	16 / 23
23:00	30	120 / 134	4	16 / 21
23:15	22	88 / -	7	28 / -
23:30	36	144 / -	8	32 / -
23:45	46	184 / -	2	8 / -

Peso medio dei veicoli Pesanti
13%



Sezione di Rileveo 6 B - Svincolo autostradale Noventa di Piave - dir. Ingresso

Rileveo del traffico effettuato il giorno

domenica 29 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
0:00	27	108	3	12
0:15	26	104	7	28
0:30	24	96	4	16
0:45	24	96	0	0
1:00	23	92	7	28
1:15	29	116	4	16
1:30	12	48	1	4
1:45	16	64	2	8
2:00	15	60	1	4
2:15	8	32	2	8
2:30	9	36	0	0
2:45	7	28	0	0
3:00	8	32	1	4
3:15	12	48	0	0
3:30	12	48	2	8
3:45	14	56	2	8
4:00	5	20	0	0
4:15	7	28	2	8
4:30	14	56	2	8
4:45	12	48	2	8
5:00	18	72	2	8
5:15	13	52	0	0
5:30	17	68	2	8
5:45	15	60	0	0

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
7.910 veicoli/24h

Inizio intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
6:00	17	68	1	4
6:15	20	80	2	8
6:30	25	100	5	20
6:45	26	104	3	12
7:00	28	112	3	12
7:15	27	108	2	8
7:30	44	176	2	8
7:45	56	224	8	32
8:00	63	252	15	60
8:15	50	200	13	52
8:30	64	256	14	56
8:45	57	228	287	20
9:00	64	256	326	2
9:15	74	296	371	8
9:30	92	368	383	12
9:45	96	384	351	12
10:00	109	436	361	14
10:15	86	344	377	3
10:30	60	240	353	1
10:45	106	424	381	4
11:00	125	500	367	8
11:15	62	248	304	6
11:30	88	352	311	5
11:45	92	368	299	11

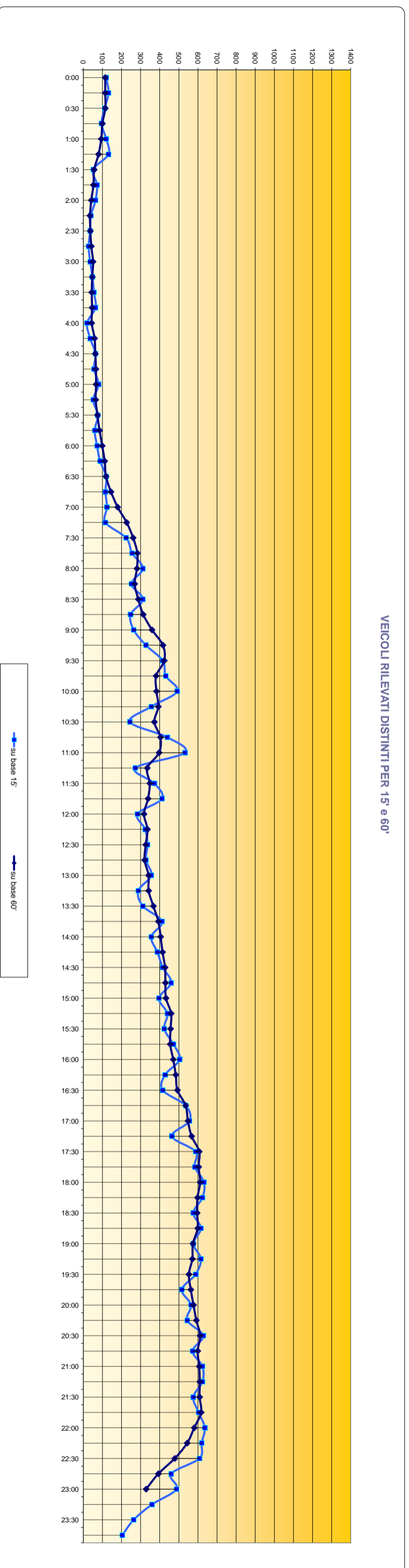
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
6.587 veicoli/diurni

Inizio intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
12:00	62	248	277	9
12:15	69	276	295	12
12:30	76	304	295	8
12:45	70	280	288	12
13:00	80	320	313	9
13:15	69	276	311	3
13:30	69	276	327	9
13:45	95	380	347	8
14:00	78	312	359	11
14:15	85	340	366	12
14:30	89	356	377	15
14:45	107	428	381	8
15:00	85	340	370	14
15:15	96	384	394	14
15:30	93	372	393	13
15:45	96	384	389	22
16:00	109	436	405	17
16:15	95	380	421	12
16:30	89	356	421	15
16:45	112	448	452	22
17:00	125	500	468	14
17:15	95	380	483	21
17:30	120	480	529	27
17:45	128	512	531	18

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
1323 veicoli/notturni

Inizio intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
18:00	140	560	527	18
18:15	141	564	497	15
18:30	124	488	479	22
18:45	124	496	477	30
19:00	110	440	467	34
19:15	123	492	478	31
19:30	120	480	464	27
19:45	114	456	470	15
20:00	121	484	473	20
20:15	109	436	468	27
20:30	126	504	483	31
20:45	117	468	479	26
21:00	116	464	484	40
21:15	124	496	499	32
21:30	122	488	507	22
21:45	122	488	502	29
22:00	131	524	479	28
22:15	132	528	454	23
22:30	117	468	398	35
22:45	99	396	336	16
23:00	106	424	280	16
23:15	76	304	-	14
23:30	55	220	-	11
23:45	43	172	-	8

Peso medio dei veicoli Pesanti
14%



VEICOLI RILEVATI DISTINTI PER 15' e 60'

Sezione di Rilevo 6 B - Svincolo autostradale Noventa di Piave - dir. Ingresso

Rilevo del traffico effettuato il giorno

lunedì 30 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
0:00	31	124 / 82	8	32 / 14
0:15	23	92 / 60	4	16 / 10
0:30	12	48 / 43	1	4 / 8
0:45	16	64 / 38	1	4 / 7
1:00	9	36 / 33	4	16 / 9
1:15	6	24 / 27	2	8 / 6
1:30	7	28 / 23	0	0 / 7
1:45	11	44 / 23	3	12 / 9
2:00	3	12 / 15	1	4 / 10
2:15	5	20 / 18	3	12 / 14
2:30	4	16 / 18	2	8 / 16
2:45	3	12 / 18	4	16 / 20
3:00	6	24 / 23	5	20 / 24
3:15	5	20 / 26	5	20 / 24
3:30	4	16 / 31	6	24 / 29
3:45	8	32 / 38	8	32 / 35
4:00	9	36 / 39	5	20 / 43
4:15	10	40 / 40	10	40 / 55
4:30	11	44 / 50	12	48 / 67
4:45	9	36 / 69	16	64 / 73
5:00	10	40 / 79	17	68 / 70
5:15	20	80 / 115	22	88 / 74
5:30	30	120 / 143	18	72 / 77
5:45	19	76 / 164	13	52 / 86

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
6.753 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
6:00	46	184 / 206	21	84 / 100
6:15	48	192 / 215	25	100 / 104
6:30	51	204 / 242	27	108 / 105
6:45	61	244 / 272	27	108 / 98
7:00	55	220 / 300	25	100 / 90
7:15	75	300 / 328	26	104 / 86
7:30	81	324 / 337	20	80 / 87
7:45	89	356 / 337	19	76 / 88
8:00	83	332 / 327	21	84 / 89
8:15	81	324 / 338	27	108 / 91
8:30	84	336 / 342	21	84 / 93
8:45	79	316 / 338	20	80 / 100
9:00	94	376 / 352	23	92 / 103
9:15	85	340 / 333	29	116 / 114
9:30	80	320 / 333	28	112 / 103
9:45	93	372 / 340	23	92 / 97
10:00	75	300 / 341	34	136 / 96
10:15	85	340 / 359	18	72 / 83
10:30	87	348 / 373	22	88 / 86
10:45	94	376 / 352	22	88 / 90
11:00	93	372 / 319	21	84 / 99
11:15	99	396 / 283	21	84 / 105
11:30	66	264 / 248	26	104 / 115
11:45	61	244 / 238	31	124 / 111

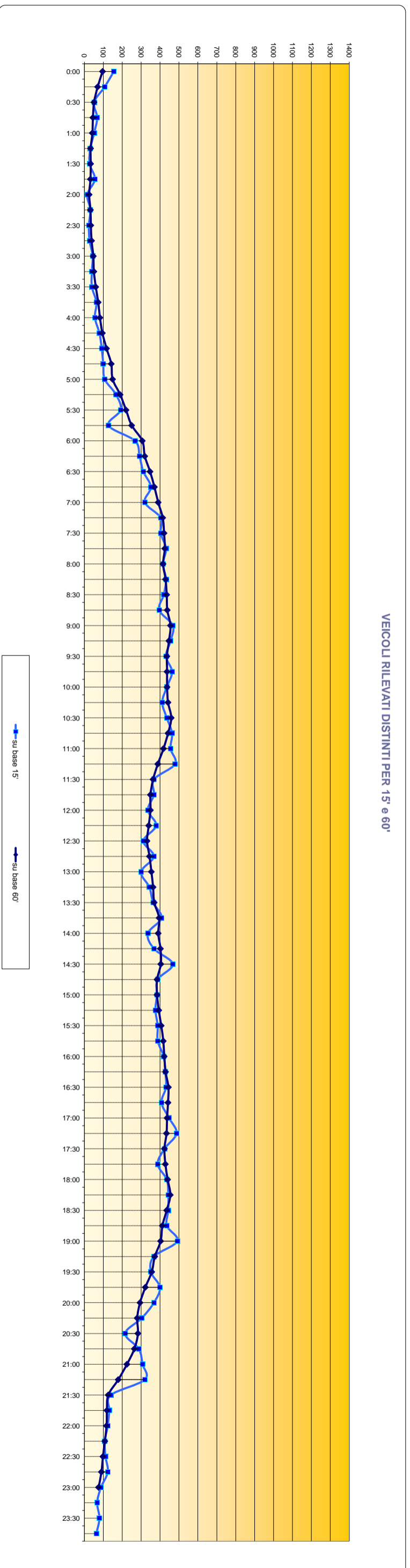
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
6.120 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
12:00	57	228 / 254	27	108 / 95
12:15	64	256 / 252	31	124 / 88
12:30	56	224 / 253	22	88 / 78
12:45	77	308 / 270	15	60 / 74
13:00	55	220 / 273	20	80 / 81
13:15	65	260 / 282	21	84 / 81
13:30	73	292 / 291	18	72 / 78
13:45	80	320 / 317	22	88 / 78
14:00	64	256 / 312	20	80 / 78
14:15	74	296 / 324	18	72 / 78
14:30	99	396 / 322	18	72 / 82
14:45	75	300 / 299	22	88 / 85
15:00	76	304 / 301	20	80 / 83
15:15	72	288 / 310	22	88 / 83
15:30	76	304 / 320	21	84 / 86
15:45	77	308 / 319	20	80 / 98
16:00	85	340 / 320	20	80 / 102
16:15	82	328 / 323	25	100 / 106
16:30	75	300 / 334	33	132 / 110
16:45	78	312 / 347	24	96 / 95
17:00	88	352 / 341	24	96 / 96
17:15	93	372 / 341	29	116 / 93
17:30	88	352 / 336	18	72 / 87
17:45	72	288 / 345	25	100 / 83

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
633 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15' / su base 60'
18:00	88	352 / 356	21	84 / 84
18:15	88	352 / 369	23	92 / 85
18:30	97	388 / 354	14	56 / 81
18:45	83	332 / 334	26	104 / 78
19:00	101	404 / 328	22	88 / 75
19:15	73	292 / 303	19	76 / 69
19:30	77	308 / 294	11	44 / 62
19:45	77	308 / 258	23	92 / 64
20:00	76	304 / 250	16	64 / 44
20:15	64	256 / 243	12	48 / 36
20:30	41	164 / 248	13	52 / 35
20:45	69	276 / 237	8	32 / 27
21:00	69	276 / 195	8	32 / 30
21:15	69	276 / 151	11	44 / 28
21:30	30	120 / 106	5	20 / 20
21:45	27	108 / 102	6	24 / 17
22:00	25	100 / 101	6	24 / 16
22:15	24	96 / 95	3	12 / 13
22:30	26	104 / 85	2	8 / 13
22:45	26	104 / 76	5	20 / 14
23:00	19	76 / 65	3	12 / 10
23:15	14	56 / -	3	12 / -
23:30	17	68 / -	3	12 / -
23:45	15	60 / -	1	4 / -

Peso medio dei veicoli Pesanti
23%



Sezione di Rilevo 6 B - Svincolo autostradale Noventa di Piave - dir. Ingresso

Rilevo del traffico effettuato il giorno

martedì 31 luglio 2018

dalle ore 00:00 alle ore 24:00

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
0:00	9	36	2	8
0:15	7	28	40	11
0:30	11	44	45	11
0:45	16	64	43	10
1:00	6	24	31	8
1:15	12	48	32	8
1:30	9	36	21	4
1:45	4	16	14	11
2:00	7	28	12	2
2:15	1	4	8	16
2:30	2	8	9	17
2:45	2	8	11	20
3:00	3	12	14	28
3:15	2	8	18	12
3:30	4	16	24	34
3:45	5	20	33	38
4:00	7	28	40	39
4:15	8	32	42	32
4:30	13	52	48	45
4:45	12	48	50	57
5:00	9	36	57	62
5:15	14	56	77	84
5:30	15	60	101	98
5:45	19	76	115	106

Flusso veicolare totale rilevato nelle 24 h
5.831 veicoli/24h

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
6:00	29	116	136	36
6:15	38	152	144	24
6:30	29	116	155	30
6:45	40	160	204	27
7:00	37	148	236	29
7:15	49	196	262	19
7:30	78	312	292	21
7:45	72	288	285	22
8:00	63	252	294	28
8:15	79	316	319	27
8:30	71	284	314	28
8:45	81	324	325	19
9:00	88	352	337	33
9:15	74	296	343	29
9:30	82	328	328	17
9:45	93	372	319	24
10:00	94	376	315	11
10:15	59	236	310	10
10:30	73	292	323	1
10:45	89	356	317	17
11:00	89	356	306	22
11:15	72	288	273	23
11:30	67	268	270	15
11:45	78	312	263	24

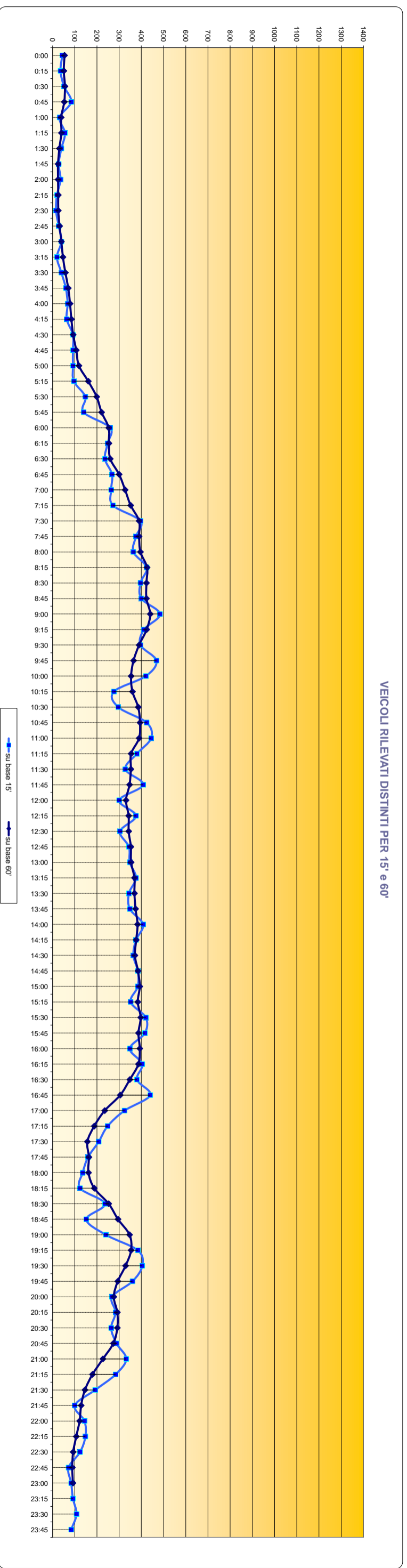
Flusso veicolare diurno (6:00-22:00)
5.261 veicoli/diurni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
12:00	56	224	253	19
12:15	69	276	263	25
12:30	60	240	267	16
12:45	68	272	272	18
13:00	66	264	271	21
13:15	73	292	285	21
13:30	65	260	277	21
13:45	67	268	287	20
14:00	80	320	291	22
14:15	65	260	280	29
14:30	75	300	274	16
14:45	71	284	282	25
15:00	69	276	284	27
15:15	59	236	278	29
15:30	83	332	302	22
15:45	73	292	284	31
16:00	63	252	294	24
16:15	83	332	299	18
16:30	65	260	268	30
16:45	83	332	252	27
17:00	68	272	205	13
17:15	52	208	170	10
17:30	49	196	143	3
17:45	36	144	147	4

Flusso veicolare notturno (22:00-06:00)
570 veicoli/notturni

Inizio Intervallo	veicoli leggeri		veicoli pesanti	
	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'	Veicoli rilevati in 15'	Flusso orario su base 15'
18:00	33	132	144	1
18:15	25	100	164	6
18:30	53	212	216	6
18:45	33	132	248	5
19:00	53	212	291	7
19:15	77	308	292	19
19:30	85	340	271	16
19:45	76	304	245	14
20:00	54	216	229	13
20:15	56	224	247	15
20:30	59	236	251	7
20:45	60	240	229	12
21:00	72	288	190	11
21:15	60	240	146	11
21:30	37	148	114	11
21:45	21	84	105	4
22:00	28	112	101	8
22:15	28	112	90	9
22:30	28	112	80	3
22:45	17	68	75	1
23:00	17	68	74	4
23:15	18	72	-	5
23:30	23	92	-	4
23:45	16	64	-	20

Peso medio dei veicoli Pesanti
24%



10. ALLEGATO 3: STUDIO DI IMPATTO ACUSTICO

INDICE

PREMESSA.....	2
1. NORMATIVA DI RIFERIMENTO.....	3
2. FINALITA' E METODOLOGIA.....	4
3. AMBITO DI INTERVENTO.....	5
3.1 Accessibilità e direttrici di traffico.....	5
4. ANALISI DELLA RUMOROSITA' ESISTENTE.....	9
5. ANALISI DEI RICETTORI ED INDIVIDUAZIONE DEI VALORI LIMITE.....	11
6. METODOLOGIA DI VALUTAZIONE DELL'IMPATTO ACUSTICO.....	14
7. LA SIMULAZIONE ACUSTICA DELLO STATO ATTUALE E VALIDAZIONE DEL MODELLO PREVISIONALE.....	15
8. MAPPE ACUSTICHE "ante operam".....	17
9. PREVISIONE DEL CLIMA ACUSTICO A SEGUITO DELLA REALIZZAZIONE DELL'AMPLIAMENTO DELLA STRUTTURA COMMERCIALE.....	18
9.1. Verifica livelli rumore differenziale impianti.....	21
10. CONCLUSIONI.....	22
11. ALLEGATO 1: RAPPORTO MISURE.....	23
12. ALLEGATO 2: SCHEDE RICETTORI.....	30
13. ALLEGATO 3: CERTIFICATO TARATURA STRUMENTI.....	32
14. ALLEGATO 4: SCHEDA TECNICO COMPETENTE.....	33

PREMESSA

Con l’emanazione della Legge Quadro sull’inquinamento acustico n° 447 del 26 ottobre 1995, e s.m.i. si sono stabiliti i principi fondamentali in materia di tutela dell’ambiente esterno e abitativo dall’inquinamento acustico.

In attuazione di quanto previsto dall’art. 8 della Legge 447/95 ed in accordo alle Linee Guida dell’A.R.P.A. Veneto, approvate dallo stesso Ente con Delibera del Direttore Generale n. 3/2008 si è predisposta la presente valutazione previsionale di impatto acustico in relazione all’ampliamento degli spazi commerciali previsti dalla variante n°6 ai lotti PN 24,22 e Ex PN 23/b del PDL di via Calnova in Comune di Noventa di Piave, che prevede l’ampliamento degli spazi commerciali dagli attuali 2.595 mq ai programmati 3.999 mq, e 32 nuove stanze ad uso albergo.

L’impatto acustico prodotto dalle opere urbanistiche in progetto sarà principalmente riconducibile al traffico generato ed attratto dall’ampliamento delle strutture urbanistiche in parola che, come meglio descritto nello specifico studio viabilistico, avrà un incremento dei flussi veicolari in ingresso/uscita nel comparto commerciale in esame stimati in +110 veicoli/h in più rispetto allo scenario stato di fatto, 60 in ingresso e 50 in uscita, nell’ora di punta della rete viaria misurata.

L’impatto acustico dovuto dai nuovi impianti installati inciderà in maniera molto più marginale essendo impianti di nuova generazione a bassa emissione acustica.

La presente è finalizzata pertanto alla verifica dei livelli sonori presso i ricettori circostanti l’ambito d’intervento e alla programmazione degli eventuali interventi di mitigazione; riassume le metodologie di esame dello stato di fatto e le analisi previsionali utilizzate per valutare gli effetti acustici; fornisce inoltre dati dettagliati in merito alla rumorosità emessa dalle relative sorgenti continue e stima dei livelli di rumorosità sui recettori più esposti.

L’impostazione del presente lavoro si basa sull’impiego di modelli matematici per la previsione della propagazione del suono e in particolare del modello NMPB – ROUTES 96 per il rumore stradale.

1. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

1. Legge 26 ottobre 1995 n° 447 - “Legge quadro sull’inquinamento acustico”.
2. Decreto Presidente della Repubblica n° 142 del 30 marzo 2004 - “Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell’inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell’articolo 11 della Legge 26 ottobre 1995 n° 447”.
3. Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 1 Marzo 1991 – “Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell’ambiente esterno.
4. Decreto del Ministero dell’Ambiente 16 marzo 1998 – “Tecniche di rilevamento e di misurazione dell’inquinamento acustico”.
5. Legge Regionale n° 13 del 10 Agosto 2001 “Norme in materia di inquinamento acustico”.
6. Decreto del Ministero dell’Ambiente 29 novembre 2000 – “Criteri per la predisposizione da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore”.
7. Decreto Legislativo n° 194 del 19 agosto 2005 “Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale”;
8. Decreto Legislativo 17/02/2017 n. 42 “Disposizioni in materia di armonizzazione della normativa nazionale in materia di inquinamento acustico, a norma dell'articolo 19, comma 2, lettere a), b), c), d), e), f) e h) della legge 30 ottobre 2014, n. 161”;
9. Legge Regionale Veneto n° 21 del 2 maggio 1999 “Norme in materia di inquinamento acustico”.
10. Vigente Piano di Classificazione Acustica del Comune di Noventa di Piave, approvato dal C.C. n. 42 del 03/08/2005.

2. FINALITA' E METODOLOGIA

La presente valutazione consiste nella stima della situazione acustica attuale nell'ambito dell'intervento in esame ed alla previsione degli effetti ambientali, dal punto di vista acustico, in seguito alla realizzazione degli interventi sul territorio.

La valutazione si articola nelle seguenti fasi:

- indagine sullo stato di fatto dell'area territoriale oggetto di intervento e sua completa definizione dal punto di vista acustico;
- previsione dei scenari di inquinamento acustico indotto dall'intervento in progetto e verifica con i limiti normativi;
- eventuale individuazione delle opere di bonifica e previsione della loro efficacia.

Operativamente la presente valutazione d'impatto acustico è stata articolata come di seguito:

- definizione di un ambito di studio "generale" delimitato dai ricettori presenti nelle vicinanze dell'area dell'ambito di intervento e considerati potenzialmente impattati;
- individuazione delle sorgenti sonore attualmente esistenti che possano influenzare i ricettori presenti nelle vicinanze;
- definizione, come ricettori, tutti gli edifici adibiti ad ambiente abitativo e le relative aree esterne di pertinenza o ad attività lavorativa o ricreativa; le aree naturalistiche vincolate, i parchi pubblici e le aree esterne destinate ad attività ricreative ed allo svolgimento della vita sociale della collettività; le aree territoriali edificabili già individuate dai vigenti piani regolatori generali e loro varianti generali.
- valutazione dei livelli acustici attuali;
- analisi dei ricettori ed individuazione dei valori limite;
- informatizzazione dei dati, simulazione e descrizione acustica dello stato attuale mediante modello previsionale;
- validazione del modello previsionale;
- studio della emissione del rumore da traffico veicolare indotto;
- valutazione previsionale del clima acustico in fase di esercizio;
- confronto con i vigenti limiti di rumorosità;
- eventuale valutazione previsionale del clima acustico "mitigato";
- confronto con i vigenti limiti di rumorosità e considerazioni conclusive.

3. AMBITO DI INTERVENTO

La grande struttura di vendita il cui progetto prevede l'ampliamento dagli attuali 2.595mq ai futuri 3.999 mq, sita lungo via Rialto in Comune di Noventa di Piave (VE).

L'intervento in parola si colloca in fregio tra via Calnova sul lato ovest e via Rialto sul lato est. Gli assi viari di accesso al comparto sono costituiti da: SS14 Var – via Martiri delle Foibe, che da est ad ovest funge da collegamento tra l'asse autostradale della A4 TO-TS e l'area a nord del vicino comune di San Donà di Piave; verso nord, da via Calnova che attraversa l'area industriale di Noventa di Piave fino al vicino Comune di Cessalto e che verso sud conduce al centro di Noventa di Piave; verso ovest l'asse di S.M. di Campagna collega l'ambito in parola con il Comune di Susegana e consente anche l'accesso all'ampio comparto commerciale del Noventa di Piave Design outlet.



Figura 1: inquadramento area di studio

3.1 Accessibilità e direttrici di traffico

I principali itinerari di accesso al comparto in progetto sono i seguenti:

1. Direttrice nord: da Cessalto lungo via Calnova, converge sull'ampia rotonda posta sul lato nord dell'intervento e quindi su via Rialto;
2. Direttrice ovest: da Ponte di Piave su S.M. di Campagna, converge sull'ampia rotonda posta sul lato nord dell'intervento e quindi su via Rialto;

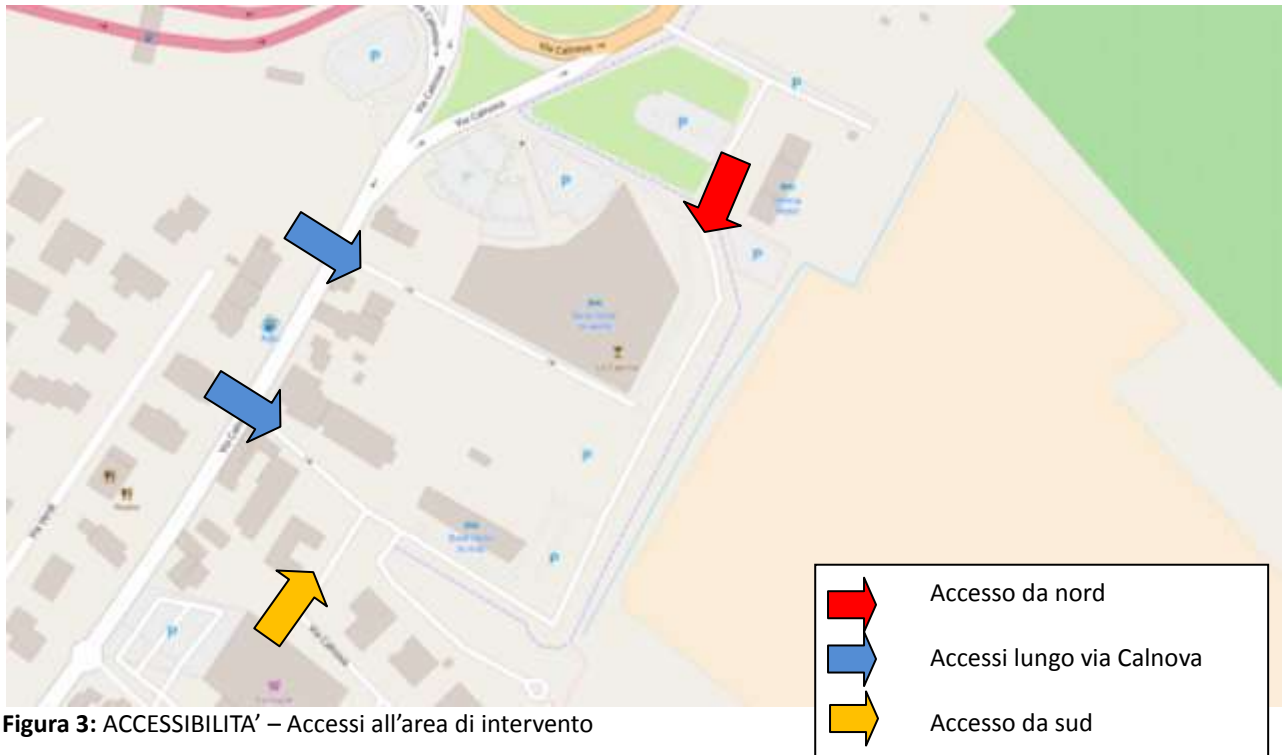
3. Direttrice sud: dal centro urbano di Noventa lungo via Calnova freudo dell'accesso est all'area di studio;
4. Direttrice est: provenienze da Jesolo e San Donà di Piave, lungo SS14var.



Figura 2: ACCESSIBILITA' – Direttrici di accesso

L'ambito di intervento ove ricadono le opere in progetto presenta i seguenti accessi:

1. Accesso 1: Accesso dal lato nord, per l'ampia rotaria tra l'accesso autostradale e la SS 14 Var, fruendo di via Rialto;
2. Accesso 2 e 3: Accessi dal lato ovest lungo via Calnova;
3. Accesso 4: lato sud.



**Accesso 1 – Lato Nord, Da Rotatoria Autostrada –
fruendo di via Rialto**



Provenienze da OVEST



Provenienze da EST

Accessi 2 e 3 – Da Via Calnova



Accesso 2

Accesso 3

Accesso 4 – Da Via Calnova



Accesso 4

4. ANALISI DELLA RUMOROSITA' ESISTENTE

La prima fase del procedimento di verifica della compatibilità acustica dell'intervento in parola con i limiti di legge consiste nella determinazione dello stato di fatto acustico, senza tenere conto di eventuali situazioni anomale in essere.

A tale scopo è stata eseguita, nell'area di intervento una campagna di misure fonometriche in orario diurno. Il D.M. Ambiente 16 marzo 1998 "Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico", stabilisce i requisiti della strumentazione e la metodologia per compiere le misure fonometriche.

La sessione di misura, della durata di 20 minuti per ogni postazione, è stata realizzata il giorno martedì 4 settembre 2018 tra le 16:00 e le 18:00, per l'intervallo notturno, e il giorno giovedì 06 settembre 2018, tra le 22:00 e le 23:45, per l'intervallo notturno.

Sono state scelte tre (3) postazioni di misura diurna e notturna con conteggio contestuale dei passaggi degli autoveicoli.

I punti di misura sono così localizzati:

- P1 – Via Calnova a sud est del "Base Hotel to stay";
- P2 – Via Calnova, lato ovest della sede di Biasutto arredamenti;
- P3 – Area Verde a fronte dell'Hotel Omnia.

Nello stralcio ortofotogrammetrico che segue è riportata l'esatta posizione dei punti di misura.



Figura 4: Localizzazione postazioni di rilievo

Nelle tabelle sottostanti si riporta la sintesi de valori misurati.

Rilievo Diurno (06:00-22:00)

Postazione	Località	Classe Acustica	Sorgente in esame	Data Misura	Periodo	Tempo Misura	LAeq	L ₉₅	Limiti Acustici
P.1	Via Calnova	III°	Traffico Veicolare	Lunedì 24 aprile 2017	Diurno	20 minuti	50,7	46,2	60 dBA
P.2	Via Calnova	DPR 142/2004	Traffico Veicolare	Lunedì 24 aprile 2017	Diurno	20 minuti	48,7	43,3	65 dBA
P.3	Area Verde a fronte dell'Hotel Omnia	III°	Traffico Veicolare	Lunedì 24 aprile 2017	Diurno	20 minuti	56,1	51,9	60 dBA

Rilievo Notturno (22:00-06:00)

Postazione	Località	Classe Acustica	Sorgente in esame	Data Misura	Periodo	Tempo Misura	LAeq	L ₉₅	Limiti Acustici
P.1	Via Calnova	III°	Traffico Veicolare	Lunedì 24 aprile 2017	Notturno	20 minuti	47,0	43,1	50 dBA
P.2	Via Calnova	DPR 142/2004	Traffico Veicolare	Lunedì 24 aprile 2017	Notturno	20 minuti	44,6	42,5	55 dBA
P.3	Area Verde a fronte dell'Hotel Omnia	III°	Traffico Veicolare	Lunedì 24 aprile 2017	Notturno	20 minuti	48,8	46,2	50 dBA

Tabelle 4.1: Riassunto dei dati di clima acustico misurati

Sulla base delle indagini condotte nell'area in esame, si è constatato che la principale fonte d'impatto acustico risulta essere costituita dal rumore da traffico veicolare lungo via Calnova e in corrispondenza dell'ampio nodo circolatorio tra la SS 14 Var e l'accesso al casello autostrade di Noventa di Piave.

Analizzando i dati raccolti emerge che in prossimità delle opere in progetto i valori misurati rientrano nei limiti di norma del vigente PCA.

5. ANALISI DEI RICETTORI ED INDIVIDUAZIONE DEI VALORI LIMITE

La valutazione dei recettori presenti nell'area è stata condotta attraverso il censimento di tutti gli edifici abitativi e non, individuabili in prossimità delle aree di futuro intervento.

Sono definiti ricettori, ai sensi del DPR 142/04 "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447", tutti gli edifici adibiti ad ambiente abitativo, comprese le relative aree esterne di pertinenza ove, per ambiente abitativo, si intende ogni ambiente interno ad un edificio destinato alla permanenza di persone o comunità ed utilizzato per le diverse attività umane.

Sono inoltre definiti ricettori tutti gli edifici adibiti ad attività lavorativa o ricreativa, le aree naturalistiche vincolate, i parchi pubblici, le aree esterne destinate ad attività ricreativa e allo svolgimento della vita sociale della collettività, le aree territoriali edificabili (aree di espansione) già individuate dai vigenti piani urbanistici.

Nelle aree limitrofe, oltre alla struttura in ampliamento, sono presenti altri edifici commerciali/direzionali. Non è stata riscontrata la presenza di scuole, ospedali, nei dintorni più prossimi dell'area (entro un 1 km dall'area di intervento).

I sopralluoghi e i rilevamenti acustici effettuati hanno permesso di riscontrare l'impatto acustico dovuto essenzialmente alla presenza del traffico veicolare, specialmente lungo via Calnova e in corrispondenza dell'ampio nodo circolatorio tra la SS 14 Var e l'accesso al casello autostrade di Noventa di Piave.

Il Comune di Noventa di Piave dispone di Piano di Classificazione Acustica del proprio territorio, approvato dal C.C. n. 42 del 03/08/2005, così come previsto dall'art 6 comma 1, lettera a della Legge 26 ottobre 1995 n° 447 - "Legge quadro sull'inquinamento acustico".

La normativa italiana, relativamente all'inquinamento acustico, è disciplinata dalla L. n. 447 del 26 ottobre 1995 - "Legge quadro sull'inquinamento acustico", e dai successivi decreti, leggi e regolamenti attuativi. In particolare il D.P.C.M. 14/11/1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore in attuazione dell'art.3, comma 1, della ricordata legge quadro, definisce i valori limite di emissione, i valori limite di immissione (distinti in valori limiti assoluti e differenziali), i valori di attenzione e i valori di qualità.

Sulla base di questa premessa normativa, la zonizzazione acustica deve, pertanto, essere considerata come uno strumento di governo del territorio, il cui obiettivo è quello di prevenire il deterioramento di zone non inquinate e di fornire un adeguato strumento di pianificazione, di prevenzione e di risanamento dello sviluppo urbanistico, commerciale, artigianale ed industriale della zona. Per ogni zona è definita la soglia acustica ammissibile durante le fasce orarie diurne e notturne.

Tali valori sono riferiti alle classi della zonizzazione acustica basate sulla destinazione d'uso del territorio adottate dai comuni ai sensi e per gli effetti dell'art. 4 della citata legge quadro.

Nelle tabelle di seguito si riportano i valori limite di emissione e di immissione (valori limite assoluti) in termini di livello sonoro equivalente in ponderazione "A", che tiene conto delle caratteristiche della funzionalità uditiva dell'uomo, - dB(A).

Tali valori costituiscono il riferimento per la determinazione dell'impatto e del rispetto dei limiti delle sorgenti sonore, sia esse fisse e mobili.

Valori limite assoluti di emissione

CLASSI DI DESTINAZIONE D'USO DEL TERRITORIO		TEMPI DI RIFERIMENTO	
		DIURNO (6.00-22.00)	NOTTURNO (22.00-6.00)
I	Aree particolarmente protette	45	35
II	Aree prev. residenziali	50	40
III	Aree di tipo misto	55	45
IV	Aree ad intensa attività umana	60	50
V	Aree prev. industriali	65	55
VI	Aree esclusivamente industriali	65	65

Valori limite di emissione: il valore massimo di rumore che può essere emesso da una sorgente sonora, misurato in prossimità della sorgente stessa.

Valori limite assoluti di immissione

CLASSI DI DESTINAZIONE D'USO DEL TERRITORIO		TEMPI DI RIFERIMENTO	
		DIURNO (6.00-22.00)	NOTTURNO (22.00-6.00)
I	Aree particolarmente protette	50	40
II	Aree prev. residenziali	55	45
III	Aree di tipo misto	60	50
IV	Aree ad intensa attività umana	65	55
V	Aree prev. industriali	70	60
VI	Aree esclusivamente industriali	70	70

Valori limite di immissione: il valore massimo di rumore che può essere immesso da una o più sorgenti sonore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno, misurato in prossimità dei ricettori. I valori limite di immissione sono distinti in: a) valori limite assoluti, determinati con riferimento al livello equivalente di rumore ambientale; b) valori limite differenziali, determinati con riferimento alla differenza tra il livello equivalente di rumore ambientale ed il rumore residuo.

La citata Legge Quadro, all'art.6, comma 1, lettera a), imponeva ai Comuni l'obbligo della classificazione del territorio, in base alle differenti destinazioni d'uso dello stesso.

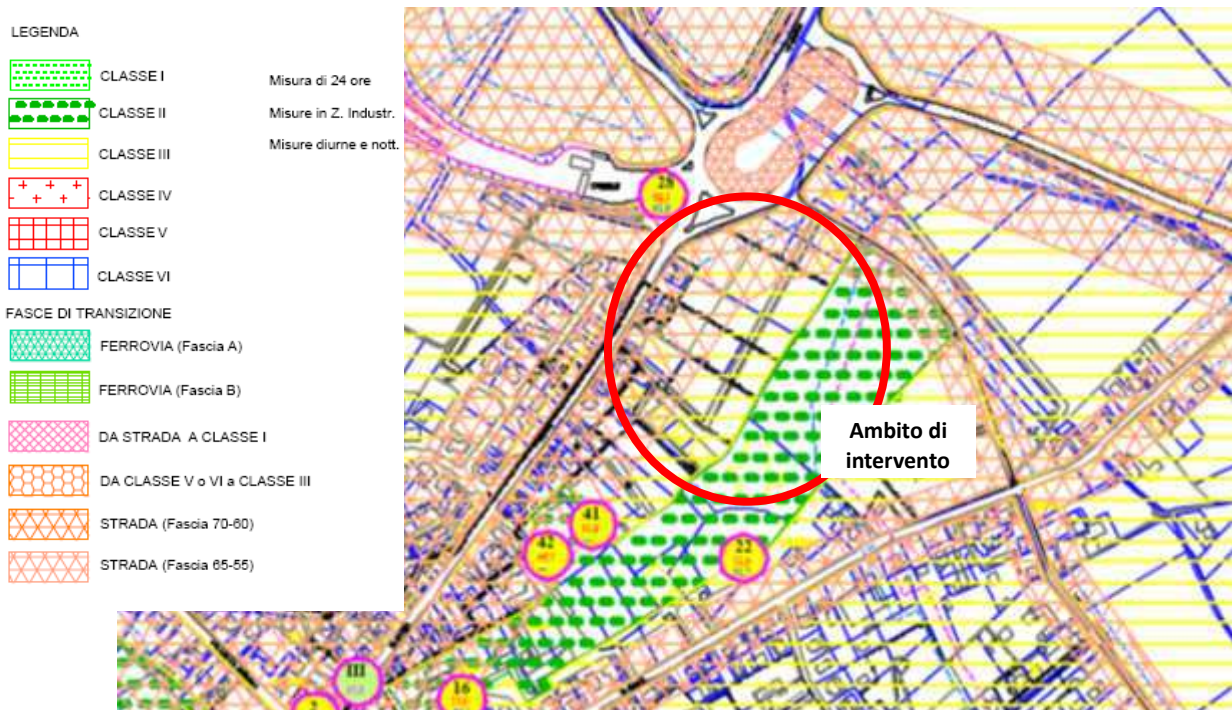


Figura 5: Stralcio Piano Classificazione Acustica (in rosso l'area ove ricade l'intervento)

L'area oggetto di intervento, evidenziata nel cerchio rosso in figura 5, è ricompresa all'interno della zona III, di tipo misto, e in parte ricompresa nella fascia di rispetto/transizione stradale "Strada Fascia 65-55". Pertanto, prendendo a riferimento il limite più restrittivo, l'area di pertinenza dell'attività in oggetto possa essere assoggettata ai valori limite assoluti d'immissione evidenziati nelle precedenti Tabelle del D.P.C.M. 14/11/97, che per la zona III sono pari a:

- 60 dB(A) nel periodo diurno (6:00-22:00)
- 50 dB(A) nel periodo notturno (22:00-06:00)

Le indagini acustiche ambientali preliminari svolte, i cui risultati di sintesi sono riportati nella precedente tabella 5.1 e meglio descritti nell'allegato 1 "Rapporto Misure", evidenziano che il clima acustico dell'area in esame, ed in particolare in prossimità del progetto urbanistico in parola, *nell'intervallo orario diurno (6:00-22:00) preso a riferimento in quanto intervallo di attività della struttura commerciali in esame, rientra nei limiti dei valori prescritti dal vigente Piano di Classificazione Acustica Comunale di Noventa di Piave.*

6. METODOLOGIA DI VALUTAZIONE DELL'IMPATTO ACUSTICO

Per definire i valori del clima acustico nelle varie situazioni è stato necessario compiere delle simulazioni. Le mappe acustiche sono la rappresentazione grafica del clima acustico generato da una o più sorgenti di rumore, che nel nostro caso è essenzialmente rappresentata dal traffico stradale e di variazione di stallo nei parcheggi. I modelli computerizzati, attualmente a disposizione, consentono di prevedere la propagazione del rumore in qualsiasi realtà territoriale urbana ed extraurbana, grazie alla possibilità di gestione dei sistemi cartografici digitalizzati tridimensionali.

La determinazione dei livelli acustici generati dall'ampliamento della struttura produttiva in esame, è stata compiuta con l'ausilio del modello previsionale di calcolo SoundPLAN, attraverso il quale è possibile simulare differenti scenari di inquinamento acustico, nelle aree di pertinenza dello studio in esame, in attuazione di quanto previsto dall'art. 8 della Legge 447/95.

La scelta di applicare tale modello di simulazione è stata eseguita in considerazione delle caratteristiche del modello, del livello di dettaglio che è in grado di raggiungere e, inoltre, della sua affidabilità ampiamente garantita dalle applicazioni in campo stradale, ferroviario, aeroportuale già portate a termine in altri studi analoghi.

SoundPLAN è un modello previsionale a "ampio spettro" poiché permette di studiare fenomeni acustici generati da rumore stradale, ferroviario, aeroportuale e industriale utilizzando di volta in volta gli standard internazionali più ampiamente riconosciuti.

Questo modello di simulazione trae fondamento sull'esigenza di determinare o prevedere la propagazione del rumore prodotto da varie fonti emittenti (sia di tipo lineare sia di tipo puntuale) nell'ambiente urbano; consente inoltre di costruire la distribuzione acustica, mediante rappresentazione di curve di uguale intensità sonora, e di sovrapporla a un contesto grafico o cartografico del territorio in esame.

Tale software elabora i dati di input per sorgenti fisse, sulla base di valori di potenza sonora o per sorgenti lineari, sulla base dei flussi medi.

Il programma consente di considerare le interferenze e l'assorbimento acustico di pareti di fabbricati o di altre "barriere acustiche" naturali o antropiche; permette di creare, in uno spazio virtuale, equivalenti di situazioni acustiche reali, valutarne gli effetti ed eventualmente, prima di fare misurazioni acustiche, prevedere scenari di mitigazione dell'ambiente.

Il programma calcola il livello di rumore ricevuto da fonti specifiche e propagato attraverso ostacoli e strumenti intermedi. Le conseguenze delle misure di riduzione del rumore si possono rapidamente giudicare ed è possibile confrontare i valori calcolati, con quelli consentiti.

Il risultato che ne consegue è la realizzazione di curve isofoniche, rappresentate su supporto cartografico in scala; il che costituisce un elemento scientifico originale d'immediata interpretazione e visualizzazione del fenomeno dispersivo della rumorosità sul territorio circostante.

Questo sviluppo grafico è stato rappresentato in dB(A) per intervalli di 5 dB, cioè secondo gli intervalli di rumorosità previsti dal D.P.C.M. 14 novembre 1997 e dalla legge quadro 447/95.

7. LA SIMULAZIONE ACUSTICA DELLO STATO ATTUALE E VALIDAZIONE DEL MODELLO PREVISIONALE

Nell'ambito del presente studio è stata elaborata una simulazione acustica relativa allo stato attuale nel periodo di riferimento diurno (06:00-22:00), intervallo di operatività della struttura commerciale in progetto, mediante ricostruzione delle sorgenti secondo i campionamenti effettuati in sito.

E' stata impiegata una griglia di calcolo di 300x140 punti, con passo di m 3. Ciascun punto ricevitore è stato collocato ad una quota di m 4,0 sopra al terreno. Il calcolo è stato effettuato tenendo in considerazione anche la presenza dell'effetto schermante del terreno stesso.

In ambiente SoundPLAN è stato ricostruito il modello digitale del terreno (DGM) a partire dai dati estrapolati dalla cartografia di base vettoriale. Per mezzo della triangolazione delle quote del terreno, inserite in SoundPLAN, è stato infatti possibile ricostruire la superficie tridimensionale, continua, rappresentativa dell'orografia del luogo.

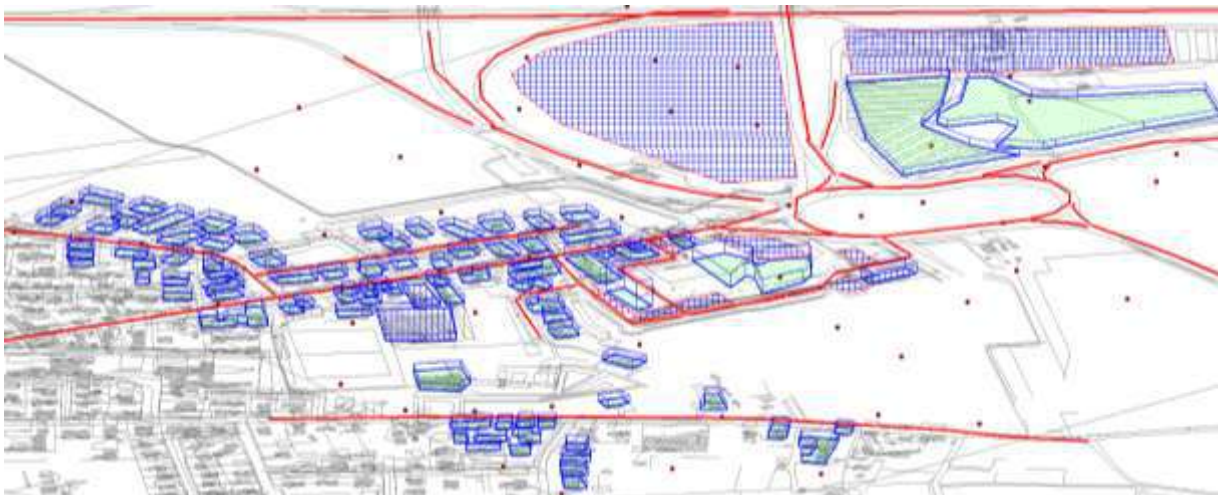


Figura 6: Modello Tridimensionale (DGM)

Il DGM così realizzato, costituisce la superficie "d'appoggio" e di riferimento per qualsiasi infrastruttura si voglia inserire. Nella fattispecie, sono stati introdotti, in un primo momento, la viabilità e gli edifici ricettori per rappresentare la situazione "ante operam".

La mappatura acustica, riporta le curve d'isolivello dei livelli equivalenti (Leq) d'immissione, ossia rappresenta graficamente la pressione sonora calcolata su una sezione orizzontale. La mappatura acustica è un efficiente metodo di rappresentazione di una serie di livelli acustici riferiti ad una superficie, al fine di valutare in quale modo il rumore si distribuisce sulla superficie considerata.

La redazione delle mappature acustiche, come richiesto dall'art. 5 del D.Lgs. 194/05, è stata effettuata mediante l'utilizzo dei descrittori acustici **Lden** definito come Livello continuo equivalente a lungo termine ponderato "A" stimato con il modello di simulazione acustica sui vertici del reticolo a maglia quadrata come in precedenza descritto. L'intervallo tra le curve d'isolivello è stato posto pari a 5 dBA.

Per le metodologie con le quali è stata costruita la mappa del rumore, i livelli di rumorosità in essa riportati, pur fornendo un utile parametro di riferimento per la determinazione dei livelli di esposizione, non possono rappresentare puntualmente la realtà acustica del territorio. Infatti, per interpretare correttamente questi dati è opportuno tenere in considerazione che la mappa del rumore rappresenta la rumorosità presente nell'ambiente esterno e che è stata costruita sulla base dei valori di rumore simulati a 4,0 m dal piano di campagna. Occorre inoltre sottolineare che si tratta di una rappresentazione a macroscale, poiché la grande variabilità spazio-temporale del rumore non consente di rappresentare

punto per punto l'entità del suo valore, in particolare in un territorio complesso quale un'area urbanizzata.

Le campiture d'isolivello sono state lasciate continue anche in corrispondenza e all'interno degli edifici e/o altri ostacoli. Si tratta ovviamente di una sovrastima in quanto all'interno dei fabbricati il livello sonoro equivalente sarà inferiore.

La calibrazione del modello di calcolo viene effettuata secondo quanto specificato nell'appendice E, della norma UNI 11143-1 "Metodo per la stima dell'impatto e del clima acustico per tipologia di sorgenti", nella quale viene descritto il procedimento per stimare i livelli di rumore previsti per una specifica sorgente o attività definendo le applicazioni di tipo previsionale e l'approccio metrologico in funzione delle diverse tipologie di sorgente e dell'ambiente circostante. Una tale metodologia di procedimento riduce le incertezze associate all'uso del modello di calcolo.

Per la calibrazione del modello di calcolo sono state utilizzate condizioni di propagazione acustica omogenee, che rispecchiano le condizioni atmosferiche presenti nell'area durante i rilievi fonometrici: cielo coperto, temperatura mite, sostanziale assenza d'inversione termica.

Si riportano di seguito i risultati delle misurazioni in precedenza descritte, con l'indicazione delle velocità di transito. Il numero dei veicoli transitanti e le relative velocità sono stati l'input del modello di calcolo per la calibrazione. In particolare, le postazioni indicate con Pn rappresentano punti di riferimento individuati che costituiranno i punti di calibrazione delle sorgenti. Introducendo il flusso veicolare indicato in tabella, si sono ottenuti i conseguenti livelli acustici. Il modello può dirsi calibrato se, per i punti di riferimento, la media degli scarti $|Lc-Lm|$ al quadrato tra i valori calcolati e quelli misurati è minore di 0,5 dB e se lo scarto $|Lc - Lm|$ tra i livelli sonori calcolati in tutti i punti di verifica è minore di 3 dB(A). Altrimenti, si rende necessario riesaminare i dati d'ingresso del modello di calcolo (specificatamente quelli concernenti la propagazione acustica) e ripetere il processo.

Postazione	Tempo Misura	Leq (A) misurato	Leq (A) calcolato	V (km/h)	Lc-Lm	Lc-Lm ²	$\frac{ Lc - Lmr ^2}{2} < 0,5$	DEV. ST.
P.1	20 minuti	50,7	51,06	50	0,3	0,09	0,41	0,21
P.2	20 minuti	48,7	49,4	50	0,7	0,49		
P.3	20 minuti	56,1	56,9	50	0,8	0,64		

Nella precedente tabella per ciascun punto sono riportati i valori dei livelli equivalenti misurati con rilievo fonometrico ed i corrispondenti valori calcolati con il modello di simulazione. Si nota un buon allineamento dei valori stimati con il modello rispetto a quelli effettivamente misurati in sito.

Le differenze variano da un minimo di +0,3 dB(A) ad un massimo di +0,8dB(A).

Dalla tabella si evince che le due condizioni da rispettare, per considerare il modello calibrato, sono verificate.

La deviazione standard massima delle differenze è pari a 0,21 dB(A) che è un valore sicuramente buono, considerando l'elevata variabilità presente nei punti considerati, sia in termini spaziali che temporali, nonché l'ampia scala acustica riscontrata (che nel dominio di studio copre un range da 35 a oltre 80 dB(A)). La precisione dei risultati del modello, è peraltro comparabile con gli stessi errori di misura fonometrica (che sono dell'ordine di -1.0/+1.0 dB(A)).

L'accuratezza dell'output conferma quindi l'attendibilità dei dati di input inseriti nel modello come pure la correttezza degli altri parametri di calibrazione utilizzati.

Nel caso in esame si può affermare che l'approssimazione introdotta è adeguata alle esigenze connesse allo studio richiesto e che le ipotesi previste per l'utilizzo del metodo di calcolo sono corrette.

8. MAPPE ACUSTICHE “ante operam”

Le elaborazioni effettuate mediante il modello predittivo adottato, hanno permesso la costruzione georeferenziata di mappe acustiche che nella loro globalità definiscono, su trasposizione cartografica, l'andamento e la distribuzione spaziale dei livelli di rumore diurni e notturni del territorio interessato.

La mappatura acustica, riporta le curve d'isolivello dei livelli equivalenti (L_{eq}) d'immissione, ossia rappresenta graficamente la pressione sonora calcolata su una sezione orizzontale. La mappatura acustica è un efficiente metodo di rappresentazione di una serie di livelli acustici riferiti ad una superficie, al fine di valutare in quale modo il rumore si distribuisce sulla superficie considerata.

La redazione delle mappature acustiche, come richiesto dall'art. 5 del D.Lgs. 194/05, è stata effettuata mediante l'utilizzo dei descrittori acustici L_d definito come Livello continuo equivalente a lungo termine ponderato “A” stimato con il modello di simulazione acustica sui vertici del reticolo a maglia quadrata come in precedenza descritto. L'intervallo tra le curve d'isolivello è stato posto pari a 5 dB.

Di seguito (fig. 9.1) è riportato l'estratto della mappa isofonica che rappresenta il clima acustico dello stato di fatto nell'intervallo orario DIURNO (“ante operam” 06:00-22:00).

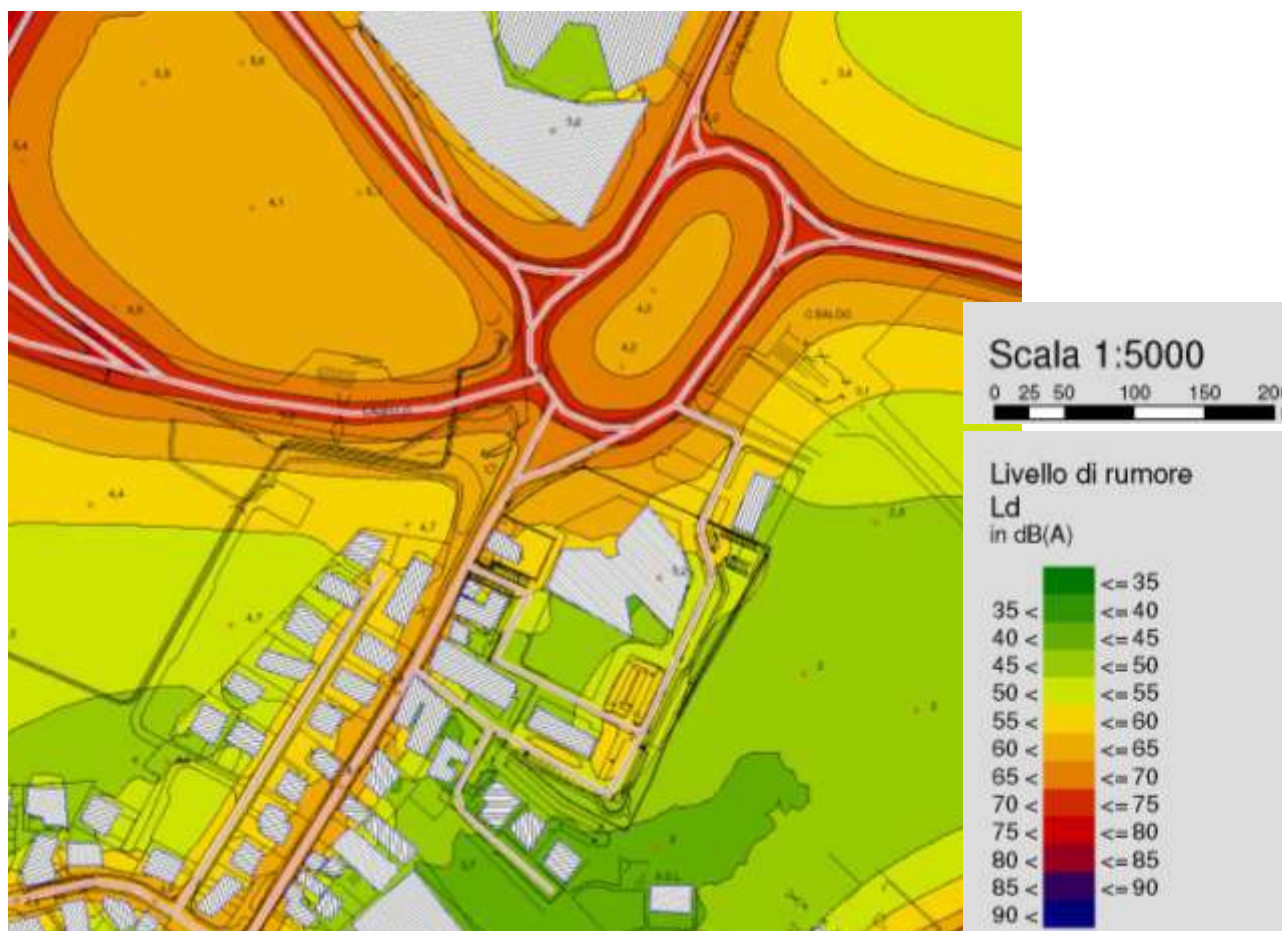


Figura 7: Stralcio mappa isofonica (a 4M.) – ANTE opera DIURNO – 06:00 – 22:00

9. PREVISIONE DEL CLIMA ACUSTICO A SEGUITO DELLA REALIZZAZIONE DELL'AMPLIAMENTO DELLA STRUTTURA COMMERCIALE

Facendo ricorso ai modelli previsionali in precedenza descritti e partendo dal modello di calcolo validato della situazione attuale, sono stati determinati livelli sonori attribuibili in seguito alla realizzazione dell'ampliamento degli spazi commerciali dagli attuali 2.595 mq ai programmati 3.999 mq, e 32 nuove stanze ai uso albergo.

In merito all'impatto dovuto al traffico veicolare, il modello di calcolo richiede in ingresso la dettagliata specificazione dei flussi di traffico stradale esistente su tutti gli archi che costituiscono la rete viaria della zona da studiare e delle immediate vicinanze oltre volume di traffico incrementale eventualmente indotto dalle nuove opere urbanistiche in progetto.

A tale fine, si sono impiegati i dati resi disponibili dallo studio trasportistico, dal quale si evince che i flussi veicolari incrementali in ingresso/uscita nel comparto commerciale in esame sono stimati in +110 veicoli/h in più rispetto allo scenario stato di fatto, 60 in ingresso e 50 in uscita.

Nella modellazione non si sono trascurati:

- la velocità media delle singole categorie di veicoli;
- le caratteristiche geometriche della strada;
- il tipo di tracciato: a raso, in trincea;
- la pendenza della strada ed il manto stradale;
- il profilo altimetrico del terreno interposto tra la strada ed i ricettori;
- le condizioni prevalenti dell'atmosfera.

Inoltre, all'interno del modello previsionale vengono anche introdotti in modo dettagliato i nuovi impianti previsti lungo il perimetro dell'edificio.


All'interno del modello previsionale sono stati anche introdotti e simulati in modo dettagliato i nuovi impianti previsti sulla copertura. Nello specifico sono previste unità di trattamento aria/ pompe di calore, in particolare:


- ✓ *N° 2 Unità tipo Rooftop da copertura in pompa di calore con sistema di ricambio aria per gli ambienti interni e recupero di calore: Pressione sonora 76 dB*

Di seguito lo stralcio del bollettino tecnico degli impianti:

Livelli sonori

Grandezza	Potenza Sonora [dB]								Livello di Previsione Sonora [dB(A)]	Livello di Potenza Sonora [dB(A)]
	Bande d'ottava (Hz)									
	63	125	250	500	1000	2000	4000	8000		
49.4	90	95	98	88	84	77	70	67	72	92
54.4	101	95	95	90	87	78	74	72	72	92
60.4	105	95	95	91	86	80	75	73	72	93
70.4	106	96	95	92	88	83	77	75	73	94
80.4	107	97	96	93	89	84	78	76	74	95
90.4	107	101	100	94	92	85	79	78	76	97
100.4	108	102	101	95	93	86	80	79	77	98
110.4	109	103	102	96	94	87	81	80	78	99





CLIVETPack²
 Climatizzatore adiabatico a pompa di calore
 ad inverter, destinato alle applicazioni
 per ambienti a medio-alto carico.
 1000 (1000) 300 (300) 110 (110)
 modello CLIVETPack 200A 200A 200A
 Potenza max. 20000W (20kW)

- Alta efficienza
- Recupero energetico dell'aria espulsa
- Filtri HEPA
- Maxflow compatto
- Grande versatilità
- Riparo installabile

Si ricorda che gli impianti in progetto (2 unità) che sono previsti sulla copertura dell'edificio, lavorano in modo discontinuo e a diversi regimi (potenza al 30/50/80/100%), a seconda della stagionalità. Più marcata generalmente risulta la loro attività nel corso dei periodi estivi. Risulta pertanto difficile definire un intervallo di funzionamento medio. La presente pertanto ha preso a riferimento l'ipotesi più cautelativa, che prevede il funzionamento degli impianti al 100% in continuo.

L'approccio di analisi acustica seguito è quello del "worst case" caso più sfavorevole, ovvero il momento con il massimo afflusso di traffico veicolare indotto e con gli impianti funzionanti simultaneamente al massimo regime. Va evidenziato che il momento di massimo disturbo ha una durata limitata nel tempo. Una volta impostati gli input di progetto, facendo ricorso ai modelli previsionali in precedenza descritti e partendo dal modello di calcolo validato della situazione attuale, si è proceduto alla simulazione per la verifica dei livelli di immissione sonora presso le facciate dei ricettori ritenuti potenzialmente impattati. Nello stralcio ortofotogrammetrico che segue è riportata la posizione dei ricettori esaminati.



Figura 8: Localizzazione ricettori

Queste elaborazioni, che pongono in risalto eventuali situazioni critiche, sono necessarie per l'individuazione e la quantificazione delle eventuali zone da proteggere. Vengono di seguito riportati in forma tabellare i risultati delle simulazioni. Nella tabella vengono elencati i livelli di rumore previsti in corrispondenza degli edifici maggiormente esposti, confrontati con i valori allo stato attuale simulati mediante software.

Si precisa che i livelli di pressione sonora simulati sono stati valutati a circa 1 m dalla facciata degli edifici e a quote corrispondenti ai piani più alti degli stessi. In queste condizioni i livelli calcolati, tenendo conto dell'incremento dovuto all'energia sonora riflessa dall'edificio, possono essere rappresentativi anche delle aree contermini all'edificio stesso.

I dati di ogni ricevitore sono riportati nella riga corrispondente; in particolare sono indicati rispettivamente:

- il livello di pressione sonora in dB(A) “ante operam”;
- il corrispondente livello di pressione sonora “post operam” e la relativa differenza.

Postazione	Livello sonoro equivalente dB(A)			Limiti acustici Vigente PCA comune di Vazzola e DPR 142/2004
	Ante Operam	Post Operam	Differenza	
Ric. 1	54,4	55,1	+0,7	DPR 142/2004 – 65 dBA
Ric. 2	50,2	51,8	+1,6	DPR 142/2004 – 65 dBA
Ric. 3	46,6	47,2	+0,6	Cl. III° - 60 dBA
Ric. 4	61,6	61,8	+0,2	DPR 142/2004 – 65 dBA

I valori riportati nelle tabelle precedenti corrispondono a:

- Impatto stato attuale simulato (ante-operam): livelli previsti nella modellizzazione dello stato attuale;
- Impatto acustico previsto dall’ampliamento della struttura commerciale in progetto (post-operam):: livelli calcolati previsti, comprensivi del livello ambientale “ stato attuale”;
- Differenza: incremento del livello acustico ambientale dovuto all’ampliamento della struttura di vendita durante l’orario di massimo afflusso.
- Limiti acustici vigente PCA Comune di Noventa di Piave e DPR 142/2004 (fasce di rispetto stradali): limite riferito alle classi di appartenenza del PCA dei ricettori presi a riferimento.

I livelli sonori calcolati con l’ausilio del modello matematico presso i recettori, sommati al livello ambientale attuale, evidenziano che i livello di pressione sonora stimati post-opera sono ampliamento entro i limiti prescritti dal Vicente PCA del Comune di Noventa.

Da un analisi complessiva emerge anche che l’incremento di livello acustico dovuto alla realizzazione delle opere di cui alla presente relazione comporta un incremento marginale (circa +0,8 db(A)).

Pertanto, tenendo in considerazione che valutazione di impatto acustico è stata effettuata simulando le condizioni peggiorative e per questo motivo risulta essere cautelativa, si può concludere che il nuovo intervento urbanistico in parola risulta compatibile con la reale destinazione dei luoghi e che i livelli di qualità ambientale non saranno pertanto compromessi.

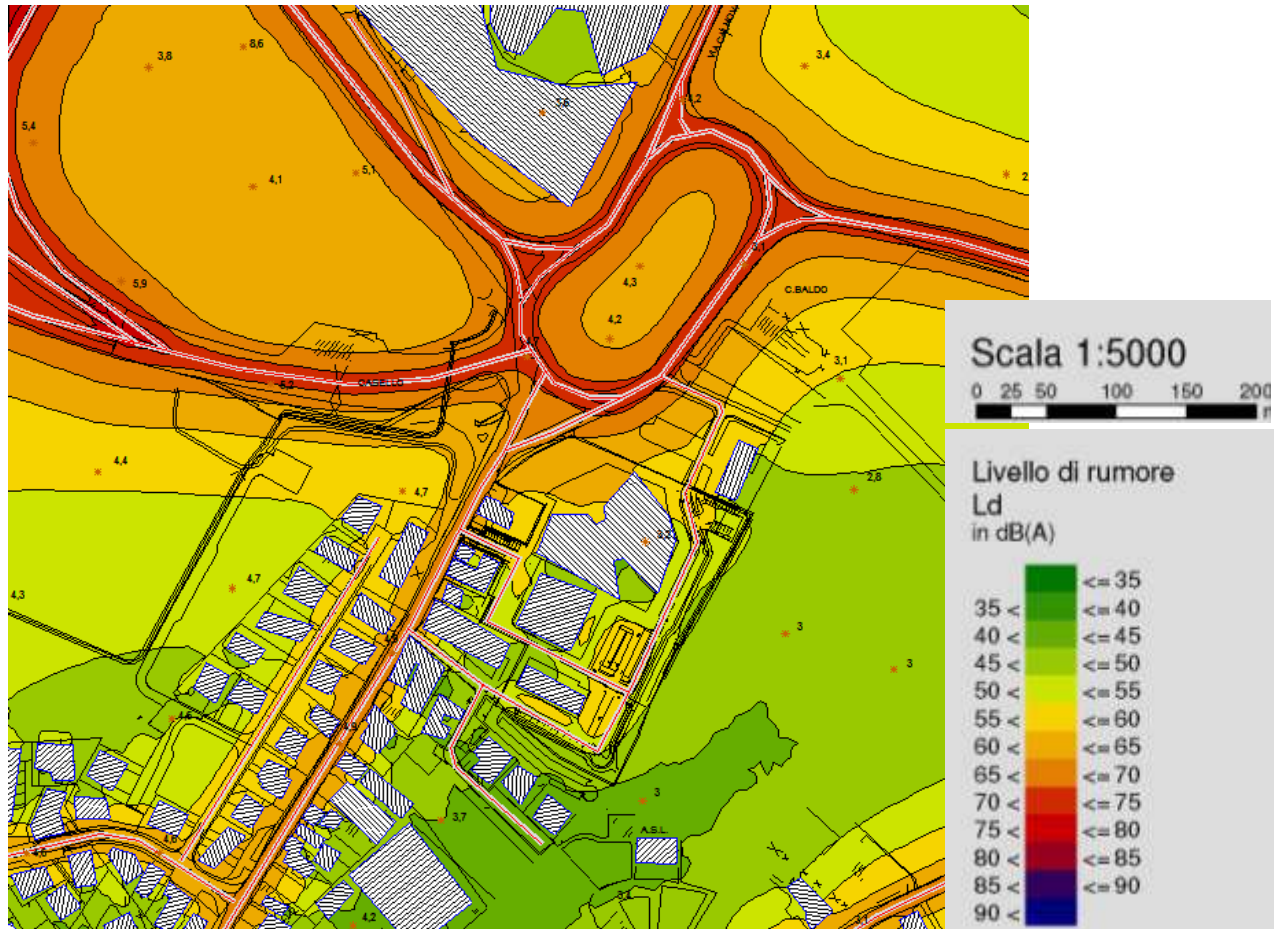


Figura 9: Stralcio mappa isofonica (a 4M.) – POST opera DIURNO – 06:00 – 22:00

9.1. Verifica livelli rumore differenziale impianti

In relazione alla tematica del rumore generato dagli impianti, scorporando il livello di pressione sonora dovuto al traffico veicolare, prendendo per tanto a riferimento a titolo esemplificativo, L95 e “aggiungendo” solo la componente indotta dalle macchine, si evince quanto segue (a titolo esemplificativo si prendono a riferimento i dati relativi ai due ricettori più prossimi all’intervento).

Postazione	Livello sonoro equivalente dB(A)					
	Contributo impianti alla sorgente	Distanza postazione-impianti (in mt.)	Contributo impianti al ricettore	Ante Operam (L95)	Post Operam (L95)	Differenza
Ric. 1	76,0	80	41,0	43,3	45,3	+2,0
Ric. 2	76,0	60	42,9	43,3	46,1	+2,8

Dai dati descritti in tabella, con il contributo delle sole UTA, i livelli di pressione sonora risultano ampiamente all’interno dei limiti di norma, e anche applicando il criterio differenziale, i parametri rientro nelle soglie previste dalla vigente normativa, nell’intervallo temporale di riferimento dell’analisi descritta.

10.CONCLUSIONI

In attuazione di quanto previsto dall'art. 8 della Legge 447/95 ed in accordo alle Linee Guida dell'A.R.P.A. Veneto, approvate dallo stesso Ente con Delibera del Direttore Generale n. 3/2008 si è predisposta la presente valutazione previsionale di impatto acustico in relazione all'ampliamento degli spazi commerciali previsti dalla variante n°6 ai lotti PN 24,22 e Ex PN 23/b del PDL di via Calnova in Comune di Noventa di Piave, che prevede l'ampliamento degli spazi commerciali dagli attuali 2.595 mq ai programmati 3.999 mq, e 32 nuove stanze ad uso albergo.

L'impatto acustico prodotto dalle opere urbanistiche in progetto sarà principalmente riconducibile al traffico generato ed attratto dall'ampliamento delle strutture urbanistiche in parola che, come meglio descritto nello specifico studio viabilistico, avrà un incremento dei flussi veicolari in ingresso/uscita nel comparto commerciale in esame stimati in +110 veicoli/h in più rispetto allo scenario stato di fatto, 60 in ingresso e 50 in uscita, nell'ora di punta della rete viaria misurata.

L'impatto acustico dovuto dai nuovi impianti di climatizzazione installati inciderà in maniera molto marginale essendo impianti di nuova generazione a bassa emissione acustica.

La situazione delle aree di studio è stata ricostruita attraverso un'indagine campionaria di clima acustico e l'ausilio di modello di calcolo previsionale "SoundPLAN". L'indagine ha previsto lo svolgimento di 3 punti di misura acustica svolti nell'intervallo orario diurno, 6:00-22:00, e notturno 22:00-6:00. Tuttavia, data la natura delle opere in progetto l'impatto potenziale è stato valutato nell'intervallo diurno in quanto si presume che la struttura commerciale in progetto sia chiusa durante le ore notturne.

Facendo ricorso al modello di calcolo, calibrato con i rilievi svolti in loco, sono stati determinati i livelli sonori attribuibili alla struttura produttiva in progetto nell'intervallo orario preso a riferimento dell'analisi.

Le elaborazioni effettuate mediante il modello predittivo adottato, hanno permesso la costruzione di mappe acustiche che nella loro globalità definiscono, su trasposizione cartografica, l'andamento e la distribuzione spaziale dei livelli di rumore del territorio interessato.

Alla luce dei calcoli previsionali effettuati non emergono superamento dei limiti d'immissione presso i ricettori presi a riferimento. Da un'analisi complessiva emerge anche che l'incremento di livello acustico dovuto alla realizzazione delle opere in parola, di cui alla presente relazione, comporta un incremento contenuto degli stessi (circa +0,8 db(A)).

Pertanto, tenendo in considerazione che la valutazione di impatto acustico illustrata è stata effettuata simulando le condizioni peggiorative e per questo motivo risulta essere cautelativa, si può concludere che il nuovo intervento urbanistico in progetto risulta compatibile con la reale destinazione dei luoghi e che i livelli di qualità ambientale non saranno pertanto compromessi.

Il TECNICO

Dott. Urb. Marco Fasan



11.ALLEGATO 1: RAPPORTO MISURE

La documentazione previsionale di impatto in fase di cantiere ha previsto una sessione di misure svolta ai sensi del D. M. 16 marzo 1998 “Tecniche di rilevamento e di misurazione dell’inquinamento acustico” in prossimità delle aree di indagine.

Per l’esecuzione delle misure è stata impiegata strumentazione conforme ai requisiti previsti dal Decreto 16 marzo 1998 “Tecniche di rilevamento e di misurazione dell’inquinamento acustico”; la catena di misura è composta da:

- Fonometro Larson & Davis Sound Track LXT1 di classe 1;
- Filtri in 1/1 e 1/3 d’ottava in real-time da 0,6 Hz a 20 KHz conformi alla norma EN 61260 classe 0 e CEI 29-4;
- Preamplificatore per microfono tipo PRMLXT1
- Microfono PCB377B02 a campo libero da ½” prepolarizzato da 50mV/Pa, tipo 377B02 di classe 1 secondo le norme CEI EN 60651, CEI EN 60804, CEI EN61094-5;
- correzione elettronica incidenza casuale per microfoni a campo libero;
- Calibratore Acustico Cirrus di classe 1, conforme alla norma CEI 29-4;
- Schermo antivento.

E’ stata impostata per tutte le misure la costante di tempo FAST.

Nel seguito si riportano i risultati delle misure eseguite.

**Scheda accompagnatoria rilievo fonometrico
Postazione 1 - RILIEVO DIURNO**

Località: Comune di Noventa di Piave - Via Calnova

Latitudine nord:	45°39'57	Longitudine Est:	12°32'05
Data inizio misura:	04/09/2018	Ora inizio misura:	16:56:08
Data fine misura:	04/09/2018	Ora fine misura:	17:05:33
Tempo di osservazione:	23 minuti	Tempo di misura:	20 minuti
Copertura nuvolosa:	Cielo sereno		

Strumentazione

Fonometro integratore/analizzatore real time LARDSON DAVIS SoundTrack LxT-1
 Microfono PCB377B02 a campo libero da 1/2" prepolarizzato da 50 mV/Pa
 Preamplificatore PRMLxT1L 016609
 Calibrazione Iniziale: +0,12 dB Calibrazione Finale: +0,16 dB

Condizioni atmosferiche:

Temperatura:	22°	Intensità del vento:	< 2 m/s
Umidità relativa:	86%	Pressione atmosferica:	1020 mBar

RISULTATI: [dB(A)]

LAeq = 50,7

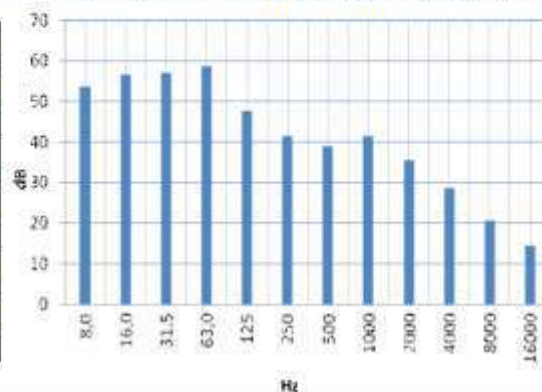
L5:	52,6	L10:	51,4
L50:	48,9	L90:	47,5
L95:	46,2	L99:	44
LCpeak (max):	110,8 dB		
LAmx:	83,1 dB		
LAmin:	40,6 dB		



Leq per bande di terza di ottava

6,3 Hz	54,9 dB	8,0 Hz	53,6 dB	10,0 Hz	54,0 dB
12,5 Hz	54,8 dB	16,0 Hz	56,6 dB	20,0 Hz	54,5 dB
25,0 Hz	55,9 dB	31,5 Hz	57,1 dB	40,0 Hz	58,8 dB
50,0 Hz	60,3 dB	63,0 Hz	58,8 dB	80,0 Hz	55,8 dB
100 Hz	50,2 dB	125 Hz	47,6 dB	160 Hz	44,4 dB
200 Hz	42,8 dB	250 Hz	41,6 dB	315 Hz	39,2 dB
400 Hz	38,6 dB	500 Hz	39,0 dB	630 Hz	39,4 dB
800 Hz	40,6 dB	1000 Hz	41,6 dB	1250 Hz	40,0 dB
1600 Hz	38,0 dB	2000 Hz	35,6 dB	2500 Hz	32,6 dB
3150 Hz	30,9 dB	4000 Hz	28,8 dB	5000 Hz	25,6 dB
6300 Hz	23,9 dB	8000 Hz	20,7 dB	10000 Hz	19,2 dB
12500 Hz	17,0 dB	16000 Hz	14,4 dB	20000 Hz	12,3 dB

Distribuzione Leq per bande di ottava



**Scheda accompagnatoria rilievo fonometrico
Postazione 2 - RILIEVO DIURNO**

Località: Comune di Noventa di Piave - Via Calnova

Latitudine nord:	45°40'00	Longitudine Est:	12°32'06
Data inizio misura:	04/09/2018	Ora inizio misura:	16:31:58
Data fine misura:	04/09/2018	Ora fine misura:	16:52:29
Tempo di osservazione:	23 minuti	Tempo di misura:	20 minuti
Copertura nuvolosa:	Cielo sereno		

Strumentazione

Fonometro intergratore/analizzatore real time LARDSON DAVIS SoundTrack LxT-1
 Microfono PCB377B02 a campo libero da 1/2" prepolarizzato da 50 mV/Pa
 Preamplificatore PRMLxT1L 016609
 Calibrazione Iniziale: +0,12 dB Calibrazione Finale: +0,16 dB

Condizioni atmosferiche:

Temperatura:	21°	Intensità del vento:	< 2 m/s
Umidità relativa:	86%	Pressione atmosferica:	1020 mBar

RISULTATI: [dB(A)]

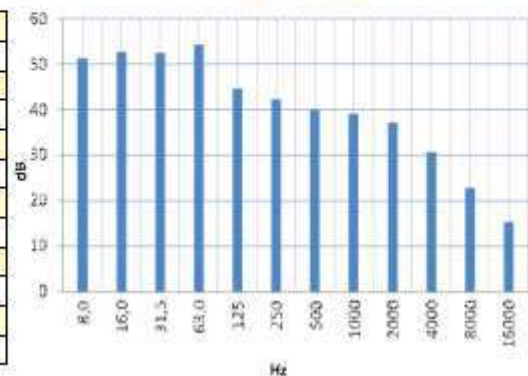
LAeq =		48,7	
L5:	53,2	L10:	49,6
L50:	45,1	L90:	44,1
L95:	43,3	L99:	42,1
LCpeak (max):	93,7 dB		
LAmx:	74,7 dB		
LAmin:	38,8 dB		



Leq per bande di terza di ottava

6,3 Hz	52,6 dB	8,0 Hz	51,3 dB	10,0 Hz	51,6 dB
12,5 Hz	52,4 dB	16,0 Hz	52,6 dB	20,0 Hz	51,7 dB
25,0 Hz	52,9 dB	31,5 Hz	52,4 dB	40,0 Hz	52,9 dB
50,0 Hz	56,5 dB	63,0 Hz	54,2 dB	80,0 Hz	50,2 dB
100 Hz	45,8 dB	125 Hz	44,6 dB	160 Hz	44,2 dB
200 Hz	43,2 dB	250 Hz	42,2 dB	315 Hz	41,0 dB
400 Hz	40,9 dB	500 Hz	40,2 dB	630 Hz	39,7 dB
800 Hz	39,3 dB	1000 Hz	39,0 dB	1250 Hz	38,1 dB
1600 Hz	38,1 dB	2000 Hz	37,1 dB	2500 Hz	35,8 dB
3150 Hz	33,6 dB	4000 Hz	30,7 dB	5000 Hz	27,5 dB
6300 Hz	25,7 dB	8000 Hz	22,8 dB	10000 Hz	20,2 dB
12500 Hz	17,6 dB	16000 Hz	15,3 dB	20000 Hz	9,8 dB

Distribuzione Leq per bande di ottava



**Scheda accompagnatoria rilievo fonometrico
Postazione 3 - RILIEVO DIURNO**

Località: Comune di Noventa di Piave - Via Rialto

Latitudine nord:	45°40'02	Longitudine Est:	12°32'13
Data inizio misura:	04/09/2018	Ora inizio misura:	17:20:55
Data fine misura:	04/09/2018	Ora fine misura:	17:40:55
Tempo di osservazione:	23 minuti	Tempo di misura:	20 minuti
Copertura nuvolosa:	Cielo sereno		

Strumentazione

Fonometro intergratore/analizzatore real time LARDSON DAVIS SoundTrack LxT-1
 Microfono PCB377B02 a campo libero da 1/2" prepolarizzato da 50 mV/Pa
 Preamplificatore PRMLxT1L 016609
 Calibrazione Iniziale: +0,02 dB Calibrazione Finale: -0,06 dB

Condizioni atmosferiche:

Temperatura:	21°	Intensità del vento:	< 2 m/s
Umidità relativa:	86%	Pressione atmosferica:	1020 mBar

RISULTATI: [dB(A)]

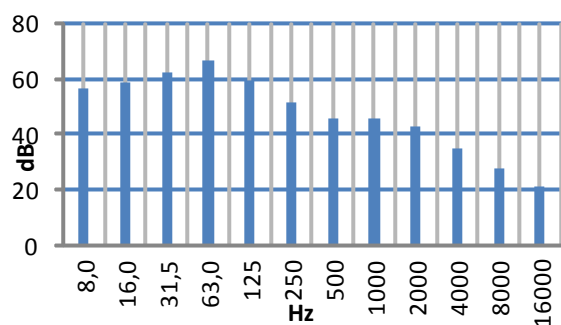
LAeq = 56,1			
L5:	60,3	L10:	58,1
L50:	54,9	L90:	53,3
L95:	51,9	L99:	49,8
LCpeak (max):	117,5 dB		
LAmx:	84,4 dB		
LAmin:	45,4 dB		



Leq per bande di terza di ottava

6,3 Hz	58,1 dB	8,0 Hz	56,2 dB	10,0 Hz	56,5 dB
12,5 Hz	56,3 dB	16,0 Hz	58,3 dB	20,0 Hz	59,2 dB
25,0 Hz	62,8 dB	31,5 Hz	62,3 dB	40,0 Hz	64,2 dB
50,0 Hz	66,5 dB	63,0 Hz	66,3 dB	80,0 Hz	62,4 dB
100 Hz	58,2 dB	125 Hz	59,1 dB	160 Hz	56,1 dB
200 Hz	54,2 dB	250 Hz	51,4 dB	315 Hz	48,5 dB
400 Hz	46,5 dB	500 Hz	45,6 dB	630 Hz	45,5 dB
800 Hz	45,4 dB	1000 Hz	45,7 dB	1250 Hz	44,9 dB
1600 Hz	43,7 dB	2000 Hz	42,5 dB	2500 Hz	40,3 dB
3150 Hz	38,3 dB	4000 Hz	34,9 dB	5000 Hz	31,6 dB
6300 Hz	29,4 dB	8000 Hz	28,0 dB	10000 Hz	25,6 dB
12500 Hz	22,9 dB	16000 Hz	21,1 dB	20000 Hz	21,3 dB

Distribuzione Leq per bande di ottava



**Scheda accompagnatoria rilievo fonometrico
Postazione 1 - RILIEVO NOTTURNO**

Località: Comune di Noventa di Piave - Via Calnova

Latitudine nord:	45°39'57	Longitudine Est:	12°32'05
Data inizio misura:	06/09/2018	Ora inizio misura:	22:28:32
Data fine misura:	06/09/2018	Ora fine misura:	22:48:36
Tempo di osservazione:	23 minuti	Tempo di misura:	20 minuti
Copertura nuvolosa:	Cielo sereno		

Strumentazione

Fonometro interegratore/analizzatore real time LARDSON DAVIS SoundTrack LxT-1
 Microfono PCB377B02 a campo libero da 1/2" prepolarizzato da 50 mV/Pa
 Preamplificatore PRMLxT1L 016609
 Calibrazione Iniziale: +0,10 dB Calibrazione Finale: +0,07 dB

Condizioni atmosferiche:

Temperatura:	19°	Intensità del vento:	< 2 m/s
Umidità relativa:	93%	Pressione atmosferica:	980 mBar

RISULTATI: [dB(A)]

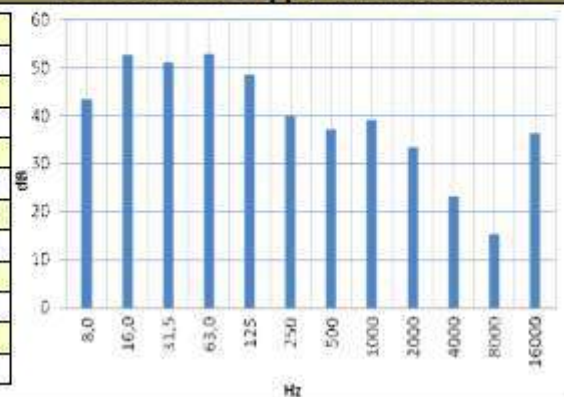
LAeq =		47,0	
L5:	51,6	L10:	49,7
L50:	45,8	L90:	44,5
L95:	43,1	L99:	41,5
LCpeak (max):	92,9 dB		
LAmx:	65,4 dB		
LAmin:	39,3 dB		



Leq per bande di terza di ottava

6,3 Hz	43,1 dB	8,0 Hz	43,5 dB	10,0 Hz	46,6 dB
12,5 Hz	48,5 dB	16,0 Hz	52,7 dB	20,0 Hz	50,6 dB
25,0 Hz	51,1 dB	31,5 Hz	51,1 dB	40,0 Hz	53,7 dB
50,0 Hz	54,1 dB	63,0 Hz	52,8 dB	80,0 Hz	52,8 dB
100 Hz	49,9 dB	125 Hz	48,6 dB	160 Hz	44,4 dB
200 Hz	42,2 dB	250 Hz	40,1 dB	315 Hz	37,7 dB
400 Hz	37,3 dB	500 Hz	37,1 dB	630 Hz	37,5 dB
800 Hz	38,5 dB	1000 Hz	39,1 dB	1250 Hz	37,9 dB
1600 Hz	35,8 dB	2000 Hz	33,4 dB	2500 Hz	30,9 dB
3150 Hz	27,6 dB	4000 Hz	23,3 dB	5000 Hz	20,8 dB
6300 Hz	16,9 dB	8000 Hz	15,4 dB	10000 Hz	18,2 dB
12500 Hz	26,5 dB	16000 Hz	36,3 dB	20000 Hz	26,3 dB

Distribuzione Leq per bande di ottava



**Scheda accompagnatoria rilievo fonometrico
Postazione 2 - RILIEVO NOTTURNO**

Località: Comune di Noventa di Piave - Via Calnova

Latitudine nord:	45°40'00	Longitudine Est:	12°32'06
Data inizio misura:	06/09/2018	Ora inizio misura:	00:01:40
Data fine misura:	06/09/2018	Ora fine misura:	00:21:51
Tempo di osservazione:	23 minuti	Tempo di misura:	20 minuti
Copertura nuvolosa:	Cielo sereno		

Strumentazione

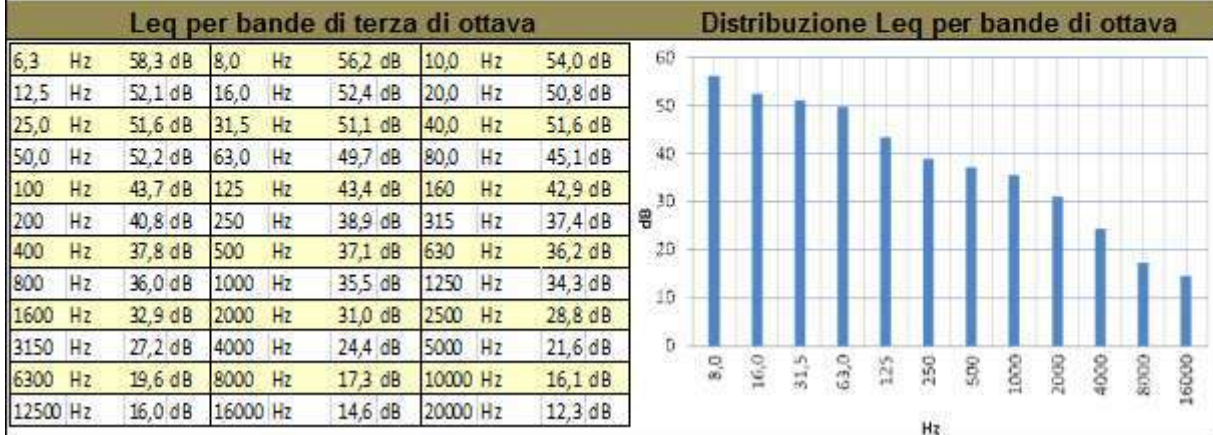
Fonometro integratore/analizzatore real time LARDSON DAVIS SoundTrack LxT-1
 Microfono PCB377B02 a campo libero da 1/2" prepolarizzato da 50 mV/Pa
 Preamplificatore PRMLxT1L 016609
 Calibrazione Iniziale: +0,10 dB Calibrazione Finale: +0,07 dB

Condizioni atmosferiche:

Temperatura:	19°	Intensità del vento:	< 2 m/s
Umidità relativa:	93%	Pressione atmosferica:	980 mBar

RISULTATI: [dB(A)]

LAeq =	44,6		
L5:	48,6	L10:	46,4
L50:	43,8	L90:	43,1
L95:	42,6	L99:	41,9
LCpeak (max):	96,0 dB		
LAmx:	63,2 dB		
LAmin:	40,2 dB		



**Scheda accompagnatoria rilievo fonometrico
Postazione 3 - RILIEVO NOTTURNO**

Località: Comune di Noventa di Piave - Via Rialto

Latitudine nord:	45°40'02	Longitudine Est:	12°32'13
Data inizio misura:	06/09/2018	Ora inizio misura:	23:18:08
Data fine misura:	06/09/2018	Ora fine misura:	23:38:13
Tempo di osservazione:	23 minuti	Tempo di misura:	20 minuti
Copertura nuvolosa:	Cielo sereno		

Strumentazione

Fonometro interegratore/analizzatore real time LARDSON DAVIS SoundTrack LxT-1
 Microfono PCB377B02 a campo libero da 1/2" prepolarizzato da 50 mV/Pa
 Preamplificatore PRMLxT1L 016609
 Calibrazione Iniziale: +0,10 dB Calibrazione Finale: +0,07 dB

Condizioni atmosferiche:

Temperatura:	19°	Intensità del vento:	< 2 m/s
Umidità relativa:	93%	Pressione atmosferica:	980 mBar

RISULTATI: [dB(A)]

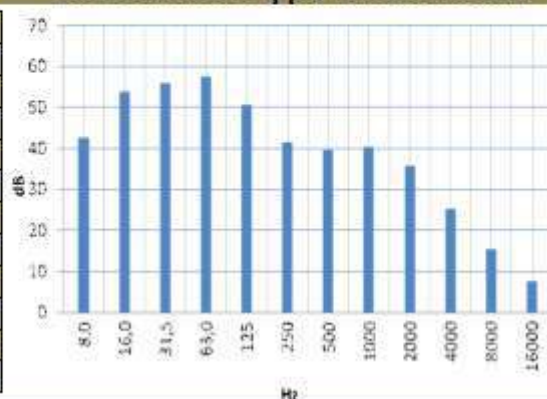
LAeq =	48,8	
L5:	53	L10: 51,2
L50:	48,2	L90: 47,1
L95:	46,2	L99: 44,7
LCpeak (max):	96,4 dB	
LAmaz:	70,1 dB	
LAmín:	40,2 dB	



Leq per bande di terza di ottava

6,3 Hz	41,7 dB	8,0 Hz	42,6 dB	10,0 Hz	47,0 dB
12,5 Hz	50,1 dB	16,0 Hz	54,0 dB	20,0 Hz	54,6 dB
25,0 Hz	53,6 dB	31,5 Hz	56,0 dB	40,0 Hz	55,9 dB
50,0 Hz	59,7 dB	63,0 Hz	57,5 dB	80,0 Hz	52,7 dB
100 Hz	52,3 dB	125 Hz	50,6 dB	160 Hz	46,7 dB
200 Hz	43,6 dB	250 Hz	41,6 dB	315 Hz	39,5 dB
400 Hz	39,1 dB	500 Hz	39,7 dB	630 Hz	40,1 dB
800 Hz	40,2 dB	1000 Hz	40,3 dB	1250 Hz	39,3 dB
1600 Hz	38,2 dB	2000 Hz	35,8 dB	2500 Hz	32,9 dB
3150 Hz	29,7 dB	4000 Hz	25,3 dB	5000 Hz	21,3 dB
6300 Hz	18,4 dB	8000 Hz	15,3 dB	10000 Hz	11,8 dB
12500 Hz	10,1 dB	16000 Hz	7,6 dB	20000 Hz	6,4 dB

Distribuzione Leq per bande di ottava



12.ALLEGATO 2: SCHEDE RICETTORI

SCHEDA N° 1 - CENSIMENTO RICETTORI	
ID ricettore: 1	
LOCALIZZAZIONE E UBICAZIONE: Comune di Noventa di Piave (VE) Via Calnova	
Destinazione d'uso: Civile Abitazione	
Classificazione Acustica del territorio: Fascia di rispetto stradale - diurno 70dB	
Altezza / Numero piani esposti	
	9 metri / 2 piani
Distanza dalla struttura di vendita	80,00 ml
Leq a massimo afflusso (post opera)	Diurno 55,1 dB(A)

SCHEDA N° 2 - CENSIMENTO RICETTORI	
ID ricettore: 2	
LOCALIZZAZIONE E UBICAZIONE: Comune di Noventa di Piave (VE) Via Calnova	
Destinazione d'uso: Civile Abitazione	
Classificazione Acustica del territorio: Fascia di rispetto stradale - diurno 70dB	
Altezza / Numero piani esposti	
	6-8 metri / 2-3 piani
Distanza dalla struttura di vendita	60,00 ml
Leq a massimo afflusso (post opera)	Diurno 51,8 dB(A)

SCHEDA N° 3 - CENSIMENTO RICETTORI	
ID ricettore: 3	
LOCALIZZAZIONE E UBICAZIONE: Comune di Cassola (VI) Via Rialto	
Destinazione d'uso: Civile Abitazione	
Classificazione Acustica del territorio: III Limiti di emissione: diurno 60dB	
Altezza / Numero piani esposti	9 metri / 3 piani
Distanza dalla struttura di vendita	100,00 ml
Leq a massimo afflusso (post opera)	Diurno 47,2 dB(A)

SCHEDA N° 4 - CENSIMENTO RICETTORI	
ID ricettore: 4	
LOCALIZZAZIONE E UBICAZIONE: Comune di Cassola (VI) Via S. Nicola	
Destinazione d'uso: civile abitazione	
Classificazione Acustica del territorio: Fascia di rispetto stradale - diurno 70dB	
Altezza / Numero piani esposti	9 metri / 2 piani
Distanza dalla struttura di vendita	200,00 ml
Leq a massimo afflusso (post opera)	Diurno 61,8 dB(A)

13. ALLEGATO 3: CERTIFICATO TARATURA STRUMENTI



Centro di Taratura LAT N°042
Calibration Centre

Laboratorio Accreditato
di Taratura



LAT N° 042

Pagina 1 di 7
Page 1 of 7

CERTIFICATO DI TARATURA LAT 042 06261/16
Certificate of Calibration

- data di emissione <i>date of issue</i>	2016/09/23	
- cliente <i>customer</i>	ti - trasferimento tecnologico e innovazione s.c. a r.l.	
- destinatario <i>receiver</i>	Via Pezza Alta, 34 - 31048 Rustignè di Oderzo (TV)	
- richiesta <i>application</i>	AREA ENGINEERING SR.	
- in data <i>date</i>	Via G.B. dell'Armi, 33 - 30027 San Donà di Piave (TV)	
	NEx - 316677	
Si riferisce a <i>Referring to</i>		
- oggetto <i>item</i>	Fonometro	
- costruttore <i>manufacturer</i>	Larson Davis	
- modello <i>model</i>	LXT1	
- matricola <i>serial number</i>	2500	
- data di ricevimento oggetto <i>date of receipt of item</i>	2016/09/16	
- data delle misure <i>date of measurements</i>	2016/09/23	
- registro di laboratorio <i>laboratory reference</i>	06261	

Il presente certificato di taratura è emesso in base all'accreditamento LAT N° 042 rilasciato in accordo ai decreti attuativi della legge n. 273/1991 che ha istituito il Sistema Nazionale di Taratura (SNT). ACCREDIA attesta le capacità di misura e di taratura, le competenze metrologiche del Centro e la riferibilità delle tarature eseguite ai campioni nazionali e internazionali delle unità di misura del Sistema Internazionale delle Unità (SI).

Questo certificato non può essere riprodotto in modo parziale, salvo espressa autorizzazione scritta da parte del Centro.

This certificate of calibration is issued in compliance with the accreditation LAT N° 042 granted according to decrees connected with Italian law No. 273/1991 which has established the National Calibration System. ACCREDIA attests the calibration and measurement capability, the metrological competence of the Centre and the traceability of calibration results to the national and international standards of the International System of Units (SI).

This certificate may not be partially reproduced, except with the prior written permission of the issuing Centre.

I risultati di misura riportati nel presente Certificato sono stati ottenuti applicando le procedure di taratura citate alla pagina seguente, dove sono specificati anche i campioni o gli strumenti che garantiscono la catena di riferibilità del Centro e i rispettivi certificati di taratura in corso di validità. Essi si riferiscono esclusivamente all'oggetto in taratura e sono validi nel momento e nelle condizioni di taratura, salvo diversamente specificato.

The measurement results reported in this Certificate were obtained following the calibration procedures given in the following page, where the reference standards or instruments are indicated which guarantee the traceability chain of the laboratory, and the related calibration certificates in the course of validity are indicated as well. They relate only to the calibrated item and they are valid for the time and conditions of calibration, unless otherwise specified.

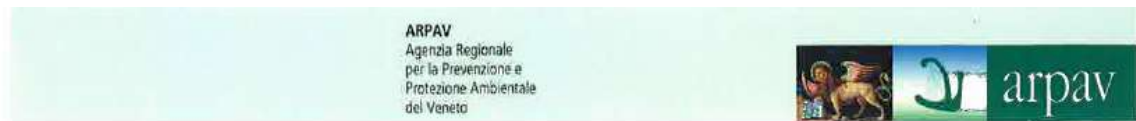
Le incertezze di misura dichiarate in questo documento sono state determinate conformemente alla Guida ISO/IEC 98 e al documento EA-4/02. Solitamente sono espresse come incertezza estesa ottenuta moltiplicando l'incertezza tipo per il fattore di copertura *k* corrispondente ad un livello di fiducia di circa il 95%. Normalmente tale fattore *k* vale 2.

*The measurement uncertainties stated in this document have been determined according to the ISO/IEC Guide 98 and to EA-4/02. Usually, they have been estimated as expanded uncertainty obtained multiplying the standard uncertainty by the coverage factor *k* corresponding to a confidence level of about 95%. Normally, this factor *k* is 2.*

Il sostituto del Centro
Deputy of the Centre

Luca Razzi

14. ALLEGATO 4: SCHEDA TECNICO COMPETENTE



Riconoscimento della figura di Tecnico Competente in Acustica Ambientale, art. 2, commi 6, 7 e 8 della Legge 447/95

Si attesta che Marco Fasan, nato a Venezia (Ve) il 13/09/1974, è stato riconosciuto Tecnico Competente in Acustica Ambientale per l'iscrizione nell'elenco ufficiale della Regione del Veneto ai sensi dell'art. 2, commi 6, 7 e 8 della Legge 447/95 con il numero 756.

*Il Responsabile del procedimento
(dr. Tommaso Gabrieli)*

*Il Responsabile dell'Osservatorio Agenti Fisici
(dr. Flavio Trotti)*

Verona, 07.06.2012

Si allega alla presente il certificato di Tecnico Competente in Acustica della Regione Veneto in attesa di ricevere la documentazione dal ministero per l'iscrizione all'albo nazionale.

11. ALLEGATO 4: PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Il monitoraggio si sviluppa sulla base di indicatori proposti nel corso dello Studio, al fine di predisporre un quadro coerente tra fase analitica e gestione del piano, da cui sia possibile confrontare lo stato di fatto iniziale dell'ambiente, nel territorio interessato dall'opera in progetto e nel suo intorno, con gli effetti mitigati derivanti dalla sua realizzazione (fase di cantiere) e del suo esercizio.

Questo tipo di controllo permette di verificare nel tempo la correttezza nella valutazione degli impatti delle diverse azioni del progetto e la congruità delle mitigazioni previste, per garantire gli obiettivi attesi o per attuare interventi correttivi durante la realizzazione e/o la gestione dell'opera. In caso di situazioni fortemente discrepanti rispetto alle dinamiche previste nello studio, dovranno quindi essere ridefinite le misure previste nello Studio di Impatto per raggiungere gli obiettivi qualitativi espressi.

Il Piano di Monitoraggio dell'opera consiste sia nella verifica periodica di dati raccolti da altri Enti ambientali (ARPA Veneto, Regione, Consorzi di bonifica, ecc.), che nella realizzazione di specifiche campagne di misura per talune componenti ambientali.

La definizione di ulteriori punti di monitoraggio rispetto quelli attualmente operativi per talune componenti ambientali, potrà essere sviluppata durante il periodo di validità del monitoraggio stesso. L'ambito di analisi si ritiene che possa essere esteso ad un intorno di 250m a destra e a sinistra dai confini dalla fascia di intervento, in modo da verificare eventuali trasformazioni collegabili alla realizzazione del progetto stesso.

Il monitoraggio come indicato nella tabella seguente è preceduto da una fase Ante-Operam della durata di 6 mesi, per inquadrare le caratteristiche quali-quantitative del territorio prima dell'avvio dei lavori.

Fasi	Componenti	Criticità	Mitigazioni e Compensazioni	Parametro da monitorare	Fonte dei dati	Periodicità
Fase di cantiere	Geologia e Idrogeologia	Impermeabilizzazione del suolo Scavi in falda	Creazione invasi temporanei per acque meteoriche	Numero allagamenti nell'ambito di progetto	Consorzio di bonifica	Annuale
	Uso del suolo	Trasformazione di suolo agrario Occupazioni e temporanee del cantiere	--- Ripristino delle aree occupate, e restituzione dei terreni alle pratiche agricole	Perdita di SAU	Uff. tecnico Comune di Noventa di Piave e Monitoraggio specifico	Annuale in fase di cantiere e in fase esercizio (almeno 2-3 anni)
	Acque superficiali e sotterranee	Dilavamento o acque di piattaforma stradale Sversamenti accidentali	Creazione di invasi temporanei per acque meteoriche anche con funzione di fitodepurazione e/o fitoestrazione Compartimentazione dei fossi Aspirazione degli inquinanti con autobotti	LIMeco (Livello di Inquinamento da Macrodescrittori per lo stato ecologico)	Rete di misura ARPAV	Semestrale (in fase di cantiere e per due anni in fase di esercizio)
	Vegetazione e flora	Perdita spazio inerbato	Creazione di aree a verde anche non adiacenti; creazione formazioni lineari per integrare la rete ecologica locale, anche lungo i corsi d'acqua.	Lunghezza e ampiezza di siepi campestri e formazioni arboreo-arbustive. Verifica utilizzo materiale vegetale	Monitoraggio specifico	Annuale in fase di esercizio per almeno 2-3 anni

Fasi	Componenti	Criticità	Mitigazioni e Compensazioni	Parametro da monitorare	Fonte dei dati	Periodicità
				autoctono certificato		
	Fauna	Sottrazione di habitat di specie Limitazione degli spostamenti	creazione di passaggi faunistici adeguati alle popolazioni faunistiche locali	Numero, dimensioni e caratteristiche dei passaggi faunistici Monitoraggio popolazioni locali delle specie target (avifauna, ittiofauna, mammiferi, rettili e anfibi)	Monitoraggio specifico	Trimestrale in fase di cantiere e per i primi due anni della fase di esercizio
	Rete ecologica	Frammentazione ecologica del territorio	Creazione di aree a verde anche non adiacenti all’opera; creazione formazioni lineari per integrare la rete ecologica locale lungo i corsi d’acqua.	Frammentazione ecologica	Monitoraggio specifico con: analisi immagini aeree aggiornate e indagine in campo	Annuale in fase di cantiere ed esercizio (primi due anni)
	Paesaggio	Alterazione dei coni visuali	Mantenere i coni visuali di pregio dai punti/tratti più frequentati	Mantenimento dei coni visuali indicati nel PAT; frammentazioni	Monitoraggio specifico	Annuale in fase di esercizio per i primi due anni
	Salute pubblica	Incremento emissioni acustiche	Prevedere barriere acustiche, o dune in terra o altri interventi di riduzione della propagazione del suono, ove necessario	Rispetto dei parametri imposti dalla Zonizzazione acustica comunale	Monitoraggi specifici	Mensile in fase di cantiere Trimestrale nei primi due anni di esercizio
		Incremento emissioni gassose	Favorire la fluidità del traffico per ridurre in parte le emissioni gassose	Concentrazione e PM10 Biossido di Azoto (NO ₂)	Rilevamenti da rete di misura ARPAV	Trimestrale in fase di cantiere Annuale per i primi due anni di esercizio
		Incidentalità	Adozione di attraversamenti sicuri (dissuasori, isole pedonali, intersezione in rotatoria; piste ciclabili in sede propria; ecc.); Segnalazione/illuminazione punti neri; adozione di limiti di velocità adeguati	n. incidenti n. feriti e n. morti	Banca dati vigili urbani e polizia stradale	Annuale

INDICATORI DI PRESTAZIONE

Indicatore		Fonte dei dati	Aggiornamento
P1	Consumo d'acqua potabile totale e domestica giornaliera pro capite	Data base ETRA	Annuale
P2	Superficie formazioni naturali (siepi, filari, boschetti, prati)	Dichiarazioni di messa a coltura	Biennale
P3	Produzione pro capite di Rifiuti Solidi Urbani	Banca dati ARPAV – Osservatorio regionale rifiuti	Annuale
P4	% di Raccolta Differenziata	Banca dati ARPAV – Osservatorio regionale rifiuti	Annuale

INDICATORI DI ATTUAZIONE

Indicatore		Fonte dei dati	Aggiornamento
A1	Superficie Agricola Utilizzata	Uff. Tecnico Comune di Noventa di Piave	Annuale
A2	Frammentazione del paesaggio	Uff. Urbanistica Comune di Noventa di Piave	Biennale
A3	Frammentazione ecologica	Uff. Tecnico Comune di Noventa di Piave	Annuale
A4	Indice energetico residenziale	Uff. Tecnico Comune di Noventa di Piave	Annuale