

Attività di studio e di consulenza  
scientifica nell'aggiornamento del Piano  
Generale del Traffico Urbano della città di  
Salerno

## Piano di Settore Trasporto Stradale

### Appendice 1

*Attività di Indagine: piano di indagine e  
analisi dei risultati*

**Laboratorio di Analisi di Sistemi di Trasporto**

Dipartimento di Ingegneria Civile

Università di Salerno



## **Gruppo di lavoro:**



**Laboratorio Analisi di Sistemi di Trasporti**

**Dipartimento di Ingegneria Civile**

**Università degli Studi di Salerno**

- Prof. Ing. Stefano de Luca, coordinatore scientifico
- Ing. Roberta Di Pace
- Ing. Enrico Fauceglia
- Ing. Francesca Bruno

Versioni:

Versione 7.0 // 29 aprile 2019

# Indice

<b>Premessa</b> .....	<b>1</b>
<b>Sotto-sistema di Trasporto stradale - Indagini volumetriche</b> .....	<b>2</b>
Individuazione delle sezioni e caratteristiche minime dell'indagine .....	2
Sezioni interne .....	2
Sezioni al cordone .....	<b>Errore. Il segnalibro non è definito.</b>
Mappa di dettaglio delle sezioni di indagine .....	6
<b>Sotto-Sistema di Trasporto collettivo - Indagini volumetriche</b> .....	<b>10</b>
Posizionamento e caratterizzazione delle sezioni di indagine interne .....	12
Sezione 1 .....	13
Sezione 6 .....	15
Sezione 7 .....	17
Sezione 8 .....	19
Sezione 29 .....	21
Sezione 30 .....	23
Sezione 30b .....	25
Sezione 33 .....	27
Sezione 34 .....	29
Sezione 35 .....	31
Sezione 36b .....	33
Sezione 37b .....	34
Sezione 38 .....	36
Sezione 39 .....	38
Sezione 40 .....	40
Sezione 41 .....	42
Sezione 43 .....	44
Sezione 44 .....	46
Sezione 44b .....	48
Sezione 45 .....	50
Sezione 46 .....	52
Sezione 47 .....	54

Sezione 52 .....	55
Sezione 53 .....	57
Sezione 58 .....	59
Sezione 59 .....	61
Sezione 60 .....	63
Sezione 68 .....	65
Sezione 74 .....	67
Sezione 75 .....	69
Sezione 78 .....	71
Sezione 79 .....	73
Sezione 80 .....	75
Sezione 81 .....	77
Sezione 84 .....	79
Sezione N1b .....	82
Sezione N2b .....	84
Sezione N3b .....	86
Sezione N4b .....	88
Sezione N16b .....	90
Sezione N22b .....	92
Sezione N25 .....	94
Sezione N26 .....	96
Sezione N27 .....	98



## Premessa

La redazione dell'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano non può prescindere da una preliminare attività di indagine volta a

- (i) stimare gli attuali volumi di traffico in sezioni significative del sistema di trasporto stradale,
- (ii) caratterizzarne la tipologia,
- (iii) caratterizzarne la distribuzione geografica.

La finalità delle attività è duplice:

- a. individuare criticità esistenti, in particolare, rilevare fenomeni di congestione e/o di superamento della capacità stradale in corrispondenza dei principali assi viari entranti, uscenti e transitanti per la città di Salerno.
- b. Stimare gli input necessari all'implementazione delle metodologie di stima dei flussi di domanda origine-destinazione

L'obiettivo del seguente documento è la definizione puntuale delle attività di indagine necessarie per perseguire gli obiettivi citati in precedenza. In

La progettazione delle indagini è consistita in due fasi

- preliminare progettazione delle attività di indagine.
  - 1) individuazione delle sezioni;
  - 2) caratterizzazione geometrica delle sezioni e individuazione delle possibili tecniche di indagine;
  - 3) definizione delle schede di rilevazione (ove necessaria);
  - 4) definizione delle modalità di aggregazione dei dati;
  - 5) definizione del cronoprogramma dettagliato delle indagini.
- adeguamento piano indagini ad esigenze e/o problematiche sorte durante l'esecuzione delle indagini stesse.

Il documento si articola in 4 sezioni

- Sotto-sistema stradale / Indagini volumetriche
- Sotto-sistema stradale / indagini motivazionali al cordone
- Rappresentazione dei risultati delle indagini

## Sotto-sistema di Trasporto stradale - Indagini volumetriche

### Individuazione delle sezioni e caratteristiche minime dell'indagine

---

La individuazione delle sezioni ha perseguito due criteri:

- (i) congruenza con le sezioni già rilevate in occasione del Piano Generale del Traffico Urbano,
  - (ii) coerenza con lo sviluppo e nuova configurazione territoriale che la città di Salerno ha osservato nel periodo intercorso dall'ultimo aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano.
- In particolare, rispetto alle sezioni del 2005 sono state aggiunte sezioni per avere una migliore copertura nelle aree interne alla città, per considerare aree della città trascurate in precedenza e/o di oggetto di riqualificazione urbana.

Come consuetudine, sono state distinte sezioni al cordone e sezioni interne.

### Sezioni interne

---

Per quanto ha riguardato le sezioni interne, la rete viaria della città è stata divisa in *screen line* funzionali ad osservare e rilevare i volumi di traffico di ingresso/uscita Est-Ovest e/o Nord-Sud. A questi sono stati individuate ulteriori sezioni di indagine in punti rilevanti della rete viaria cittadina.

Si è ritenuto, pertanto, opportuno il conteggio dei flussi veicolari in **40 sezioni monodirezionali** riportate nella figura seguente ed elencate nella successiva tabella.



Quadro di sintesi delle sezioni di indagine interne e al cordone

Di seguito si riporta l'elenco delle sezioni, con collegamento ipertestuale alle schede di dettaglio.

<b>SEZIONI INTERNE TRASPORTO PRIVATO (mono-direzionali)</b>		
Identificativo	Nome della Sezione	Tipo di Senso di marcia
<a href="#">1</a>	PIAZZA FRANCESCO ALARIO	SENSO UNICO
<a href="#">29</a>	VIA MATTEO SILVATICO	DOPPIO SENSO
<a href="#">30</a>	VIA MATTEO SILVATICO	DOPPIO SENSO
<a href="#">30b</a>	VIA NIZZA	SENSO UNICO
<a href="#">33</a>	VIA SANTI MARTIRI S.	SENSO UNICO
<a href="#">34</a>	VIA SETTIMIO MOBILIO	DOPPIO SENSO
<a href="#">35</a>	VIA SETTIMIO MOBILIO	DOPPIO SENSO
<a href="#">363b</a>	VIA LUCIO OROFINO	DOPPIO SENSO
<a href="#">37b</a>	VIA LUCIO OROFINO	DOPPIO SENSO
<a href="#">38</a>	VIA PIETRO DEL PEZZO	DOPPIO SENSO
<a href="#">39</a>	VIA PIETRO DEL PEZZO	DOPPIO SENSO
<a href="#">43</a>	VIA ROCCO COCCHIA	SENSO UNICO
<a href="#">44</a>	VIA FIUME	SENSO UNICO
<a href="#">44b</a>	VIA FIUME	SENSO UNICO
<a href="#">45</a>	VIA PARMENIDE	DOPPIO SENSO
<a href="#">46</a>	VIA PARMENIDE	DOPPIO SENSO
<a href="#">47</a>	VIA LUIGI ANGRISANI	SENSO UNICO
<a href="#">52</a>	LUNGOMARE MARCONI	DOPPIO SENSO
<a href="#">53</a>	LUNGOMARE MARCONI	DOPPIO SENSO
<a href="#">58</a>	VIA TORRIONE	SENSO UNICO
<a href="#">59</a>	LUNGOMARE TAFURI	DOPPIO SENSO
<a href="#">60</a>	LUNGOMARE TAFURI	DOPPIO SENSO
<a href="#">68</a>	VIA ADOLFO CILENTO	SENSO UNICO
<a href="#">74</a>	VIA ROBERTO VOLPE	DOPPIO SENSO
<a href="#">75</a>	VIA ROBERTO VOLPE	DOPPIO SENSO
<a href="#">78</a>	VIA CAMILLO SORGENTE	DOPPIO SENSO
<a href="#">79</a>	VIA CAMILLO SORGENTE	DOPPIO SENSO
<a href="#">80</a>	VIA NICOLA PETROSINO	SENSO UNICO
<a href="#">84</a>	VIA SICHELGAITA	SENSO UNICO
<a href="#">N1b</a>	CORSO GARIBALDI	SENSO UNICO
<a href="#">N2b</a>	CORSO GARIBALDI	SENSO UNICO
<a href="#">N3b</a>	CORSO GARIBALDI	SENSO UNICO
<a href="#">N4b</a>	LUNGOMARE MARCONI	DOPPIO SENSO
<a href="#">N7</a>	VIA POSIDONIA	SENSO UNICO
<a href="#">N16b</a>	VIA DEL CARMINE	SENSO UNICO
<a href="#">N19b</a>	VIA VERNIERI	SENSO UNICO
<a href="#">N22b</a>	LUNGOMARE TRIESTE	SENSO UNICO
<a href="#">N25</a>	VIA SILVIO BARATTA	SENSO UNICO
<a href="#">N26</a>	VIA VINCENZO PELLECCIA	SENSO UNICO
<a href="#">N27</a>	VIA CLEMENTE MAURO	SENSO UNICO

I conteggi dovranno essere continuativi e classificati. Il periodo di riferimento deve comprendere tanto l'ora di punta del mattino, quanto l'ora di punta della sera, corrispondente ai ritorni a casa. Una prima idea orientativa consiglierebbe il periodo **7,00-10,00** e **17,00-20,00**. I conteggi dovranno, inoltre, essere classificati al fine di distinguere: automobili, furgoni, autocarri, autobus e motoveicoli. Il conteggio delle automobili dovrà essere accompagnato dalla stima del numero di persone in auto.

Si evidenzia la opportunità di contare per almeno due giorni consecutivi (o non), ma comunque in due distinti giorni feriali della settimana.

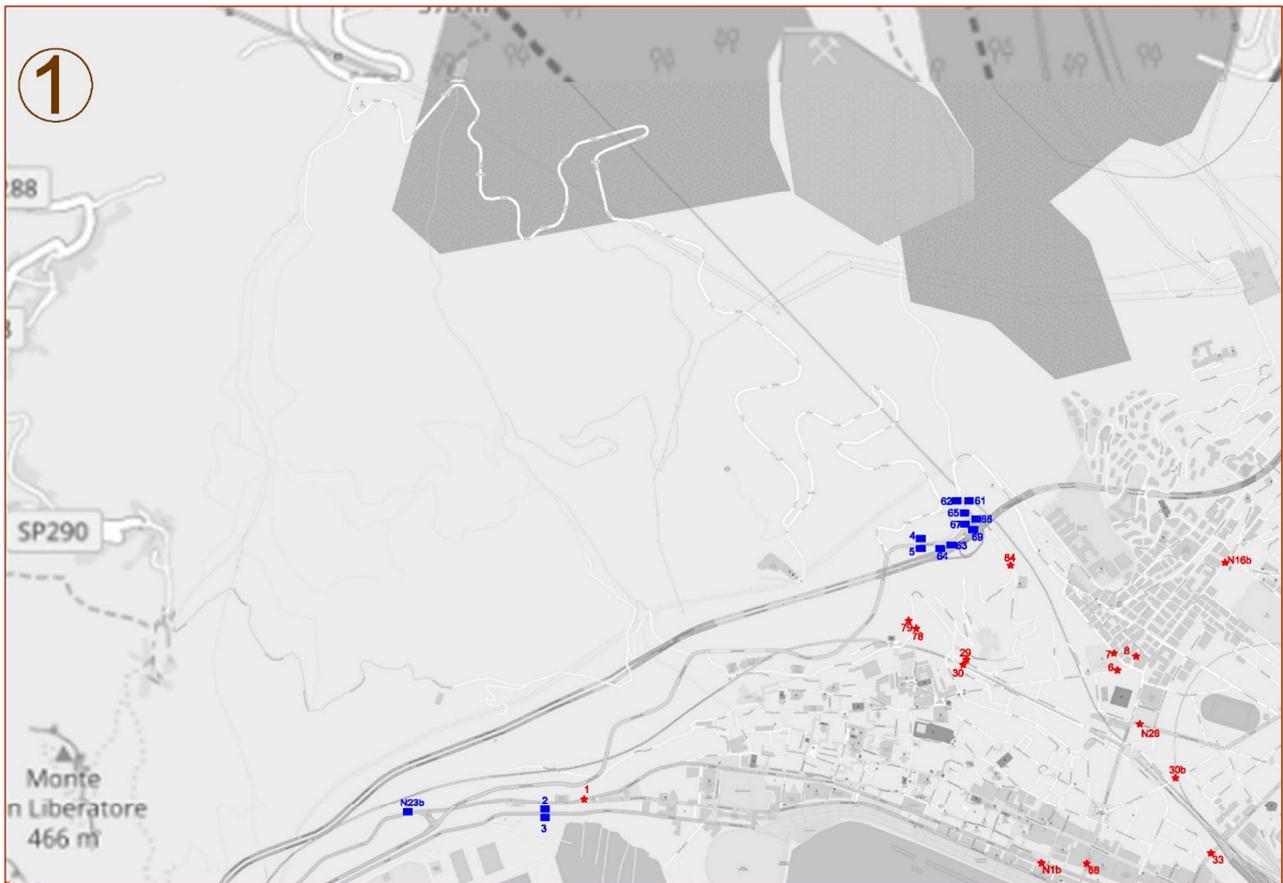
Si evidenzia la necessità che le attività di conteggio siano svolte contemporaneamente negli stessi giorni e stesse ore in almeno **8 sezioni monodirezionali**. Dall'analisi di contesto appare utile mantenere una coerenza e contemporaneità di osservazione del fenomeno nell'area compresa tra la stazione centrale e gli assi viari di accesso/egresso: Viale dell'Unità di Italia, Corso Garibaldi, Via Santi Martiri, Via De Felice, Via dei Principati. Le sezioni saranno indicate nel cronoprogramma dettagliato allegato al presente documento.

Ove possibile, sarebbe utile rilevare, per ogni singolo giorno, una porzione di territorio ristretta per legare tra di loro i valori dei flussi nelle differenti sezioni. A tal fine, si propone un cronoprogramma funzionale ad avere una correlazione tra rilievi dello stesso giorno e rilievi effettuati successivamente.

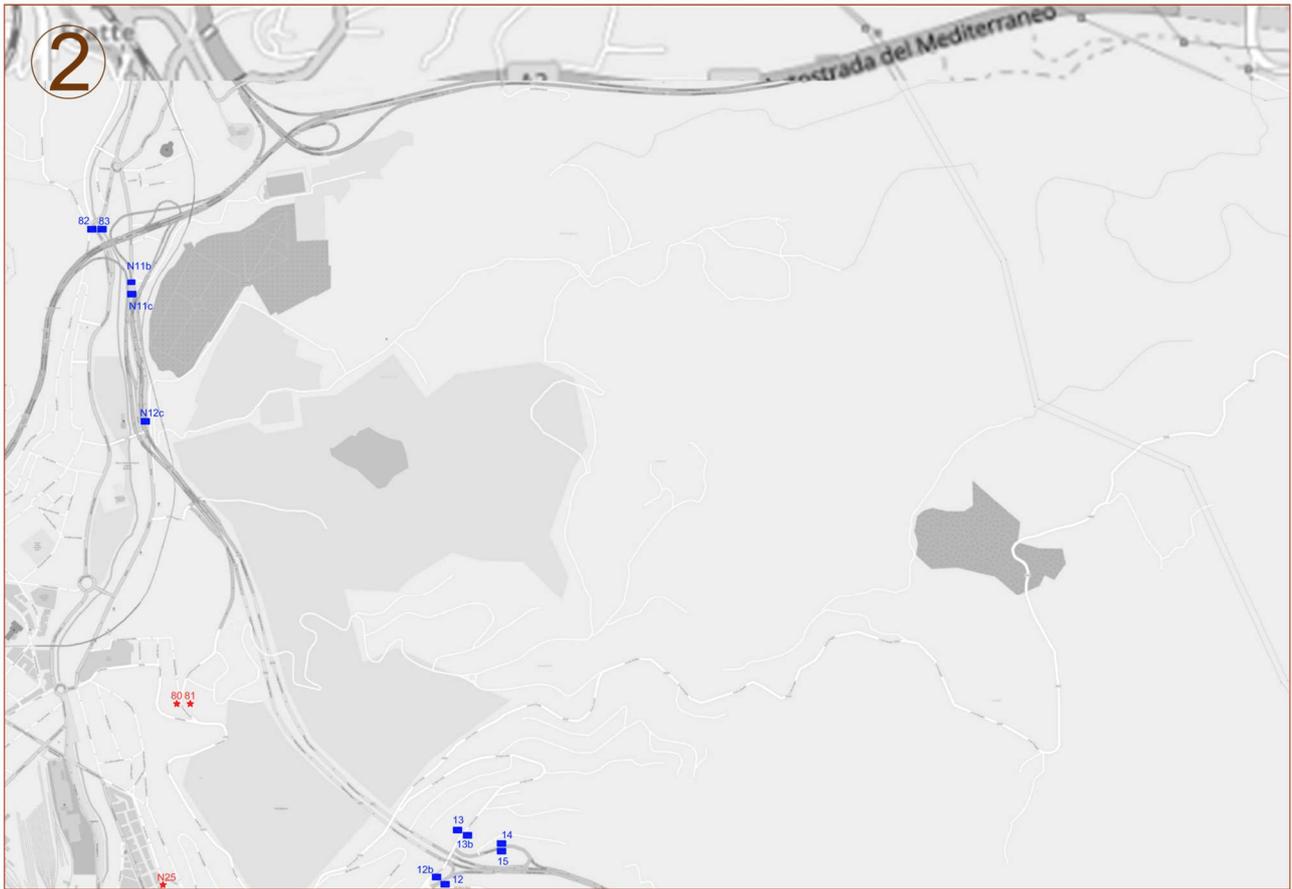
Le risultanze sperimentali dovranno essere aggregate in intervalli di 5 minuti e dovranno essere riportate su singoli fogli Excel per ciascuna sezione di conteggio, con indicazione del flusso veicolare totale e i flussi veicolari per tipologia di veicolo. I dati raccolti nei questionari dovranno, infine, essere riportati su singoli fogli Excel per ciascuna sezione di conteggio, aggregando le misurazioni in intervalli di 5 minuti. Per la stima del numero di passeggeri, si ritiene sufficiente una stima campionaria del riempimento medio effettuata su un numero di archi non inferiore a 2 e nelle 2 fasce orarie di rilevazione.

## Mappa di dettaglio delle sezioni di indagine

Si allegano anche figure di dettaglio per ciascuno dei quadranti riportati nella figura precedente.



*Quadrante 1 - Sezioni interne e al cordone*



*Quadrante 2 - Sezioni interne e al cordone*



*Quadrante 3 - Sezioni interne e al cordone*



*Quadrante 4 - Sezioni interne e al cordone*



*Quadrante 5 - Sezioni interne e al cordone*



*Quadrante 6 - Sezioni interne e al cordone*

## Sotto-Sistema di Trasporto collettivo - Indagini volumetriche

Le indagini volumetriche rivolte al trasporto collettivo hanno la finalità di comprendere il grado di utilizzo delle linee di trasporto attualmente offerte e di verificare l'effettivo livello di servizio offerto.

Si ritiene opportuno differenziare l'indagine in due step differenti:

- 1) indagini preliminari in rilevanti nodi fermata,
- 2) indagini a bordo di specifiche linee.

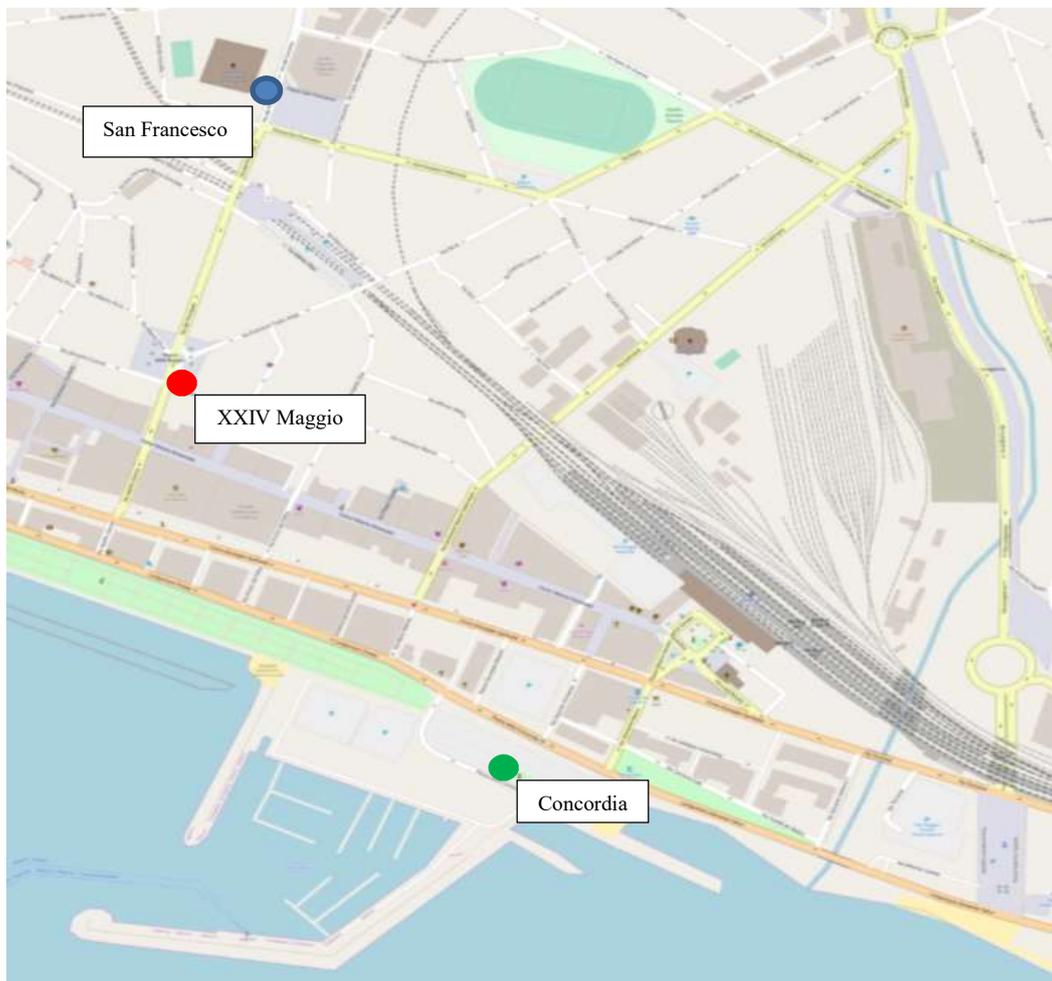
Le indagini ai nodi saranno funzionali a comprendere la possibilità di risalire dalle misurazioni ai nodi fermata all'effettivo livello di servizio offerto e/o alla stima del reale grado di utilizzo della linea.

A tal fine si propone di individuare i principali nodi di salita/discesa all'interno della città di Salerno e di misurare le principali seguenti caratteristiche della domanda e del servizio offerto:

- numero (nome) della linea
- orario arrivo
- orario partenza
- grado riempimento arrivo alla fermata
- grado riempimento partenza dalla fermata
- saliti e discesi,

In particolare, data anche l'attuale organizzazione dell'offerta di trasporto collettivo, si ritiene sufficiente concentrare l'attenzione sui nodi di interscambio nei quali convergono il maggior numero di linee urbane che, oltre ad attraversare la città, raggiungono le frazioni limitrofe (si veda figura seguente):

- Piazza della Concordia
- Piazza San Francesco
- Piazza XXIV Maggio



*Nodi di interscambio*

Alla luce delle risultanze sperimentali ottenute delle indagini ai nodi, si procederà ad integrare le indagini con altri nodi e/o concentrare le attività di indagini sulle singole linee. È, infatti, utile chiarire che le indagini ai nodi potrebbero non consentire una completa conoscenza del reale funzionamento del servizio collettivo e, pertanto, non consentire la definizione possibili strategie di intervento alternative all'attuale organizzazione del servizio.

Per quanto riguarda le indagini sulle linee, in via del tuto preventiva, è ragionevole concentrarsi sulle principali direttrici longitudinali e trasversali e su intervalli orari coerenti con l'ingresso scuola e apertura uffici (8:00-10:00).

Dall'analisi degli attuali servizi, appare opportuno monitorare le seguenti linee principali:

- LINEA 2 Via Ligea - Sordina (per Via Manganario)
- LINEA 5 Via Ligea - Zona Industriale
- LINEA 6 Via Ligea - Mariconda - Quartiere Europa/Italia
- LINEA 11 S.Eustachio – Fratte
- LINEA 12 S.Eustachio - P.co Arbostella - P.zza San Francesco
- LINEA 14 Via Ligea - Brignano
- LINEA 18 Via Ligea - Cappelle - Matierno (via Carmine)
- LINEA 19 Via Ligea – Croce
- LINEA 26 Vinciprova - Sichelgaita – Canalone
- LINEA 39 Vinciprova - Seripando

Le indagini a bordo delle linee saranno funzionali a comprendere il grado di riempimento delle linee, le fermate più rilevanti ed eventuali problematiche lungo il percorso. In particolare, l'indagine dovrà identificare:

- Numero (nome) della linea
- Grado riempimento dopo ogni fermata
- Eventuali problematiche lungo il percorso.

Le risultanze sperimentali dovranno essere aggregate per linea e dovranno essere riportate su appositi questionari e file excel.

## Posizionamento e caratterizzazione delle sezioni di indagine interne

---

L'esecuzione delle indagini volumetriche relative al trasporto stradale richiede la collocazione precisa della sezione e la definizione delle tecniche di indagine più adeguate. Essendo possibile effettuare conteggi manuali o conteggi automatizzati con differenti tecnologie, si è resa necessari un'analisi di dettaglio di tutte le sezioni precedentemente introdotte.

Di seguito si riportano le analisi di dettaglio svolte e, in particolare le informazioni rilevate e che andranno fornite alla società che effettuerà le indagini di traffico.

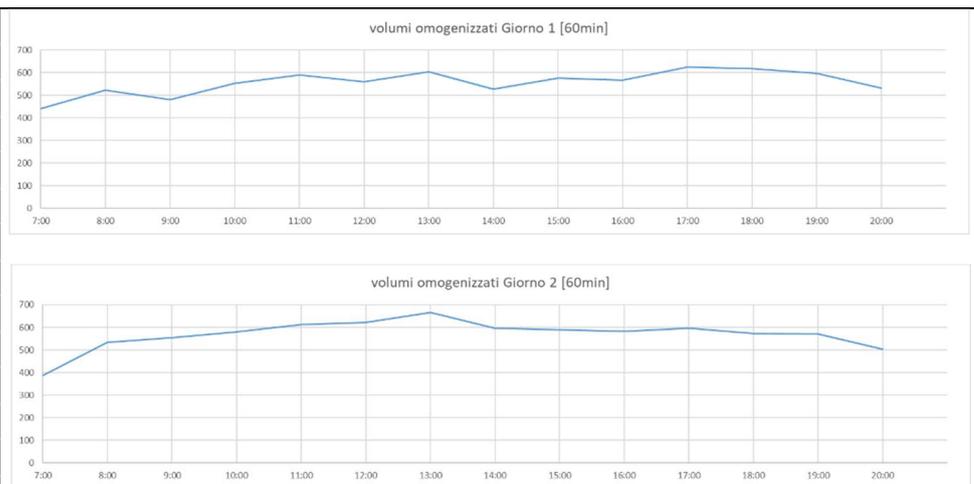
Identificativo	X
Nome della sezione	(secondo toponomastica vigente)
Senso di marcia	Senso unico/doppi senso
Corsie per senso di marcia	n
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Si /NO
Possibilità radar	Si/NO
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-
Note	
Rilievo fotografico	Foto
Rilievo planimetrico	foto

## Sezione 1

Identificativo	1
Nome della sezione	Piazza Francesco Alario
Senso di marcia	Senso unico
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (4.50 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-
Note	<p>Rilievo fotografico</p>  <p>Rilievo planimetrico</p> 

## Analisi

ID sezione	1
Cap sezione	1285
max_media_flusso	661
ora_punta	13:25
min_media_flusso	221
ora_morbida	20:55
fmax/cap	51%
max_flusso_g1	658
ora_punta	17:30
f/cap_g1	51%
max_flusso_g2	692
ora_punta	13:25
f/cap	54%
moto	2%
auto	82%
veic Leggero	13%
veic Pesante	0%
bus	1%
auto articolato	1%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	521
cfr_max	79%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	635
cfr_max	97%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-4%



Per la sezione 1 si riscontra un'ora di punta tra le 17:00 e le 18:00 con un flusso massimo di 661 veic/h, pari a circa il 51% della capacità massima della sezione (1285 veic/h) e un flusso minimo pari a 221 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti lievi fenomeni di punta all'ora di pranzo e la sera, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 400 veic/h anche nella fascia serale.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 82%, ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 13%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta, ma così come nell'arco dell'intera giornata non presenta particolari problemi di congestione.

## Sezione 6

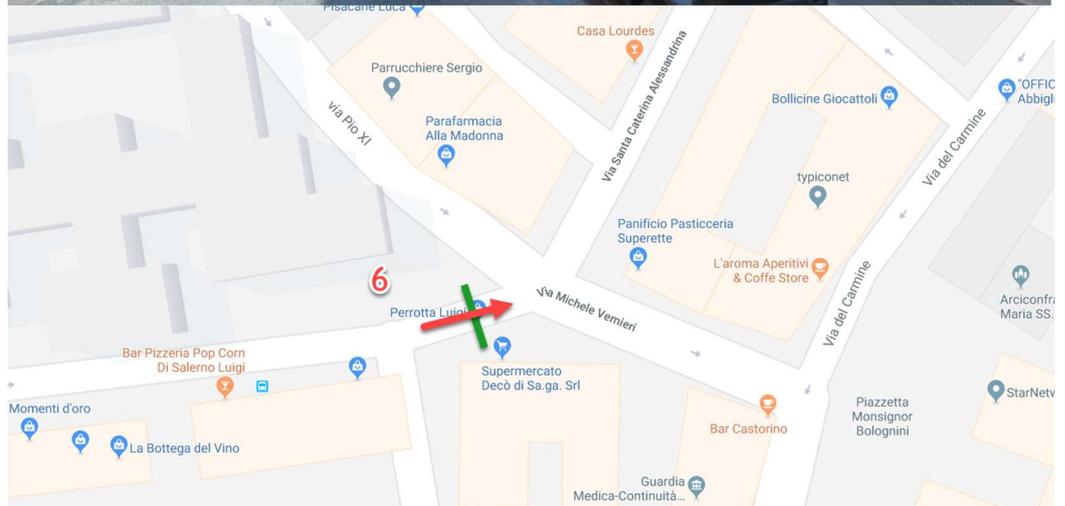
Identificativo	6
Nome della sezione	Via M.Vernieri
Senso di marcia	Senso unico
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note **Sostituisce con 7 e 8 la N19b**

Rilievo fotografico



Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	6
Cap sezione	1244
max_media_flusso	874
ora punta	8:00
min_media_flusso	175
ora morbida	20:55
fmax/cap	70%
max_flusso_g1	874
ora_punta	8:00
f/cap_g1	70%
max_flusso_g2	911
ora_punta	8:35
f/cap	73%
moto	8%
auto	66%
veic Leggero	20%
veic Pesante	2%
bus	2%
auto articolato	1%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	1%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	862
cfr_max	99%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	534
cfr_max	61%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-42%



Per la sezione 6 si riscontra un'ora di punta tra le 08:00 e le 09:00 con un flusso massimo di 874 veic/h, pari a circa il 70% della capacità massima della sezione (1244 veic/h) e un flusso minimo pari a 175 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina e all'ora di pranzo, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 400 veic/h anche nella fascia serale.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 66%, ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 20%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta presenta una criticità appena inferiore alla soglia di accettabilità (0.8), tuttavia critica anche alla luce della configurazione geometrica, delle arre di sosta laterali e del tessuto urbano in cui si inserisce.

## Sezione 7

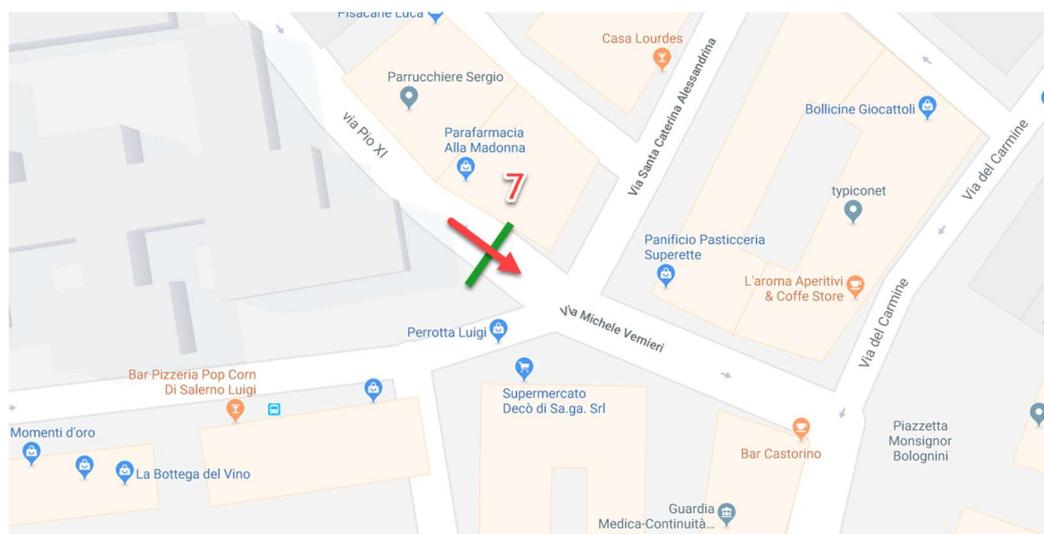
Identificativo	7
Nome della sezione	Via Pio X
Senso di marcia	Senso unico
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	SI
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note **Sostituisce con 6 e 8 la N19b**

Rilievo fotografico



Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	7
Cap sezione	1296
max_media_flusso	967
ora punta	8:45
min_media_flusso	159
ora morbida	20:55
fmax/cap	75%
max_flusso_g1	954
ora_punta	8:50
f/cap_g1	74%
max_flusso_g2	1001
ora_punta	8:40
f/cap	77%
moto	14%
auto	61%
veic Leggero	18%
veic Pesante	2%
bus	2%
auto articolato	2%
auto treno	1%
veicolo eccezionale	1%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	809
cfr_max	85%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	655
cfr_max	69%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-38%



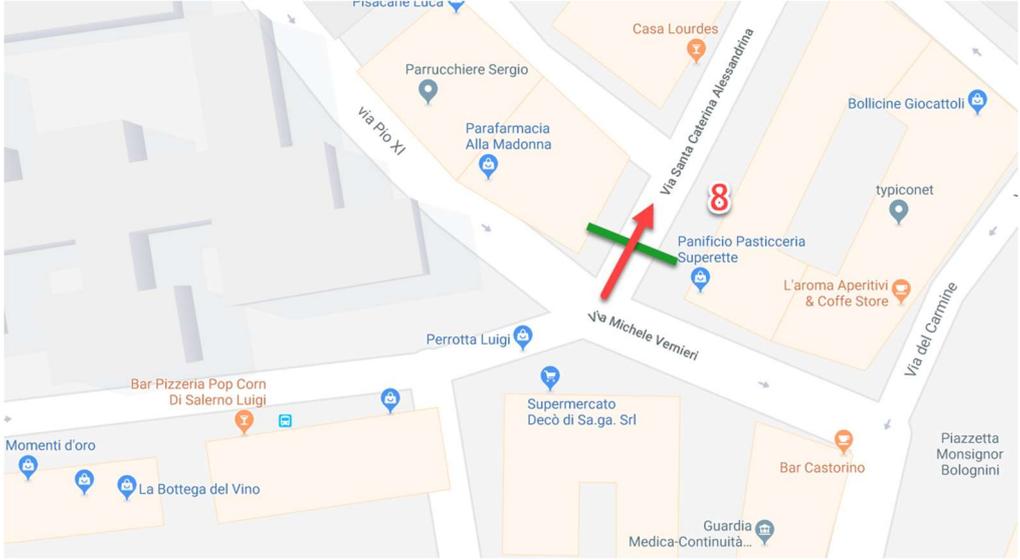
Per la sezione 7 si riscontra un'ora di punta tra le 08:00 e le 09:00 con un flusso massimo di 967 veic/h, pari a circa il 75% della capacità massima della sezione (1296 veic/h) e un flusso minimo pari a 159 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina dopo i quali, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 400 veic/h anche nella fascia serale.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 61%, ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 18%.

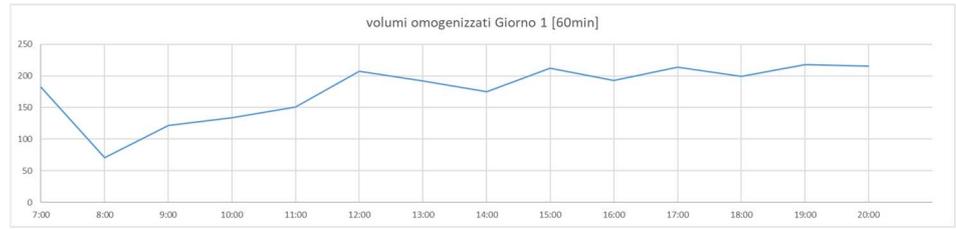
In conclusione, la sezione nell'ora di punta presenta una criticità appena inferiore alla soglia di accettabilità (0.8), tuttavia critica anche alla luce della configurazione geometrica e del tessuto urbano in cui si inserisce.

## Sezione 8

Identificativo	8
Nome della sezione	Via Santa Caterina Alessandrina
Senso di marcia	Senso unico
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	SI
Possibilità radar	SI
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-
Note	Sostituisce con 6 e 7 la N19b
Rilievo fotografico	
Rilievo planimetrico	

## Analisi

ID sezione	8
Cap sezione	1296
max_media_flusso	229
ora_punta	13:25
min_media_flusso	80
ora_morbida	8:05
fmax/cap	18%
max_flusso_g1	229
ora_punta	18:50
f/cap_g1	18%
max_flusso_g2	259
ora_punta	13:25
f/cap	20%
moto	0%
auto	98%
veic Leggero	2%
veic Pesante	0%
bus	0%
auto articolato	0%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	70
cfr_max	30%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	200
cfr_max	87%
flusso modello	500
delta% mod-obs	619%



Per la sezione 8 si riscontra un'ora di punta tra le 13:00 e le 14:00 con un flusso massimo di 229 veic/h, pari a circa il 18% della capacità massima della sezione (1296 veic/h) e un flusso minimo pari a 80 veic/h osservato nell'intervallo 07:55-08:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta all'ora di pranzo e la sera tuttavia, a meno della mattina in cui si hanno flussi di minimo molto evidenti, si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 150 veic/h anche nella fascia serale.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza, quasi totale, della componente auto con il 98%.

In conclusione, la sezione anche nell'ora di punta non presenta problemi di congestione.

## Sezione 29

Identificativo	29
Nome della sezione	Via Matteo Silvatico
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (4.50 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-
Note	<p>Rilievo fotografico</p>  <p>Rilievo planimetrico</p> 

## Analisi

ID sezione	29
Cap sezione	715
max_media_flusso	441
ora_punta	8:15
min_media_flusso	47
ora_morbida	20:55
fmax/cap	62%
max_flusso_g1	395
ora_punta	8:15
f/cap_g1	55%
max_flusso_g2	488
ora_punta	8:15
f/cap	68%
moto	4%
auto	76%
veic Leggero	18%
veic Pesante	1%
bus	0%
auto articolato	0%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	368
cfr_max	93%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	301
cfr_max	76%
flusso modello	500
delta% mod-obs	36%



Per la sezione 29 si riscontra un'ora di punta tra le 08:00 e le 09:00 con un flusso massimo di 441 veic/h, pari a circa il 62% della capacità massima della sezione (715 veic/h) e un flusso minimo pari a 47 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina per poi evidenziare un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 150 veic/h anche nella fascia serale.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 76% ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 18%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta presenta una criticità appena inferiore alla soglia di accettabilità (0.8), tuttavia critica anche alla luce della configurazione geometrica, delle arre di sosta laterali e del tessuto urbano in cui si inserisce.



## Analisi

ID sezione	30
Cap sezione	1296
max_media_flusso	402
ora punta	7:50
min_media_flusso	86
ora morbida	20:55
fmax/cap	31%
max_flusso_g1	435
ora_punta	19:15
f/cap_g1	34%
max_flusso_g2	433
ora_punta	8:00
f/cap	33%
moto	5%
auto	67%
veic Leggero	25%
veic Pesante	1%
bus	1%
auto articolato	1%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	366
cfr_max	84%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	409
cfr_max	94%
flusso modello	500
delta% mod-obs	37%



Per la sezione 30 si riscontra un'ora di punta tra le 08:00 e le 09:00 con un flusso massimo di 402 veic/h, pari a circa il 31% della capacità massima della sezione (1296 veic/h) e un flusso minimo pari a 86 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina e la sera, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 250 veic/h durante tutta la giornata.

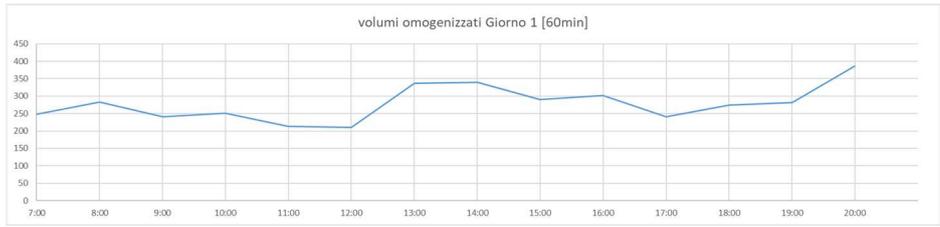
L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 67% ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 25%.

In conclusione, la sezione anche nell'ora di punta non presenta problemi di congestione.



## Analisi

ID sezione	30b
Cap sezione	1339
max_media_flusso	361
ora punta	13:30
min_media_flusso	142
ora morbida	20:55
fmax/cap	27%
max_flusso_g1	403
ora_punta	13:30
f/cap_g1	30%
max_flusso_g2	355
ora_punta	7:55
f/cap	27%
moto	0%
auto	90%
veic Leggero	5%
veic Pesante	3%
bus	1%
auto articolato	0%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	287
cfr_max	71%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	288
cfr_max	72%
flusso modello	500
delta% mod-obs	75%



Per la sezione 30b si riscontra un'ora di punta tra le 13:00 e le 14:00 con un flusso massimo di 361 veic/h, pari a circa il 27% della capacità massima della sezione (1339 veic/h) e un flusso minimo pari a 142 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina e all'ora di pranzo per poi evidenziare un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 150 veic/h anche nella fascia serale.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza, quasi totale, della componente auto con il 90%.

In conclusione, la sezione anche nelle ore di punta non presenta problemi di congestione.

### Sezione 33

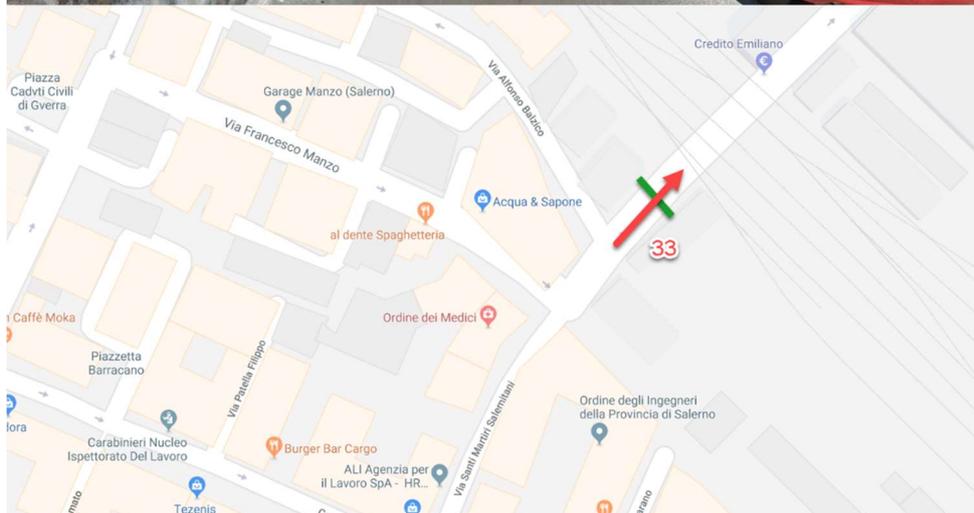
Identificativo	33
Nome della sezione	Via Santi Martiri S.
Senso di marcia	Senso unico
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (4,50 m)
Possibilità radar	No
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico



Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	33
Cap sezione	1440
max_media_flusso	1197
ora_punta	16:15
min_media_flusso	324
ora_morbida	20:55
fmax/cap	83%
max_flusso_g1	1228
ora_punta	16:15
f/cap_g1	85%
max_flusso_g2	1210
ora_punta	19:00
f/cap	84%
moto	7%
auto	62%
veic Leggero	24%
veic Pesante	3%
bus	2%
auto articolato	1%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	1%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	964
cfr_max	79%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	977
cfr_max	80%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-48%



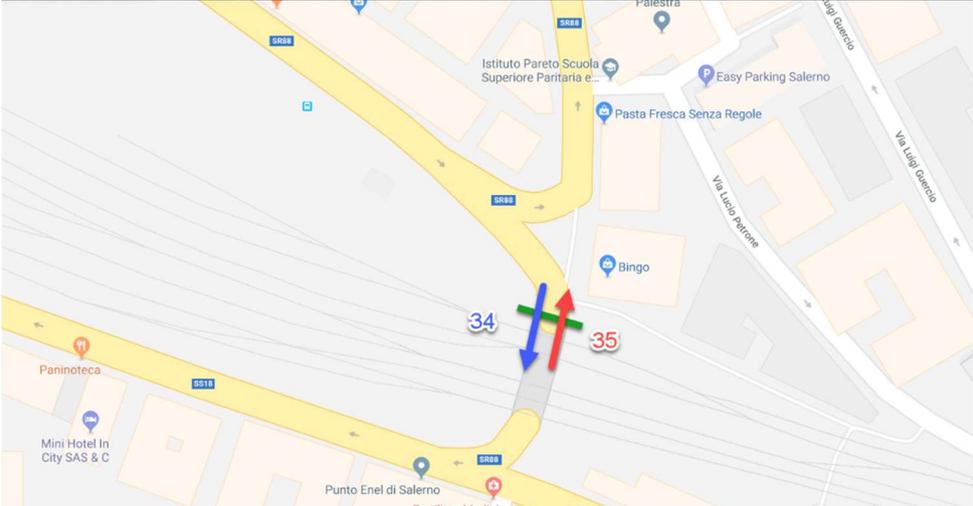
Per la sezione 33 si riscontra un'ora di punta tra le 16:00 e le 17:00 con un flusso massimo di 1197 veic/h, pari a circa il 83% della capacità massima della sezione (1440 veic/h) e un flusso minimo pari a 324 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta all'ora di pranzo e la sera, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 600 veic/h.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 62% ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 24%.

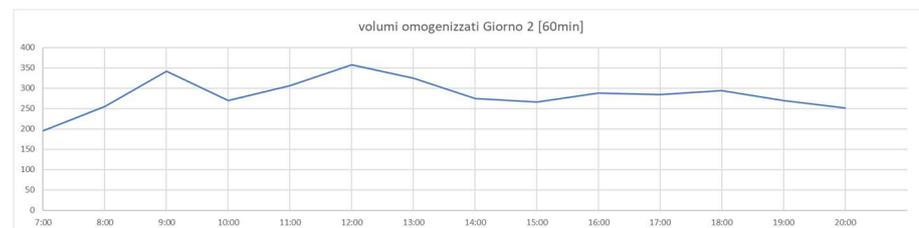
In conclusione, la sezione nell'ora di punta presenta una criticità appena superiore alla soglia di accettabilità (0.8), tuttavia critica anche alla luce della configurazione geometrica, delle arre di sosta laterali e del tessuto urbano in cui si inserisce.

## Sezione 34

Identificativo	34
Nome della sezione	Via Settimio Mobilio
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (4,50 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-
Note	Sottopasso – evitare controllo manuale
Rilievo fotografico	
Rilievo planimetrico	

## Analisi

ID sezione	34
Cap sezione	1440
max_media_flusso	371
ora punta	12:20
min_media_flusso	76
ora morbida	20:55
fmax/cap	26%
max_flusso_g1	366
ora_punta	12:20
f/cap_g1	25%
max_flusso_g2	378
ora_punta	12:25
f/cap	26%
moto	10%
auto	47%
veic Leggero	24%
veic Pesante	2%
bus	5%
auto articolato	9%
auto treno	2%
veicolo eccezionale	1%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	245
cfr_max	67%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	304
cfr_max	83%
flusso modello	500
delta% mod-obs	104%



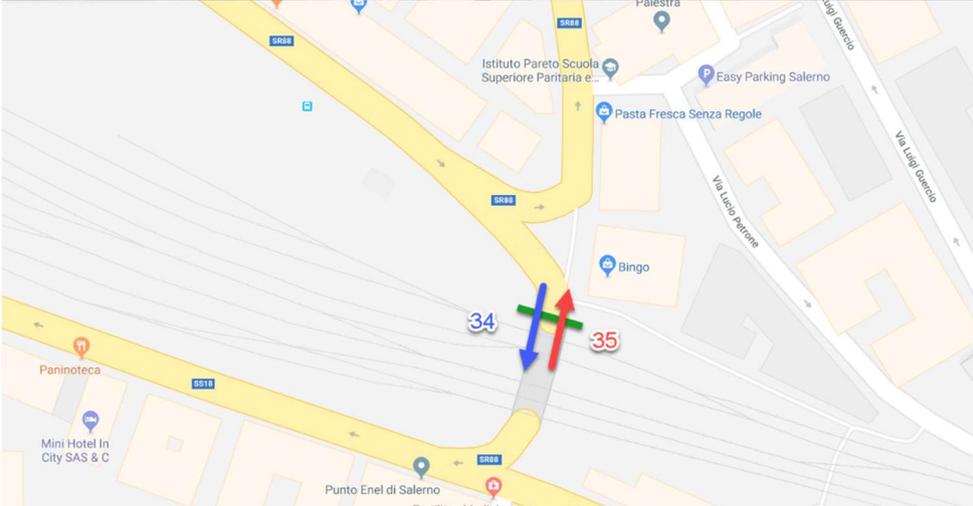
Per la sezione 34 si riscontra un'ora di punta tra le 12:00 e le 13:00 con un flusso massimo di 371 veic/h, pari a circa il 26% della capacità massima della sezione (1440 veic/h) e un flusso minimo pari a 76 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina e all'ora di pranzo, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 200 veic/h anche nella fascia serale.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 47% ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 24% oltre che una presenza di moto del 10% e di auto articolati del 9%.

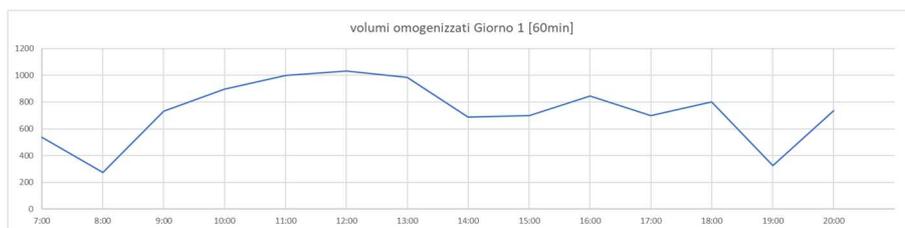
In conclusione, la sezione anche nell'ora di punta non presenta problemi di congestione.

## Sezione 35

Identificativo	35
Nome della sezione	Via Settimio Mobilio
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (4,50 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-
Note	Sottopasso – evitare controllo manuale
Rilievo fotografico	
Rilievo planimetrico	

## Analisi

ID sezione	35
Cap sezione	1440
max_media_flusso	1147
ora punta	12:25
min_media_flusso	314
ora morbida	20:55
fmax/cap	80%
max_flusso_g1	1052
ora_punta	12:05
f/cap_g1	73%
max_flusso_g2	1252
ora_punta	12:25
f/cap	87%
moto	12%
auto	44%
veic Leggero	30%
veic Pesante	4%
bus	3%
auto articolato	3%
auto treno	1%
veicolo eccezionale	3%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	319
cfr_max	30%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	765
cfr_max	73%
flusso modello	500
delta% mod-obs	57%



Per la sezione 35 si riscontra un'ora di punta tra le 12:00 e le 13:00 con un flusso massimo di 1147 veic/h, pari a circa il 80% della capacità massima della sezione (1440 veic/h) e un flusso minimo pari a 314 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta all'ora di pranzo e la sera, che nel complesso definiscono un andamento abbastanza costante, ma flussi molto bassi nelle prime (07:00-10:00) ed ultime ore della giornata (19:00-22:00).

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto e veicolo leggero con, rispettivamente, il 44% e il 30% ma anche una significativa presenza moto che si attesta a circa il 12%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta presenta una criticità appena superiore alla soglia di accettabilità (0.8), tuttavia critica anche alla luce della configurazione geometrica e del tessuto urbano in cui si inserisce.

## Sezione 36b

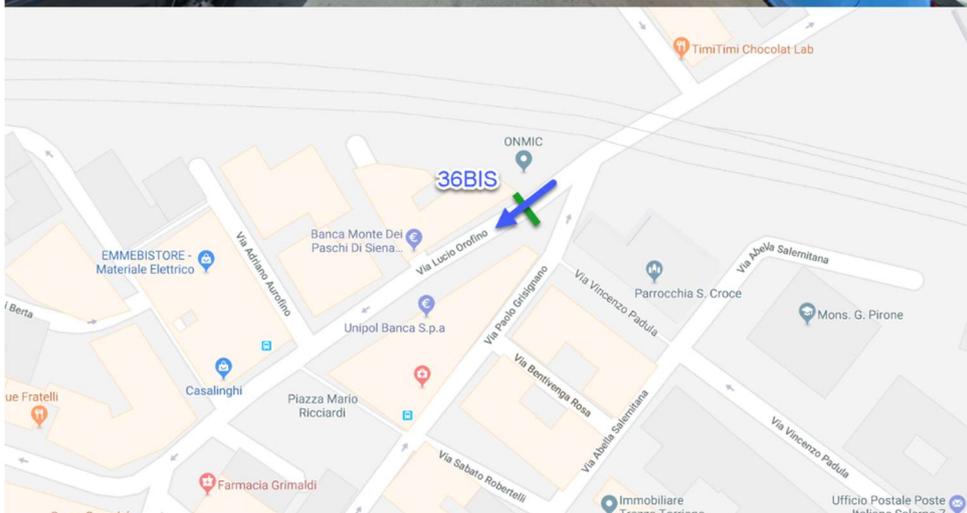
Identificativo	36b
Nome della sezione	Via Lucio Orofino
Senso di marcia	Senso unico
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	No
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico



Rilievo planimetrico



## Sezione 37b

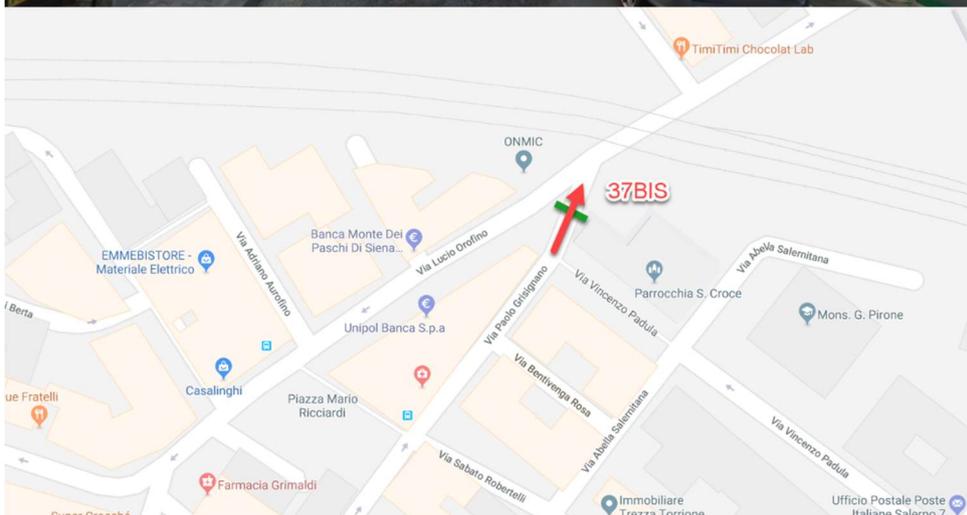
Identificativo	37b
Nome della sezione	Via Paolo Grisignano
Senso di marcia	Senso unico
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (4,00 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico



Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	37b
Cap sezione	1062
max_media_flusso	601
ora punta	17:15
min_media_flusso	140
ora morbida	20:55
fmax/cap	57%
max_flusso_g1	735
ora_punta	17:15
f/cap_g1	69%
max_flusso_g2	727
ora_punta	12:50
f/cap	68%
moto	0%
auto	90%
veic Leggero	5%
veic Pesante	3%
bus	0%
auto articolato	0%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	391
cfr_max	53%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	486
cfr_max	66%
flusso modello	500
delta% mod-obs	28%



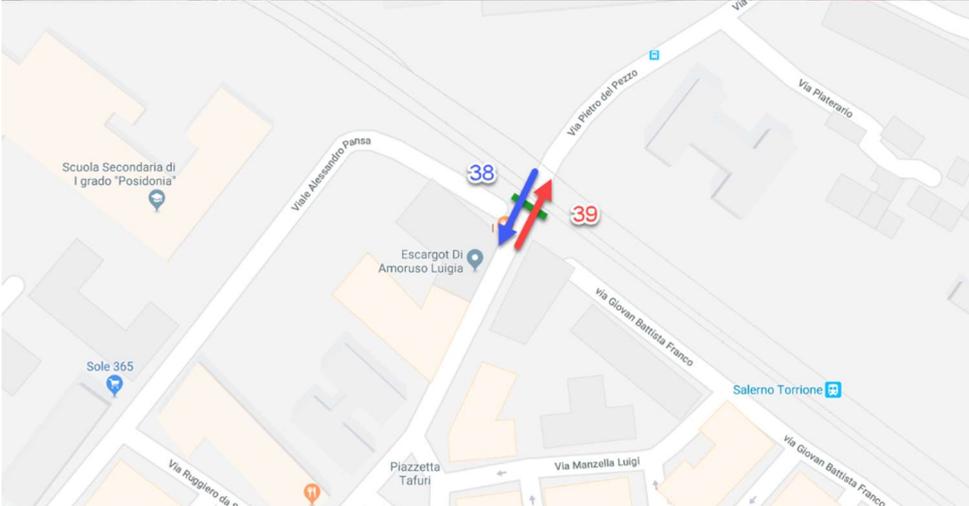
Per la sezione 37b si riscontra un'ora di punta tra le 17:00 e le 18:00 con un flusso massimo di 601 veic/h, pari a circa il 57% della capacità massima della sezione (1062 veic/h) e un flusso minimo pari a 140 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta all'ora di pranzo e la sera, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 300 veic/h.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza, quasi totale, della componente auto con il 90%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta presenta una criticità appena inferiore alla soglia di accettabilità (0.8), tuttavia critica anche alla luce della configurazione geometrica, delle arre di sosta laterali e del tessuto urbano in cui si inserisce.

## Sezione 38

Identificativo	38
Nome della sezione	Via Pietro del Pezzo
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (3,50 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-
Note	Sottopasso a carreggiate separate
Rilievo fotografico	
Rilievo planimetrico	

## Analisi

ID sezione	38
Cap sezione	1440
max_media_flusso	885
ora punta	8:10
min_media_flusso	145
ora morbida	20:55
fmax/cap	61%
max_flusso_g1	1001
ora_punta	17:50
f/cap_g1	70%
max_flusso_g2	932
ora_punta	7:55
f/cap	65%
moto	4%
auto	80%
veic Leggero	14%
veic Pesante	1%
bus	1%
auto articolato	0%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	810
cfr_max	81%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	988
cfr_max	99%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-38%



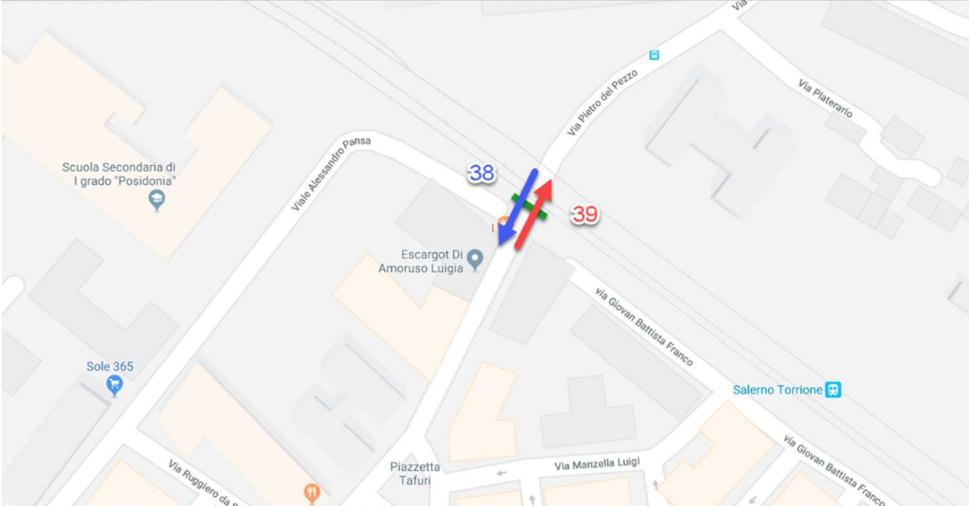
Per la sezione 38 si riscontra un'ora di punta tra le 08:00 e le 09:00 con un flusso massimo di 885 veic/h, pari a circa il 61% della capacità massima della sezione (1440 veic/h) e un flusso minimo pari a 145 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina e la sera, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 400 veic/h.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 80% ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 14%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta presenta una criticità appena inferiore alla soglia di accettabilità (0.8), tuttavia critica anche alla luce della configurazione geometrica e del tessuto urbano in cui si inserisce.

## Sezione 39

Identificativo	39
Nome della sezione	Via Pietro del Pezzo
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (3,50 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-
Note	Sottopasso a carreggiate separate
Rilievo fotografico	
Rilievo planimetrico	

## Analisi

ID sezione	39
Cap sezione	611
max_media_flusso	657
ora_punta	12:50
min_media_flusso	167
ora_morbida	20:55
fmax/cap	107%
max_flusso_g1	623
ora_punta	12:50
f/cap_g1	102%
max_flusso_g2	690
ora_punta	12:50
f/cap	113%
moto	2%
auto	86%
veic Leggero	11%
veic Pesante	0%
bus	0%
auto articolato	0%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	476
cfr_max	76%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	506
cfr_max	81%
flusso modello	500
delta% mod-obs	5%



Per la sezione 39 si riscontra un'ora di punta tra le 12:00 e le 13:00 con un flusso massimo di 657 veic/h, pari a circa il 107% della capacità massima della sezione (611 veic/h) e un flusso minimo pari a 167 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta all'ora di pranzo e la sera per poi evidenziare un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 300 veic/h.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 86% ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 11%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta presenta una criticità superiore alla soglia di accettabilità (0.8), tale da definire un flusso congestionato, critico della configurazione geometrica e del tessuto urbano in cui si inserisce.

## Sezione 40

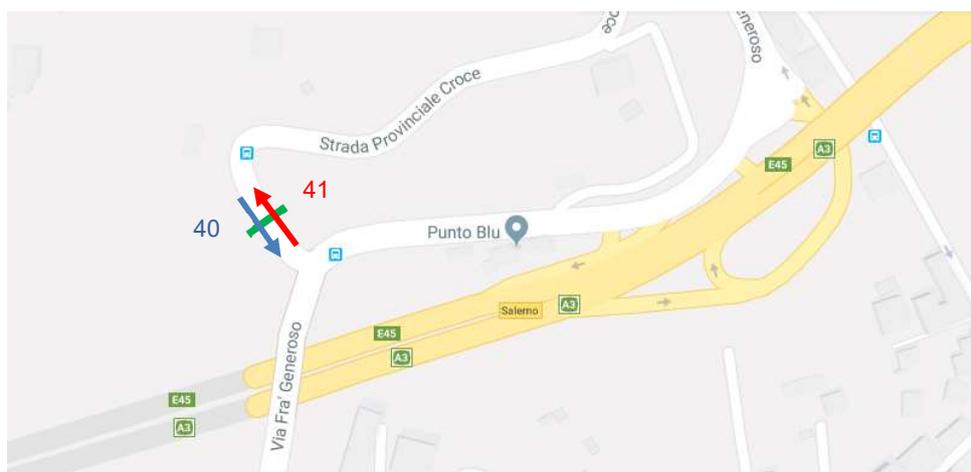
Identificativo	40
Nome della sezione	Strada Provinciale Croce
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (3,50 m)
Possibilità radar	No
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico



Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	40
Cap sezione	N/D
max_media_flusso	64
ora_punta	17:55
min_media_flusso	15
ora_morbida	7:20
fmax/cap	N/D
max_flusso_g1	75
ora_punta	12:45
f/cap_g1	N/D
max_flusso_g2	60
ora_punta	17:35
f/cap	N/D
moto	3%
auto	73%
veic Leggero	20%
veic Pesante	1%
bus	2%
auto articolato	1%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	24
cfr_max	32%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	72
cfr_max	95%
flusso modello	500
delta% mod-obs	1983%



Per la sezione 40 si riscontra un'ora di punta tra le 17:00 e le 18:00 con un flusso massimo di 64 veic/h e un flusso minimo pari a 15 veic/h osservato nell'intervallo 07:00-08:00.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta all'ora di pranzo, tuttavia si evidenzia andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 400 veic/h.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 73% ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 20%.

Per tale sezione non è stata una capacità essendo essa una strada secondaria per il raggiungimento di una "meta turistica".

## Sezione 41

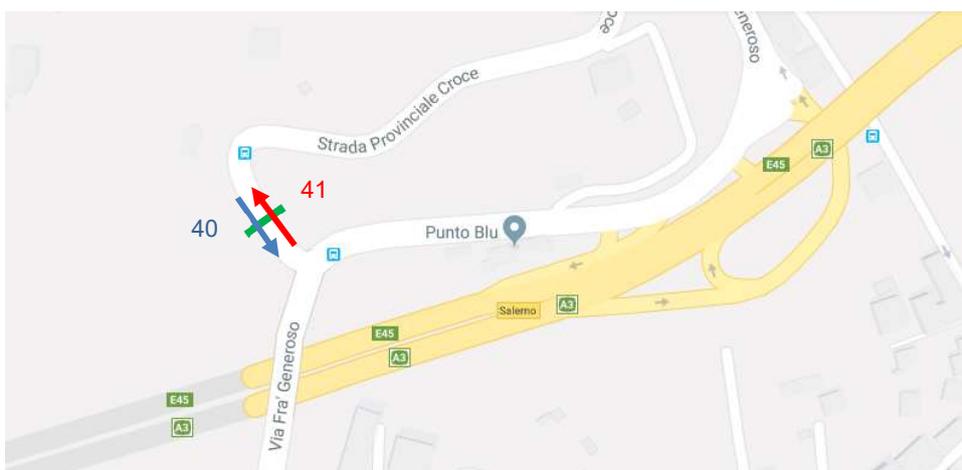
Identificativo	41
Nome della sezione	Strada Provinciale Croce
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (3,50 m)
Possibilità radar	No
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico



Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	41
Cap sezione	N/D
max_media_flusso	101
ora_punta	8:05
min_media_flusso	14
ora_morbida	20:30
fmax/cap	N/D
max_flusso_g1	112
ora_punta	7:50
f/cap_g1	N/D
max_flusso_g2	109
ora_punta	8:05
f/cap	N/D
moto	3%
auto	59%
veic Leggero	34%
veic Pesante	1%
bus	2%
auto articolato	0%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	104
cfr_max	92%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	47
cfr_max	42%
flusso modello	500
delta% mod-obs	382%



Per la sezione 41 si riscontra un'ora di punta tra le 08:00 e le 09:00 con un flusso massimo di 101 veic/h e un flusso minimo pari a 14 veic/h osservato nell'intervallo 20:00-21:00.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta all'ora di pranzo, tuttavia si evidenzia andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 400 veic/h.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 59% ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 34%.

Per tale sezione non è stata calcolata una capacità essendo essa una strada secondaria per il raggiungimento di una "meta turistica".

## Sezione 43

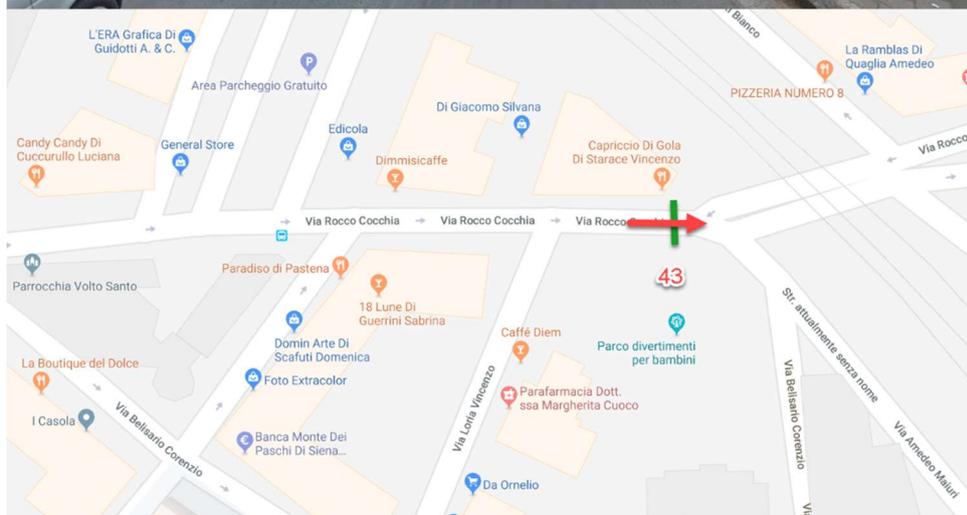
Identificativo	43
Nome della sezione	Via Rocco Cocchia
Senso di marcia	Senso unico
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	No
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

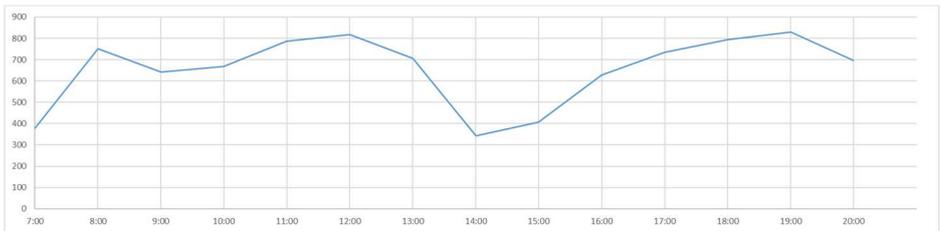
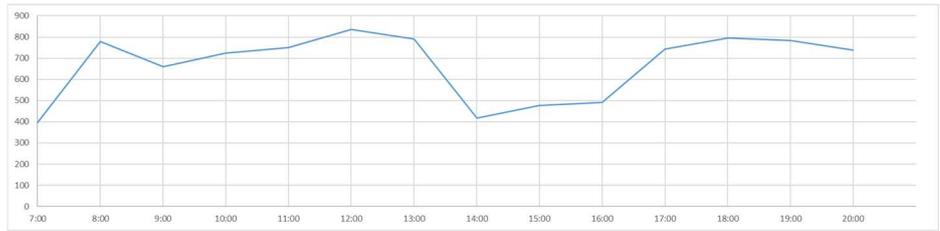


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	43
Cap sezione	1440
max_media_flusso	901
ora punta	12:25
min_media_flusso	39
ora morbida	20:55
fmax/cap	63%
max_flusso_g1	959
ora_punta	12:25
f/cap_g1	67%
max_flusso_g2	850
ora_punta	12:20
f/cap	59%
moto	4%
auto	66%
veic Leggero	29%
veic Pesante	1%
bus	0%
auto articolato	0%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	776
cfr_max	81%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	792
cfr_max	83%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-36%



Per la sezione 43 si riscontra un'ora di punta tra le 12:00 e le 13:00 con un flusso massimo di 901 veic/h, pari a circa il 63% della capacità massima della sezione (1440 veic/h) e un flusso minimo pari a 39 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta nell'arco dell'intera giornata con flussi di minimo che si attestano solamente tra le 14:00-16:00 e la sera. Si definisce, in tal modo, un flusso quasi sempre superiore ai 600 veic/h.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 66% ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 29%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta presenta una criticità inferiore alla soglia di accettabilità (0.8), tuttavia critica anche alla luce della configurazione geometrica, delle arre di sosta laterali e del tessuto urbano in cui si inserisce.

## Sezione 44

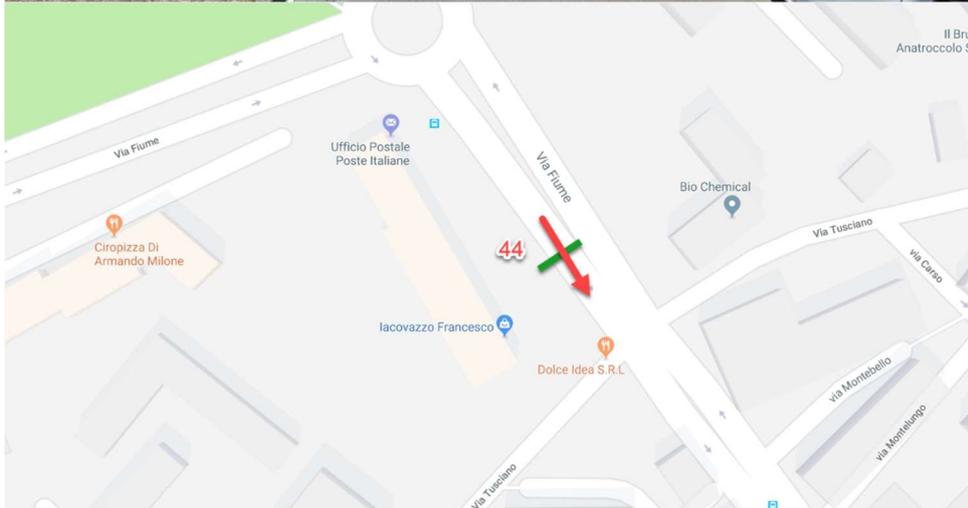
Identificativo	44
Nome della sezione	Via Fiume
Senso di marcia	Senso unico
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	No
Possibilità radar	Si
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

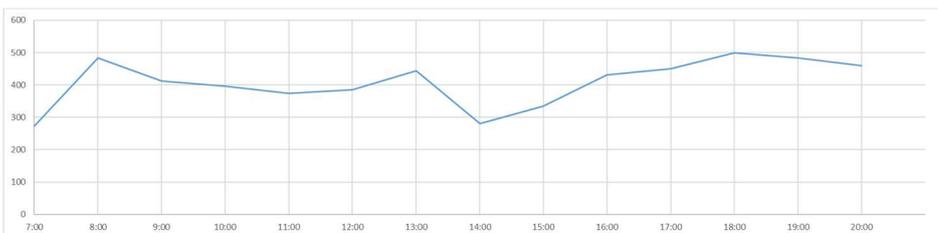
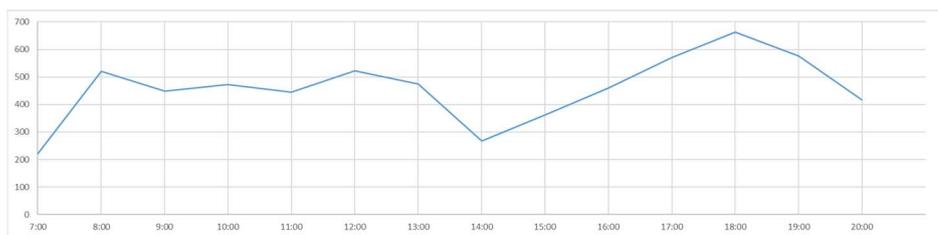


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	44
Cap sezione	1339
max_media_flusso	587
ora punta	17:50
min_media_flusso	29
ora morbida	20:55
fmax/cap	44%
max_flusso_g1	669
ora_punta	17:55
f/cap_g1	50%
max_flusso_g2	507
ora_punta	17:50
f/cap	38%
moto	3%
auto	93%
veic Leggero	2%
veic Pesante	0%
bus	1%
auto articolato	0%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	513
cfr_max	77%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	669
cfr_max	100%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-3%



Per la sezione 44 si riscontra un'ora di punta tra le 17:00 e le 18:00 con un flusso massimo di 587 veic/h, pari a circa il 44% della capacità massima della sezione (1339 veic/h) e un flusso minimo pari a 29 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina e la sera, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 200 veic/h.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza, quasi totale, della componente auto con il 93%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta non presenta problemi di congestione.

## Sezione 44b

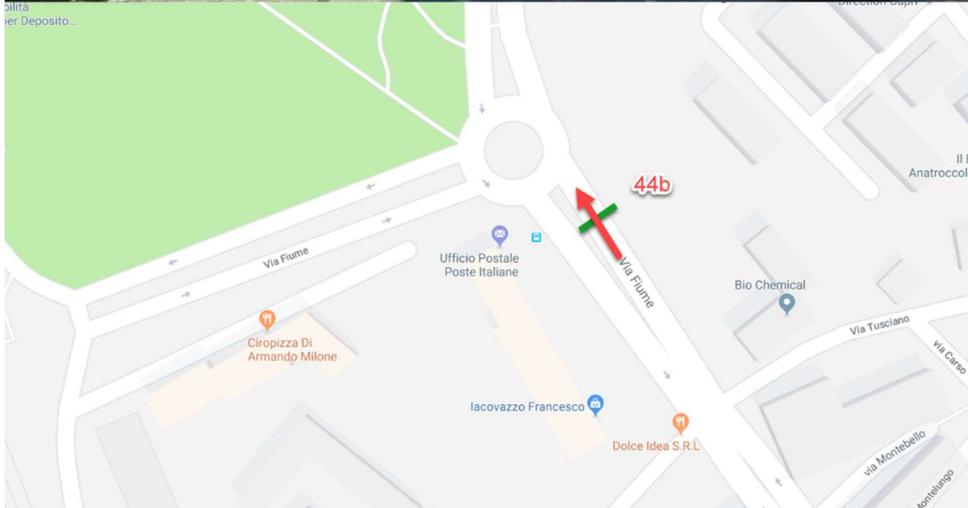
Identificativo	44b
Nome della sezione	Via Fiume
Senso di marcia	Senso unico
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	No
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

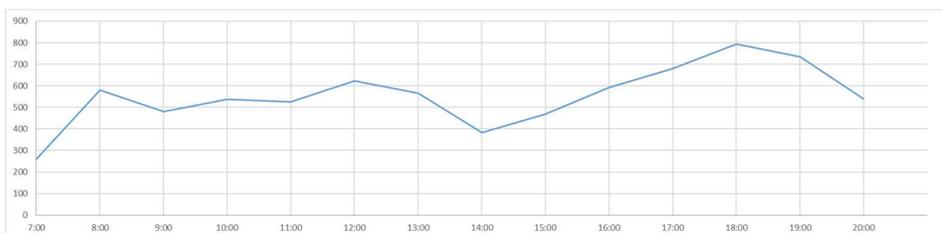
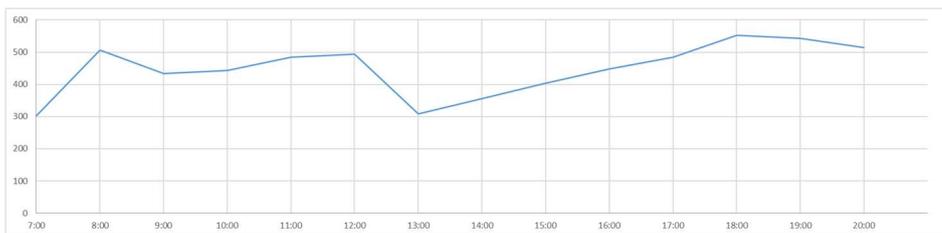


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	44b
Cap sezione	1440
max_media_flusso	681
ora punta	18:05
min_media_flusso	31
ora morbida	20:55
fmax/cap	47%
max_flusso_g1	567
ora_punta	12:25
f/cap_g1	39%
max_flusso_g2	807
ora_punta	18:05
f/cap	56%
moto	2%
auto	63%
veic Leggero	33%
veic Pesante	1%
bus	0%
auto articolato	1%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	515
cfr_max	91%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	542
cfr_max	95%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-3%



Per la sezione 44b si riscontra un'ora di punta tra le 18:00 e le 19:00 con un flusso massimo di 681 veic/h, pari a circa il 47% della capacità massima della sezione (1440 veic/h) e un flusso minimo pari a 31 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la sera, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori, all'incirca, ai 400 veic/h.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 63% ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 33%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta non presenta problemi di congestione.

## Sezione 45

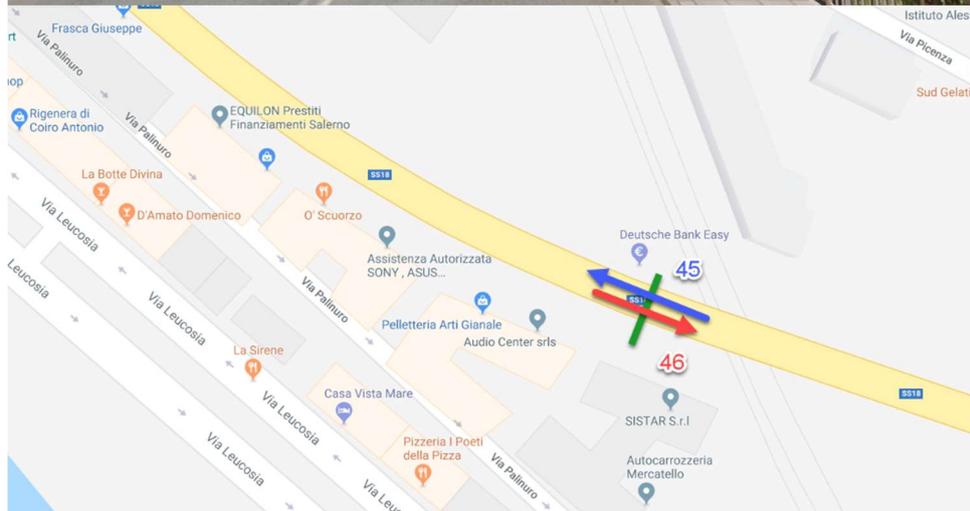
Identificativo	45
Nome della sezione	Via Parmenide
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (4,00 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

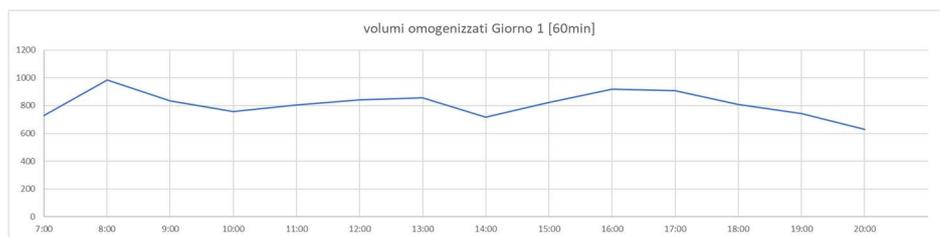


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	45
Cap sezione	1339
max_media_flusso	1025
ora punta	7:45
min_media_flusso	279
ora morbida	20:55
fmax/cap	77%
max_flusso_g1	1037
ora_punta	7:45
f/cap_g1	77%
max_flusso_g2	1012
ora_punta	7:45
f/cap	76%
moto	2%
auto	82%
veic Leggero	13%
veic Pesante	1%
bus	2%
auto articolato	1%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	1011
cfr_max	98%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	831
cfr_max	80%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-51%



Per la sezione 45 si riscontra un'ora di punta tra le 07:00 e le 08:00 con un flusso massimo di 1025 veic/h, pari a circa il 77% della capacità massima della sezione (1339 veic/h) e un flusso minimo pari a 279 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 600 veic/h anche nella fascia serale.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 82% ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 13%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta presenta una criticità appena inferiore alla soglia di accettabilità (0.8), tuttavia critica anche alla luce del tessuto urbano in cui si inserisce.

## Sezione 46

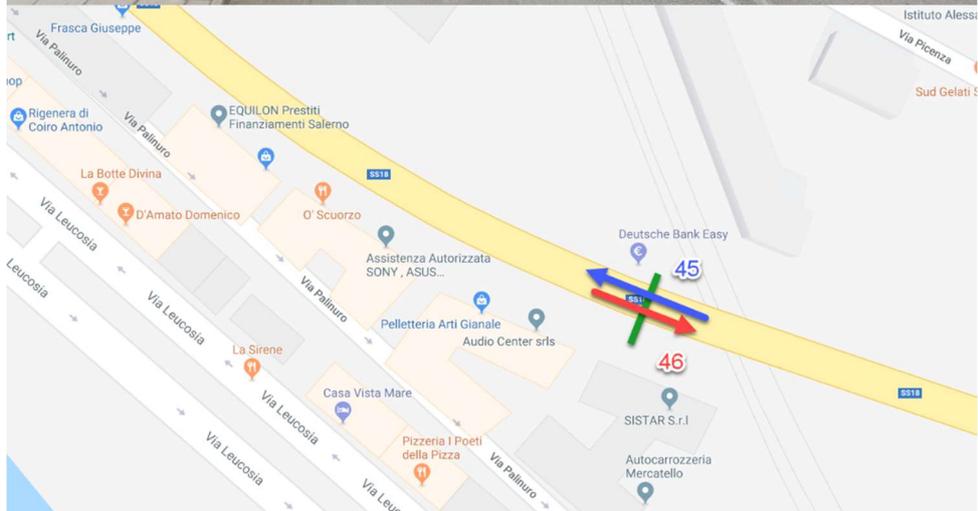
Identificativo	46
Nome della sezione	Via Parmenide
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (4,00 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico



Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	46
Cap sezione	1339
max_media_flusso	675
ora punta	12:35
min_media_flusso	192
ora morbida	20:55
fmax/cap	50%
max_flusso_g1	664
ora_punta	12:35
f/cap_g1	50%
max_flusso_g2	689
ora_punta	12:30
f/cap	51%
moto	4%
auto	73%
veic Leggero	16%
veic Pesante	1%
bus	3%
auto articolato	3%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	583
cfr_max	88%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	586
cfr_max	88%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-14%



Per la sezione 46 si riscontra un'ora di punta tra le 12:00 e le 13:00 con un flusso massimo di 675 veic/h, pari a circa il 50% della capacità massima della sezione (1339 veic/h) e un flusso minimo pari a 192 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta all'ora di pranzo, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 400 veic/h anche nella fascia serale.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 73% ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 16%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta non presenta problemi di congestione.

## Sezione 47

Identificativo	47
Nome della sezione	Via Luigi Angrisani
Senso di marcia	Senso unico
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	No
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-
Note	
Rilievo fotografico	
Rilievo planimetrico	

## Sezione 52

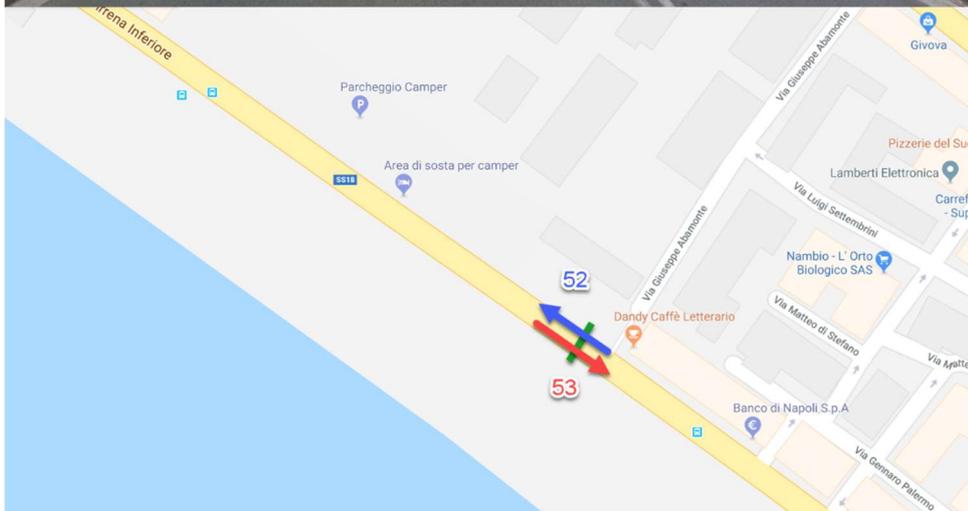
Identificativo	52
Nome della sezione	Lungomare Marconi
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (2,50 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

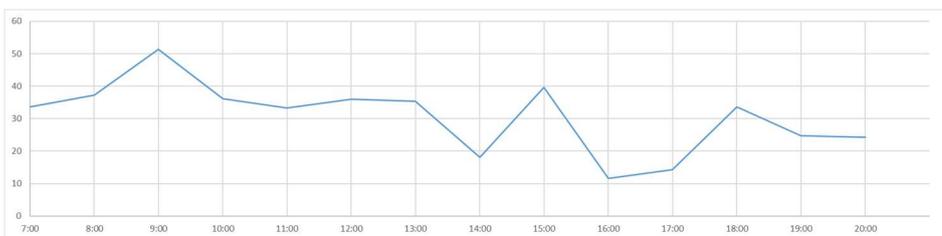
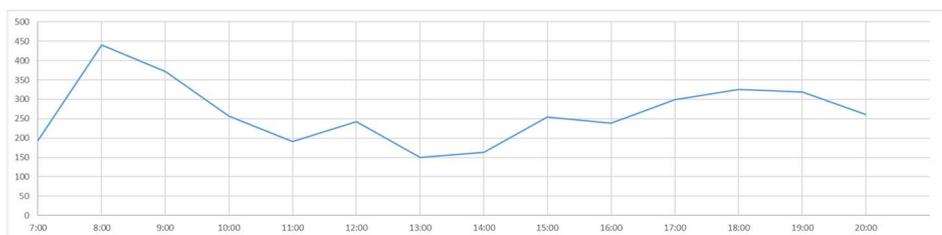


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	52
Cap sezione	1440
max_media_flusso	461
ora punta	7:45
min_media_flusso	16
ora morbida	20:55
fmax/cap	32%
max_flusso_g1	461
ora_punta	7:45
f/cap_g1	32%
max_flusso_g2	62
ora_punta	8:20
f/cap	4%
moto	36%
auto	19%
veic Leggero	43%
veic Pesante	2%
bus	1%
auto articolato	0%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	442
cfr_max	96%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	317
cfr_max	69%
flusso modello	500
delta% mod-obs	13%



Per la sezione 52 si riscontra un'ora di punta tra le 08:00 e le 09:00 con un flusso massimo di 461 veic/h, pari a circa il 32% della capacità massima della sezione (1440 veic/h) e un flusso minimo pari a 16 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando il primo giorno (l'affidabilità del secondo giorno è probabilmente nulla, per errore di conteggio degli strumenti, dovuta ad una non corrispondenza col primo giorno che si può ritenere più affidabile) si osserva come sono evidenti fenomeni di punta la mattina oltre i quali si evidenzia un andamento costante dei flussi sempre superiori a 150 veic/h, anche nella fascia serale.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza, tra loro equiparabile, dei veicoli leggeri e delle moto con, rispettivamente, il 43% e il 36% ma anche una significativa presenza di componente auto che si attesta a circa il 19%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta non presenta problemi di congestione.

## Sezione 53

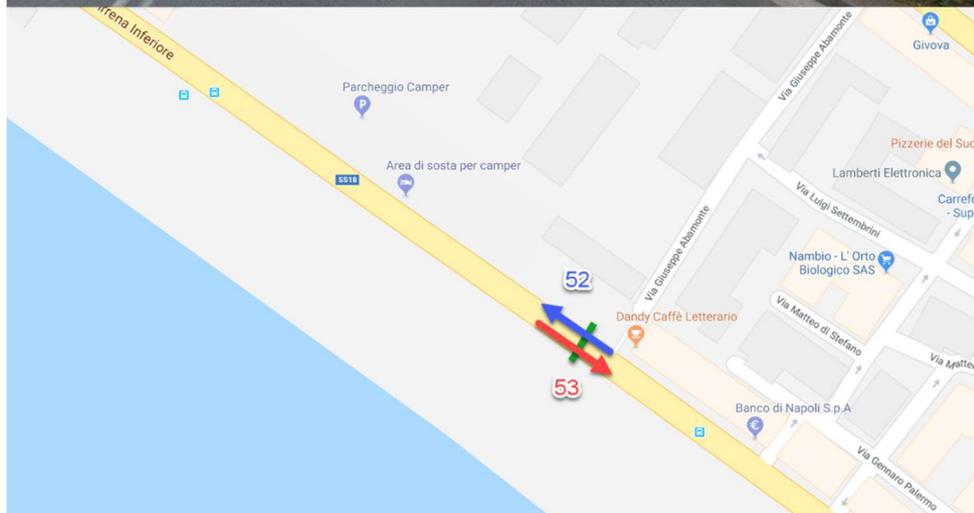
Identificativo	53
Nome della sezione	Lungomare Marconi
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	2
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	No
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

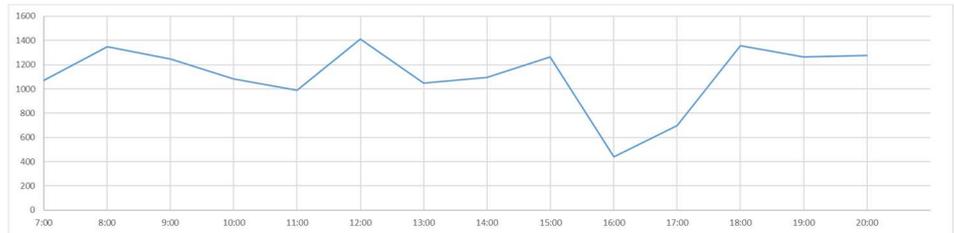
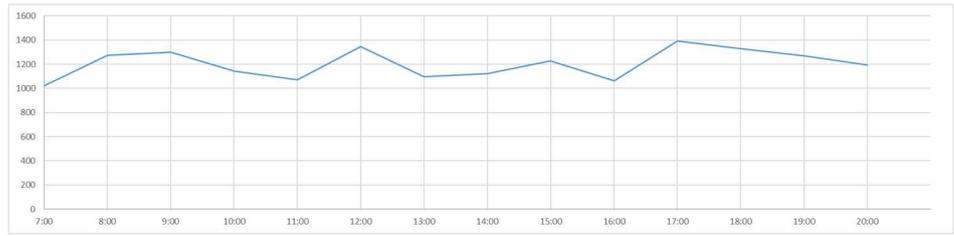


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	53
Cap sezione	1458
max_media_flusso	1404
ora punta	7:45
min_media_flusso	85
ora morbida	20:55
fmax/cap	96%
max_flusso_g1	1415
ora_punta	17:15
f/cap_g1	97%
max_flusso_g2	1464
ora_punta	7:45
f/cap	100%
moto	15%
auto	66%
veic Leggero	14%
veic Pesante	2%
bus	1%
auto articolato	2%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	1300
cfr_max	92%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	1318
cfr_max	93%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-62%



Per la sezione 53 si riscontra un'ora di punta tra le 07:00 e le 08:00 con un flusso massimo di 1404 veic/h, pari a circa il 96% della capacità massima della sezione (1458 veic/h) e un flusso minimo pari a 85 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina e all'ora di pranzo, tuttavia si evidenzia, a meno della sporadica situazione del secondo giorno intorno alle ore 18:00, un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 1000 veic/h anche nella fascia serale.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 66% ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 14% e di moto con il 15%.

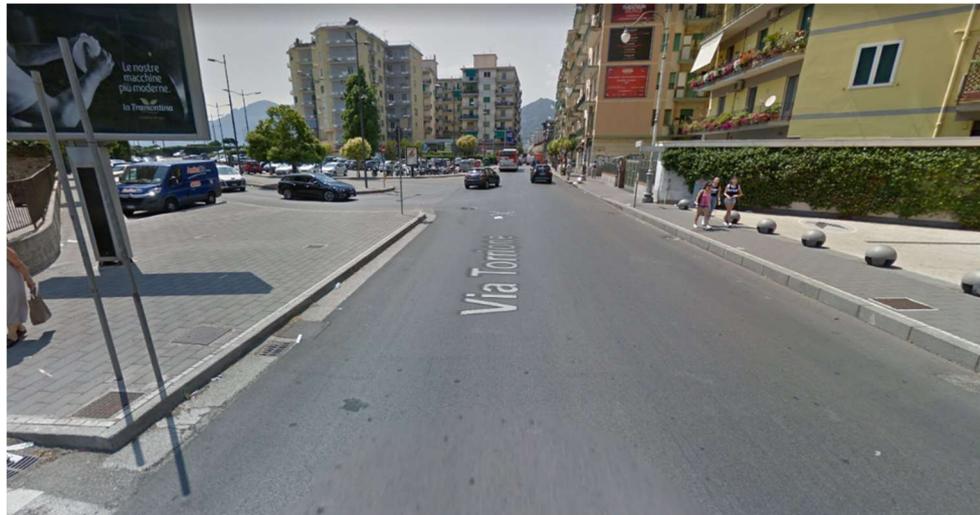
In conclusione, la sezione nell'ora di punta presenta una criticità che si attesta superiore alla soglia di accettabilità (0.8), tuttavia critica anche alla luce del tessuto urbano in cui si inserisce.

## Sezione 58

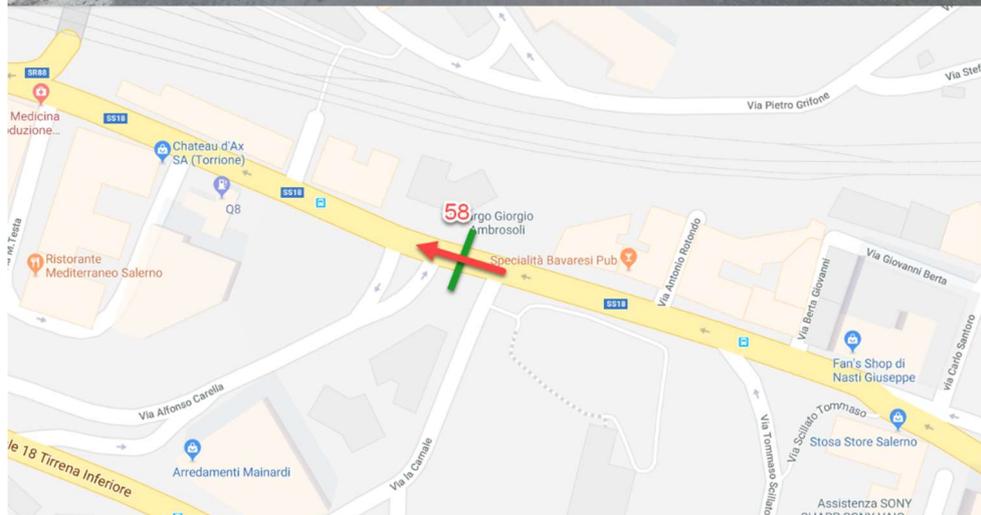
Identificativo	58
Nome della sezione	Via Torrione
Senso di marcia	Senso unico
Corsie per senso di marcia	2
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	No
Possibilità radar	Si
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

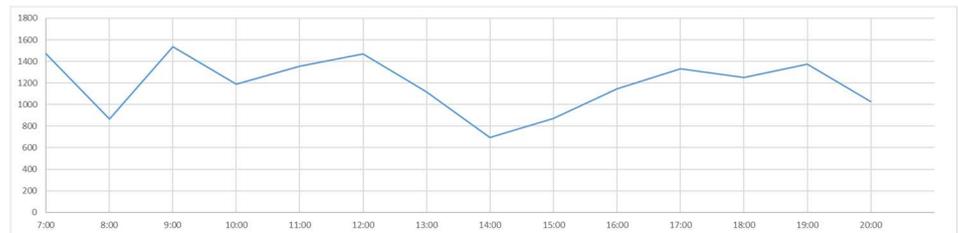
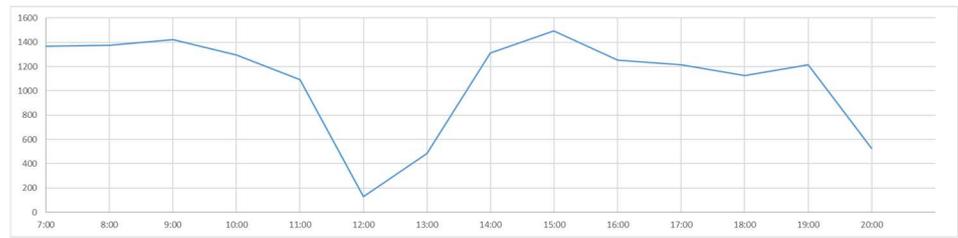


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	58
Cap sezione	2976
max_media_flusso	1605
ora punta	7:20
min_media_flusso	0
ora morbida	20:55
fmax/cap	54%
max_flusso_g1	1547
ora_punta	7:30
f/cap_g1	52%
max_flusso_g2	1687
ora_punta	7:20
f/cap	57%
moto	17%
auto	65%
veic Leggero	15%
veic Pesante	2%
bus	1%
auto articolato	1%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	1429
cfr_max	92%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	1108
cfr_max	72%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-65%



Per la sezione 58 si riscontra un'ora di punta tra le 07:00 e le 08:00 con un flusso massimo di 1605 veic/h, pari a circa il 54% della capacità massima della sezione (2976 veic/h) e un flusso minimo quasi nullo osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina e all'ora di pranzo per poi evidenziare un andamento sommariamente costante con flussi che si attestano intorno ai 1200 veic/h anche nella fascia serale.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 65% ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 15% oltre che di moto con il 17%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta presenta una criticità inferiore alla soglia di accettabilità (0.8), con picchi dovuti alla configurazione geometrica e al tessuto urbano in cui si inserisce.

## Sezione 59

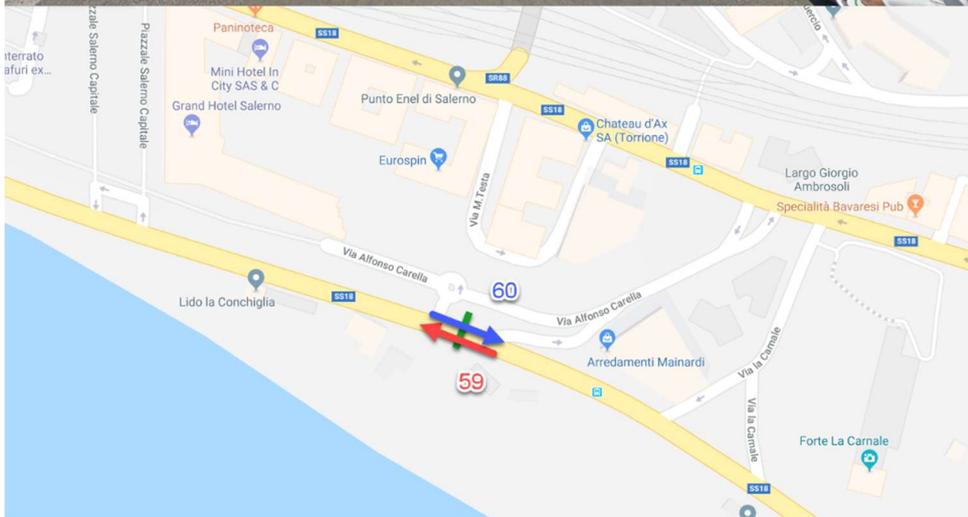
Identificativo	59
Nome della sezione	Lungomare Tafuri
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (3,00 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

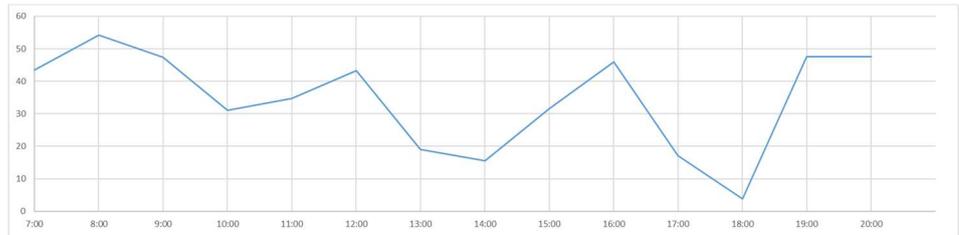
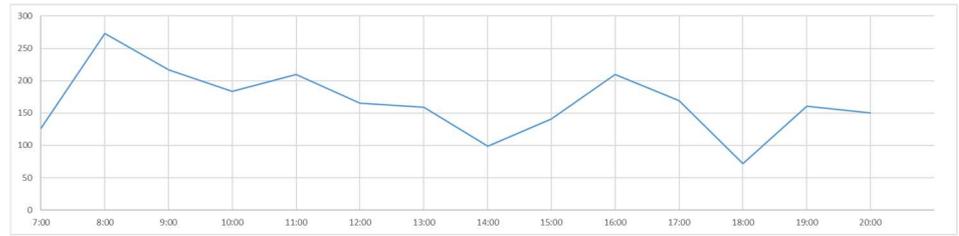


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	59
Cap sezione	1440
max_media_flusso	288
ora punta	8:05
min_media_flusso	7
ora morbida	20:55
fmax/cap	20%
max_flusso_g1	288
ora_punta	8:05
f/cap_g1	20%
max_flusso_g2	57
ora_punta	7:55
f/cap	20%
moto	31%
auto	61%
veic Leggero	5%
veic Pesante	1%
bus	1%
auto articolato	1%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	264
cfr_max	92%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	78
cfr_max	27%
flusso modello	500
delta% mod-obs	90%



Per la sezione 59 si riscontra un'ora di punta tra le 08:00 e le 09:00 con un flusso massimo di 288 veic/h, pari a circa il 20% della capacità massima della sezione (1440 veic/h) e un flusso minimo pari a 7 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina e nel pomeriggio per poi evidenziare un andamento dei flussi variabili nell'arco della giornata.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 61% ma anche una significativa presenza di moto che si attesta a circa il 31%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta non presenta problemi di congestione.

## Sezione 60

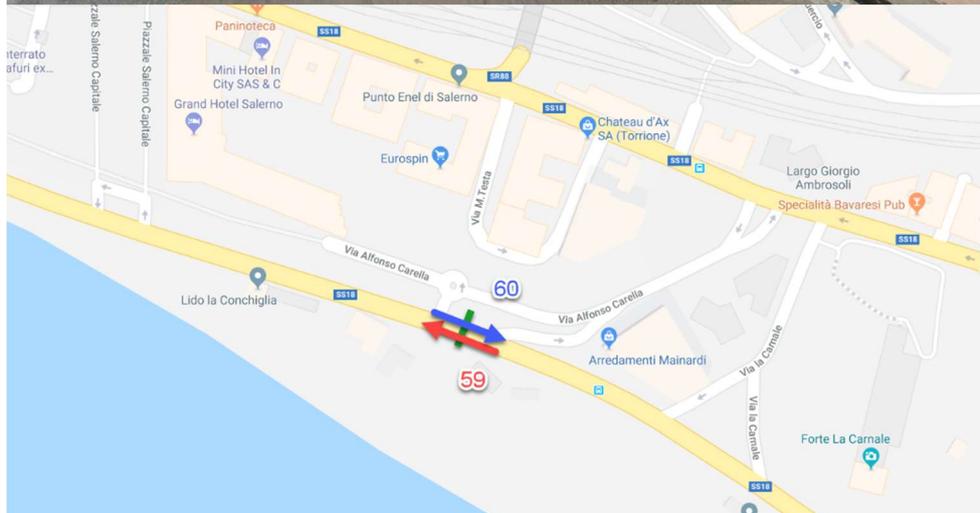
Identificativo	60
Nome della sezione	Lungomare Tafuri
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	2
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	No
Possibilità radar	Si
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

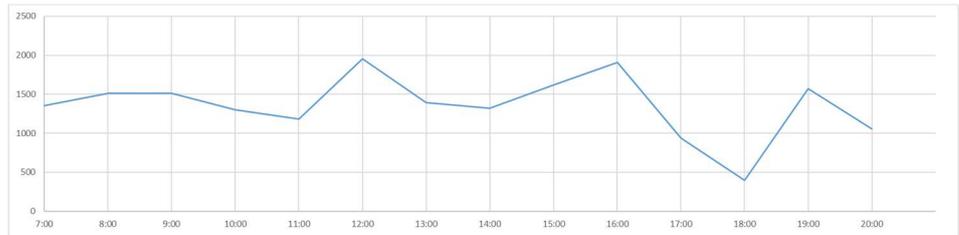
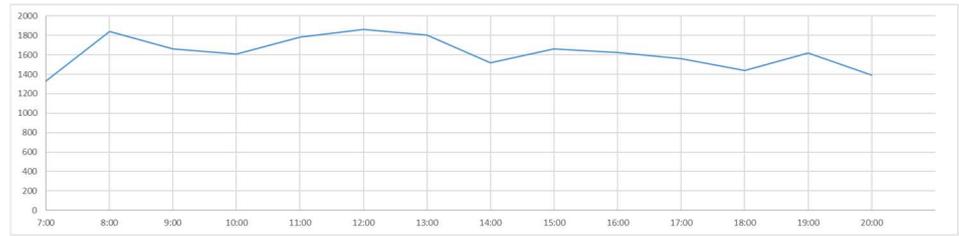


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	60
Cap sezione	2678
max_media_flusso	1948
ora punta	12:25
min_media_flusso	71
ora morbida	20:55
fmax/cap	73%
max_flusso_g1	1916
ora_punta	12:30
f/cap_g1	72%
max_flusso_g2	1985
ora_punta	12:25
f/cap	74%
moto	16%
auto	72%
veic Leggero	8%
veic Pesante	2%
bus	2%
auto articolato	1%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	1848
cfr_max	96%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	1422
cfr_max	74%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-73%



Per la sezione 60 si riscontra un'ora di punta tra le 12:00 e le 13:00 con un flusso massimo di 1948 veic/h, pari a circa il 73% della capacità massima della sezione (2678 veic/h) e un flusso minimo pari a 71 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta all'ora di pranzo per poi evidenziare un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 1200 veic/h anche nella fascia serale.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 72% ma anche una significativa presenza di moto che si attesta a circa il 16%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta presenta una criticità appena inferiore alla soglia di accettabilità (0.8), tuttavia critica anche alla luce del tessuto urbano in cui si inserisce.

## Sezione 68

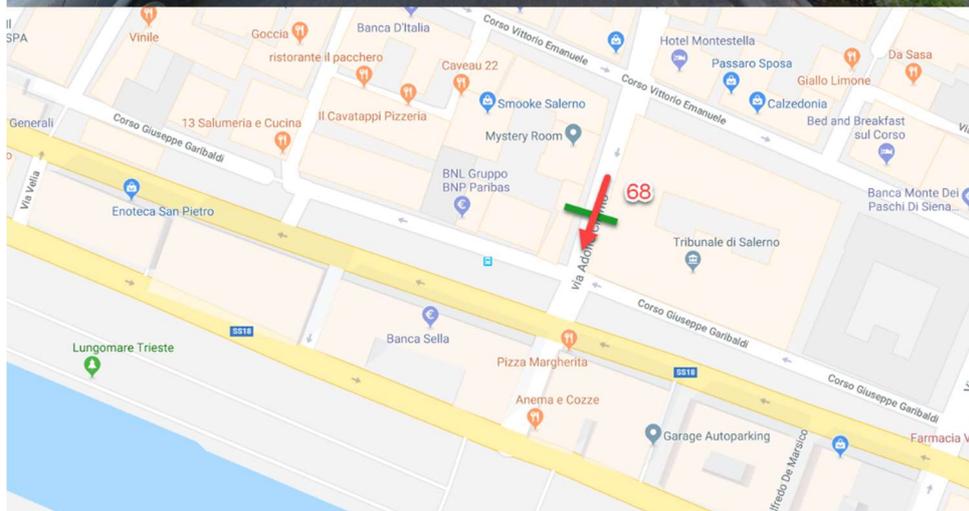
Identificativo	68
Nome della sezione	Via Adolfo Cilento
Senso di marcia	Senso unico
Corsie per senso di marcia	2
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	No
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

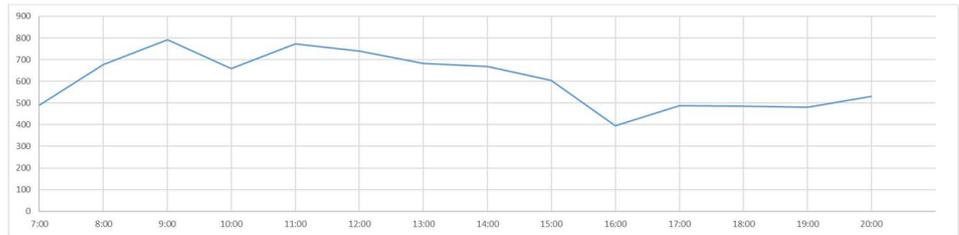
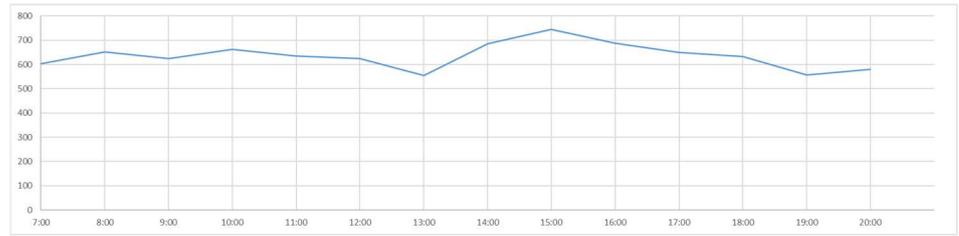


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	68
Cap sezione	528
max_media_flusso	724
ora punta	8:40
min_media_flusso	39
ora morbida	20:55
fmax/cap	137%
max_flusso_g1	777
ora_punta	14:15
f/cap_g1	147%
max_flusso_g2	795
ora_punta	9:05
f/cap	151%
moto	23%
auto	34%
veic Leggero	32%
veic Pesante	5%
bus	3%
auto articolato	2%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	642
cfr_max	83%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	656
cfr_max	84%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-22%



Per la sezione 68 si riscontra un'ora di punta tra le 08:00 e le 09:00 con un flusso massimo di 724 veic/h, pari a circa il 137% della capacità massima della sezione (528 veic/h) e un flusso minimo pari a 394 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 400 veic/h anche nella fascia serale.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una quasi uniformità delle componenti auto con il 34%, veicoli leggeri con il 32% e moto con il 23%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta presenta una criticità di molto superiore alla soglia di accettabilità (0.8), tuttavia critica anche alla luce della configurazione geometrica e del tessuto urbano in cui si inserisce.

## Sezione 74

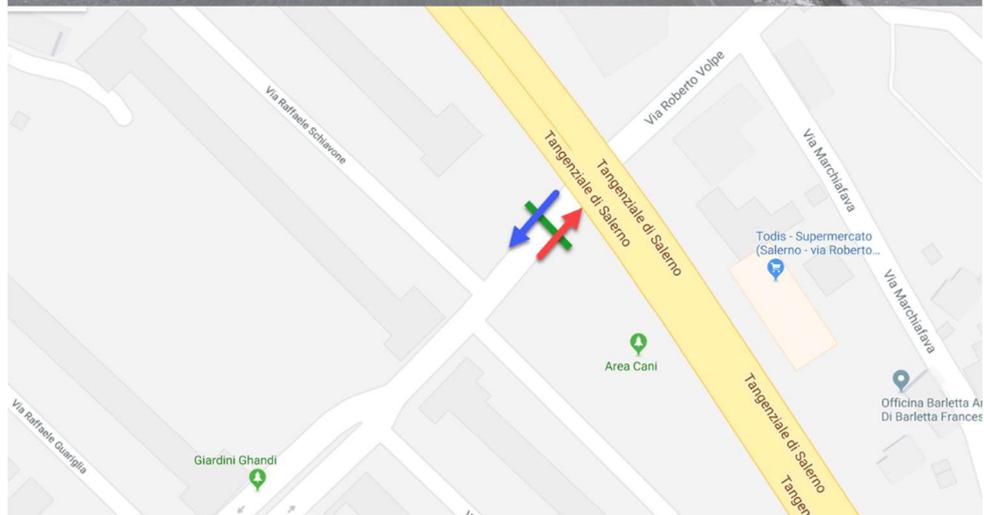
Identificativo	74
Nome della sezione	Via Roberto Volpe
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (3,00 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

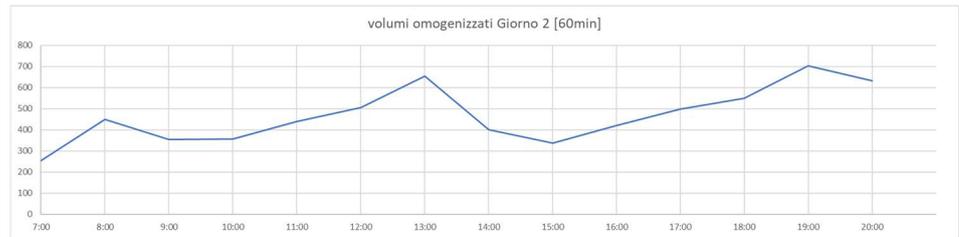


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	74
Cap sezione	1296
max_media_flusso	708
ora_punta	12:50
min_media_flusso	206
ora_morbida	20:55
fmax/cap	55%
max_flusso_g1	745
ora_punta	19:50
f/cap_g1	58%
max_flusso_g2	702
ora_punta	19:00
f/cap	54%
moto	3%
auto	87%
veic Leggero	9%
veic Pesante	0%
bus	0%
auto articolato	0%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	407
cfr_max	55%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	565
cfr_max	76%
flusso modello	500
delta% mod-obs	23%



Per la sezione 74 si riscontra un'ora di punta tra le 12:00 e le 13:00 con un flusso massimo di 708 veic/h, pari a circa il 55% della capacità massima della sezione (1296 veic/h) e un flusso minimo pari a 206 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta all'ora di pranzo e la sera per poi evidenziare un andamento abbastanza costante con flussi che si attestano intorno ai 400 veic/h.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 87% ma anche una presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 9%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta non presenta problemi di congestione.

## Sezione 75

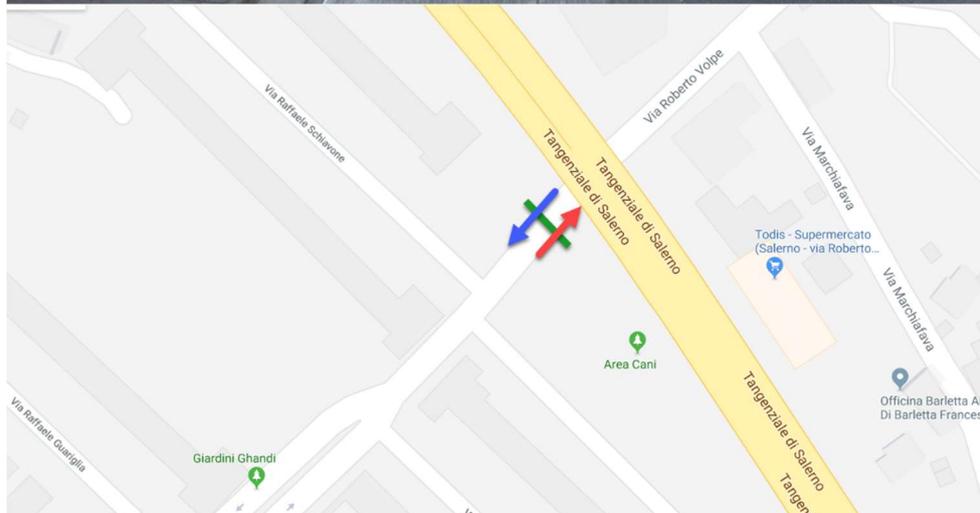
Identificativo	75
Nome della sezione	Via Roberto Volpe
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (3,00 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

### Note

Rilievo fotografico

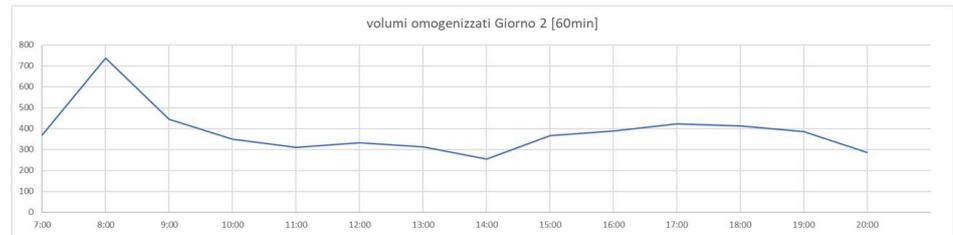


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	75
Cap sezione	1244
max_media_flusso	772
ora punta	7:50
min_media_flusso	100
ora morbida	20:55
fmax/cap	62%
max_flusso_g1	761
ora_punta	7:50
f/cap_g1	61%
max_flusso_g2	783
ora_punta	7:50
f/cap	63%
moto	4%
auto	84%
veic Leggero	11%
veic Pesante	0%
bus	0%
auto articolato	0%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	743
cfr_max	98%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	414
cfr_max	54%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-33%



Per la sezione 75 si riscontra un'ora di punta tra le 07:00 e le 08:00 con un flusso massimo di 772 veic/h, pari a circa il 62% della capacità massima della sezione (1244 veic/h) e un flusso minimo pari a 100 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina per poi evidenziare un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 200 veic/h anche nella fascia serale.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 84% ma anche una presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 11%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta presenta una criticità appena inferiore alla soglia di accettabilità (0.8) influenzata dalla configurazione geometrica e dal tessuto urbano in cui si inserisce.

## Sezione 78

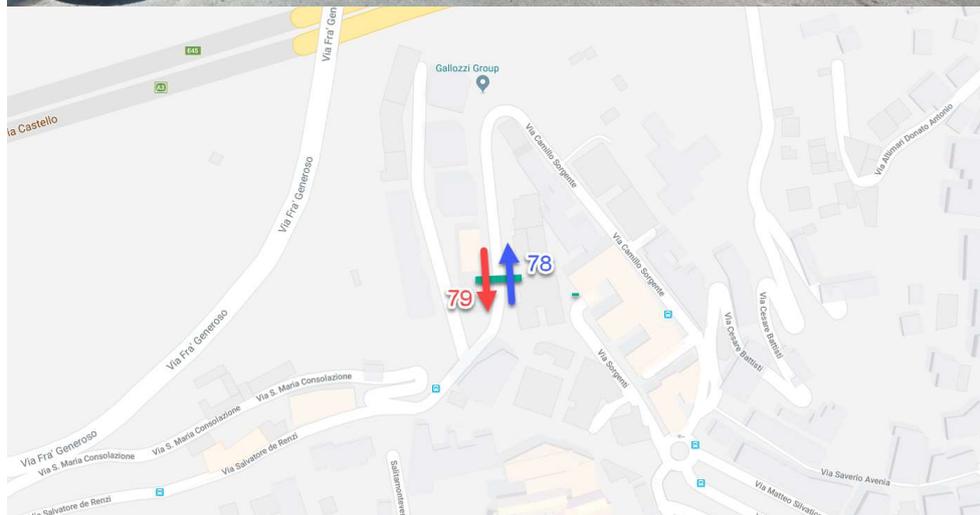
Identificativo	78
Nome della sezione	Via Camillo Sorgente
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	No
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

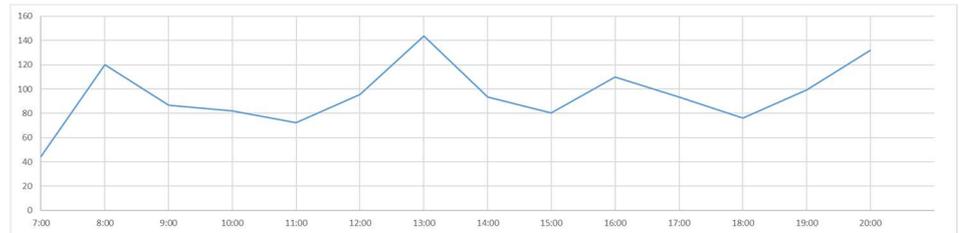
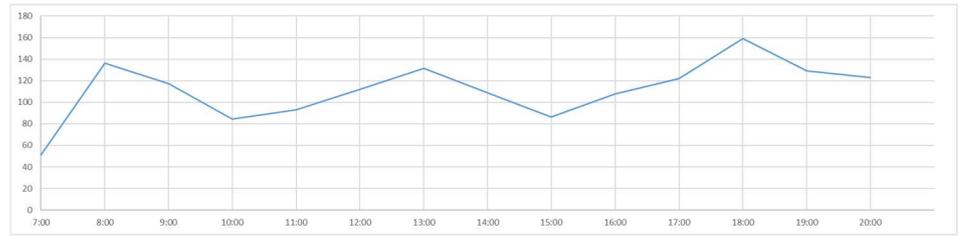


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	78
Cap sezione	1244
max_media_flusso	152
ora punta	12:30
min_media_flusso	4
ora morbida	20:55
fmax/cap	12%
max_flusso_g1	171
ora_punta	18:05
f/cap_g1	14%
max_flusso_g2	145
ora_punta	12:55
f/cap	12%
moto	22%
auto	70%
veic Leggero	5%
veic Pesante	2%
bus	1%
auto articolato	1%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	139
cfr_max	81%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	154
cfr_max	90%
flusso modello	500
delta% mod-obs	260%



Per la sezione 78 si riscontra un'ora di punta tra le 12:00 e le 13:00 con un flusso massimo di 152 veic/h, pari a circa il 12% della capacità massima della sezione (1244 veic/h) e un flusso minimo pari a 4 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina e all'ora di pranzo per poi evidenziare un andamento dei flussi variabile nell'arco della giornata.

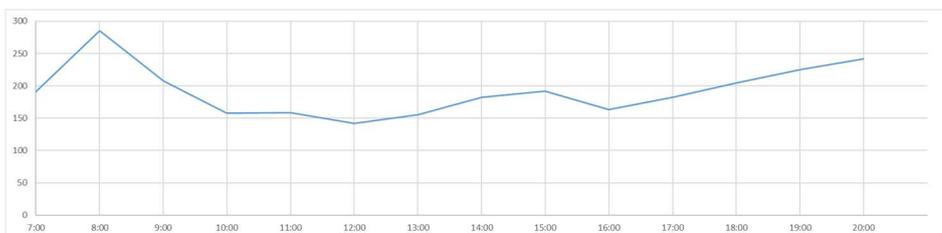
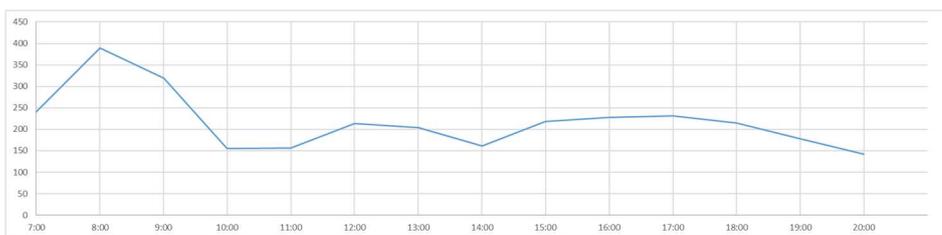
L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 70% ma anche una significativa presenza di moto che si attesta a circa il 22%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta non presenta problemi di congestione.



## Analisi

ID sezione	79
Cap sezione	1244
max_media_flusso	356
ora punta	7:45
min_media_flusso	11
ora morbida	20:55
fmax/cap	29%
max_flusso_g1	418
ora_punta	7:45
f/cap_g1	34%
max_flusso_g2	294
ora_punta	7:45
f/cap	24%
moto	25%
auto	58%
veic Leggero	12%
veic Pesante	3%
bus	1%
auto articolato	1%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	404
cfr_max	97%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	228
cfr_max	55%
flusso modello	500
delta% mod-obs	24%



Per la sezione 79 si riscontra un'ora di punta tra le 07:00 e le 08:00 con un flusso massimo di 356 veic/h, pari a circa il 29% della capacità massima della sezione (1244 veic/h) e un flusso minimo pari a 11 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina per poi evidenziare un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 150 veic/h anche nella fascia serale.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 58% ma anche una significativa presenza di moto che si attesta a circa il 25% oltre che una buona percentuale di veicoli leggeri del 12%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta non presenta problemi di congestione.

## Sezione 80

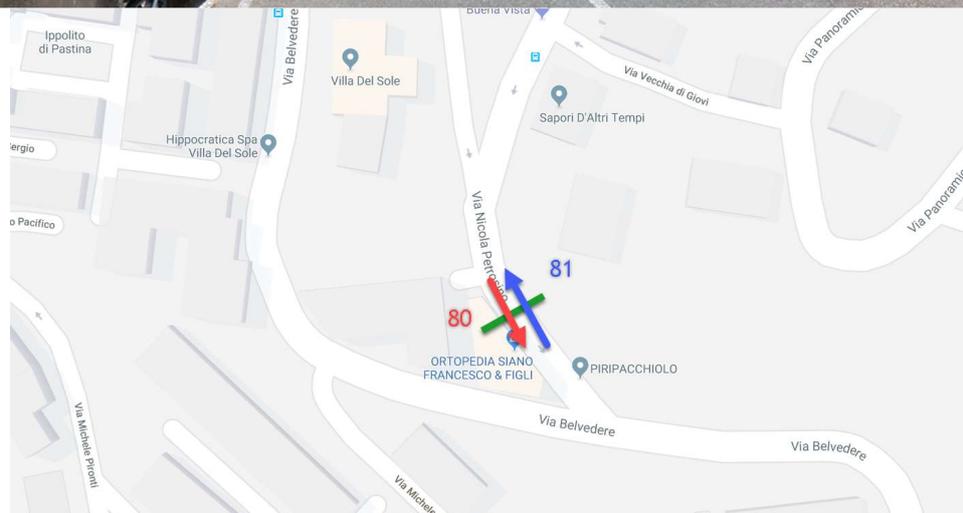
Identificativo	80
Nome della sezione	Via Nicola Petrosino
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (3,00 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

### Note

Rilievo fotografico



Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	80
Cap sezione	1285
max_media_flusso	692
ora punta	8:40
min_media_flusso	78
ora morbida	20:55
fmax/cap	54%
max_flusso_g1	657
ora_punta	8:25
f/cap_g1	51%
max_flusso_g2	766
ora_punta	8:40
f/cap	60%
moto	5%
auto	57%
veic Leggero	31%
veic Pesante	2%
bus	2%
auto articolato	2%
auto treno	1%
veicolo eccezionale	1%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	546
cfr_max	83%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	537
cfr_max	82%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-8%



Per la sezione 80 si riscontra un'ora di punta tra le 08:00 e le 09:00 con un flusso massimo di 692 veic/h, pari a circa il 54% della capacità massima della sezione (1285 veic/h) e un flusso minimo pari a 78 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina e la sera per poi evidenziare un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 300 veic/h.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 57% ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 31%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta non presenta problemi di congestione.

## Sezione 81

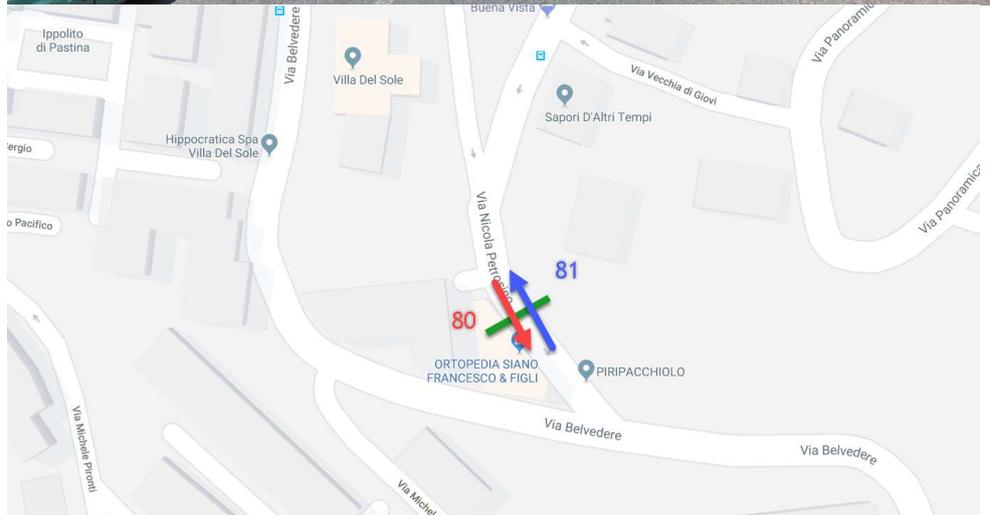
Identificativo	81
Nome della sezione	Via Nicola Petrosino
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (3,00 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico



Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	81
Cap sezione	1340
max_media_flusso	72
ora_punta	12:50
min_media_flusso	16
ora_morbida	7:10
fmax/cap	5%
max_flusso_g1	74
ora_punta	12:35
f/cap_g1	5%
max_flusso_g2	73
ora_punta	12:50
f/cap	5%
moto	8%
auto	73%
veic Leggero	16%
veic Pesante	1%
bus	2%
auto articolato	0%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	37
cfr_max	51%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	43
cfr_max	58%
flusso modello	500
delta% mod-obs	1244%



Per la sezione 81 si riscontra un'ora di punta tra le 12:00 e le 13:00 con un flusso massimo di 72 veic/h, pari a circa il 5% della capacità massima della sezione (1340 veic/h) e un flusso minimo pari a 16 veic/h osservato nell'intervallo 07:00-08:00.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta all'ora di pranzo e la sera per poi evidenziare un andamento abbastanza costante con flussi che si attestano intorno ai 30 veic/h.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 73% ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 16%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta non presenta problemi di congestione.

## Sezione 84

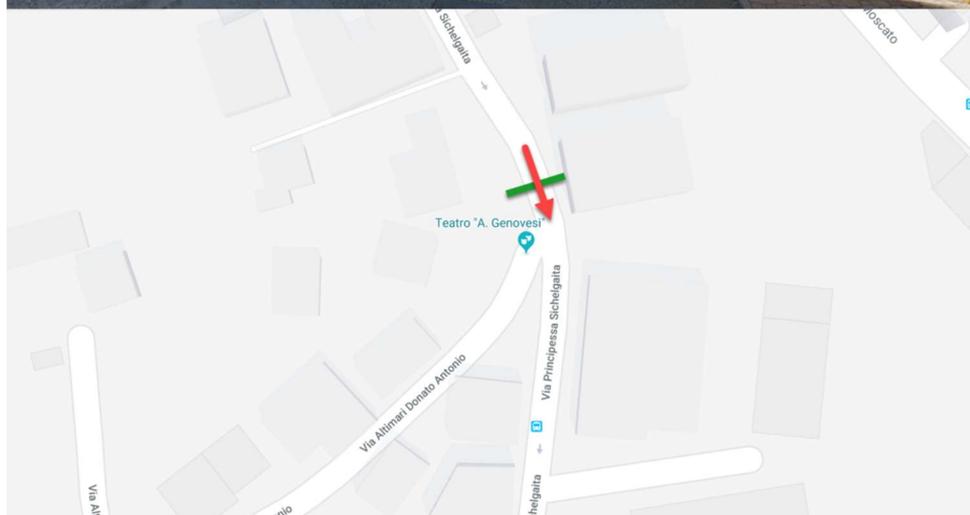
Identificativo	84
Nome della sezione	Via Sichelgaita
Senso di marcia	Senso unico
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (3,00 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico



Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	84_08_09
Cap sezione	1244
max_media_flusso	327
ora punta	8:10
min_media_flusso	68
ora morbida	20:55
fmax/cap	26%
max_flusso_g1	317
ora_punta	8:10
f/cap_g1	25%
max_flusso_g2	342
ora_punta	7:55
f/cap	27%
moto	0%
auto	97%
veic Leggero	2%
veic Pesante	0%
bus	0%
auto articolato	0%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int sim 1	8
int sim 1	0
int sim 1	9
int sim 1	0
int orario	8
flusso int sim 1	304
cfr_max	96%
int sim 2	18
int sim 2	0
int sim 1	19
int sim 1	0
int orario	18
flusso int sim 1	280
cfr_max	88%
flusso modello	500
delta% mod-obs	64%



Per la sezione 84 si riscontra un'ora di punta tra le 08:00 e le 09:00 con un flusso massimo di 327 veic/h, pari a circa il 26% della capacità massima della sezione (1244 veic/h) e un flusso minimo pari a 68 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 150 veic/h anche nella fascia serale.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza, quasi totale, della componente auto con il 97%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta non presenta problemi di congestione.

## Analisi

ID sezione	84_19_20
Cap sezione	1244
max_media_flusso	212
ora punta	8:05
min_media_flusso	30
ora morbida	20:55
fmax/cap	17%
max_flusso_g1	199
ora_punta	8:10
f/cap_g1	16%
max_flusso_g2	239
ora_punta	7:50
f/cap	19%
moto	0%
auto	92%
veic Leggero	5%
veic Pesante	2%
bus	0%
auto articolato	0%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int sim 1	8
int sim 1	0
int sim 1	9
int sim 1	0
int orario	8
flusso int sim 1	162
cfr_max	81%
int sim 2	18
int sim 2	0
int sim 1	19
int sim 1	0
int orario	18
flusso int sim 1	166
cfr_max	83%
flusso modello	500
delta% mod-obs	210%



Per la sezione 84 si riscontra un'ora di punta tra le 08:00 e le 09:00 con un flusso massimo di 212 veic/h, pari a circa il 17% della capacità massima della sezione (1244 veic/h) e un flusso minimo pari a 30 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina per poi evidenziare un andamento abbastanza costante con flussi che si attestano intorno ai 120 veic/h.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza, quasi totale, della componente auto con il 92%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta non presenta problemi di congestione.

Inoltre, avendo a disposizione per questa sezione le analisi su più giorni, si può osservare come queste stesse diano risultati confrontabili tra loro tali da attestare la veridicità delle analisi effettuate.

## Sezione N1b

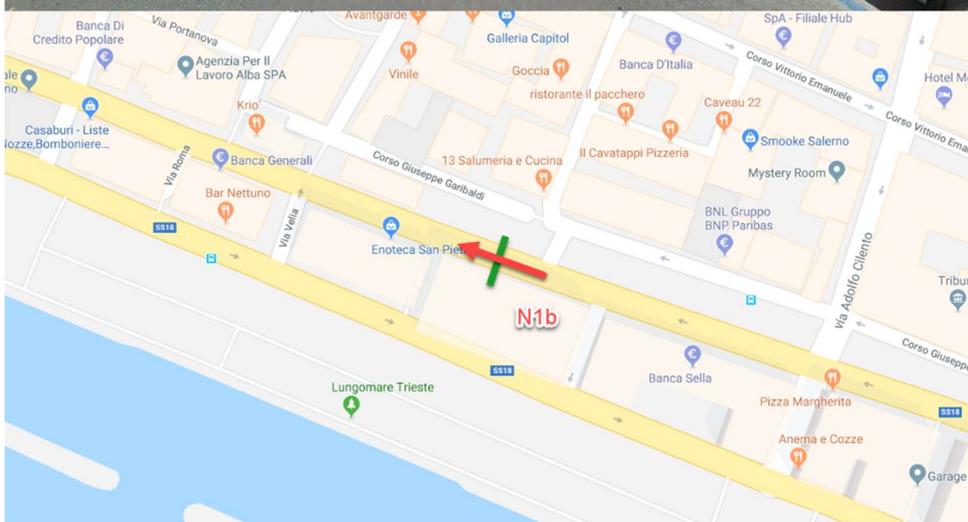
Identificativo	N1b
Nome della sezione	Corso Garibaldi
Senso di marcia	Senso unico
Corsie per senso di marcia	2
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	No
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

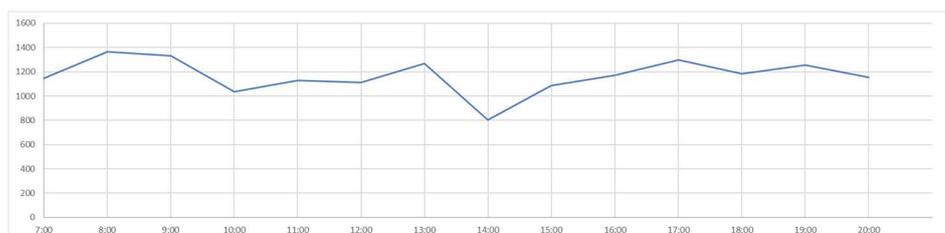
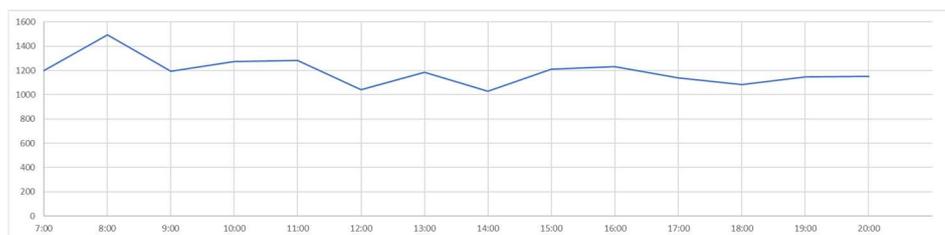


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	N1b
Cap sezione	3040
max_media_flusso	1467
ora punta	7:40
min_media_flusso	75
ora morbida	20:55
fmax/cap	48%
max_flusso_g1	1518
ora_punta	7:40
f/cap_g1	50%
max_flusso_g2	1417
ora_punta	7:40
f/cap	47%
moto	10%
auto	53%
veic Leggero	34%
veic Pesante	1%
bus	1%
auto articolato	0%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	1492
cfr_max	98%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	1063
cfr_max	70%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-66%



Per la sezione N1b si riscontra un'ora di punta tra le 07:00 e le 08:00 con un flusso massimo di 1467 veic/h, pari a circa il 48% della capacità massima della sezione (3040 veic/h) e un flusso minimo pari a 75 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 800 veic/h anche nella fascia serale.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 53% ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 34% oltre che la presenza di moto del 10%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta non presenta problemi di congestione.

## Sezione N2b

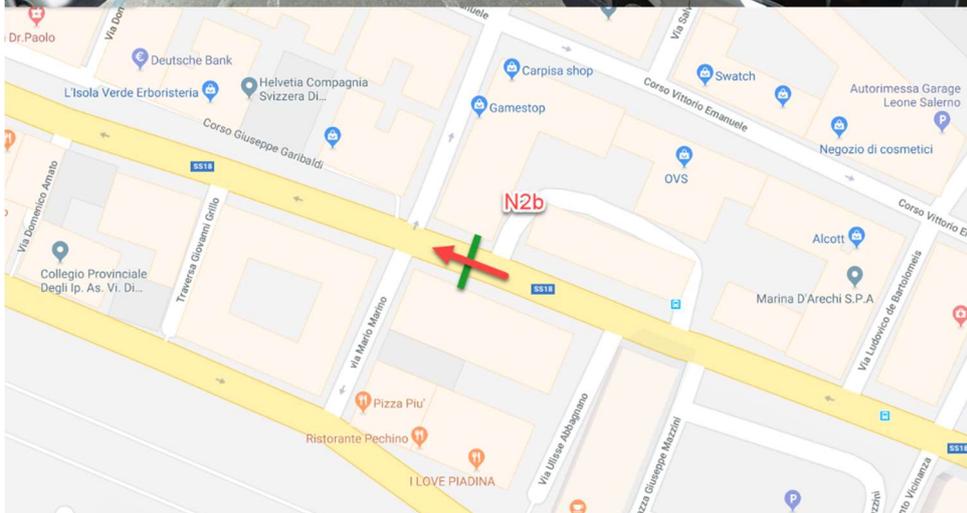
Identificativo	N2b
Nome della sezione	Corso Garibaldi
Senso di marcia	Senso unico
Corsie per senso di marcia	3
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	No
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

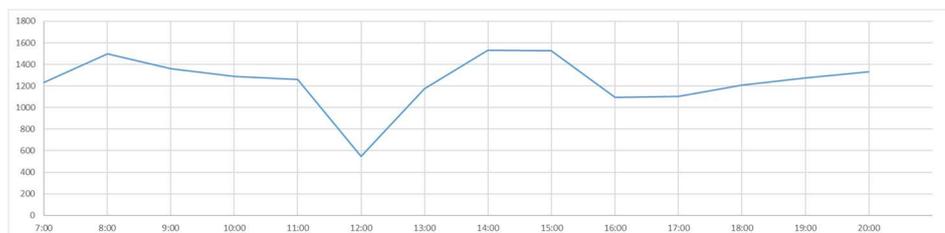
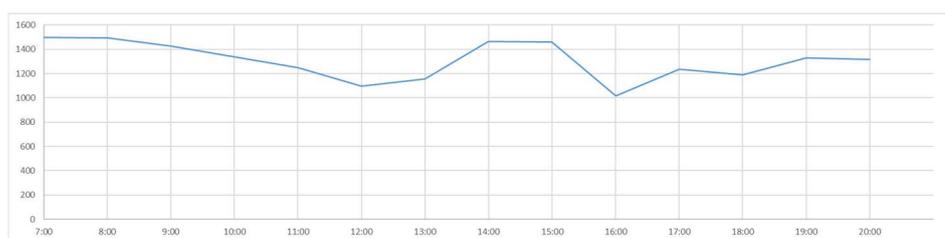


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	N2b
Cap sezione	2006
max_media_flusso	1555
ora punta	7:40
min_media_flusso	95
ora morbida	20:55
fmax/cap	78%
max_flusso_g1	1637
ora_punta	7:30
f/cap_g1	82%
max_flusso_g2	1574
ora_punta	7:50
f/cap	78%
moto	21%
auto	26%
veic Leggero	43%
veic Pesante	4%
bus	2%
auto articolato	3%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	1482
cfr_max	91%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	1199
cfr_max	73%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-66%



Per la sezione N2b si riscontra un'ora di punta tra le 07:00 e le 08:00 con un flusso massimo di 1555 veic/h, pari a circa il 78% della capacità massima della sezione (2006 veic/h) e un flusso minimo pari a 95 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina e all'ora di pranzo per poi evidenziare un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 100 veic/h anche nella fascia serale ad eccezione di un momento sporadico intorno alle ore 12:00 del secondo giorno.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente veicoli leggeri con il 43% ma anche una significativa presenza di auto e moto che si attesta, rispettivamente, a circa il 26% e 21%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta presenta una criticità appena inferiore alla soglia di accettabilità (0.8), tuttavia critica anche alla luce della configurazione geometrica, delle arre di sosta laterali e del tessuto urbano in cui si inserisce.

## Sezione N3b

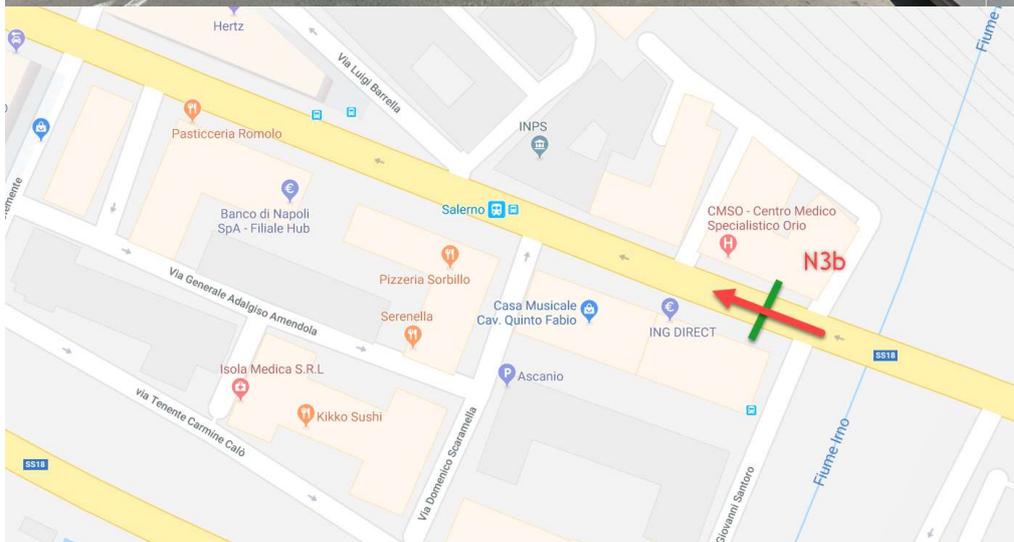
Identificativo	N3b
Nome della sezione	Corso Garibaldi
Senso di marcia	Senso unico
Corsie per senso di marcia	3
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	No
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

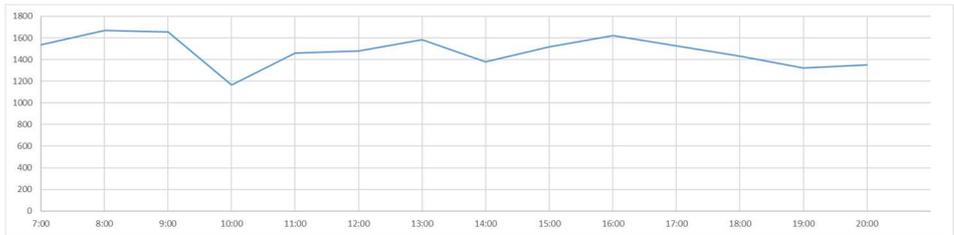
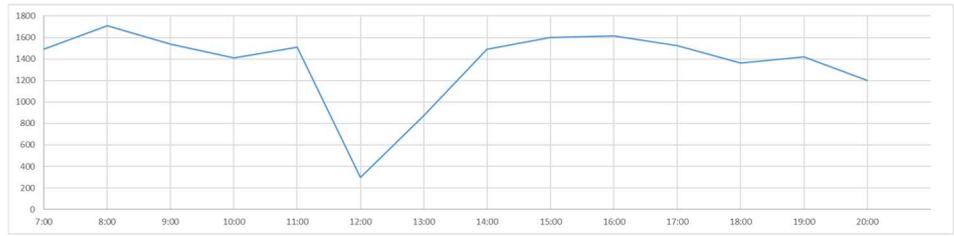


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	N3b
Cap sezione	1966
max_media_flusso	1739
ora punta	7:35
min_media_flusso	92
ora morbida	20:55
fmax/cap	88%
max_flusso_g1	1767
ora_punta	7:35
f/cap_g1	90%
max_flusso_g2	1736
ora_punta	8:45
f/cap	88%
moto	9%
auto	56%
veic Leggero	27%
veic Pesante	2%
bus	1%
auto articolato	3%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	1719
cfr_max	97%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	1365
cfr_max	77%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-71%



Per la sezione N3b si riscontra un'ora di punta tra le 07:00 e le 08:00 con un flusso massimo di 1739 veic/h, pari a circa il 88% della capacità massima della sezione (1966 veic/h) e un flusso minimo pari a 92 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 1200 veic/h anche nella fascia serale ad eccezione di un minimo sporadico intorno alle 12:00 del primo giorno.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 56% ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 27% oltre che le modo del 9%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta presenta una criticità appena superiore alla soglia di accettabilità (0.8), tuttavia critica anche alla luce della configurazione geometrica, delle arre di sosta laterali e del tessuto urbano in cui si inserisce.

## Sezione N4b

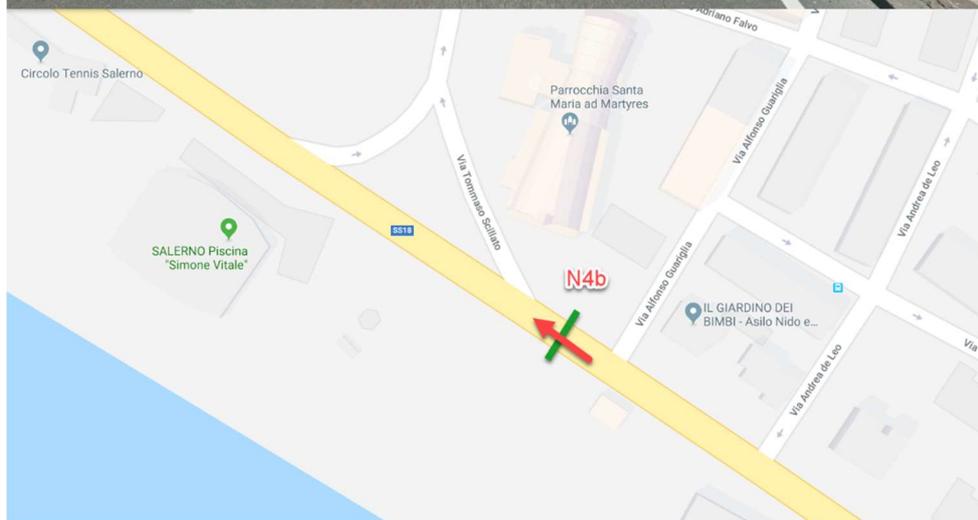
Identificativo	N4b
Nome della sezione	Lungomare Marconi
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì(2,50 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

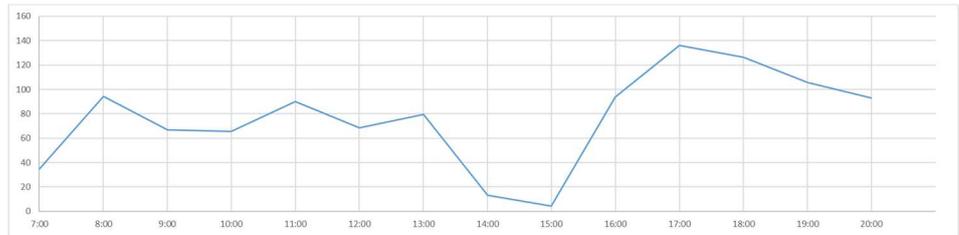
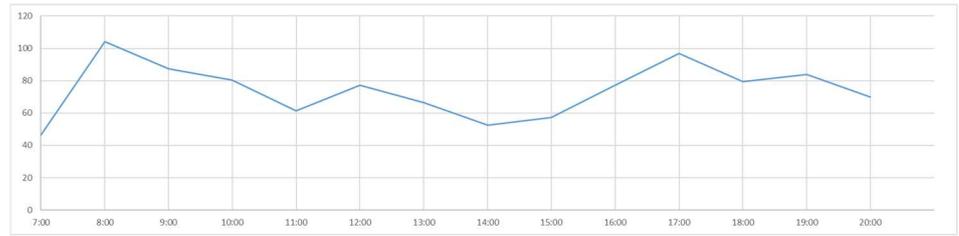


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	N4b
Cap sezione	1392
max_media_flusso	116
ora punta	17:00
min_media_flusso	8
ora morbida	20:55
fmax/cap	8%
max_flusso_g1	114
ora_punta	8:10
f/cap_g1	8%
max_flusso_g2	139
ora_punta	17:35
f/cap	10%
moto	15%
auto	63%
veic Leggero	20%
veic Pesante	1%
bus	0%
auto articolato	0%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	99
cfr_max	87%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	77
cfr_max	68%
flusso modello	500
delta% mod-obs	403%



Per la sezione N4b si riscontra un'ora di punta tra le 16:30 e le 17:30 con un flusso massimo di 116 veic/h, pari a circa il 8% della capacità massima della sezione (1392 veic/h) e un flusso minimo pari a 8 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina e la sera per poi evidenziare un andamento dei flussi variabile nell'arco dell'intera giornata.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 63% ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 20% e di moto del 15%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta non presenta problemi di congestione.

## Sezione N16b

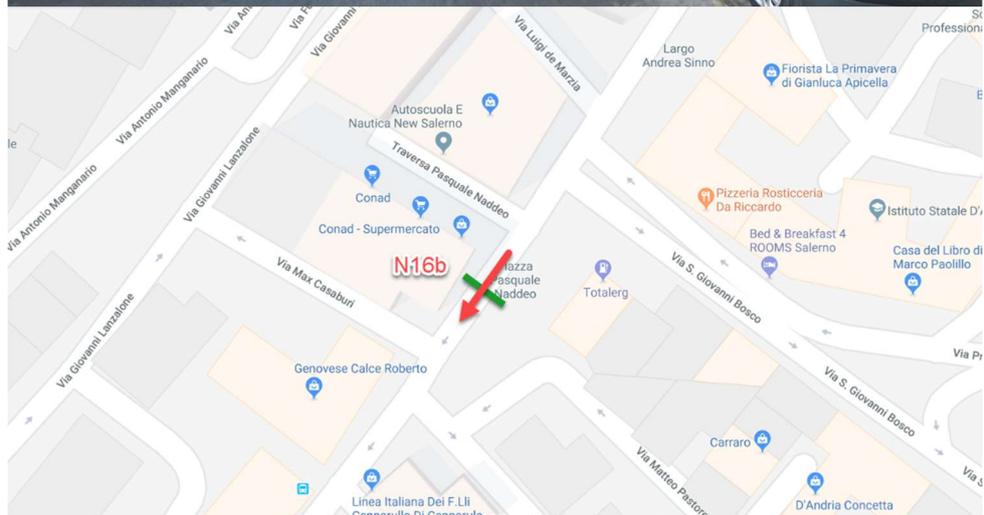
Identificativo	N16b
Nome della sezione	Via del Carmine
Senso di marcia	Senso unico
Corsie per senso di marcia	2
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	No
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

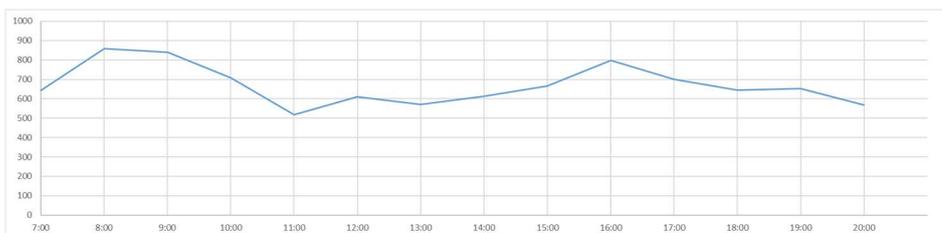
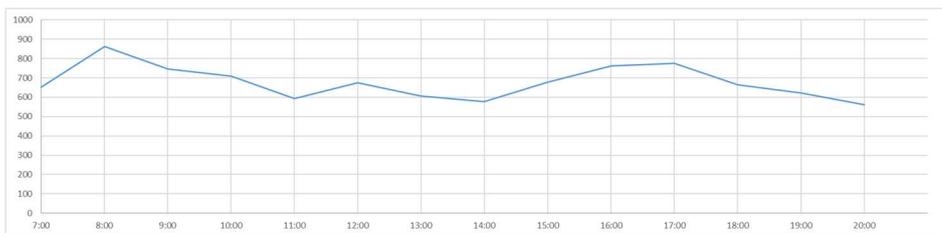


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	N16b
Cap sezione	2678
max_media_flusso	898
ora punta	8:20
min_media_flusso	39
ora morbida	20:55
fmax/cap	34%
max_flusso_g1	891
ora_punta	8:20
f/cap_g1	33%
max_flusso_g2	909
ora_punta	8:15
f/cap	34%
moto	21%
auto	74%
veic Leggero	3%
veic Pesante	1%
bus	1%
auto articolato	0%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	875
cfr_max	98%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	651
cfr_max	73%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-43%



Per la sezione N16b si riscontra un'ora di punta tra le 08:00 e le 09:00 con un flusso massimo di 898 veic/h, pari a circa il 34% della capacità massima della sezione (2678 veic/h) e un flusso minimo pari a 39 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 500 veic/h anche nella fascia serale.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 74% ma anche una significativa presenza di moto che si attesta a circa il 21%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta non presenta problemi di congestione.

## Sezione N22b

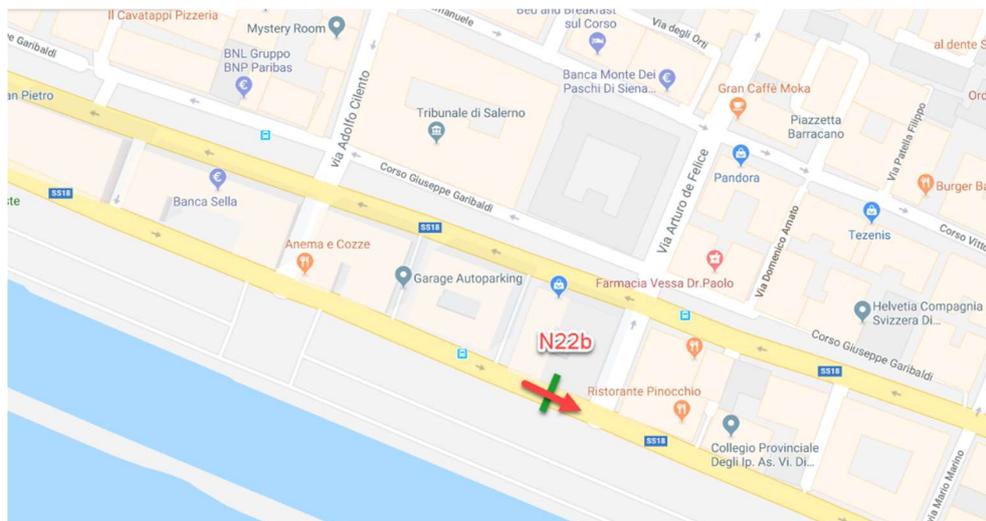
Identificativo	N22b
Nome della sezione	Lungomare Trieste
Senso di marcia	Senso unico
Corsie per senso di marcia	2
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì
Possibilità radar	No
Intersezione	Sì
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note



Rilievo fotografico

Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	N22b
Cap sezione	2603
max_media_flusso	1997
ora punta	7:45
min_media_flusso	101
ora morbida	20:55
fmax/cap	77%
max_flusso_g1	2054
ora_punta	7:45
f/cap_g1	79%
max_flusso_g2	1942
ora_punta	8:00
f/cap	75%
moto	16%
auto	74%
veic Leggero	6%
veic Pesante	1%
bus	2%
auto articolato	0%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	2029
cfr_max	99%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	1592
cfr_max	78%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-75%



Per la sezione N22b si riscontra un'ora di punta tra le 07:00 e le 08:00 con un flusso massimo di 1997 veic/h, pari a circa il 77% della capacità massima della sezione (2603 veic/h) e un flusso minimo pari a 101 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 1000 veic/h anche nella fascia serale ad eccezione di un evento sporadico, con flussi minori, riferito al primo giorno intorno alle ore 10:00.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 74% ma anche una significativa presenza di moto che si attesta a circa il 16%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta presenta una criticità appena inferiore alla soglia di accettabilità (0.8), tuttavia critica anche alla luce della configurazione geometrica, delle arre di sosta laterali e del tessuto urbano in cui si inserisce.

## Sezione N25

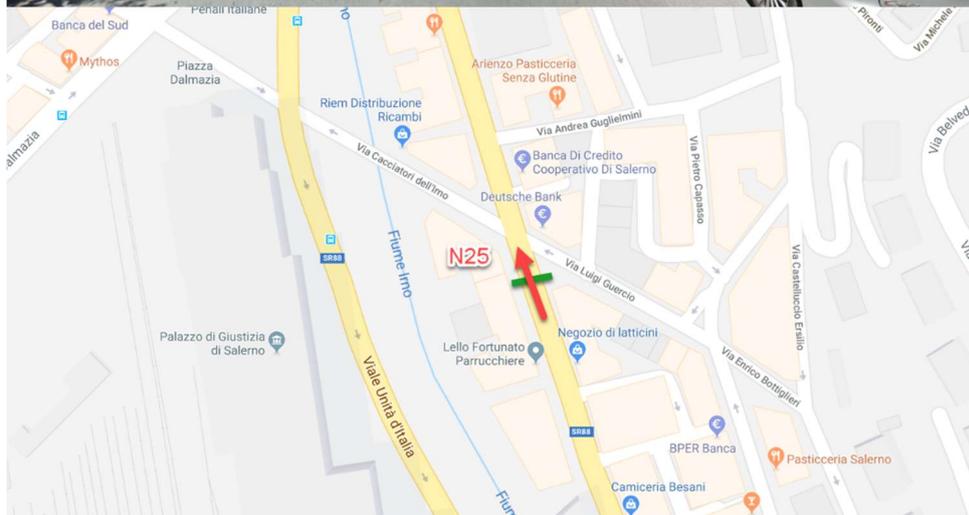
Identificativo	N25
Nome della sezione	Via Silvio Baratta
Senso di marcia	Senso unico
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	No
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

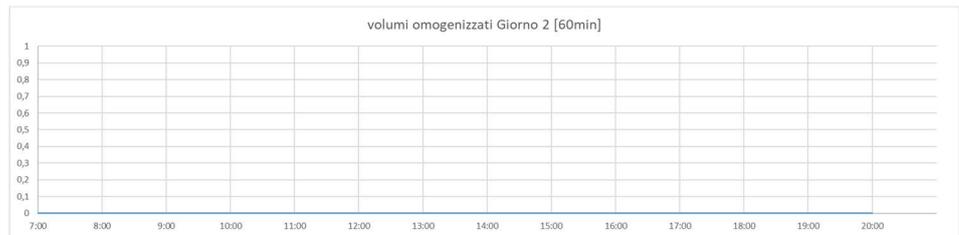


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	N25
Cap sezione	1339
max_media_flusso	802
ora punta	16:35
min_media_flusso	69
ora morbida	20:55
fmax/cap	60%
max_flusso_g1	802
ora_punta	16:35
f/cap_g1	60%
max_flusso_g2	0
ora_punta	21:00
f/cap	0%
moto	5%
auto	75%
veic Leggero	18%
veic Pesante	1%
bus	0%
auto articolato	0%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	0%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	635
cfr_max	79%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	690
cfr_max	86%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-21%



Per la sezione N25 si riscontra un'ora di punta tra le 16:00 e le 17:00 con un flusso massimo di 802 veic/h, pari a circa il 60% della capacità massima della sezione (1339 veic/h) e un flusso minimo pari a 69 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando il primo giorno (l'unico su cui si sono riuscite ad effettuare delle indagini) sono evidenti fenomeni di punta nel pomeriggio, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 500 veic/h anche nella fascia serale.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 75% ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 18%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta non presenta problemi di congestione.

## Sezione N26

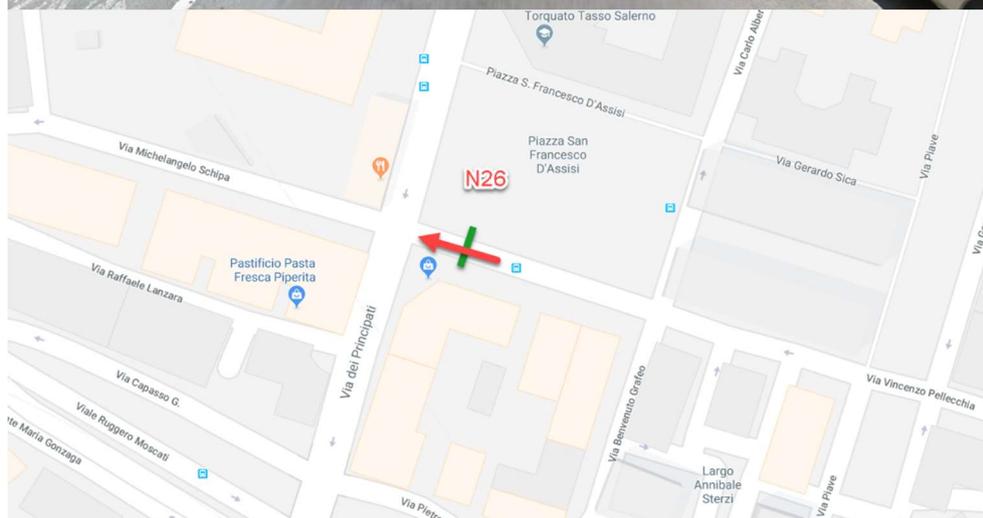
Identificativo	N26
Nome della sezione	Via Vincenzo Pellecchia
Senso di marcia	Senso unico
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (3,50 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

### Note

Rilievo fotografico

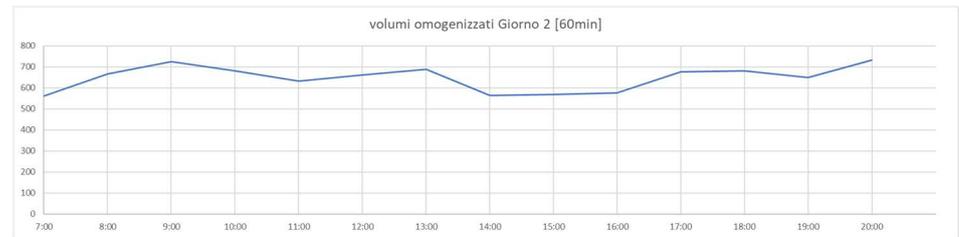


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	N26
Cap sezione	550
max_media_flusso	771
ora punta	7:25
min_media_flusso	211
ora morbida	20:55
fmax/cap	140%
max_flusso_g1	775
ora_punta	7:30
f/cap_g1	141%
max_flusso_g2	777
ora_punta	7:25
f/cap	141%
moto	6%
auto	68%
veic Leggero	22%
veic Pesante	2%
bus	1%
auto articolato	1%
auto treno	0%
veicolo eccezionale	1%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	711
cfr_max	92%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	620
cfr_max	80%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-30%



Per la sezione N26 si riscontra un'ora di punta tra le 07:00 e le 08:00 con un flusso massimo di 771 veic/h, pari a circa il 140% della capacità massima della sezione (550 veic/h) e un flusso minimo pari a 211 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 500 veic/h anche nella fascia serale.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 68% ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 22%.

In conclusione, la sezione nell'ora di punta presenta una criticità di molto superiore alla soglia di accettabilità (0.8), tuttavia critica anche alla luce della configurazione geometrica, delle arre di sosta laterali e del tessuto urbano in cui si inserisce.

## Sezione N27

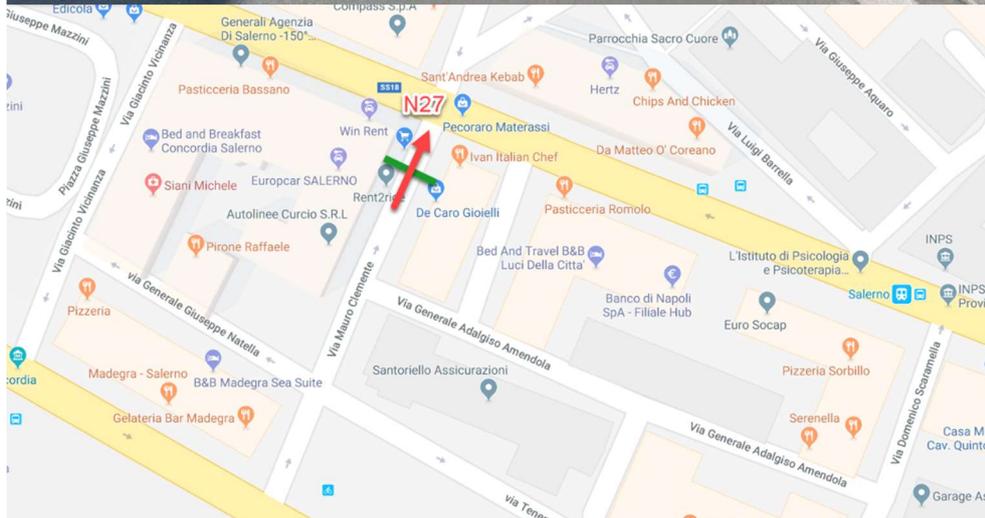
Identificativo	N27
Nome della sezione	Via Clemente Mauro
Senso di marcia	Senso unico
Corsie per senso di marcia	2
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	No
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

### Note

Rilievo fotografico



Rilievo planimetrico



## **Piano di Settore Trasporto Stradale**

*Appendice 1:*

*Piano delle Indagini volumetriche e Risultati*

**Vers. 7.0 // 29 aprile 2019**