

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 2

*Attività di Indagine al cordone: 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 al cordone .....	4
Mappa di dettaglio delle sezioni di indagine.....	6
Posizionamento e caratterizzazione delle sezioni di indagine.....	14
Sezione 2 .....	15
Sezione 3 .....	17
Sezione 4 .....	19
Sezione 5 .....	22
Sezione 12 .....	25
Sezione 12b .....	26
Sezione 13 .....	27
Sezione 13b .....	29
Sezione 14 .....	31
Sezione 15 .....	33
Sezione 16 .....	35
Sezione 16b .....	37
Sezione 17 .....	39
Sezione 18 .....	41
Sezione 19 .....	43
Sezione 20 .....	45
Sezione 21 .....	47
Sezione 22 .....	49
Sezione 23 .....	51
Sezione 24 .....	53
Sezione 24b .....	55
Sezione 25 .....	57
Sezione 26 .....	59
Sezione 61 .....	61
Sezione 62 .....	63

Sezione 63 .....	65
Sezione 64 .....	67
Sezione 65 .....	69
Sezione 66 .....	71
Sezione 67 .....	73
Sezione 69 .....	75
Sezione 76b .....	77
Sezione 77b .....	79
Sezione 82 .....	81
Sezione 83 .....	83
Sezione N11b .....	85
Sezione N11c .....	88
Sezione N12c .....	91
Sezione N23b .....	93



## 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

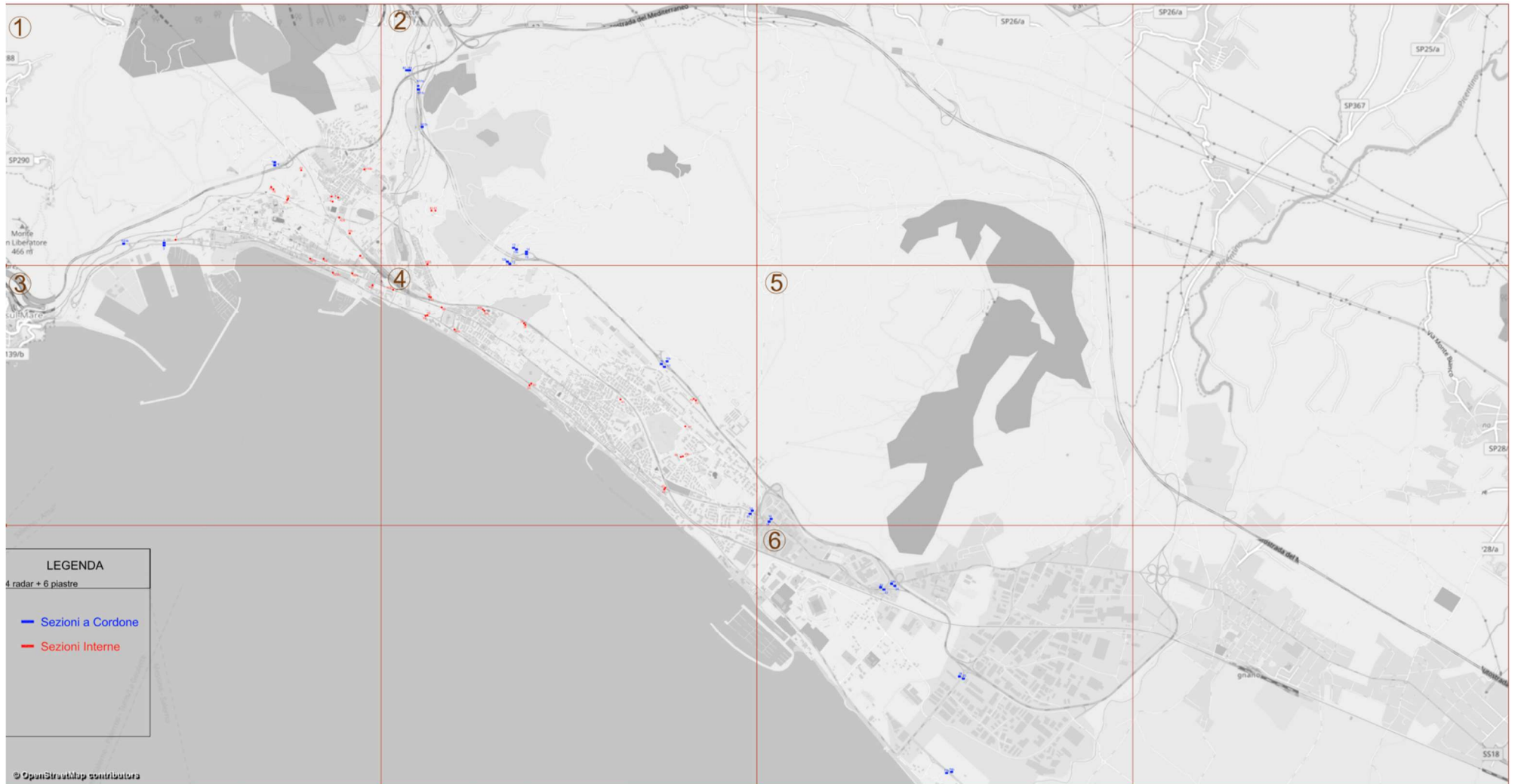
## Individuazione delle sezioni e caratteristiche minime dell'indagine

---

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.



*Quadro di sintesi delle sezioni di indagine interne e al cordone*



## Sezioni al cordone

---

Le indagini al cordone sono consistite nel conteggio dei flussi veicolari in **30 sezioni monodirezionali** e in due giorni feriali e infrasettimanali. I giorni feriali e infrasettimanali dovranno essere coerenti con i giorni della settimana scelti per le indagini nelle sezioni interne al comune. 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 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.

Di seguito si riporta l'elenco delle sezioni in cui effettuare le indagini volumetriche, riportate nella figura precedente ed elencate nella successiva tabella.

La posizione effettiva lungo le strade indicate, saranno indicate almeno 10 giorni prima dell'inizio delle indagini dal Dipartimento di Ingegneria Civile dell'Università di Salerno.

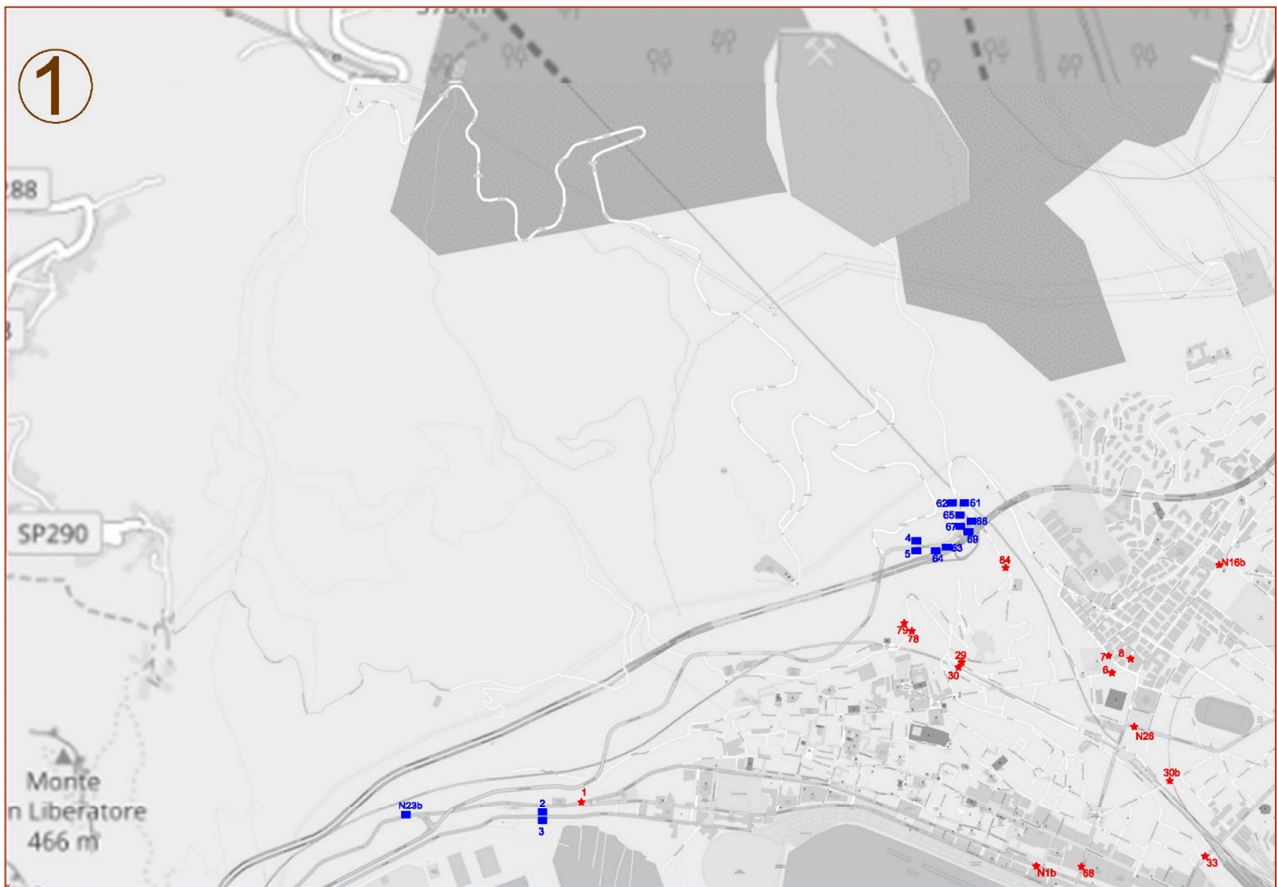
**Fatto salvo il monte totale di ore** (ottenuto moltiplicando numero sezioni x giornate x fasce orarie x durata fascia oraria), in base a sopravvenute esigenze e/o problematiche emerse in fase di rilevazione, il committente potrà chiedere di modificare le sezioni e/o l'intervallo di osservazione e/o il numero di fasce orarie.

SEZIONI AL CORDONE TRASPORTO PRIVATO (mono-direzionali)		
Identificativo	Nome della Sezione	Tipo di Senso di marcia
<a href="#">2</a>	VIA LIGEA	DOPPIO SENSO
<a href="#">3</a>	VIA LIGEA	DOPPIO SENSO
<a href="#">4</a>	VIA FRA' GENEROSO	DOPPIO SENSO
<a href="#">5</a>	VIA FRA' GENEROSO	DOPPIO SENSO
<a href="#">12</a>	TANGENZIALE DI SALERNO	DOPPIO SENSO
<a href="#">12b</a>	TANGENZIALE DI SALERNO	DOPPIO SENSO
<a href="#">13</a>	VIA DEGLI EUCALIPTI	DOPPIO SENSO
<a href="#">13b</a>	VIA DEGLI EUCALIPTI	DOPPIO SENSO
<a href="#">14</a>	TANGENZIALE DI SALERNO	DOPPIO SENSO
<a href="#">15</a>	TANGENZIALE DI SALERNO	DOPPIO SENSO
<a href="#">16</a>	VIA VINCENZO CUOCO	DOPPIO SENSO
<a href="#">17</a>	VIA VINCENZO CUOCO	DOPPIO SENSO
<a href="#">18</a>	VIA SAN LEONARDO	DOPPIO SENSO
<a href="#">19</a>	VIA SAN LEONARDO	DOPPIO SENSO

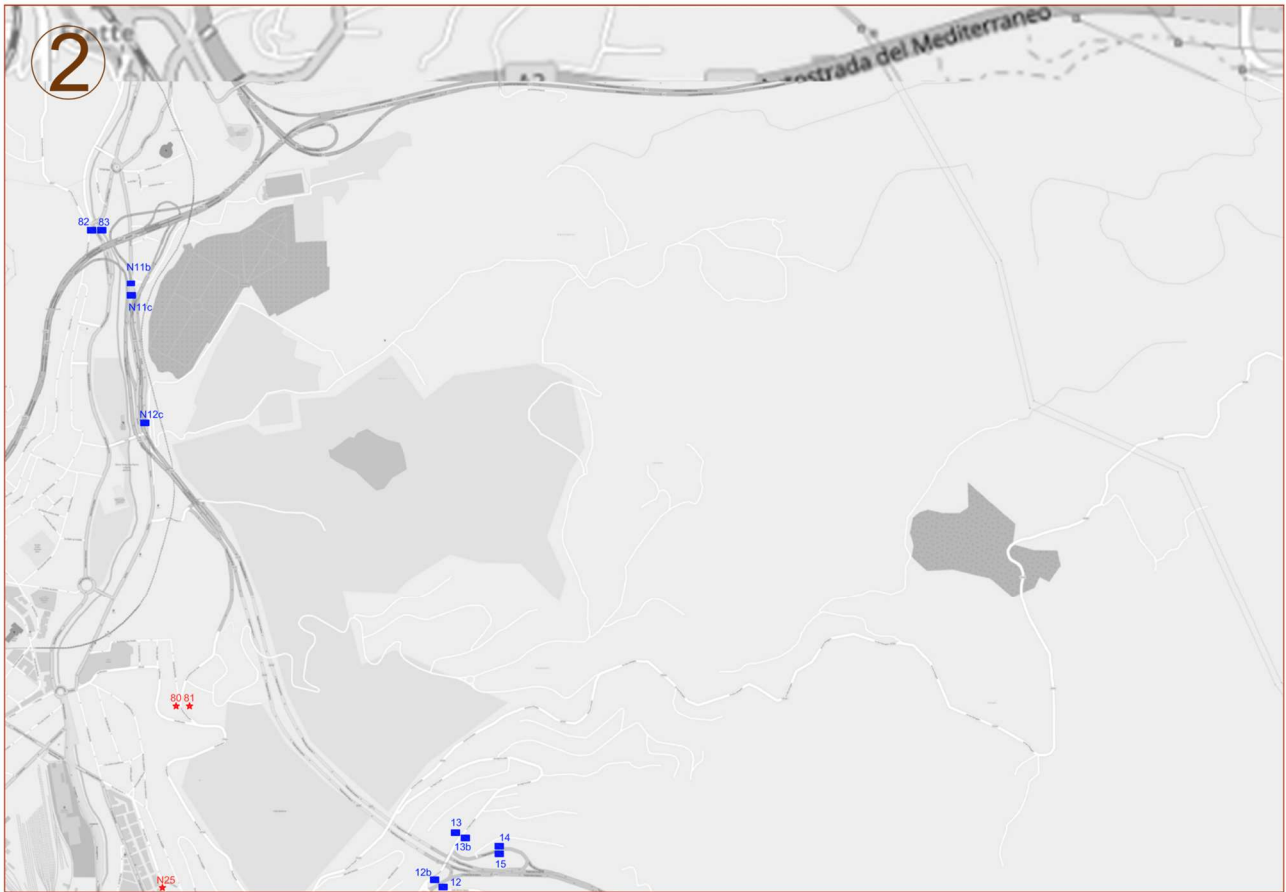
SEZIONI AL CORDONE TRASPORTO PRIVATO (mono-direzionali)		
<a href="#">20</a>	VIA SAN LEONARDO	DOPPIO SENSO
<a href="#">21</a>	VIA SAN LEONARDO	DOPPIO SENSO
<a href="#">22</a>	VIA SAN LEONARDO	DOPPIO SENSO
<a href="#">23</a>	VIA SAN LEONARDO	DOPPIO SENSO
<a href="#">24</a>	VIA SAN LEONARDO	DOPPIO SENSO
<a href="#">24b</a>	VIA SAN LEONARDO	DOPPIO SENSO
<a href="#">25</a>	VIA ROBERTO WENNER	DOPPIO SENSO
<a href="#">26</a>	VIA ROBERTO WENNER	DOPPIO SENSO
<a href="#">76</a>	VIA SALVATORE ALLENDE	DOPPIO SENSO
<a href="#">77</a>	VIA SALVATORE ALLENDE	DOPPIO SENSO
<a href="#">82</a>	VIA ANTONIO GRAMSCI	DOPPIO SENSO
<a href="#">83</a>	VIA ANTONIO GRAMSCI	DOPPIO SENSO
<a href="#">N11b</a>	VIA IRNO	DOPPIO SENSO
<a href="#">N11c</a>	VIA IRNO	DOPPIO SENSO
<a href="#">N12</a>	VIA IRNO	SENSO UNICO
<a href="#">N23b</a>	SS18 TIRRENA INFERIORE	DOPPIO SENSO

## Mappa di dettaglio delle sezioni di indagine

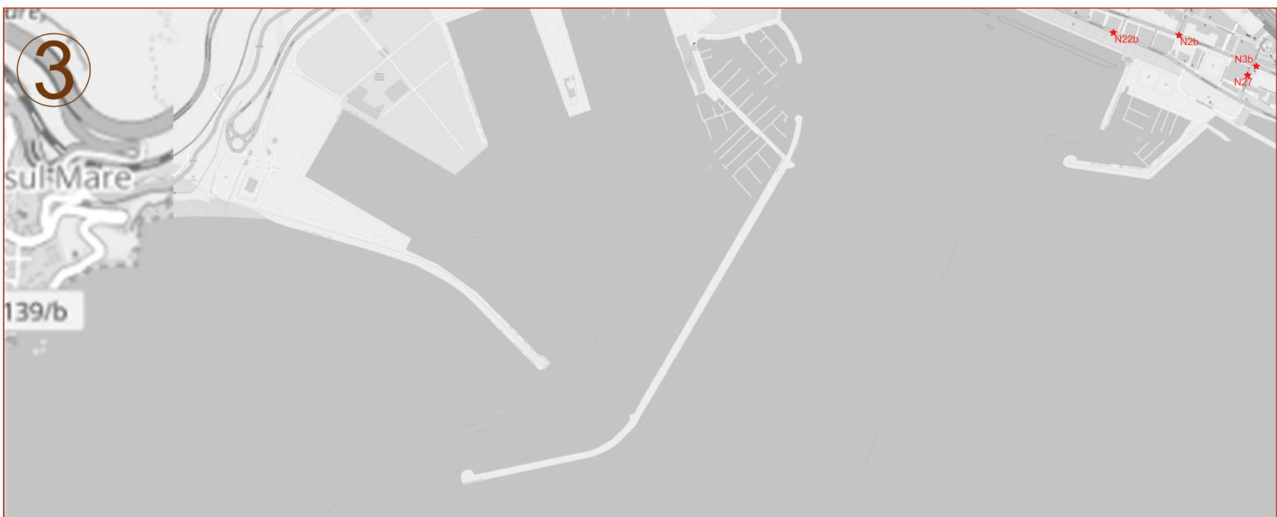
Si allegano anche figure di dettaglio per ciascuno dei quadranti riportati nella figura precedente.



*Quadrante 1 - Sezioni interne e al cordone*



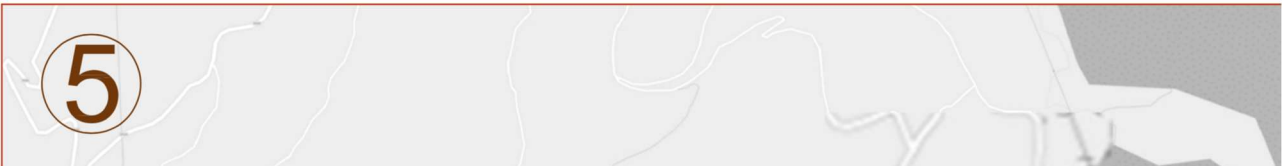
*Quadrante 2 - Sezioni interne e al cordone*



*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*

A valle delle indagini volumetriche al cordone e in base agli intervalli orari di punta che ne deriveranno, si dovrà procedere ad una campagna di interviste al cordone. Il numero di interviste dovrà essere un campione significativo dell'universo misurato e dovrà essere riferito alle ore di punta. Il numero minimo di interviste dovrà essere circa 1000 ed eventualmente incrementato a valle delle indagini volumetriche, una volta acquisita la disponibilità della società di indagine .

La esecuzione delle indagini dovrà essere svolta in coerenza con le fasce orarie indicate per le indagini al cordone e prevederà il campionamento casuale di automobili con l'ausilio della Polizia Municipale.

Per ciascuna unità campionaria sarà necessario contare il numero di passeggeri e rilevare, per il solo conducente, le seguenti informazioni:

1. Comune (o strada se Salerno) Origine dello spostamento (per ogni persona)
2. Destinazione dello spostamento (destinazioni se l'utente eseguirà più spostamenti). Specificare la strada.
3. Motivo dello spostamento
4. Frequenza settimanale dello spostamento in atto
5. Modo di trasporto usualmente adottato per lo spostamento in atto (auto o altro)
6. Informazioni sul viaggio intrapreso

- a. Se paga sosta (costo sosta a destinazione)
  - b. Divisione delle spese
7. Disponibilità di altri modi di trasporto (bus, treno, nave, aliscafo etc..) per il tipo di spostamento in atto.
8. Ora ritorno (ora di arrivo all'origine dello spostamento per valutare la durata dell'attività)

Le risultanze sperimentali dovranno essere riportate su appositi questionari e, infine, riportati su singoli fogli Excel per ciascuna sezione di conteggio.

Di seguito si riportano le schede di indagine rispettivamente per i flussi in ingresso e per i flussi in uscita.

Scheda di indagine per flussi in ingresso

Comune di Salerno **Piano Urbano del Traffico** UNISA



**!! flussi in ingresso !!**



**SCHEDA INTERVISTE AL CORDONE - IN INGRESSO VERSO SALERNO**  
 il questionario è totalmente anonimo e non sarà possibile risalire ad alcun tipo di informazione, non durerà più di 5 minuti  
**INTERVISTARE SOLO IL GUIDATORE**

**NOME SEZIONE** \_\_\_\_\_ **GIORNO** \_\_\_\_\_

**ORA INTERVISTA** \_\_\_\_\_ h \_\_\_\_\_ m \_\_\_\_\_ **NUM INTERVISTA** \_\_\_\_\_

**NUMERO PERSONE IN AUTO** \_\_\_\_\_ (compreso il guidatore)

**TUTTI I PASSEGGERI HANNO LA STESSA DESTINAZIONE?**  si  no

**DIVIDETE LE SPESE DI VIAGGIO?**  si  no

**ORIGINE SPOSTAMENTO** (da dove è partito?) \_\_\_\_\_  
comune/ frazione/ (se proviene da Salerno città indicare via)

**ORA PARTENZA** (a che ora è partito?) \_\_\_\_\_ h \_\_\_\_\_ m \_\_\_\_\_

**MOTIVO SPOSTAMENTO PRINCIPALE**

1-lavoro dipendente	2-lavoro autonomo	3-accompagno	4-studio, università	5-acquisti	6-tempo libero	7-altri motivi
---------------------	-------------------	--------------	----------------------	------------	----------------	----------------

**DESTINAZIONE PRINCIPALE** (dove è diretto?) via \_\_\_\_\_  
indicare via se possibile...almeno la frazione (dopo dovremo assegnarlo ad una zona di traffico)

**DOVE PARCHEGGIA?**

strisce blu (a pagamento)	strisce bianche (strada gratis)	garage a pagamento	area privata	altro
---------------------------	---------------------------------	--------------------	--------------	-------

**TEMPO RICERCA PARCHEGGIO** (quanto tempo impiega per trovare parcheggio?) \_\_\_\_\_ min

**TORNARE A CASA DIRETTAMENTE?**  si  no

**ORA RITORNO A CASA** (a che ora riparte per tornare a casa?) \_\_\_\_\_ h \_\_\_\_\_ m \_\_\_\_\_

**AL RITORNO PASSA ATTRAVERSO QUESTA STESSA STRADA?**  si  no

**QUANTE VOLTE EFFETTUA QUESTO SPOSTAMENTO?**

tutti i giorni della settimana	qualche volta alla settimana	qualche volta al mese /quasi	_____
--------------------------------	------------------------------	------------------------------	-------

capire la sistematicità con cui si sposta e passa per la sezione di indagine

**ABITUALMENTE SI SPOSTA SEMPRE IN AUTO?**  si  no uso bus  no uso treno

Note  
 \_\_\_\_\_  
**NOME INTERVISTATORE:** \_\_\_\_\_

**ISTRUZIONI L'INTERVISTATORE RILEVATORE**

- segnare sempre l'ora di inizio e di fine delle operazioni di conteggio
- segnare qualsiasi evento eccezionale che potrebbe influire sul rilievo (incidente, manifestazione, ecc.)

Condizioni Meteo:  sole  variabile  nuvoloso  pioggia  
 Condizioni della Circolazione:  scorrevole  intensa  congestionata



Scheda di indagine per flussi in uscita

Comune di Salerno

Piano Urbano del Traffico

UNISA



**!! flussi in uscita !!**



**SCHEDA INTERVISTE AL CORDONE - IN USCITA DA SALERNO**

il questionario è totalmente anonimo e non sarà possibile risalire ad alcun tipo di informazione, non durerà più di 5 minuti

**INTERVISTARE SOLO IL GUIDATORE**

**NOME SEZIONE** \_\_\_\_\_ **GIORNO** \_\_\_\_\_

**ORA INTERVISTA** | h \_\_\_\_\_ | m \_\_\_\_\_ **NUM INTERVISTA** \_\_\_\_\_

**NUMERO PERSONE IN AUTO (compreso il guidatore)** \_\_\_\_\_

**ORIGINE SPOSTAMENTO** (da dove è partito?) \_\_\_\_\_  
via/ frazione di Salerno (al limite comune di origine)

**DESTINAZIONE** (dove è diretto?) \_\_\_\_\_ comune \_\_\_\_\_  
comune di destinazione (se la destinazione è interna al comune di Salerno riportare la via/frazione)

**TUTTI I PASSEGGERI HANNO LA STESSA DESTINAZIONE?**

si	no
----	----

**DIVIDETE LE SPESE DI VIAGGIO?**

si	no
----	----

MOTIVO SPOSTAMENTO PRINCIPALE	1-lavoro dipendente	2-lavoro autonomo	3-accompagno	4-studio, università	5-acquisti	6-tempo libero	7-altri motivi

**ORA PARTENZA da casa** (a che ora è partito?) \_\_\_\_\_ h \_\_\_\_\_ m \_\_\_\_\_

**AL RITORNO - TORNA A CASA DIRETTAMENTE?**

si	no
----	----

**ORA RITORNO A CASA** (a che ora riparte per tornare a casa?) \_\_\_\_\_ h \_\_\_\_\_ m \_\_\_\_\_

**AL RITORNO PASSA ATTRAVERSO QUESTA STESSA STRADA?**

si	no
----	----

**SE NON PASSA DA QUI, DA DOVE ENTRERÀ?** (indicare ingresso anche orientativo?) \_\_\_\_\_

**QUANTE VOLTE EFFETTUA QUESTO SPOSTAMENTO?**

tutti i giorni della settimana	qualche volta alla settimana	qualche volta al mese/quasi	
--------------------------------	------------------------------	-----------------------------	--

  
capire la sistematicità con cui si sposta e passa per la sezione di indagine

Note

**NOME INTERVISTATORE:** \_\_\_\_\_

**ISTRUZIONI L'INTERVISTATORE RILEVATORE**

- segnare sempre l'ora di inizio e di fine delle operazioni di conteggio
- segnare qualsiasi evento eccezionale che potrebbe influire sul rilievo (incidente, manifestazione, ecc.)

Condizioni Meteo:  sole  variabile  nuvoloso  pioggia  
Condizioni della Circolazione:  scorrevole  intensa  congestionata



## **Posizionamento e caratterizzazione delle sezioni di indagine al cordone**

---

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. In particolare, per ciascuna sezione

## Sezione 2

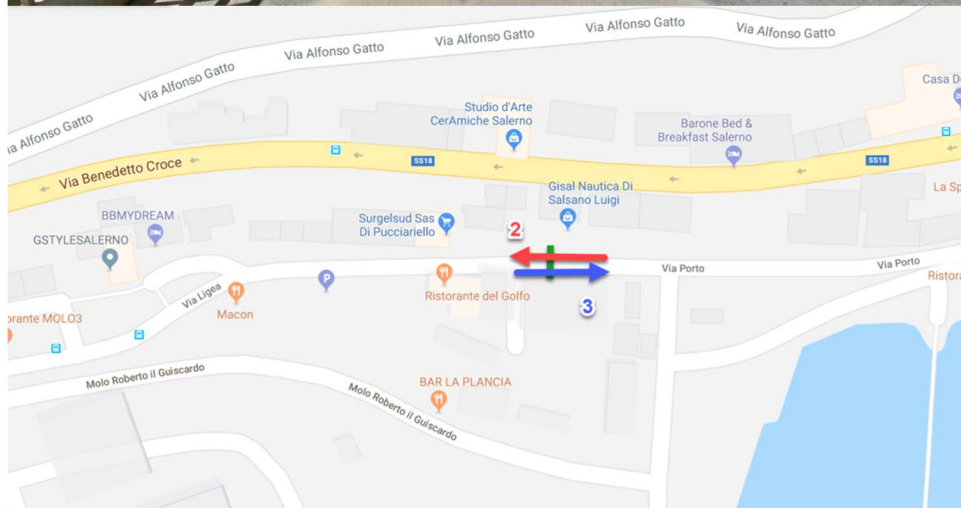
Identificativo	2
Nome della sezione	Via Ligea
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (4,00 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

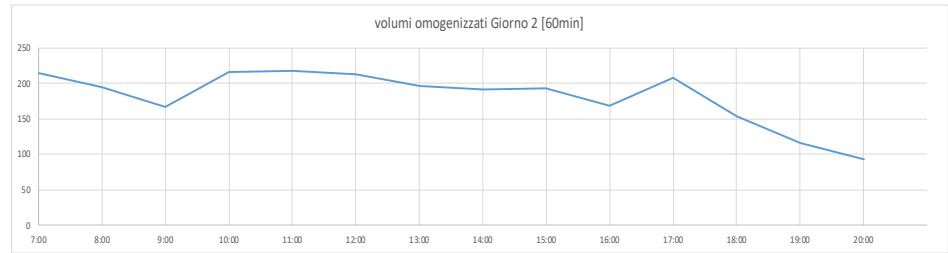
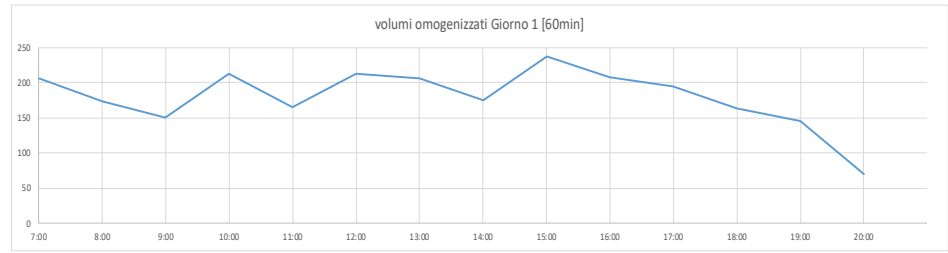


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	2
Cap sezione	1253
max_media_flusso	228
ora punta	9:35
min_media_flusso	26
ora morbida	20:55
fmax/cap	18%
max_flusso_g1	246
ora_punta	14:50
f/cap_g1	20%
max_flusso_g2	244
ora_punta	7:05
f/cap	19%
moto	15%
auto	45%
veic Leggero	27%
veic Pesante	2%
bus	4%
auto articolato	4%
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	179
cfr_max	73%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	174
cfr_max	71%
flusso modello	500
delta% mod-obs	180%



Per la sezione 2 si riscontra un'ora di punta tra le 09:00 e le 10:00 con un flusso massimo di 228 veic/h, pari a circa il 18% della capacità massima della sezione (1253 veic/h) e un flusso minimo pari a 26 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 ad eccezione della fascia serale.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 45% ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 27% oltre che di moto per il 15%.

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

### Sezione 3

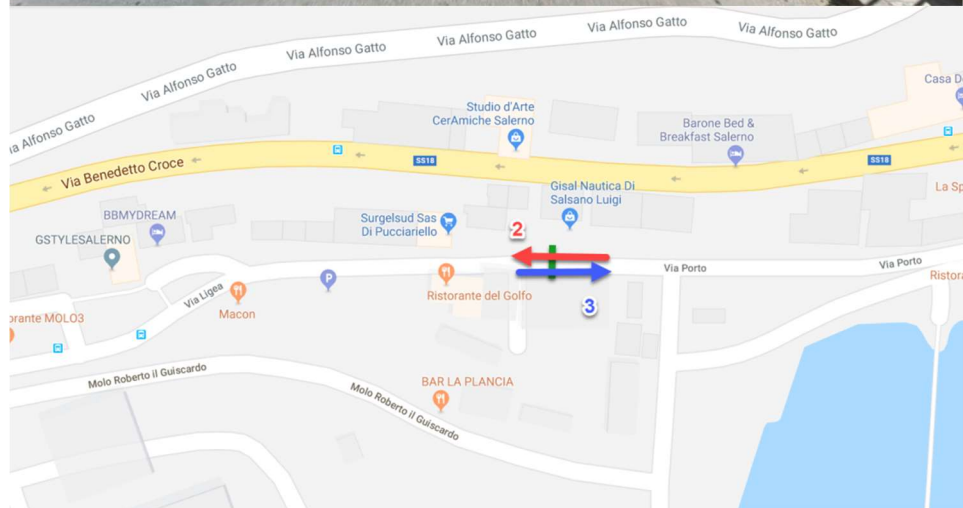
Identificativo	3
Nome della sezione	Via Ligea
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì ( 4,00 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

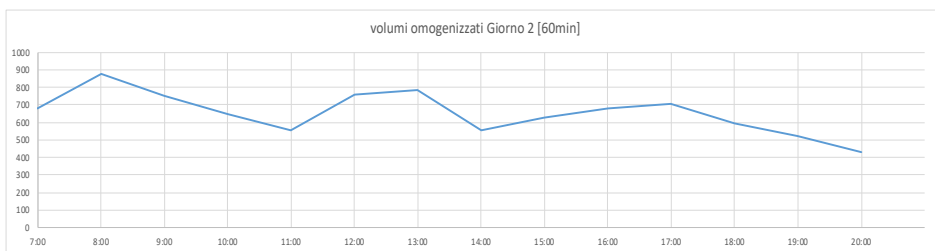
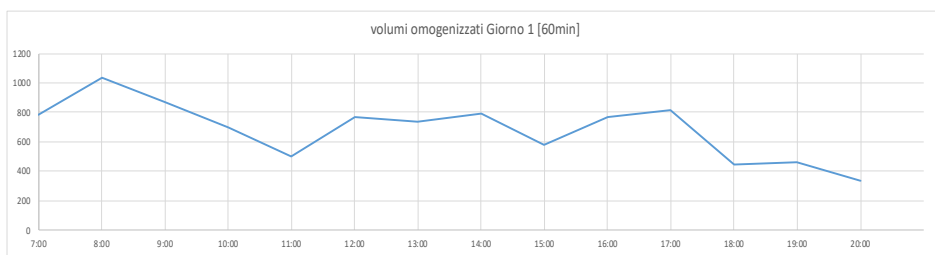


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	3
Cap sezione	1253
max_media_flusso	982
ora punta	7:45
min_media_flusso	105
ora morbida	20:55
fmax/cap	78%
max_flusso_g1	1071
ora_punta	7:45
f/cap_g1	85%
max_flusso_g2	927
ora_punta	8:30
f/cap	74%
moto	7%
auto	65%
veic Leggero	20%
veic Pesante	2%
bus	3%
auto articolato	2%
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	1049
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	445
cfr_max	42%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-52%



Per la sezione 3 si riscontra un'ora di punta tra le 07:00 e le 08:00 con un flusso massimo di 982 veic/h, pari a circa il 78% della capacità massima della sezione (1253 veic/h) e un flusso minimo pari a 105 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 intorno 600 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 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 4

Identificativo	4
Nome della sezione	Via Fra' Generoso
Senso di marcia	Doppio senso
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

Rilievo fotografico



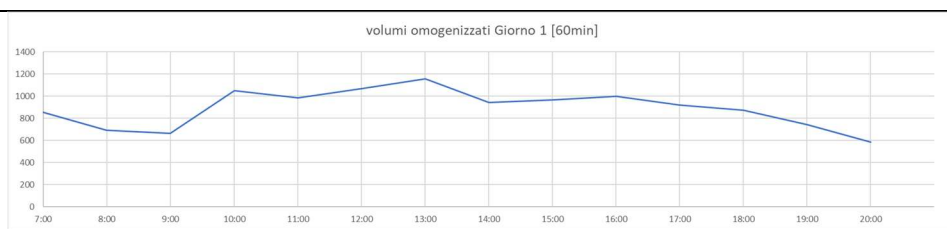
Rilievo planimetrico





## Analisi

ID sezione	4_08_09
Cap sezione	1488
max_media_flusso	1058
ora punta	12:35
min_media_flusso	249
ora morbida	20:55
fmax/cap	71%
max_flusso_g1	1173
ora_punta	12:35
f/cap_g1	79%
max_flusso_g2	1071
ora_punta	11:30
f/cap	72%
moto	2%
auto	72%
veic Leggero	13%
veic Pesante	1%
bus	2%
auto articolato	4%
auto treno	4%
veicolo eccezionale	2%
int sim 1	8
int sim 1	0
int sim 1	9
int sim 1	0
int orario	8
flusso int sim 1	719
cfr_max	61%
int sim 2	18
int sim 2	0
int sim 1	19
int sim 1	0
int orario	18
flusso int sim 1	873
cfr_max	74%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-30%



Per la sezione 4 si riscontra un'ora di punta tra le 12:00 e le 13:00 con un flusso massimo di 1058 veic/h, pari a circa il 71% della capacità massima della sezione (1488 veic/h) e un flusso minimo pari a 249 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

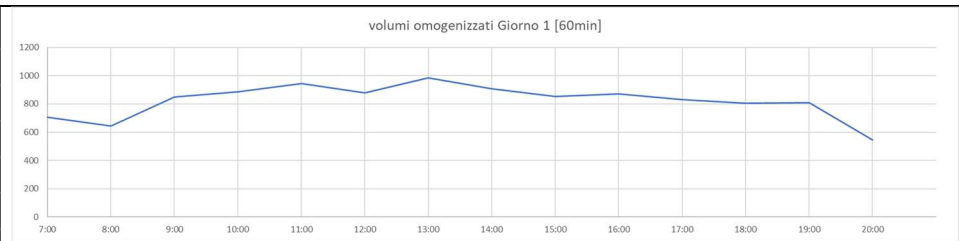
Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta all'ora di pranzo, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 600 veic/h anche nella fascia serale.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 72% ma anche una 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 della configurazione geometrica, delle arre di sosta laterali e del tessuto urbano in cui si inserisce.

## Analisi

ID sezione	4_19_20
Cap sezione	1488
max_media_flusso	1019
ora punta	12:55
min_media_flusso	184
ora morbida	20:55
fmax/cap	69%
max_flusso_g1	1030
ora_punta	11:20
f/cap_g1	69%
max_flusso_g2	1077
ora_punta	10:35
f/cap	72%
moto	2%
auto	71%
veic Leggero	14%
veic Pesante	1%
bus	2%
auto articolato	4%
auto treno	4%
veicolo eccezionale	2%
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	62%
int sim 2	18
int sim 2	0
int sim 1	19
int sim 1	0
int orario	18
flusso int sim 1	806
cfr_max	78%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-22%



Per la sezione 4 si riscontra un'ora di punta tra le 12:00 e le 13:00 con un flusso massimo di 1019 veic/h, pari a circa il 69% della capacità massima della sezione (1488 veic/h) e un flusso minimo pari a 184 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 dei flussi sempre superiori ai 600 veic/h anche nella fascia serale.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 71% ma anche una 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, delle arre di sosta laterali e del tessuto urbano in cui si inserisce.

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 5

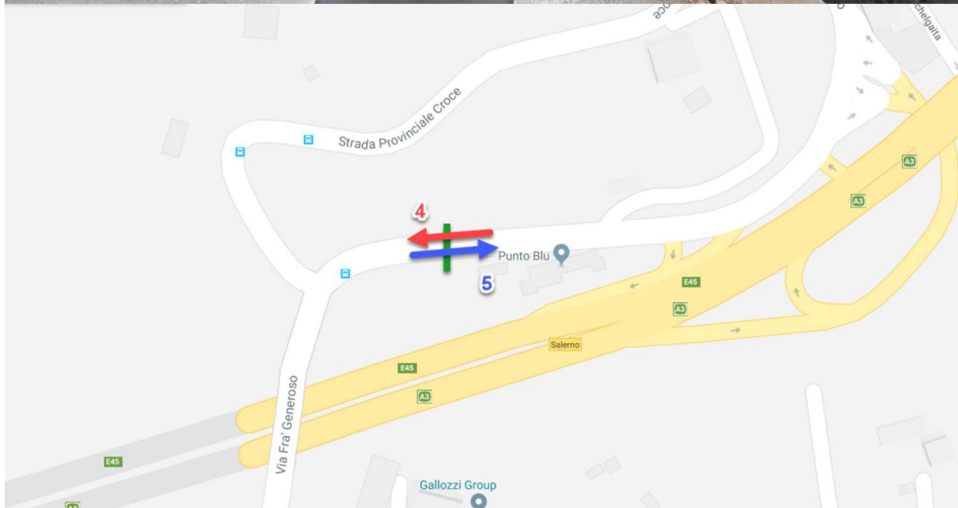
Identificativo	5
Nome della sezione	Via Fra' Generoso
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

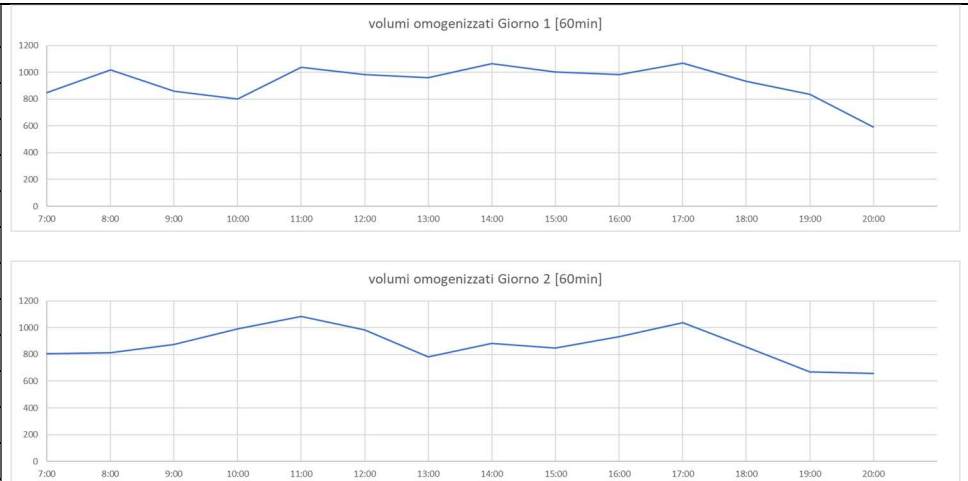


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	5_08_09
Cap sezione	1428
max_media_flusso	1090
ora punta	10:55
min_media_flusso	229
ora morbida	20:55
fmax/cap	76%
max_flusso_g1	1090
ora_punta	17:05
f/cap_g1	76%
max_flusso_g2	1121
ora_punta	10:55
f/cap	78%
moto	10%
auto	60%
veic Leggero	17%
veic Pesante	3%
bus	3%
auto articolato	3%
auto treno	2%
veicolo eccezionale	2%
int sim 1	8
int sim 1	0
int sim 1	9
int sim 1	0
int orario	8
flusso int sim 1	1018
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	948
cfr_max	87%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-51%



Per la sezione 5 si riscontra un'ora di punta tra le 10:00 e le 11:00 con un flusso massimo di 1090 veic/h, pari a circa il 76% della capacità massima della sezione (1428 veic/h) e un flusso minimo pari a 229 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

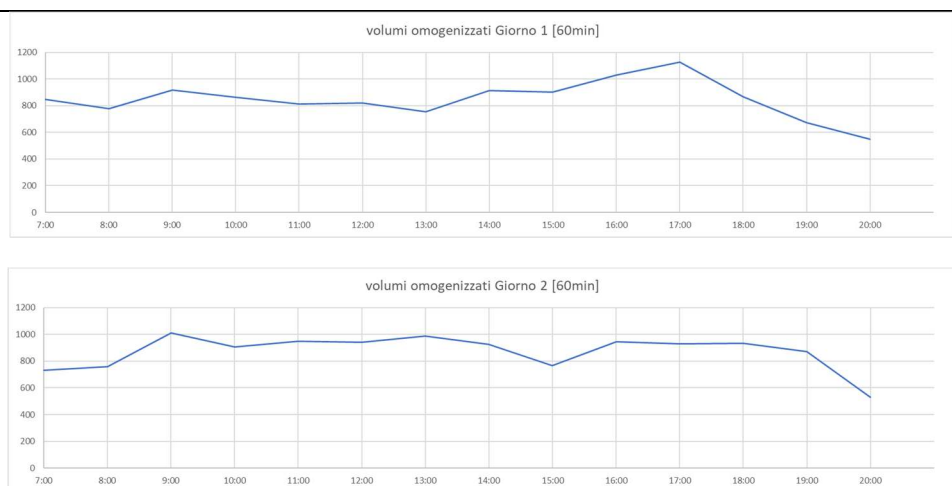
Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina e nel pomeriggio, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante dei flussi sempre superiori ai 600 veic/h anche nella fascia serale.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 60% ma anche una di veicoli leggeri e di moto che si attesta, rispettivamente, a circa il 17% e il 10%.

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.

## Analisi

ID sezione	5_19_20
Cap sezione	1428
max_media_flusso	1060
ora punta	17:05
min_media_flusso	147
ora morbida	20:55
fmax/cap	74%
max_flusso_g1	1160
ora_punta	17:05
f/cap_g1	81%
max_flusso_g2	1024
ora_punta	12:45
f/cap	72%
moto	13%
auto	59%
veic Leggero	16%
veic Pesante	2%
bus	3%
auto articolato	3%
auto treno	2%
veicolo eccezionale	2%
int sim 1	8
int sim 1	0
int sim 1	9
int sim 1	0
int orario	8
flusso int sim 1	763
cfr_max	66%
int sim 2	18
int sim 2	0
int sim 1	19
int sim 1	0
int orario	18
flusso int sim 1	916
cfr_max	79%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-34%



Per la sezione 5 si riscontra un'ora di punta tra le 17:00 e le 18:00 con un flusso massimo di 1060 veic/h, pari a circa il 74% della capacità massima della sezione (1428 veic/h) e un flusso minimo pari a 147 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

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

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 59% ma anche una presenza di veicoli leggeri e di moto che si attesta, rispettivamente, a circa il 16% e 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 della configurazione geometrica e del tessuto urbano in cui si inserisce.

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 12

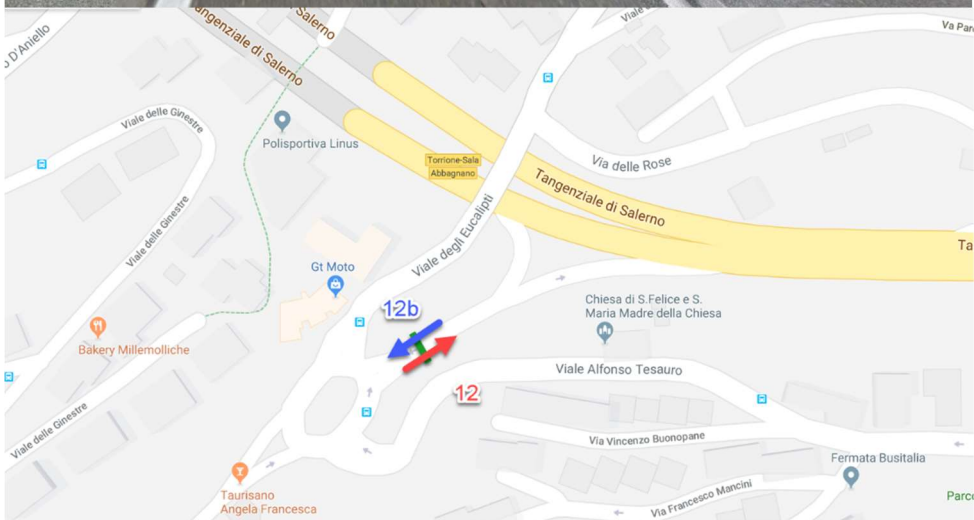
Identificativo	12
Nome della sezione	Rampa in. sud tangenziale (Torrione)
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

### Note

Rilievo fotografico



Rilievo planimetrico



## Sezione 12b

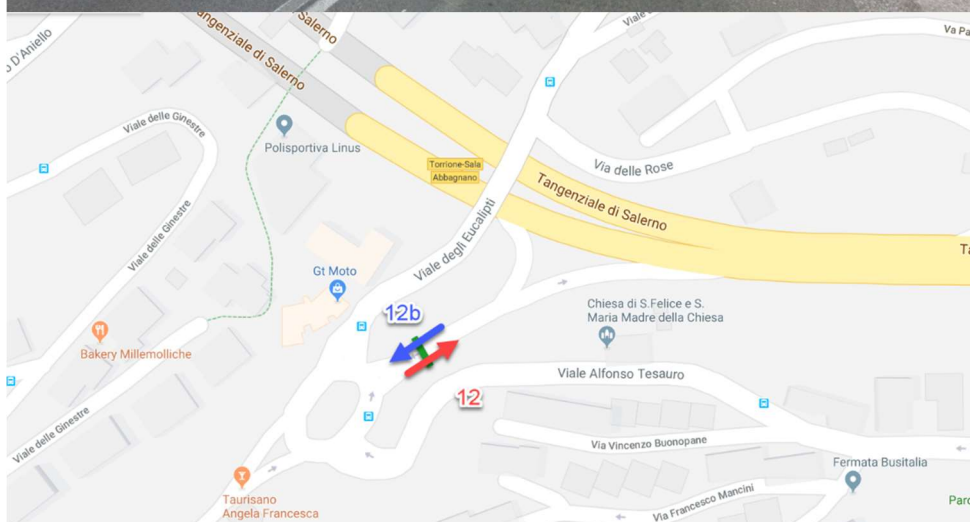
Identificativo	12b
Nome della sezione	Rampa ex. sud tangenziale (Torrione)
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico



Rilievo planimetrico



## Sezione 13

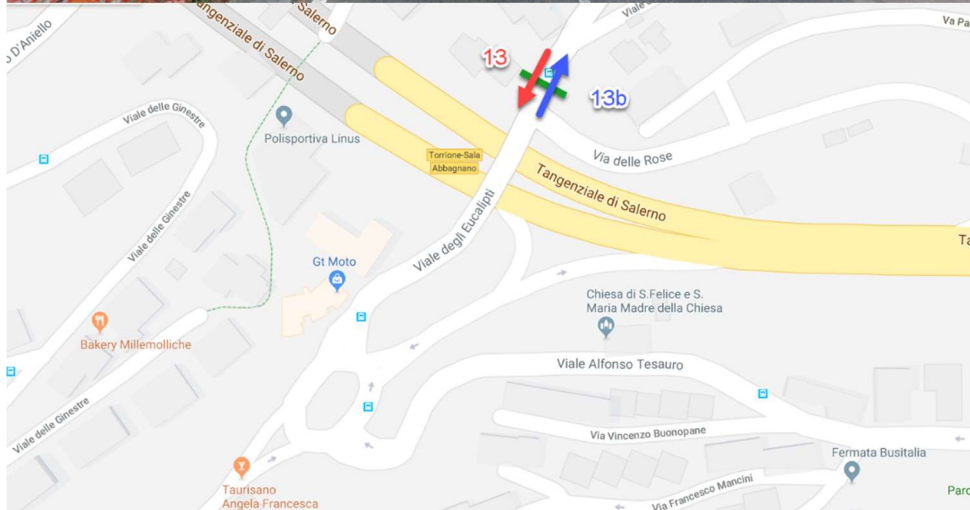
Identificativo	13
Nome della sezione	Via degli Eucalpti
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (2,50 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico



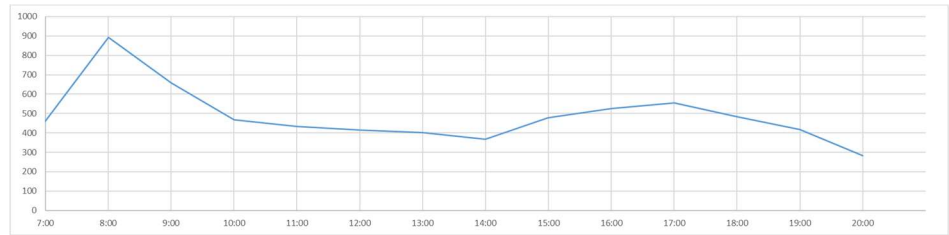
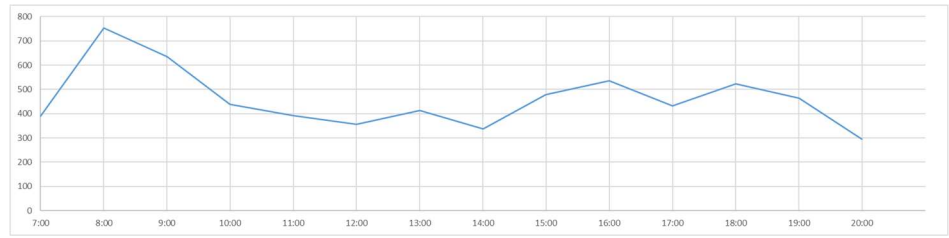
Rilievo planimetrico





## Analisi

ID sezione	13
Cap sezione	1392
max_media_flusso	824
ora punta	8:00
min_media_flusso	16
ora morbida	20:55
fmax/cap	59%
max_flusso_g1	754
ora_punta	8:00
f/cap_g1	54%
max_flusso_g2	894
ora_punta	8:00
f/cap	64%
moto	11%
auto	46%
veic Leggero	39%
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	754
cfr_max	100%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	520
cfr_max	69%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-34%



Per la sezione 13 si riscontra un'ora di punta tra le 07:30 e le 08:30 con un flusso massimo di 824 veic/h, pari a circa il 59% della capacità massima della sezione (1392 veic/h) e un flusso minimo pari a 16 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 dei flussi sempre superiori ai 300 veic/h anche nella fascia serale.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza, confrontabile, della componente auto con il 46% e di veicoli leggeri con il 39% ma anche una presenza di moto che si attesta a circa il 11%.

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

## Sezione 13b

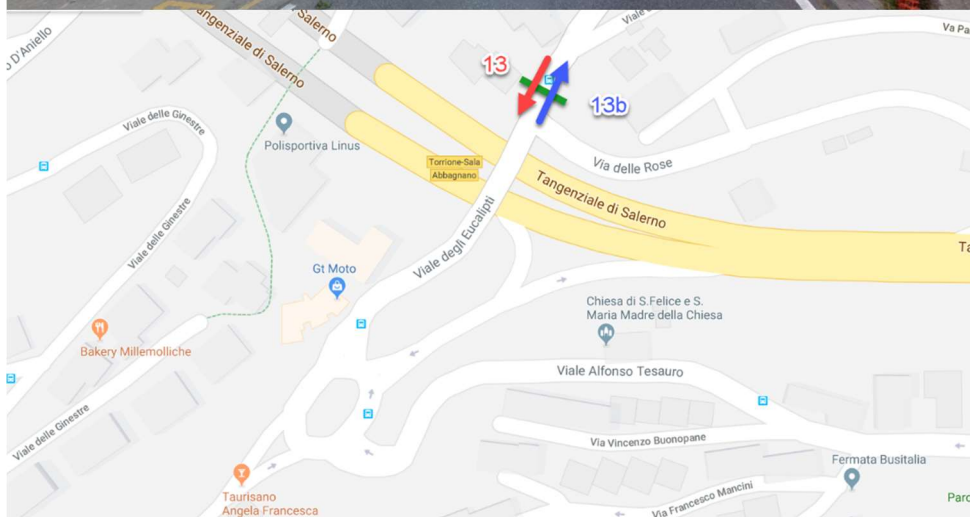
Identificativo	13b
Nome della sezione	Via degli Eucalipti
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (2,50 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

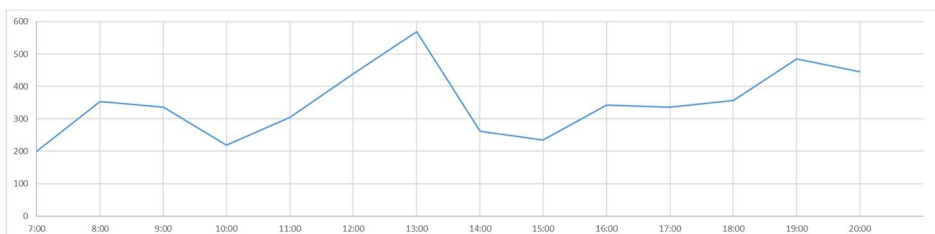
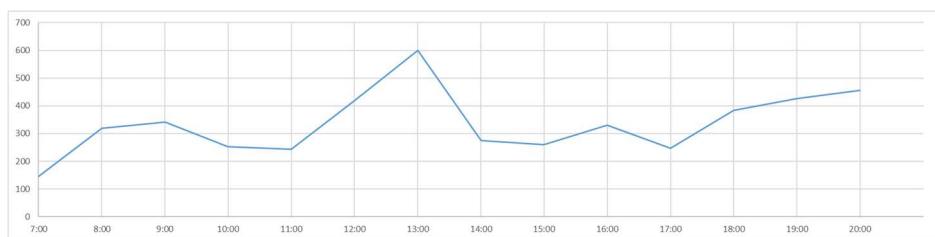


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	13b
Cap sezione	1392
max_media_flusso	584
ora punta	13:00
min_media_flusso	25
ora morbida	20:55
fmax/cap	42%
max_flusso_g1	600
ora_punta	13:05
f/cap_g1	43%
max_flusso_g2	573
ora_punta	12:55
f/cap	41%
moto	3%
auto	71%
veic Leggero	23%
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	307
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	374
cfr_max	62%
flusso modello	500
delta% mod-obs	63%



Per la sezione 13b si riscontra un'ora di punta tra le 12:30 e le 13:30 con un flusso massimo di 584 veic/h, pari a circa il 42% della capacità massima della sezione (584 veic/h) e un flusso minimo pari a 25 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 dei flussi sempre superiori ai 200 veic/h.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 71% ma anche una presenza significativa di veicoli leggeri che si attesta a circa il 23%.

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

## Sezione 14

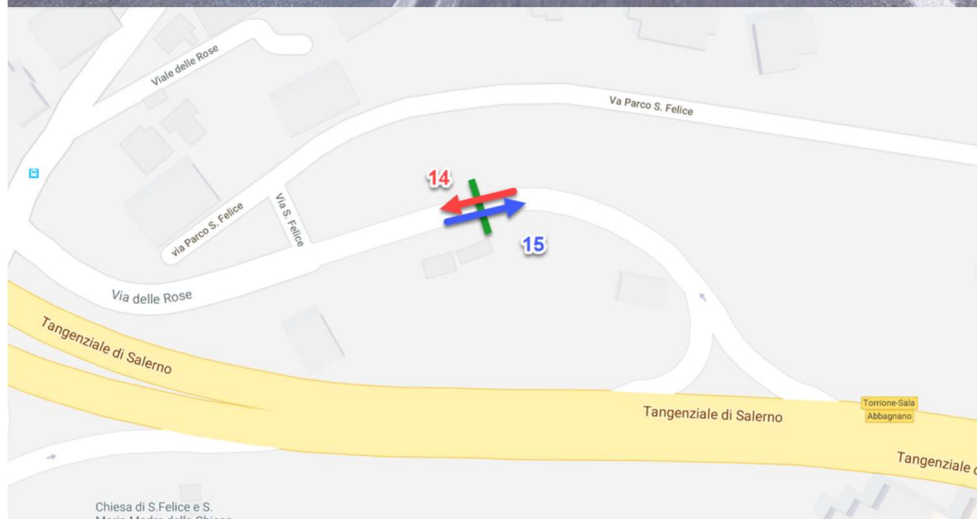
Identificativo	14
Nome della sezione	Rampa ex. nord tangenziale (Torrione)
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

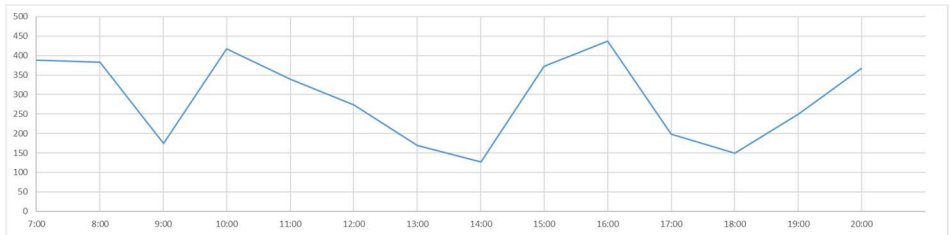
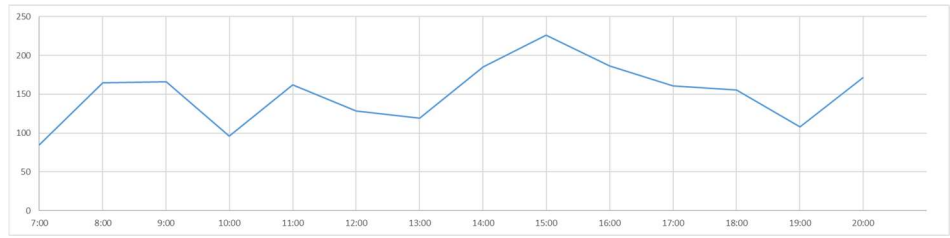


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	14
Cap sezione	1440
max_media_flusso	326
ora punta	15:35
min_media_flusso	16
ora morbida	20:55
fmax/cap	23%
max_flusso_g1	226
ora_punta	15:00
f/cap_g1	16%
max_flusso_g2	441
ora_punta	15:35
f/cap	31%
moto	60%
auto	19%
veic Leggero	12%
veic Pesante	5%
bus	2%
auto articolato	2%
auto treno	1%
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	159
cfr_max	70%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	146
cfr_max	64%
flusso modello	500
delta% mod-obs	215%



Per la sezione 14 si riscontra un'ora di punta tra le 15:00 e le 16:00 con un flusso massimo di 326 veic/h, pari a circa il 23% 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 i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina e nel pomeriggio per poi evidenziare un andamento flussi variabile nell'arco dell'intera giornata.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente moto con il 60% ma anche una presenza significativa della componente auto che si attesta a circa il 19% oltre che di veicoli leggeri del 12%.

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

## Sezione 15

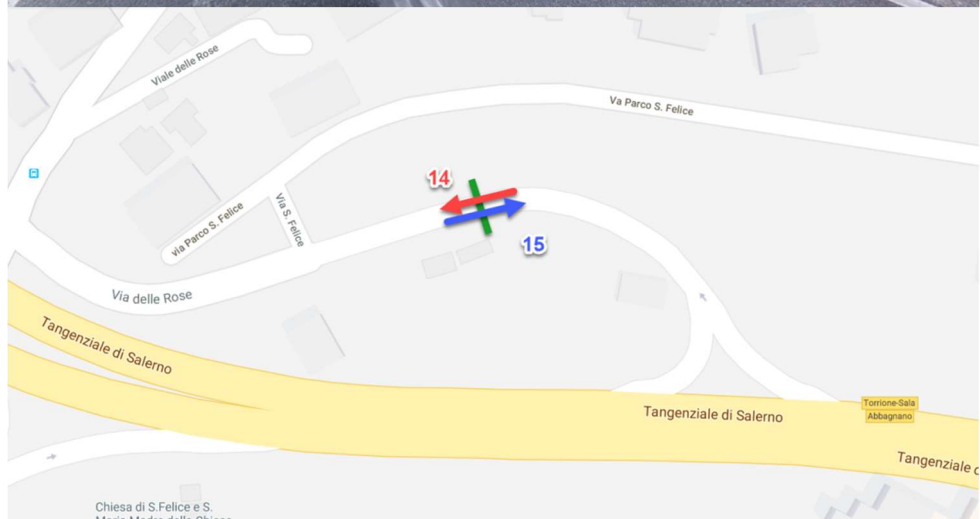
Identificativo	15
Nome della sezione	Rampa in. nord tangenziale (Torrione)
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

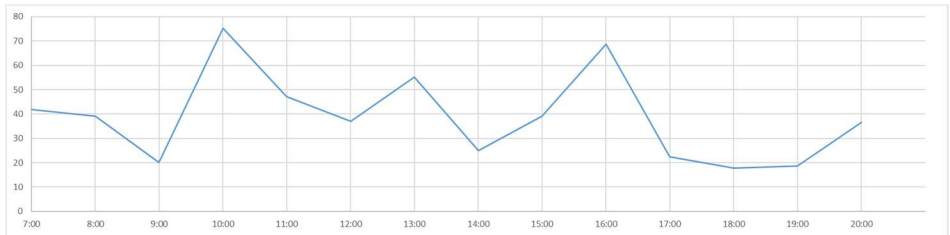
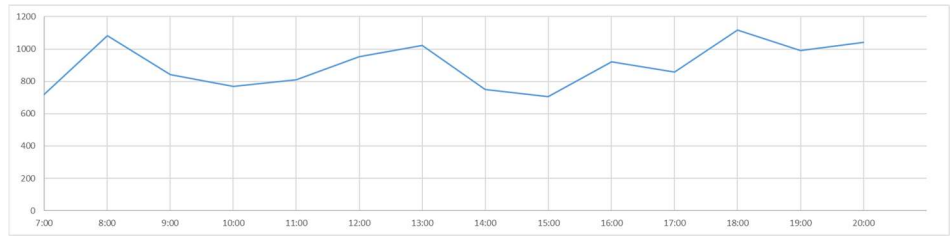


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	15
Cap sezione	1440
max_media_flusso	1147
ora punta	17:50
min_media_flusso	77
ora morbida	20:55
fmax/cap	80%
max_flusso_g1	1147
ora_punta	17:50
f/cap_g1	80%
max_flusso_g2	77
ora_punta	10:05
f/cap	5%
moto	35%
auto	34%
veic Leggero	25%
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	1103
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	1144
cfr_max	100%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-55%



Per la sezione 15 si riscontra un'ora di punta tra le 17:00 e le 18:00 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 77 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando il primo giorno (il secondo mostra evidenti errori nei dati rilevati) sono evidenti fenomeni di punta la mattina, all'ora di pranzo e la sera, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante dei flussi sempre superiori ai 600 veic/h.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza, confrontabile, della componente auto con il 34%, di veicoli leggeri con il 25% e di moto con il 35%; si evidenzia inoltre il passaggio di veicoli pesanti per il 3%.

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

## Sezione 16

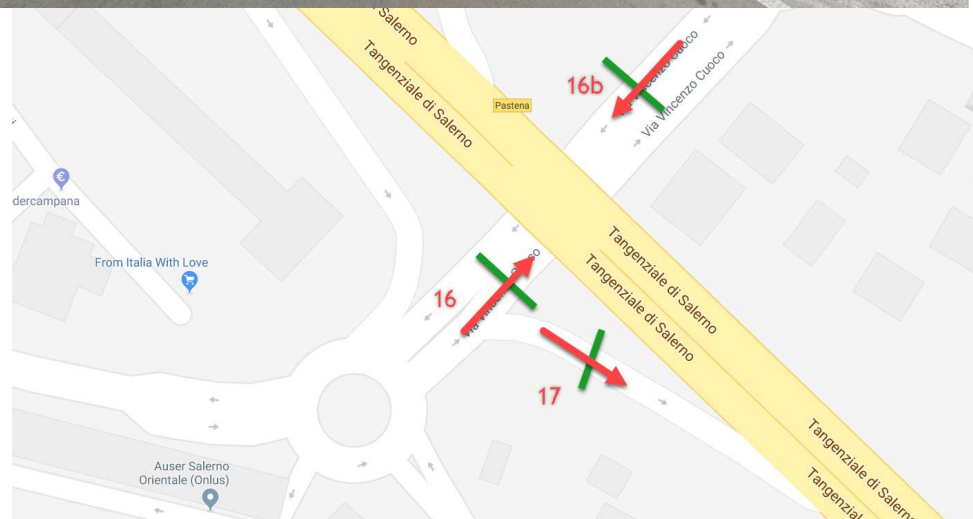
Identificativo	16
Nome della sezione	Via Vincenzo Cuoco
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	No
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico



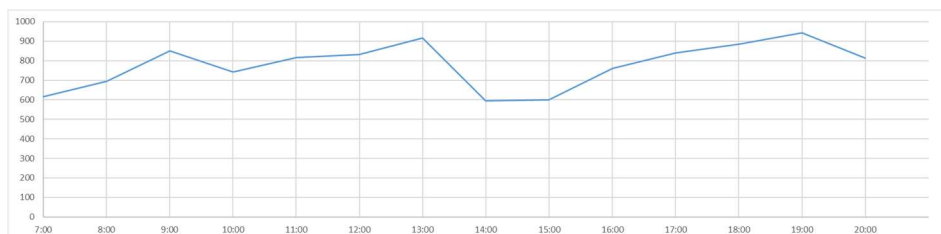
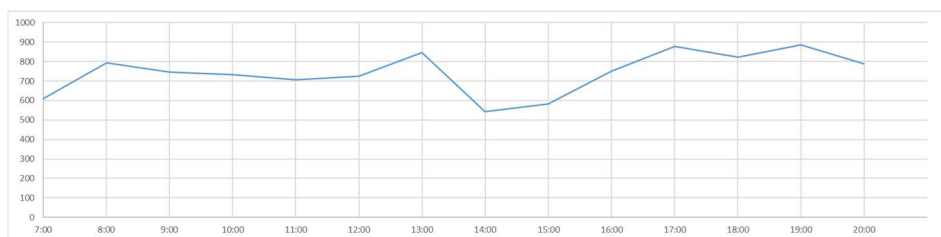
Rilievo planimetrico





## Analisi

ID sezione	16
Cap sezione	1440
max_media_flusso	919
ora punta	18:55
min_media_flusso	49
ora morbida	20:55
fmax/cap	64%
max_flusso_g1	918
ora_punta	7:35
f/cap_g1	64%
max_flusso_g2	948
ora_punta	18:55
f/cap	66%
moto	33%
auto	60%
veic Leggero	5%
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	807
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	831
cfr_max	91%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-38%



Per la sezione 16 si riscontra un'ora di punta tra le 18:00 e le 19:00 con un flusso massimo di 919 veic/h, pari a circa il 64% della capacità massima della sezione (1440 veic/h) e un flusso minimo pari a 49 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 dei flussi sempre superiori ai 500 veic/h.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 60% ma anche una presenza significativa di moto che si attesta a circa il 33%.

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 16b

Identificativo	16b
Nome della sezione	Via Vincenzo Cuoco
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

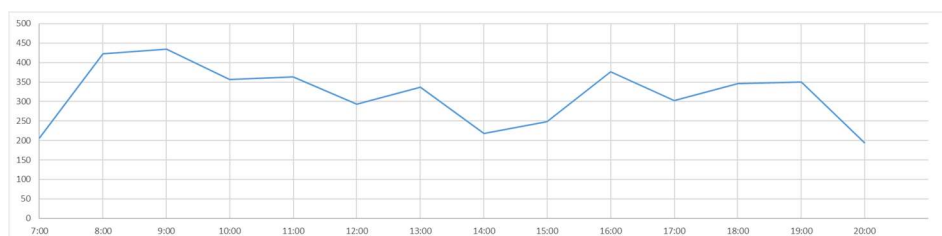
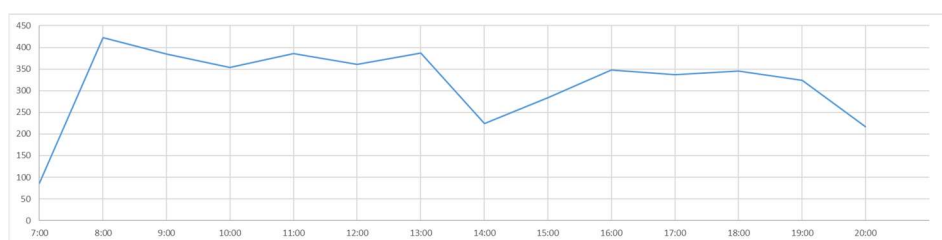


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	16b
Cap sezione	1440
max_media_flusso	459
ora punta	8:10
min_media_flusso	14
ora morbida	20:55
fmax/cap	32%
max_flusso_g1	471
ora_punta	8:15
f/cap_g1	33%
max_flusso_g2	458
ora_punta	8:30
f/cap	32%
moto	23%
auto	44%
veic Leggero	24%
veic Pesante	5%
bus	2%
auto articolato	1%
auto treno	1%
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	408
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	356
cfr_max	75%
flusso modello	500
delta% mod-obs	23%



Per la sezione 16b si riscontra un'ora di punta tra le 08:00 e le 09:00 con un flusso massimo di 459 veic/h, pari a circa il 32% della capacità massima della sezione (1440 veic/h) e un flusso minimo pari a 14 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la, 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 44%, ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri e di moto che si attesta, rispettivamente, a circa il 24% e il 23%. Inoltre è presente il passaggio di veicoli pesanti per il 5%.

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

## Sezione 17

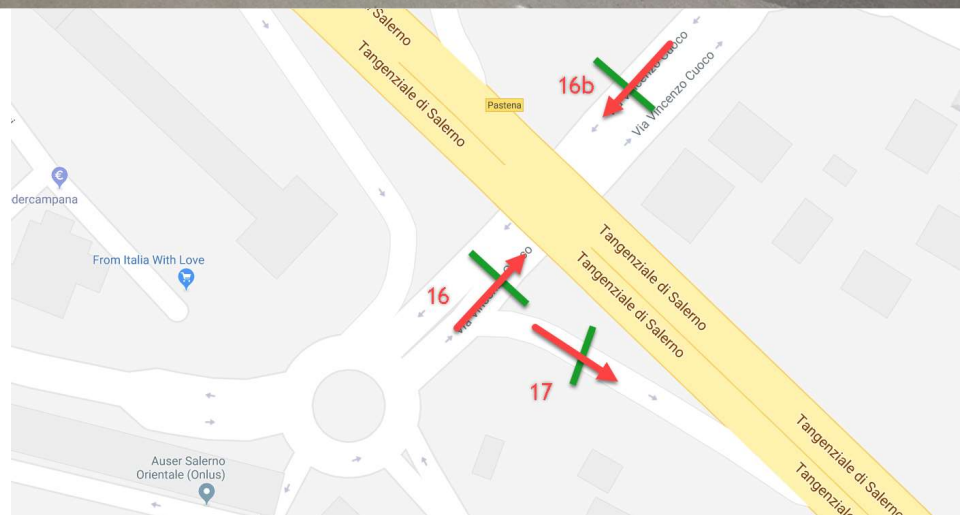
Identificativo	17
Nome della sezione	Rampa in. sud tangenziale (Pastena)
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

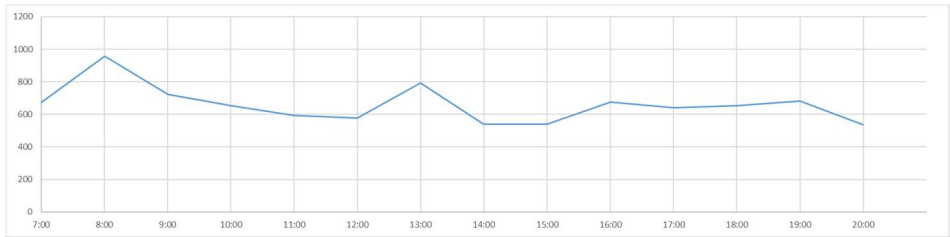
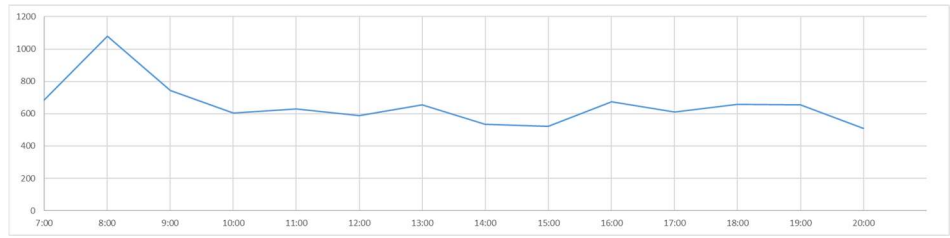


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	17
Cap sezione	1488
max_media_flusso	1023
ora punta	7:55
min_media_flusso	35
ora morbida	20:55
fmax/cap	69%
max_flusso_g1	1099
ora_punta	7:55
f/cap_g1	74%
max_flusso_g2	976
ora_punta	8:05
f/cap	66%
moto	5%
auto	57%
veic Leggero	32%
veic Pesante	4%
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	1099
cfr_max	100%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	658
cfr_max	60%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-54%



Per la sezione 17 si riscontra un'ora di punta tra le 08:00 e le 09:00 con un flusso massimo di 1023 veic/h, pari a circa il 69% della capacità massima della sezione (1488 veic/h) e un flusso minimo pari a 35 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 57%, ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 32%.

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 18

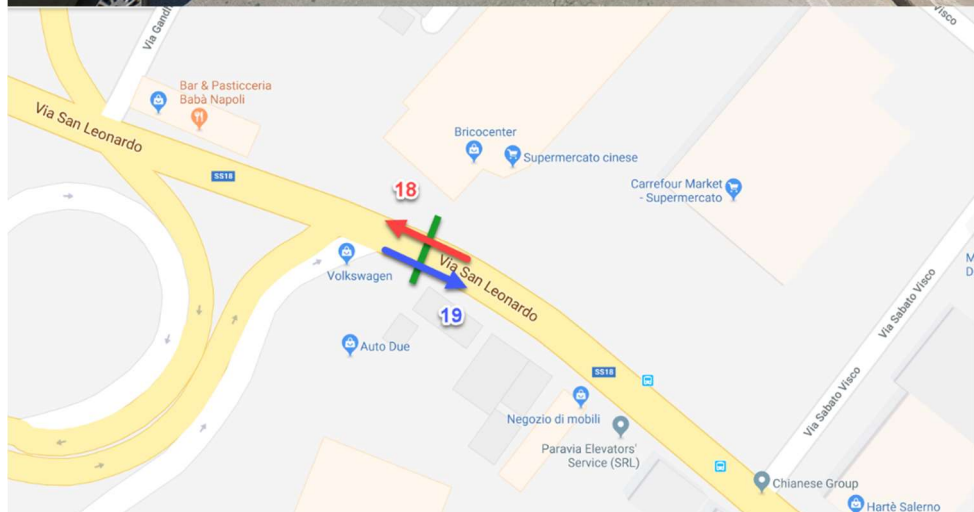
Identificativo	18
Nome della sezione	Via San Leonardo
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì ( 3,00 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

### Note

Rilievo fotografico

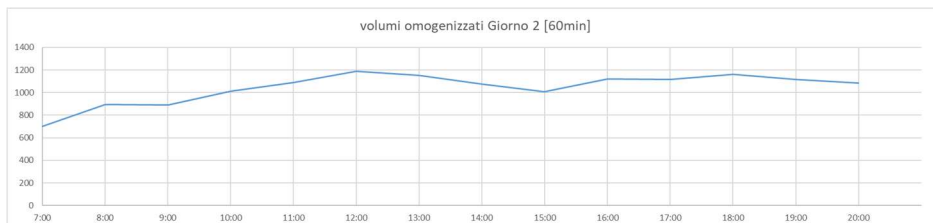
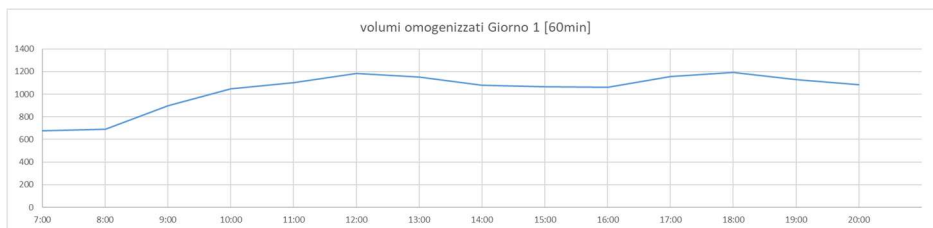


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	18
Cap sezione	1260
max_media_flusso	1230
ora punta	12:35
min_media_flusso	307
ora morbida	20:55
fmax/cap	98%
max_flusso_g1	1220
ora_punta	12:40
f/cap_g1	97%
max_flusso_g2	1248
ora_punta	12:35
f/cap	99%
moto	3%
auto	79%
veic Leggero	14%
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	687
cfr_max	56%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	1189
cfr_max	97%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-27%



Per la sezione 18 si riscontra un'ora di punta tra le 12:00 e le 13:00 con un flusso massimo di 1230 veic/h, pari a circa il 98% della capacità massima della sezione (1260 veic/h) e un flusso minimo pari a 307 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni si evidenzia, ad esclusione delle prime ore del mattino (07:00-09:00) 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 79%, ma anche una 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 19

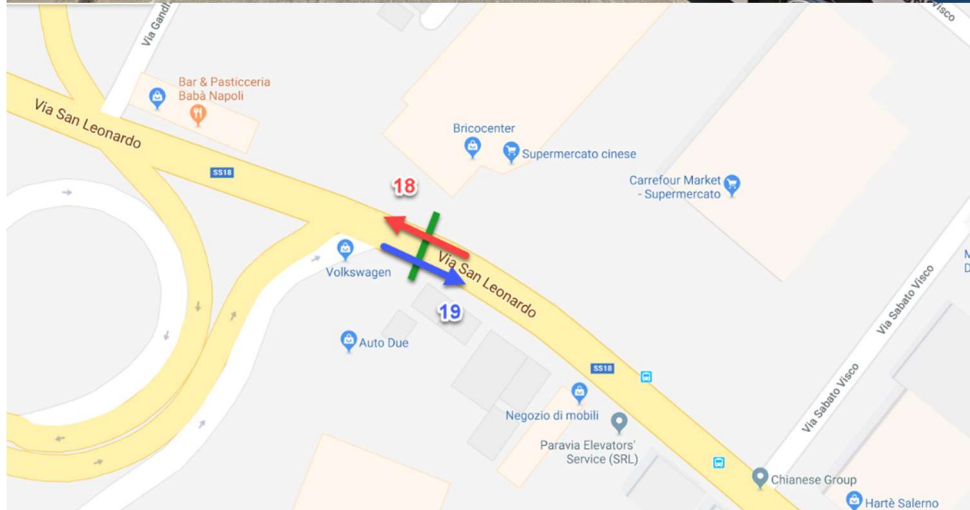
Identificativo	19
Nome della sezione	Via San Leonardo
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (3,00 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico



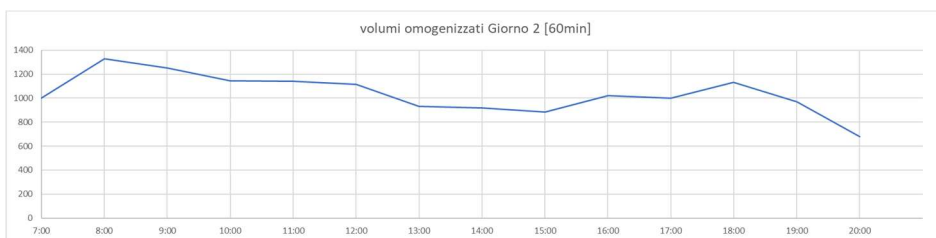
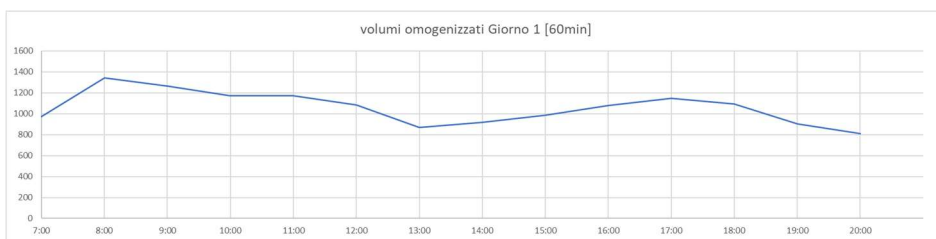
Rilievo planimetrico





## Analisi

ID sezione	19
Cap sezione	1260
max_media_flusso	1359
ora punta	8:40
min_media_flusso	284
ora morbida	20:55
fmax/cap	108%
max_flusso_g1	1386
ora_punta	8:30
f/cap_g1	110%
max_flusso_g2	1348
ora_punta	8:40
f/cap	107%
moto	3%
auto	76%
veic Leggero	17%
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	1348
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	1102
cfr_max	80%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-63%



Per la sezione 19 si riscontra un'ora di punta tra le 08:00 e le 09:00 con un flusso massimo di 1359 veic/h, pari a circa il 108% della capacità massima della sezione (1260 veic/h) e un flusso minimo pari a 284 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la, 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 76%, ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 17%.

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

## Sezione 20

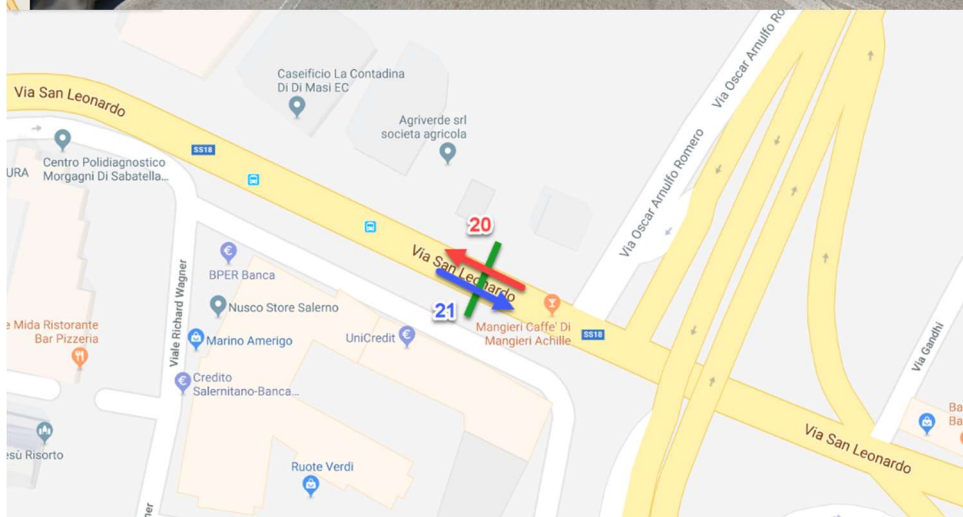
Identificativo	20
Nome della sezione	Via San Leonardo
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (3,00 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

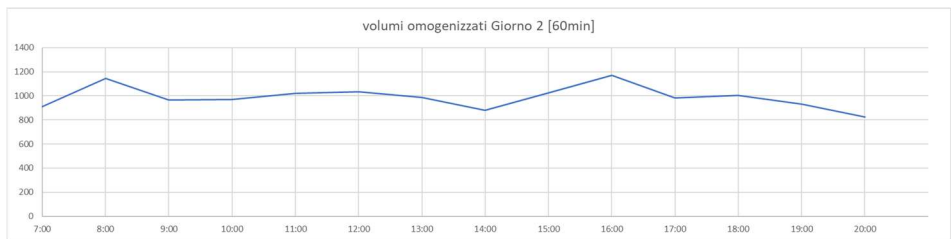


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	20
Cap sezione	1400
max_media_flusso	1170
ora punta	16:10
min_media_flusso	302
ora morbida	20:55
fmax/cap	84%
max_flusso_g1	1153
ora_punta	16:05
f/cap_g1	82%
max_flusso_g2	1189
ora_punta	16:10
f/cap	85%
moto	2%
auto	73%
veic Leggero	20%
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	908
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	974
cfr_max	85%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-45%



Per la sezione 20 si riscontra un'ora di punta tra le 16:00 e le 17:00 con un flusso massimo di 1170 veic/h, pari a circa il 84% della capacità massima della sezione (1400 veic/h) e un flusso minimo pari a 302 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta nel pomeriggio, 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 73%, 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 superiore alla soglia di accettabilità (0.8), tuttavia critica anche alla luce della configurazione geometrica e del tessuto urbano in cui si inserisce.

## Sezione 21

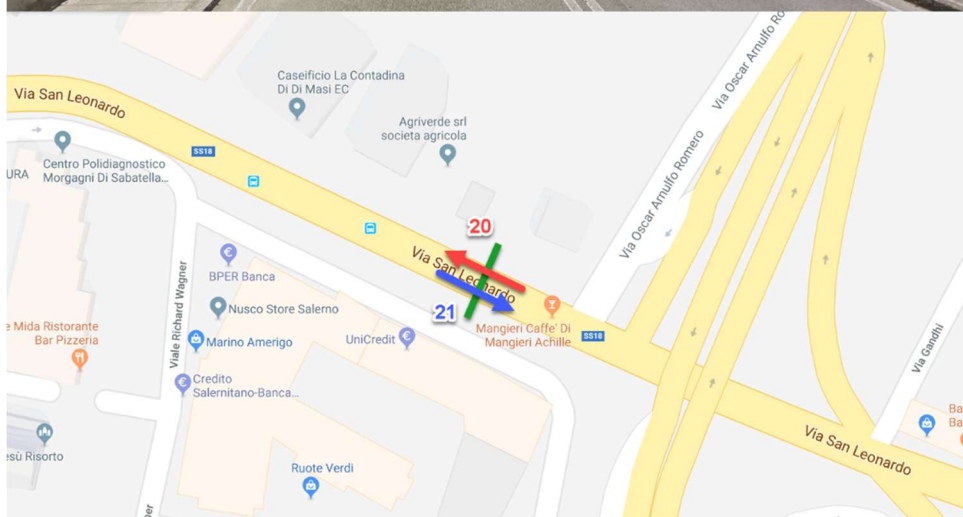
Identificativo	21
Nome della sezione	Via San Leonardo
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (3,00 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

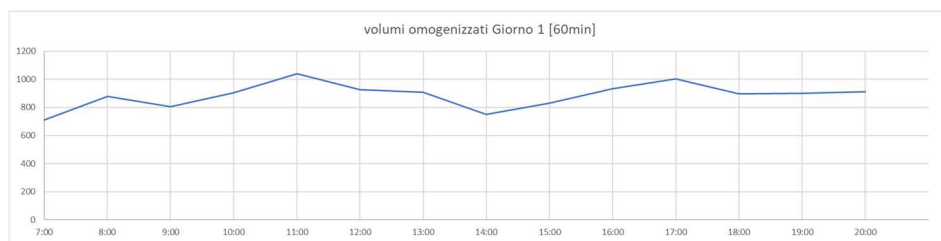


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	21
Cap sezione	1000
max_media_flusso	1043
ora punta	11:00
min_media_flusso	318
ora morbida	20:55
fmax/cap	104%
max_flusso_g1	1041
ora_punta	10:55
f/cap_g1	104%
max_flusso_g2	1083
ora_punta	18:30
f/cap	108%
moto	1%
auto	61%
veic Leggero	33%
veic Pesante	1%
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	884
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	893
cfr_max	86%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-43%



Per la sezione 21 si riscontra un'ora di punta tra le 10:30 e le 11:30 con un flusso massimo di 1043 veic/h, pari a circa il 104% della capacità massima della sezione (1000 veic/h) e un flusso minimo pari a 318 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori, all'incirca, ai 800 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 33%.

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 22

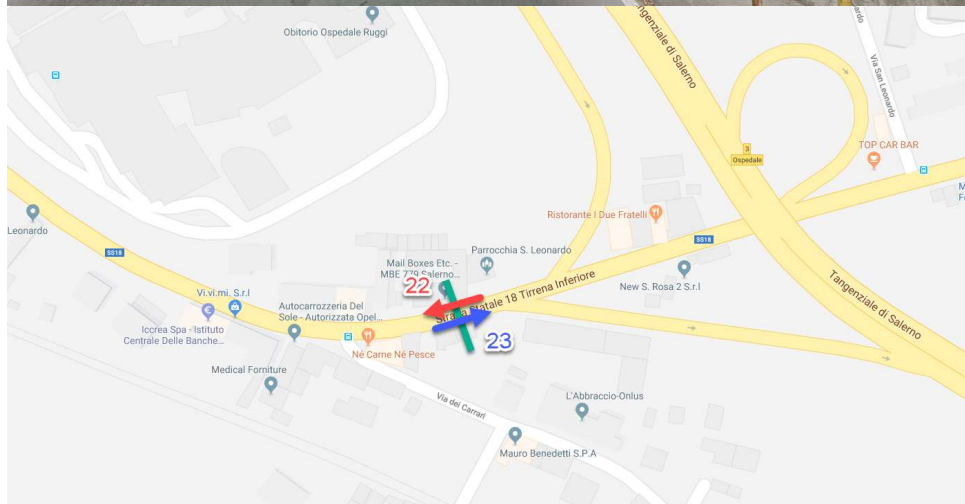
Identificativo	22
Nome della sezione	Via San Leonardo
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì ( 3,00 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

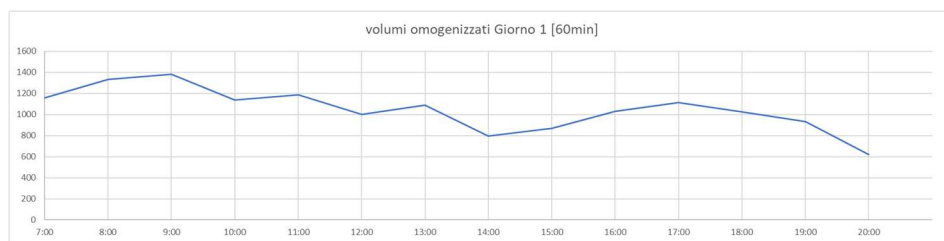


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	22
Cap sezione	1219
max_media_flusso	1351
ora punta	7:35
min_media_flusso	268
ora morbida	20:55
fmax/cap	111%
max_flusso_g1	1389
ora_punta	9:10
f/cap_g1	114%
max_flusso_g2	1350
ora_punta	7:35
f/cap	111%
moto	3%
auto	74%
veic Leggero	20%
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	1324
cfr_max	95%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	1041
cfr_max	75%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-62%



Per la sezione 22 si riscontra un'ora di punta tra le 07:00 e le 08:00 con un flusso massimo di 1351 veic/h, pari a circa il 111% della capacità massima della sezione (1219 veic/h) e un flusso minimo pari a 268 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 per poi veder scemare tale flusso nella fascia serale, dopo le 19:00.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 74%, 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 superiore alla soglia di accettabilità (0.8), tuttavia critica anche alla luce della configurazione geometrica e del tessuto urbano in cui si inserisce.

## Sezione 23

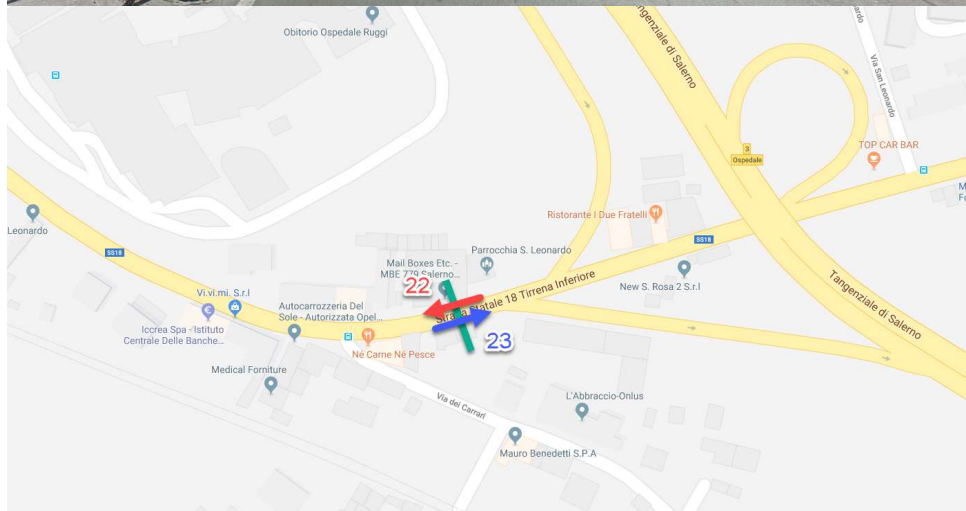
Identificativo	23
Nome della sezione	Via San Leonardo
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (3,00 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

### Note

Rilievo fotografico



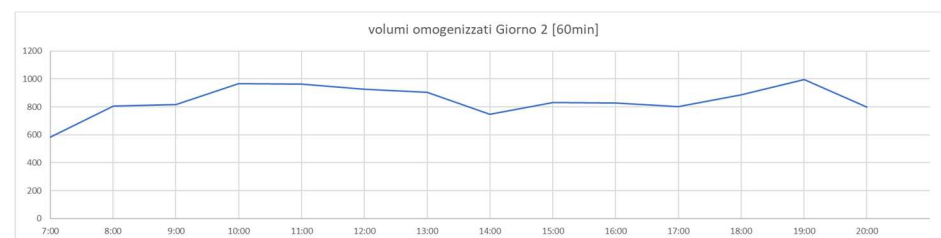
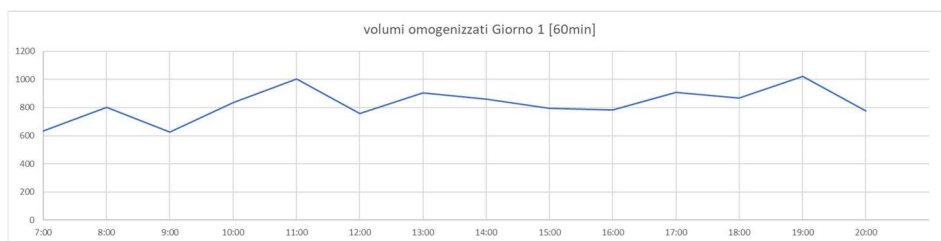
Rilievo planimetrico





## Analisi

ID sezione	23
Cap sezione	1219
max_media_flusso	1022
ora punta	19:10
min_media_flusso	265
ora morbida	20:55
fmax/cap	84%
max_flusso_g1	1049
ora_punta	19:15
f/cap_g1	86%
max_flusso_g2	1034
ora_punta	10:50
f/cap	85%
moto	4%
auto	73%
veic Leggero	17%
veic Pesante	1%
bus	2%
auto articolato	2%
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	826
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	871
cfr_max	83%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-39%



Per la sezione 23 si riscontra un'ora di punta tra le 17:00 e le 18:00 con un flusso massimo di 1022 veic/h, pari a circa il 84% della capacità massima della sezione (1219 veic/h) e un flusso minimo pari a 265 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 ai 600 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 17%.

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 24

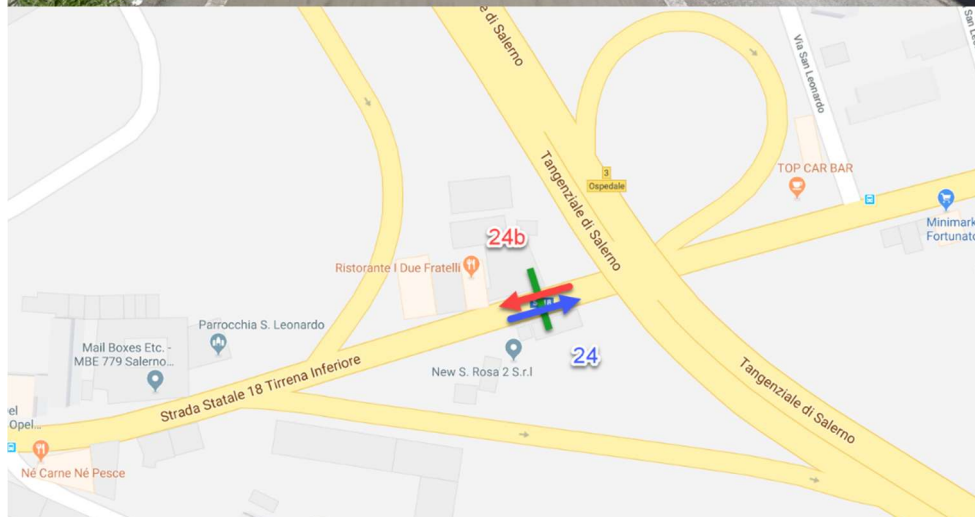
Identificativo	24
Nome della sezione	Via San Leonardo
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (3,00 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

### Note

Rilievo fotografico

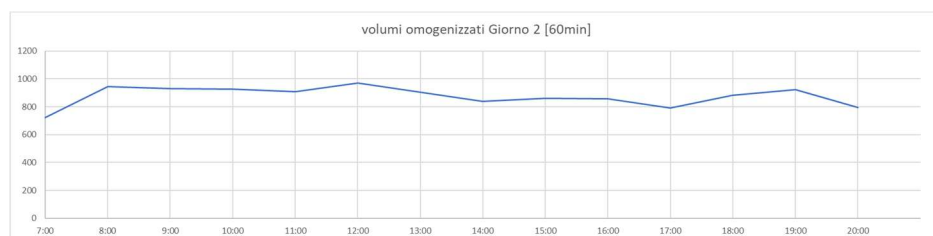


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	24
Cap sezione	1205
max_media_flusso	988
ora punta	7:55
min_media_flusso	278
ora morbida	20:55
fmax/cap	82%
max_flusso_g1	1022
ora_punta	7:50
f/cap_g1	85%
max_flusso_g2	989
ora_punta	12:10
f/cap	82%
moto	2%
auto	71%
veic Leggero	21%
veic Pesante	1%
bus	2%
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	1021
cfr_max	100%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	883
cfr_max	86%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-51%



Per la sezione 24 si riscontra un'ora di punta tra le 07:00 e le 08:00 con un flusso massimo di 988 veic/h, pari a circa il 82% della capacità massima della sezione (1205 veic/h) e un flusso minimo pari a 278 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 700 veic/h anche nella fascia serale.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 71%, ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 21%.

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 24b

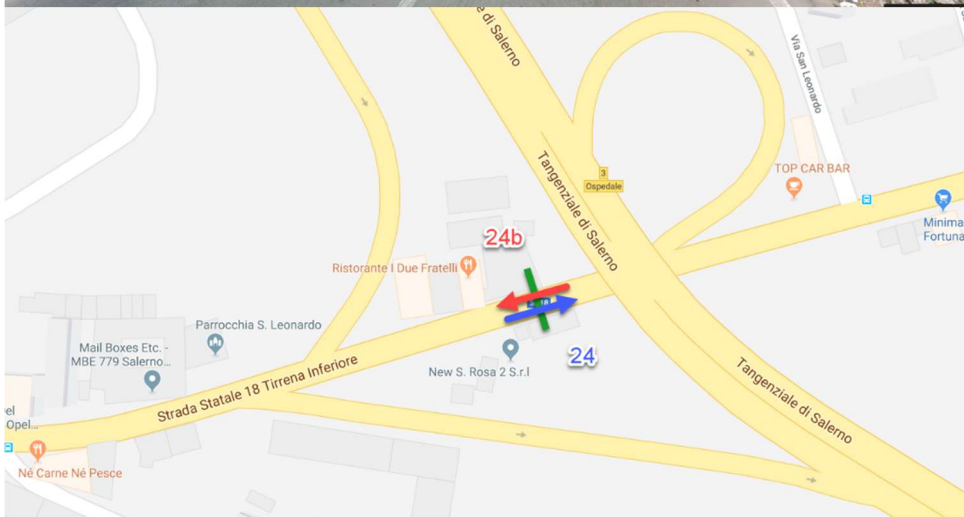
Identificativo	24b
Nome della sezione	Via San Leonardo
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (3,00 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico



Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	24b
Cap sezione	1205
max_media_flusso	1109
ora_punta	7:35
min_media_flusso	223
ora_morbida	20:55
fmax/cap	92%
max_flusso_g1	1116
ora_punta	7:40
f/cap_g1	93%
max_flusso_g2	1141
ora_punta	7:30
f/cap	95%
moto	2%
auto	59%
veic Leggero	34%
veic Pesante	1%
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	1086
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	909
cfr_max	81%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-54%



Per la sezione 24b si riscontra un'ora di punta tra le 07:00 e le 08:00 con un flusso massimo di 1109 veic/h, pari a circa il 92% della capacità massima della sezione (1205 veic/h) e un flusso minimo pari a 223 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina e nel pomeriggio, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 700 veic/h ad eccezione della fascia serale con i flussi che tendono a scemare dopo, all'incirca, le 19:00.

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%.

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 25

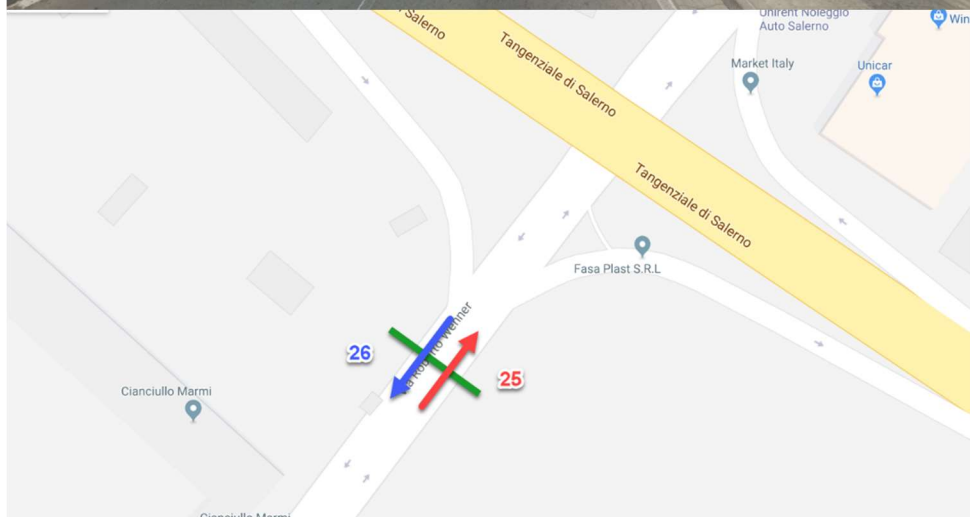
Identificativo	25
Nome della sezione	Via Roberto Wenner
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	2
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì ( 6,50 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico



Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	25
Cap sezione	2827
max_media_flusso	1944
ora_punta	10:30
min_media_flusso	182
ora_morbida	20:55
fmax/cap	69%
max_flusso_g1	1918
ora_punta	10:30
f/cap_g1	68%
max_flusso_g2	1971
ora_punta	10:40
f/cap	70%
moto	2%
auto	53%
veic Leggero	38%
veic Pesante	2%
bus	2%
auto articolato	1%
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	1580
cfr_max	82%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	1586
cfr_max	83%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-68%



Per la sezione 25 si riscontra un'ora di punta tra le 10:00 e le 11:00 con un flusso massimo di 1944 veic/h, pari a circa il 69% della capacità massima della sezione (2827 veic/h) e un flusso minimo pari a 182 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina e nel pomeriggio, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 1000 veic/h ad eccezione della fascia serale che vede diminuire i flussi dopo le 19:00.

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 38%.

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 26

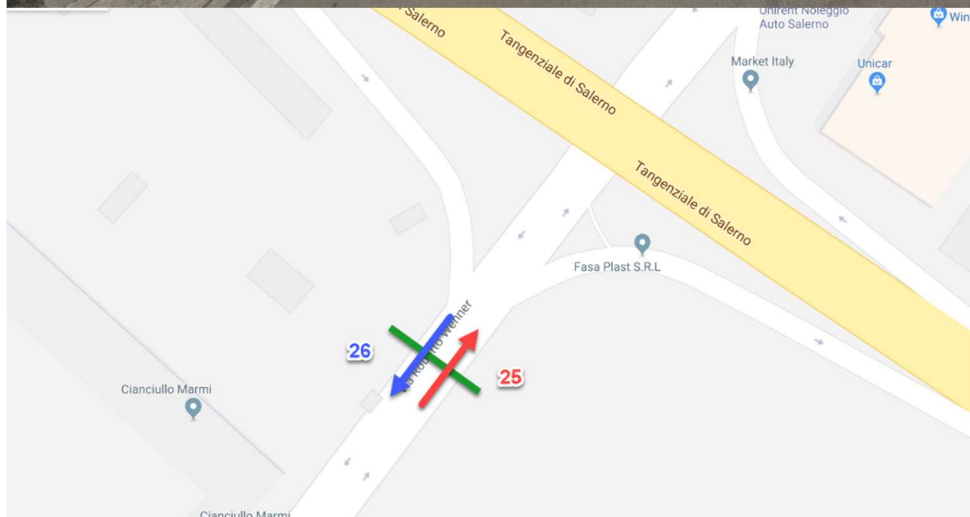
Identificativo	26
Nome della sezione	Via Roberto Wenner
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	2
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (6,50 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico



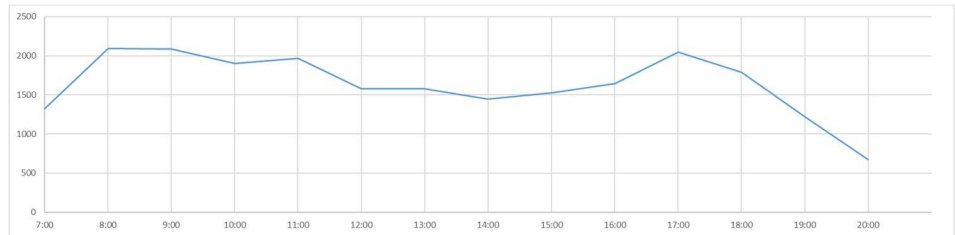
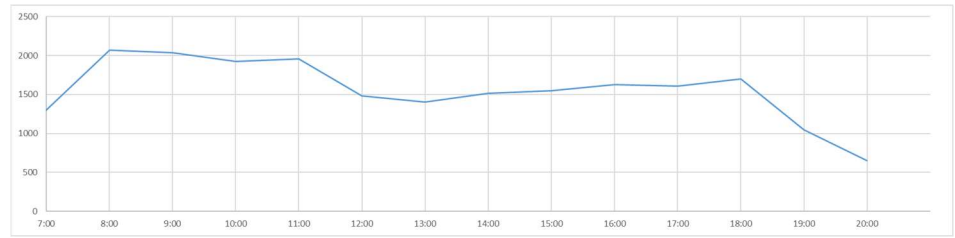
Rilievo planimetrico





## Analisi

ID sezione	26
Cap sezione	1384
max_media_flusso	2114
ora punta	8:35
min_media_flusso	38
ora morbida	20:55
fmax/cap	153%
max_flusso_g1	2122
ora_punta	8:20
f/cap_g1	153%
max_flusso_g2	2130
ora_punta	8:35
f/cap	154%
moto	22%
auto	38%
veic Leggero	33%
veic Pesante	3%
bus	1%
auto articolato	1%
auto treno	1%
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	2036
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	1743
cfr_max	82%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-75%



Per la sezione 26 si riscontra un'ora di punta tra le 08:00 e le 09:00 con un flusso massimo di 2114 veic/h, pari a circa il 153% della capacità massima della sezione (1384 veic/h) e un flusso minimo pari a 38 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina e nel pomeriggio, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 1000 veic/h ad eccezione della fascia serale che vede diminuire i flussi dopo le 19:00.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una distribuzione all'incirca uniforme tra le varie componenti auto del 38%, di veicoli leggeri del 33% e di moto del 22% oltre che presentare il passaggio di veicoli pesanti per il 3%.

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

## Sezione 61

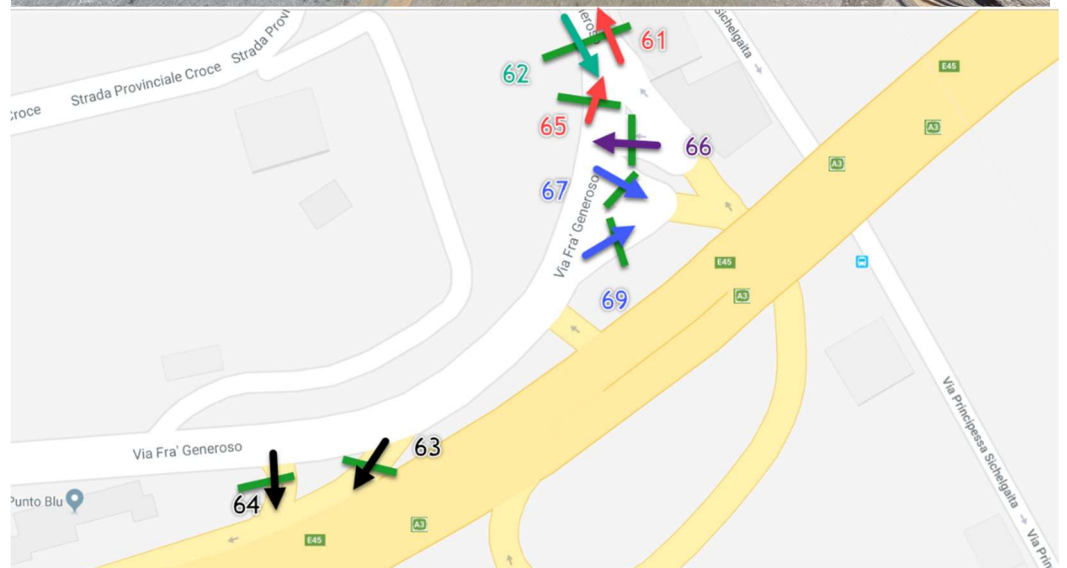
Identificativo	61
Nome della sezione	Via Fra Generoso
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (3,50 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

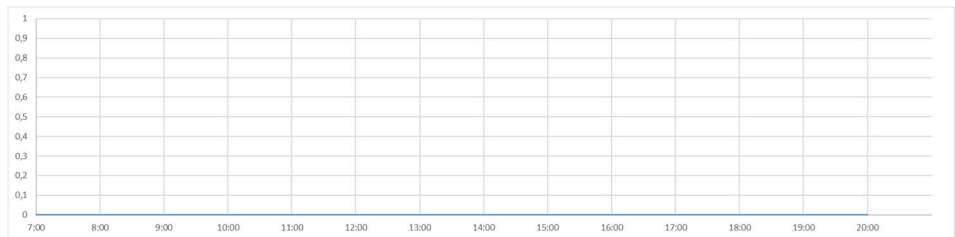
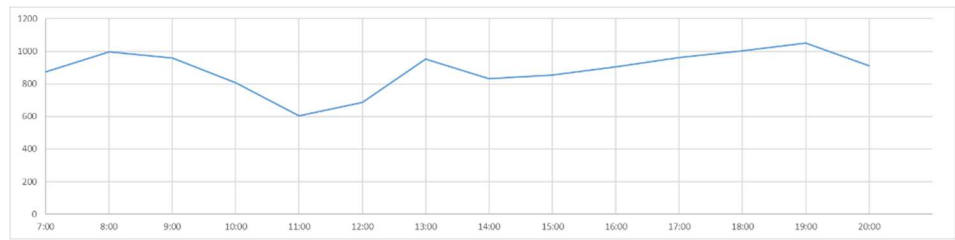


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	61
Cap sezione	1385
max_media_flusso	1123
ora punta	18:20
min_media_flusso	66
ora morbida	20:55
fmax/cap	81%
max_flusso_g1	1123
ora_punta	18:20
f/cap_g1	81%
max_flusso_g2	0
ora_punta	21:00
f/cap	0%
moto	27%
auto	40%
veic Leggero	27%
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	1023
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	997
cfr_max	89%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-51%



Per la sezione 61 si riscontra un'ora di punta tra le 18:00 e le 19:00 con un flusso massimo di 1123 veic/h, pari a circa il 81% della capacità massima della sezione (1385 veic/h) e un flusso minimo pari a 66 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 la mattina e nel primo pomeriggio, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 400 veic/h.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una distribuzione prevalente della componente auto con il 40% ma anche una presenza significativa di veicoli leggeri e di moto pari a circa, per entrambi, al 27%.

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 62

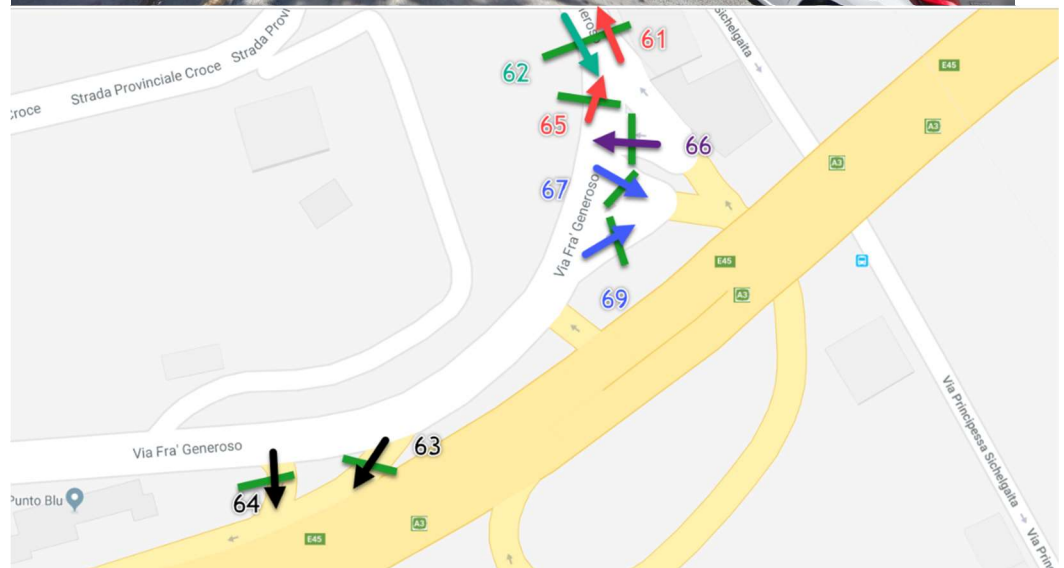
Identificativo	62
Nome della sezione	Via Fra Generoso
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (3,50 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

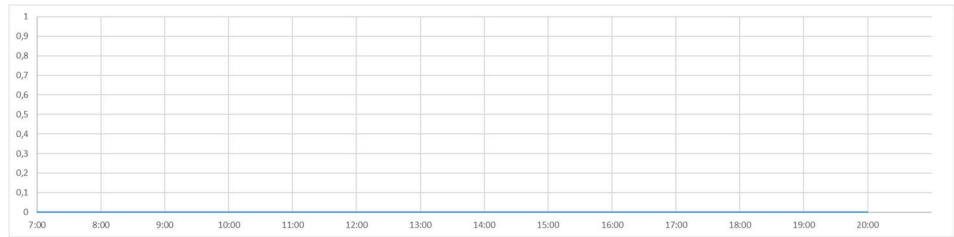
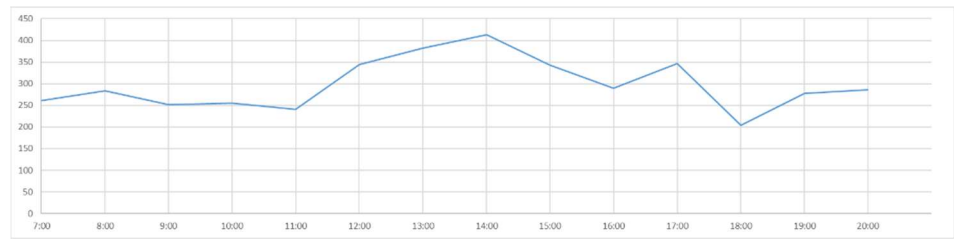


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	62
Cap sezione	1458
max_media_flusso	440
ora punta	13:35
min_media_flusso	19
ora morbida	20:55
fmax/cap	30%
max_flusso_g1	440
ora_punta	13:35
f/cap_g1	30%
max_flusso_g2	0
ora_punta	21:00
f/cap	0%
moto	26%
auto	38%
veic Leggero	15%
veic Pesante	9%
bus	6%
auto articolato	4%
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	283
cfr_max	64%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	211
cfr_max	48%
flusso modello	500
delta% mod-obs	77%



Per la sezione 62 si riscontra un'ora di punta tra le 13:00 e le 14:00 con un flusso massimo di 440 veic/h, pari a circa il 30% della capacità massima della sezione (1458 veic/h) e un flusso minimo pari a 9 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 all'ora di pranzo, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 200 veic/h.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una distribuzione all'incirca uniforme della composizione veicolare con la componente auto pari al 26%, i veicoli leggeri pari al 15% e le moto pari al 26%. È inoltre presente una significativa percentuale di veicoli pesanti del 9% oltre che di bus per il 6% e di auto articolati per il 4%.

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

## Sezione 63

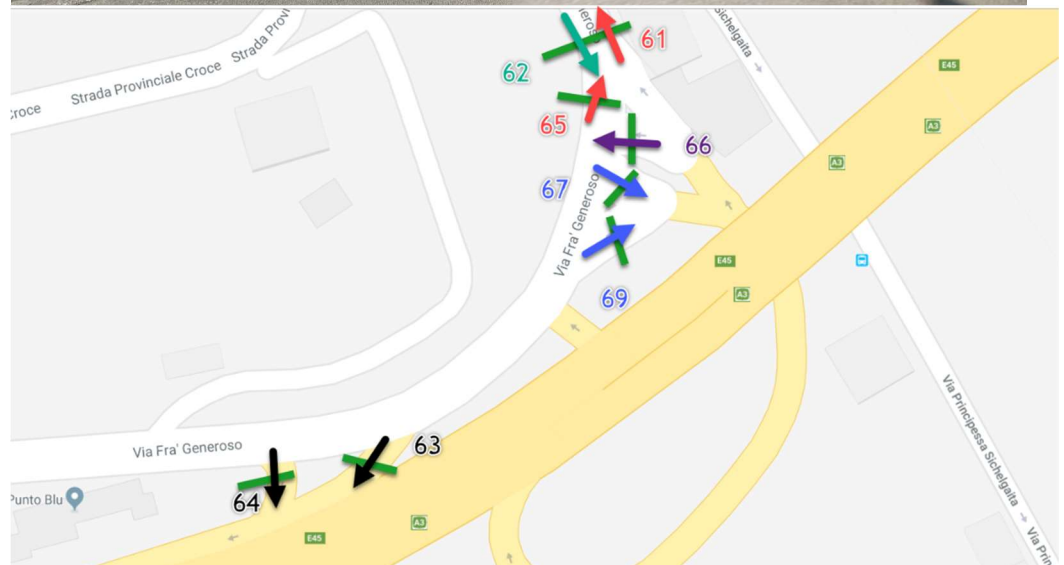
Identificativo	63
Nome della sezione	Rampa ingresso autostrada (Salerno-Napoli)
Senso di marcia	Senso unico
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	No (8,00 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

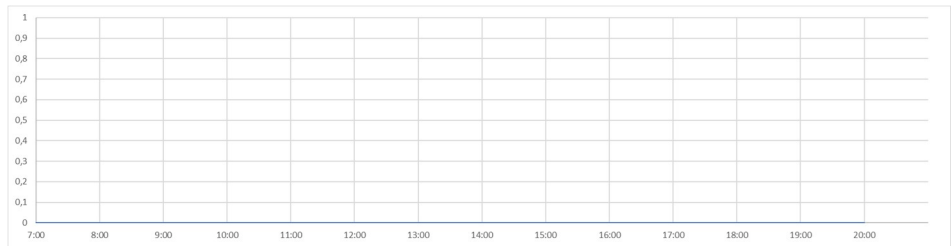
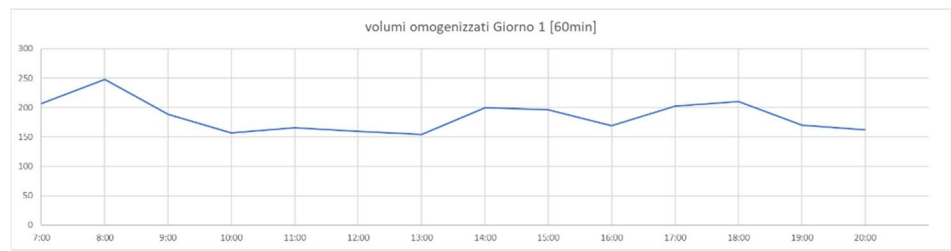


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	63
Cap sezione	N/D
max_media_flusso	250
ora punta	8:05
min_media_flusso	9
ora morbida	20:55
fmax/cap	N/D
max_flusso_g1	250
ora_punta	8:05
f/cap_g1	N/D
max_flusso_g2	0
ora_punta	21:00
f/cap	N/D
moto	17%
auto	73%
veic Leggero	7%
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	242
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	220
cfr_max	88%
flusso modello	500
delta% mod-obs	107%



Per la sezione 63 si riscontra un'ora di punta tra le 08:00 e le 09:00 con un flusso massimo di 250 veic/h e un flusso minimo pari a 9 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 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 distribuzione prevalente della componente auto con il 73% ma anche una presenza significativa di moto pari a circa il 17%.

Essendo una rampa di ingresso per l'autostrada non ha senso parlare di capacità.

## Sezione 64

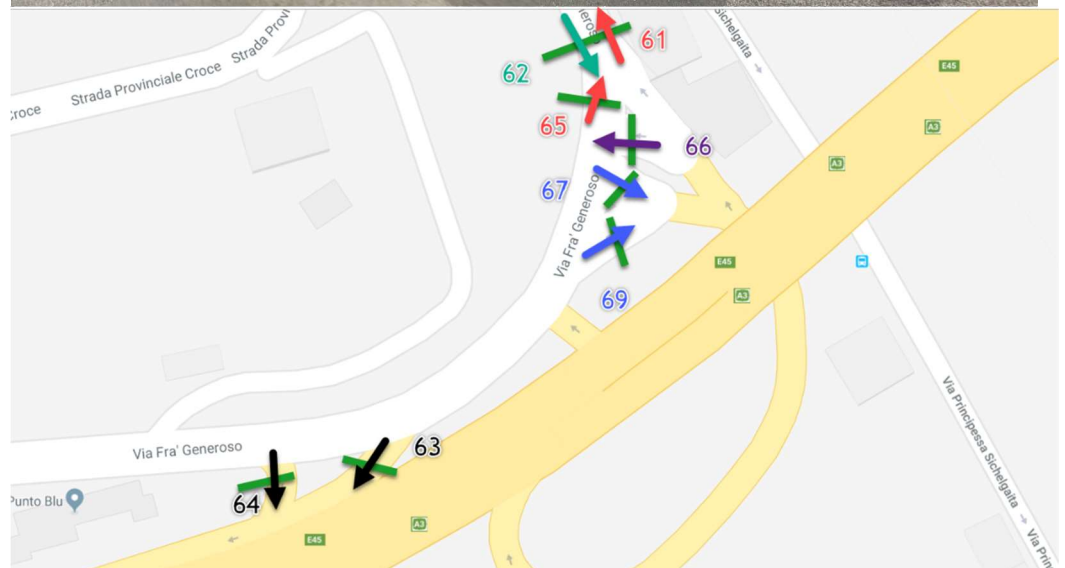
Identificativo	64
Nome della sezione	Rampa ingresso autostrada (Vietri-Napoli)
Senso di marcia	Senso unico
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	No (8,00 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico



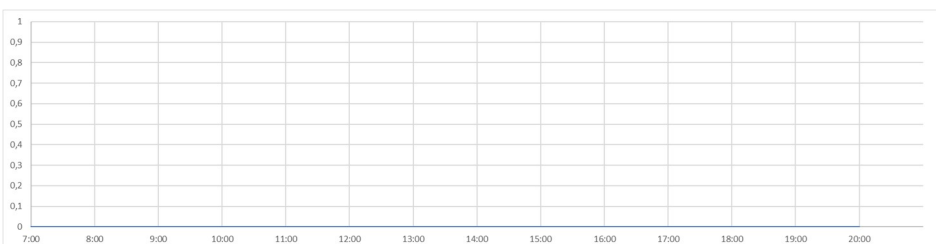
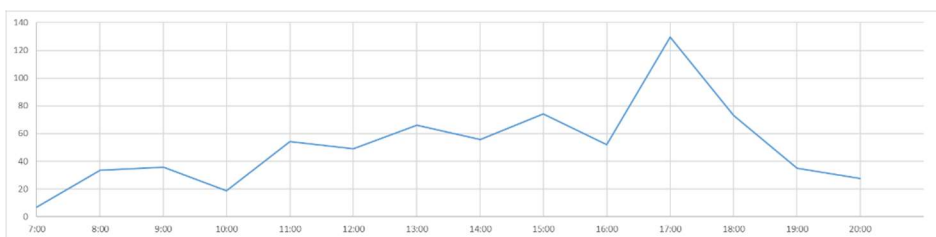
Rilievo planimetrico





## Analisi

ID sezione	64
Cap sezione	N/D
max_media_flusso	130
ora punta	17:00
min_media_flusso	0
ora morbida	20:55
fmax/cap	N/D
max_flusso_g1	130
ora_punta	17:00
f/cap_g1	N/D
max_flusso_g2	0
ora_punta	20:55
f/cap	N/D
moto	14%
auto	9%
veic Leggero	5%
veic Pesante	40%
bus	17%
auto articolato	12%
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	33
cfr_max	26%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	64
cfr_max	50%
flusso modello	500
delta% mod-obs	1397%



Per la sezione 64 si riscontra un'ora di punta tra le 16:30 e le 17:30 con un flusso massimo di 130 veic/h e un flusso minimo pari a 0 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 vedendo un flusso aumentare dalle prime ore del mattino.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una distribuzione prevalente di veicoli leggeri con il 40% ma anche una presenza significativa di moto pari a circa il 14%, di bus pari a circa il 17% e di auto articolato pari a circa il 12%.

Essendo una rampa di ingresso per l'autostrada non ha senso parlare di capacità.

## Sezione 65

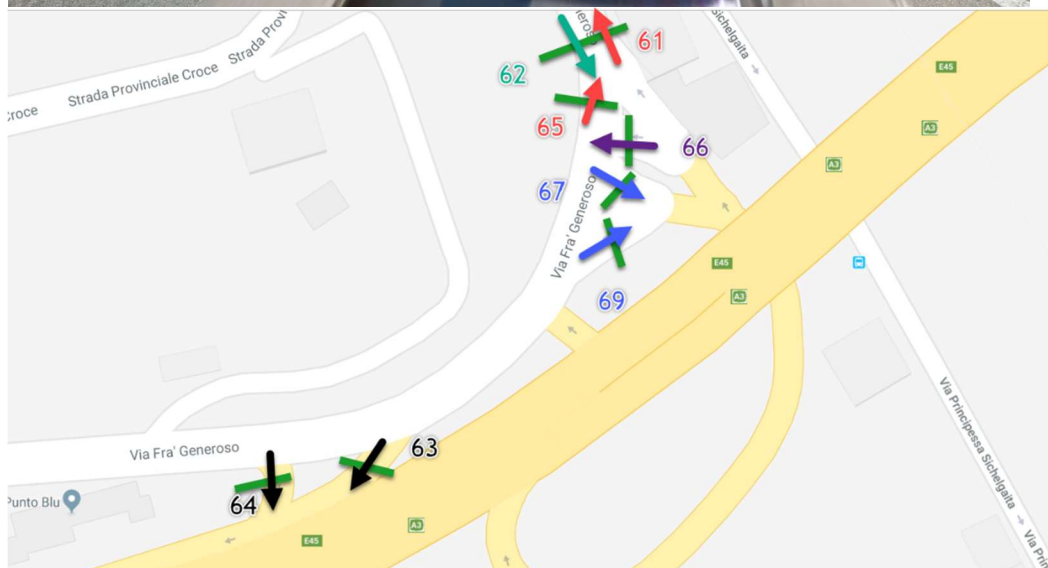
Identificativo	65
Nome della sezione	Via Fra Generoso
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	2
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (3,50 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

### Note

Rilievo fotografico

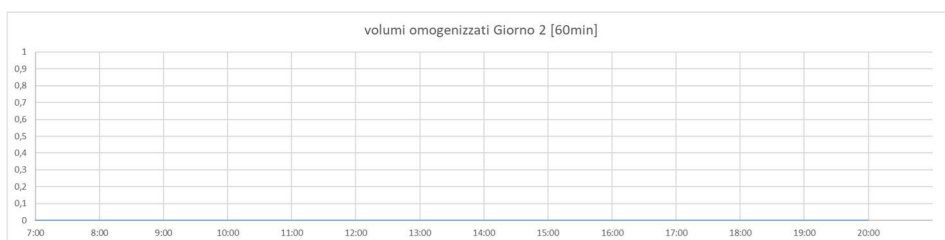
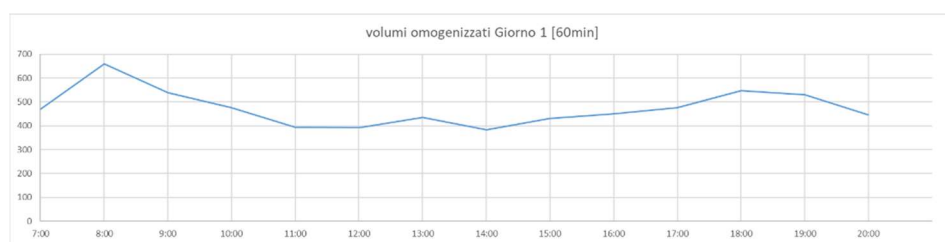


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	65
Cap sezione	1458
max_media_flusso	662
ora punta	7:45
min_media_flusso	16
ora morbida	20:55
fmax/cap	45%
max_flusso_g1	662
ora_punta	7:45
f/cap_g1	45%
max_flusso_g2	0
ora_punta	21:00
f/cap	0%
moto	3%
auto	69%
veic Leggero	22%
veic Pesante	1%
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	657
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	576
cfr_max	87%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-24%



Per la sezione 65 si riscontra un'ora di punta tra le 07:00 e le 08:00 con un flusso massimo di 662 veic/h, pari a circa il 45% della capacità massima della sezione (1458 veic/h) e un flusso minimo pari a 16 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 la mattina e nel primo pomeriggio, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 400 veic/h.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una distribuzione prevalente della componente auto con il 69% ma anche una presenza significativa di veicoli leggeri pari a circa il 22%.

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

## Sezione 66

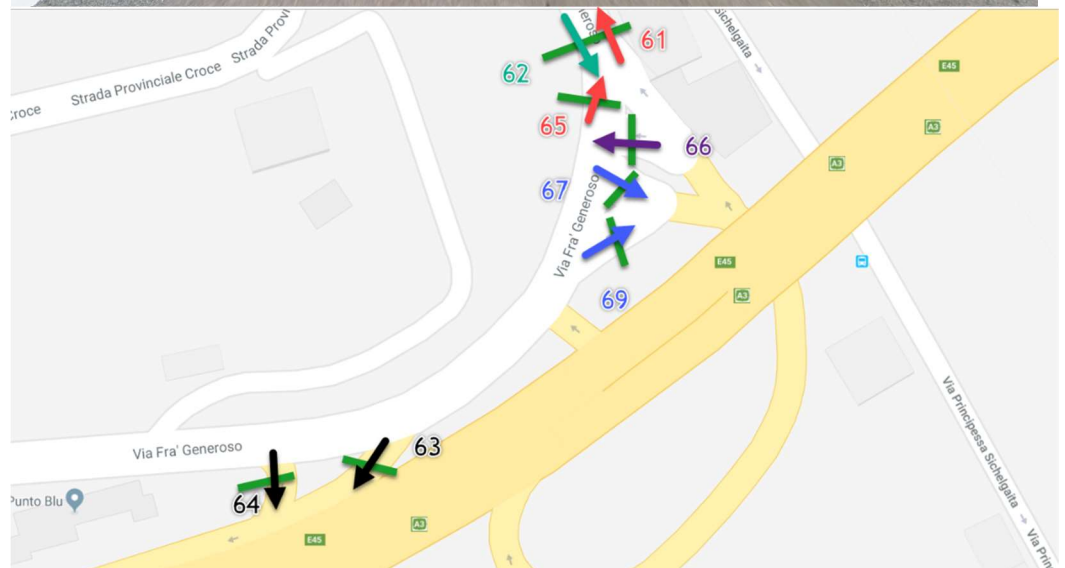
Identificativo	66
Nome della sezione	Rampa uscita autostrada (Napoli-Vietri)
Senso di marcia	Senso unico
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (3,50 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

### Note

Rilievo fotografico

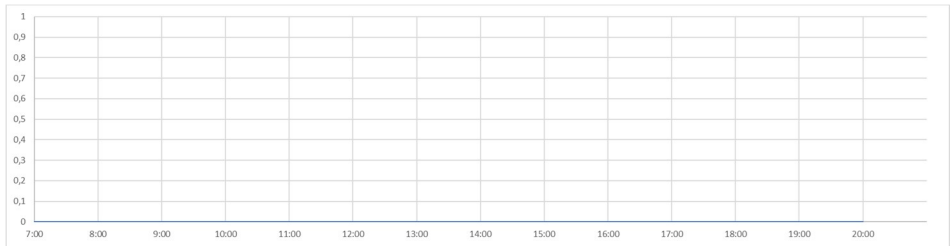


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	66
Cap sezione	N/D
max_media_flusso	142
ora punta	12:40
min_media_flusso	7
ora morbida	20:55
fmax/cap	N/D
max_flusso_g1	142
ora_punta	12:40
f/cap_g1	N/D
max_flusso_g2	0
ora_punta	21:00
f/cap	N/D
moto	13%
auto	49%
veic Leggero	19%
veic Pesante	5%
bus	5%
auto articolato	4%
auto treno	2%
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	114
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	44
cfr_max	31%
flusso modello	500
delta% mod-obs	337%



Per la sezione 66 si riscontra un'ora di punta tra le 12:00 e le 13:00 con un flusso massimo di 142 veic/h e un flusso minimo pari a 7 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 flussi variabili nell'arco dell'intera giornata ma che decrescono avvicinandosi alla fascia serale.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una distribuzione prevalente della componente auto con il 49% ma anche una presenza significativa di moto pari a circa il 13% e di veicolo leggeri pari a circa il 19%; si riscontra inoltre la presenza di veicoli pesanti e bus per il 5% oltre che di auto articolato per il 4%, di auto treno per il 2% e di veicoli eccezionali per il 3%.

Essendo una rampa di uscita per l'autostrada non ha senso parlare di capacità.

## Sezione 67

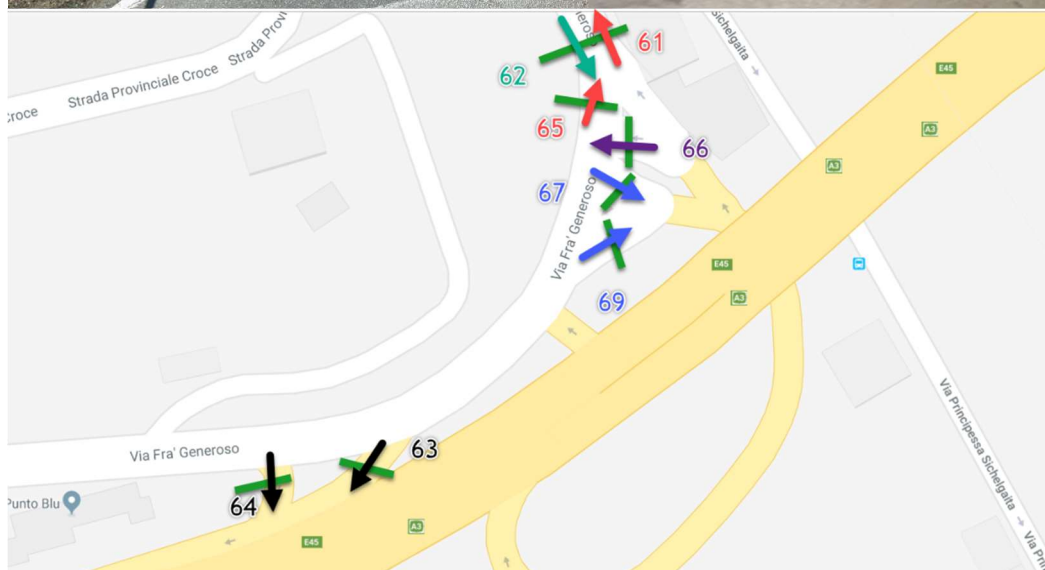
Identificativo	67
Nome della sezione	Rampa ingresso autostrada (Salerno-Reggio Calabria)
Senso di marcia	Senso unico
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (4,00 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

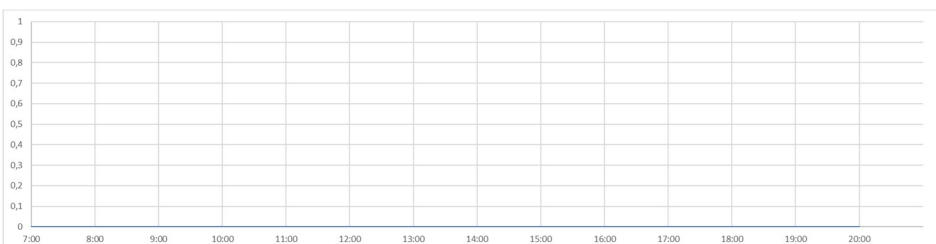


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	67
Cap sezione	N/D
max_media_flusso	770
ora punta	7:50
min_media_flusso	1
ora morbida	20:55
fmax/cap	N/D
max_flusso_g1	770
ora_punta	7:50
f/cap_g1	N/D
max_flusso_g2	0
ora_punta	21:00
f/cap	N/D
moto	4%
auto	72%
veic Leggero	19%
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	748
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	541
cfr_max	70%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-33%



Per la sezione 67 si riscontra un'ora di punta tra le 07:00 e le 08:00 con un flusso massimo di 770 veic/h e un flusso minimo pari a 1 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 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 distribuzione prevalente della componente auto con il 72% ma anche una presenza significativa di veicoli leggeri pari a circa il 19%.

Essendo una rampa di ingresso per l'autostrada non ha senso parlare di capacità.

## Sezione 69

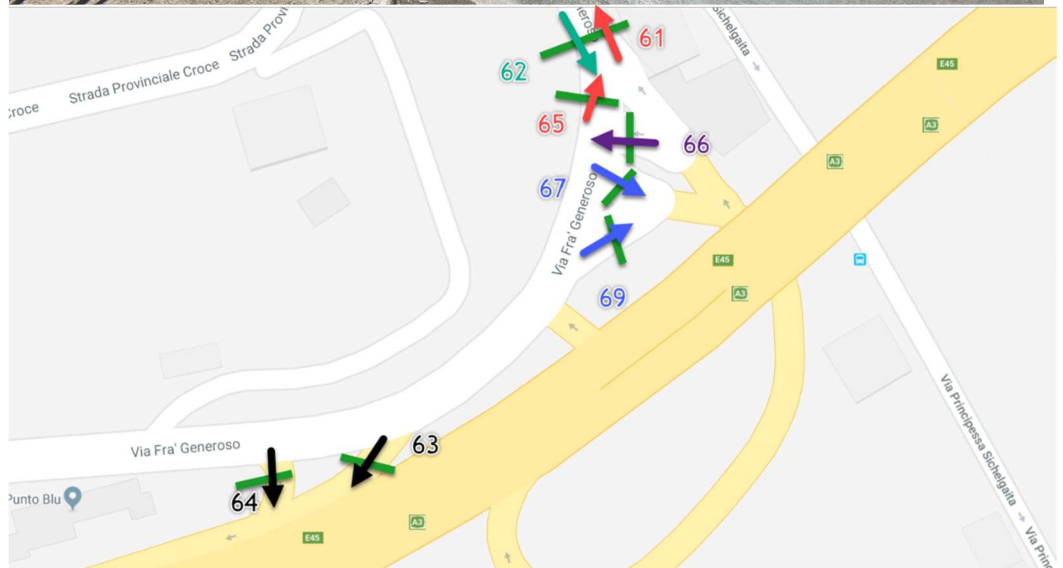
Identificativo	69
Nome della sezione	Rampa ingresso autostrada (Vietri-Reggio Calabria)
Senso di marcia	Senso unico
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (4,00 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico



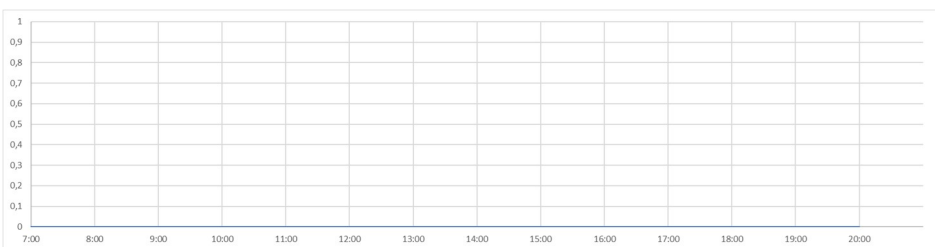
Rilievo planimetrico





## Analisi

ID sezione	69
Cap sezione	N/D
max_media_flusso	793
ora punta	8:20
min_media_flusso	8
ora morbida	20:55
fmax/cap	N/D
max_flusso_g1	793
ora_punta	8:20
f/cap_g1	N/D
max_flusso_g2	0
ora_punta	21:00
f/cap	N/D
moto	4%
auto	59%
veic Leggero	20%
veic Pesante	3%
bus	3%
auto articolato	4%
auto treno	3%
veicolo eccezionale	4%
int_sim_1	8
int_sim_1	0
int_sim_1	9
int_sim_1	0
int_orario	8
flusso_int_sim_1	600
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	622
cfr_max	78%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-17%



Per la sezione 69 si riscontra un'ora di punta tra le 08:00 e le 09:00 con un flusso massimo di 793 veic/h e un flusso minimo pari a 8 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 flussi costanti sempre superiori ai 600 veic/h ad eccezione della fascia serale, dopo le 17:00, che vede il flusso decrescere.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una distribuzione prevalente della componente auto con il 59% ma anche una presenza significativa di veicoli leggeri pari a circa il 20%; sono inoltre presenti veicoli pesanti, bus e auto treni ognuno per una percentuale del 3% oltre che auto articolati e veicoli eccezionali presenti ognuno a circa il 4%.

Essendo una rampa di ingresso per l'autostrada non ha senso parlare di capacità.

## Sezione 76b

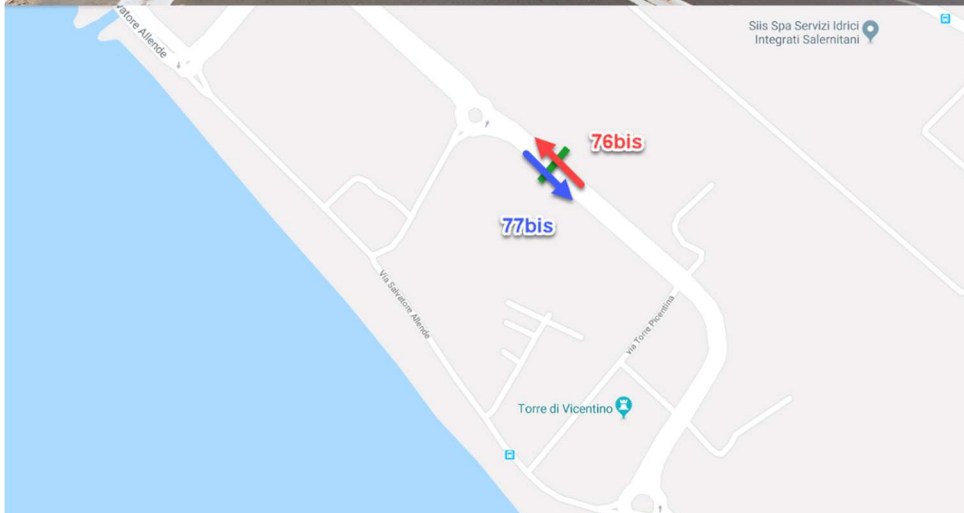
Identificativo	76b
Nome della sezione	Via Salvatore Allende
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	2
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (7,00 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

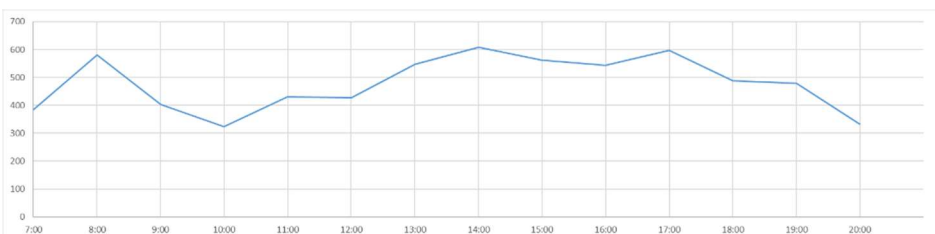
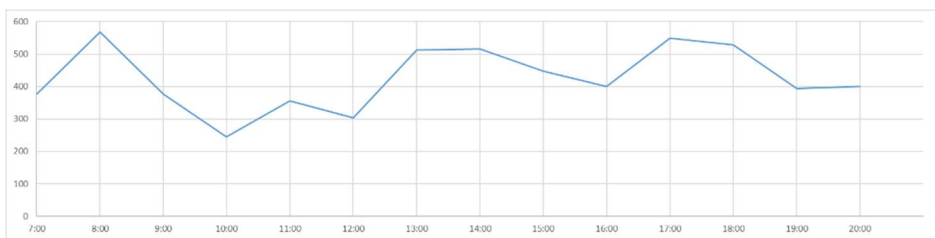


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	76b
Cap sezione	N/D
max_media_flusso	608
ora punta	13:45
min_media_flusso	20
ora morbida	20:55
fmax/cap	N/D
max_flusso_g1	609
ora_punta	7:50
f/cap_g1	N/D
max_flusso_g2	649
ora_punta	13:45
f/cap	N/D
moto	13%
auto	15%
veic Leggero	65%
veic Pesante	4%
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	584
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	535
cfr_max	88%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-14%



Per la sezione 76b si riscontra un'ora di punta tra le 13:00 e le 14:00 con un flusso massimo di 608 veic/h e un flusso minimo pari a 20 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta al mattino e nel pomeriggio, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 300 veic/h ad eccezione della fascia mattutina, tra le 09:00 e le 12:00, che vede il flusso decrescere.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una distribuzione prevalente dei veicoli leggeri pari a circa il 65% ma anche una presenza significativa di auto e moto con, rispettivamente, il 15% e il 13%; sono inoltre presenti veicoli pesanti per una percentuale del 4%.

Per tale sezione non si è potuta calcolare la capacità che dovrà essere verificata in un secondo momento.

## Sezione 77b

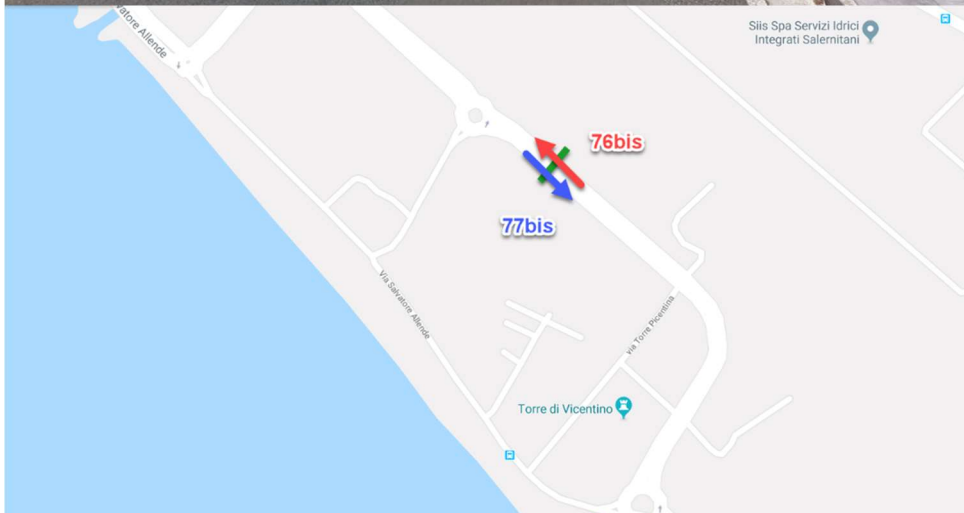
Identificativo	77b
Nome della sezione	Via Salvatore Allende
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	2
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (7,00 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

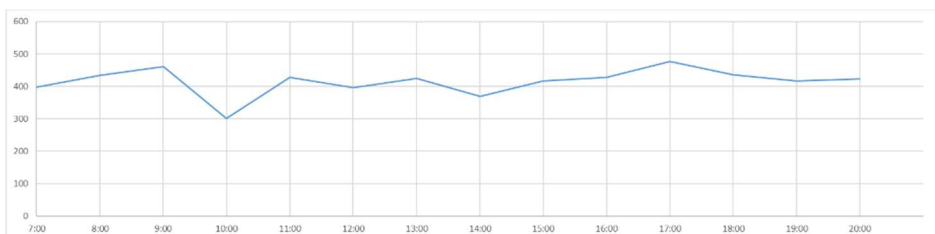
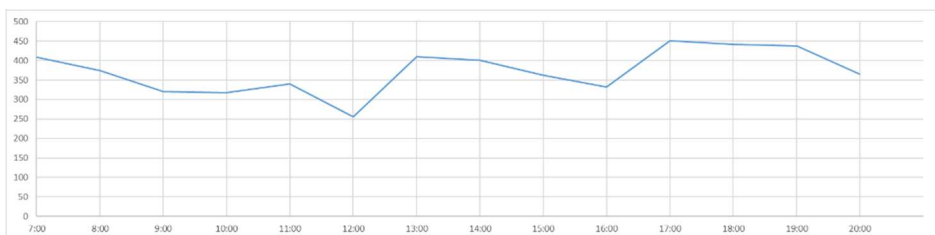


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	77b
Cap sezione	N/D
max_media_flusso	479
ora punta	17:25
min_media_flusso	33
ora morbida	20:55
fmax/cap	N/D
max_flusso_g1	497
ora_punta	17:30
f/cap_g1	N/D
max_flusso_g2	504
ora_punta	8:50
f/cap	N/D
moto	5%
auto	78%
veic Leggero	13%
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	390
cfr_max	78%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	462
cfr_max	93%
flusso modello	500
delta% mod-obs	28%



Per la sezione 77b si riscontra un'ora di punta tra le 17:00 e le 18:00 con un flusso massimo di 479 veic/h e un flusso minimo pari a 33 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta all'ora di pranzo e nel pomeriggio, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 250 veic/h, anche nella fascia serale.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una distribuzione prevalente della componente auto pari a circa il 78% ma anche una presenza significativa di veicoli leggeri pari al 13%.

Per tale sezione non si è potuta calcolare la capacità che dovrà essere verificata in un secondo momento.

## Sezione 82

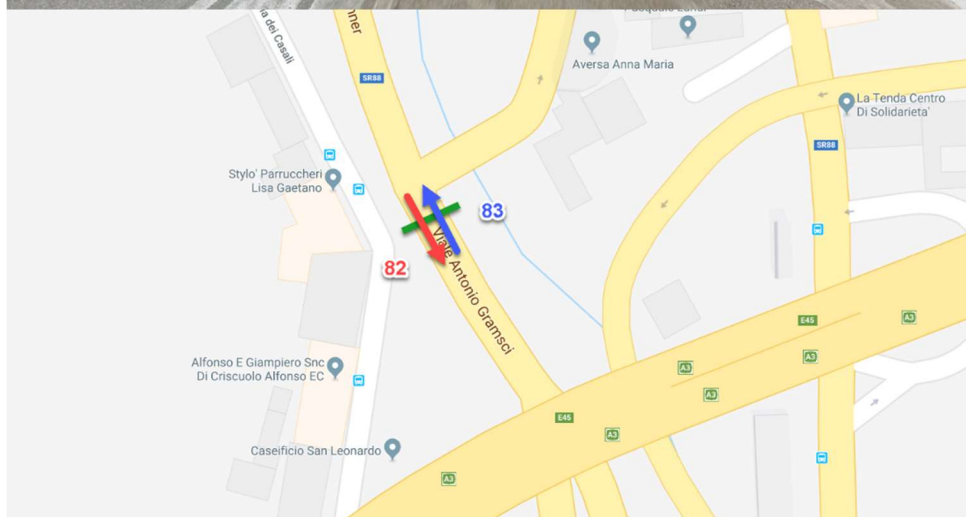
Identificativo	82
Nome della sezione	Via Antonio Gramsci
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	2
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	No
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

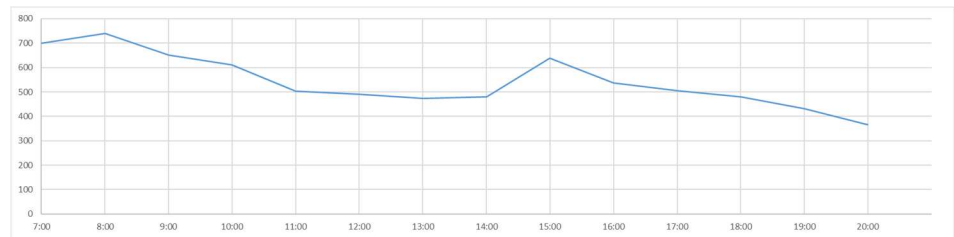
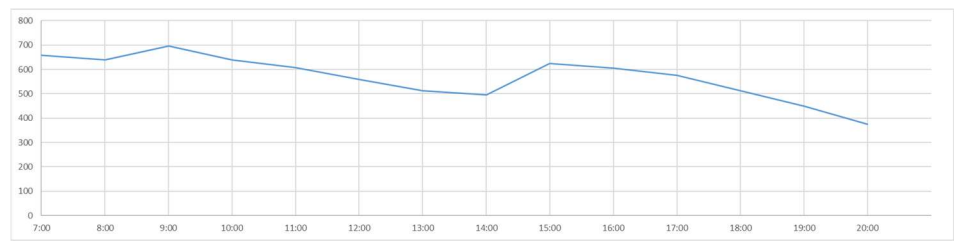


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	82
Cap sezione	2645
max_media_flusso	736
ora punta	7:30
min_media_flusso	28
ora morbida	20:55
fmax/cap	28%
max_flusso_g1	734
ora_punta	7:25
f/cap_g1	28%
max_flusso_g2	761
ora_punta	7:35
f/cap	29%
moto	31%
auto	22%
veic Leggero	37%
veic Pesante	4%
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	641
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	513
cfr_max	70%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-22%



Per la sezione 82 si riscontra un'ora di punta tra le 07:00 e le 08:00 con un flusso massimo di 736 veic/h, pari a circa il 28% della capacità massima della sezione (2645 veic/h) e un flusso minimo pari a 28 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina e nel primo pomeriggio, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 400 veic/h ad eccezione della fascia serale che vede diminuire i flussi dopo le 19:00.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una distribuzione sommariamente uniforme tra le varie componenti auto con il 22%, veicoli leggeri con il 37% e moto con il 31% oltre che il passaggio di veicoli pesanti per il 4%.

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

## Sezione 83

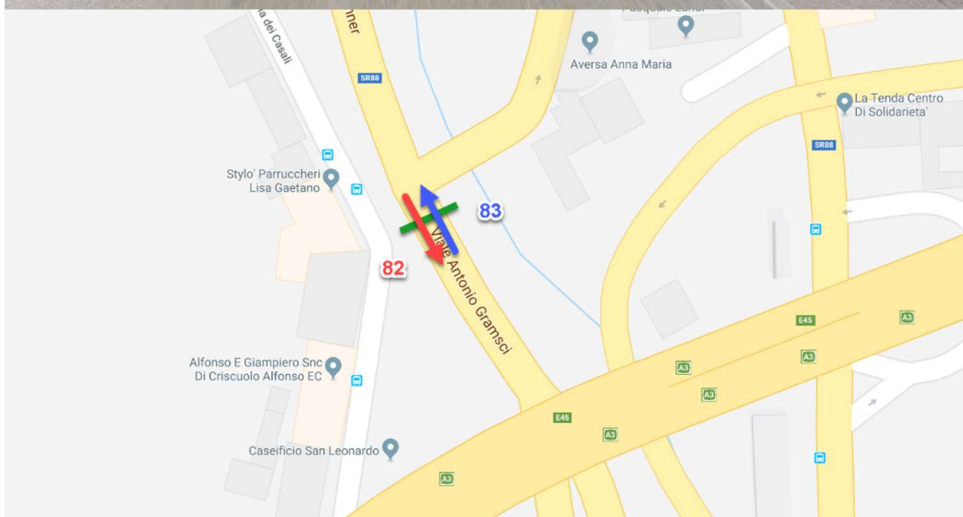
Identificativo	83
Nome della sezione	Via Antonio Gramsci
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	2
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	No
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico



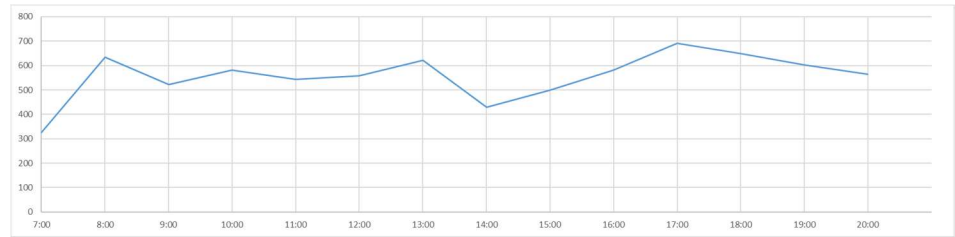
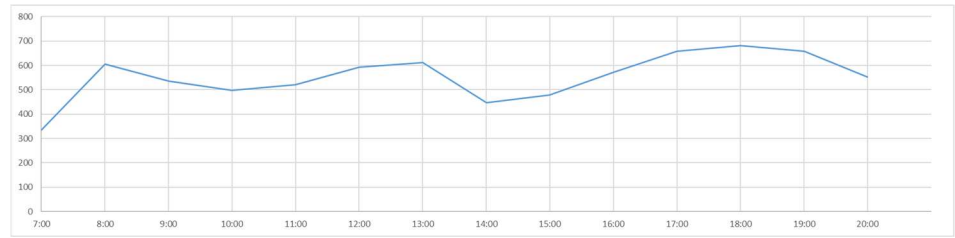
Rilievo planimetrico





## Analisi

ID sezione	83
Cap sezione	2486
max_media_flusso	702
ora punta	17:35
min_media_flusso	45
ora morbida	20:55
fmax/cap	28%
max_flusso_g1	704
ora_punta	18:20
f/cap_g1	28%
max_flusso_g2	708
ora_punta	17:35
f/cap	28%
moto	13%
auto	70%
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	617
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	692
cfr_max	98%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-19%



Per la sezione 83 si riscontra un'ora di punta tra le 17:00 e le 18:00 con un flusso massimo di 702veic/h, pari a circa il 28% della capacità massima della sezione (2486 veic/h) e un flusso minimo pari a 45 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina e nel pomeriggio, 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 70%, ma anche una presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 14% e di moto che si attesta a circa il 13%.

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

## Sezione N11b

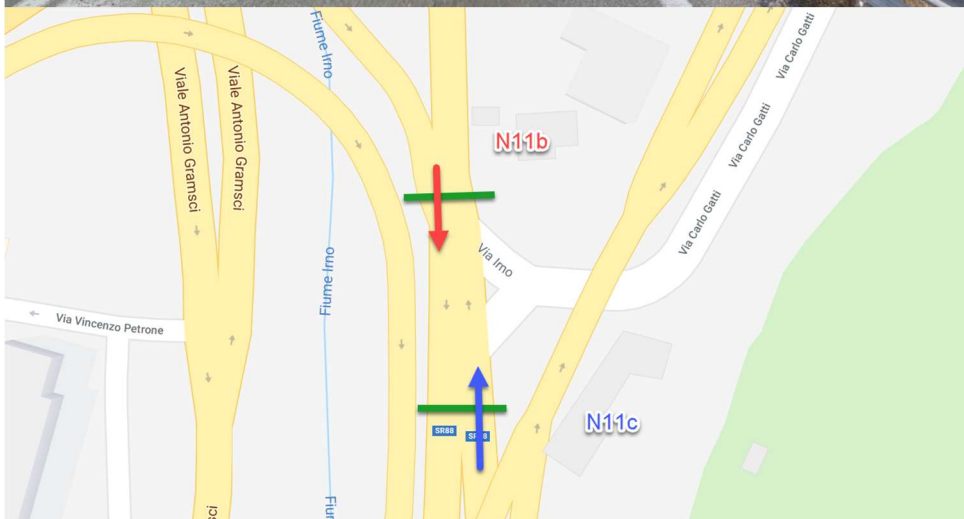
Identificativo	N11b
Nome della sezione	Via Irno
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	2
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (4,00 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico



Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	N11b_08_09
Cap sezione	2976
max_media_flusso	2805
ora punta	7:25
min_media_flusso	648
ora morbida	20:55
fmax/cap	94%
max_flusso_g1	2865
ora_punta	7:25
f/cap_g1	96%
max_flusso_g2	2849
ora_punta	7:40
f/cap	96%
moto	4%
auto	55%
veic Leggero	33%
veic Pesante	3%
bus	2%
auto articolato	3%
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	2280
cfr_max	80%
int sim 2	18
int sim 2	0
int sim 1	19
int sim 1	0
int orario	18
flusso_int_sim_1	2331
cfr_max	81%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-78%



Per la sezione N11b si riscontra un'ora di punta tra le 07:00 e le 08:00 con un flusso massimo di 2805 veic/h, pari a circa il 94% della capacità massima della sezione (2976 veic/h) e un flusso minimo pari a 648 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 1500 veic/h anche nella fascia serale.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 55%, ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 33% oltre che il passaggio di veicoli pesanti e auto articolati entrambi all'incirca del 3%.

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.

## Analisi

ID sezione	N11b_14_15
Cap sezione	2976
max_media_flusso	3328
ora_punta	7:35
min_media_flusso	558
ora_morbida	20:55
fmax/cap	112%
max_flusso_g1	3316
ora_punta	7:45
f/cap_g1	111%
max_flusso_g2	3375
ora_punta	7:35
f/cap	113%
moto	2%
auto	61%
veic Leggero	30%
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	3257
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	2456
cfr_max	74%
flusso_modello	500
delta% mod-obs	-85%



Per la sezione N11b si riscontra un'ora di punta tra le 07:00 e le 08:00 con un flusso massimo di 3328 veic/h, pari a circa il 112% della capacità massima della sezione (2976 veic/h) e un flusso minimo pari a 558 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 1500 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 30% oltre che, riferiti al 2%, il passaggio di veicoli pesanti, auto articolati e bus.

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

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 N11c

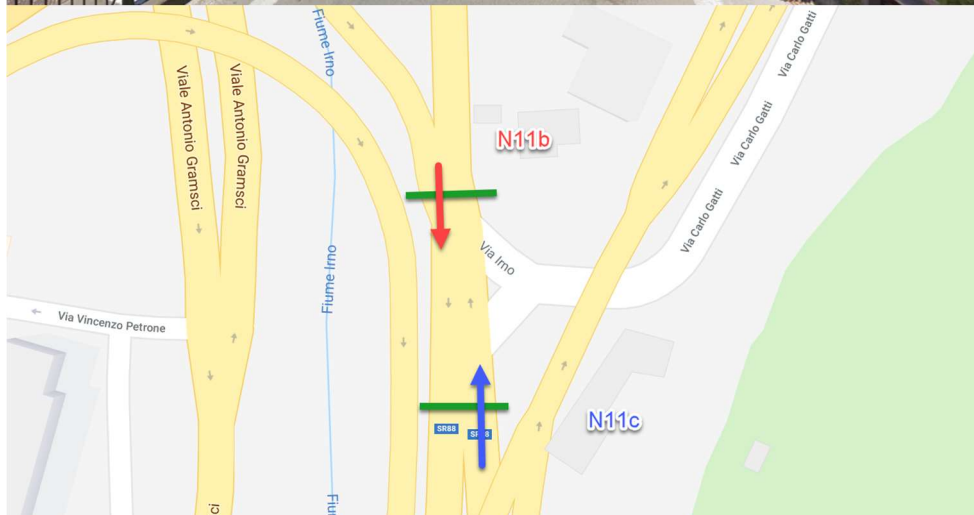
Identificativo	N11c
Nome della sezione	Via Irno
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (3,50 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico



Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	N11c_08_09
Cap sezione	1458
max_media_flusso	1293
ora_punta	19:00
min_media_flusso	343
ora_morbida	20:55
fmax/cap	89%
max_flusso_g1	1235
ora_punta	17:40
f/cap_g1	85%
max_flusso_g2	1401
ora_punta	18:25
f/cap	96%
moto	5%
auto	77%
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	812
cfr_max	66%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	1187
cfr_max	96%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-38%



Per la sezione N11c si riscontra un'ora di punta tra le 18:30 e le 19:30 con un flusso massimo di 1293 veic/h, pari a circa il 89% della capacità massima della sezione (1458 veic/h) e un flusso minimo pari a 343 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

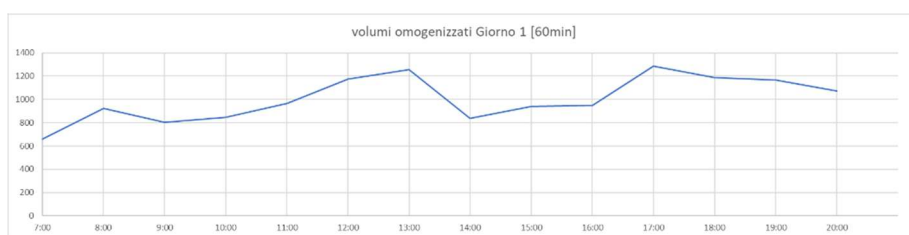
Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina, all'ora di pranzo e la sera, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 1200 veic/h.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 77%, ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 13% oltre che una presenza di moto per il 5%.

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

## Analisi

ID sezione	N11c_14_15
Cap sezione	1458
max_media_flusso	1272
ora_punta	17:20
min_media_flusso	333
ora_morbida	20:55
fmax/cap	87%
max_flusso_g1	1332
ora_punta	17:20
f/cap_g1	91%
max_flusso_g2	1315
ora_punta	19:00
f/cap	90%
moto	3%
auto	76%
veic Leggero	17%
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	912
cfr_max	68%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	1162
cfr_max	87%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-45%



Per la sezione N11c si riscontra un'ora di punta tra le 17:00 e le 18:00 con un flusso massimo di 1272 veic/h, pari a circa il 87% della capacità massima della sezione (1458 veic/h) e un flusso minimo pari a 333 veic/h osservato nell'intervallo 20:55-21:55.

Analizzando i due giorni sono evidenti fenomeni di punta la mattina, all'ora di pranzo e la sera, tuttavia si evidenzia un andamento abbastanza costante con flussi sempre superiori ai 1200 veic/h.

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 17%.

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

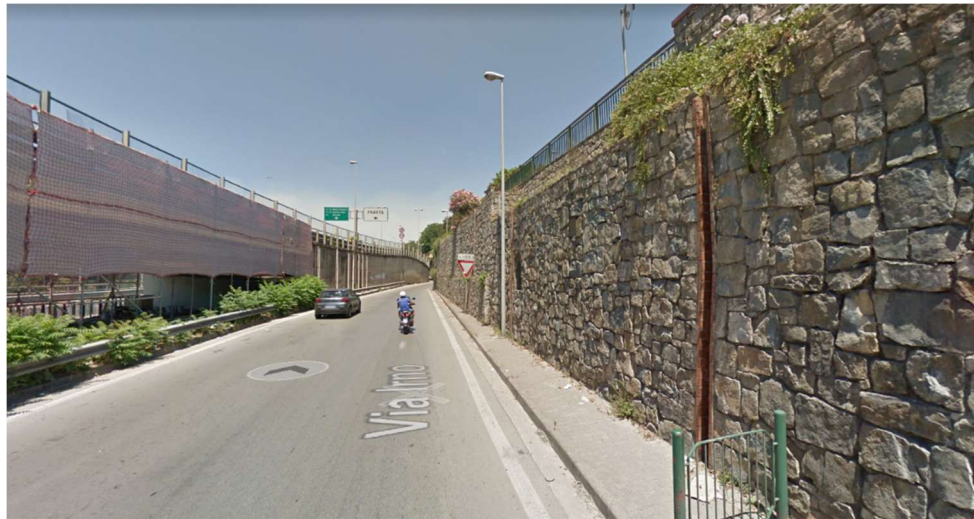
Inoltre, avendo a disposizione per questa sezione le analisi su più giorni, si può osservare come queste stesse diano risultati confrontabili tra loro tali da attestare la veridicità delle analisi effettuate.

## Sezione N12c

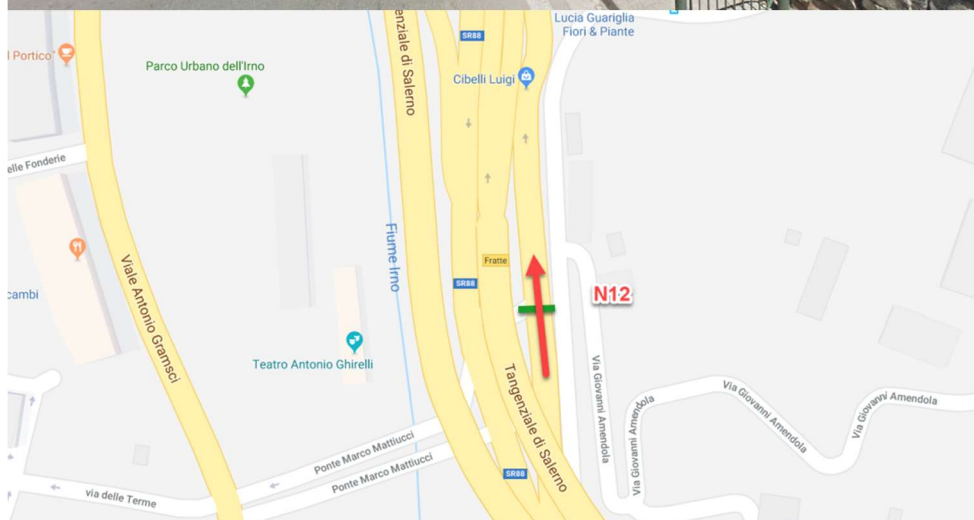
Identificativo	N12c
Nome della sezione	Via Irno
Senso di marcia	Senso unico
Corsie per senso di marcia	2
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	No
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

### Note

Rilievo fotografico



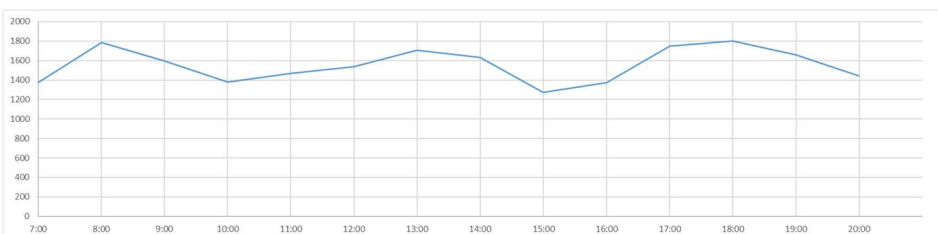
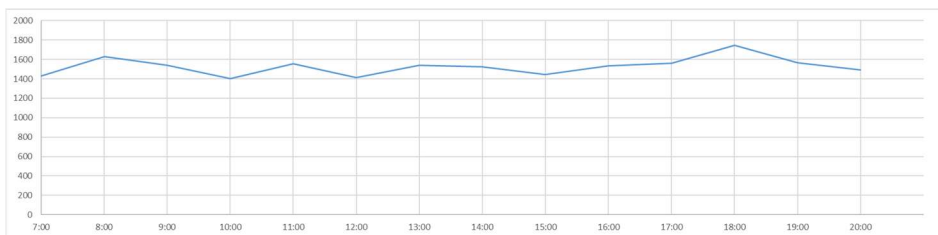
Rilievo planimetrico





## Analisi

ID sezione	N12c
Cap sezione	1488
max_media_flusso	1772
ora punta	18:00
min_media_flusso	99
ora morbida	20:55
fmax/cap	119%
max_flusso_g1	1767
ora_punta	18:10
f/cap_g1	119%
max_flusso_g2	1855
ora_punta	8:10
f/cap	125%
moto	4%
auto	58%
veic Leggero	35%
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	1640
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	1698
cfr_max	96%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-70%



Per la sezione N12c si riscontra un'ora di punta tra le 17:30 e le 18:30 con un flusso massimo di 1772 veic/h, pari a circa il 119% della capacità massima della sezione (1488 veic/h) e un flusso minimo pari a 99 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 1200 veic/h.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 58%, ma anche una significativa presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 35%.

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

## Sezione N23b

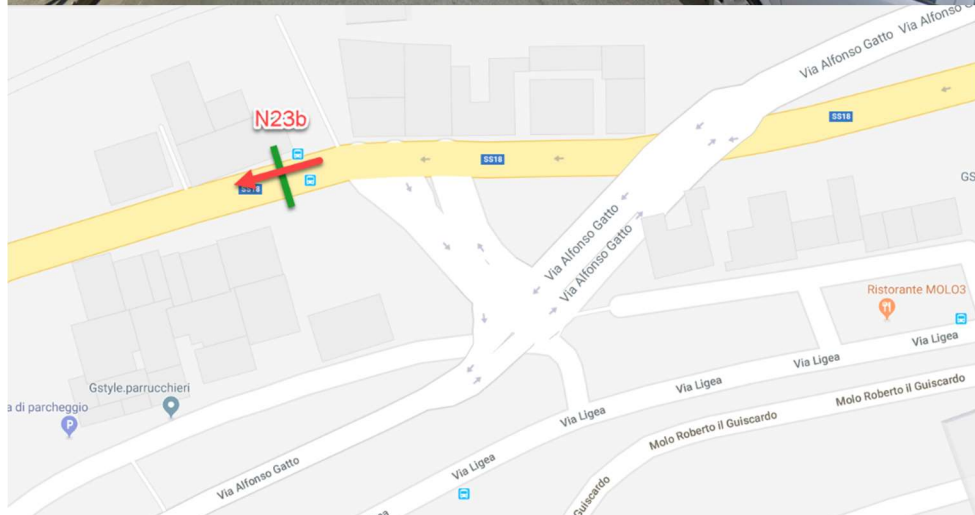
Identificativo	N23b
Nome della sezione	SS18 Tirrena Inferiore
Senso di marcia	Doppio senso
Corsie per senso di marcia	1
Tipo di pavimentazione	Asfalto
Possibilità piastra	Sì (2,50 m)
Possibilità radar	Sì
Intersezione	No
Obbligo controllo manuale	No
Numero sezioni	-
Numero manovre	-

Note

Rilievo fotografico

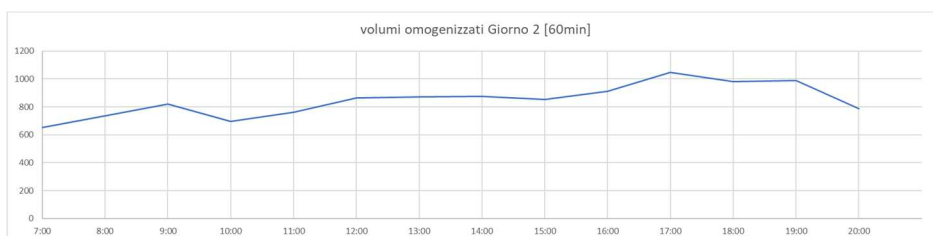
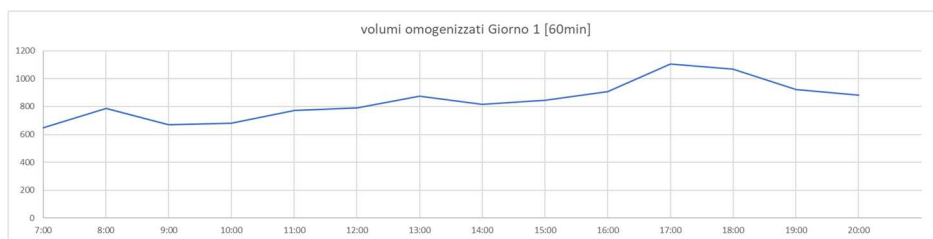


Rilievo planimetrico



## Analisi

ID sezione	N23b
Cap sezione	1244
max_media_flusso	1105
ora punta	17:35
min_media_flusso	299
ora morbida	20:55
fmax/cap	89%
max_flusso_g1	1150
ora_punta	17:35
f/cap_g1	92%
max_flusso_g2	1061
ora_punta	16:45
f/cap	85%
moto	1%
auto	82%
veic Leggero	14%
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	779
cfr_max	68%
int_sim_2	18
int_sim_2	0
int_sim_1	19
int_sim_1	0
int_orario	18
flusso_int_sim_1	1059
cfr_max	92%
flusso modello	500
delta% mod-obs	-36%



Per la sezione N23b si riscontra un'ora di punta tra le 17:00 e le 18:00 con un flusso massimo di 1105 veic/h, pari a circa il 89% della capacità massima della sezione (1244 veic/h) e un flusso minimo pari a 299 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 ai 600 veic/h.

L'analisi della composizione veicolare evidenzia una prevalenza della componente auto con il 82%, ma anche una presenza di veicoli leggeri che si attesta a circa il 14%.

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.

