



COMMISSARIO DELEGATO PER L'EMERGENZA  
 DETERMINATASI NEL SETTORE DEL TRAFFICO E DELLA MOBILITÀ NEL  
 TERRITORIO DELLE PROVINCE DI TREVISO E VICENZA

# SUPERSTRADA A PEDAGGIO PEDEMONTANA VENETA

## CONCESSIONARIO

## PROGETTISTA



**SPV srl**  
 Via Inverio, 24/A  
 10146 Torino



Consorzio Stabile fra le Imprese:



SIS SpA  
 Via Inverio, 24/A  
 10146 Torino

Sacyr Construcción S.A.U. INC S.p.A.

SIPAL S.p.A.

INFRAESTRUCTURAS S.A.  
 Paseo de la Castellana, 85-85  
 28049 Madrid



**SIPAL**

Your global engineering partner

**SIPAL S.p.A.**  
 Via Inverio, 24/A  
 10146 Torino



### RESPONSABILE PROGETTAZIONE

### RESPONSABILE INTEGRAZIONE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE

### SUPPORTO ALLA PROGETTAZIONE DELL'INFRASTRUTTURA E DELLE OPERE CIVILI

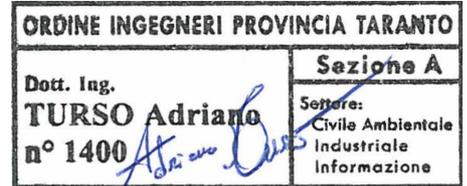


**ORDINE DEGLI INGEGNERI  
 DELLA PROVINCIA DI CUNEO**  
 1211 *Dott. Ing. Claudio Dogliani*



### COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE

### GEOLOGO



N. Progr. \_\_\_\_\_  
 CARTELLA N. \_\_\_\_\_

**PROGETTO DEFINITIVO**  
 (C.U.P. H51B03000050009)

LOTTO 3 - TRATTA "C"  
 Dal Km. 74+075 a Km. 75+625

### TITOLO ELABORATO:

**DOCUMENTAZIONE GENERALE**  
**PARTE GENERALE - INQUADRAMENTO DELL'INTERVENTO**  
 Aggiornamento studio del traffico veicolare - Altivole-Montebelluna-Povegliano

P V D G E G E G E 3 C 0 0 0 - 0 0 7 0 0 0 1 R A 0

SCALA:

REV.	DESCRIZIONE	REDATTO	DATA	VERIFICATO	DATA	APPROVATO	DATA
0	PRIMA EMISSIONE	SIS	24/03/2014	SIPAL	26/03/2014	SIS	28/03/2014

### IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:

Ing. Giuseppe FASIOL

### IL COMMISSARIO:

Ing. Silvano VERNIZZI

### VALIDAZIONE:

PROTOCOLLO : \_\_\_\_\_

DEL: \_\_\_\_\_

**INDICE**

<b><u>PREMESSA .....</u></b>	<b><u>2</u></b>
<b><u>1. L'APPROCCIO METODOLOGICO E GLI SCENARI DI RIFERIMENTO .....</u></b>	<b><u>4</u></b>
1.1 LA METODOLOGIA.....	4
1.2 GLI SCENARI DI RIFERIMENTO .....	5
<b><u>2. LA DOMANDA DI TRASPORTO NELL'AREA.....</u></b>	<b><u>7</u></b>
<b><u>3. IL MODELLO DI SIMULAZIONE.....</u></b>	<b><u>10</u></b>
3.1 ZONIZZAZIONE.....	10
3.2 IL COSTO GENERALIZZATO DI TRASPORTO .....	11
3.3 ATTENDIBILITÀ STATISTICA DEL MODELLO DI SIMULAZIONE .....	12
<b><u>4. GLI SCENARI DI STUDIO.....</u></b>	<b><u>13</u></b>
4.1 SCENARIO 1.....	14
4.2 SCENARIO 2.....	14
<b><u>5. CONCLUSIONI .....</u></b>	<b><u>17</u></b>
<b><u>6. INDICE TAVOLE GRAFICHE.....</u></b>	<b><u>19</u></b>

## PREMESSA

Il presente rapporto costituisce un aggiornamento di dettaglio dello studio trasportistico condotto sulle componenti di traffico veicolare indotte dall'entrata in esercizio del nuovo sistema Superstradale della Pedemontana Veneta che collegherà Montecchio, in provincia di Vicenza, e Spresiano, in provincia di Treviso.

In particolare la presente analisi ha preso in esame la tratta compresa tra Altivole, Montebelluna e Povegliano, in provincia di Treviso, ove è stata modificata la posizione e la configurazione del casello di Montebelluna e ampliata l'estensione delle opere complementari rispetto alla configurazione del progetto preliminare del 2006.

Lo studio ha assunto quale base di partenza, per caratterizzare la situazione attuale in termini trasportistici, il quadro conoscitivo risultante dall'ampio database di rilievi del traffico disponibile presso la Regione Veneto e le provincie di Vicenza e Treviso, e aggiornate all'anno 2012.

Lo scenario infrastrutturale assunto quale riferimento, come descritto dettagliatamente nei capitoli successivi, è il medesimo del rapporto 2006, costituito dai principali interventi inseriti nella programmazione ufficiale della Regione Veneto (si veda PRT della Regione Veneto – novembre 2006) a cui è stato aggiunto l'itinerario della Valsugana-Valbrenta.

L'orizzonte temporale definito per il presente studio è riferito all'anno **2015** per analogia con il recente studio relativo al citato itinerario infrastrutturale della Valsugana-Valbrenta. A completezza di analisi è stato inoltre simulato uno scenario all'anno 2023.

L'analisi trasportistica effettuata è basata su un modello matematico di assegnazione del traffico veicolare che simula le scelte dell'utente in base all'offerta della rete viaria, e la dimensione della piattaforma modellistica è rappresentata dall'intera Regione Veneto. Questo perché l'influenza che l'infrastruttura in progetto ha sulla rete viaria in esame è di ampio raggio, e anche se il presente studio ha preso in esame solo la tratta della SPV tra i Comuni di Altivole e Povegliano, si è reso necessario simulare tutta l'asta viaria in progetto per poter analizzare compiutamente le risposte della rete in termini di traffico trasferito e benefici indotti.

Il presente documento è suddiviso nei seguenti capitoli.

Nel **Capitolo 1** viene descritto l'approccio metodologico utilizzato per la valutazione dei flussi veicolari. Sono inoltre definiti gli Scenari di cui in seguito sono state eseguite le analisi di traffico.

Nel **Capitolo 2** è descritta la domanda di trasporto nell'area risultante sia dai dati pre-esistenti che dai rilievi di traffico disponibili;

Nel **Capitolo 3** sono descritte le caratteristiche del modello matematico utilizzato per eseguire le simulazioni dell'assetto della mobilità nell'area oggetto di studio, e sono date informazioni circa la zonizzazione territoriale, le caratteristiche del grafo rappresentante l'offerta di trasporto, la procedura di assegnazione e l'attendibilità statistica dei risultati ottenuti.

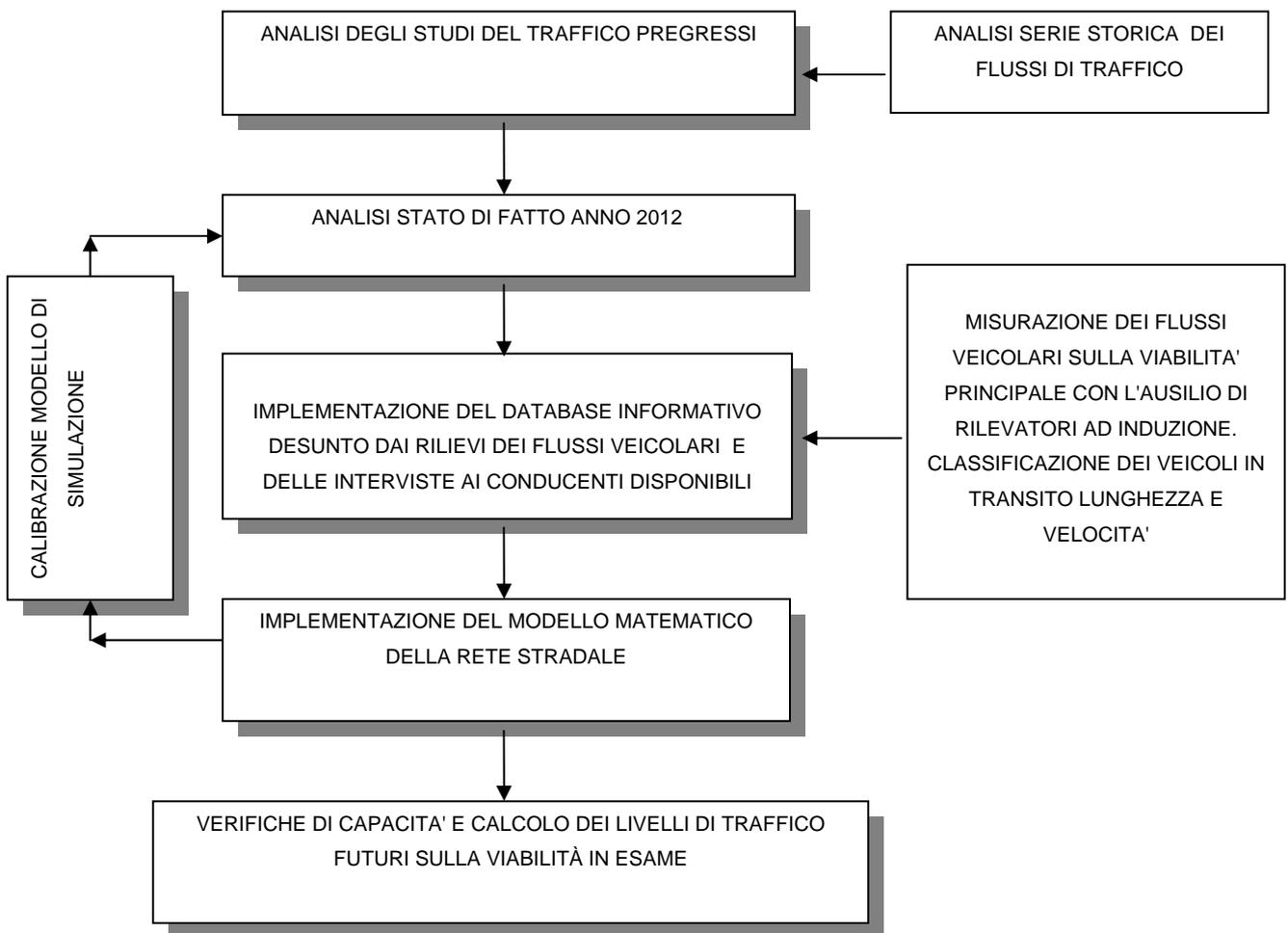
Il **Capitolo 4** analizza in dettaglio gli scenari simulati con descrizione dei risultati ottenuti.

Nel **Capitolo 5** sono riportate le principali conclusioni a cui si è giunti pervenire dall'analisi dello studio effettuato.

## 1. L'APPROCCIO METODOLOGICO E GLI SCENARI DI RIFERIMENTO

### 1.1 LA METODOLOGIA

Le fasi attuative del presente studio sono evidenziate nel diagramma di seguito riportato.



L'approccio metodologico per la valutazione dei flussi veicolari sulla rete dell'area interessate dall'entrata in esercizio della Superstrada Pedemontana Veneta, si basa sul fondamentale assioma secondo il quale è necessario conoscere preliminarmente i flussi esistenti sull'attuale sistema per poi elaborare delle proiezioni secondo le quali individuare le "tendenze" future dell'utenza stradale e dello sviluppo generale della circolazione veicolare nell'area di studio.

La costruzione del grafo della rete, che rappresenta nel modello di offerta implementato per il presente rapporto l'attuale sistema infrastrutturale della Regione Veneto (tutte le strade Statali, Regionali, Provinciali e parte della rete Comunale) e parte di quelle della Regione Friuli Venezia Giulia (Pordenone e Udine), e la sua caratterizzazione geometrica-funzionale, sono elementi propedeutici attraverso i quali è possibile elaborare stime e analisi.

Nella fase di analisi della situazione attuale (scenario temporale anno 2012) sono stati raccolti i dati necessari all'implementazione del database relativo alla caratterizzazione della rete viaria e dei flussi veicolari circolanti.

L'implementazione e l'aggiornamento del database ha richiesto, da un lato, la raccolta di tutte le fonti dei dati disponibili sulla mobilità dell'area e sul sistema di offerta esistente (matrice ISTAT degli spostamenti), e dall'altro la verifica e l'aggiornamento di tali dati a mezzo di sistemi specifici (software di aggiornamento dinamico delle matrici, verifica sul campo dei nodi critici della rete, indagini integrative).

Il modello complessivo della mobilità (Domanda + Offerta) è stato poi calibrato al fine di risultare statisticamente rappresentativo dell'assetto della circolazione e dei flussi veicolari sulla rete.

Fase successiva a quella di costruzione del database è stata la proiezione dell'assetto futuro della rete attraverso predefiniti scenari di riferimento.

## 1.2 GLI SCENARI DI RIFERIMENTO

Nella definizione degli scenari di riferimento sono stati considerati tre elementi costitutivi:

1. **La temporalità**, è stata riferita **all'anno 2012, 2015 e al 2023**;
2. **L'incremento "tendenziale" della domanda di mobilità** assumendo, quale tasso di incremento, il valore cautelativo riportato nello scenario "tendenziale" definito dal PGTL (anno 2001)<sup>(1)</sup>, presupponendo che ogni anno il numero di autoveicoli sulla

---

<sup>(1)</sup> Il PGTL, Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (2001), costruisce due scenari di crescita della domanda all'orizzonte temporale 2010, basati su diverse assunzioni di crescita delle variabili macroeconomiche, uno conservativo con un tasso di crescita "basso" pari al 1.3% per gli autoveicoli e 1,4 per i veicoli pesanti e uno "alto", con incrementi annui del 3% per gli autoveicoli e 2,7% per i Veicoli Pesanti.

rete abbia un incremento medio del 1,3% e quello dei veicoli pesanti si attesti sull'ordine del 1,4% (dal 2012 al 2015) e dello 0,6 % e del 1,0% rispettivamente per leggeri e pesanti, dal 2016 al 2023;

3. **La presenza**, negli scenari di riferimento temporali, **di alcuni interventi** infrastrutturali inseriti nella pianificazione di interesse Regionale presupponendo che questi interventi troveranno compimento indipendentemente dalla realizzazione dell'opera, come per altro già valutato nell'ambito della redazione dello studio del traffico della SPV del 2006 (es. A31 sud Valdastico, ecc).

Pertanto, il quadro infrastrutturale di riferimento a base degli scenari di seguito descritti è il seguente, fatto salvo la rete viaria attuale (anno 2012):

- **Superstrada Pedemontana Veneta – tracciato progetto definitivo (2012)** e relativa viabilità complementare e di adduzione;
- **A 31 – Valdastico sud;**
- **Opere complementari di fascia A al Passante Autostradale di Mestre, definite ai sensi del protocollo di intesa del 27 Agosto 2004 – LR 2/2002;**
- **Nuova strada Regionale SR 10 “Padania Inferiore” tra Legnago e Monesilice;**
- **Itinerario della Valsugana-Valbrenta.**

Gli scenari temporali di analisi considerati, tutti riferiti all'orizzonte temporale 2015, sono i seguenti:

- **SCENARIO 1 - SIA 2006 INTERPOLATO AL 2015:** Riferimento temporale: anno 2015; Rete stradale attuale e SPV configurazione progetto preliminare, con dati riferiti alle stime 2006.
- **SCENARIO 2 – SPV CONFIGURAZIONE PROGETTO DEFINITIVO** (si vedano tav. 1): Riferimento temporale: anno 2015 e 2023; Rete stradale attuale e SPV configurazione progetto definitivo (anno 2012-2013).

## 2. LA DOMANDA DI TRASPORTO NELL'AREA

La domanda di spostamento, rappresentata dalla matrice Origine/Destinazione, è stata elaborata sulla base dei dati forniti dal più recente censimento della Popolazione ISTAT 2001 in merito agli spostamenti delle persone, ed integrata ed aggiornata con indagini dirette, anche rese disponibili dalla Regione Veneto, condotte negli studi propedeutici all'attivazione del SFMR (2000-2003 – Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale), i dati SIRSE delle Province di Vicenza e Treviso (anni 2000-2008) nonché, per gli elementi autostradali, dai seguenti enti: Autostrade per l'Italia S.p.A., Autostrada PD-BS, Autovie Venete Spa, Autostrada PDVE (anni 2008-2011).

Inoltre, per la determinazione dei livelli di traffico sulla rete dell'area di interesse del progetto in parola sono stati utilizzati i dati raccolti nel corso di diverse indagini campionarie svolte dalla scrivente nel corso degli anni 2008-2011.

Complessivamente per la calibrazione del modello sono state utilizzate n° 436 punti di misura monodirezionale.

Di seguito si riportano le sezioni più prossime alla viabilità in progetto, utilizzate per la calibrazione della domanda di mobilità dell'area, con particolare riferimento alla tratta compresa tra Altivole e Povegliano.



Aggiornamento studio del traffico veicolare - Altivole-Montebelluna-Povegliano

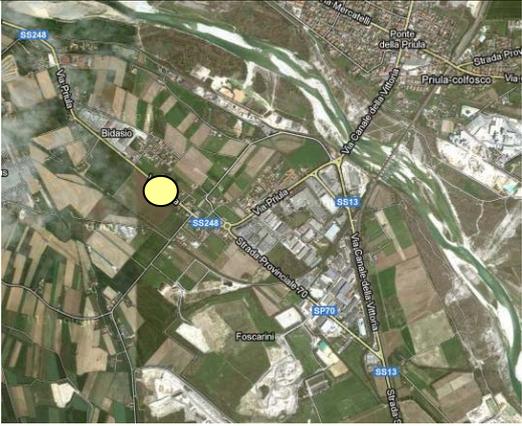
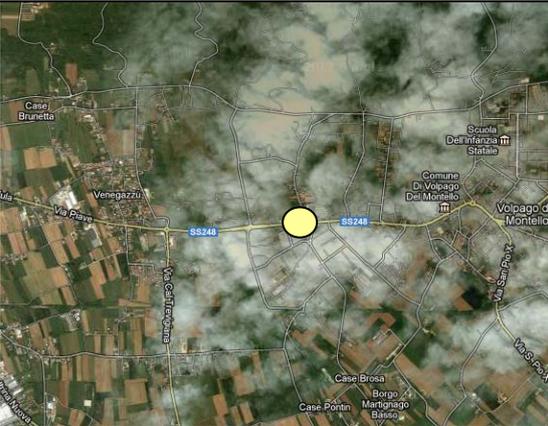
Strada: SP 248		Prog. 79+300	
Traffico giornaliero 12.260	% VP 10	Località: Ponte della Priula	
Strada: SP 248		Prog. 67+000	
Traffico giornaliero 14.945	% VP 11	Comune di Volpago del Montello	
Strada: SR 348		Prog. 12+000	
Traffico giornaliero 18.539	% VP 11	Comune di Signoressa	
Strada: SR 53		Prog. 12+000	
Traffico giornaliero 15.120	% VP 15	Comune di Vedelago	

Tabella 2.1 - Localizzazione sezioni di rilievo del traffico veicolare.

Fonte: SIRSE provincia di Treviso integrate da Area Engineering srl nel corso degli anni 2009-2011.

### 3. IL MODELLO DI SIMULAZIONE

Un modello matematico di simulazione è uno strumento analitico che consente di proiettare le scelte di spostamento eseguite da un generico utente del sistema di trasporto sulla base di una funzione di costo generalizzato dipendente dal tempo di percorrenza, dalla lunghezza dell'itinerario, dalla percezione dell'itinerario stesso e da altri fattori percepiti dall'utente.

In generale, i modelli sono delle rappresentazioni schematiche e semplificate di una realtà più complessa. Tali rappresentazioni consentono di quantificare alcune relazioni fra variabili rilevanti. I modelli di stima delle componenti della mobilità di trasporto seguono questa logica, studiando la struttura e i determinanti del rapporto tra domanda e offerta del sistema di trasporto dei viaggiatori.

Negli ultimi anni questi modelli hanno raggiunto livelli di affidabilità tali da poter costituire non solo la base per l'analisi finalizzata alla previsione e simulazione, ma anche per concettualizzare fattori e vincoli che condizionano decisioni di mobilità.

Il modello di simulazione VISUM vers. 8.04, utilizzato per questo studio, è un software di assegnazione del traffico privato utile per analizzare e pianificare le reti di trasporto plurimodali.

Di seguito si dà evidenza delle caratteristiche del modello utilizzato per eseguire la simulazione dell'assetto della mobilità nell'area oggetto di studio.

Per il presente studio è stata effettuata una calibrazione di dettaglio del modello nell'area di interesse anche attraverso le specifiche indagini di traffico illustrate nel precedente capitolo.

#### 3.1 ZONIZZAZIONE

La zonizzazione dell'area rappresenta il primo e fondamentale passo di ogni studio di pianificazione dei trasporti. Questa operazione è finalizzata ad ottenere una partizione del territorio rispetto alla quale strutturare la banca dati disponibile.

Per il modello di simulazione della rete stradale dell'area oggetto di analisi è stata adottata una zonizzazione ad hoc. In ragione delle dimensioni del modello e dell'area di studio nonché della rilevanza territoriale dell'analisi il grafo è costituito da tutta la

rete stradale (strade statali, provinciali, e parte delle arterie comunali, oltre agli assi autostradali).

Complessivamente le zone nel modello ammontano a 656, 583 corrispondono ai confini dei comuni del Veneto, 23 sono sub-zone dei comuni capoluoghi (Venezia, Padova e Vicenza), 17 sono aggregazioni di comuni della Regione Friuli Venezia Giulia, e 33 sono zone esterne che rappresentano regioni (o direttrici) confinanti con la Regione Veneto.

### 3.2 IL COSTO GENERALIZZATO DI TRASPORTO

Il **costo generalizzato** rappresenta le somme delle diverse voci di costo sopportate dagli utenti e da loro percepite nell'effettuazione della scelta del percorso. In altri termini il *costo generalizzato* di un arco riflette la disutilità degli utenti a percorrere l'arco stesso. Gli elementi che compongono il costo sono in genere grandezze non omogenee, come: *tempo di percorrenza, costo monetario, discomfort*.

Nel presente studio sono stati utilizzati i seguenti parametri economici:

**Costo del tempo** : 15 Euro/h per i veicoli leggeri; 26 Euro/h per i veicoli Pesanti.

**Costo d'esercizio**: 0.35 Euro/Km per i veicoli leggeri; 0.8 Euro/Km per i veicoli Pesanti.

Per completare la descrizione del modello di offerta è necessario introdurre le relazioni che legano le variabili di costo e quelle di flusso. In generale il costo di un arco è funzione sia del flusso che percorre l'arco stesso sia dei flussi che percorrono altri archi del grafo. La funzione che consente di calcolare il costo di ciascun arco in funzione dei flussi prende il nome di **funzione di deflusso**.

Nelle funzioni di deflusso intervengono alcune grandezze, associate ad ogni arco, legate solo alle caratteristiche geometriche e funzionali della rete, e non alla domanda di trasporto:

- **la capacità**, ossia il numero massimo di veicoli equivalenti che possono defluire in una predefinita sezione dell'arco nell'unità di tempo

(in genere l'ora) e il cui superamento porta ad un funzionamento instabile del sistema e successivamente al blocco del traffico;

- **il tempo di percorrenza a rete scarica**, in assenza di traffico (o, ragionando in termini di velocità, la velocità di percorrenza a rete scarica detta anche velocità libera).

### 3.3 ATTENDIBILITÀ STATISTICA DEL MODELLO DI SIMULAZIONE

L'attendibilità statistica del modello di simulazione sviluppato nell'ambito della valutazione trasportistica circa l'assetto della circolazione veicolare della rete viaria dell'area interessata dal progetto della Superstrada Pedemontana Veneta, è alla base del quadro informativo derivato dagli studi e rilievi effettuati, e si attesta complessivamente ad un valore percentuale relativo allo scostamento medio tra flussi misurati e flussi stimati dal modello, pari al 5% rispetto ai flussi medi rilevati nelle 24h. Come è possibile verificare nel grafico riportato qui di seguito lo scostamento medio tra i flussi rilevati e quelli stimati dal modello è molto basso e il valore dell'indice  $R^2$ , che misura il grado di correlazione dei valori, è uguale a **0,976**.

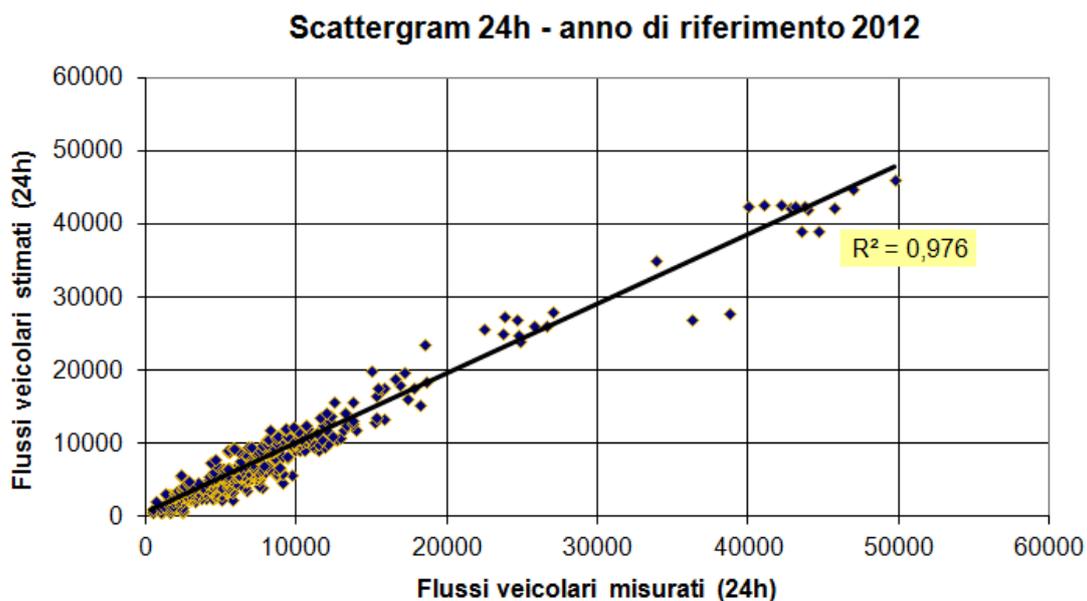


Figura 3.1 – Scattergram per le 24h – scenario di simulazione anno 2012 – stato di fatto – flussi veicolari di riferimento: Stradali e Autostradali

#### 4. GLI SCENARI DI STUDIO

Di seguito vengono descritti nel dettaglio i risultati relativi agli scenari di analisi sviluppati.

A premessa e interpretazione dei risultati si osserva che l'analisi svolta ha messo a confronto diversi scenari di domanda, anno 2006 e 2012, infrastrutturali, progetto definitivo (2012) e preliminare (2006) della SPV, e orizzonti temporali, anno 2012 ed anni 2015-2023.

I flussi veicolari misurati (anni 2008-2012) sulla rete ordinaria risultano complessivamente più modesti rispetto all'anno 2005/06, in quanto risentono dell'effetto, oramai consolidato, della flessione della domanda di trasporto nell'area correlato alla marcata flessione del trend macro-economico dell'area, che colpisce anche il sistema di trasporto, direttamente legato agli andamenti dell'economia reale.



Figura 4.1 – Ambito di analisi – in “Rosso” la SPV da modello di simulazione – tratta tra Altivole e Montebelluna in provincia di Treviso (scenario 2015 – configurazione prog. Definitivo (2012))

## 4.1 SCENARIO 1

Opere previste: Rete stradale attuale, SPV configurazione progetto preliminare (riferimento SIA 2006). Riferimento temporale: **anno 2015**

Le stime dei flussi del traffico che andranno ad interessare l'asta della SPV nella tratta sottesa tra Altivole e Povegliano, in questo primo "scenario" di analisi, sono il frutto di una interpolazione del dato simulato nello studio redatto nel 2006. Alla base del calcolo sono stati utilizzati i dati relativi agli scenari 2010-2023 e 2035, orizzonti temporali dello studio pregresso, interpolandoli secondo l'incremento tendenziale della domanda stimata nel 2006.

Ne risulta che il dato per l'anno 2015, è il seguente:

SCENARIO 1 - TRATTE 2006	TGM INTERPOLATO 2015
Altivole - Montebelluna	37.600
Montebelluna - Povegliano	39.200
<b>MEDIA</b>	<b>38.400</b>

## 4.2 SCENARIO 2

Opere previste: Rete stradale attuale, SPV configurazione progetto definitivo (2012-2013), Riferimento temporale: **anno 2015**.

Il progetto definitivo (2012) dell'opera in parola nella tratta tra Altivole e Povegliano, rispetto al preliminare (2006), prevede di modificare la configurazione dello svincolo di Montebelluna-Volpago, sito lungo la SR 348, realizzando uno svincolo a trombetta "classico" e inserendo un collegamento tra la SR 348 e la SP 100 di Trivignano. La connessione tra la strada Regionale e la provinciale si colloca esattamente in prossimità del nodo di accesso al futuro svincolo di Montebelluna della SPV.

Dalle simulazioni, all'orizzonte temporale 2015 e con l'aggiornamento della matrice origine/destinazione dell'area, emerge che vi è una contenuta diminuzione dei flussi veicolari, in termini di TGM, nella tratta in esame.

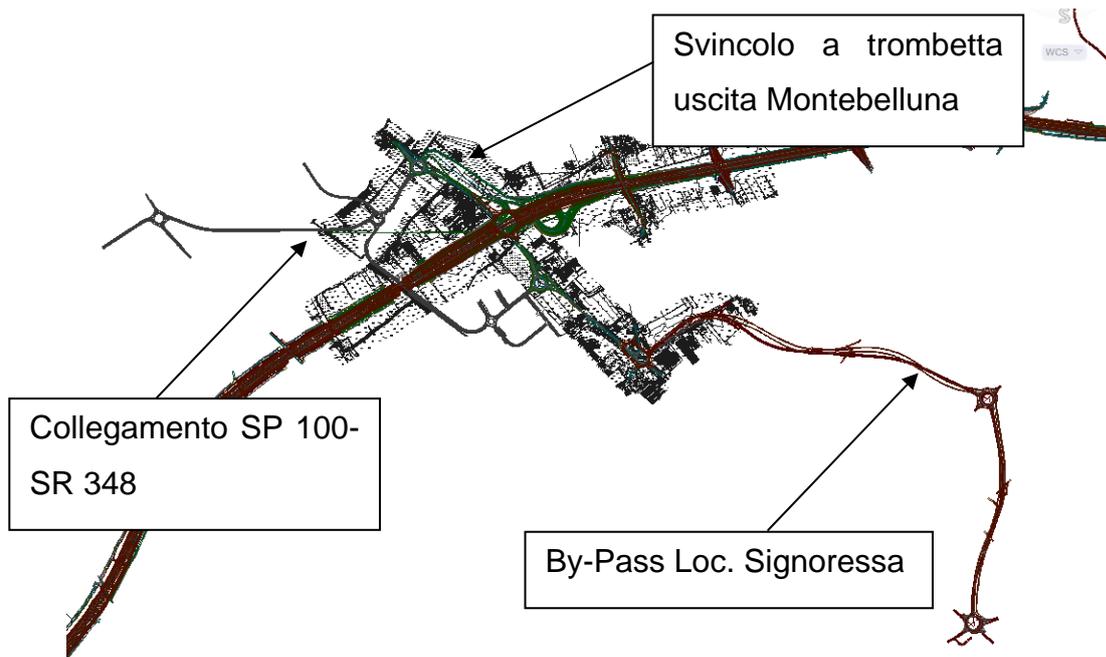


Figura 4.2 - **Planimetria progetto DEFINITIVO (2012)** della SPV relativa allo svincolo di Montebelluna-Volpago lungo la SR 348 "Feltrina"

Nel dettaglio i dati sul TGM stimati per lo scenario in esame sono i seguenti:

SCENARIO 1 - TRATTE 2012	TGM 2015
Altivole - Montebelluna	35.170
Montebelluna - Povegliano	37.810
<b>MEDIA</b>	<b>36.490</b>

L'esame del dato stimato del TGM nella tratta in esame evidenzia una flessione delle stime rispetto allo studio 2006, che risulta pari a circa -5%.

La differenza è dovuta ai seguenti molteplici effetti:

- Dal modificato trend economico tra il 2006 ed il 2012;
- Dalle modifiche dello svincolo di Montebelluna in progetto;
- Dall'itinerario della Valsugana-Valbrenta che risulta parzialmente concorrenziale per la tratta in esame, in particolare per la direttrice est->nord (es. Percorso: Istrana-Castelfranco-Bassano-Trento).

Relativamente al dato sui flussi in ingresso/uscita dal casello, il TGM stimato è di circa 7.800 veicoli/gg.

Relativamente allo scenario 2023, il raffronto tra le stime effettuate nel corso dello studio 2006, e quelle relative all'aggiornamento 2012, evidenzia una flessione superiore al -10%.

Tale flessione è direttamente correlata ad un trend di crescita della domanda complessivamente inferiore, utilizzato nell'aggiornamento dell'attuale studio (studio 2012) poiché l'attuale domanda di mobilità è in contrazione (-2% annuo), mentre nello scenario impostato nel 2006, il trend della domanda risultava ancora in sensibile crescita (+2,5% annuo).

Il margine generale risulta comunque contenuto, indice che l'infrastruttura in progetto appare particolarmente appetibile.

## 5. CONCLUSIONI

Il presente rapporto illustra l'aggiornamento di dettaglio dello studio trasportistico condotto sulle componenti di traffico veicolare indotte dall'entrata in esercizio del nuovo sistema Superstradale della Pedemontana Veneta che si svilupperà tra Montecchio, in provincia di Vicenza, e Spresiano, in provincia di Treviso.

In particolare la presente analisi ha preso in esame la tratta compresa tra Altivole e Povegliano, in provincia di Treviso.

Le finalità perseguite dal presente studio, che ha valutato 2 (due) distinti scenari di analisi, è mettere a confronto le stime del traffico veicolare pubblicate nell'ambito del SIA dell'opera in parola, datate anno 2006, e la configurazione del progetto definitivo (anno 2012) della medesima, con particolare riferimento alla suddetta tratta compresa tra il Comune di Altivole e il Comune di Povegliano.

I dati di traffico di riferimento sono stati rilevati tra l'anno 2009 all'anno 2011.

Con l'ausilio di un modello matematico di simulazione, statisticamente verificato, si è provveduto a valutare le situazioni di mobilità indotte dalle opere in progetto organizzando l'analisi in due distinti scenari principali lo studio, di cui 1 già disponibile relativo allo studio 2006, così classificati:

1. **SCENARIO 1 - SIA 2006 INTERPOLATO AL 2015:** Riferimento temporale: anno 2015; Rete stradale attuale e SPV configurazione progetto preliminare, con dati riferiti alle stime 2006.
2. **SCENARIO 2 – SPV CONFIGURAZIONE PROGETTO DEFINITIVO** (si vedano tav. 1): Riferimento temporale: anno 2015 e 2023; Rete stradale attuale e SPV configurazione progetto definitivo (anno 2012).

Dal raffronto dei dati del TGM nei due scenari di studio sviluppati lungo la SPV nella tratta sottesa tra lo svincolo di Altivole e quello di Povegliano, emerge quanto segue:

		<b>Anno 2015</b>
Scenari	Descrizione scenario di simulazione	TGM medio tratta Altivole-Montebelluna- Povegliano
1	Modello 2006 (SIA) interpolato al 2015	38.400
2	Modello aggiornato con configurazione Prog. Definitivo (anno 2012) – nuova configurazione svincolo Montebelluna	<b>36.490</b>

All'orizzonte temporale nel 2015, dall'esame della differenza del TGM tra lo scenario "2006" e nella configurazione del progetto attuale, nella tratta tra Altivole e Povegliano si stima una diminuzione marginale pari a -5 % dei flussi lungo la SPV.

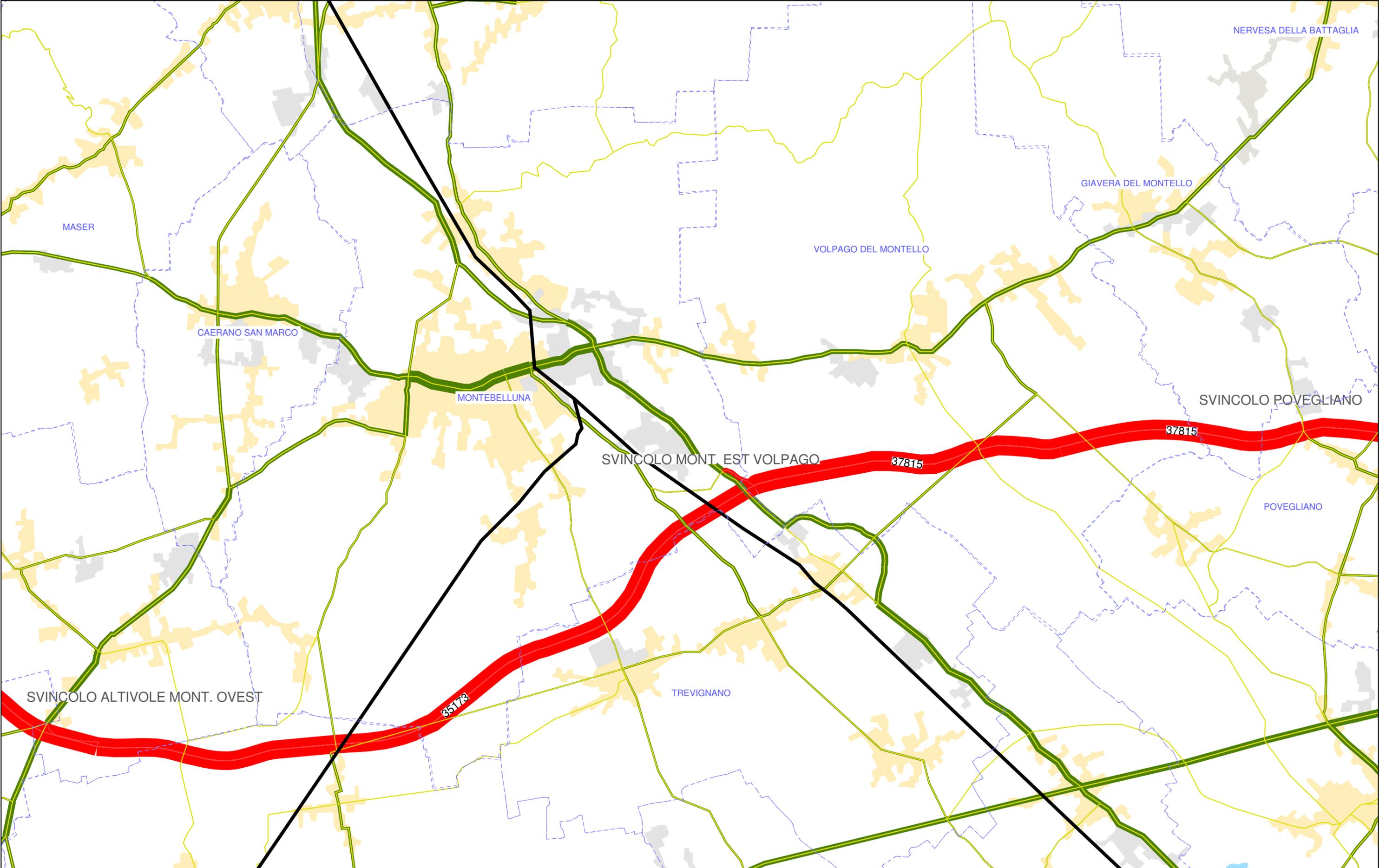
La contrazione, pur marginale, è dovuta dalla somma dei seguenti effetti:

- Dal modificato del trend economico tra il 2006 ed il 2012;
- Dalle modifiche dello svincolo di Montebelluna in progetto, in particolare dalla configurazione del casello che però influenza marginalmente la risposta della rete;
- Dall'itinerario della Valsugana-Valbrenta, che risulta parzialmente concorrenziale per la tratta in esame, in particolare per la direttrice est->nord (es. Percorso: Istrana-Castelfranco-Bassano-Trento).

## 6. INDICE TAVOLE GRAFICHE

### Tavole:

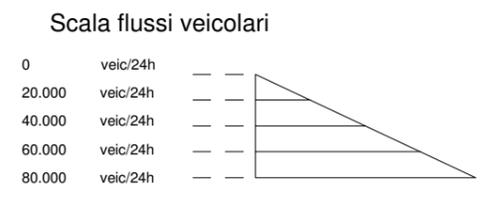
TAVOLE N°	Titolo TAVOLA	Scala
1	<b>SCENARIO 2 - ANNO 2015</b> - SPV PROGETTO DEFINITIVO (ANNO 2012) – TRATTA ALTIVOLE-MONTEBELLUNA	1:20.000
2	<b>SCENARIO 2 - ANNO 2023</b> - SPV PROGETTO DEFINITIVO (CONFIGURAZIONE 2012) – TRATTA ALTIVOLE-MONTEBELLUNA	1:20.000



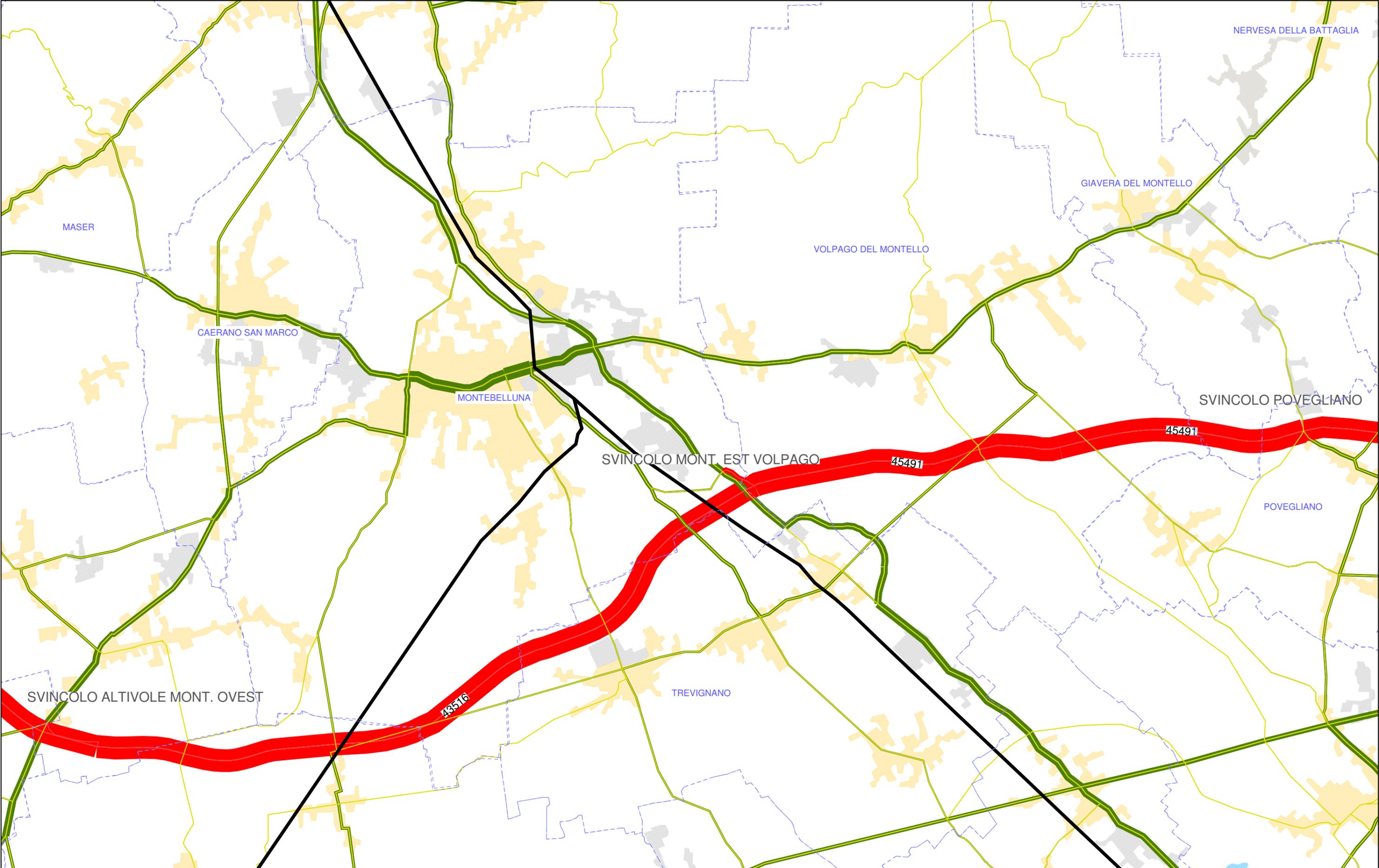
Flussogrammi 24h  
 Intervallo orario 00:00 - 24:00  
 Scala grafica 1:20.000

- Viabilità ordinaria
- Superstrada Pedemontana Veneta
- Ferrovia

- Aree urbane
- Aree produttive
- Corsi d'acqua



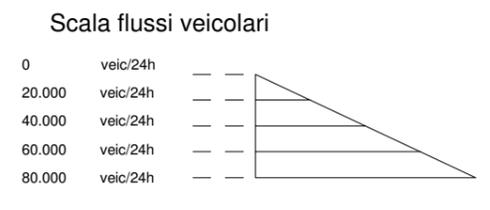
**TAVOLA n° 1**  
 SCENARIO 2 - ANNO 2015  
 SPV configurazione progetto Definitivo (anno 2012)  
 tratta Altivole e Povegliano



Flussogrammi 24h  
 Intervallo orario 00:00 - 24:00  
 Scala grafica 1:20.000

- Viabilità ordinaria
- Superstrada Pedemontana Veneta
- Ferrovia

- Aree urbane
- Aree produttive
- Corsi d'acqua



**TAVOLA n°2**  
 SCENARIO 2 - ANNO 2023  
 SPV configurazione progetto Definitivo (anno 2012)  
 tratta Altivole e Povegliano