

Campagna di Monitoraggio presso il Comune di  
Corte Franca nel periodo da 22/07/2014 al  
24/07/2014

Reperimento dati  
Geom. Giovanni Santoro

Redazione e verifica  
Prof. Ing. Maurizio Tira

## Sommario

Premessa .....	3
<i>Obiettivo della campagna di monitoraggio</i> .....	3
<i>Descrizione dei punti di monitoraggio</i> .....	3
Risultati del monitoraggio .....	7
<i>VIA ROMA DIREZIONE SUD</i>	
<i>Martedì 22 Luglio</i> .....	7
<i>Mercoledì 23 Luglio</i> .....	9
<i>Giovedì 24 Luglio</i> .....	11

## PREMESSA

### *OBIETTIVO DELLA CAMPAGNA DI MONITORAGGIO*

L'indagine è stata eseguita dalla Fondazione Cogeme Onlus e si inserisce all'interno del progetto "FRANCIACORTA SOSTENIBILE", avviato nel 2011 dalla Fondazione con la collaborazione dei comuni della FC, per il monitoraggio di diversi "indicatori ambientali", tra i quali il volume e la composizione del traffico. A tal fine è stato deciso di monitorare sul territorio cinque/sei comuni della FC, che variano di anno in anno la situazione del traffico, per determinare le attuali condizioni ambientali della regione e come esse evolvano nel tempo.

Il punto di rilevazione è stato scelto in accordo con i responsabili della società Indam, che ha effettuato le indagini dell'aria e Fondazione Cogeme.

La durata dei campionamenti è stata di 3 giorni.

### *DESCRIZIONE DEL PUNTO E DEL LUOGO DI RILEVAZIONE*

La strumentazione di monitoraggio è stata collocata in via Roma, nel territorio del Comune di Corte Franca. Si è monitorato il traffico in direzione nord e sud, ma – a causa di un malfunzionamento dell'apparecchio – i dati in direzioni nord non sono disponibili.

### **Punto di monitoraggio, Corte Franca**



## Via Roma, Corte Franca

### Direzione Nord



### Direzione Sud



Il rilievo è stato effettuato con il posizionamento di apparecchiature con rilevazione magnetica, programmate per registrare ogni 15 minuti i dati di traffico.

Con le suddette apparecchiature, inoltre, è stato possibile registrare la velocità media dei veicoli nell'intervallo di 15 minuti e la distribuzione percentuale dei veicoli per classi di velocità e tipologia.

I rilievi hanno avuto la durata di tre giorni continuativi e sono stati effettuati in giorni feriali.

Il posizionamento e la rimozione delle apparecchiature è stato effettuato con la collaborazione della Polizia Locale, nel rispetto delle norme di sicurezza stradali.

In particolare sono stati monitorati:

- il Traffico Giornaliero Medio Omogeneizzato (TGMO): esso rappresenta il numero di veicoli equivalenti (resi omogenei mediante appositi “coefficienti di omogeneizzazione”), che transitano nelle sezioni indagate, nei due sensi di marcia;
- la Velocità Media dei veicoli, analizzata nella sezione oggetto d’indagine, suddividendola nelle classi:
  - inferiore ai 30 km/h
  - da 30 a 50 km/h
  - da 50 a 70 km/h
  - da 70 a 90 km/h
  - oltre i 90 km/h
- la composizione del flusso distribuito tra Mezzi Leggeri e Mezzi Pesanti: si è indagata la tipologia di traffico che coinvolge la strada in esame suddividendo i veicoli in:
  - motocicli, autoveicoli e furgoni (con lunghezza inferiore ai 5 m);
  - camion (con lunghezza compresa tra i 5 e i 10 m);
  - bus (con lunghezza compresa tra i 10 e i 12,5 m);
  - autoarticolato (con lunghezza compresa tra i 12,5 e i 16,5 m);
  - autotreno (con lunghezza superiore ai 16,5 m).

Ai fini dell’omogeneizzazione delle diverse componenti di traffico in funzione dell’ingombro dinamico, i coefficienti utilizzati dall’ANAS per la correlazione delle diverse tipologie di veicolo ad una unità equivalente (cui è assegnato un coefficiente unitario) sono:

Classe	Lunghezza	Coefficiente di omogeneizzazione
1°	< 2,0 m motociclo	0,3
2°	2,0 - 5,0 m autovettura	1,0
3°	5,0 - 7,5 m veicolo commerciale leggero	1,5
4°	7,5 - 10,0 m veicolo commerciale pesante	2,5
5°	10,0 - 12,5 m autobus	5,0
6°	12,5 - 16,5 m autoarticolato	5,0
7°	16,5 - 19,0 m autotreno	4,0
8°	> 19,0 m veicolo eccezionale	5,0

Nel presente studio, per semplificazione, il volume orario di traffico omogeneizzato è stato calcolato assumendo i seguenti coefficienti di omogeneizzazione:

Tipologia	Classe di lunghezza	Coefficiente di omogeneizzazione
Motocicli, autoveicoli e furgoni	$L \leq 5 \text{ m}$	1,0 autoveicoli
Camion	$5 \text{ m} < L \leq 10 \text{ m}$	2,0 autoveicoli
Autobus	$10 \text{ m} < L \leq 12,5 \text{ m}$	5,0 autoveicoli
Autoarticolato	$12,5 \text{ m} < L \leq 16,5 \text{ m}$	5,0 autoveicoli
Autotreno	$L > 16,5 \text{ m}$	4,0 autoveicoli

## Note sintetiche

Il traffico è molto intenso in tutte le ore della giornata.

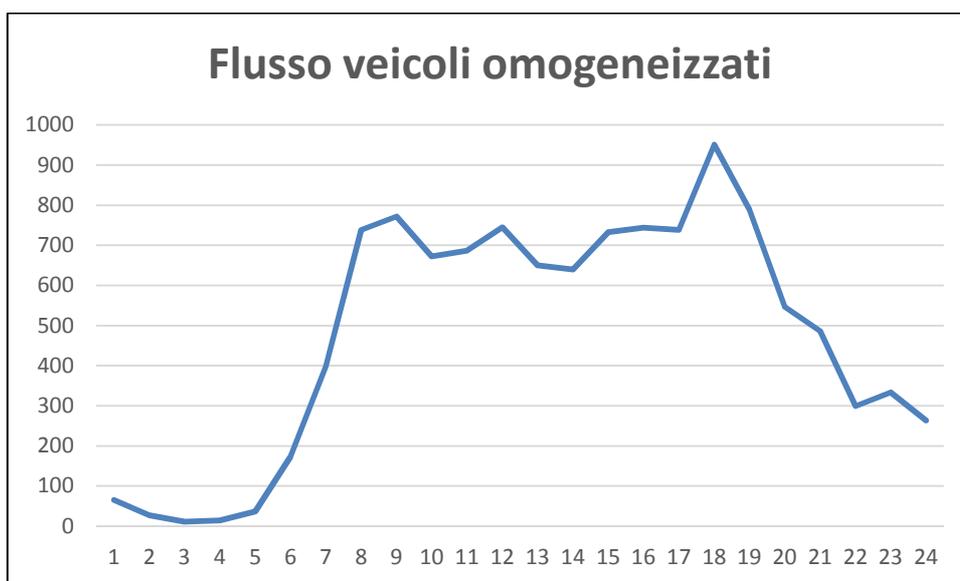
Le velocità sono sempre sopra il limite della strada ed in particolare nelle prime ore del mattino.

Sono necessari interventi di moderazione del traffico per garantire caratteristiche di strada urbana ad un tracciato che presenta fenomeni tipici di strada extraurbana.

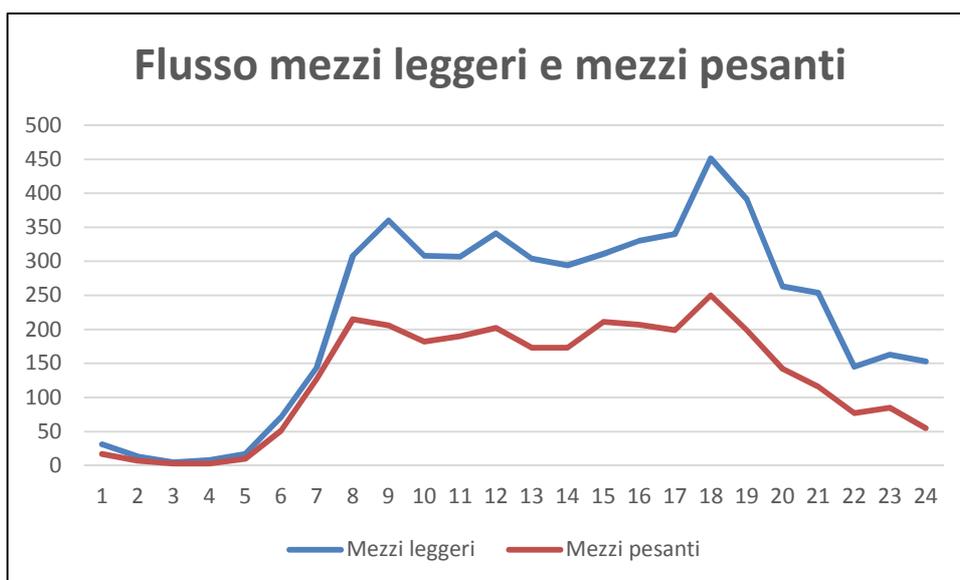
## RISULTATI DELLE MISURAZIONI ED OSSERVAZIONI

Nei grafici seguenti si riportano i risultati della campagna di monitoraggio suddivisi per giorno e per direzione di marcia.

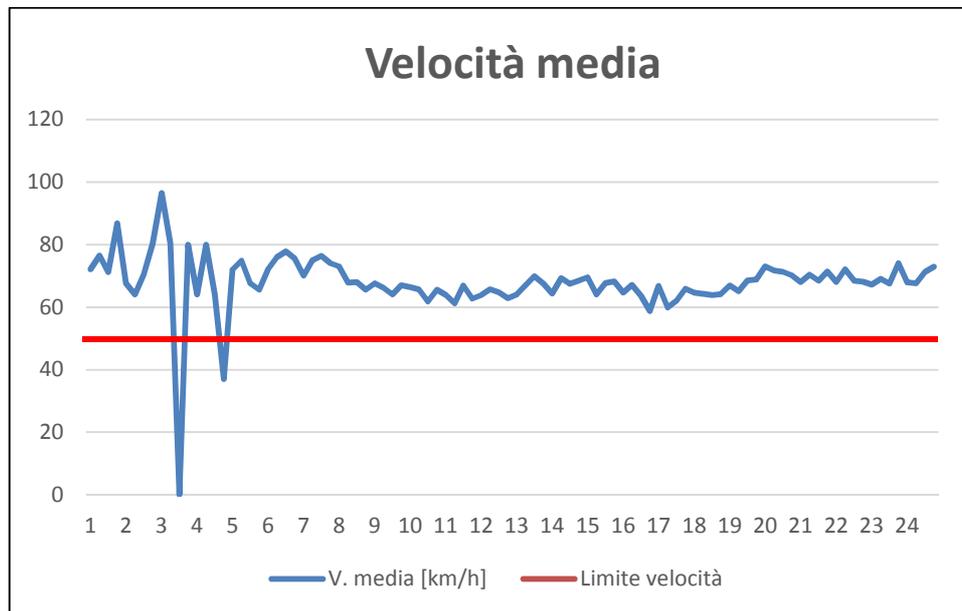
**Martedì 22 luglio 2014, direzione sud**



Il traffico è molto rilevante e la ripartizione abbastanza significativamente caratterizzata, con punte alle 9.00 e alle 18.00. Il flusso si mantiene su livelli elevati nelle ore diurne e quasi si annulla solo tra le 3.00 e le 4.00.

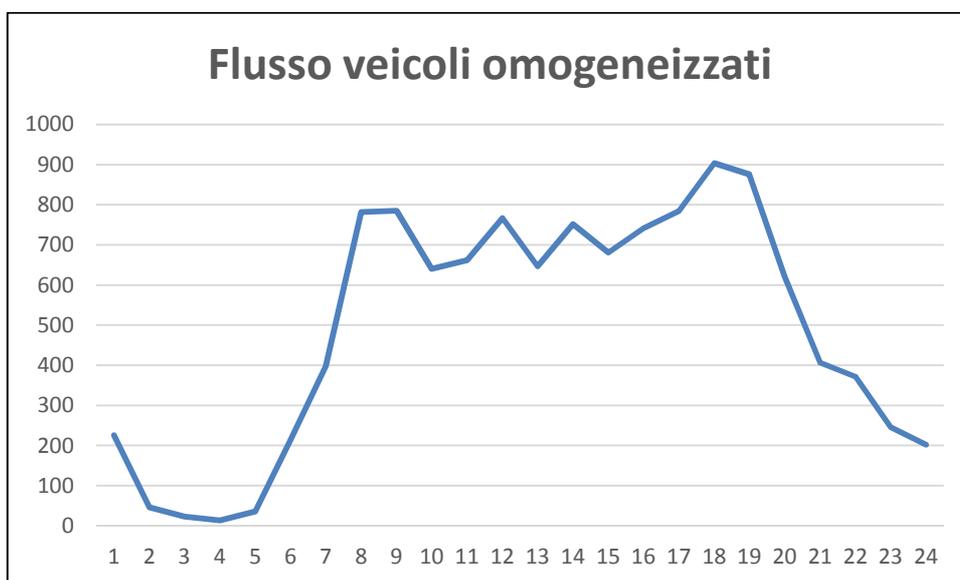


Il flusso dei veicoli pesanti è molto significativo e rispecchia lo stesso andamento dei veicoli leggeri. Percentualmente varia da 1/2 a 2/3 del flusso dei veicoli leggeri.

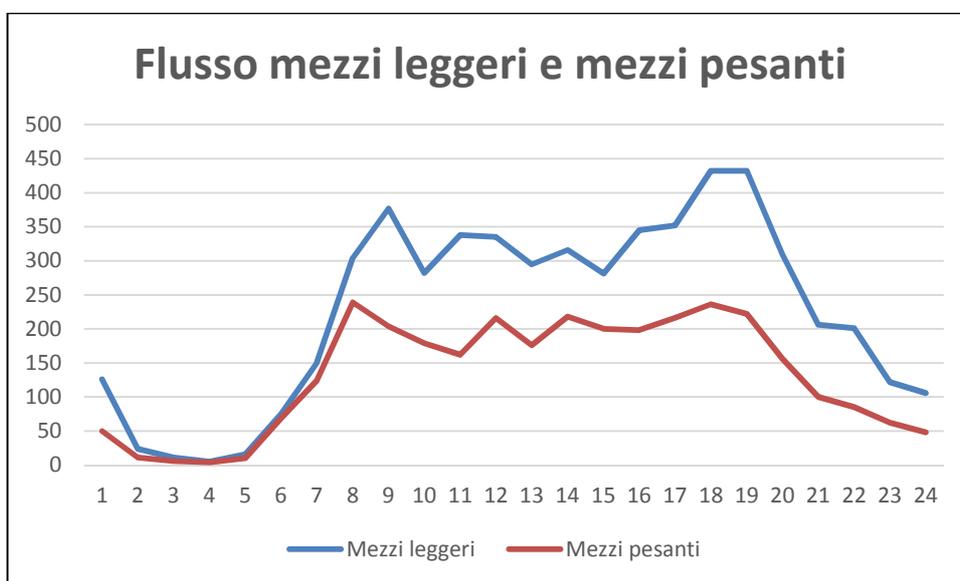


Come si può osservare le velocità registrate sono sempre al di sopra del limite della strada, in maniera sensibile. Dovuto anche alle caratteristiche del tratto stradale, le velocità sono molto preoccupanti nei momenti di calma di traffico.

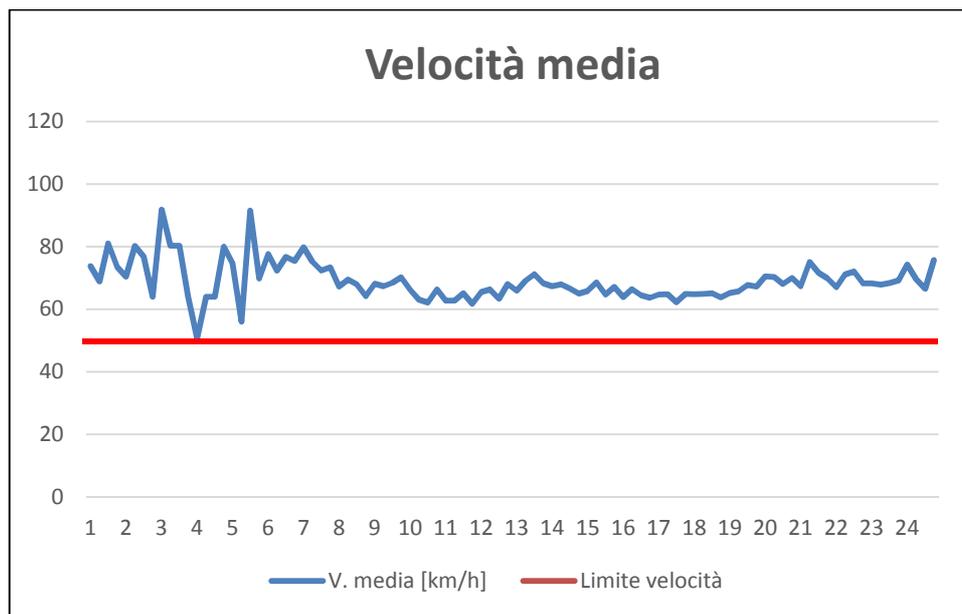
*Mercoledì 23 luglio 2014, direzione sud*



Il traffico è molto rilevante e la ripartizione abbastanza significativamente caratterizzata, con punte alle 9.00 e alle 18.00. Il flusso si mantiene su livelli elevati nelle ore diurne e quasi si annulla solo alle 4.00.

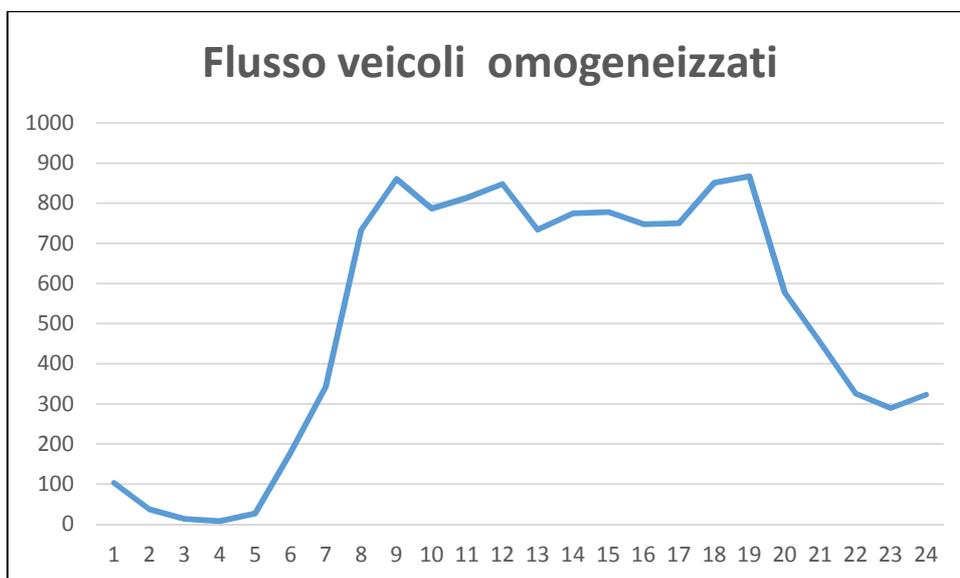


Il flusso dei veicoli pesanti è molto significativo e rispecchia lo stesso andamento dei veicoli leggeri. Percentualmente varia da 1/2 a 2/3 del flusso dei veicoli leggeri.

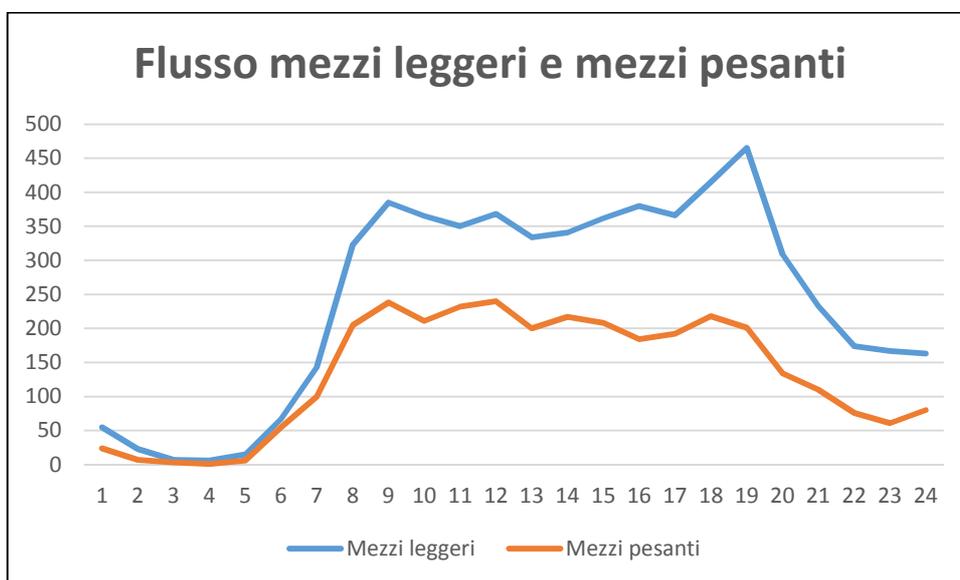


Come si può osservare le velocità registrate sono sempre al di sopra del limite della strada, in maniera sensibile. Dovuto anche alle caratteristiche del tratto stradale, le velocità sono molto preoccupanti nei momenti di calma di traffico.

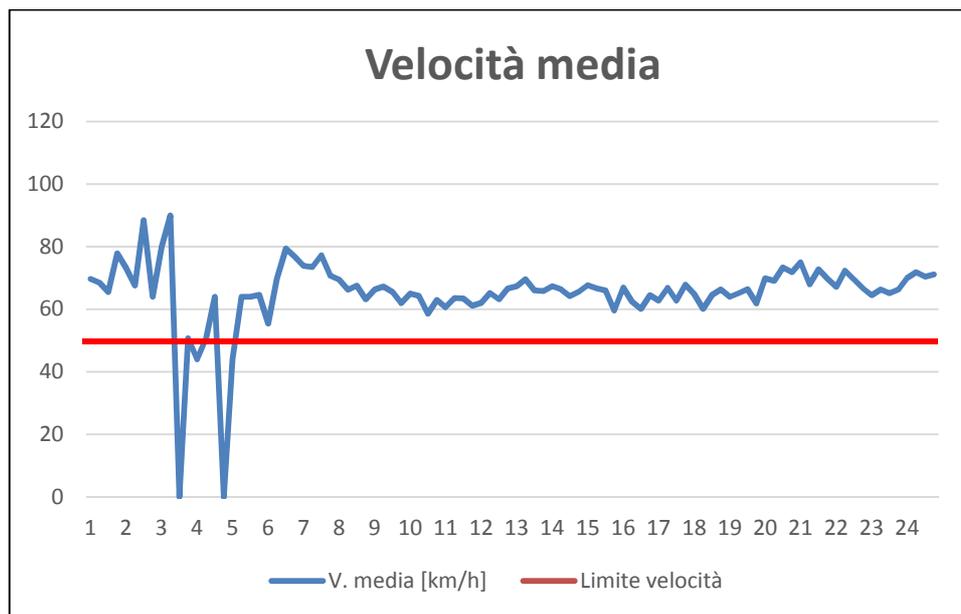
**Giovedì 24 luglio 2014, direzione sud**



Il traffico è molto rilevante e la ripartizione poco caratterizzata, con punte appena accennate alle 9.00 e alle 19.00. Il flusso si mantiene su livelli elevati nelle ore diurne e quasi si annulla solo tra le 3.00 e le 4.00.



Il flusso dei veicoli pesanti è molto significativo e rispecchia lo stesso andamento dei veicoli leggeri. Percentualmente varia da 1/2 a 2/3 del flusso dei veicoli leggeri.



Come si può osservare le velocità registrate sono sempre al di sopra del limite della strada, in maniera sensibile. Dovuto anche alle caratteristiche del tratto stradale, le velocità sono molto preoccupanti nei momenti di calma di traffico.