

| nr   | tema   |
|------|--|
| 07-a | Gli effetti indotti dalle previsioni di insediamenti residenziali - Valutazioni generali |

Ai fini della valutazione degli effetti indotti dall'attuazione delle previsioni di insediamenti residenziali, è possibile considerare i seguenti elementi:

a) la quantificazione degli abitanti teoricamente insediabili, come di seguito riportato:

| ambiti di trasformazione residenziale |     | ambiti di completamento residenziale |     | piani attuativi conformati |     | TOTALI       |
|---------------------------------------|-----|--------------------------------------|-----|----------------------------|-----|--------------|
| AT 01                                 | 59  | AC 01                                | 10  | PLC 01                     | 43  |              |
| AT 02                                 | 24  | AC 02                                | 28  |                            |     |              |
| AT 03                                 | 23  | AC 03                                | 8   |                            |     |              |
| AT 04                                 | 43  | AC 04                                | 32  |                            |     |              |
| AT 05                                 | 31  | AC 05                                | 28  |                            |     |              |
| AT 06                                 | 16  |                                      |     |                            |     |              |
| ---                                   | --- | ---                                  | --- | ---                        | --- |              |
|                                       | 197 |                                      | 107 |                            | 43  | 347 abitanti |

b) l'evoluzione pregressa della popolazione residente nel territorio comunale (fonte: ISTAT);

c) l'evoluzione futura della popolazione residente, stimata in riferimento al corrente anno 2013 ed al periodo presunto di attuazione delle previsioni di piano (2014 - 2018), tenendo debito conto dell'andamento demografico locale e della quantificazione di cui al precedente punto a);

d) l'evoluzione del tasso di motorizzazione rilevato nel territorio provinciale (fonte: Ufficio Studi CCIAA di Varese);

e) la conseguente stima del parco circolante nel territorio comunale attribuibile alla popolazione residente.

Ne deriva il quadro di seguito sinteticamente riportato:

| anni | popolazione residente ----- |                        |                           | tasso di motorizzazione<br>vatture / 1.000 abitanti | parco circolante ----- |                           |            |
|------|-----------------------------|------------------------|---------------------------|---|------------------------|---------------------------|------------|
|      | abitanti                    | variazioni<br>assolute | variazioni<br>percentuali |   | vetture                | variazioni<br>percentuali | variazioni |
| 2005 | 8.854                       |                        |                           |   |                        |                           |            |
| 2006 | 8.856                       | + 2                    | + 0,02                    |   |                        |                           |            |
| 2007 | 8.886                       | + 30                   | + 0,34                    |   |                        |                           |            |
| 2008 | 8.833                       | - 53                   | - 0,60                    | 638   | 5.635                  |                           |            |
| 2009 | 8.961                       | + 128                  | + 1,45                    |   |                        |                           |            |
| 2010 | 9.014                       | + 53                   | + 0,59                    |   |                        |                           |            |
| 2011 | 8.961                       | - 53                   | - 0,59                    |   |                        |                           |            |
| 2012 | 8.928                       | - 33                   | - 0,37                    | 636   | 5.678                  | + 43                      | + 0,76     |
| 2013 | 8.901                       | - 27                   | - 0,30                    | 636   | 5.661                  | - 17                      | - 0,30     |
| 2014 | 8.879                       | - 22                   | - 0,25                    | 636   | 5.647                  | - 14                      | - 0,25     |
| 2018 | 8.939                       | + 60                   | + 0,68                    | 634   | 5.668                  | + 21                      | + 0,36     |

In base alle precedenti valutazioni quantitative, il parco circolante attribuibile alla popolazione residente, nel periodo 2008 - 2012 in modesto incremento, può essere stimato come segue:

- nel corrente anno 2013 e nel prossimo anno 2014, sostanzialmente stabile, non avendo l'attuazione del piano ancora prodotto effetti numericamente significativi, ed essendo il tasso di motorizzazione anch'esso sostanzialmente stabile nel breve periodo.

- al traguardo temporale dell'anno 2018, ancora sostanzialmente stabile (5.678 unità nel 2012, 5.668 unità nel 2018), a fronte di un'inversione di segno del saldo demografico in forza dell'attuazione delle previsioni insediative di piano, nonché a fronte di una lenta ma auspicabilmente costante tendenza al decremento del tasso di motorizzazione.

Conclusivamente, si valutano sostanzialmente ininfluenti gli effetti indotti dall'attuazione delle previsioni di insediamenti residenziali sulle modalità di utilizzo della rete viaria comunale, per i seguenti motivi:

- la sostanziale stabilità del parco circolante nel territorio comunale attribuibile alla popolazione residente;

- il modesto apporto dello stesso rispetto ai flussi complessivi interessanti la rete viaria comunale (ad esempio, supponendo in via cautelativa che ben il 25 % di esso contribuisca quotidianamente al TGM della SS 33, si registrerebbe un contributo al TGM stesso attestato intorno al 6 - 7 %);

- la consistente previsione di interventi di miglioramento della rete viaria comunale (risoluzione di criticità pregresse, fluidificazione delle intersezioni, formazione di assi viari complementari e/o alternativi rispetto all'esistente, etc).

| nr    | tema                    |
|-------|-------------------------|
| 07-b1 | Il sistema viario SS 33 |

Il sistema viario considerato è innervato dalla SS 33 *"del Sempione"*.

Nello stato di fatto ( 1 ), con evoluzioni successive alla data di ripresa dell'ortofoto), esso è caratterizzato dai seguenti elementi fondamentali:

|                                       |                     |                           |
|---------------------------------------|---------------------|---------------------------|
| - intersezione SP 17 / SP 18          | a rotatoria         | realizzata                |
| - intersezione SS 33 / SP 18          | a rotatoria         | in corso di realizzazione |
| - intersezione SS 33 / Dante / Treves | a rotatoria         | realizzata                |
| - intersezione SS 33 / accesso a ZA   | a priorità semplice |                           |
| - intersezione SS 33 / SP 47          | a rotatoria         | realizzata                |

Sempre nello stato di fatto, inoltre, il sistema insediativo circostante risulta ampiamente interessato da insediamenti produttivi e commerciali.

Nello stato di progetto ( 2 ), esso sarà invece caratterizzato dai seguenti elementi fondamentali:

|  |             |               |
|--|-------------|---------------|
| - intersezione SP 17 / SP 18                     | a rotatoria | realizzata    |
| - intersezione SS 33 / SP 18                     | a rotatoria | realizzata    |
| - intersezione SS 33 / Dante / Treves            | a rotatoria | realizzata    |
| - intersezione SS 33 / accesso a ZA / nuovo asse | a rotatoria | da realizzare |
| - nuovo asse di arroccamento                     |             | da realizzare |
| - intersezione Treves / Sassoni / nuova strada   |             | da realizzare |
| - via Treves                                     |             | esistente     |
| - intersezione SS 33 / SP 47                     | a rotatoria | realizzata    |

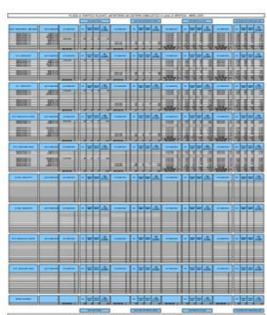
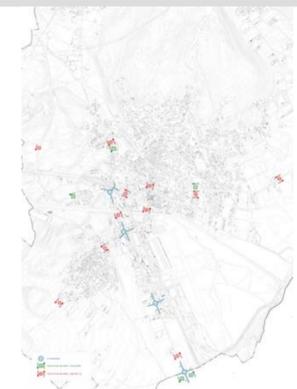
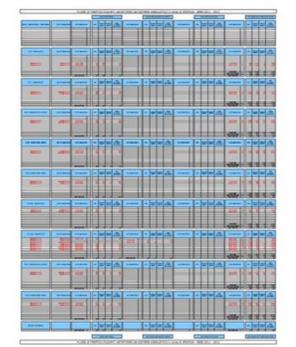
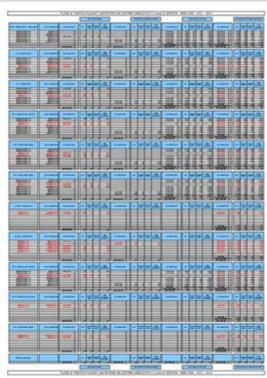
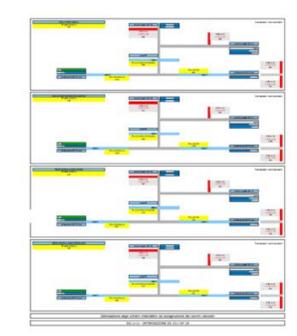
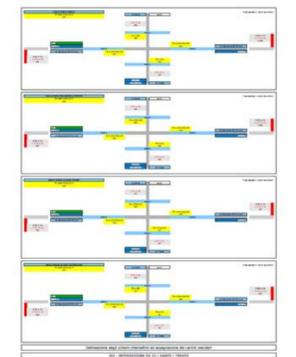
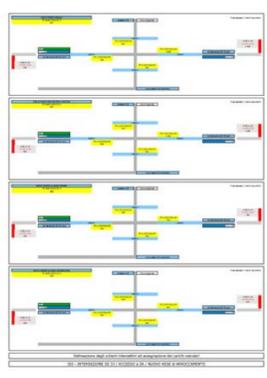
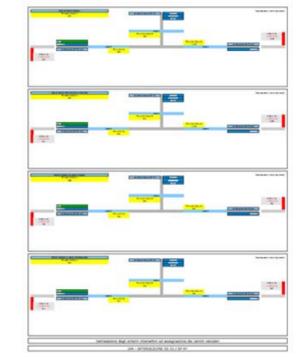
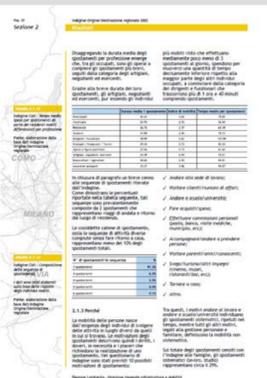
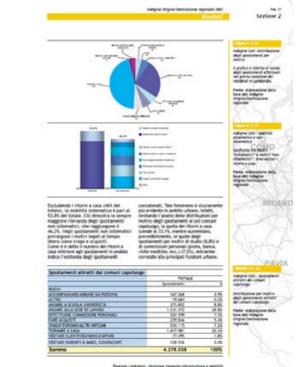
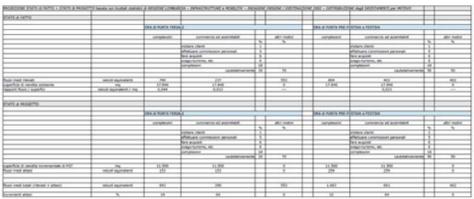
| nr    | tema                              |  |
|-------|-----------------------------------|--|
| 07-b2 | II sistema viario SS 33 (seguito) |  |

Gli effetti indotti sul sistema viario considerato dall'attuazione delle previsioni di piano appaiono principalmente riconducibili alle previsioni di insediamenti commerciali.

Per la valutazione di tali effetti, è stato adottato il percorso metodologico di seguito delineato:

- 1 - sono stati assunti ed elaborati i dati relativi ai flussi di traffico rilevati nell'anno 2000 da Errevia per conto della Provincia di Varese;
- 2 - è stata effettuata negli anni 2011 - 2012 da parte della Polizia Locale un'ulteriore campagna di rilevazione dei flussi di traffico estesa al territorio comunale in generale ed all'intorno del sistema viario considerato in particolare;
- 3 - sono stati assunti ed elaborati i dati relativi ai flussi di traffico rilevati nel corso della campagna suddetta;
- 4 - sono stati integrati e coordinati i dati relativi ai flussi di traffico ricavati dalle due fonti suddette;
- 5-6-7-8 - sono stati conseguentemente delineati gli schemi intersettivi ed assegnati i corrispondenti carichi veicolari in relazione alle intersezioni:
  - SS 33 / SP 18 e SP 17 / SP 18,
  - SS 33 / Dante / Treves,
  - SS 33 / accesso a ZA / nuovo asse,
  - SS 33 / SP 47;
- 9-10-11 - sono state assunte le risultanze dell'Indagine Origine / Destinazione 2002 effettuata dal Servizio Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia per quanto attiene la distribuzione degli spostamenti per motivazione;
- 12 - sono stati infine ricavati i flussi di traffico rilevati allo stato di fatto nell'ora di punta ferial e nell'ora di punta pre-festiva e festiva riconducibili a motivazioni commerciali ed assimilabili, vale a dire:
  - visitare clienti,
  - effettuare commissioni personali,
  - fare acquisti,
  - svago-turismo, etc,

estrapolandone i corrispondenti flussi di traffico attesi allo stato di progetto nelle ore di punta suddette.

|   |   |   |   |
|---|---|---|---|
| <b>1</b>  | <b>2</b>  | <b>3</b>  |   |
|    |    |    |   |
|   |   |   |   |
|  |  |  |  |
|  |  |  |   |

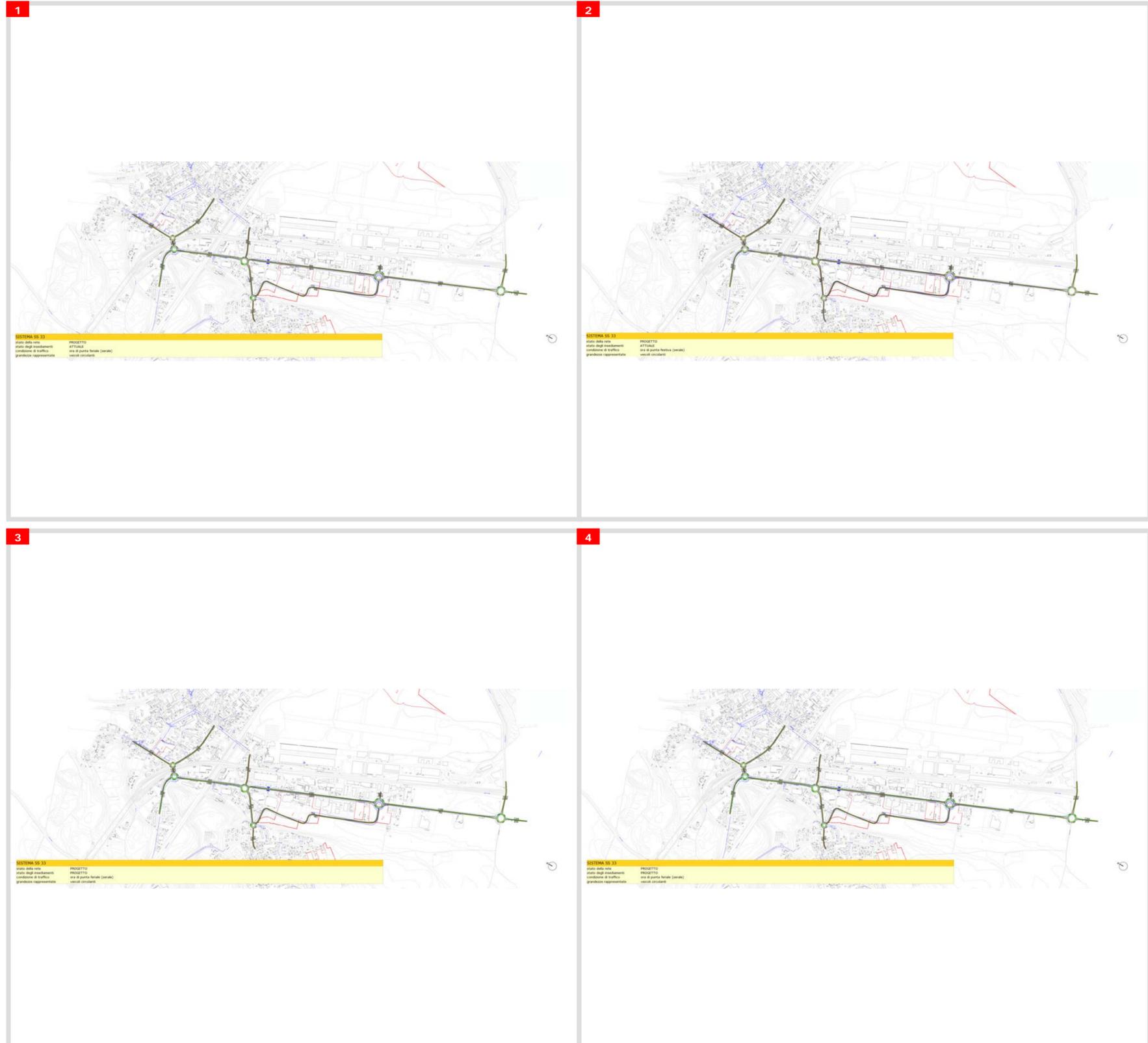
| nr    | tema                              |
|-------|-----------------------------------|
| 07-b3 | II sistema viario SS 33 (seguito) |

1-2 - sono stati quindi elaborati i diagrammi di confronto capacità / flusso relativi al sistema viario nella configurazione di progetto in assenza dei nuovi insediamenti programmati;

3-4 - sono stati infine elaborati i diagrammi di confronto capacità / flusso relativi al sistema viario nella configurazione di progetto in presenza dei nuovi insediamenti programmati.

Le simulazioni modellistiche hanno delineato uno scenario di sostanziale compatibilità tra le previsioni di insediamenti commerciali e le corrispondenti indicazioni di miglioramento della rete viaria.

Per ulteriori dettagli, si rinvia all'Appendice allegata in calce al presente documento.



| nr    | tema                    |
|-------|-------------------------|
| 07-c1 | Il sistema viario SP 17 |

Il sistema viario considerato è innervato dalla SP 17 "del Buon Cammino".

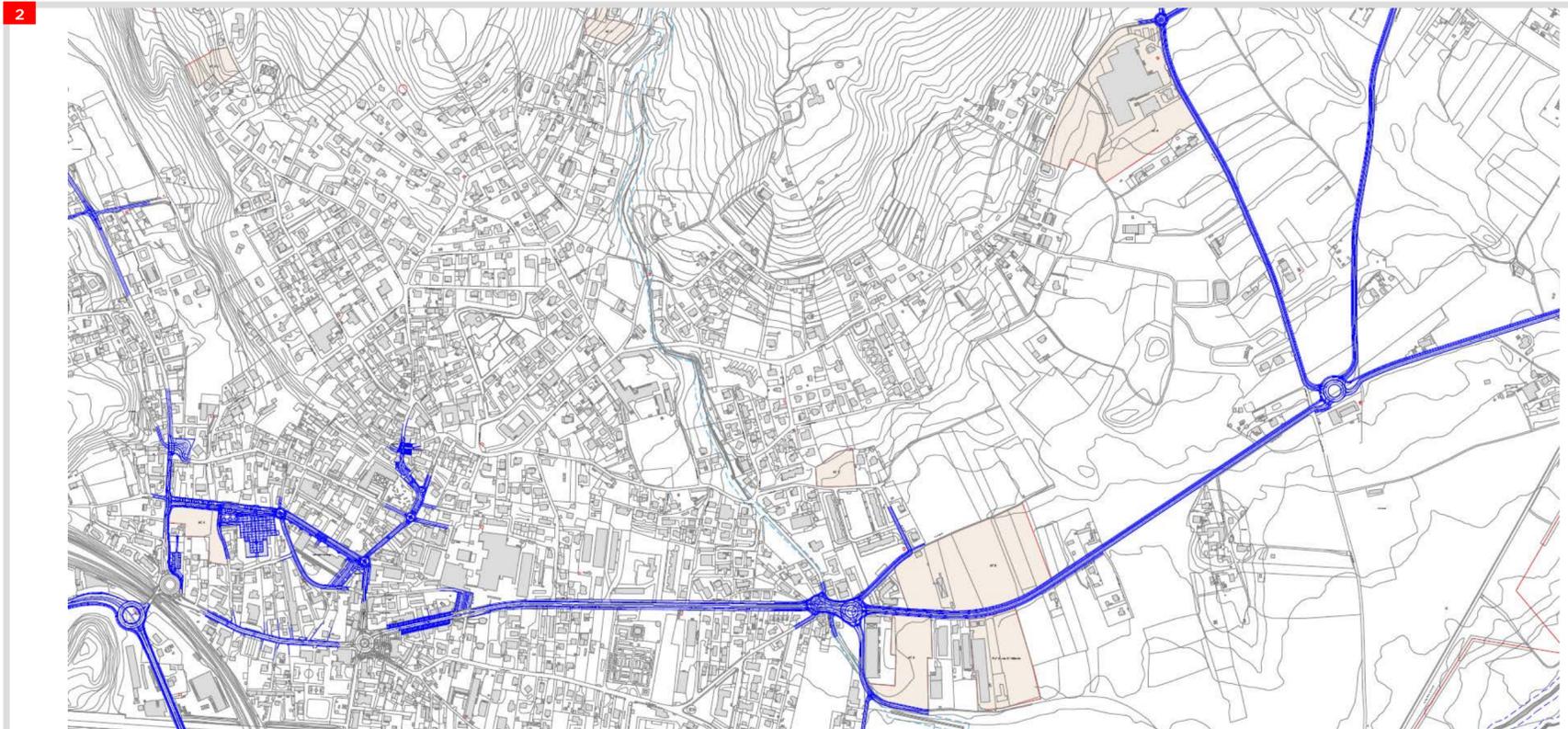
Nello stato di fatto ( 1 ), esso è caratterizzato dai seguenti elementi fondamentali:

- |  |                     |            |
|--|---------------------|------------|
| - intersezione SP 17 / Cavallotti / Uguaglianza / Roma           | a rotonda           | realizzata |
| - intersezione SP 17 / Gramsci / Quadri / Ginestre / Uguaglianza | a priorità semplice |            |
| - intersezione S 17 / Prati / Somma L                            | a priorità semplice |            |

Sempre nello stato di fatto, inoltre, il sistema insediativo circostante risulta interessato da destinazioni sia residenziali che produttive

Nello stato di progetto ( 2 ), esso sarà invece caratterizzato dai seguenti elementi fondamentali:

- |  |           |               |
|--|-----------|---------------|
| - intersezione SP 17 / Cavallotti / Uguaglianza / Roma           | a rotonda | realizzata    |
| - intersezione SP 17 / Gramsci / Quadri / Ginestre / Uguaglianza | a rotonda | da realizzare |
| - nuova strada di accesso a ZP                                   |           | da realizzare |
| - intersezione SP 17 / Prati / Somma L                           | a rotonda | da realizzare |



| nr    | tema                              |
|-------|-----------------------------------|
| 07-c2 | II sistema viario SP 17 (seguito) |

Gli effetti indotti sul sistema viario considerato dall'attuazione delle previsioni di piano appaiono principalmente riconducibili agli insediamenti produttivi e poli-funzionali.

Per la valutazione di tali effetti, è stato adottato il percorso metodologico di seguito delineato:

- 1 - è stata effettuata negli anni 2011 - 2012 da parte della Polizia Locale una campagna di rilevazione dei flussi di traffico estesa al territorio comunale in generale, i cui dati sono stati assunti ed opportunamente elaborati;
- 2 - sono stati stimati gli incrementi di flusso riconducibili alle previsioni di insediamenti produttivi e poli-funzionali, sia in termini di contributo al TGM che di contributo all'ora di punta feriale;
- 4-5 - sono stati elaborati i diagrammi di confronto capacità / flusso relativi al sistema viario nella configurazione di progetto in assenza dei nuovi insediamenti programmati;
- 7-8 - sono stati elaborati i diagrammi di confronto capacità / flusso relativi al sistema viario nella configurazione di progetto in presenza dei nuovi insediamenti programmati.

Le simulazioni modellistiche hanno delineato uno scenario di sostanziale compatibilità tra le previsioni di insediamenti produttivi e poli-funzionali e le corrispondenti indicazioni di miglioramento della rete viaria.

Per ulteriori dettagli, si rinvia all'Appendice allegata in calce al presente documento.



| nr    | tema                    |
|-------|-------------------------|
| 07-d1 | Il sistema viario SP 18 |

Il sistema viario considerato è innervato dalla SP 18 "dell'Isolino Virginia".

Nello stato di fatto (cfr fig 1), esso è caratterizzato dai seguenti elementi fondamentali:

- |  |                       |            |
|--|-----------------------|------------|
| - intersezione SP 18 / Rosselli              | a priorità semplice   |            |
| - intersezione SP 18 / S Rocco               | a rotatoria           | realizzata |
| - via S Rocco sud                            |                       |            |
| - intersezione S Rocco nord / S Rocco sud    | a priorità semplice   |            |
| - intersezione SS 629 / S Rocco / Varisnella | a priorità semaforica |            |
| - via S Rocco nord                           |                       |            |

Sempre nello stato di fatto, inoltre, il sistema insediativo circostante risulta principalmente interessato da insediamenti produttivi e, in parte, da insediamenti residenziali.

Nello stato di progetto (cfr fig 2), esso sarà invece caratterizzato dai seguenti elementi fondamentali:

- |  |                       |               |
|--|-----------------------|---------------|
| - intersezione SP 18 / Rosselli              | a rotatoria           | da realizzare |
| - intersezione SP 18 / S Rocco               | a rotatoria           | realizzata    |
| - via S Rocco sud                            |                       |               |
| - intersezione S Rocco nord / S Rocco sud    | a rotatoria           | da realizzare |
| - intersezione SS 629 / S Rocco / Varisnella | a priorità semaforica |               |
| - via S Rocco nord                           |                       |               |



| nr    | tema                              |
|-------|-----------------------------------|
| 07-d2 | Il sistema viario SP 18 (seguito) |

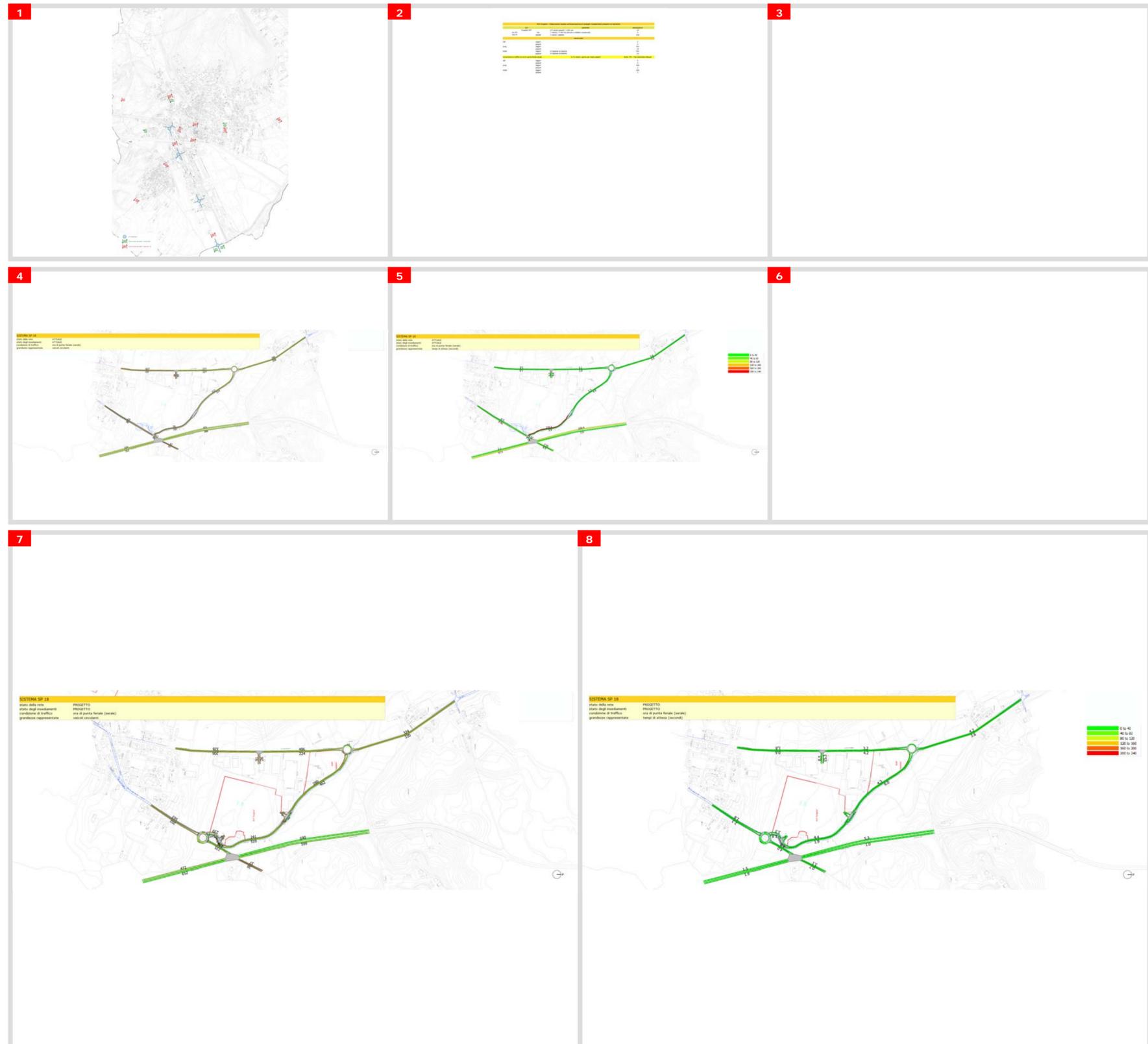
Gli effetti indotti sul sistema viario considerato dall'attuazione delle previsioni di piano appaiono principalmente riconducibili agli insediamenti produttivi.

Per la valutazione di tali effetti, è stato adottato il percorso metodologico di seguito delineato:

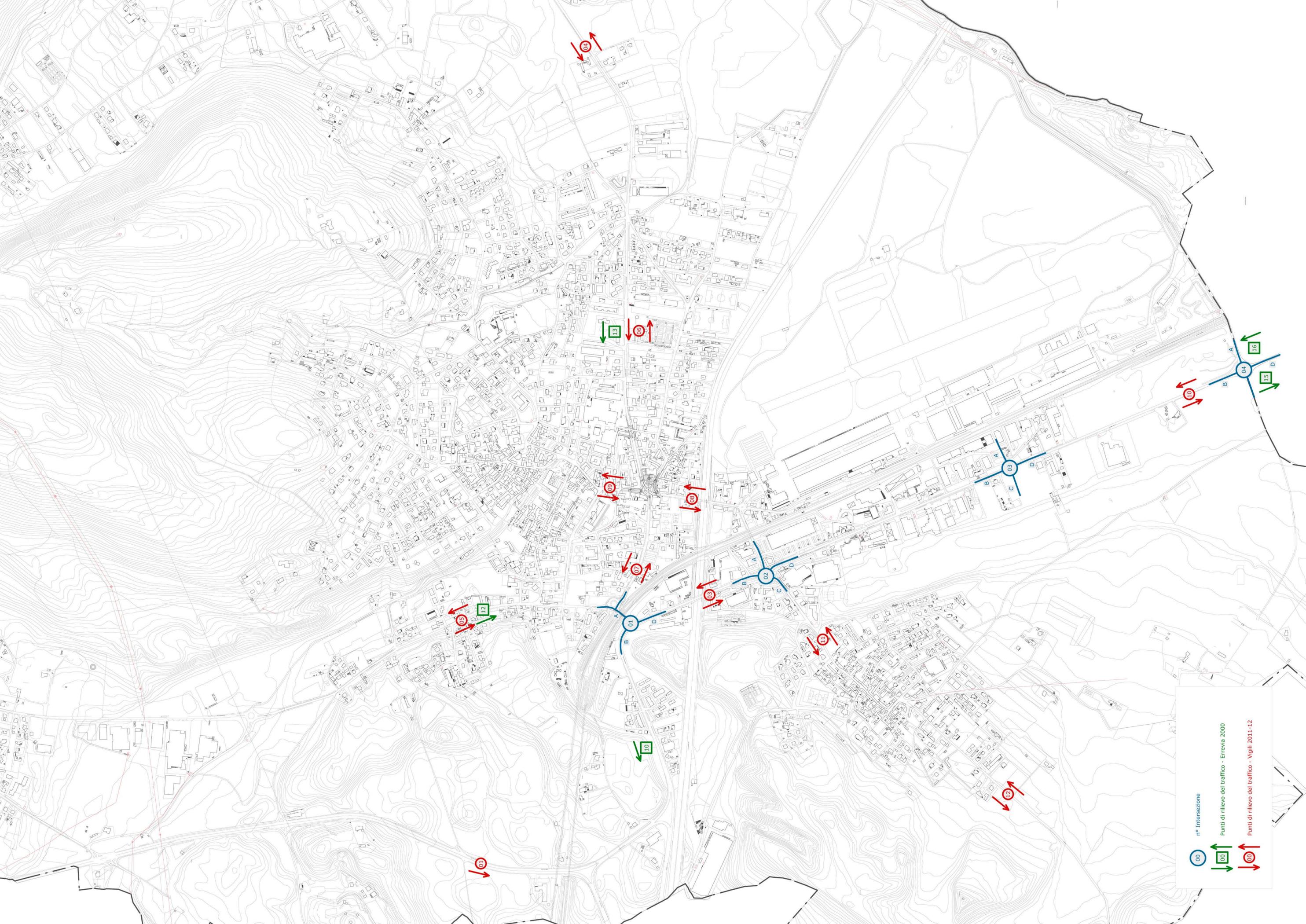
- 1 - è stata effettuata negli anni 2011 - 2012 da parte della Polizia Locale una campagna di rilevazione dei flussi di traffico estesa al territorio comunale in generale, i cui dati sono stati assunti ed opportunamente elaborati;
- 2 - sono stati stimati gli incrementi di flusso riconducibili alle previsioni di insediamenti produttivi, sia in termini di contributo al TGM che di contributo all'ora di punta feriale;
- 4-5 - sono stati elaborati i diagrammi di confronto capacità / flusso relativi al sistema viario nella configurazione di progetto in assenza dei nuovi insediamenti programmati;
- 7-8 - sono stati elaborati i diagrammi di confronto capacità / flusso relativi al sistema viario nella configurazione di progetto in presenza dei nuovi insediamenti programmati.

Le simulazioni modellistiche hanno delineato uno scenario di sostanziale compatibilità tra le previsioni di insediamenti produttivi e poli-funzionali e le corrispondenti indicazioni di miglioramento della rete viaria.

Per ulteriori dettagli, si rinvia all'Appendice allegata in calce al presente documento.



| nr | tema      |
|----|-----------|
| 08 | Appendice |



00 n° Intersezione

00 Punt di rilievo del traffico - Errevia 2000

00 Punt di rilievo del traffico - Vigili 2011-12

Disaggregando la durata media degli spostamenti per professione emerge che, tra gli occupati, sono gli operai a compiere gli spostamenti più brevi, seguiti dalla categoria degli artigiani, negozianti ed esercenti.

Grazie alla breve durata dei loro spostamenti, gli artigiani, negozianti ed esercenti, pur essendo gli individui

più mobili visto che effettuano mediamente poco meno di 3 spostamenti al giorno, spendono per muoversi una quantità di tempo decisamente inferiore rispetto alla maggior parte degli altri individui occupati, a cominciare dalla categoria dei dirigenti e funzionari che trascorrono più di 1 ora e 40 minuti compiendo spostamenti.

Tabella 2.1.12

Indagine Cati - Tempo medio speso per spostamenti da parte dei residenti mobili differenziati per professione

Fonte: elaborazione dalla base dati Indagine Origine/Destinazione regionale

|                                  | Durata media 1 spostamento | Indice di mobilità | Tempo medio per spostamenti |
|----------------------------------|----------------------------|--------------------|-----------------------------|
| Disoccupati                      | 30.32                      | 2.60               | 78.82                       |
| Casalinghe                       | 20.90                      | 2.72               | 56.84                       |
| Pensionati                       | 26.75                      | 2.37               | 63.39                       |
| Studenti                         | 31.89                      | 2.50               | 79.72                       |
| Dirigenti / Funzionari           | 38.89                      | 2.62               | 101.88                      |
| Impiegati / Insegnanti / Tecnici | 29.43                      | 2.73               | 80.33                       |
| Operai e figure assimilate       | 22.56                      | 2.73               | 61.60                       |
| Artigiani, negozianti, esercenti | 24.49                      | 2.94               | 72.01                       |
| Imprenditori / Agricoltori       | 28.40                      | 2.93               | 83.81                       |
| Lavoratori autonomi              | 33.07                      | 2.86               | 94.57                       |

In chiusura di paragrafo un breve cenno alle sequenze di spostamenti rilevate dall'indagine. Come dimostrano le percentuali riportate nella tabella seguente, tali sequenze sono prevalentemente composte da 2 spostamenti che rappresentano viaggi di andata e ritorno dal luogo di residenza.

Le cosiddette catene di spostamento, ossia le sequenze di attività diverse compiute senza fare ritorno a casa, rappresentano meno del 10% degli spostamenti totali.

| N° di spostamenti in sequenza | %     |
|-------------------------------|-------|
| 2 spostamenti                 | 91.2% |
| 3 spostamenti                 | 6.3%  |
| 4 spostamenti                 | 2.0%  |
| 5 spostamenti                 | 0.4%  |
| 6 spostamenti                 | 0.1%  |

2.1.3 Perché

La mobilità delle persone nasce dall'esigenza degli individui di svolgere delle attività in luoghi diversi da quelli in cui si trovano. Le motivazioni degli spostamenti descrivono quindi i diritti, i doveri, le necessità e i piaceri che richiedono la realizzazione di uno spostamento. Nel questionario di indagine sono stati previsti 10 possibili motivazioni di spostamento:

- ✓ Andare alla sede di lavoro;
- ✓ Visitare clienti/riunioni di affari;
- ✓ Andare a scuola/università;
- ✓ Fare acquisti/spesa;
- ✓ Effettuare commissioni personali (posta, banca, visite mediche, municipio, ecc);
- ✓ Accompagnare/andare a prendere persone;
- ✓ Visitare parenti/amici/conoscenti;
- ✓ Svago/turismo/altri impegni (cinema, musei, ristoranti/bar, ecc);
- ✓ Tornare a casa;
- ✓ Altro.

Tra questi, i motivi *andare al lavoro e andare a scuola/università* individuano gli spostamenti *sistematici*, ripetuti nel tempo, mentre tutti gli altri motivi, legati alla gestione personale e familiare, definiscono la mobilità *non sistematica*.

Sul totale degli spostamenti censiti con l'indagine alle famiglie, gli spostamenti sistematici (lavoro, studio) rappresentano circa il 29%.

COMO

MILANO

Tabella 2.1.13

Indagine Cati - Composizione delle sequenze di spostamento

I dati sono stati elaborati sulla base delle risposte degli individui mobili.

Fonte: elaborazione dalla base dati Indagine Origine/Destinazione regionale

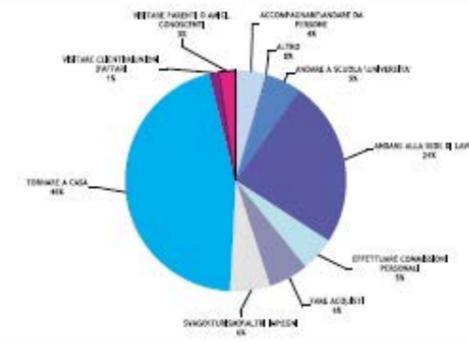


Figura 2.1.14

Indagine Cati - Distribuzione degli spostamenti per motivo

Il grafico è riferito al totale degli spostamenti effettuati nel giorno campione dai residenti in Lombardia.

Fonte: elaborazione dalla base dati Indagine Origine/Destinazione regionale



Escludendo i ritorni a casa (46 totale), la mobilità sistematica 53,8% del totale. Ciò dimostra maggiore rilevanza degli spostamenti non sistematici, che raggiunge il 46,2%. Negli spostamenti non sistematici prevalgono i motivi legati al tempo libero come svago e acquisti. Come si è detto il numero dei ritorni a casa inferiore agli spostamenti non sistematici indica l'esistenza degli spostamenti non sistematici.

Spostamenti attratti dai comuni capoluogo

| Motivo                               | Numero           | %           |
|--------------------------------------|------------------|-------------|
| ACCOMPAGNARE/ANDARE DA PERSONE       | 107.400          | 3.9%        |
| ALTRO                                | 19.684           | 0.5%        |
| ANDARE A SCUOLA/UNIVERSITA'          | 375.802          | 8.8%        |
| ANDARE ALLA SEDE DI LAVORO           | 1.231.072        | 28.8%       |
| EFFETTUARE COMMISSIONI PERSONALI     | 320.599          | 7.5%        |
| FARE ACQUISTI                        | 229.846          | 5.4%        |
| SVAGO/TURISMO/ALTRI IMPEGNI          | 310.115          | 7.2%        |
| TORNARE A CASA                       | 1.417.981        | 33.1%       |
| VISITARE CLIENTI/RIUNIONI D'AFFARI   | 77.095           | 1.8%        |
| VISITARE PARENTI O AMICI, CONOSCENTI | 128.576          | 3.0%        |
| <b>Somma</b>                         | <b>4.278.038</b> | <b>100%</b> |

degli spostamenti attratti dai comuni capoluogo.

Fonte: elaborazione dalla base dati Indagine Origine/Destinazione regionale

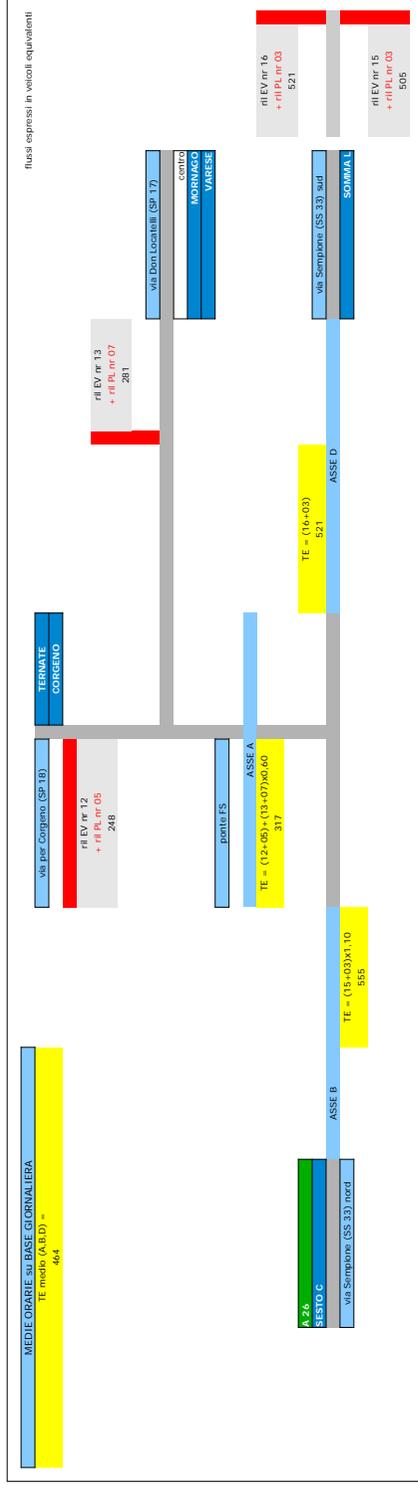
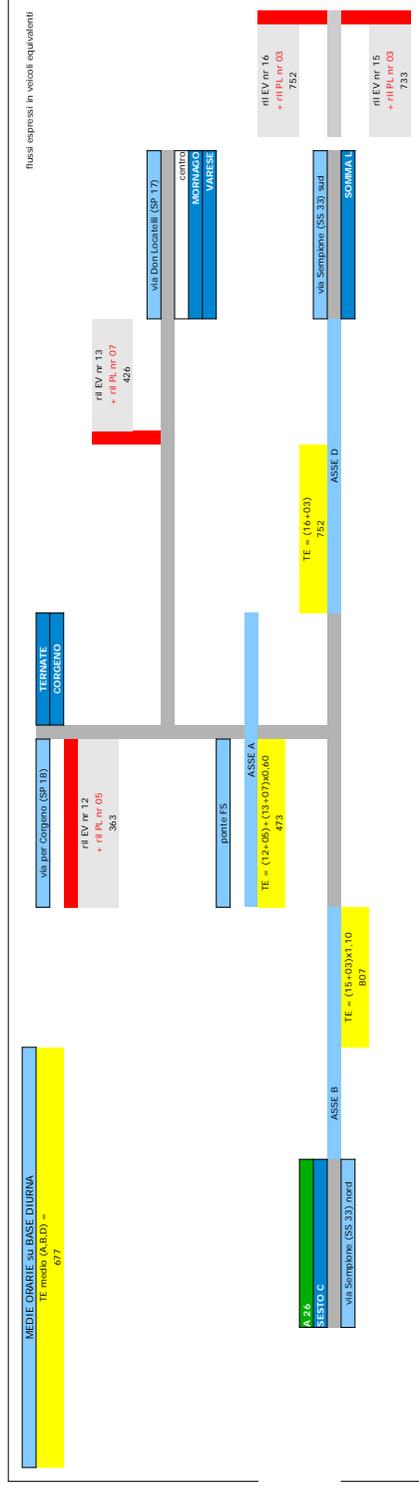
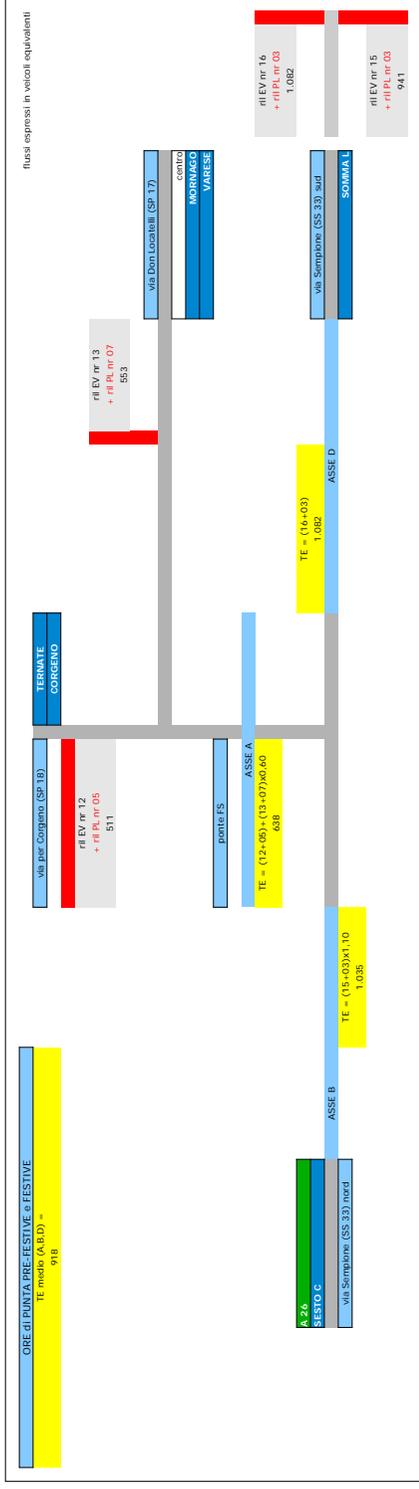
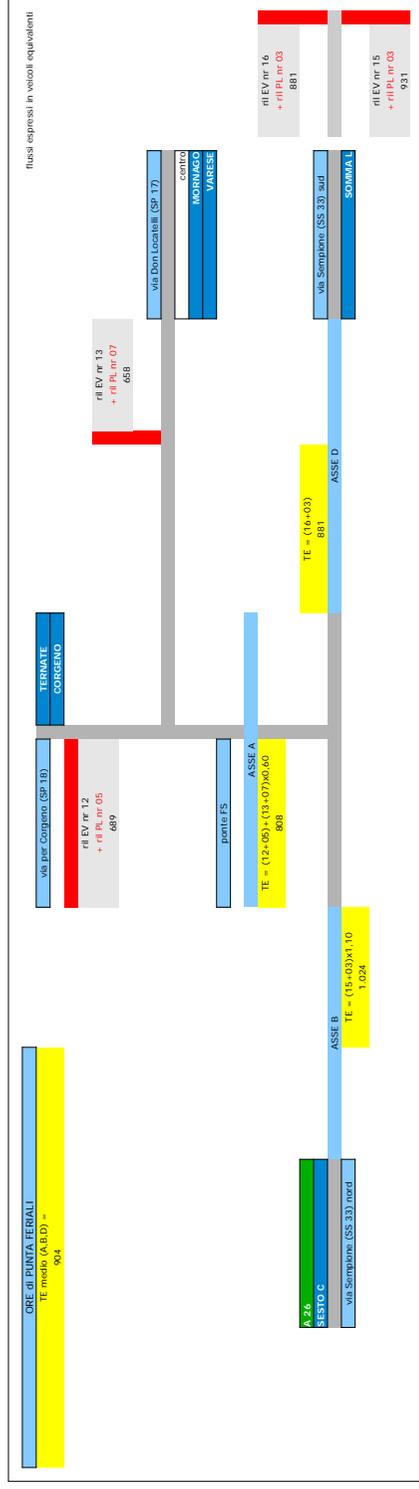


FLUSSI DI TRAFFICO RILEVATI nell'INTORNO del SISTEMA VIABILISTICO in corso di VERIFICA - ANNI 2011 - 2012

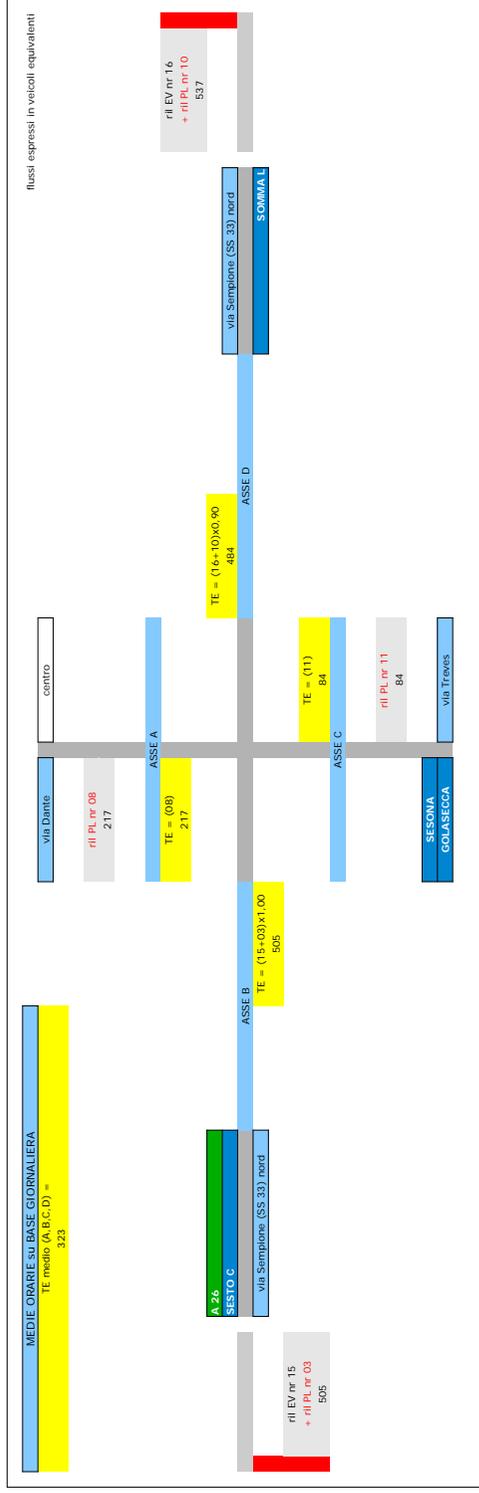
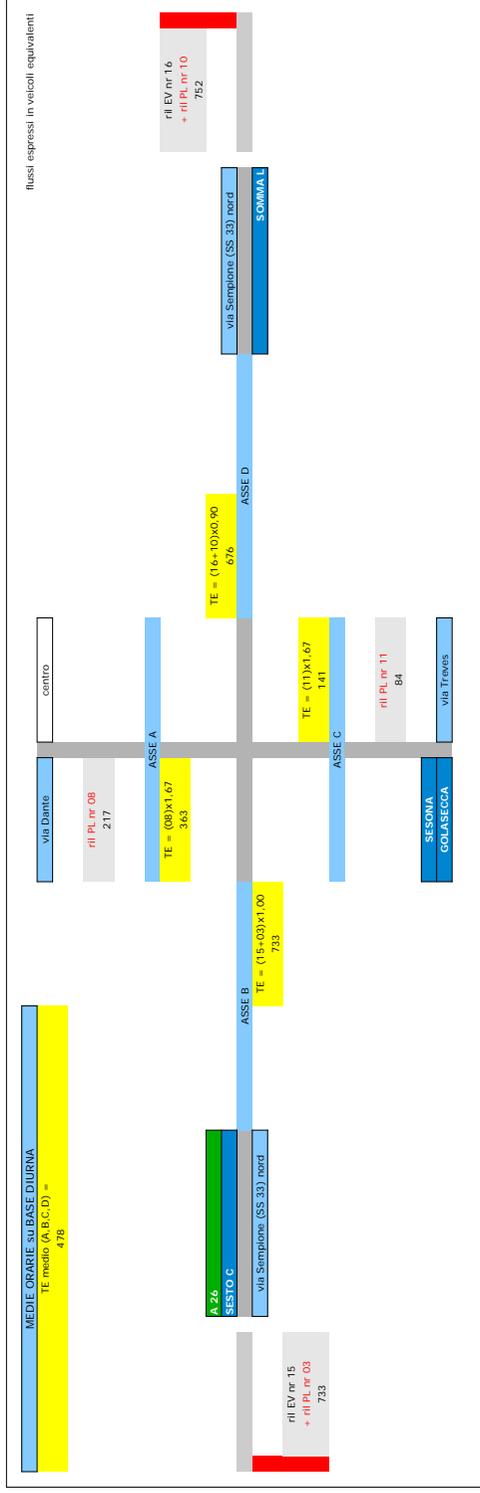
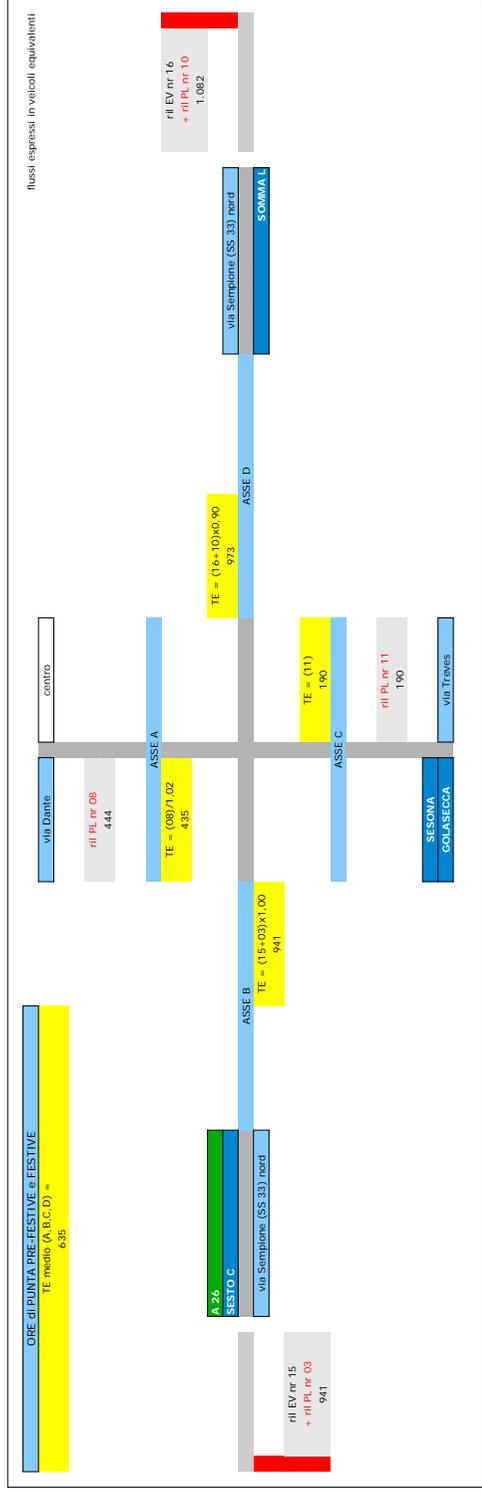
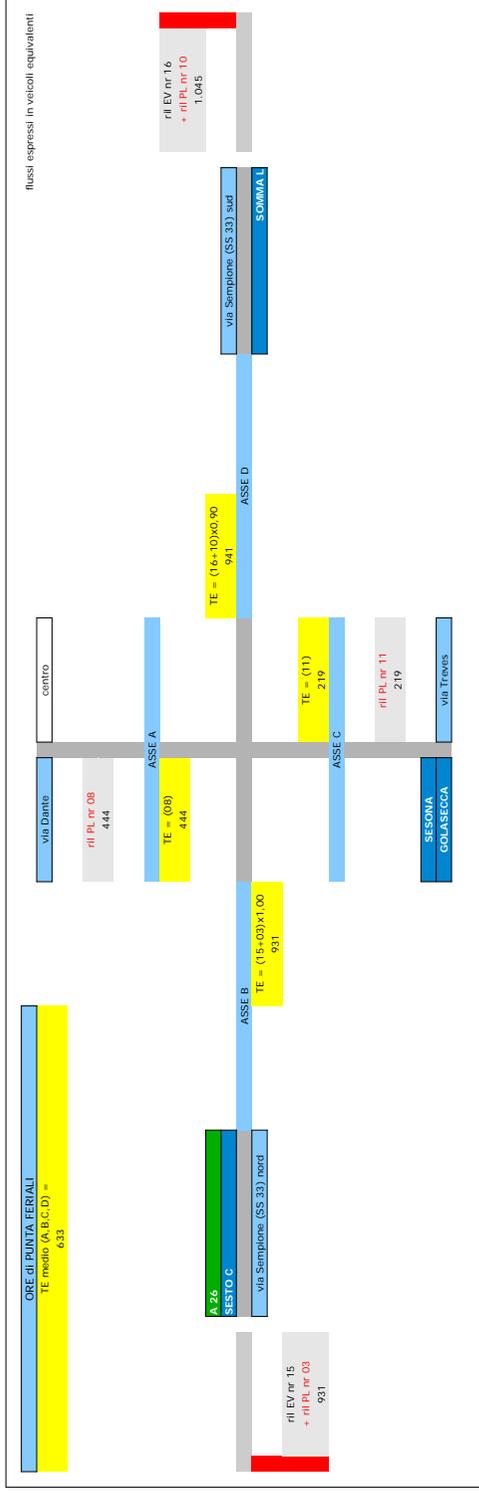
| SS 629 - direzione Brozzato - Sesto Calende                                    | ORE di PUNTA FERIALI   |                     |      |                           | ORE di PUNTA PRE-FESTIVE e FESTIVE |                     |       |                           | ORE DIURNE (07:00-20:00)        |                     |      |                           | ORE DIURNE e NOTTURNE (00:00-24:00) |                     |      |                           |                                 |  |
|--|------------------------|---------------------|------|---------------------------|------------------------------------|---------------------|-------|---------------------------|---------------------------------|---------------------|------|---------------------------|-------------------------------------|---------------------|------|---------------------------|---------------------------------|--|
|  | giorni di osservazione | ore di osservazione | auto | trasporti leggeri pesanti | totali (in veicoli equivalenti)    | ore di osservazione | auto  | trasporti leggeri pesanti | totali (in veicoli equivalenti) | ore di osservazione | auto | trasporti leggeri pesanti | totali (in veicoli equivalenti)     | ore di osservazione | auto | trasporti leggeri pesanti | totali (in veicoli equivalenti) |  |
| SP 19 - direzione SS 33<br>rilevatore PL nr 5<br>rilevatore PL nr 5            | giovedì 21.07.11       | 17:00-18:00         | 1    | 118                       | 296                                | 1                   | 716   |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
|  | venerdì 22.07.11       | 08:00-09:00         | 1    | 86                        | 322                                | 5                   | 760   |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
|  | valori medi orari      |                     |      | 102                       | 309                                | 3                   | 738   |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
|  | totali                 |                     |      |                           |                                    |                     |       |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
| SP 17 - direzione SS 33<br>rilevatore PL nr 7<br>rilevatore PL nr 7            | martedì 26.07.11       | 17:00-18:00         | 1    | 468                       | 86                                 | 8                   | 688   |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
|  | mercoledì 27.07.11     | 08:00-09:00         | 1    | 369                       | 114                                | 3                   | 615   |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
|  | valori medi orari      |                     |      | 419                       | 100                                | 6                   | 652   |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
|  | totali                 |                     |      |                           |                                    |                     |       |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
| SS 33 - direzione Somma Lombardo<br>rilevatore PL nr 3<br>rilevatore PL nr 3   | martedì 26.07.11       | 19:00-20:00         | 1    | 550                       | 127                                | 7                   | 846   |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
|  | mercoledì 27.07.11     | 09:00-10:00         | 1    | 528                       | 144                                | 15                  | 906   |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
|  | valori medi orari      |                     |      | 539                       | 136                                | 11                  | 876   |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
|  | totali                 |                     |      |                           |                                    |                     |       |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
| SS 33 - direzione Sesto Calende<br>rilevatore PL nr 3<br>rilevatore PL nr 3    | martedì 26.07.11       | 09:00-10:00         | 1    | 651                       | 145                                | 4                   | 945   |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
|  | mercoledì 27.07.11     | 09:00-10:00         | 1    | 292                       | 119                                | 15                  | 615   |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
|  | valori medi orari      |                     |      | 469                       | 132                                | 10                  | 790   |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
|  | totali                 |                     |      |                           |                                    |                     |       |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
| SS 33 - direzione Sesto Calende<br>rilevatore PL nr 10<br>rilevatore PL nr 10  | mercoledì 26.07.11     | 17:00-18:00         | 1    | 672                       | 195                                | 5                   | 1.092 |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
|  | giovedì 27.07.11       | 08:00-09:00         | 1    | 455                       | 208                                | 18                  | 979   |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
|  | valori medi orari      |                     |      | 564                       | 202                                | 12                  | 1.036 |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
|  | totali                 |                     |      |                           |                                    |                     |       |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
| via Dante - direzione SS 33<br>rilevatore PL nr 8<br>rilevatore PL nr 8        | martedì 26.07.11       | 17:00-18:00         | 1    | 382                       | 35                                 | 1                   | 488   |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
|  | mercoledì 27.07.11     | 07:00-08:00         | 1    | 281                       | 65                                 | 3                   | 429   |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
|  | valori medi orari      |                     |      | 332                       | 50                                 | 2                   | 444   |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
|  | totali                 |                     |      |                           |                                    |                     |       |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
| via Treves - direzione SS 33<br>rilevatore PL nr 11<br>rilevatore PL nr 11     | venerdì 24.02.12       | 16:00-17:00         | 1    | 135                       | 11                                 | 1                   | 163   |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
|  | sabato 25.02.12        | 15:00-16:00         | 1    | 141                       | 7                                  | 1                   | 161   |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
|  | domenica 26.02.12      | 18:00-19:00         | 1    | 180                       | 16                                 | 1                   | 218   |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
|  | valori medi orari      |                     |      | 154                       | 25                                 | 3                   | 219   |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
| SS 33 - direzione Somma Lombardo<br>rilevatore PL nr 10<br>rilevatore PL nr 10 | martedì 26.07.11       | 17:00-18:00         | 1    | 469                       | 130                                | 14                  | 645   |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
|  | mercoledì 27.07.11     | 08:00-09:00         | 1    | 454                       | 152                                | 24                  | 902   |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
|  | valori medi orari      |                     |      | 472                       | 141                                | 20                  | 874   |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
|  | totali                 |                     |      |                           |                                    |                     |       |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
| SS 33 - direzione Sesto Calende<br>rilevatore PL nr 10<br>rilevatore PL nr 10  | mercoledì 26.07.11     | 17:00-18:00         | 1    | 672                       | 195                                | 5                   | 1.092 |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
|  | giovedì 27.07.11       | 08:00-09:00         | 1    | 455                       | 208                                | 18                  | 979   |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
|  | valori medi orari      |                     |      | 564                       | 202                                | 12                  | 1.036 |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
|  | totali                 |                     |      |                           |                                    |                     |       |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
| SISTEMA COMPLESSIVO  | valori medi orari      |                     |      | 401                       | 144                                | 9                   | 740   |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |
|  | totali                 |                     |      |                           |                                    |                     |       |                           |                                 |                     |      |                           |                                     |                     |      |                           |                                 |  |

FLUSSI DI TRAFFICO RILEVATI nell'INTORNO del SISTEMA VIABILISTICO in corso di VERIFICA - ANNI 2011 - 2012

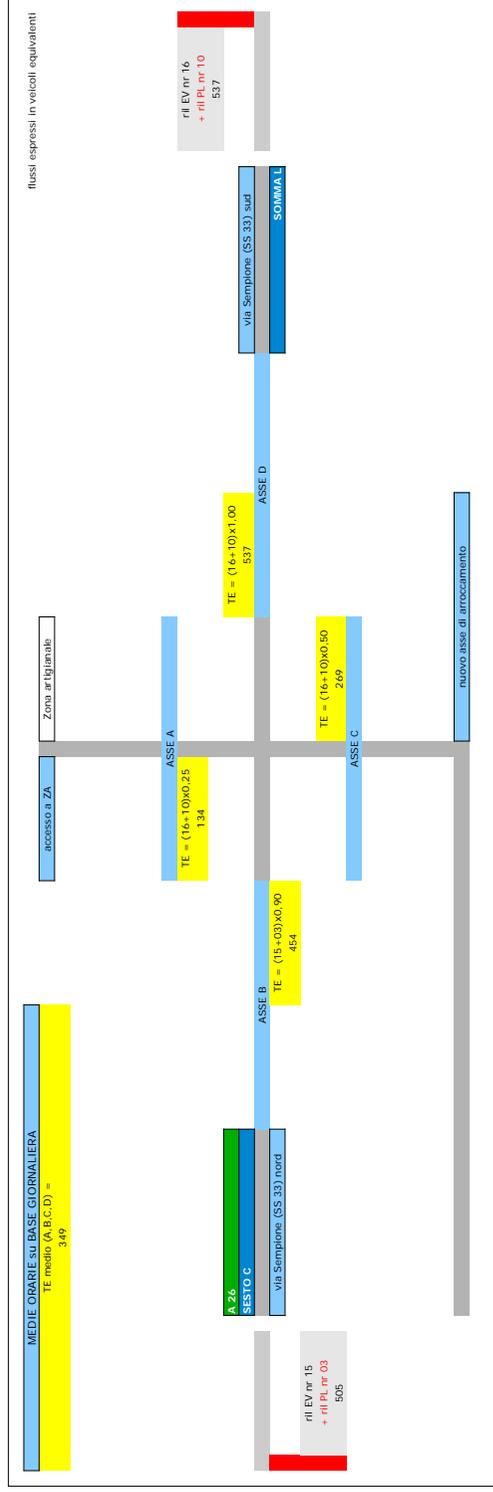
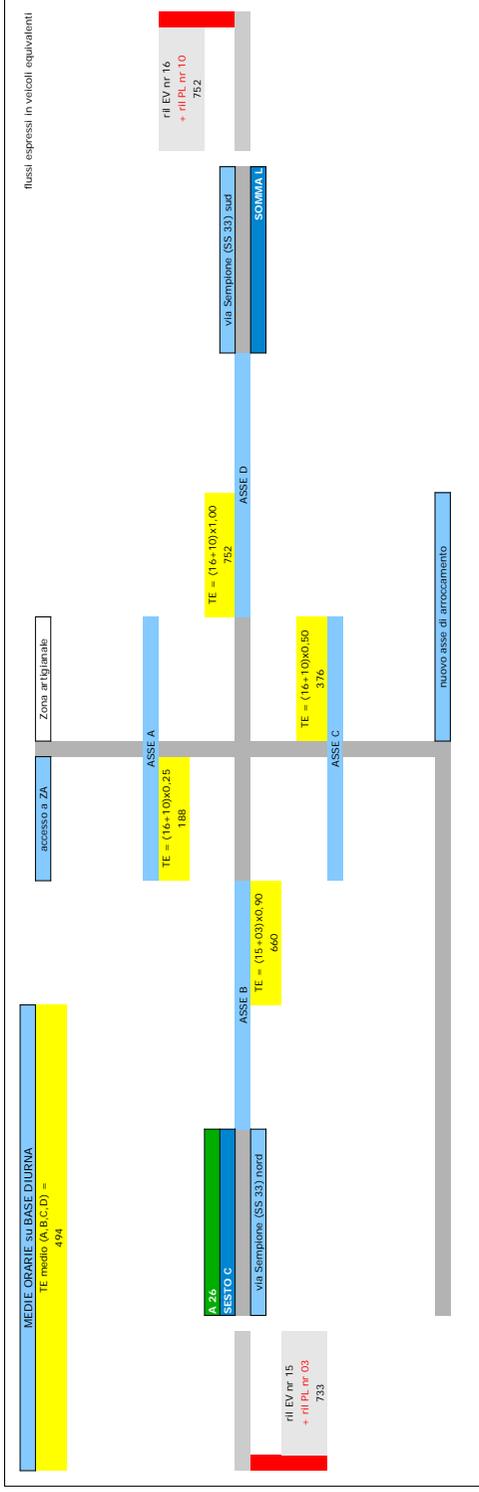
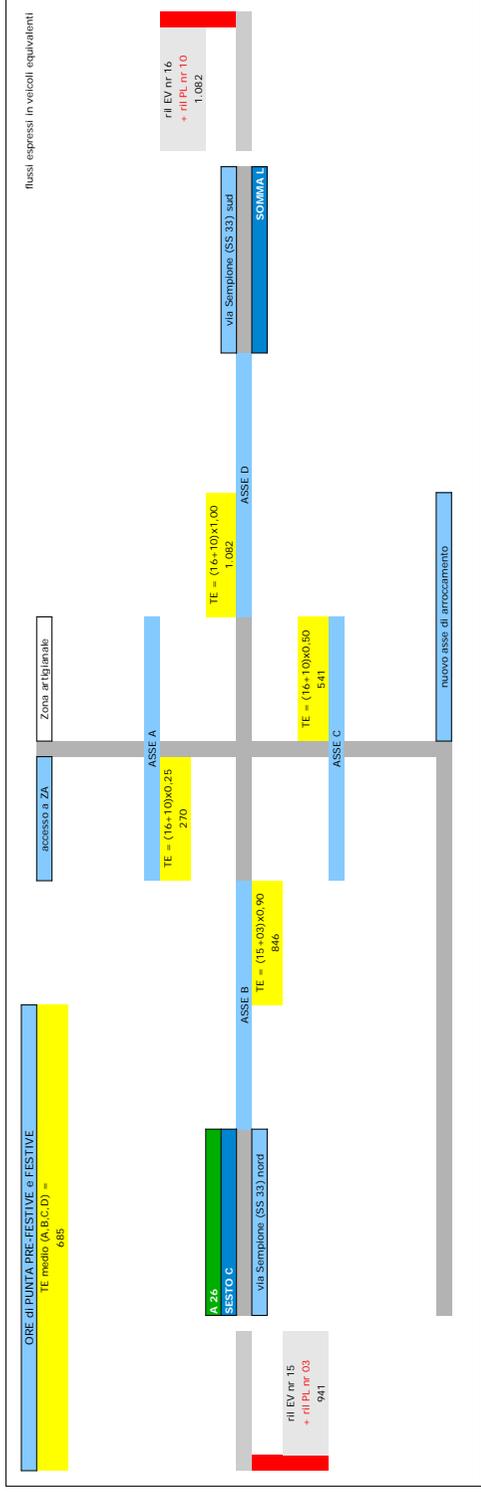
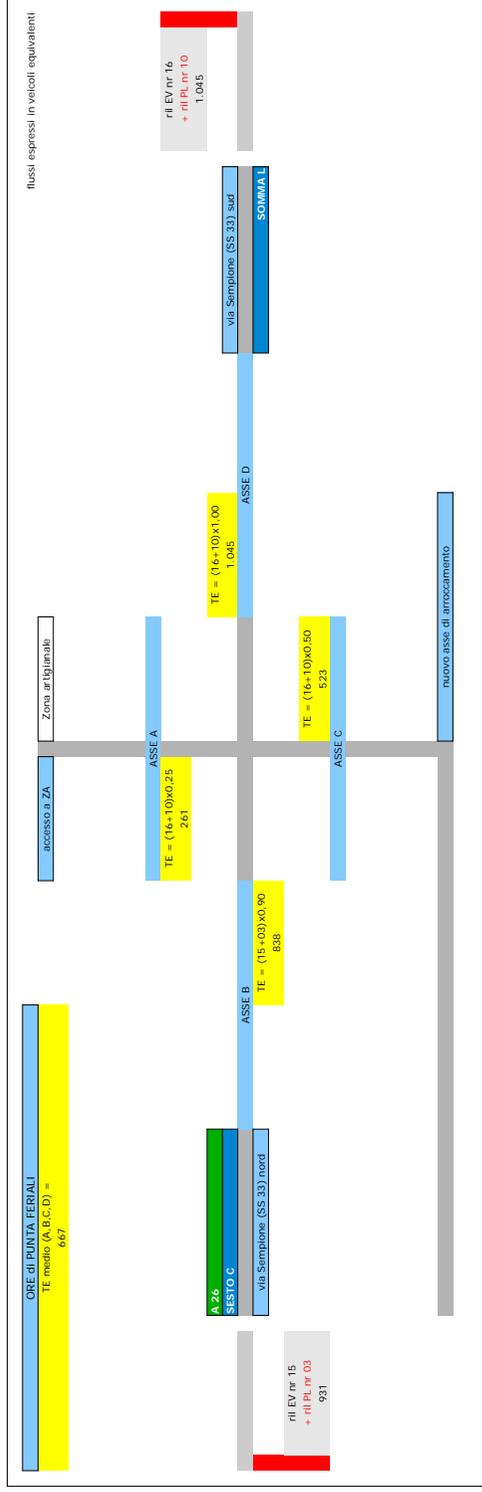




Delineazione degli schemi intersettivi ed assegnazione dei carichi veicolari

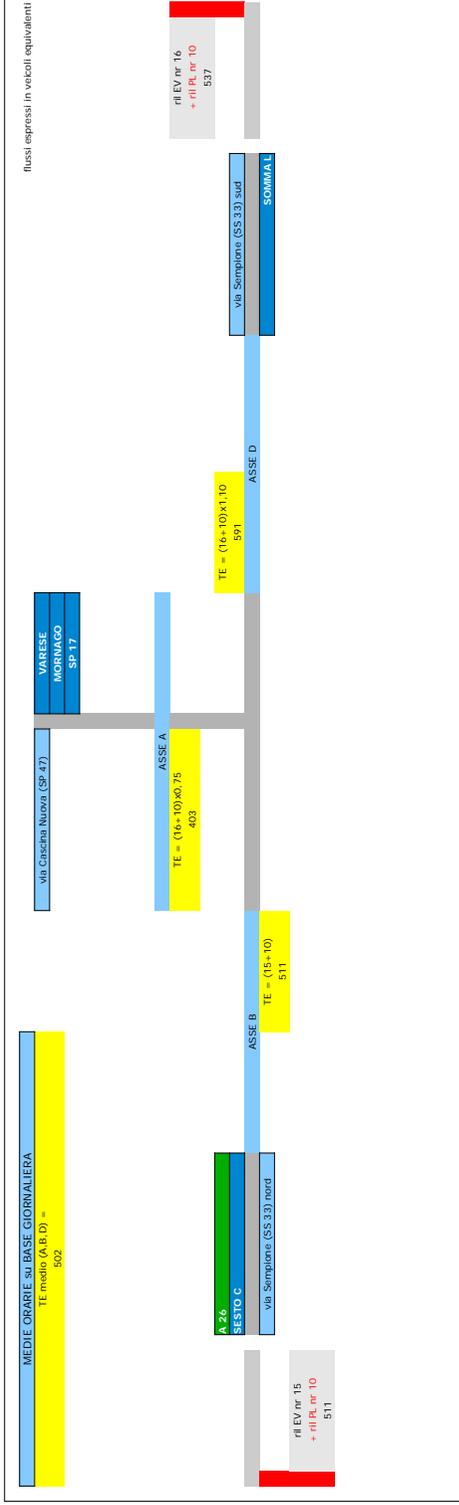
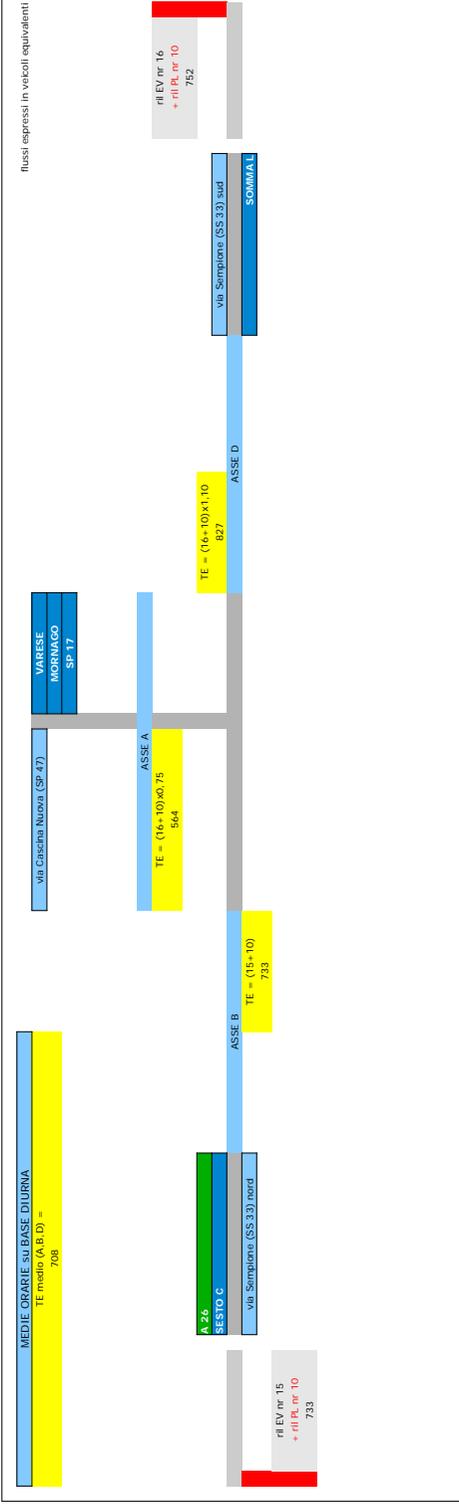
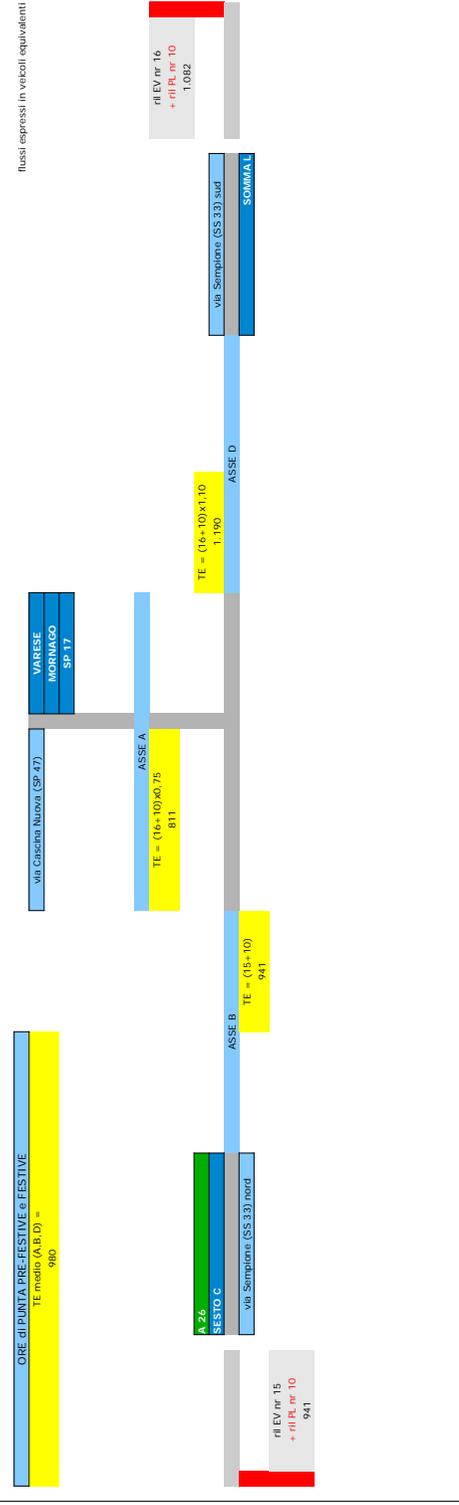
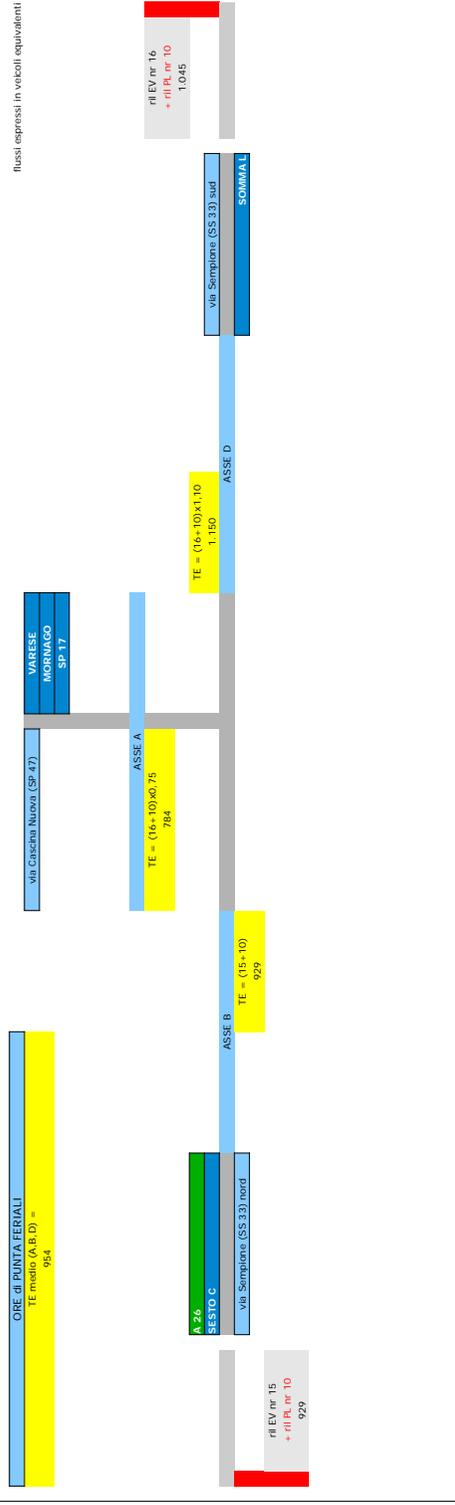


Delineazione degli schemi interseettivi ed assegnazione dei carichi veicolari

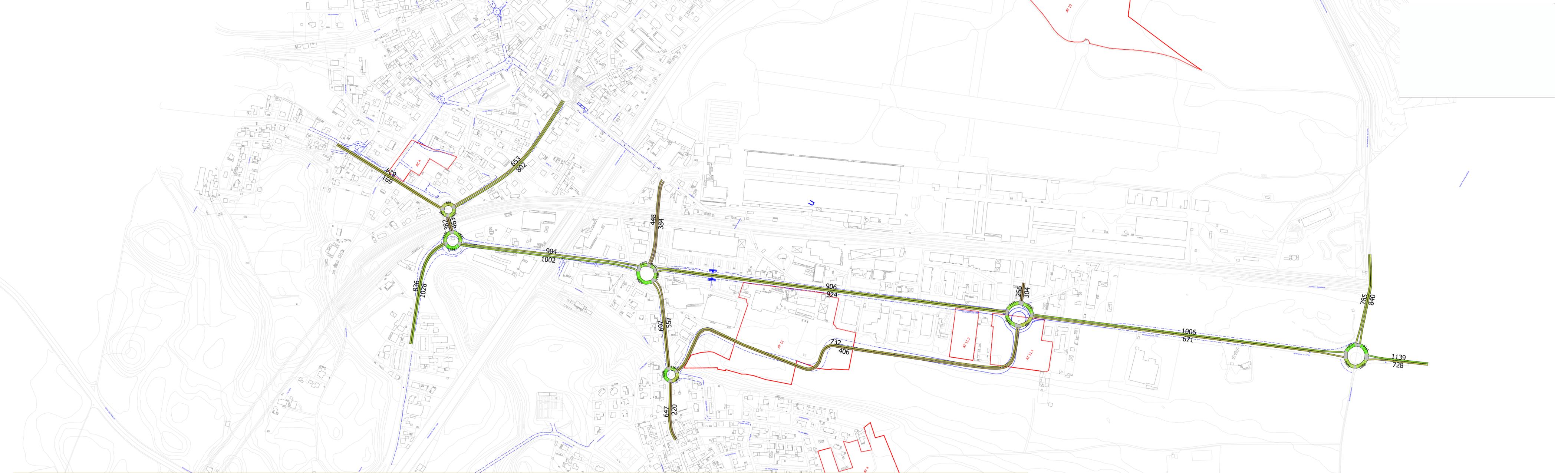


Delineazione degli schemi intersektiv ed assegnazione dei carichi veicolari

103 - INTERSEZIONE SS 33 / ACCESSO a ZA / NUOVO ASSE di ARROCCAMENTO



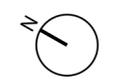
| PROIEZIONE STATO di FATTO > STATO di PROGETTO basata sui risultati statistici di REGIONE LOMBARDIA - INFRASTRUTTURE e MOBILITA' - INDAGINE ORIGINE / DESTINAZIONE 2002 - DISTRIBUZIONE degli SPOSTAMENTI per MOTIVO |                          |             |                                  |    |                                    |  |             |                                  |              |
|---|--------------------------|-------------|----------------------------------|----|------------------------------------|--|-------------|----------------------------------|--------------|
| STATO di FATTO  |                          |             |                                  |    |                                    |  |             |                                  |              |
| ORA di PUNTA FERIALE  |                          |             |                                  |    | ORA di PUNTA PRE-FESTIVA e FESTIVA |  |             |                                  |              |
|   |                          | complessivi | commercio ed assimilabili        |    | altri motivi                       |  | complessivi | commercio ed assimilabili        | altri motivi |
|   |                          |             |                                  | %  | %                                  |  |             |                                  | %            |
|   |                          |             | visitare clienti                 | 1  |                                    |  |             | visitare clienti                 | 1            |
|   |                          |             | effettuare commissioni personali | 5  |                                    |  |             | effettuare commissioni personali | 5            |
|   |                          |             | fare acquisti                    | 6  |                                    |  |             | fare acquisti                    | 6            |
|   |                          |             | svago-turismo, etc               | 6  |                                    |  |             | svago-turismo, etc               | 6            |
|   |                          |             | complessivi                      | 18 |                                    |  |             | complessivi                      | 18           |
|   |                          |             | cautelativamente                 | 30 | 70                                 |  |             | cautelativamente                 | 50           |
| flussi medi rilevati  | veicoli equivalenti      | 790         | 237                              |    | 553                                |  | 804         | 402                              | 402          |
| superficie di vendita esistente   | mq                       | 17.846      | 17.846                           |    | 0                                  |  | 17.846      | 17.846                           | 0            |
| rapporti flussi / superfici   | veicoli equivalenti / mq | 0,044       | 0,013                            |    | ---                                |  |             | 0,023                            | ---          |
| STATO di PROGETTO   |                          |             |                                  |    |                                    |  |             |                                  |              |
| ORA di PUNTA FERIALE  |                          |             |                                  |    | ORA di PUNTA PRE-FESTIVA e FESTIVA |  |             |                                  |              |
|   |                          | complessivi | commercio ed assimilabili        |    | altri motivi                       |  | complessivi | commercio ed assimilabili        | altri motivi |
|   |                          |             |                                  | %  | %                                  |  |             |                                  | %            |
|   |                          |             | visitare clienti                 | 1  |                                    |  |             | visitare clienti                 | 1            |
|   |                          |             | effettuare commissioni personali | 5  |                                    |  |             | effettuare commissioni personali | 5            |
|   |                          |             | fare acquisti                    | 6  |                                    |  |             | fare acquisti                    | 6            |
|   |                          |             | svago-turismo, etc               | 6  |                                    |  |             | svago-turismo, etc               | 6            |
|   |                          |             | complessivi                      | 18 |                                    |  |             | complessivi                      | 18           |
|   |                          |             | cautelativamente                 | 30 | 70                                 |  |             | cautelativamente                 | 50           |
| superficie di vendita incrementale di PGT   | mq                       | 11.500      | 11.500                           |    | 0                                  |  | 11.500      | 11.500                           | 0            |
| flussi medi attesi  | veicoli equivalenti      | 153         | 153                              |    | 0                                  |  | 259         | 259                              | 0            |
| flussi medi totali (rilevati + attesi)  | veicoli equivalenti      | 943         | 390                              |    | 553                                |  | 1.063       | 661                              | 402          |
| incrementi attesi   | %                        | 19          | 64                               |    | 0                                  |  | 32          | 64                               | 0            |

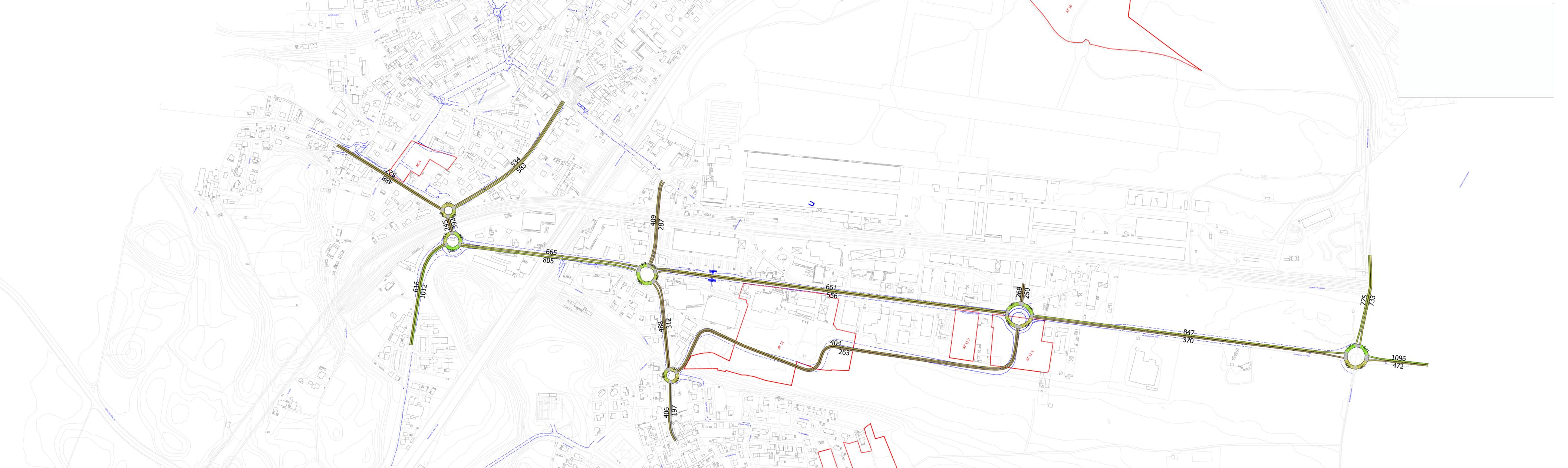


**SISTEMA SS 33**

stato della rete  
 stato degli insediamenti  
 condizione di traffico  
 grandezze rappresentate

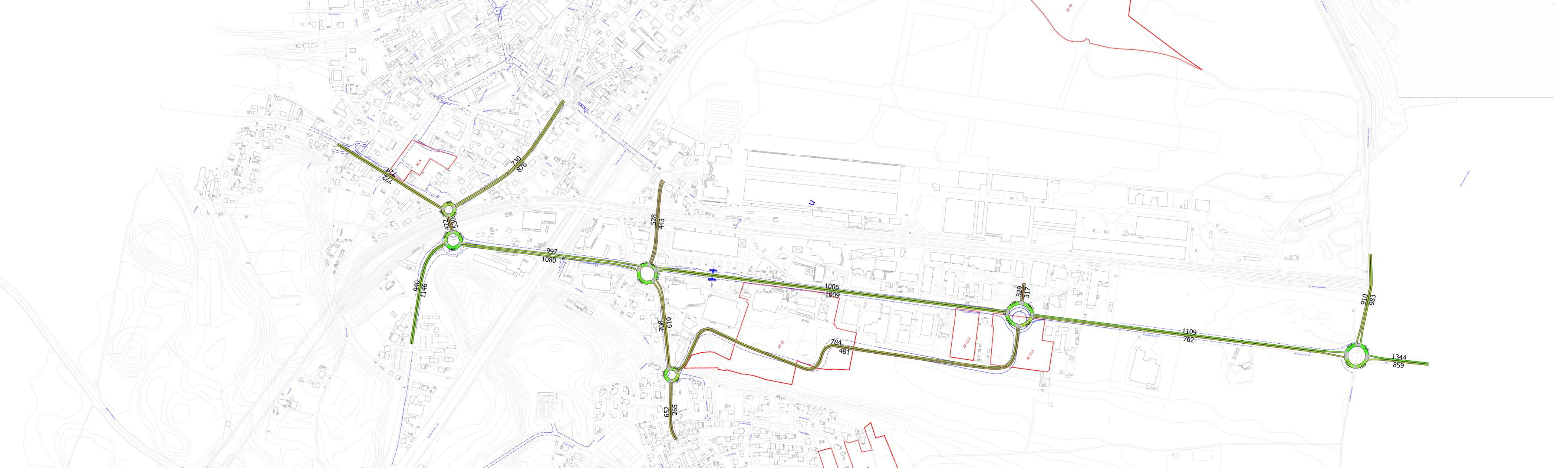
**PROGETTO**  
**ATTUALE**  
 ora di punta feriale (serale)  
 veicoli circolanti



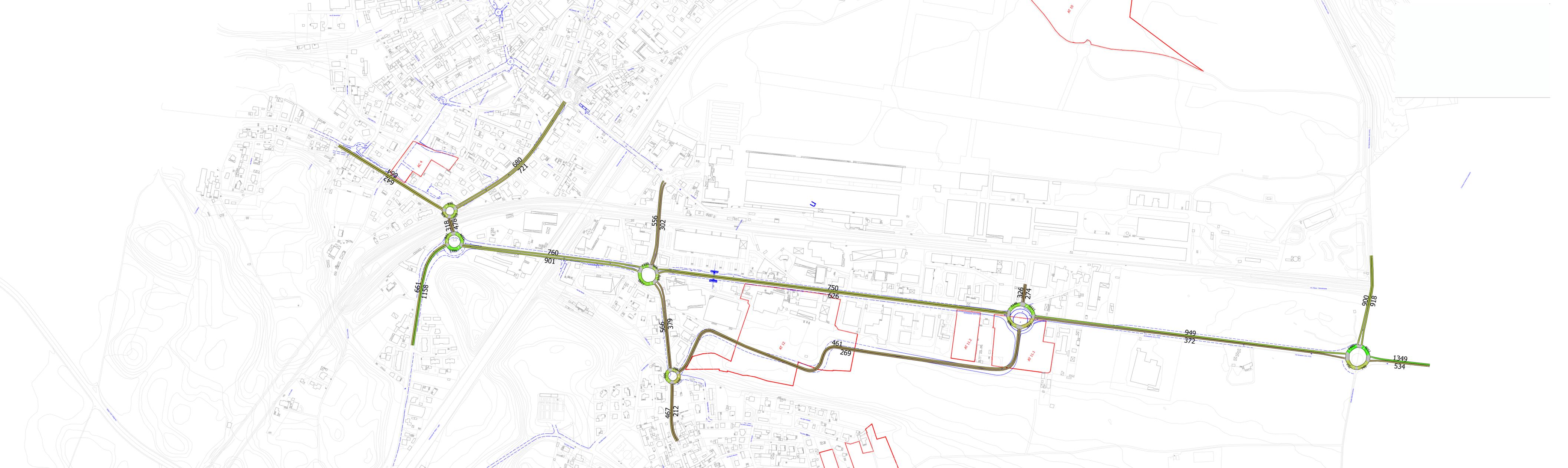


| SISTEMA SS 33            |                               |
|--------------------------|-------------------------------|
| stato della rete         | PROGETTO                      |
| stato degli insediamenti | ATTUALE                       |
| condizione di traffico   | ora di punta festiva (serale) |
| grandezze rappresentate  | veicoli circolanti            |





| SISTEMA SS 33            |                               |
|--------------------------|-------------------------------|
| stato della rete         | PROGETTO                      |
| stato degli insediamenti | PROGETTO                      |
| condizione di traffico   | ora di punta feriale (serale) |
| grandezze rappresentate  | veicoli circolanti            |



| SISTEMA SS 33            |                               |
|--------------------------|-------------------------------|
| stato della rete         | PROGETTO                      |
| stato degli insediamenti | PROGETTO                      |
| condizione di traffico   | ora di punta festiva (serale) |
| grandezze rappresentate  | veicoli circolanti            |



**SISTEMA SP 17 – DATI ed ELABORAZIONI per SIMULAZIONE MODELLISTICA**

AC 06 (IRCA) – Elaborazioni basate sull'osservazione di analoghi insediamenti presenti sul territorio

| SC             |         | parametri   | veicoli/giorno |
|----------------|---------|---|----------------|
| Stato di fatto |         |   |                |
| 10.270         | mq      | 0,5 veicoli pesanti / 1.000 mq                                    | 5              |
| 51,35          | addetti | 1 veicolo / 7.500 mq (dovuto a visitatori occasionali)            | 1              |
|                |         | 2 veicoli / addetto   | 103            |
| SLP            |         |   |                |
| Progetto PGT   |         |   |                |
| 7.505          | mq      | 1 veicolo pesante / 5.600 mq (dovuto ad approvvigionamento merci) | 4              |
| 37,53          | addetti | 1 veicolo / 7.500 mq (dovuto a visitatori occasionali)            | 1              |
|                |         | 2 veicoli / addetto   | 75             |

| veicoli totali |                    |          |
|----------------|--------------------|----------|
| sdf            | leggeri<br>pesanti | 104<br>5 |
| prog           | leggeri<br>pesanti | 76<br>4  |
| totali         | leggeri<br>pesanti | 181<br>9 |

conversione in traffico di ora di punta feriale serale 12 % veicoli / giorno per mezzi pesanti fonte: ITE – Trip Generation Manual

|        |                    |         |
|--------|--------------------|---------|
| sdf    | leggeri<br>pesanti | 52<br>1 |
| prog   | leggeri<br>pesanti | 38<br>0 |
| totali | leggeri<br>pesanti | 91<br>2 |

AT 08 (Polo sportivo-commerciale) – Elaborazioni basate su normativa DGR nr 8/5054 del 04.07.07 e ITE – Trip Generation Manual

| SLP commerciale |    | parametri       | veicoli/ora (di punta) |
|-----------------|----|-----------------|------------------------|
| Progetto PGT    |    |                 |                        |
| 1.586,40        | mq | veicoli pesanti | 0                      |
|                 |    | veicoli         | 79                     |
| SLP sportiva    |    |                 |                        |
| Progetto PGT    |    |                 |                        |
| 6.345,60        | mq | veicoli pesanti | 0                      |
|                 |    | veicoli         | 76                     |
| veicoli totali  |    |                 |                        |

|        |         |   |          |
|--------|---------|---|----------|
| totali | leggeri | in ingresso al sistema<br>in uscita dal sistema | 59<br>97 |
|--------|---------|---|----------|

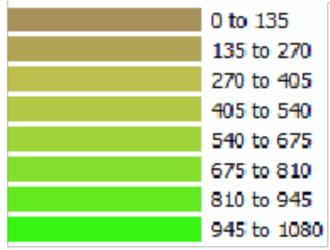
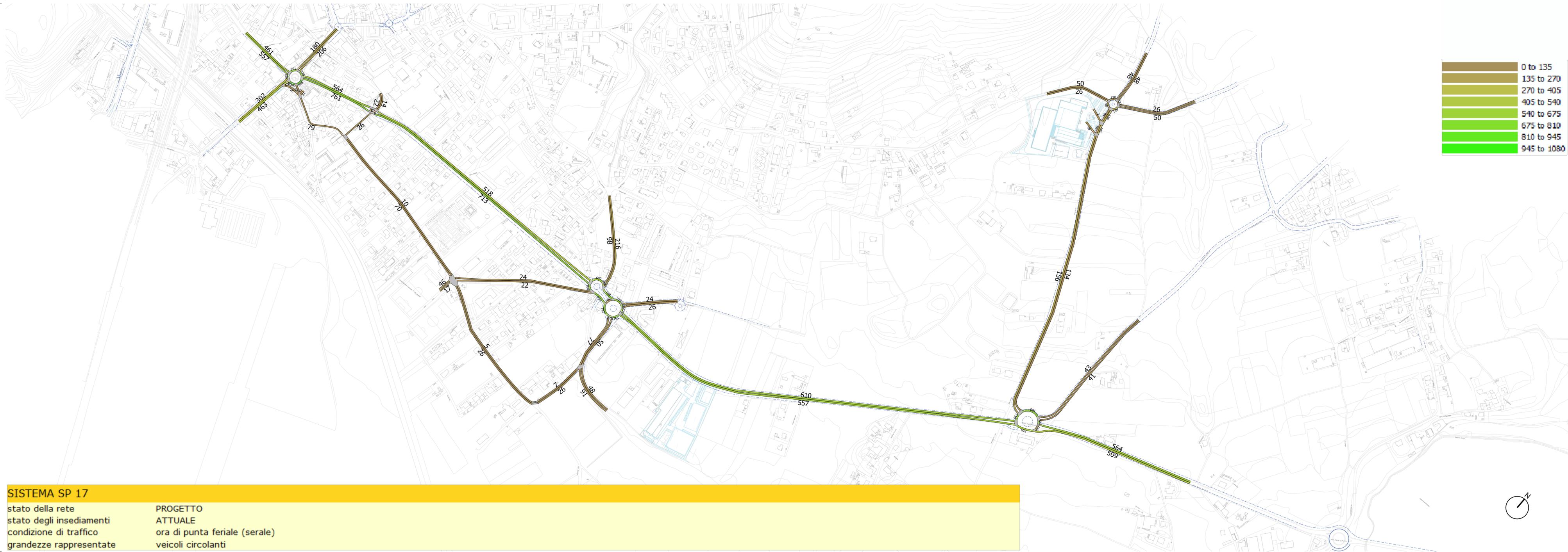
AT 09 – Elaborazioni basate sull'osservazione di analoghi insediamenti presenti sul territorio

| SLP            |         | parametri  | veicoli/giorno |
|----------------|---------|--|----------------|
| Progetto PGT   |         |  |                |
| 5.225          | mq      | 0,7 veicolo pesante / 1000 mq SC                         | 4              |
| 52,25          | addetti | 1 veicolo / 7500 mq SC (dovuto a visitatori occasionali) | 1              |
|                |         | 2 veicoli / addetto                                      | 105            |
| veicoli totali |         |  |                |

|        |                    |          |
|--------|--------------------|----------|
| sdf    | leggeri<br>pesanti | 0<br>0   |
| prog   | leggeri<br>pesanti | 105<br>4 |
| totali | leggeri<br>pesanti | 106<br>4 |

conversione in traffico di ora di punta serale 12 % veicoli / giorno per mezzi pesanti fonte: ITE – Trip Generation Manual

|        |                    |         |
|--------|--------------------|---------|
| sdf    | leggeri<br>pesanti | 0<br>0  |
| prog   | leggeri<br>pesanti | 53<br>0 |
| totali | leggeri<br>pesanti | 53<br>1 |

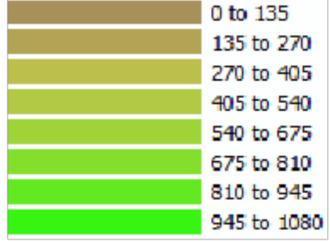
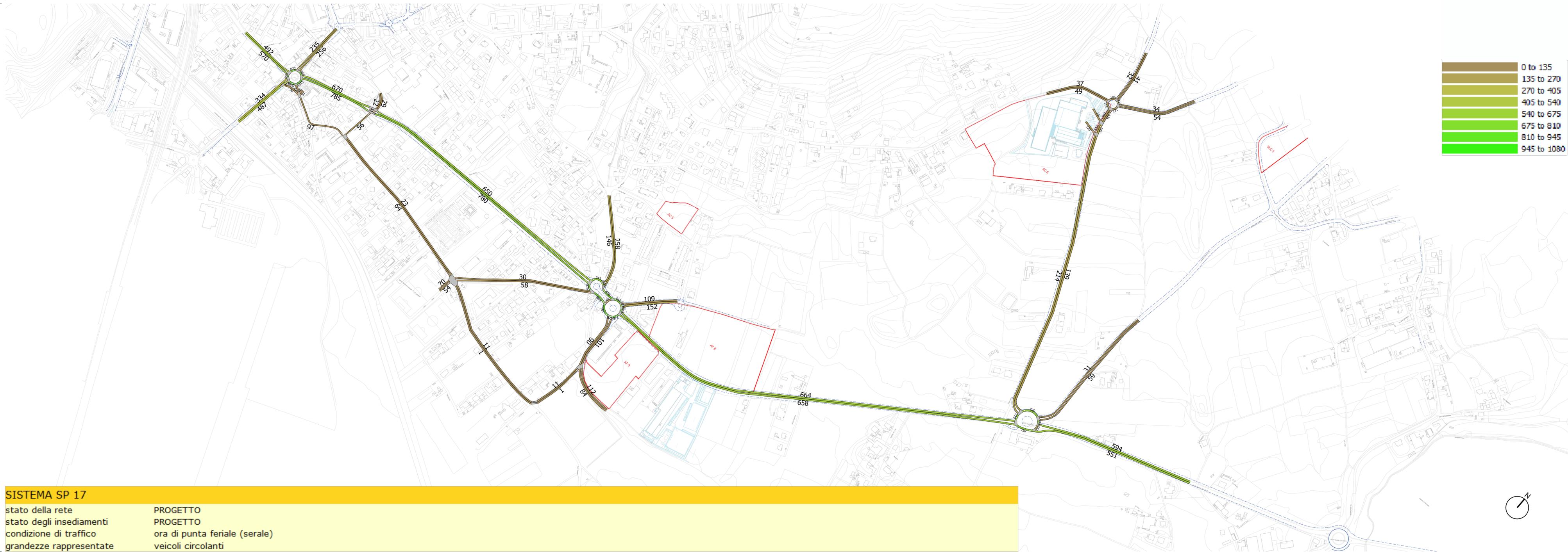


**SISTEMA SP 17**

stato della rete  
 stato degli insediamenti  
 condizione di traffico  
 grandezze rappresentate

PROGETTO  
 ATTUALE  
 ora di punta feriale (serale)  
 veicoli circolanti





**SISTEMA SP 17**

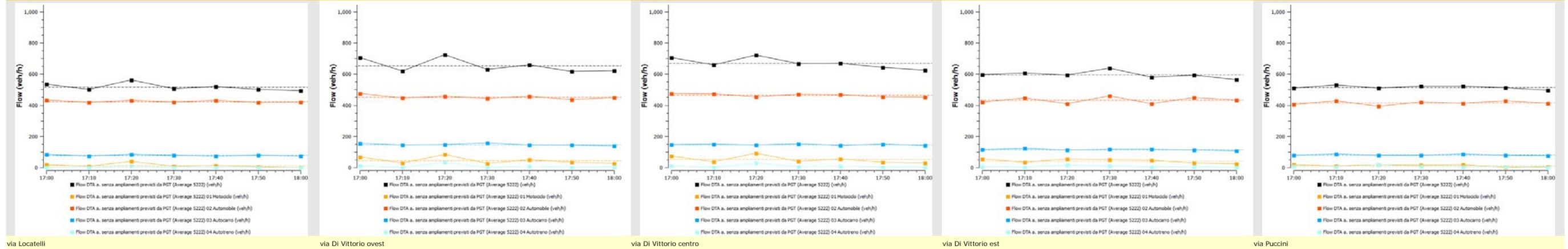
|                          |                               |
|--------------------------|-------------------------------|
| stato della rete         | PROGETTO                      |
| stato degli insediamenti | PROGETTO                      |
| condizione di traffico   | ora di punta feriale (serale) |
| grandezze rappresentate  | veicoli circolanti            |



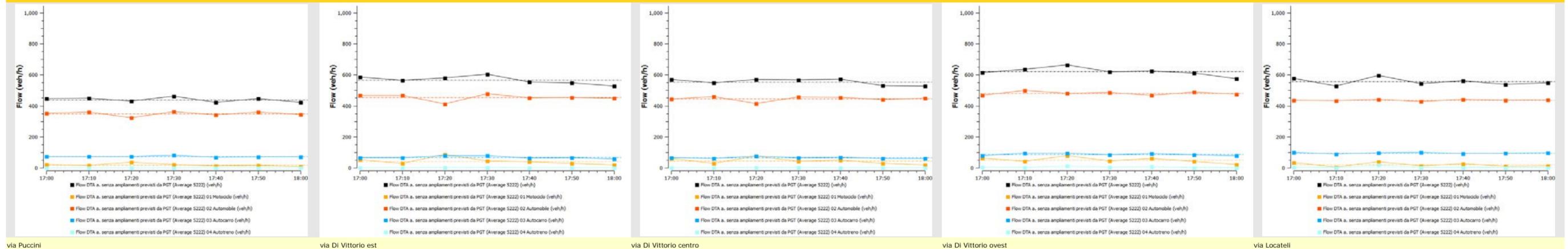
SP 17 – Stato della rete : PROGETTO – Stato degli insediamenti : PROGETTO

stato della rete PROGETTO  
 stato degli insediamenti ATTUALE  
 condizione di traffico ora di punta feriale (serale)  
 grandezze rappresentate veicoli circolanti per tipologie

Direzione ovest – est



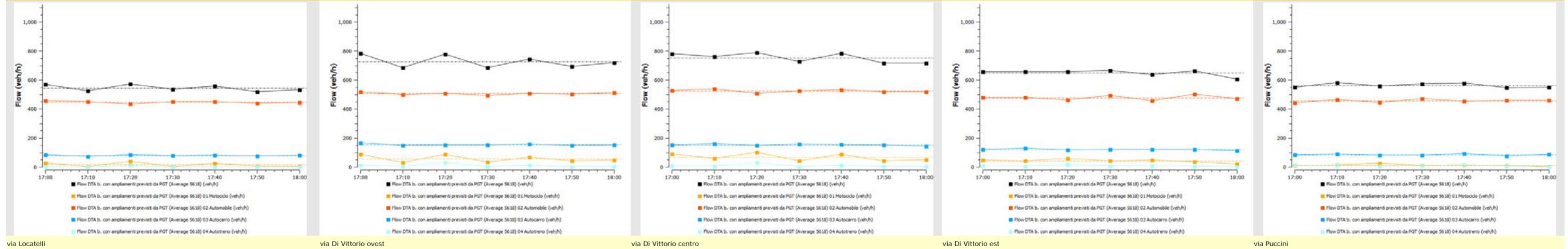
Direzione est – ovest



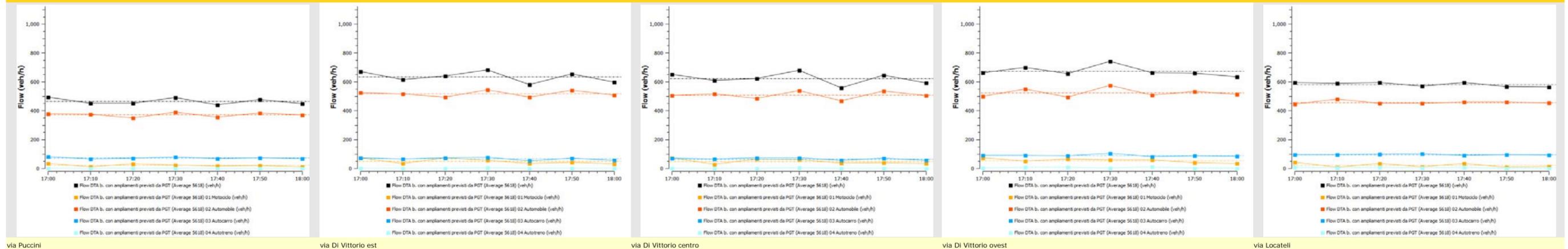
SP 17 – Stato della rete : PROGETTO – Stato degli insediamenti : PROGETTO

stato della rete PROGETTO  
 stato degli insediamenti PROGETTO  
 condizione di traffico ora di punta feriale (serale)  
 grandezze rappresentate veicoli circolanti per tipologie

Direzione ovest – est



Direzione est – ovest



**SISTEMA SP 18 – DATI ed ELABORAZIONI per SIMULAZIONE MODELLISTICA**

PLP Corgeno – Elaborazioni basate sull'osservazione di analoghi insediamenti presenti sul territorio

| SLP          |         | parametri  |  | veicoli/giorno |
|--------------|---------|--|--|----------------|
| Progetto PGT |         | 0,7 veicoli pesanti / 1.000 mq                         |  | 18             |
| 26.375       | mq      | 1 veicolo / 7.500 mq (dovuto a visitatori occasionali) |  | 4              |
| 263.75       | addetti | 2 veicoli / addetto                                    |  | 528            |

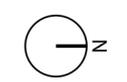
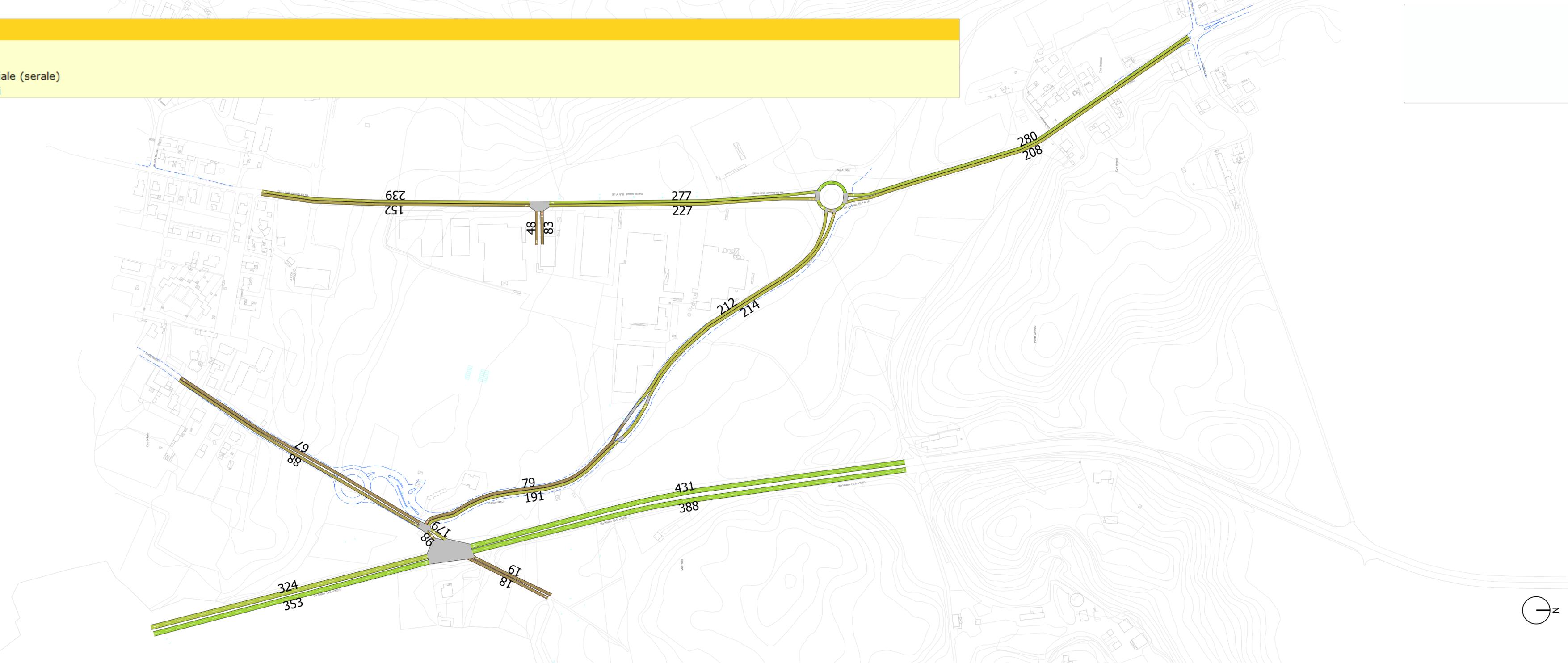
|        |         | veicoli totali         |     |
|--------|---------|------------------------|-----|
| sdf    | leggeri |                        | 0   |
|        | pesanti |                        | 0   |
| prog   | leggeri |                        | 531 |
|        | pesanti |                        | 18  |
| totali | leggeri | in ingresso al sistema | 532 |
|        | pesanti | in ingresso al sistema | 19  |

**conversione in traffico di ora di punta feriale serale**      **12 % veicoli / giorno per mezzi pesanti**      **fonte: ITE – Trip Generation Manual**

|        |         |  |     |
|--------|---------|--|-----|
| sdf    | leggeri |  | 0   |
|        | pesanti |  | 0   |
| prog   | leggeri |  | 266 |
|        | pesanti |  | 2   |
| totali | leggeri |  | 266 |
|        | pesanti |  | 3   |

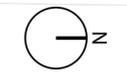
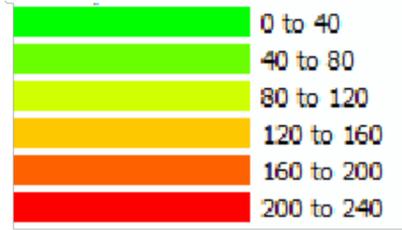
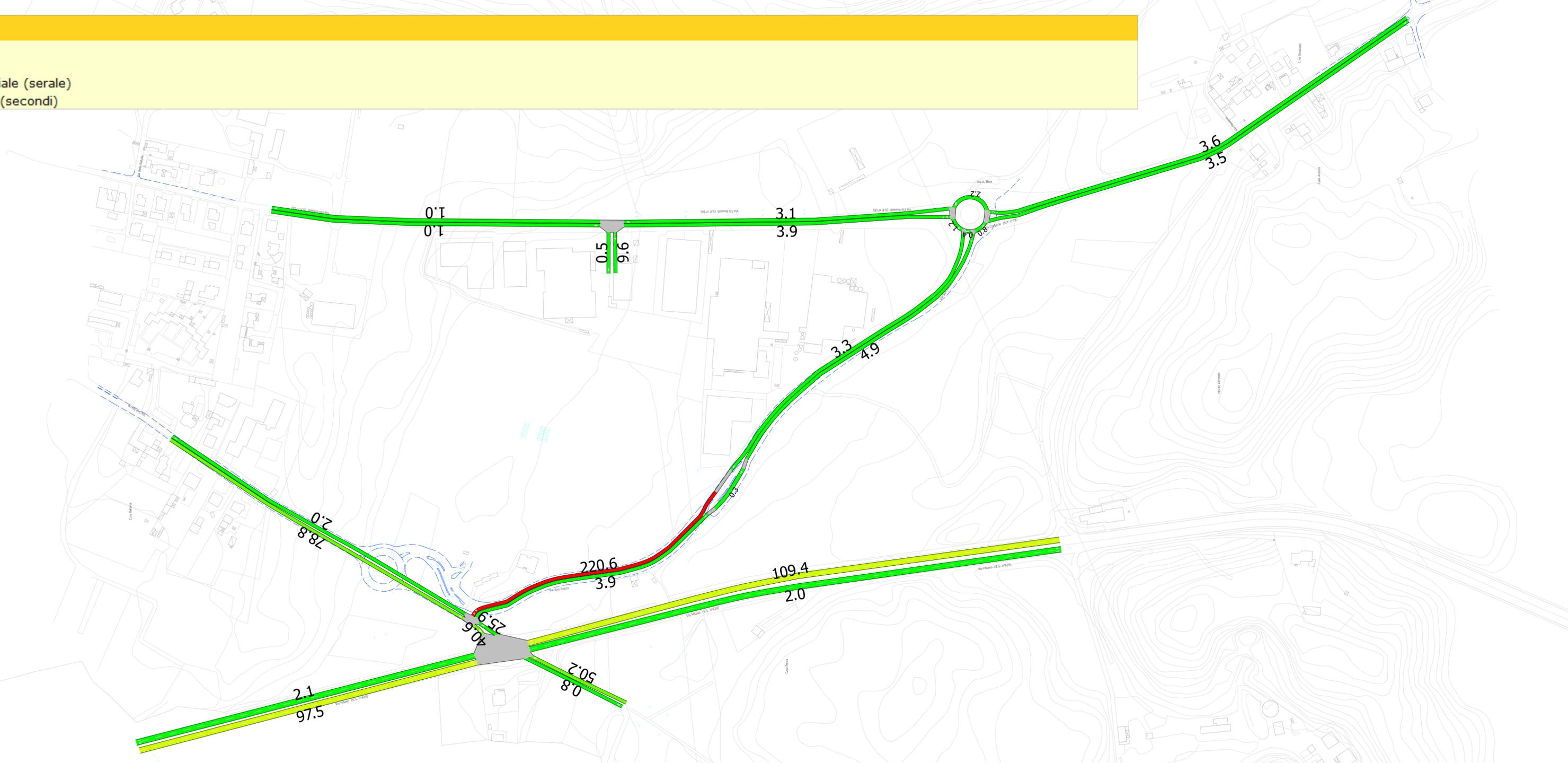
**SISTEMA SP 18**

|                          |                               |
|--------------------------|-------------------------------|
| stato della rete         | ATTUALE                       |
| stato degli insediamenti | ATTUALE                       |
| condizione di traffico   | ora di punta feriale (serale) |
| grandezze rappresentate  | veicoli circolanti            |



**SISTEMA SP 18**

stato della rete **ATTUALE**  
stato degli insediamenti **ATTUALE**  
condizione di traffico **ora di punta feriale (serale)**  
grandezze rappresentate **tempi di attesa (secondi)**



**SISTEMA SP 18**

stato della rete  
stato degli insediamenti  
condizione di traffico  
grandezze rappresentate

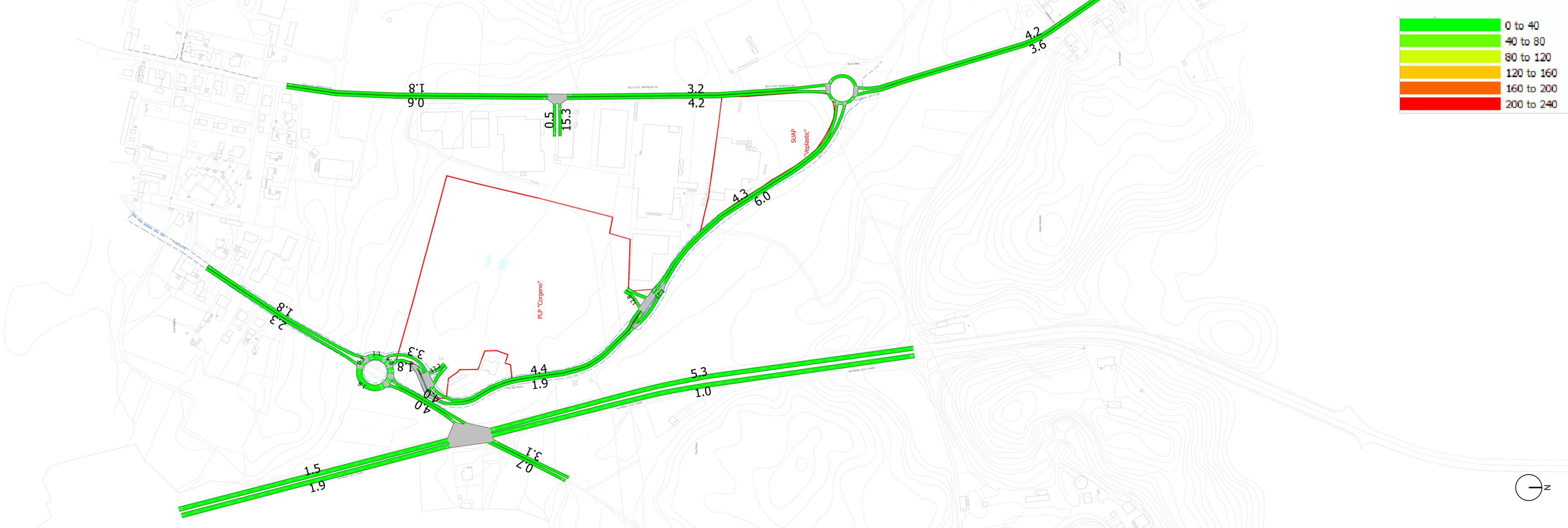
PROGETTO  
PROGETTO  
ora di punta feriale (serale)  
veicoli circolanti



# SISTEMA SP 18

stato della rete  
stato degli insediamenti  
condizione di traffico  
grandezze rappresentate

PROGETTO  
PROGETTO  
ora di punta feriale (serale)  
tempi di attesa (secondi)



VALUTAZIONE di COMPATIBILITA' con il PTCP relativa al PGT del COMUNE di VERGIATE

ALLEGATO A - VERIFICA TECNICA di COMPATIBILITA' con il PTCP

PUNTO 5.4 - INFRASTRUTTURE e TRASPORTI

ULTERIORI CONSIDERAZIONI intorno al SISTEMA VIARIO SS 33

1.

## PREMESSA

Il PGT è stato supportato da uno studio settoriale volto a verificare la sostenibilità viabilistica delle scelte di piano.

Tale studio è stato condotto generando un modello rappresentativo del comportamento del sistema viario basato sull'impiego di *software* di meso e micro-simulazione dinamica.

Il modello è stato generato mediante l'applicazione di valori di flusso deliberatamente incrementati sino a raggiungere condizioni di esercizio del sistema viario prossime allo stato di saturazione.

Ne è comunque derivato a nostro avviso uno scenario di sostanziale compatibilità tra le previsioni di insediamenti commerciali e le corrispondenti indicazioni di miglioramento della rete viaria, tenuti nel debito conto i fondamenti stocastici propri allo strumento utilizzato.

Tuttavia, preso atto della mancata convergenza tra le valutazioni risultanti dallo studio citato e le valutazioni effettuate dal *Gruppo di lavoro intersettoriale e multidisciplinare* insediato presso la Provincia di Varese, si è ritenuto opportuno, a scopo di verifica e validazione dei risultati conseguiti in prima istanza, adottare un diverso percorso metodologico, basato;

- sull'applicazione di valori di flusso maggiormente aderenti alle condizioni di esercizio del sistema viario realisticamente prevedibili;
- sull'utilizzo di uno strumento di simulazione di impronta più marcatamente deterministica.

Di tale diverso percorso metodologico si dà conto nei passaggi che seguono.

2.

#### IL PERCORSO METODOLOGICO

Il sistema viario considerato è innervato dalla SS 33 "del Sempione".

Nello stato di fatto, esso è caratterizzato dai seguenti elementi fondamentali:

|   |                     |                         |
|---|---------------------|-------------------------|
| - intersezione I-01.1 - SP 18 / ponte FS / SP 17                                | a rotatoria         | realizzata              |
| - intersezione I-01.2 - ponte FS / SS 33 / SS 33                                | a rotatoria         | in corso di ultimazione |
| - intersezione I-02 - Dante / SS 33 / Treves / SS 33                            | a rotatoria         | realizzata              |
| - intersezione I-03 - accesso a ZA / SS 33 / nuovo asse di arroccamento / SS 33 | a priorità semplice | esistente               |
| - intersezione I-04 - SP 47 / SS 33 / SS 33                                     | a rotatoria         | realizzata              |

Sempre nello stato di fatto, inoltre, il sistema insediativo circostante risulta ampiamente interessato da insediamenti produttivi e commerciali.

Nello stato di progetto, esso sarà invece caratterizzato dai seguenti elementi fondamentali:

|   |             |               |
|---|-------------|---------------|
| - intersezione I-01.1 - SP 18 / ponte FS / SP 17                                | a rotatoria | realizzata    |
| - intersezione I-01.2 - ponte FS / SS 33 / SS 33                                | a rotatoria | realizzata    |
| - intersezione I-02 - Dante / SS 33 / Treves / SS 33                            | a rotatoria | realizzata    |
| - intersezione I-03 - accesso a ZA / SS 33 / nuovo asse di arroccamento / SS 33 | a rotatoria | da realizzare |
| - nuovo asse di arroccamento  |             | da realizzare |
| - intersezione I-05 - Treves / Treves-Valletta / nuovo asse di arroccamento     | a rotatoria | da realizzare |
| - via Treves  |             | esistente     |
| - intersezione I-04 - SP 47 / SS 33 / SS 33                                     | a rotatoria | realizzata    |

Gli effetti indotti sul sistema viario considerato dall'attuazione delle previsioni di piano appaiono principalmente riconducibili alle previsioni di insediamenti commerciali.

Per la valutazione di tali effetti, si è proceduto come segue:

1) sono stati assunti ed elaborati i dati relativi ai flussi di traffico rilevati nell'anno 2000 da *Errevia* per conto della Provincia di Varese;

2) è stata effettuata negli anni 2011 - 2012 da parte della Polizia Locale un'ulteriore campagna di rilevazione dei flussi di traffico estesa al territorio comunale in generale ed all'intorno del sistema viario considerato in particolare;

3) sono stati assunti ed elaborati i dati relativi ai flussi di traffico rilevati nel corso della campagna suddetta;

4) sono stati integrati e coordinati i dati relativi ai flussi di traffico ricavati dalle due fonti suddette;

5) sono stati conseguentemente delineati gli schemi intersettivi ed assegnati i corrispondenti carichi veicolari alle intersezioni:

- I-01.1 - SP 18 / ponte FS / SP 17,
- I-01.2 - ponte FS / SS 33 / SS 33,
- I-02 - Dante / SS 33 / Treves / SS 33,
- I-03 - accesso a ZA / SS 33 / nuovo asse di arroccamento / SS 33,
- I-04 - SP 47 / SS 33 / SS 33,
- I-05 - Treves / Treves-Valletta / nuovo asse di arroccamento;

nelle seguenti condizioni di traffico:

- traffico di ora di punta feriali allo stato di fatto,
- traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di fatto;

6) sono state assunte le risultanze dell'*Indagine Origine / Destinazione 2002 - Distribuzione degli spostamenti per motivo*, effettuata dal Servizio Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia;

da tale *Indagine* si evince che gli spostamenti riconducibili a motivazioni commerciali ed assimilabili ammontano al 17,0 % degli spostamenti complessivi;

tale aliquota è stata incrementata, a scopo espressamente cautelativo:

- del 25 % per i giorni feriali, risultando pertanto del 21,3 %,
- del 50 % per i giorni pre-festivi e festivi, risultando pertanto del 25,5 %;

7) i flussi medi rilevati nel sistema nelle ore di punta, pari, rispettivamente a:

- 473 veicoli equivalenti / ora nei giorni feriali,
- 536 veicoli equivalenti / ora nei giorni pre-festivi e festivi,

sono stati pertanto ripartiti in base alle aliquote suddette, ottenendo i seguenti valori assoluti per gli spostamenti riconducibili a motivazioni commerciali ed assimilabili:

- 100 veicoli equivalenti / ora nei giorni feriali,
- 137 veicoli equivalenti / ora nei giorni pre-festivi e festivi;

8) essendo le superfici a destinazione commerciale esistenti allo stato di fatto pari a 17.846 mq, ne consegue che i rapporti tra flussi e superfici risultino pari a:

- 0,006 veicoli equivalenti / ora a mq nei giorni feriali,
- 0,008 veicoli equivalenti / ora a mq nei giorni pre-festivi e festivi;

9) essendo le superfici incrementalmente previste dal PGT per lo stato di progetto (derivanti dalla somma degli ambiti di trasformazione AT 11.1, AT 11.2 ed AT 12) pari a 11.500 mq, ed applicando a tale valore i suddetti rapporti tra flussi e superfici, si ottengono infine:

i flussi medi incrementalmente attesi nel sistema nelle ore di punta (rilevanti solo in relazione alle motivazioni commerciali ed assimilabili, non essendo ovviamente gli spostamenti per altre motivazioni significativamente influenzati, su base statistica, dagli ambiti di trasformazione previsti dal PGT), pari a:

- 65 veicoli equivalenti / ora nei giorni feriali,
- 88 veicoli equivalenti / ora nei giorni pre-festivi e festivi;

i flussi medi totali attesi nel sistema nelle ore di punta, pari a:

- 537 veicoli equivalenti / ora nei giorni feriali,  
corrispondenti ad un incremento del 13,7 % rispetto allo stato di fatto,
- 624 veicoli equivalenti / ora nei giorni pre-festivi e festivi,  
corrispondenti ad un incremento del 16,4 % rispetto allo stato di fatto;

10) sono stati conseguentemente completate le assegnazioni dei carichi veicolari alle suddette intersezioni:

- I-01.1 - SP 18 / ponte FS / SP 17,
- I-01.2 - ponte FS / SS 33 / SS 33,
- I-02 - Dante / SS 33 / Treves / SS 33,
- I-03 - accesso a ZA / SS 33 / nuovo asse di arroccamento / SS 33,
- I-04 - SP 47 / SS 33 / SS 33,
- I-05 - Treves / Treves-Valletta / nuovo asse di arroccamento;

nelle seguenti condizioni di traffico:

- traffico di ora di punta feriale                      allo stato di progetto,

- traffico di ora di punta pre-festiva e festiva

allo stato di progetto;

| nr    | tema                    |
|-------|-------------------------|
| 07-b1 | Il sistema viario SS 33 |

Il sistema viario considerato è innervato dalla SS 33 "del Sempione".

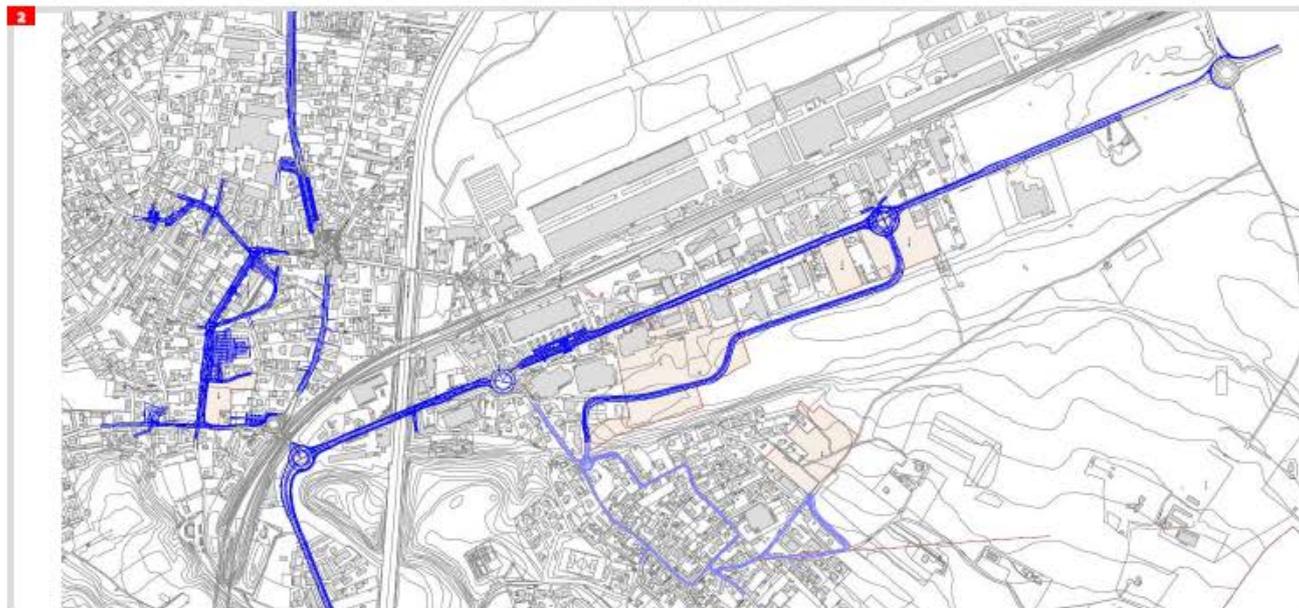
Nello stato di fatto (1 - con evoluzioni successive alla data di ripresa dell'ortofoto), esso è caratterizzato dai seguenti elementi fondamentali:

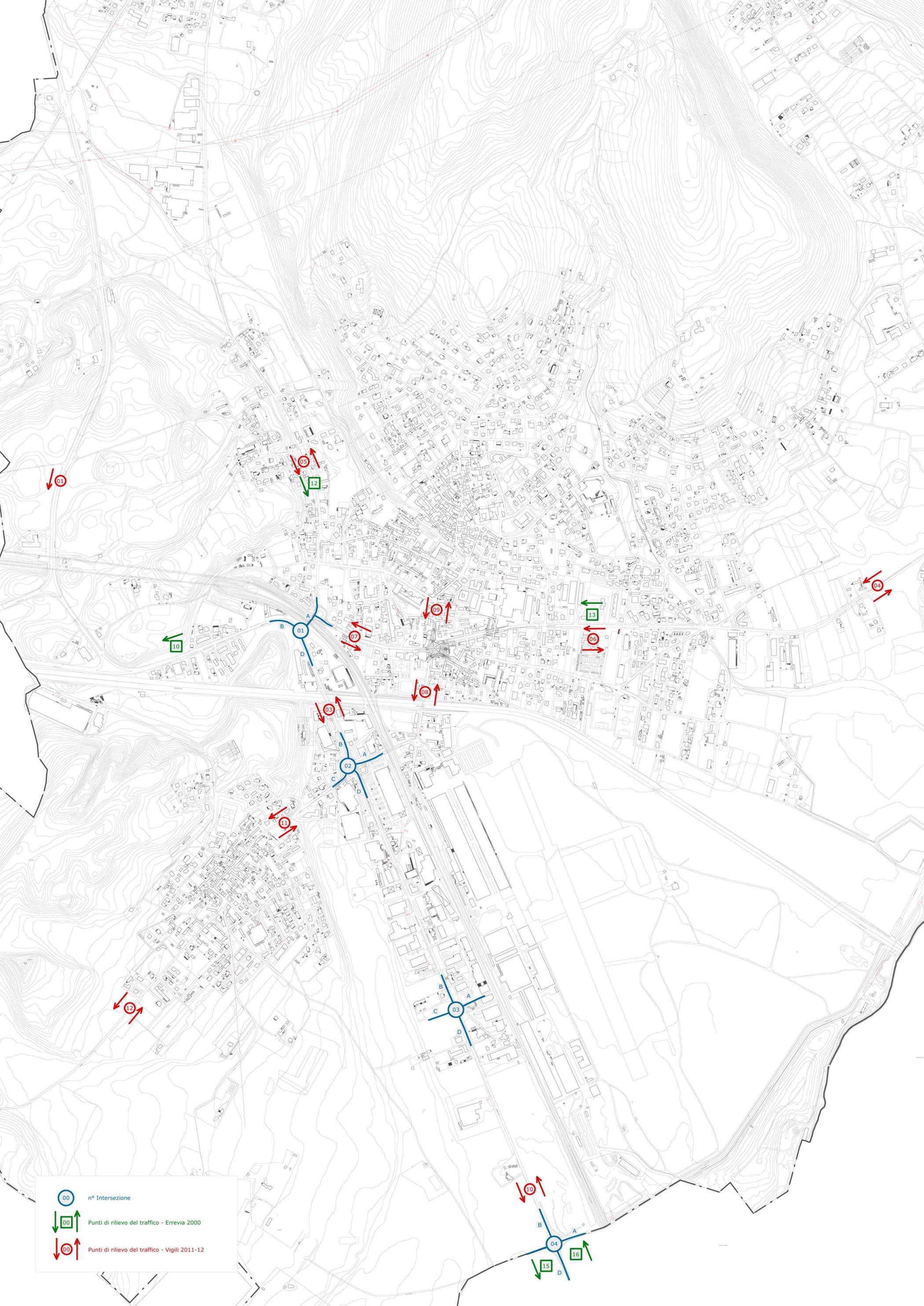
|                                       |                     |                           |
|---------------------------------------|---------------------|---------------------------|
| - intersezione SP 17 / SP 18          | a rotatoria         | realizzata                |
| - intersezione SS 33 / SP 18          | a rotatoria         | in corso di realizzazione |
| - intersezione SS 33 / Dante / Treves | a rotatoria         | realizzata                |
| - intersezione SS 33 / accesso a ZA   | a priorità semplice |                           |
| - intersezione SS 33 / SP 47          | a rotatoria         | realizzata                |

Sempre nello stato di fatto, inoltre, il sistema insediativo circostante risulta ampliato interessato da insediamenti produttivi e commerciali.

Nello stato di progetto (2 -), esso sarà invece caratterizzato dai seguenti elementi fondamentali:

|  |             |               |
|--|-------------|---------------|
| - intersezione SP 17 / SP 18                     | a rotatoria | realizzata    |
| - intersezione SS 33 / SP 18                     | a rotatoria | realizzata    |
| - intersezione SS 33 / Dante / Treves            | a rotatoria | realizzata    |
| - intersezione SS 33 / accesso a ZA / nuovo asse | a rotatoria | da realizzare |
| - nuovo asse di arroccamento                     |             | da realizzare |
| - intersezione Treves / Sassoni / nuova strada   |             | da realizzare |
| - via Treves                                     |             | esistente     |
| - intersezione SS 33 / SP 47                     | a rotatoria | realizzata    |





00 n° Intersezione

00 Punt di rilievo del traffico - Errevia 2000

00 Punt di rilievo del traffico - Vigili 2011-12

01

02

03

04

05

06

07

08

09

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

60



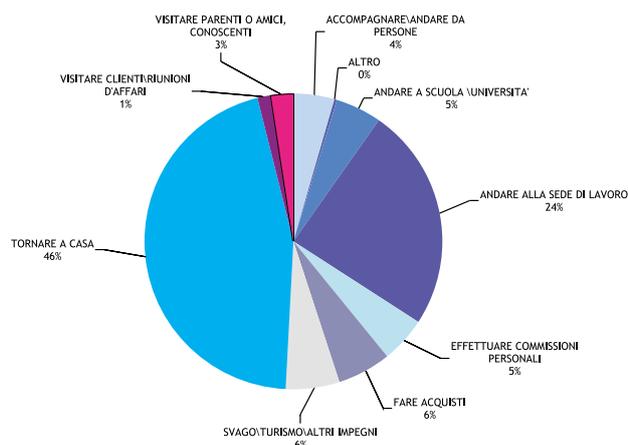


Figura 2.1.14

Indagine Cati - Distribuzione degli spostamenti per motivo

Il grafico è riferito al totale degli spostamenti effettuati nel giorno campione dai residenti in Lombardia.

Fonte: elaborazione dalla base dati Indagine Origine/Destinazione regionale

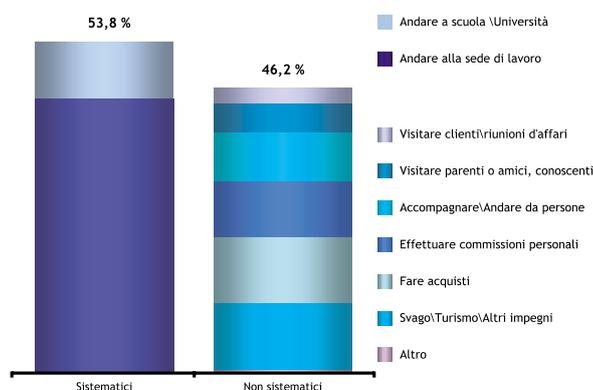


Figura 2.1.15

Indagine Cati - Mobilità sistematica e non sistematica

Confronto tra motivi "sistematici" e motivi "non sistematici". Sono esclusi i ritorni a casa.

Fonte: elaborazione dalla base dati Indagine Origine/Destinazione regionale

Escludendo i ritorni a casa (46% del totale), la mobilità sistematica è pari al 53,8% del totale. Ciò dimostra la sempre maggiore rilevanza degli spostamenti non sistematici, che raggiungono il 46,2%. Negli spostamenti non sistematici prevalgono i motivi legati al tempo libero come *svago* e *acquisti*. Come si è detto il numero dei ritorni a casa inferiore agli spostamenti in andata indica l'esistenza degli spostamenti

concatenati. Tale fenomeno è sicuramente più evidente in ambito urbano. Infatti, limitando l'analisi delle distribuzioni per motivo degli spostamenti ai soli comuni capoluogo, la quota dei ritorni a casa scende al 33,1%, mentre aumentano, prevedibilmente, le quote degli spostamenti per motivi di studio (8,8%) e di commissioni personali (posta, banca, visite mediche, ecc.) (7,5%), entrambe correlate alle principali funzioni urbane.

**Spostamenti attratti dai comuni capoluogo**

| Motivo                               | TOTALE           |             |
|--------------------------------------|------------------|-------------|
|                                      | Spostamenti      | %           |
| ACCOMPAGNARE\ANDARE DA PERSONE       | 167.268          | 3.9%        |
| ALTRO                                | 19.684           | 0.5%        |
| ANDARE A SCUOLA \UNIVERSITA'         | 375.802          | 8.8%        |
| ANDARE ALLA SEDE DI LAVORO           | 1.231.072        | 28.8%       |
| EFFETTUARE COMMISSIONI PERSONALI     | 320.599          | 7.5%        |
| FARE ACQUISTI                        | 229.846          | 5.4%        |
| SVAGO\TURISMO\ALTRI IMPEGNI          | 310.115          | 7.2%        |
| TORNARE A CASA                       | 1.417.981        | 33.1%       |
| VISITARE CLIENTI\RIUNIONI D'AFFARI   | 77.095           | 1.8%        |
| VISITARE PARENTI O AMICI, CONOSCENTI | 128.576          | 3.0%        |
| <b>Somma</b>                         | <b>4.278.038</b> | <b>100%</b> |

Tabella 2.1.16

Indagine Cati - Spostamenti attratti dai comuni capoluogo

Distribuzione per motivo degli spostamenti attratti dai comuni capoluogo.

Fonte: elaborazione dalla base dati Indagine Origine/Destinazione regionale

PROIEZIONE STATO di FATTO > STATO di PROGETTO basata sui risultati statistici di REGIONE LOMBARDIA – INFRASTRUTTURE e MOBILITA' – INDAGINE ORIGINE / DESTINAZIONE 2002 – DISTRIBUZIONE degli SPOSTAMENTI per MOTIVO

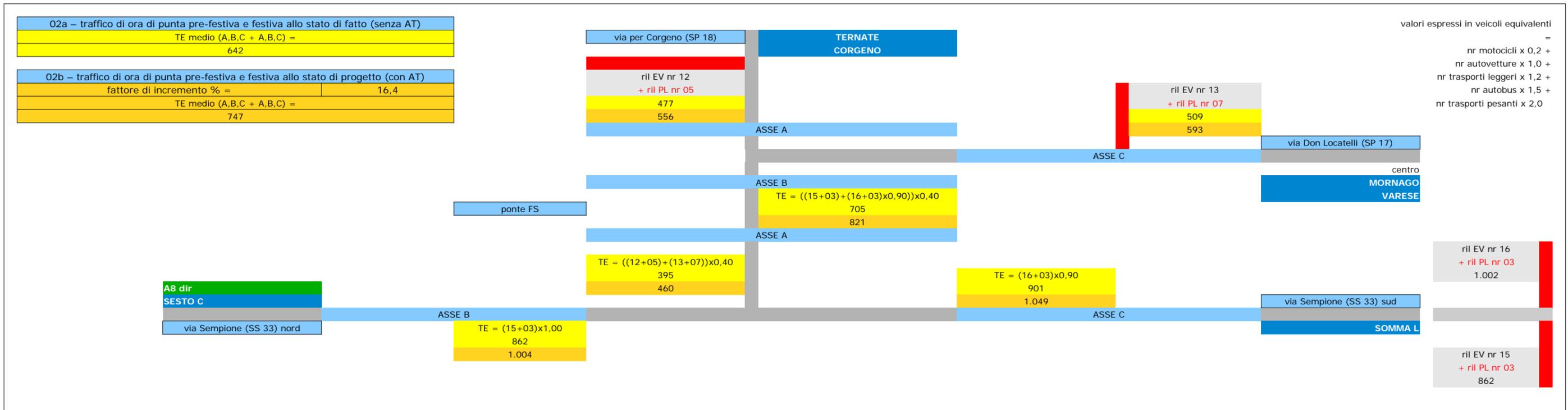
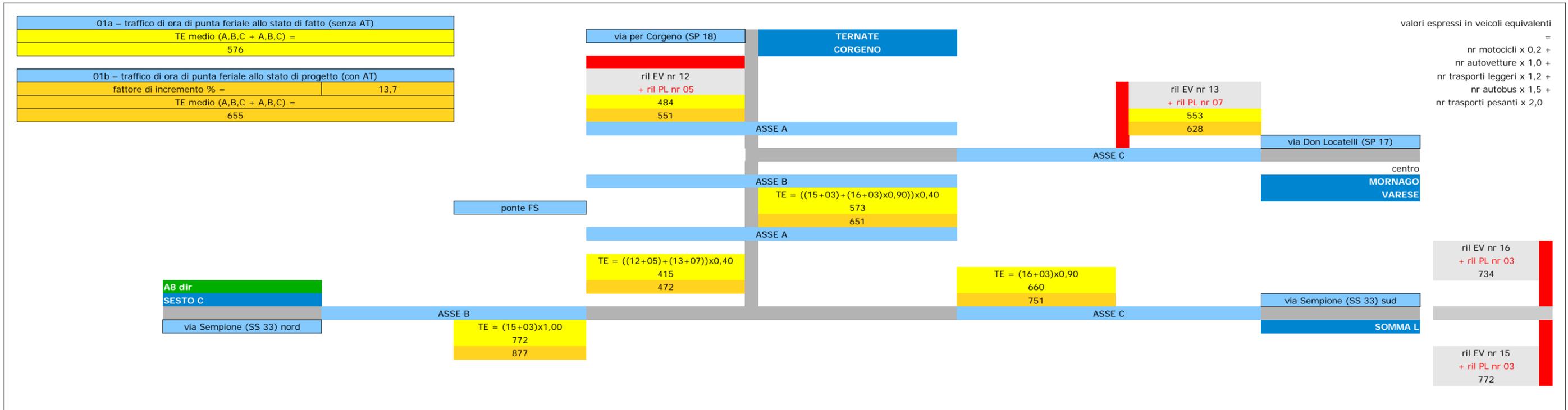
|                 |                                  | ORA di PUNTA FERIALE |             |                                  | ORA di PUNTA PRE-FESTIVA e FESTIVA |             |      |       |
|-----------------|----------------------------------|----------------------|-------------|----------------------------------|------------------------------------|-------------|------|-------|
| unità di misura | commercio ed assimilabili        | altri motivi         | complessivi | commercio ed assimilabili        | altri motivi                       | complessivi |      |       |
| %               | effettuare commissioni personali | 5,0                  |             | effettuare commissioni personali | 5,0                                |             |      |       |
| %               | fare acquisti                    | 6,0                  |             | fare acquisti                    | 6,0                                |             |      |       |
| %               | svago-turismo, etc               | 6,0                  |             | svago-turismo, etc               | 6,0                                |             |      |       |
| %               | complessivi                      | 17,0                 |             | complessivi                      | 17,0                               |             |      |       |
| %               | umentati cautelativamente del    | 25,0                 |             | umentati cautelativamente del    | 50,0                               |             |      |       |
| %               | risultano pari al                | 21,3                 | 78,8        | 100,0                            | risultano pari al                  | 25,5        | 74,5 | 100,0 |

STATO di FATTO

|   |                              |        |     |        |        |     |        |
|---|------------------------------|--------|-----|--------|--------|-----|--------|
| superfici esistenti                                 | mq                           | 17.846 | --- | 17.846 | 17.846 | --- | 17.846 |
| flussi medi rilevati nel sistema nelle ore di punta | veicoli equivalenti / h      | 100    | 372 | 473    | 137    | 399 | 536    |
| rapporti tra flussi e superfici                     | veicoli equivalenti / h / mq | 0,006  | --- | 0,026  | 0,008  | --- | 0,030  |

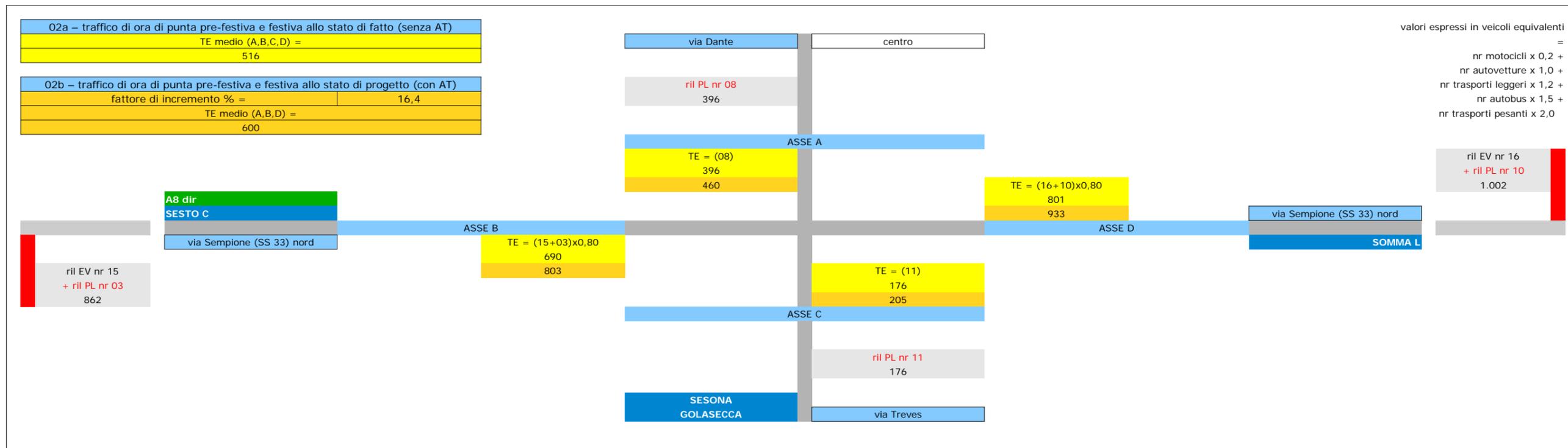
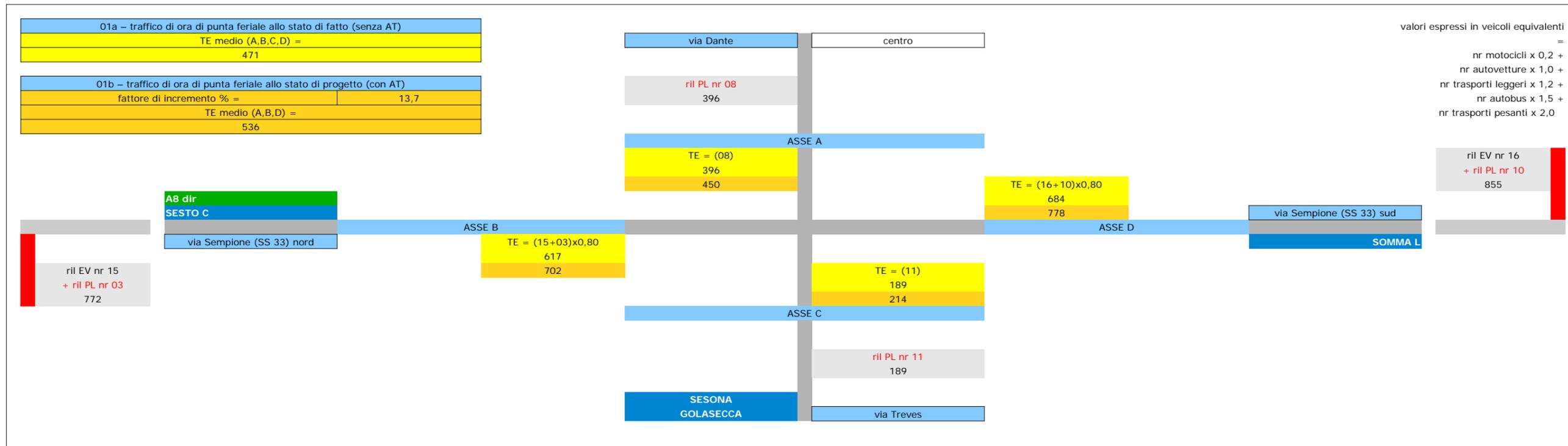
STATO di PROGETTO

|  |                         |        |     |        |        |     |        |
|--|-------------------------|--------|-----|--------|--------|-----|--------|
| superfici incrementali di PGT (AT11+AT12)                      | mq                      | 11.500 | --- | 11.500 | 11.500 | --- | 11.500 |
| flussi medi incrementali attesi nel sistema nelle ore di punta | veicoli equivalenti / h | 65     | --- | 65     | 88     | --- | 88     |
|  | %                       | 64,4   | --- | 13,7   | 64,4   | --- | 16,4   |
| flussi medi totali attesi nel sistema nelle ore di punta       | veicoli equivalenti / h | 165    | 372 | 537    | 225    | 399 | 624    |



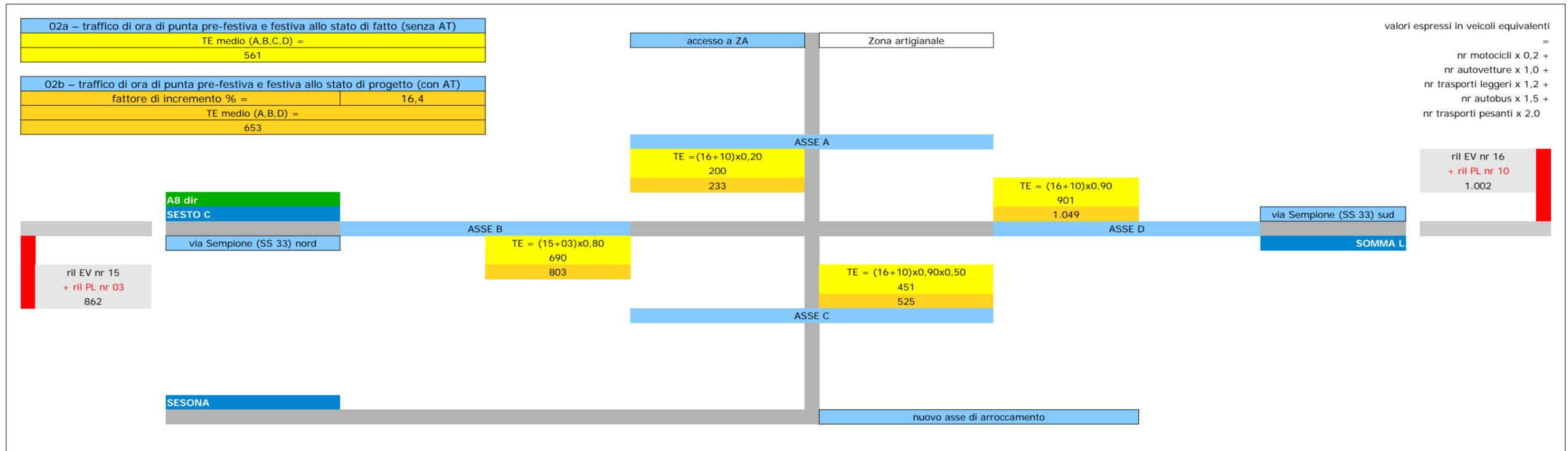
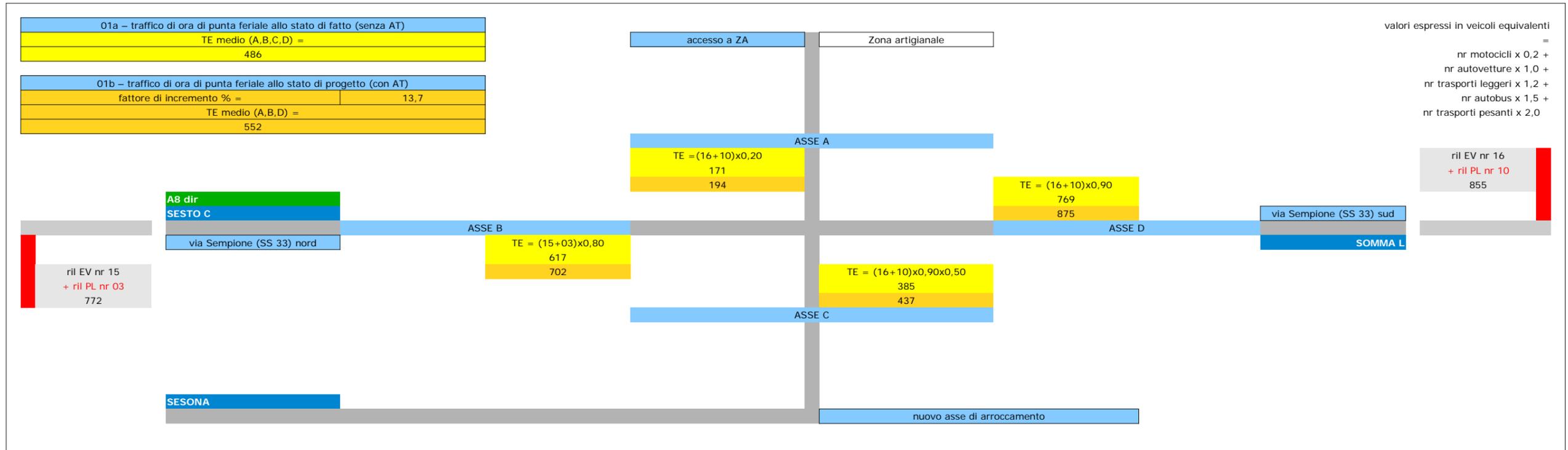
Delineazione degli schemi intersettivi ed assegnazione dei carichi veicolari

I-01.1 - INTERSEZIONE SP 18 / ponte FS / SP 17 + I-01.2 – INTERSEZIONE ponte FS / SS 33 / SS 33



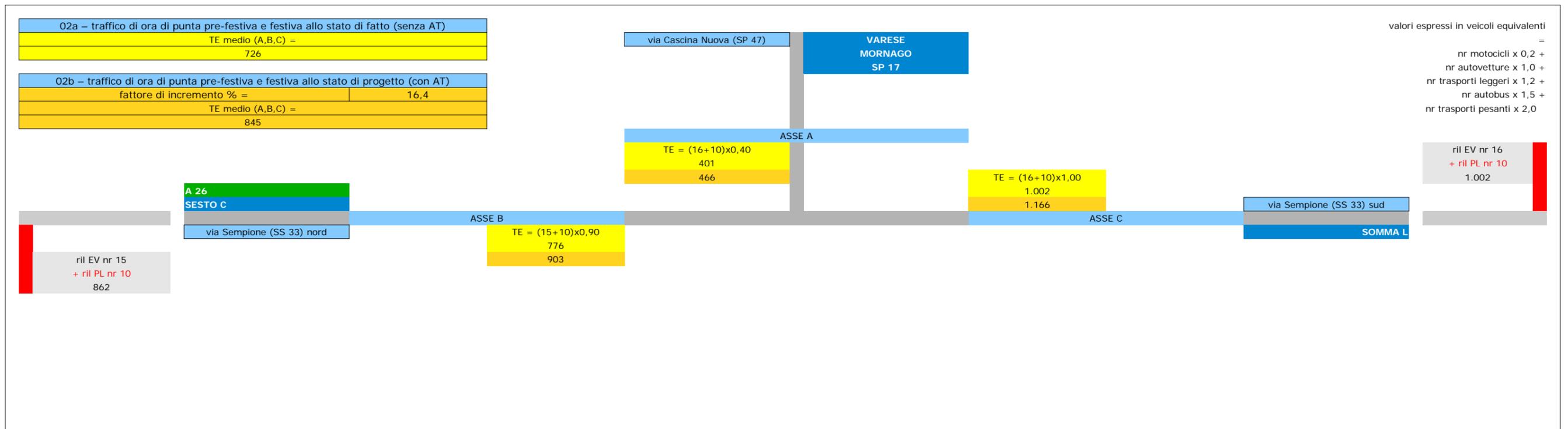
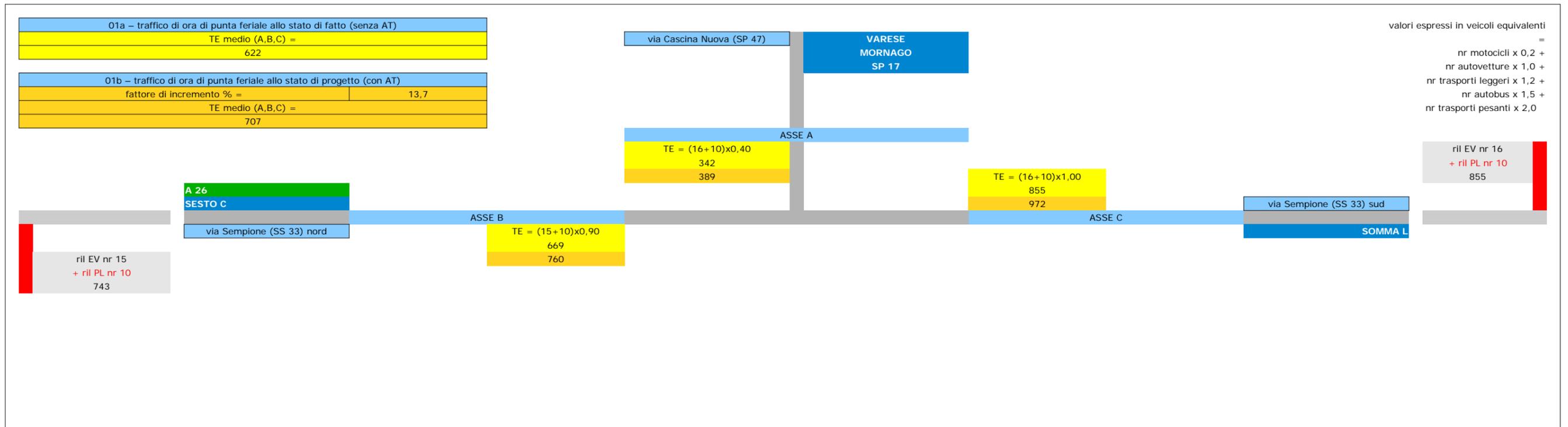
Delineazione degli schemi intersettivi ed assegnazione dei carichi veicolari

I-02 - INTERSEZIONE SS 33 / DANTE / TREVES



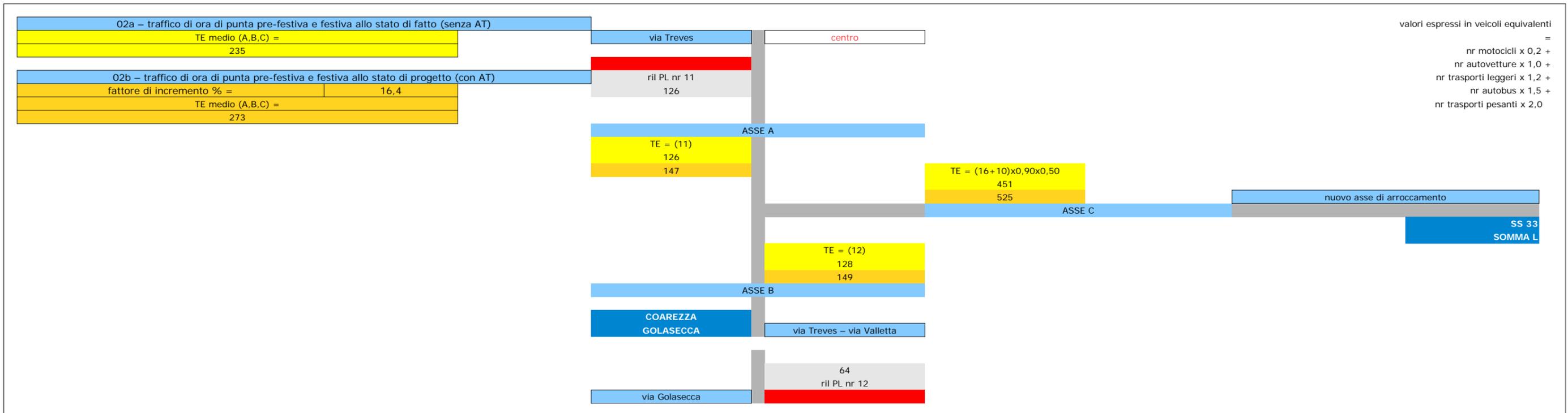
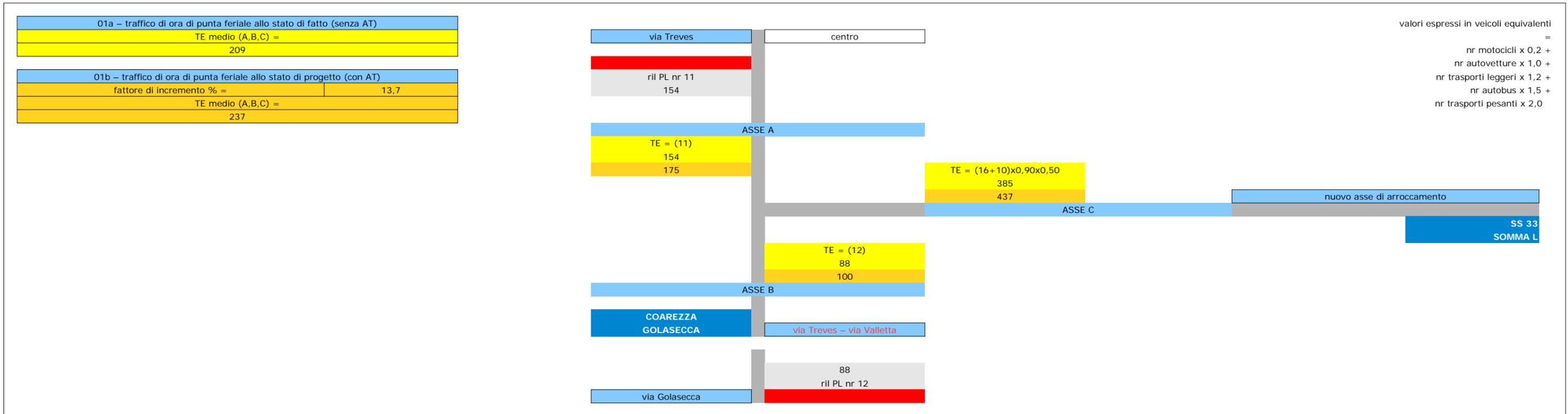
Delineazione degli schemi intersettivi ed assegnazione dei carichi veicolari

I-03 - INTERSEZIONE SS 33 / ACCESSO a ZONA ARTIGIANALE / NUOVO ASSE di ARROCCAMENTO



Delineazione degli schemi intersettivi ed assegnazione dei carichi veicolari

I-04 - INTERSEZIONE SS 33 / SP 47



Delineazione degli schemi intersettivi ed assegnazione dei carichi veicolari

I-05 - INTERSEZIONE TREVES / TREVES-VALLETTA / NUOVO ASSE di ARROCCAMENTO

11) i flussi rilevati (allo stato di fatto) ed estrapolati come sin qui delineato (allo stato di progetto) sono stati quindi utilizzati per simulare la capacità delle suddette intersezioni nelle seguenti condizioni di traffico:

- traffico di ora di punta feriale                      allo stato di fatto,
- traffico di ora di punta feriale                      allo stato di progetto,
- traffico di ora di punta pre-festiva e festiva      allo stato di fatto,
- traffico di ora di punta pre-festiva e festiva      allo stato di progetto,

mediante l'utilizzo di un *software* basato sul metodo *CERTU* (integrato con ulteriori elaborazioni miranti ad affinare la calibrazione del comportamento dinamico delle intersezioni stesse), in analogia a quanto suggerito dalla vigente normativa regionale.

Le simulazioni hanno delineato uno scenario di sostanziale compatibilità tra le previsioni di insediamenti commerciali e le corrispondenti indicazioni di miglioramento della rete viaria, come in particolare indicato dai valori assunti dalle seguenti variabili:

- capacità residue percentuali in entrata;
- capacità residue assolute in entrata;
- attese probabili in entrata.

|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-01.1 - SP 18 / ponte FS / SP 17   |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |   |
|--|---|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |   |
| Condizioni del traffico  | 01a - traffico di ora di punta feriale allo stato di fatto (senza AT) |

### FLUSSI

|                           |                           | assi in uscita          |          |                           |     | totali per assi in entrata |
|---------------------------|---------------------------|-------------------------|----------|---------------------------|-----|----------------------------|
|                           |                           | A                       | B        | C                         | D   |                            |
|                           |                           | via per Corgeno (SP 18) | ponte FS | via Don Locatelli (SP 17) | --- |                            |
| assi in entrata           |                           |                         |          |                           |     |                            |
| A                         | via per Corgeno (SP 18)   |                         | 242      | 242                       | 0   | 484                        |
| B                         | ponte FS                  | 287                     |          | 287                       | 0   | 573                        |
| C                         | via Don Locatelli (SP 17) | 277                     | 277      |                           | 0   | 553                        |
| D                         | ---                       | 0                       | 0        | 0                         |     | 0                          |
| totali per assi in uscita |                           | 563                     | 519      | 529                       | 0   | 1.610                      |

### PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

|                           |                           | assi in uscita          |          |                           |     | totali per assi in entrata |
|---------------------------|---------------------------|-------------------------|----------|---------------------------|-----|----------------------------|
|                           |                           | A                       | B        | C                         | D   |                            |
|                           |                           | via per Corgeno (SP 18) | ponte FS | via Don Locatelli (SP 17) | --- |                            |
| assi in entrata           |                           |                         |          |                           |     |                            |
| A                         | via per Corgeno (SP 18)   |                         | 50       | 50                        |     | 100                        |
| B                         | ponte FS                  | 50                      |          | 50                        |     | 100                        |
| C                         | via Don Locatelli (SP 17) | 50                      | 50       |                           |     | 100                        |
| D                         | ---                       |                         |          |                           |     | 0                          |
| totali per assi in uscita |                           | 100                     | 100      | 100                       | 0   |                            |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

### COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

|                            |                           | assi di uscita dei flussi   |                      |                           |                     |
|----------------------------|---------------------------|-----------------------------|----------------------|---------------------------|---------------------|
|                            |                           | A                           | B                    | C                         | D                   |
|                            |                           | via per Corgeno (SP 18)     | ponte FS             | via Don Locatelli (SP 17) | ---                 |
| assi di entrata dei flussi |                           |                             |                      |                           |                     |
| A                          | via per Corgeno (SP 18)   | 0,80<br>0,75<br>0,70<br>--- | 0,80                 | 0,80<br>0,75              | 0,80<br>0,75        |
| B                          | ponte FS                  | 0,80<br>0,75<br>---         | 0,70<br>0,80<br>0,75 | 0,80                      | 0,80<br>0,75        |
| C                          | via Don Locatelli (SP 17) | ---                         | 0,80<br>---          | 0,75<br>0,80              | 0,80                |
| D                          | ---                       | ---                         | 0,80<br>---          | 0,80<br>0,75              | 0,80<br>0,70<br>--- |

### CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

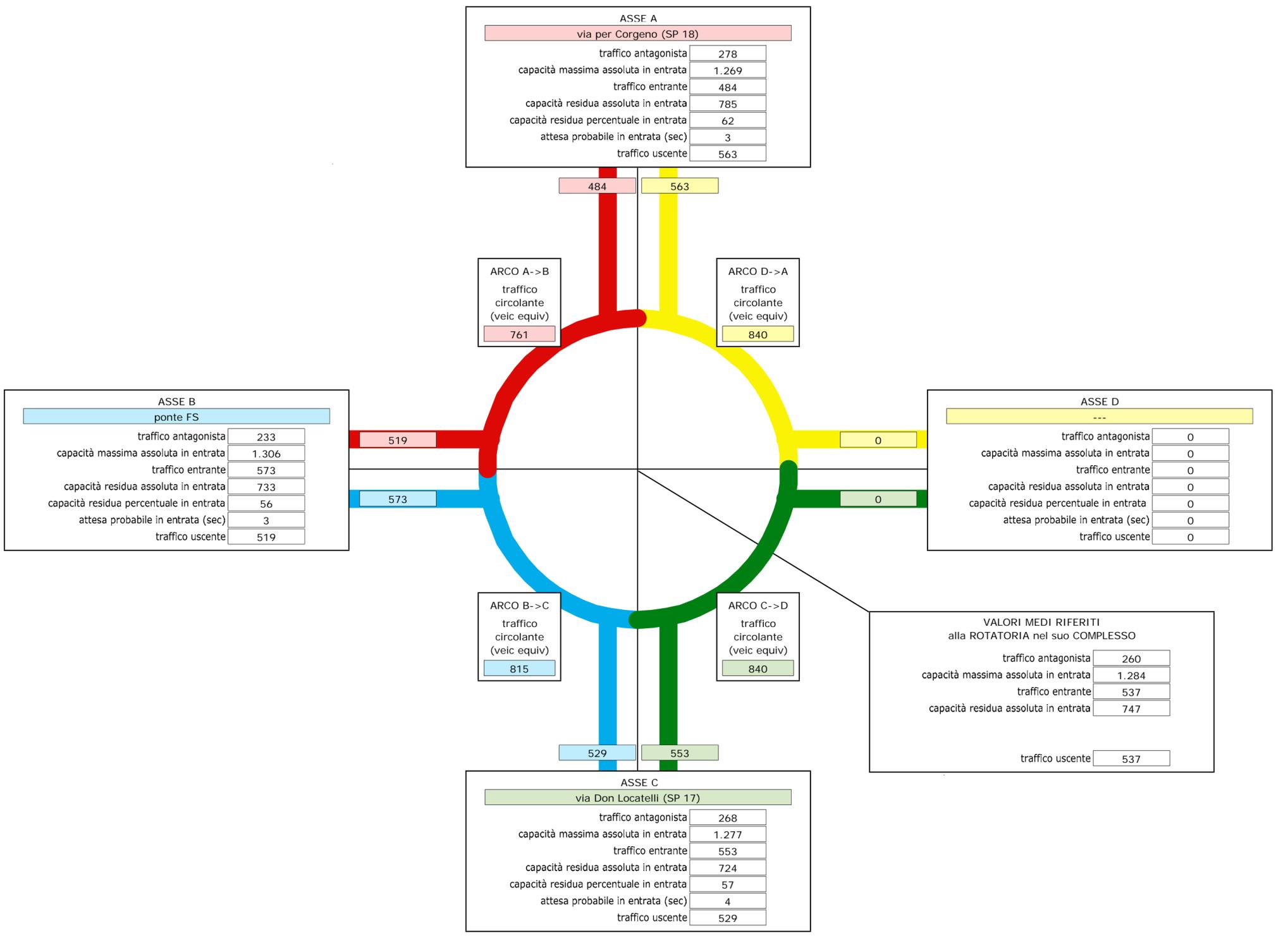
|                            |                           | assi di uscita dei flussi |          |                           |                  |
|----------------------------|---------------------------|---------------------------|----------|---------------------------|------------------|
|                            |                           | A                         | B        | C                         | D                |
|                            |                           | via per Corgeno (SP 18)   | ponte FS | via Don Locatelli (SP 17) | ---              |
| assi di entrata dei flussi |                           |                           |          |                           |                  |
| A                          | via per Corgeno (SP 18)   | 0<br>0<br>0<br>0          | 193,6    | 193,6<br>181,5            | 0<br>0           |
| B                          | ponte FS                  | 229,2<br>214,875<br>0     | 0<br>0   | 229,2                     | 0<br>0           |
| C                          | via Don Locatelli (SP 17) | 221,2<br>0                | 0        | 0<br>0                    | 0                |
| D                          | ---                       | 0<br>0<br>0<br>0          | 0<br>0   | 0<br>0                    | 0<br>0<br>0<br>0 |

### COEFFICIENTI di CAPACITÀ in ENTRATA

|   |                           |      |
|---|---------------------------|------|
| A | via per Corgeno (SP 18)   | 1,00 |
| B | ponte FS                  | 1,00 |
| C | via Don Locatelli (SP 17) | 1,00 |
| D | ---                       |      |

### COEFFICIENTI di PERCEPIBILITÀ in USCITA

|                           |  | A                       | B        | C                         | D   |
|---------------------------|--|-------------------------|----------|---------------------------|-----|
|                           |  | via per Corgeno (SP 18) | ponte FS | via Don Locatelli (SP 17) | --- |
| totali per assi in uscita |  | 0,10                    | 0,10     | 0,10                      |     |



|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-01.2 - ponte FS / SS 33 / SS 33   |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |   |
|--|---|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |   |
| Condizioni del traffico  | 01a - traffico di ora di punta feriale allo stato di fatto (senza AT) |

### FLUSSI

|                           |     | assi in uscita |     |     |     | totali per assi in entrata |
|---------------------------|-----|----------------|-----|-----|-----|----------------------------|
|                           |     | A              | B   | C   | D   |                            |
| assi in entrata           | A   | 208            | 208 | 0   | 0   | 415                        |
|                           | B   | 232            | 540 | 0   | 0   | 772                        |
| C                         | 198 | 462            | 0   | 0   | 660 |                            |
| D                         | 0   | 0              | 0   | 0   | 0   |                            |
| totali per assi in uscita |     | 430            | 670 | 748 | 0   | 1.847                      |

### PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

|                           |    | assi in uscita |     |     |     | totali per assi in entrata |
|---------------------------|----|----------------|-----|-----|-----|----------------------------|
|                           |    | A              | B   | C   | D   |                            |
| assi in entrata           | A  | 50             | 50  | 0   | 0   | 100                        |
|                           | B  | 30             | 70  | 0   | 0   | 100                        |
| C                         | 30 | 70             | 0   | 0   | 100 |                            |
| D                         | 0  | 0              | 0   | 0   | 0   |                            |
| totali per assi in uscita |    | 60             | 120 | 120 | 0   |                            |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

### COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

|                            |   | assi di uscita dei flussi |      |      |      |
|----------------------------|---|---------------------------|------|------|------|
|                            |   | A                         | B    | C    | D    |
| assi di entrata dei flussi | A | 0,80                      | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
|                            | B | 0,75                      | 0,75 | 0,75 | 0,75 |
|                            | C | 0,70                      | 0,70 | 0,70 | 0,70 |
|                            | D | ---                       | ---  | ---  | ---  |
| B                          | A | 0,80                      | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
|                            | B | 0,75                      | 0,75 | 0,75 | 0,75 |
|                            | C | ---                       | ---  | ---  | ---  |
|                            | D | ---                       | ---  | ---  | ---  |
| C                          | A | 0,80                      | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
|                            | B | 0,75                      | 0,75 | 0,75 | 0,75 |
|                            | C | ---                       | ---  | ---  | ---  |
|                            | D | ---                       | ---  | ---  | ---  |
| D                          | A | 0,80                      | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
|                            | B | 0,75                      | 0,75 | 0,75 | 0,75 |
|                            | C | ---                       | ---  | ---  | ---  |
|                            | D | ---                       | ---  | ---  | ---  |

### CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

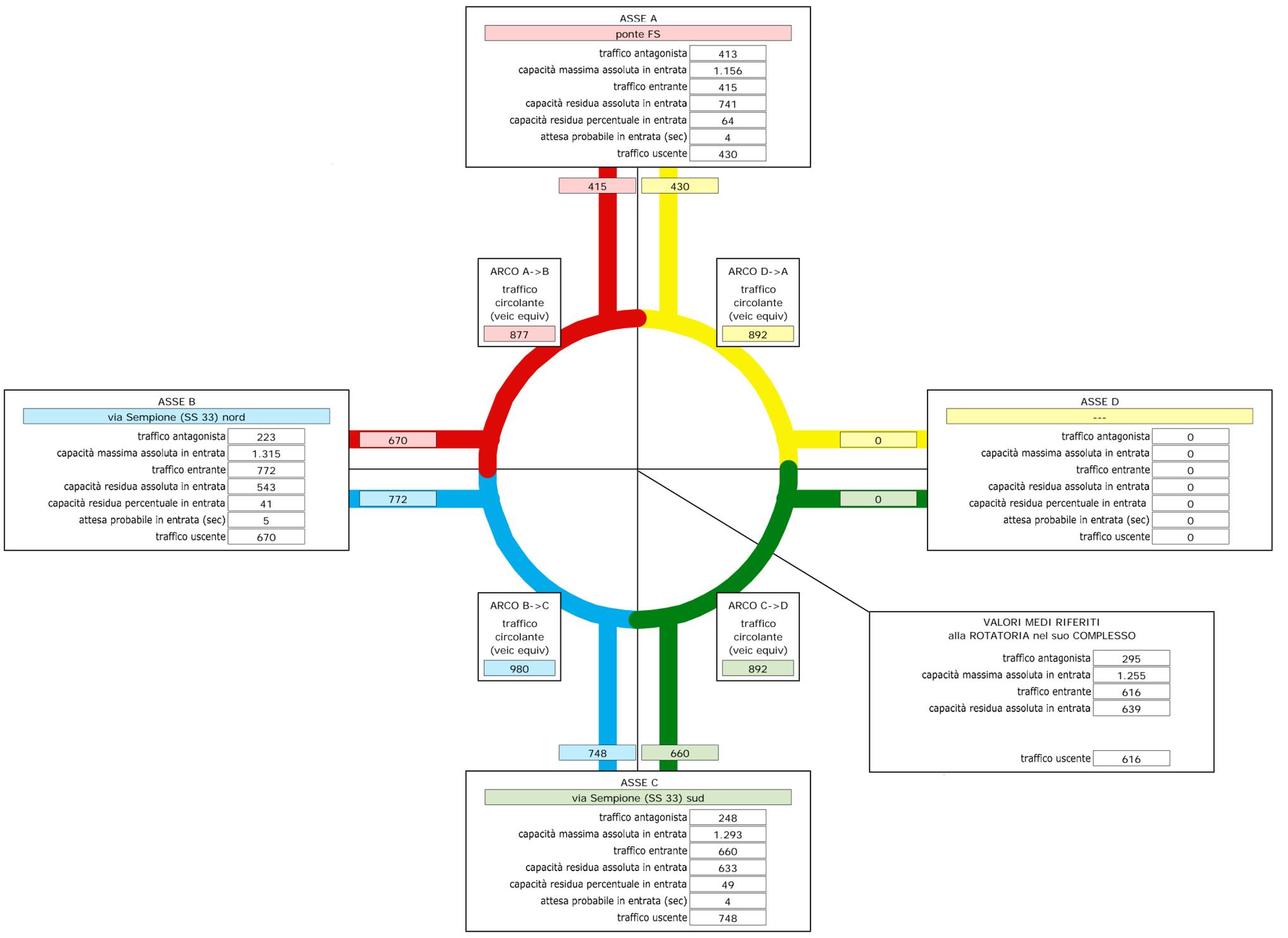
|                            |   | assi di uscita dei flussi |     |         |   | archi interessati dal traffico antagonista |   |
|----------------------------|---|---------------------------|-----|---------|---|--|---|
|                            |   | A                         | B   | C       | D | assi interessati dal traffico antagonista  | archi interessati dal traffico circolante |
| assi di entrata dei flussi | A | 0                         | 166 | 166     | 0 | A  | AB  |
|                            | B | 0                         | 0   | 155,625 | 0 | B  | BC  |
|                            | C | 0                         | 0   | 0       | 0 | C  | CD  |
|                            | D | 0                         | 0   | 0       | 0 | D  | DA  |
| B                          | A | 185,28                    | 0   | 432,32  | 0 | A  | AB  |
|                            | B | 173,7                     | 0   | 0       | 0 | B  | BC  |
|                            | C | 0                         | 0   | 0       | 0 | C  | CD  |
|                            | D | 0                         | 0   | 0       | 0 | D  | DA  |
| C                          | A | 369,6                     | 0   | 0       | 0 | A  | AB  |
|                            | B | 158,4                     | 0   | 0       | 0 | B  | BC  |
|                            | C | 0                         | 0   | 0       | 0 | C  | CD  |
|                            | D | 0                         | 0   | 0       | 0 | D  | DA  |
| D                          | A | 0                         | 0   | 0       | 0 | A  | AB  |
|                            | B | 0                         | 0   | 0       | 0 | B  | BC  |
|                            | C | 0                         | 0   | 0       | 0 | C  | CD  |
|                            | D | 0                         | 0   | 0       | 0 | D  | DA  |

### COEFFICIENTI di CAPACITA' in ENTRATA

| Asse                          | Coefficiente |
|-------------------------------|--------------|
| A - ponte FS                  | 1,00         |
| B - via Sempione (SS 33) nord | 1,00         |
| C - via Sempione (SS 33) sud  | 1,00         |
| D - ---                       | ---          |

### COEFFICIENTI di PERCEPIBILITA' in USCITA

| Asse                          | Coefficiente |
|-------------------------------|--------------|
| A - ponte FS                  | 0,10         |
| B - via Sempione (SS 33) nord | 0,10         |
| C - via Sempione (SS 33) sud  | 0,10         |
| D - ---                       | ---          |



|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-02 - Dante / SS 33 / Treves / SS 33   |
| Configurazione | B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |   |
|--|---|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA |   |
| Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)  |   |
| Condizioni del traffico                                | 01a - traffico di ora di punta feriale allo stato di fatto (senza AT) |

### FLUSSI

| assi in uscita            |                           | A         | B                         | C          | D                        | totali per assi in entrata |
|---------------------------|---------------------------|-----------|---------------------------|------------|--------------------------|----------------------------|
| assi in entrata           |                           | via Dante | via Sempione (SS 33) nord | via Treves | via Sempione (SS 33) sud |                            |
| A                         | via Dante                 |           | 158                       | 79         | 158                      | 396                        |
| B                         | via Sempione (SS 33) nord | 123       |                           | 123        | 370                      | 617                        |
| C                         | via Treves                | 38        | 76                        |            | 76                       | 189                        |
| D                         | via Sempione (SS 33) sud  | 137       | 410                       | 137        |                          | 684                        |
| totali per assi in uscita |                           | 298       | 644                       | 339        | 604                      | 1.886                      |

### PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

| assi in uscita            |                           | A         | B                         | C          | D                        | totali per assi in entrata |
|---------------------------|---------------------------|-----------|---------------------------|------------|--------------------------|----------------------------|
| assi in entrata           |                           | via Dante | via Sempione (SS 33) nord | via Treves | via Sempione (SS 33) sud |                            |
| A                         | via Dante                 |           | 40                        | 20         | 40                       | 100                        |
| B                         | via Sempione (SS 33) nord | 20        |                           | 20         | 60                       | 100                        |
| C                         | via Treves                | 20        | 40                        |            | 40                       | 100                        |
| D                         | via Sempione (SS 33) sud  | 20        | 60                        | 20         |                          | 100                        |
| totali per assi in uscita |                           | 60        | 140                       | 60         | 140                      |                            |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

### COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

| assi di uscita dei flussi  |                           | A         | B                         | C          | D                        |
|----------------------------|---------------------------|-----------|---------------------------|------------|--------------------------|
| assi di entrata dei flussi |                           | via Dante | via Sempione (SS 33) nord | via Treves | via Sempione (SS 33) sud |
| A                          | via Dante                 | 0,80      | 0,80                      | 0,80       | 0,80                     |
|                            | via Sempione (SS 33) nord | 0,75      |                           | 0,75       | 0,75                     |
|                            | via Treves                |           | 0,70                      |            | 0,70                     |
|                            | via Sempione (SS 33) sud  |           |                           |            | 0,70                     |
| B                          | via Dante                 | 0,80      | 0,80                      | 0,80       | 0,80                     |
|                            | via Sempione (SS 33) nord | 0,75      | 0,75                      |            | 0,75                     |
|                            | via Treves                |           | 0,80                      |            |                          |
|                            | via Sempione (SS 33) sud  |           |                           |            | 0,80                     |
| C                          | via Dante                 | 0,80      |                           | 0,80       | 0,80                     |
|                            | via Sempione (SS 33) nord |           | 0,80                      | 0,75       | 0,75                     |
|                            | via Treves                |           |                           | 0,70       |                          |
|                            | via Sempione (SS 33) sud  |           |                           |            | 0,80                     |
| D                          | via Dante                 | 0,80      | 0,80                      | 0,80       | 0,80                     |
|                            | via Sempione (SS 33) nord | 0,75      | 0,75                      |            | 0,75                     |
|                            | via Treves                |           | 0,80                      |            | 0,80                     |
|                            | via Sempione (SS 33) sud  |           |                           |            | 0,70                     |

### CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

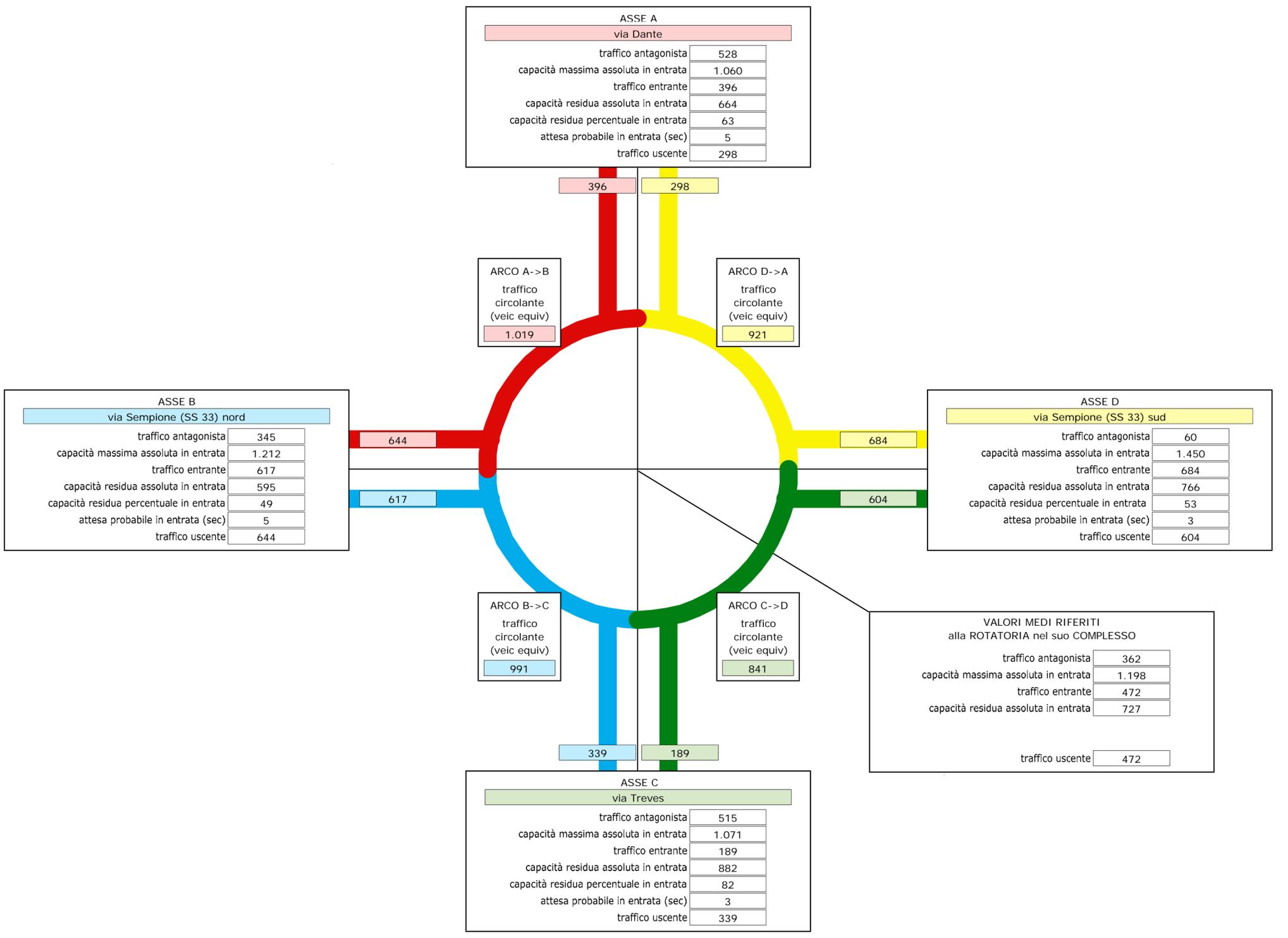
| assi di uscita dei flussi  |                           | A         | B                         | C          | D                        |
|----------------------------|---------------------------|-----------|---------------------------|------------|--------------------------|
| assi di entrata dei flussi |                           | via Dante | via Sempione (SS 33) nord | via Treves | via Sempione (SS 33) sud |
| A                          | via Dante                 | 0         | 126,72                    | 63,36      | 126,72                   |
|                            | via Sempione (SS 33) nord | 0         |                           | 59,4       | 118,8                    |
|                            | via Treves                |           |                           |            |                          |
|                            | via Sempione (SS 33) sud  |           |                           |            |                          |
| B                          | via Dante                 | 98,72     | 0                         | 98,72      | 296,16                   |
|                            | via Sempione (SS 33) nord | 92,55     | 0                         |            | 277,65                   |
|                            | via Treves                | 0         | 0                         |            |                          |
|                            | via Sempione (SS 33) sud  | 0         | 0                         |            |                          |
| C                          | via Dante                 |           | 60,48                     | 0          |                          |
|                            | via Sempione (SS 33) nord |           |                           | 0          |                          |
|                            | via Treves                | 30,24     | 0                         | 0          | 60,48                    |
|                            | via Sempione (SS 33) sud  | 0         | 0                         | 0          |                          |
| D                          | via Dante                 |           | 328,32                    | 109,44     | 0                        |
|                            | via Sempione (SS 33) nord |           |                           | 102,6      | 0                        |
|                            | via Treves                |           |                           |            | 0                        |
|                            | via Sempione (SS 33) sud  | 0         | 0                         | 0          | 0                        |

### COEFFICIENTI di CAPACITÀ in ENTRATA

|   |                           |      |
|---|---------------------------|------|
| A | via Dante                 | 1,00 |
| B | via Sempione (SS 33) nord | 1,00 |
| C | via Treves                | 1,00 |
| D | via Sempione (SS 33) sud  | 1,00 |

### COEFFICIENTI di PERCEPIBILITÀ in USCITA

| A         | B                         | C          | D                        |
|-----------|---------------------------|------------|--------------------------|
| via Dante | via Sempione (SS 33) nord | via Treves | via Sempione (SS 33) sud |
| 0,10      | 0,10                      | 0,10       | 0,10                     |



|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-03 - accesso a ZA / SS 33 / nuovo asse di arroccamento / SS 33  |
| Configurazione | B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |   |
|--|---|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA |   |
| Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)  |   |
| Condizioni del traffico                                | 01a - traffico di ora di punta feriale allo stato di fatto (senza AT) |

| FLUSSI                    |                            |              |                           |                            |                          |                            |
|---------------------------|----------------------------|--------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------|----------------------------|
| assi in uscita            |                            | A            | B                         | C                          | D                        | totali per assi in entrata |
| assi in entrata           |                            | accesso a ZA | via Sempione (SS 33) nord | nuovo asse di arroccamento | via Sempione (SS 33) sud |                            |
| A                         | accesso a ZA               |              | 77                        | 17                         | 77                       | 171                        |
| B                         | via Sempione (SS 33) nord  | 62           |                           | 247                        | 309                      | 617                        |
| C                         | nuovo asse di arroccamento | 39           | 173                       |                            | 173                      | 385                        |
| D                         | via Sempione (SS 33) sud   | 77           | 385                       | 308                        |                          | 769                        |
| totali per assi in uscita |                            | 177          | 635                       | 572                        | 559                      | 1.942                      |

| PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI |                            |              |                           |                            |                          |                            |
|--|----------------------------|--------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------|----------------------------|
| assi in uscita                         |                            | A            | B                         | C                          | D                        | totali per assi in entrata |
| assi in entrata                        |                            | accesso a ZA | via Sempione (SS 33) nord | nuovo asse di arroccamento | via Sempione (SS 33) sud |                            |
| A                                      | accesso a ZA               |              | 45                        | 10                         | 45                       | 100                        |
| B                                      | via Sempione (SS 33) nord  | 10           |                           | 40                         | 50                       | 100                        |
| C                                      | nuovo asse di arroccamento | 10           | 45                        |                            | 45                       | 100                        |
| D                                      | via Sempione (SS 33) sud   | 10           | 50                        | 40                         |                          | 100                        |
| totali per assi in uscita              |                            | 30           | 140                       | 90                         | 140                      |                            |

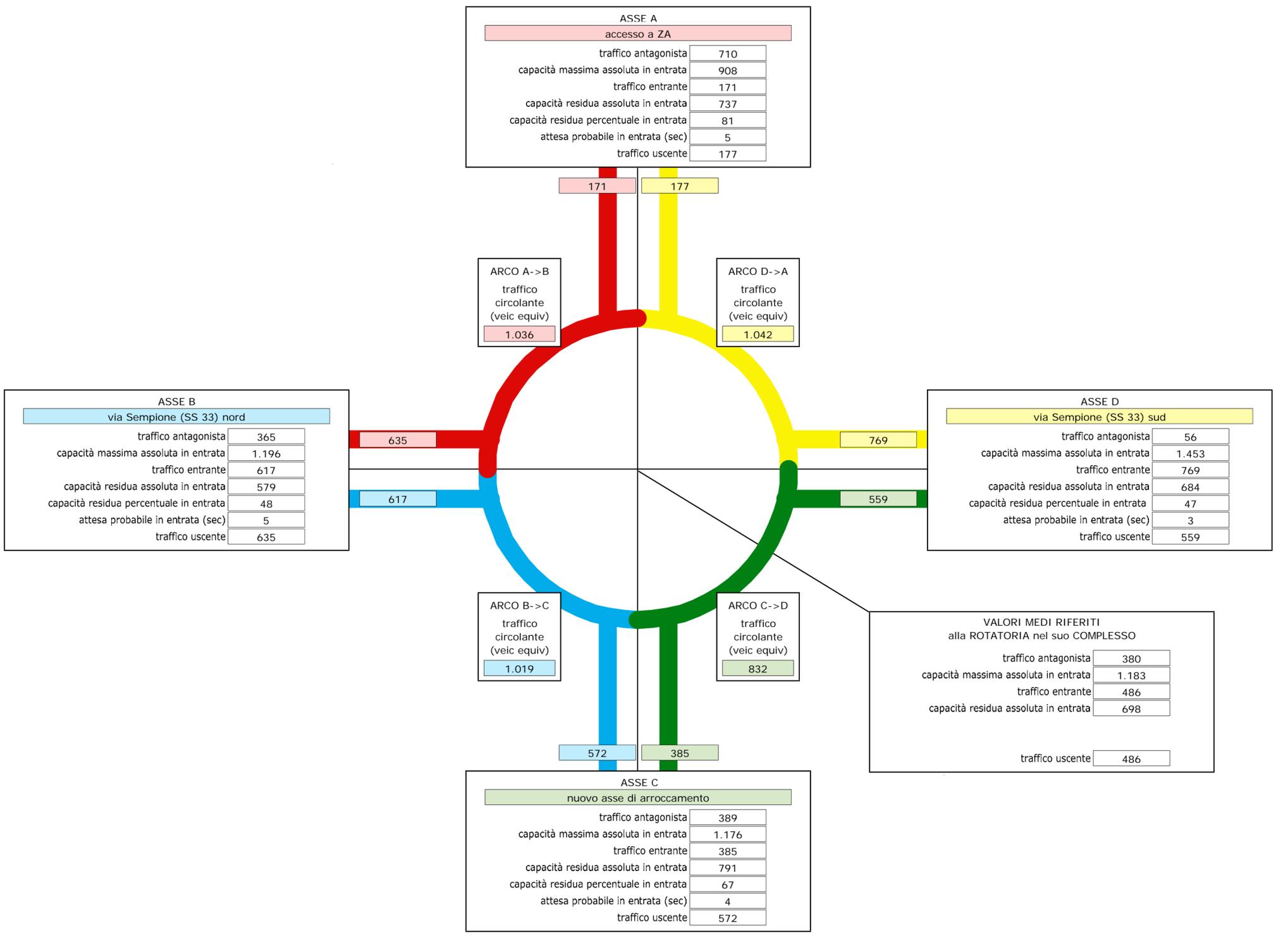
valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

| COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI |                            |              |                           |                            |                          |
|---|----------------------------|--------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------|
| assi di uscita dei flussi   |                            | A            | B                         | C                          | D                        |
| assi di entrata dei flussi  |                            | accesso a ZA | via Sempione (SS 33) nord | nuovo asse di arroccamento | via Sempione (SS 33) sud |
| A   | accesso a ZA               | 0,80         | 0,80                      | 0,80                       | 0,80                     |
|   |                            | 0,75         |                           | 0,75                       | 0,75                     |
|   |                            | 0,70         |                           |                            | 0,70                     |
|   |                            | ---          |                           |                            |                          |
| B   | via Sempione (SS 33) nord  |              | 0,70                      |                            |                          |
|   |                            | 0,80         | 0,80                      | 0,80                       | 0,80                     |
|   |                            | 0,75         | 0,75                      |                            | 0,75                     |
|   |                            | ---          | ---                       |                            |                          |
| C   | nuovo asse di arroccamento |              | 0,80                      | 0,75                       |                          |
|   |                            |              |                           | 0,70                       |                          |
|   |                            | 0,80         | ---                       | 0,80                       | 0,80                     |
|   |                            | ---          | ---                       | ---                        |                          |
| D   | via Sempione (SS 33) sud   |              | 0,80                      | 0,80                       | 0,80                     |
|   |                            |              |                           | 0,75                       | 0,75                     |
|   |                            |              |                           |                            | 0,70                     |
|   |                            | ---          | ---                       | ---                        | ---                      |

| CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI |                            |              |                           |                            |                          |
|--|----------------------------|--------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------|
| assi di uscita dei flussi                                      |                            | A            | B                         | C                          | D                        |
| assi di entrata dei flussi                                     |                            | accesso a ZA | via Sempione (SS 33) nord | nuovo asse di arroccamento | via Sempione (SS 33) sud |
| A  | accesso a ZA               | 0            | 61,56                     | 13,68                      | 61,56                    |
|  |                            | 0            |                           | 12,825                     | 57,7125                  |
|  |                            | 0            |                           |                            | 53,865                   |
|  |                            | 0            |                           |                            |                          |
| B  | via Sempione (SS 33) nord  |              | 0                         |                            |                          |
|  |                            | 49,36        | 0                         | 197,44                     | 246,8                    |
|  |                            | 46,275       | 0                         |                            | 231,375                  |
|  |                            | 0            | 0                         |                            |                          |
| C  | nuovo asse di arroccamento |              | 138,6                     | 0                          |                          |
|  |                            |              |                           | 0                          |                          |
|  |                            | 30,8         | 0                         | 0                          | 138,6                    |
|  |                            | 0            | 0                         | 0                          |                          |
| D  | via Sempione (SS 33) sud   |              | 307,6                     | 246,08                     | 0                        |
|  |                            |              |                           | 230,7                      | 0                        |
|  |                            | 0            | 0                         | 0                          | 0                        |
|  |                            | 0            | 0                         | 0                          | 0                        |

| COEFFICIENTI di CAPACITÀ in ENTRATA |                            |      |
|-------------------------------------|----------------------------|------|
| A                                   | accesso a ZA               | 1,00 |
| B                                   | via Sempione (SS 33) nord  | 1,00 |
| C                                   | nuovo asse di arroccamento | 1,00 |
| D                                   | via Sempione (SS 33) sud   | 1,00 |

| COEFFICIENTI di PERCEPIBILITÀ in USCITA |                           |                            |                          |
|---|---------------------------|----------------------------|--------------------------|
| A                                       | B                         | C                          | D                        |
| accesso a ZA                            | via Sempione (SS 33) nord | nuovo asse di arroccamento | via Sempione (SS 33) sud |
| 0,10                                    | 0,10                      | 0,10                       | 0,10                     |



|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-04 - SP 47 / SS 33 / SS 33  |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |   |
|--|---|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |   |
| Condizioni del traffico  | 01a - traffico di ora di punta feriale allo stato di fatto (senza AT) |

| FLUSSI                    |   |                           |                           |                          |     |                            |
|---------------------------|---|---------------------------|---------------------------|--------------------------|-----|----------------------------|
|                           |   | assi in uscita            |                           |                          |     | totali per assi in entrata |
|                           |   | A                         | B                         | C                        | D   |                            |
|                           |   | via Cascina Nuova (SP 47) | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | --- |                            |
| assi in entrata           | A | via Cascina Nuova (SP 47) | 137                       | 205                      | 0   | 342                        |
|                           | B | 167                       |                           | 502                      | 0   | 669                        |
|                           | C | 214                       | 641                       |                          | 0   | 855                        |
|                           | D | 0                         | 0                         | 0                        |     | 0                          |
| totali per assi in uscita |   | 381                       | 778                       | 707                      | 0   | 1.866                      |

| PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI |   |                           |                           |                          |     |                            |
|--|---|---------------------------|---------------------------|--------------------------|-----|----------------------------|
|  |   | assi in uscita            |                           |                          |     | totali per assi in entrata |
|  |   | A                         | B                         | C                        | D   |                            |
|  |   | via Cascina Nuova (SP 47) | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | --- |                            |
| assi in entrata                        | A | 25                        | 40                        | 60                       |     | 100                        |
|  | B |                           |                           | 75                       |     | 100                        |
|  | C | 25                        | 75                        |                          |     | 100                        |
|  | D |                           |                           |                          |     | 0                          |
| totali per assi in uscita              |   | 50                        | 115                       | 135                      | 0   |                            |

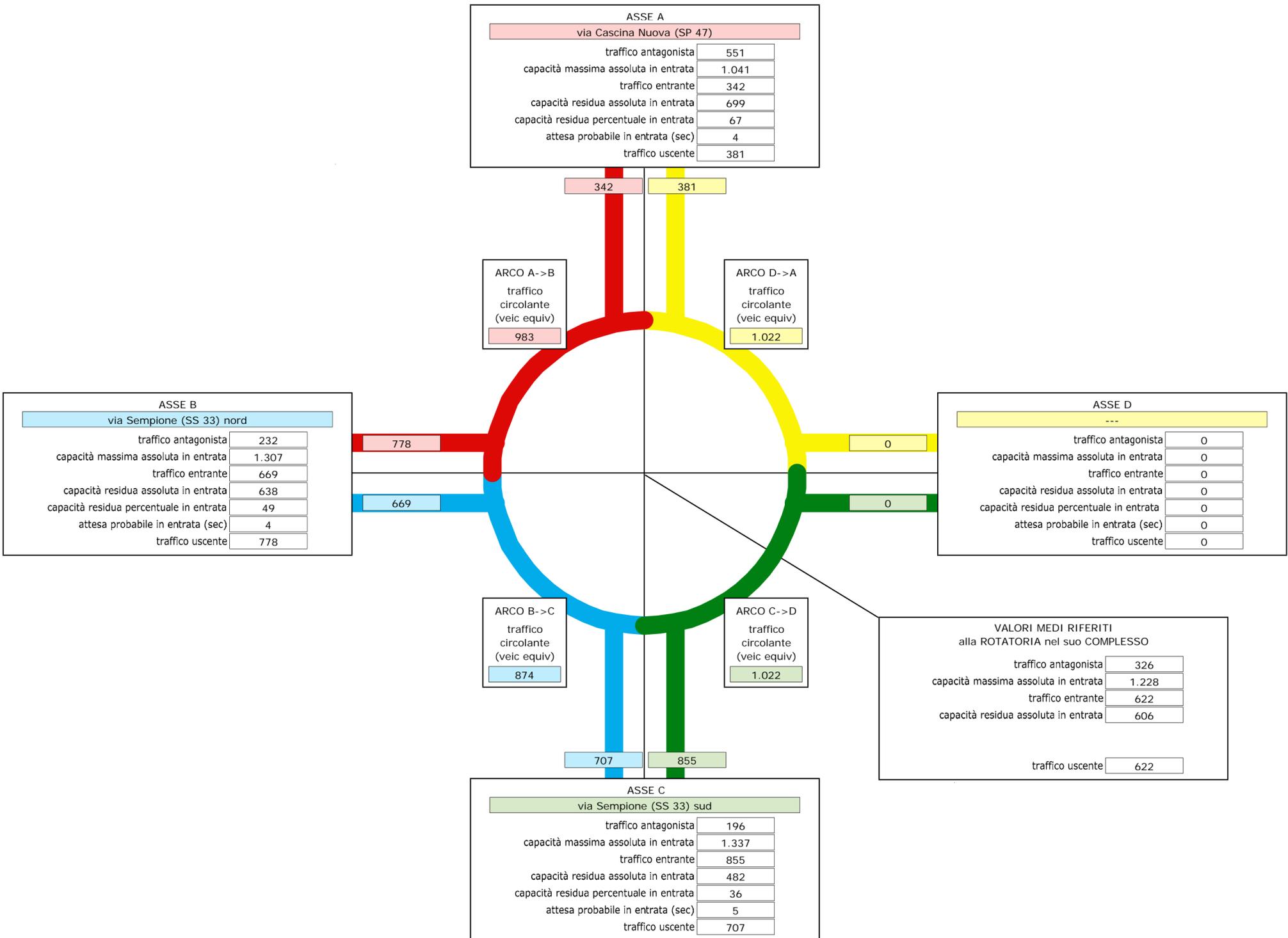
valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

| COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI |   |                           |                           |                          |      |
|---|---|---------------------------|---------------------------|--------------------------|------|
|   |   | assi di uscita dei flussi |                           |                          |      |
|   |   | A                         | B                         | C                        | D    |
|   |   | via Cascina Nuova (SP 47) | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | ---  |
| assi di entrata dei flussi  | A | 0,80                      | 0,80                      | 0,80                     | 0,80 |
|   | B | 0,75                      |                           | 0,75                     | 0,75 |
|   | C | 0,70                      |                           |                          | 0,70 |
|   | D | ---                       |                           |                          | ---  |
|   | A |                           | 0,70                      |                          |      |
|   | B | 0,80                      | 0,80                      | 0,80                     | 0,80 |
|   | C | 0,75                      | 0,75                      |                          | 0,75 |
|   | D | ---                       | ---                       |                          | ---  |
|   | A |                           | 0,80                      | 0,75                     |      |
|   | B | 0,80                      |                           | 0,70                     |      |
|   | C | 0,80                      | ---                       | 0,80                     | 0,80 |
|   | D | ---                       | ---                       | ---                      | ---  |
|   | A |                           | 0,80                      | 0,80                     | 0,80 |
|   | B |                           |                           | 0,75                     | 0,75 |
|   | C |                           |                           |                          | 0,70 |
|   | D | ---                       | ---                       | ---                      | ---  |

| CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI |   |                           |                           |                          |     |                            |
|--|---|---------------------------|---------------------------|--------------------------|-----|----------------------------|
|  |   | assi di uscita dei flussi |                           |                          |     | totali per assi in entrata |
|  |   | A                         | B                         | C                        | D   |                            |
|  |   | via Cascina Nuova (SP 47) | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | --- |                            |
| assi di entrata dei flussi                                     | A | 0                         | 109,44                    | 164,16                   | 0   | 273,6                      |
|  | B | 0                         |                           | 153,9                    | 0   | 153,9                      |
|  | C | 0                         |                           |                          | 0   | 0                          |
|  | D | 0                         |                           |                          |     | 0                          |
|  | A |                           | 0                         |                          |     | 0                          |
|  | B | 133,8                     | 0                         | 401,4                    | 0   | 535,2                      |
|  | C | 125,4375                  | 0                         |                          | 0   | 125,4375                   |
|  | D | 0                         | 0                         |                          |     | 0                          |
|  | A |                           | 513                       | 0                        |     | 513                        |
|  | B |                           |                           | 0                        |     | 0                          |
|  | C | 171                       | 0                         | 0                        | 0   | 171                        |
|  | D | 0                         | 0                         | 0                        | 0   | 0                          |
|  | A |                           | 0                         | 0                        | 0   | 0                          |
|  | B |                           | 0                         | 0                        | 0   | 0                          |
|  | C |                           |                           |                          |     | 0                          |
|  | D | 0                         | 0                         | 0                        | 0   | 0                          |

| COEFFICIENTI di CAPACITÀ in ENTRATA |                                |
|-------------------------------------|--------------------------------|
| A                                   | via Cascina Nuova (SP 47) 1,00 |
| B                                   | via Sempione (SS 33) nord 1,00 |
| C                                   | via Sempione (SS 33) sud 1,00  |
| D                                   | ---                            |

| COEFFICIENTI di PERCEPIBILITÀ in USCITA |                           |                          |     |
|---|---------------------------|--------------------------|-----|
| A                                       | B                         | C                        | D   |
| via Cascina Nuova (SP 47)               | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | --- |
| 0,10                                    | 0,10                      | 0,10                     |     |



|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-05 - Treves / Treves-Valletta / nuovo asse di arroccamento  |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |   |
|--|---|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA       |   |
| <i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |   |
| Condizioni del traffico                                      | 01a - traffico di ora di punta feriale allo stato di fatto (senza AT) |

### FLUSSI

|                 |                           | assi in uscita             |     |     |     | totali per assi in entrata |
|-----------------|---------------------------|----------------------------|-----|-----|-----|----------------------------|
|                 |                           | A                          | B   | C   | D   |                            |
| assi in entrata | A                         | via Treves                 | 46  | 108 | 0   | 154                        |
|                 | B                         | via Treves - via Valletta  | 44  | 44  | 0   | 88                         |
|                 | C                         | nuovo asse di arroccamento | 270 | 116 | 0   | 385                        |
|                 | D                         | ---                        | 0   | 0   | 0   | 0                          |
|                 | totali per assi in uscita |                            | 314 | 162 | 152 | 0                          |

### PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

|                 |                           | assi in uscita             |     |    |     | totali per assi in entrata |
|-----------------|---------------------------|----------------------------|-----|----|-----|----------------------------|
|                 |                           | A                          | B   | C  | D   |                            |
| assi in entrata | A                         | via Treves                 | 30  | 70 | 0   | 100                        |
|                 | B                         | via Treves - via Valletta  | 50  | 50 | 0   | 100                        |
|                 | C                         | nuovo asse di arroccamento | 70  | 30 | 0   | 100                        |
|                 | D                         | ---                        | 0   | 0  | 0   | 0                          |
|                 | totali per assi in uscita |                            | 120 | 60 | 120 | 0                          |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

### COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

|                            |        | assi di uscita dei flussi  |      |      |      |      |
|----------------------------|--------|----------------------------|------|------|------|------|
|                            |        | A                          | B    | C    | D    |      |
| assi di entrata dei flussi | A      | via Treves                 | 0,90 | 0,90 | 0,90 | 0,90 |
|                            | B      | via Treves - via Valletta  | 0,90 | 0,90 | 0,90 | 0,85 |
|                            | C      | nuovo asse di arroccamento | 0,90 | ---  | 0,90 | 0,90 |
|                            | D      | ---                        | 0,90 | 0,90 | 0,90 | 0,90 |
|                            | totali |                            | ---  | ---  | ---  | ---  |

### CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

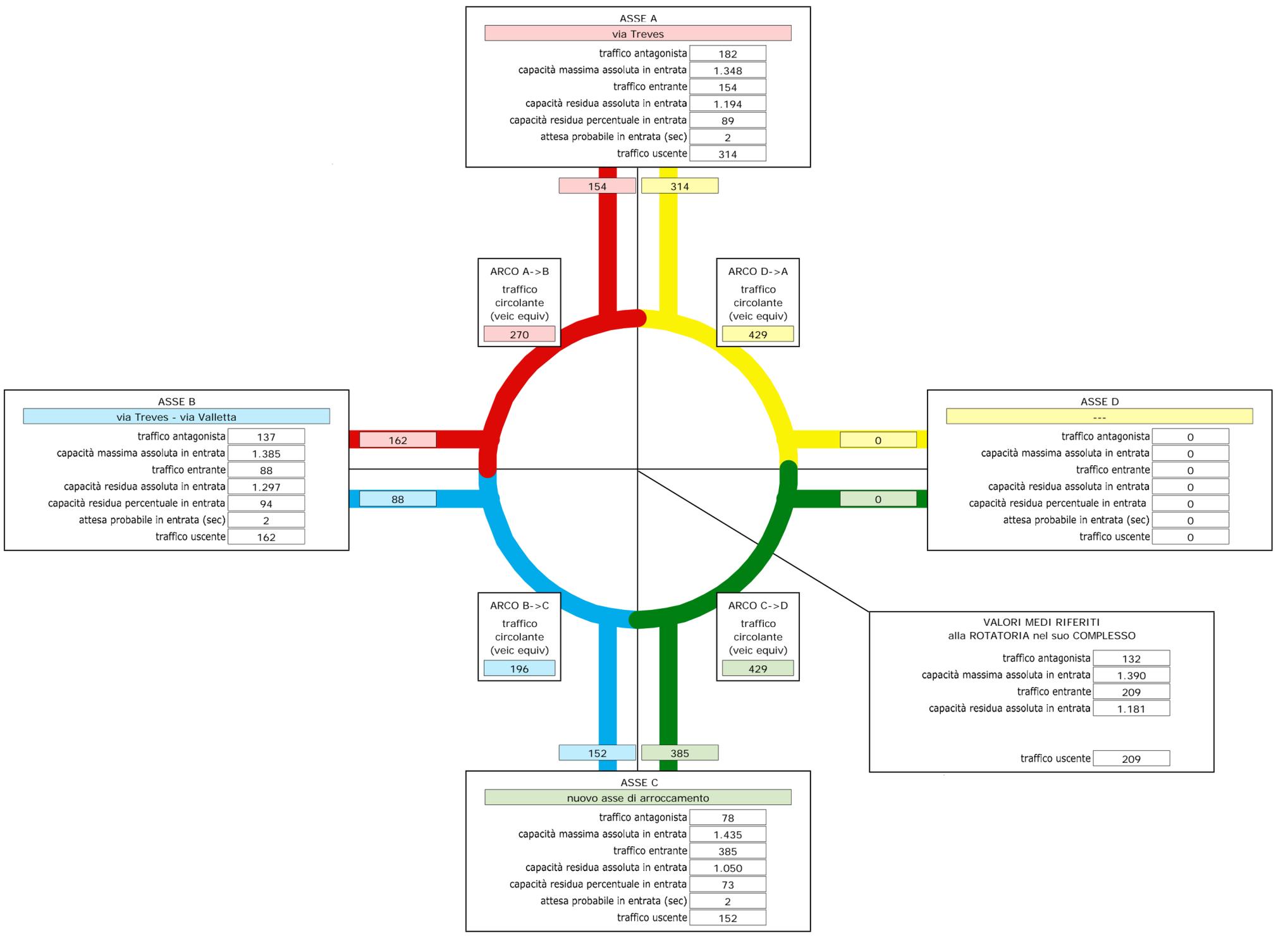
|                            |        | assi di uscita dei flussi  |        |       |       | assi interessati dal traffico antagonista |                                     |    |
|----------------------------|--------|----------------------------|--------|-------|-------|---|-------------------------------------|----|
|                            |        | A                          | B      | C     | D     | archi                                     | interessati dal traffico circolante |    |
| assi di entrata dei flussi | A      | via Treves                 | 0      | 41,58 | 97,02 | 0   | A                                   | AB |
|                            | B      | via Treves - via Valletta  | 39,6   | 0     | 39,6  | 0   | B                                   | BC |
|                            | C      | nuovo asse di arroccamento | 242,55 | 0     | 0     | 0   | C                                   | CD |
|                            | D      | ---                        | 0      | 0     | 0     | 0   | D                                   | DA |
|                            | totali |                            | 0      | 0     | 0     | 0   |                                     |    |

### COEFFICIENTI di CAPACITÀ in ENTRATA

| Asse                           | Coefficiente |
|--------------------------------|--------------|
| A (via Treves)                 | 1,00         |
| B (via Treves - via Valletta)  | 1,00         |
| C (nuovo asse di arroccamento) | 1,00         |
| D (---)                        | ---          |

### COEFFICIENTI di PERCEPIBILITÀ in USCITA

| Asse                           | Coefficiente |
|--------------------------------|--------------|
| A (via Treves)                 | 0,25         |
| B (via Treves - via Valletta)  | 0,25         |
| C (nuovo asse di arroccamento) | 0,25         |
| D (---)                        | ---          |



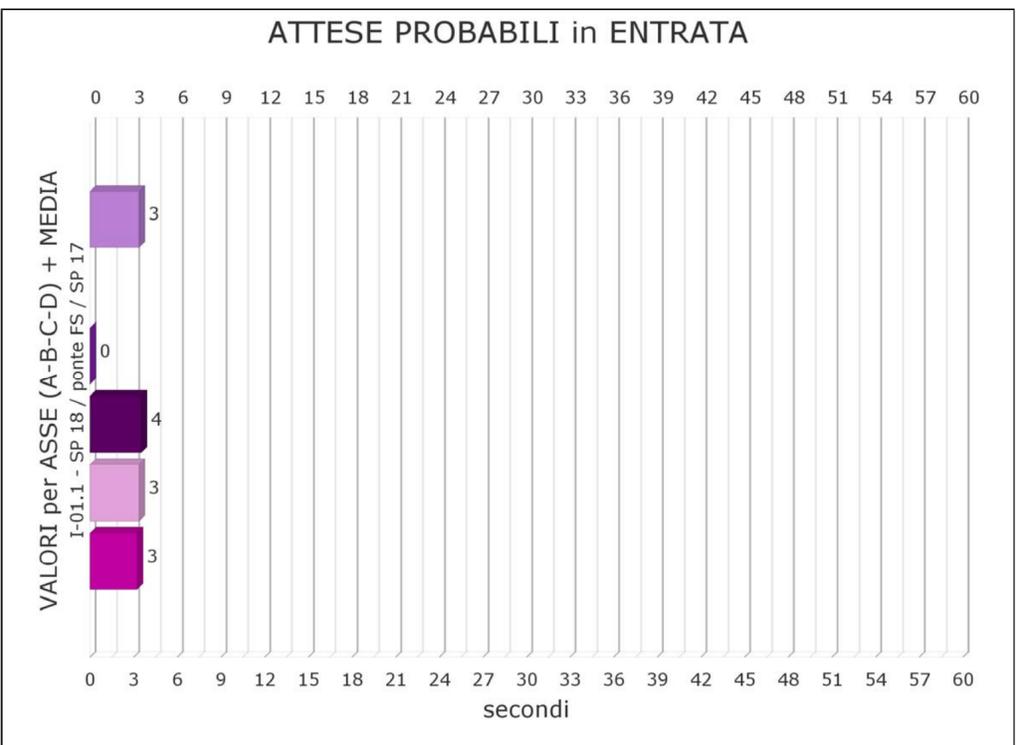
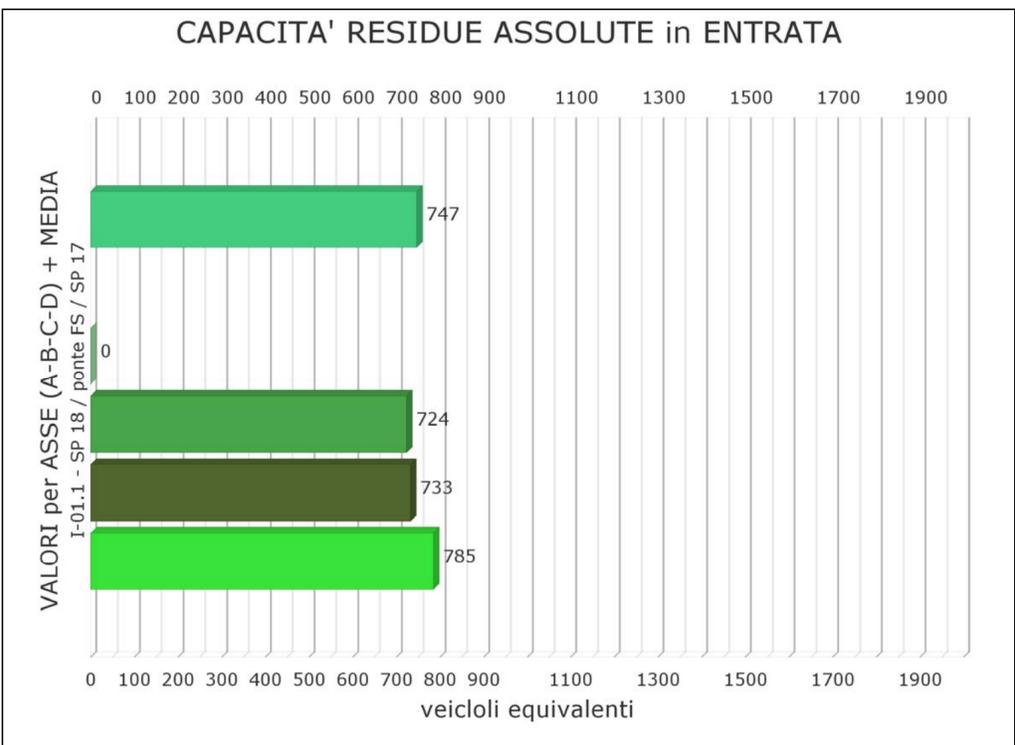
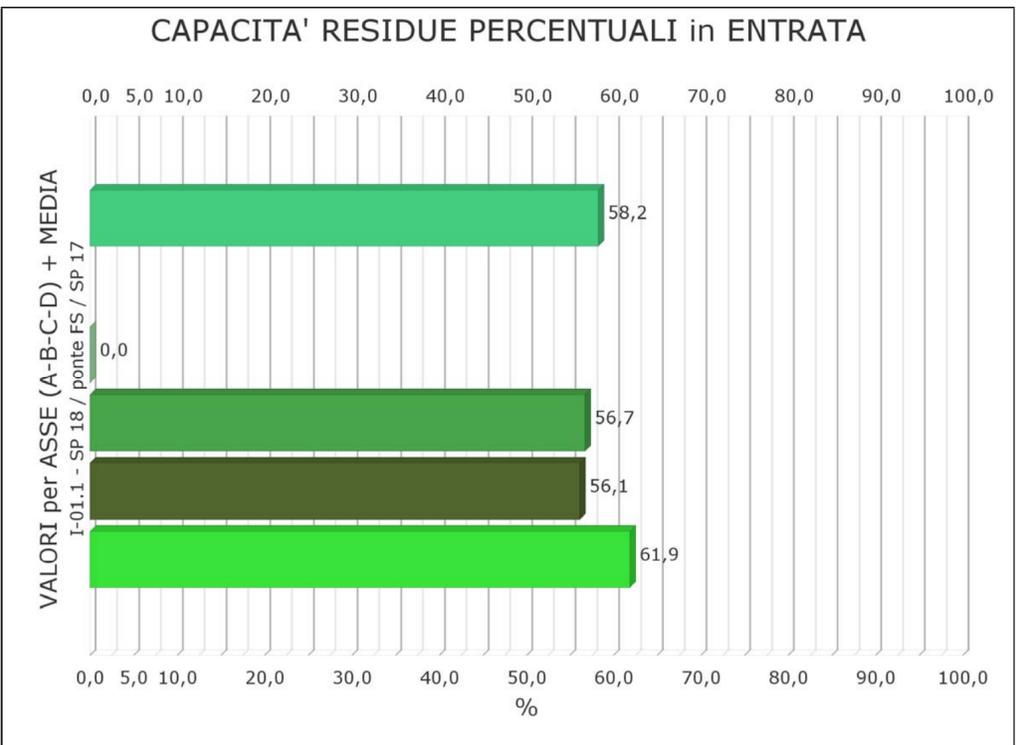
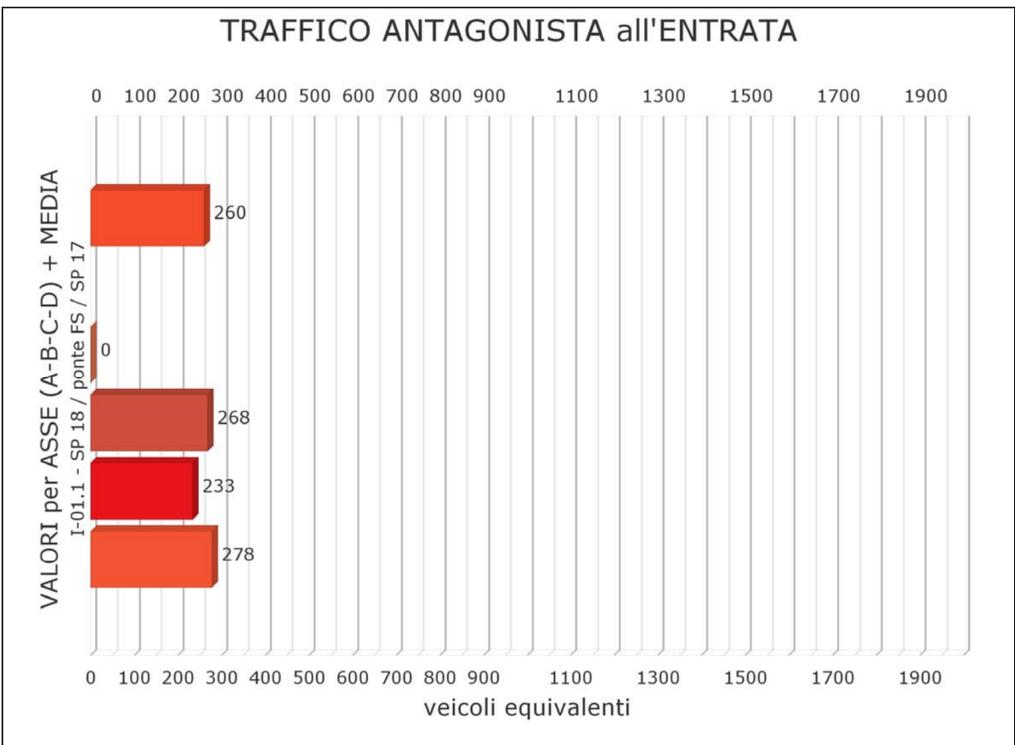
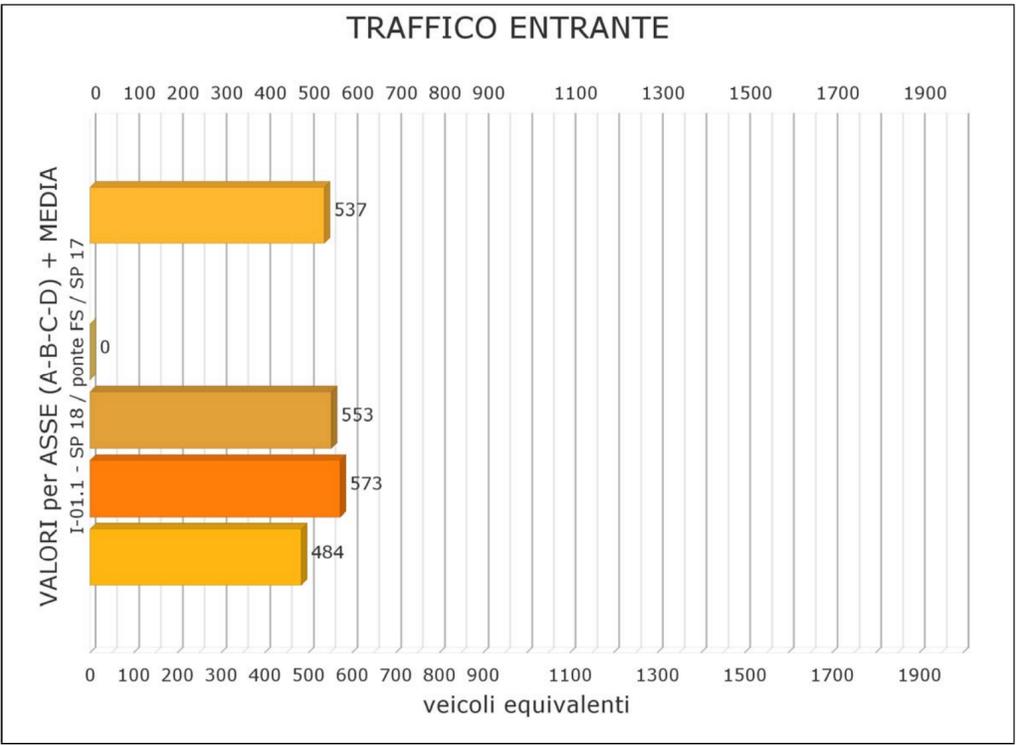
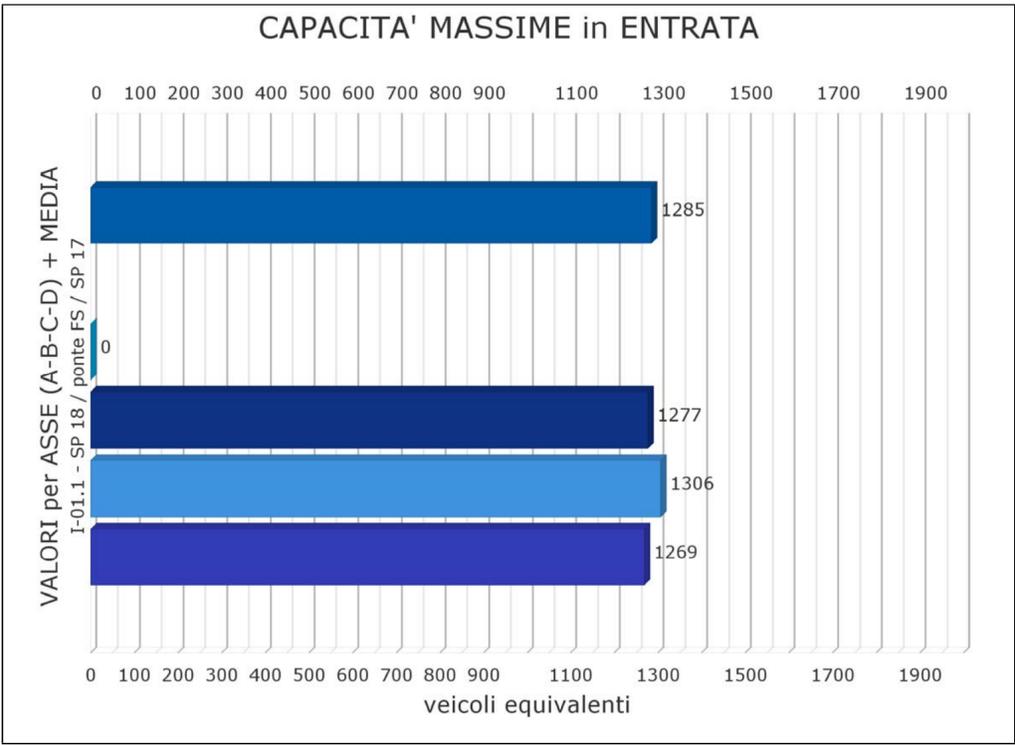
|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-01.1 - SP 18 / ponte FS / SP 17   |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |   |
|--|---|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |   |
| Condizioni del traffico  | 01a - traffico di ora di punta feriale allo stato di fatto (senza AT) |

| FLUSSI                    |   |                           |          |                           |     |                            |
|---------------------------|---|---------------------------|----------|---------------------------|-----|----------------------------|
|                           |   | assi in uscita            |          |                           |     |                            |
|                           |   | A                         | B        | C                         | D   |                            |
|                           |   | via per Corgeno (SP 18)   | ponte FS | via Don Locatelli (SP 17) | --- | totali per assi in entrata |
| assi in entrata           | A | via per Corgeno (SP 18)   | 242      | 242                       | 0   | 484                        |
|                           | B | ponte FS                  | 287      | 287                       | 0   | 573                        |
|                           | C | via Don Locatelli (SP 17) | 277      | 277                       | 0   | 553                        |
|                           | D | ---                       | 0        | 0                         | 0   | 0                          |
| totali per assi in uscita |   | 563                       | 519      | 529                       | 0   | 1.610                      |

| PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI |   |                           |          |                           |     |                            |
|--|---|---------------------------|----------|---------------------------|-----|----------------------------|
|  |   | assi in uscita            |          |                           |     |                            |
|  |   | A                         | B        | C                         | D   |                            |
|  |   | via per Corgeno (SP 18)   | ponte FS | via Don Locatelli (SP 17) | --- | totali per assi in entrata |
| assi in entrata                        | A | via per Corgeno (SP 18)   | 50       | 50                        | 0   | 100                        |
|  | B | ponte FS                  | 50       | 50                        | 0   | 100                        |
|  | C | via Don Locatelli (SP 17) | 50       | 50                        | 0   | 100                        |
|  | D | ---                       | 0        | 0                         | 0   | 0                          |
| totali per assi in uscita              |   | 100                       | 100      | 100                       | 0   | 300                        |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0



|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-01.2 - ponte FS / SS 33 / SS 33   |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |   |
|--|---|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |   |
| Condizioni del traffico  | 01a - traffico di ora di punta feriale allo stato di fatto (senza AT) |

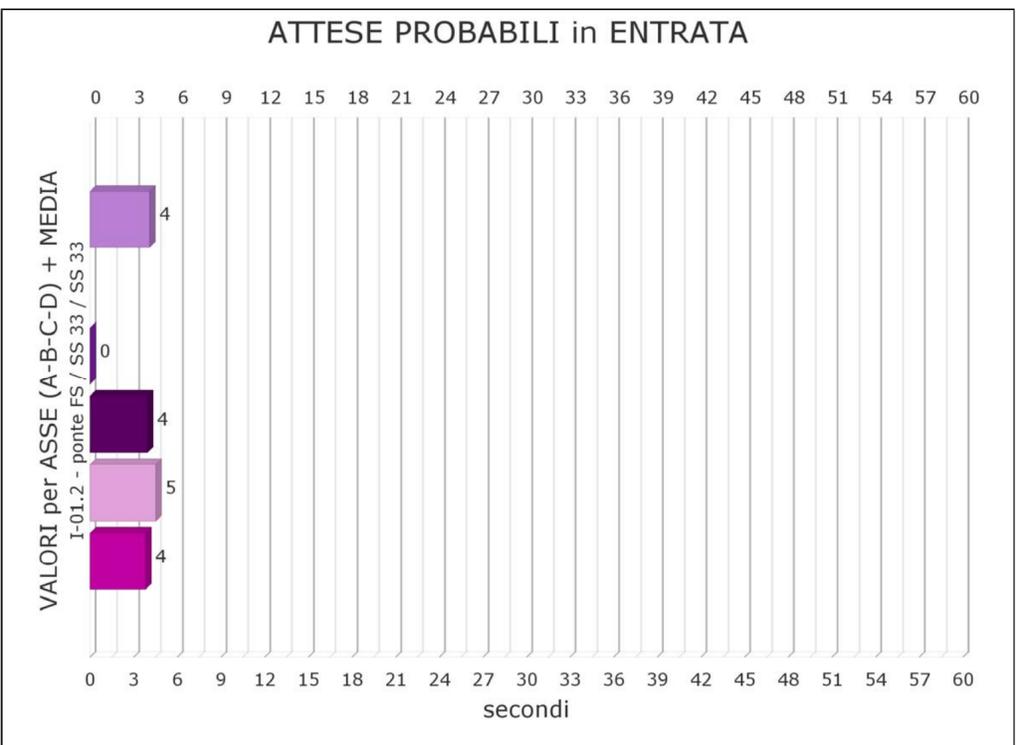
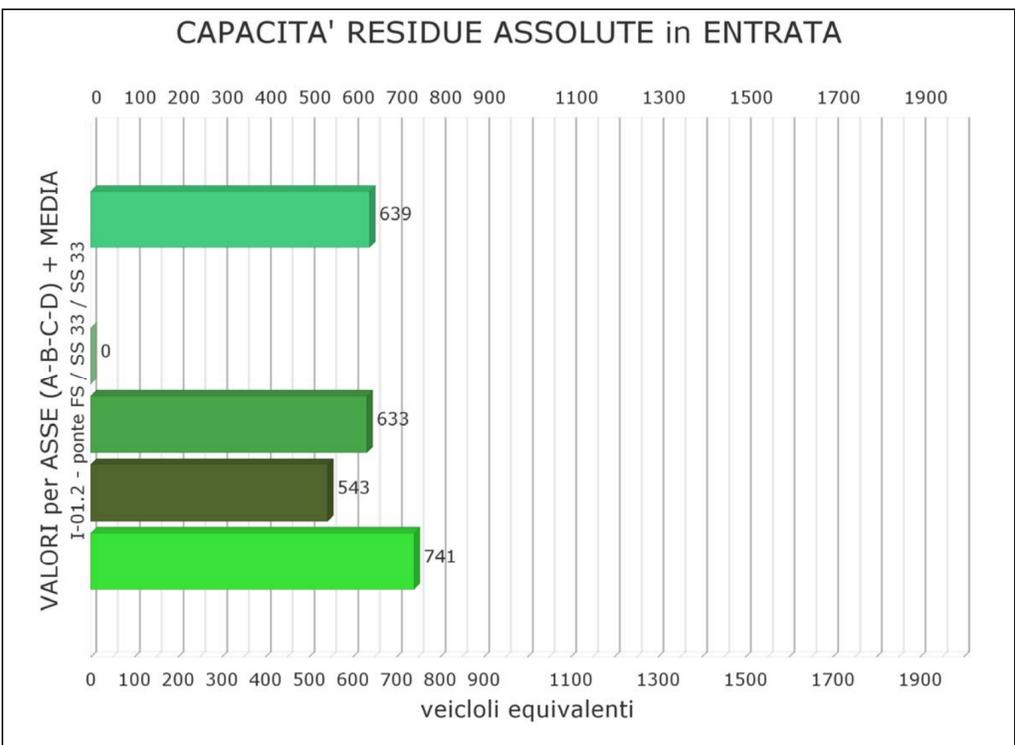
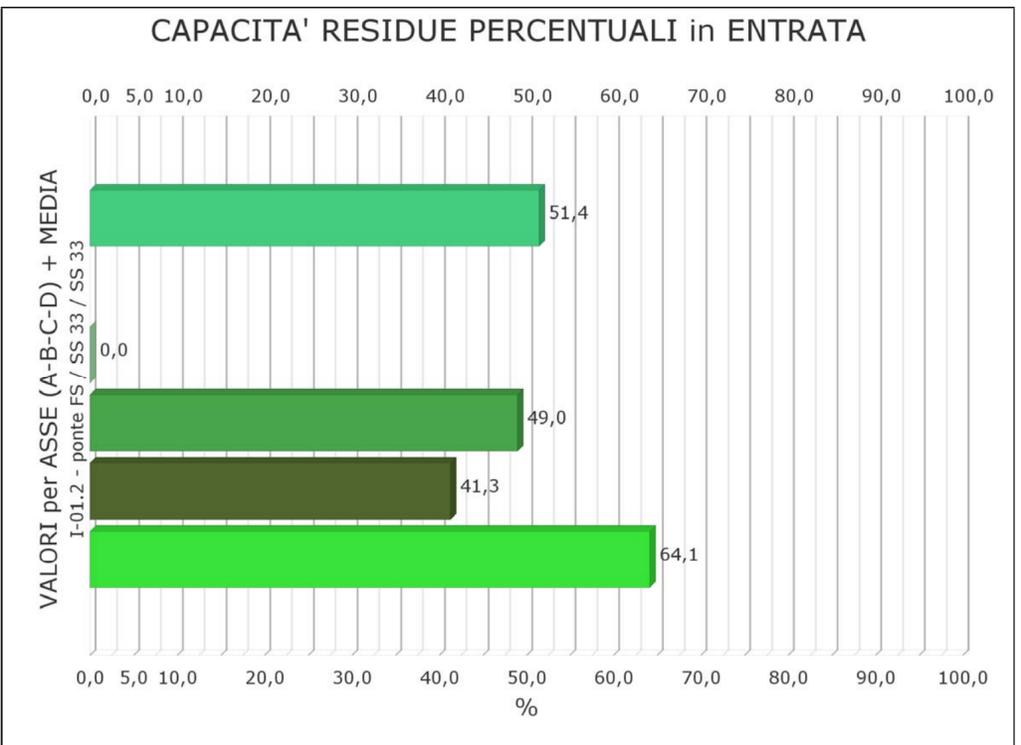
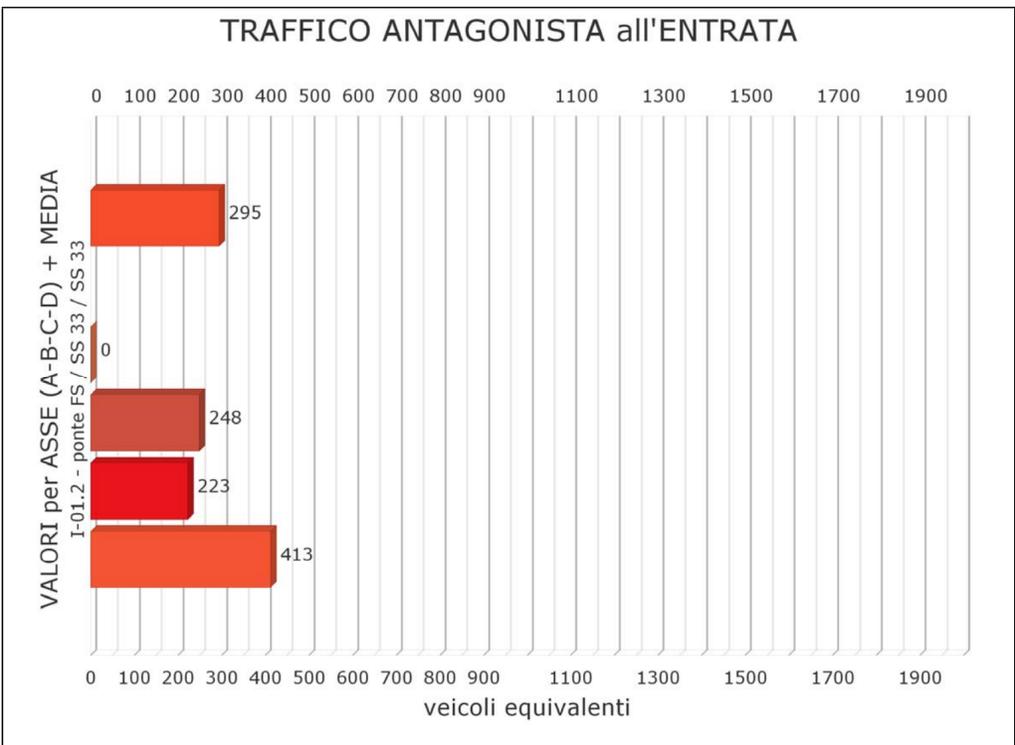
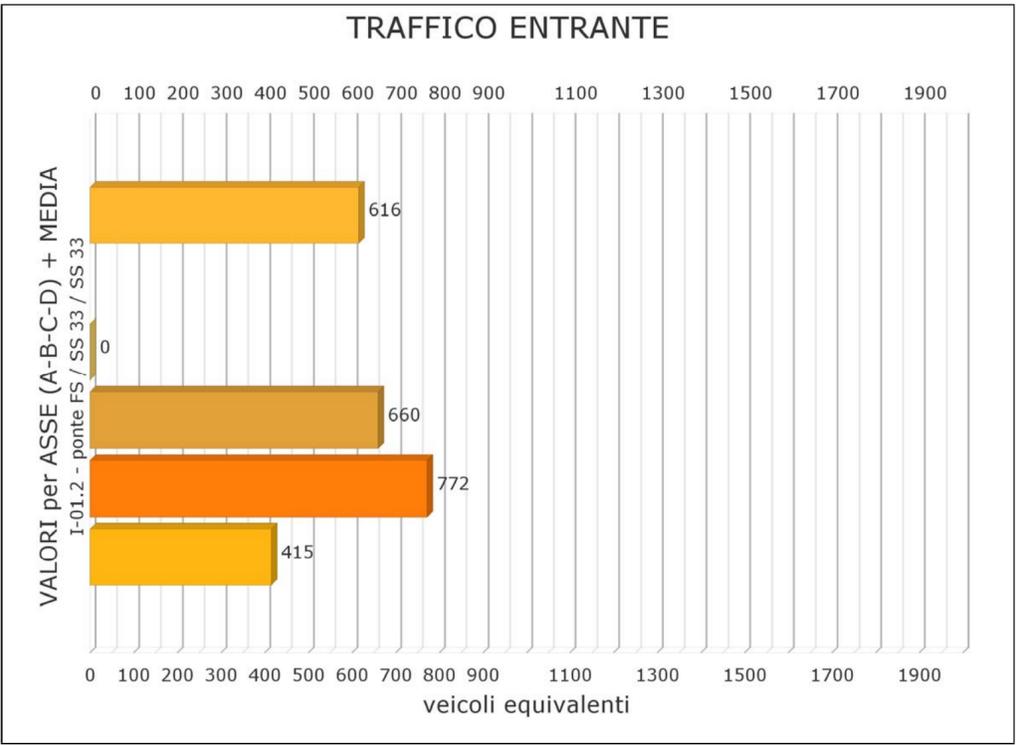
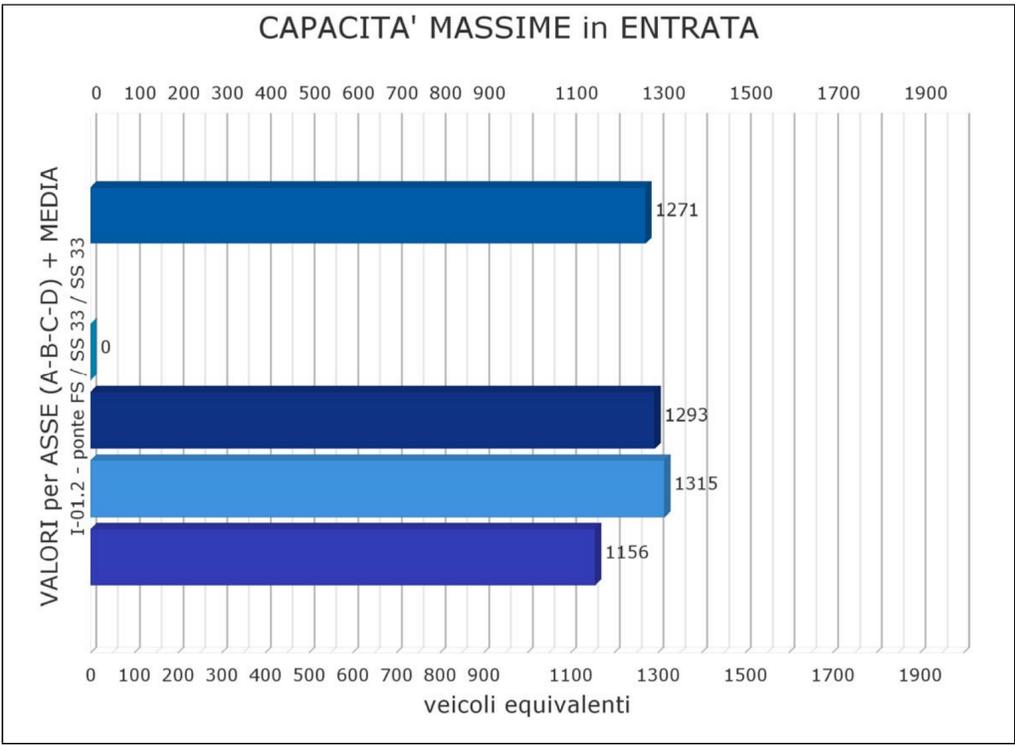
### FLUSSI

|                           |   | assi in uscita |                           |                          |     |       |
|---------------------------|---|----------------|---------------------------|--------------------------|-----|-------|
|                           |   | A              | B                         | C                        | D   |       |
|                           |   | ponte FS       | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | --- |       |
| assi in entrata           | A |                | 208                       | 208                      | 0   | 415   |
|                           | B | 232            |                           | 540                      | 0   | 772   |
|                           | C | 198            | 462                       |                          | 0   | 660   |
|                           | D | 0              | 0                         | 0                        |     | 0     |
| totali per assi in uscita |   | 430            | 670                       | 748                      | 0   | 1.847 |

### PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

|                           |   | assi in uscita |                           |                          |     |     |
|---------------------------|---|----------------|---------------------------|--------------------------|-----|-----|
|                           |   | A              | B                         | C                        | D   |     |
|                           |   | ponte FS       | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | --- |     |
| assi in entrata           | A |                | 50                        | 50                       |     | 100 |
|                           | B | 30             |                           | 70                       |     | 100 |
|                           | C | 30             | 70                        |                          |     | 100 |
|                           | D |                |                           |                          |     | 0   |
| totali per assi in uscita |   | 60             | 120                       | 120                      | 0   | 300 |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0



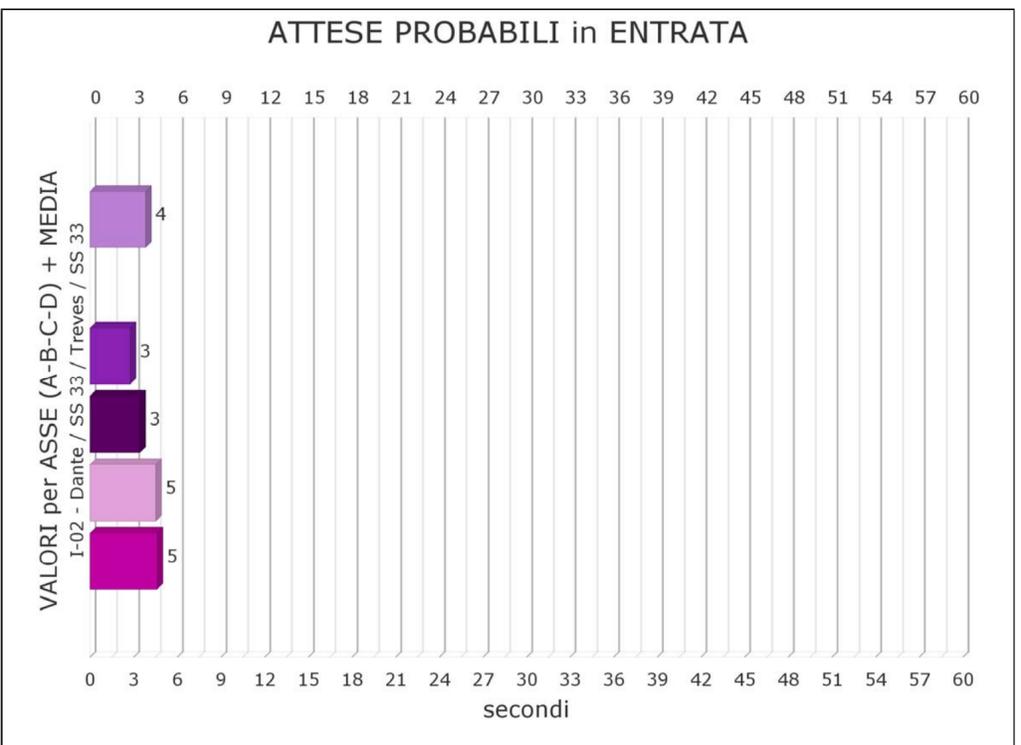
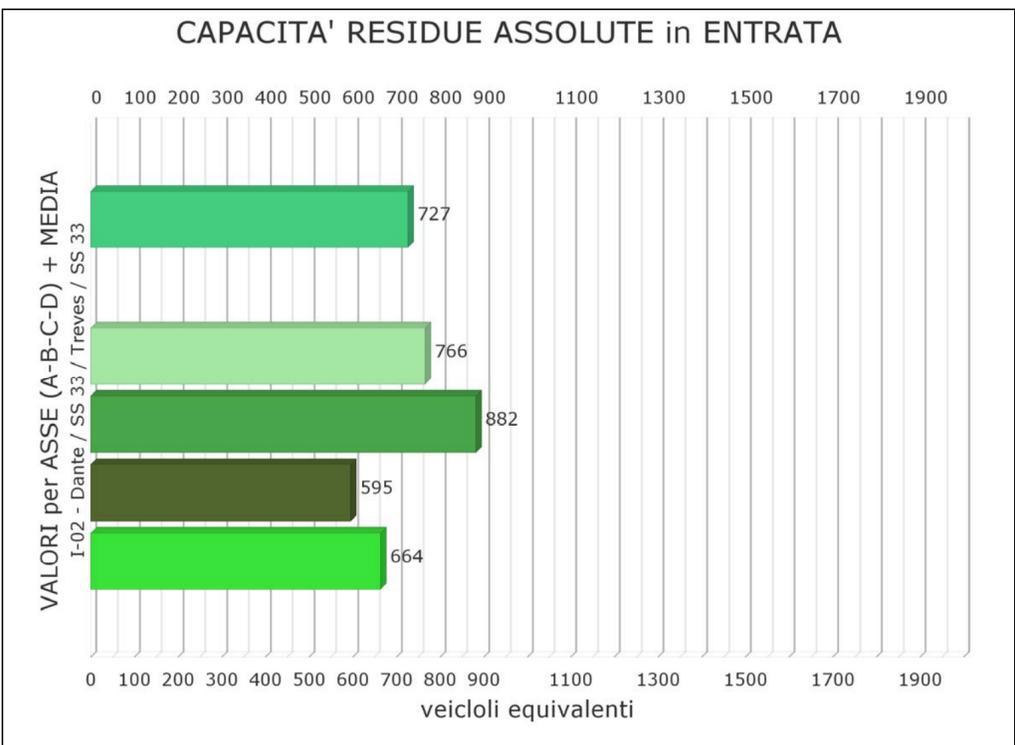
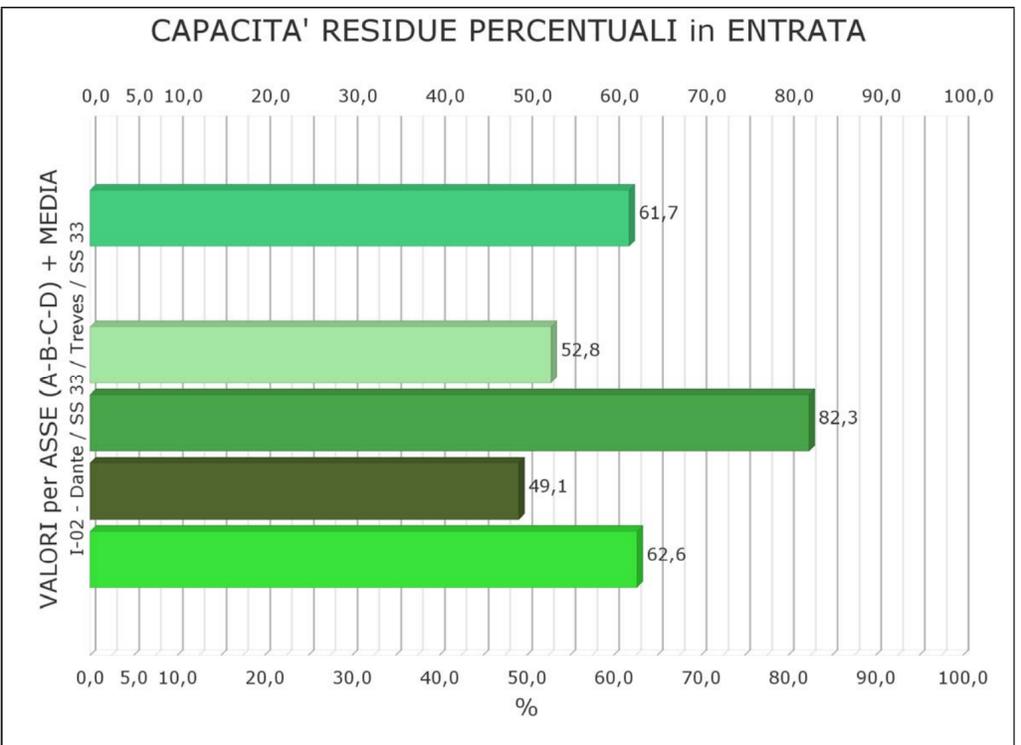
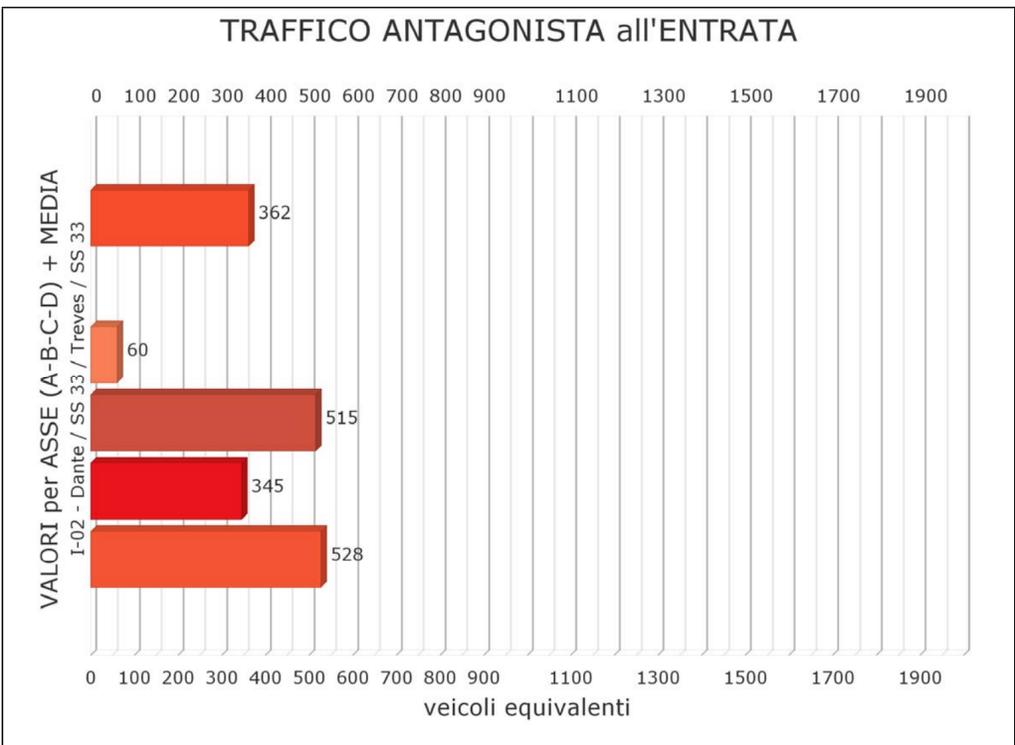
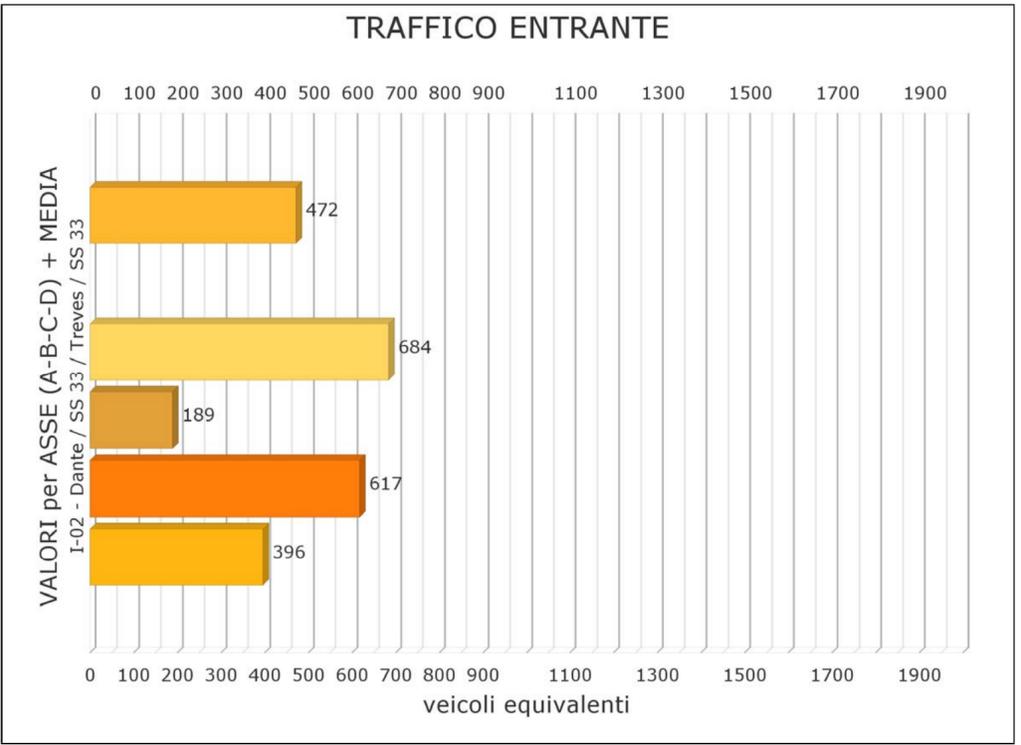
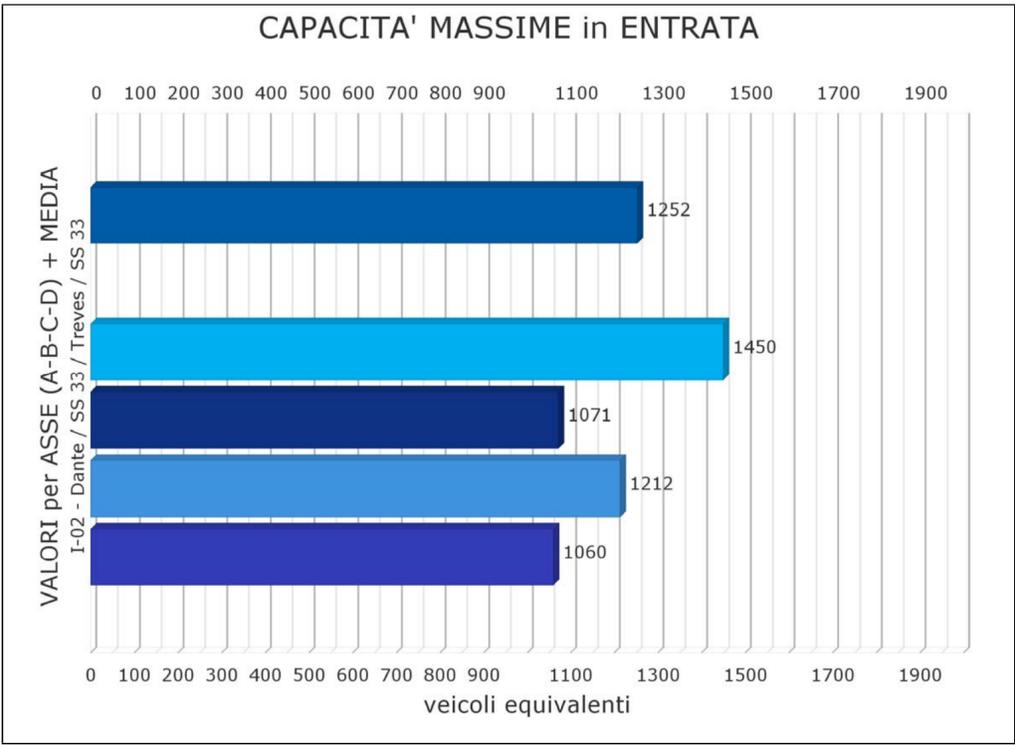
|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-02 - Dante / SS 33 / Treves / SS 33   |
| Configurazione | B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |   |
|--|---|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |   |
| Condizioni del traffico  | 01a - traffico di ora di punta feriale allo stato di fatto (senza AT) |

| FLUSSI                    |   |                |                           |            |                          |                            |
|---------------------------|---|----------------|---------------------------|------------|--------------------------|----------------------------|
|                           |   | assi in uscita |                           |            |                          |                            |
|                           |   | A              | B                         | C          | D                        |                            |
|                           |   | via Dante      | via Sempione (SS 33) nord | via Treves | via Sempione (SS 33) sud | totali per assi in entrata |
| assi in entrata           | A |                | 158                       | 79         | 158                      | 396                        |
|                           | B | 123            |                           | 123        | 370                      | 617                        |
|                           | C | 38             | 76                        |            | 76                       | 189                        |
|                           | D | 137            | 410                       | 137        |                          | 684                        |
| totali per assi in uscita |   | 298            | 644                       | 339        | 604                      | 1.886                      |

| PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI |   |                |                           |            |                          |                            |
|--|---|----------------|---------------------------|------------|--------------------------|----------------------------|
|  |   | assi in uscita |                           |            |                          |                            |
|  |   | A              | B                         | C          | D                        |                            |
|  |   | via Dante      | via Sempione (SS 33) nord | via Treves | via Sempione (SS 33) sud | totali per assi in entrata |
| assi in entrata                        | A |                | 40                        | 20         | 40                       | 100                        |
|  | B | 20             |                           | 20         | 60                       | 100                        |
|  | C | 20             | 40                        |            | 40                       | 100                        |
|  | D | 20             | 60                        | 20         |                          | 100                        |
| totali per assi in uscita              |   | 60             | 140                       | 60         | 140                      | 400                        |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0



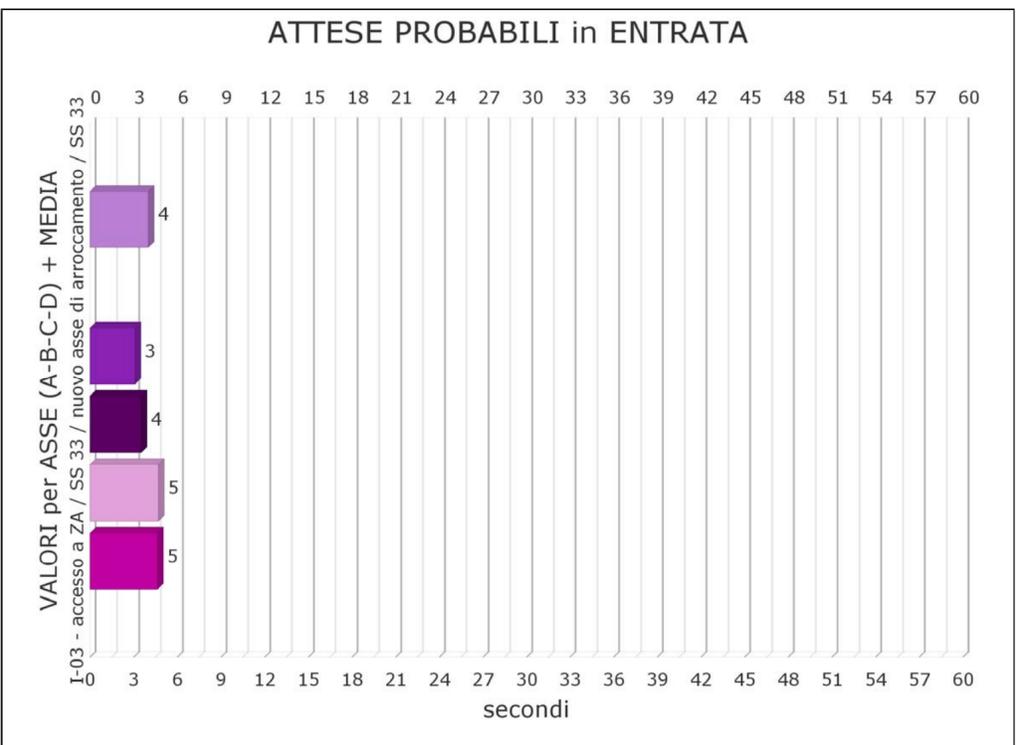
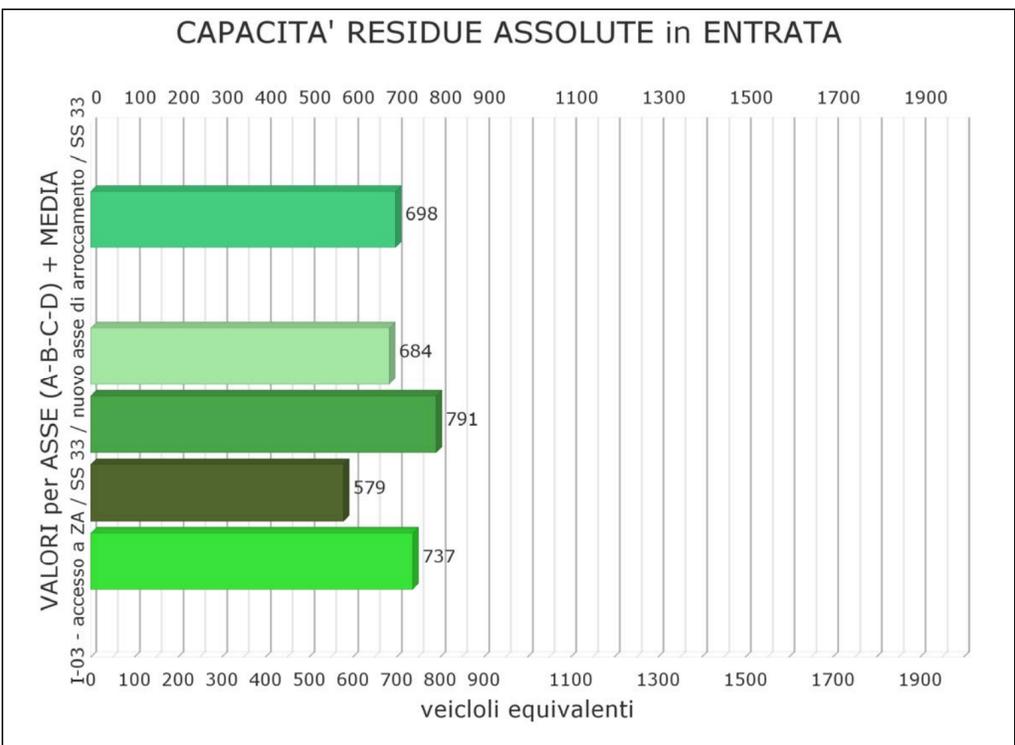
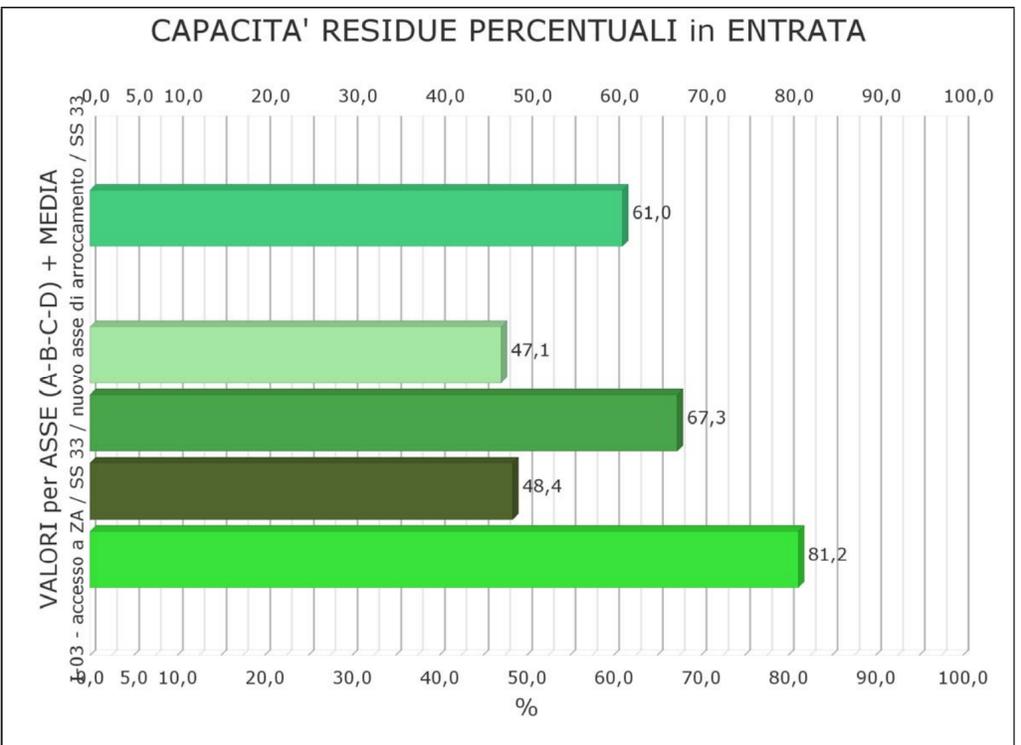
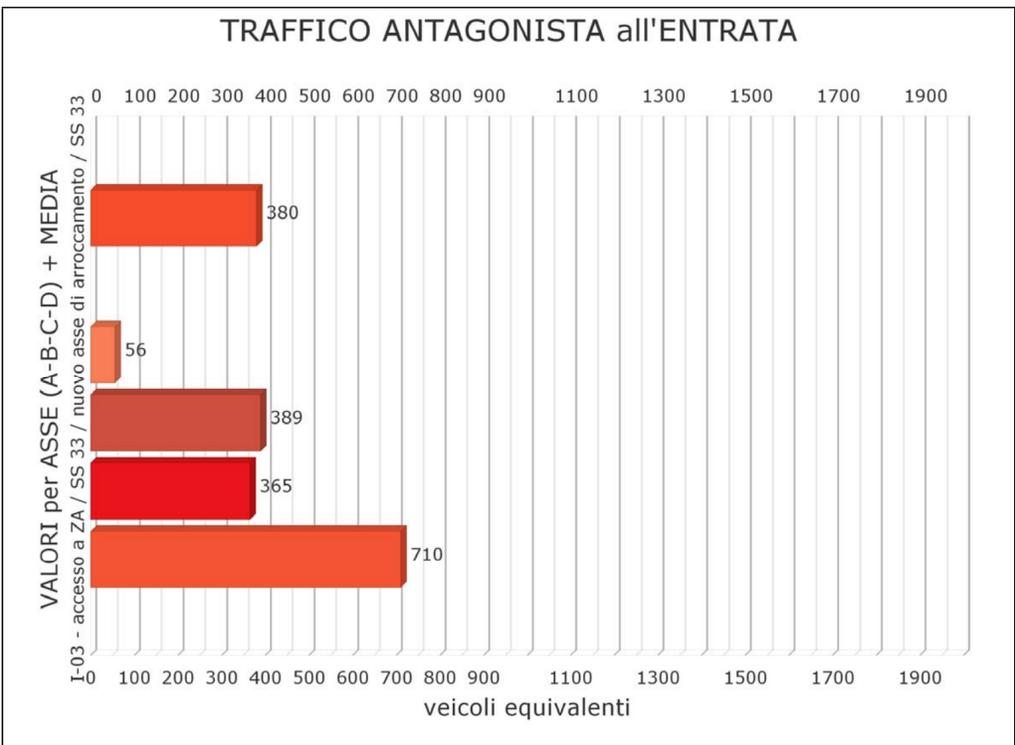
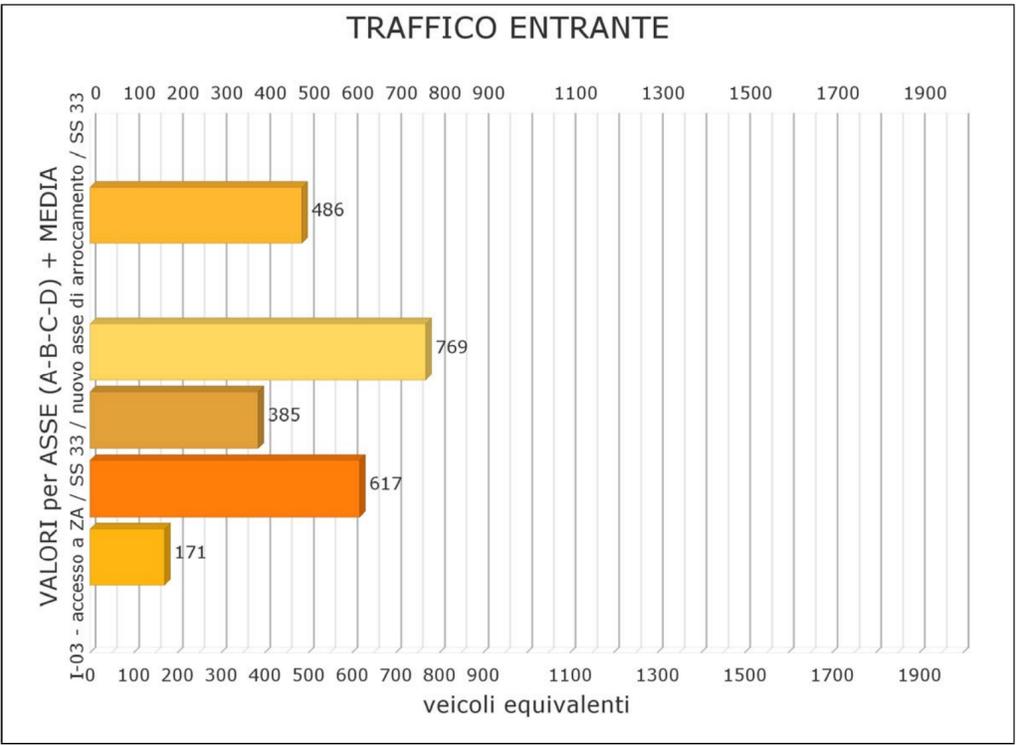
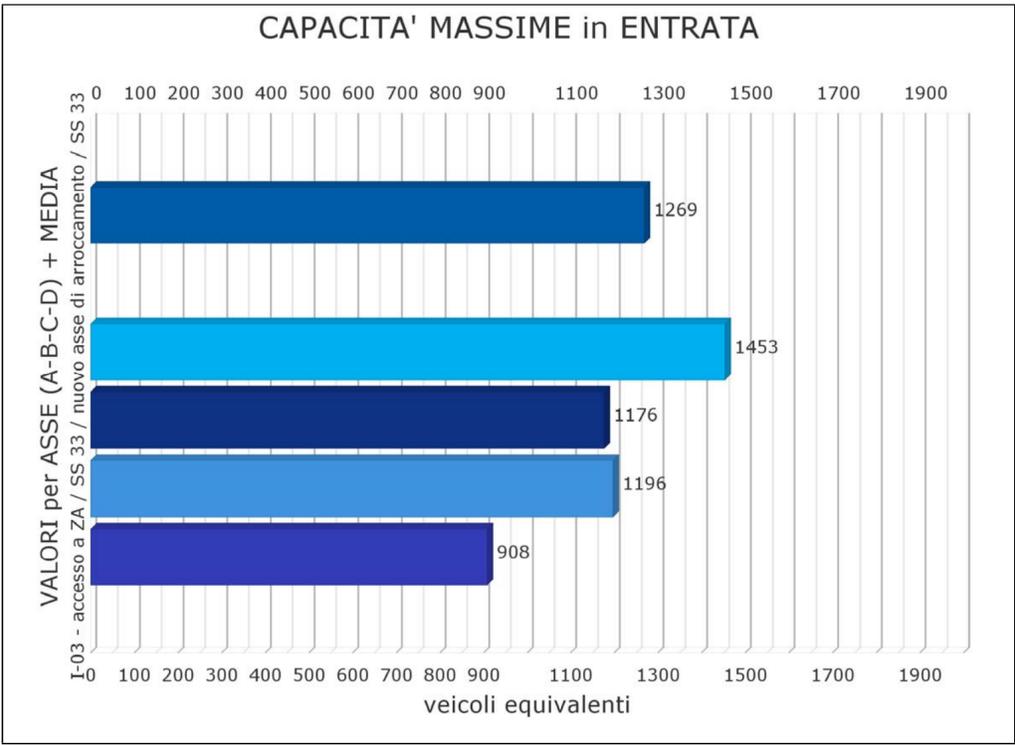
|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-03 - accesso a ZA / SS 33 / nuovo asse di arrociamento / SS 33  |
| Configurazione | B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|   |   |
|---|---|
| SIMULAZIONE di CAPACITA' delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |   |
| Condizioni del traffico   | 01a - traffico di ora di punta feriale allo stato di fatto (senza AT) |

| FLUSSI                    |                            |                |                           |                            |                          |                            |
|---------------------------|----------------------------|----------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------|----------------------------|
|                           |                            | assi in uscita |                           |                            |                          |                            |
|                           |                            | A              | B                         | C                          | D                        |                            |
|                           |                            | accesso a ZA   | via Sempione (SS 33) nord | nuovo asse di arrociamento | via Sempione (SS 33) sud | totali per assi in entrata |
| assi in entrata           |                            |                |                           |                            |                          |                            |
| A                         | accesso a ZA               |                | 77                        | 17                         | 77                       | 171                        |
| B                         | via Sempione (SS 33) nord  | 62             |                           | 247                        | 309                      | 617                        |
| C                         | nuovo asse di arrociamento | 39             | 173                       |                            | 173                      | 385                        |
| D                         | via Sempione (SS 33) sud   | 77             | 385                       | 308                        |                          | 769                        |
| totali per assi in uscita |                            | 177            | 635                       | 572                        | 559                      | 1.942                      |

| PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI |                            |                |                           |                            |                          |                            |
|--|----------------------------|----------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------|----------------------------|
|  |                            | assi in uscita |                           |                            |                          |                            |
|  |                            | A              | B                         | C                          | D                        |                            |
|  |                            | accesso a ZA   | via Sempione (SS 33) nord | nuovo asse di arrociamento | via Sempione (SS 33) sud | totali per assi in entrata |
| assi in entrata                        |                            |                |                           |                            |                          |                            |
| A                                      | accesso a ZA               |                | 45                        | 10                         | 45                       | 100                        |
| B                                      | via Sempione (SS 33) nord  | 10             |                           | 40                         | 50                       | 100                        |
| C                                      | nuovo asse di arrociamento | 10             | 45                        |                            | 45                       | 100                        |
| D                                      | via Sempione (SS 33) sud   | 10             | 50                        | 40                         |                          | 100                        |
| totali per assi in uscita              |                            | 30             | 140                       | 90                         | 140                      | 400                        |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0



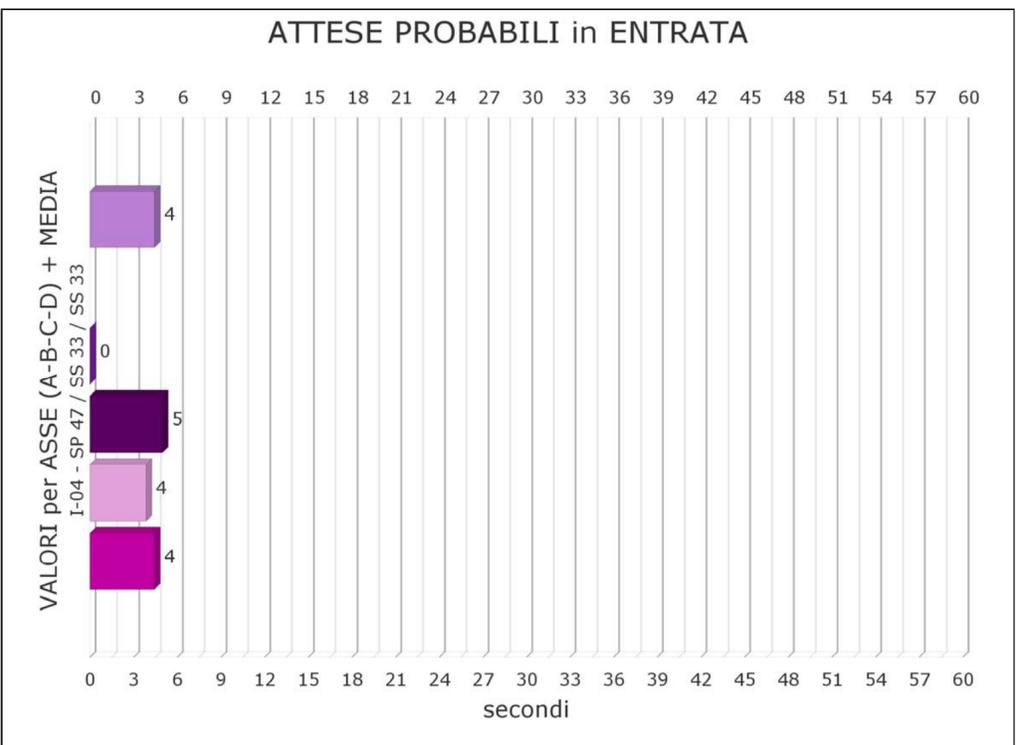
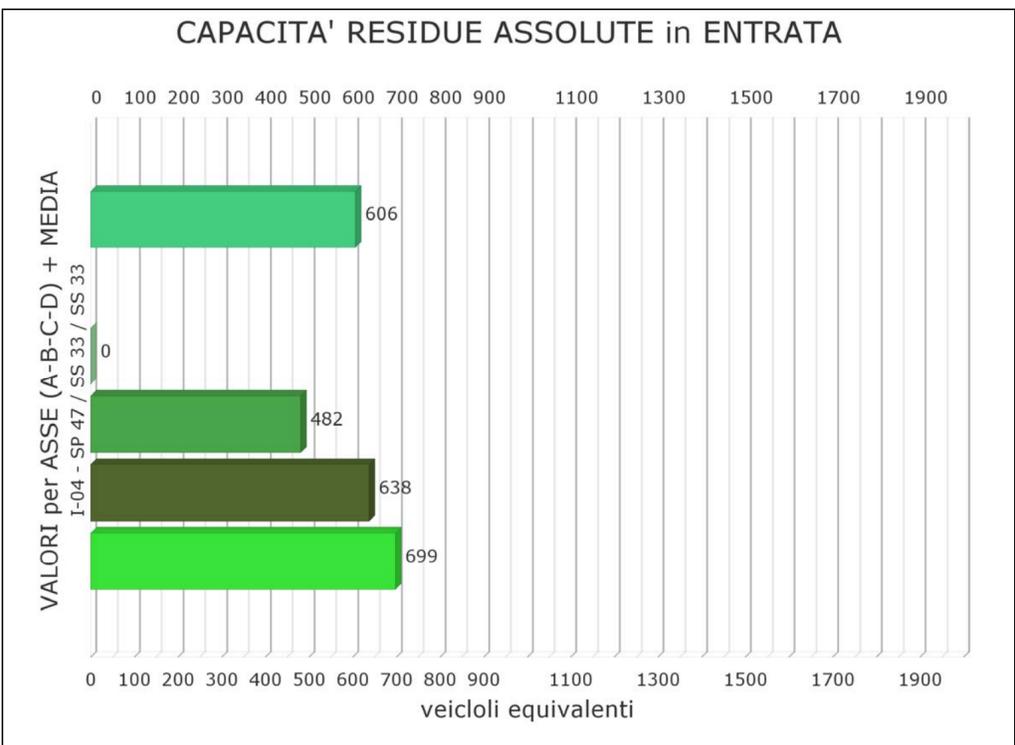
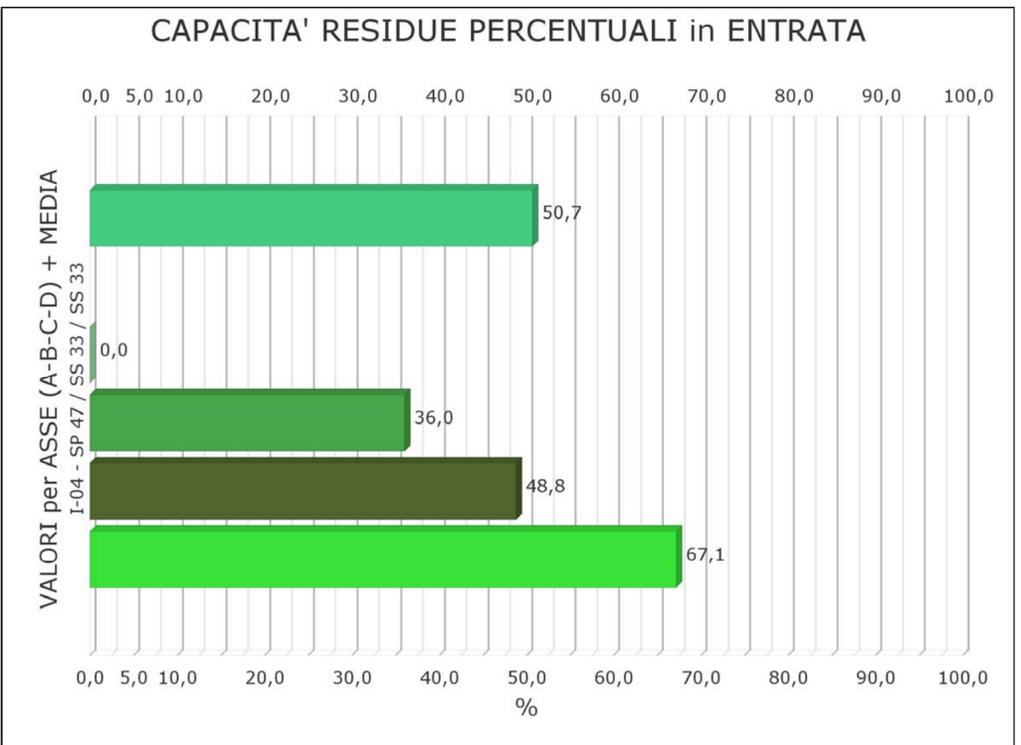
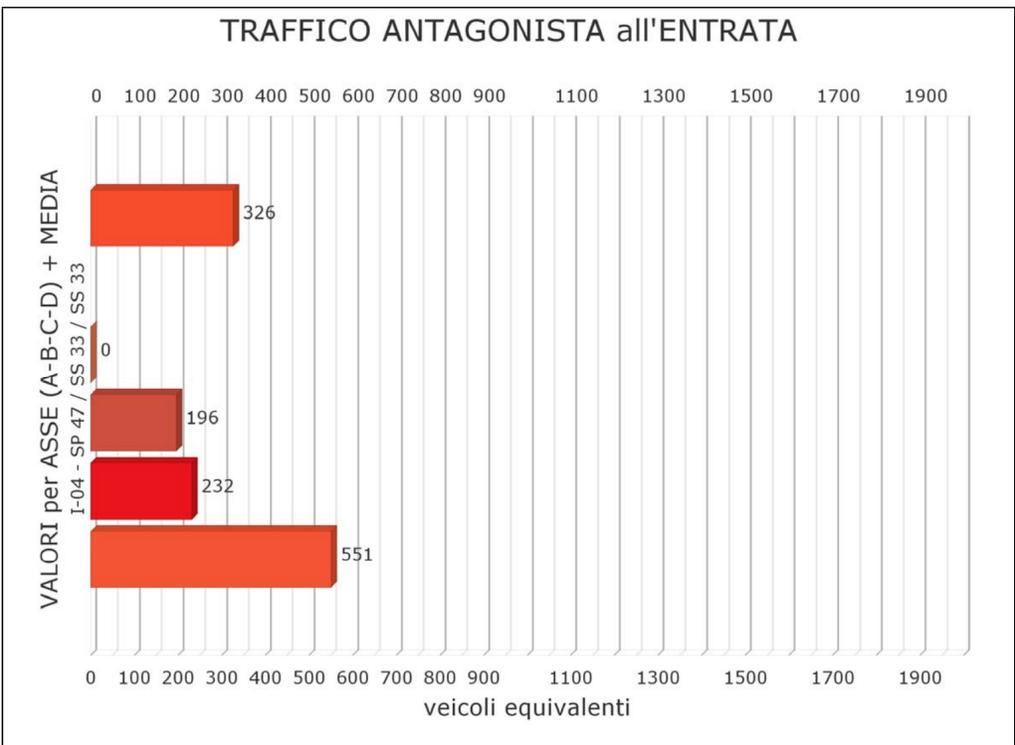
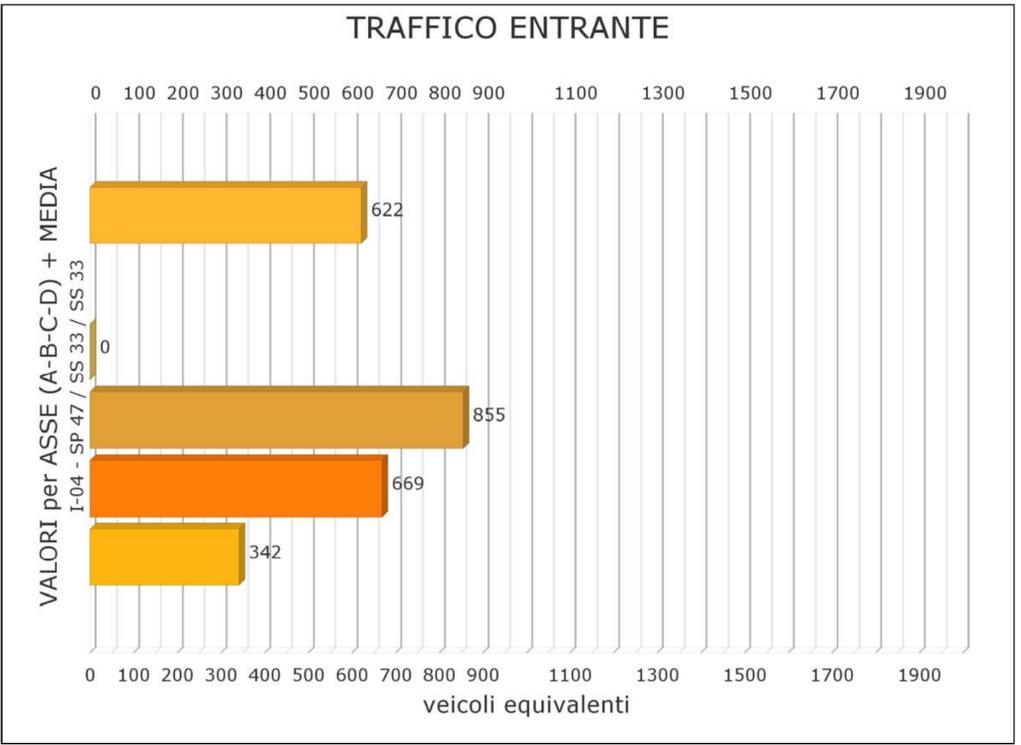
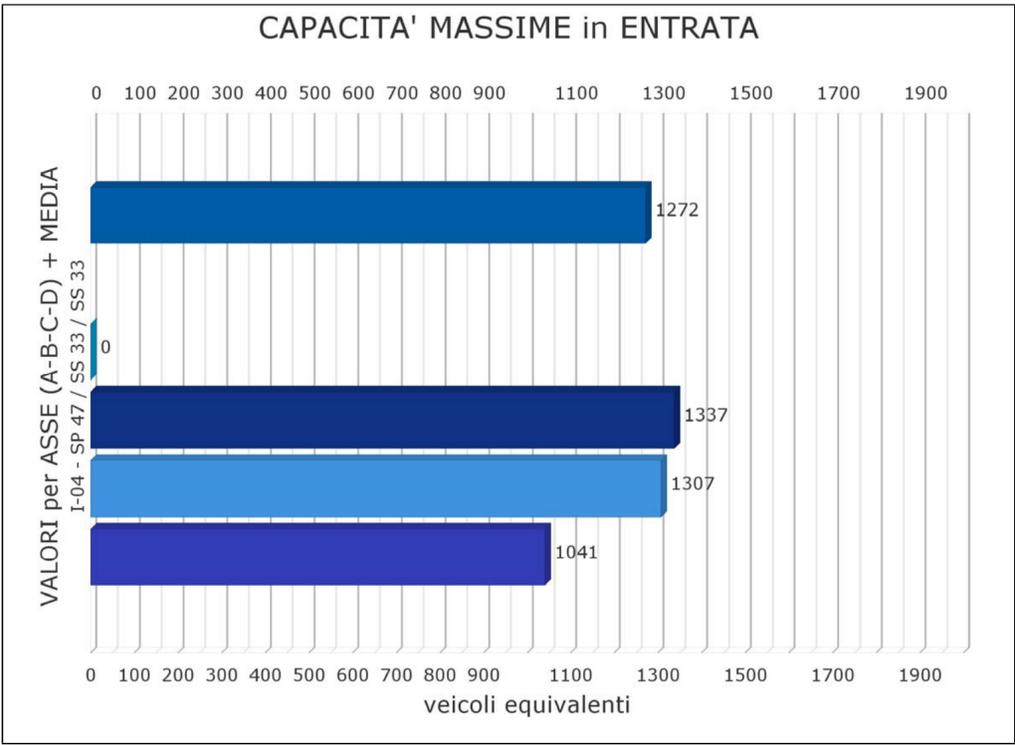
|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-04 - SP 47 / SS 33 / SS 33  |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |   |
|--|---|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |   |
| Condizioni del traffico  | 01a - traffico di ora di punta feriale allo stato di fatto (senza AT) |

| FLUSSI                    |   |                           |                           |                          |     |                            |
|---------------------------|---|---------------------------|---------------------------|--------------------------|-----|----------------------------|
|                           |   | assi in uscita            |                           |                          |     |                            |
|                           |   | A                         | B                         | C                        | D   |                            |
|                           |   | via Cascina Nuova (SP 47) | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | --- | totali per assi in entrata |
| assi in entrata           | A | via Cascina Nuova (SP 47) | 137                       | 205                      | 0   | 342                        |
|                           | B | via Sempione (SS 33) nord | 167                       | 0                        | 502 | 669                        |
|                           | C | via Sempione (SS 33) sud  | 214                       | 641                      | 0   | 855                        |
|                           | D | ---                       | 0                         | 0                        | 0   | 0                          |
| totali per assi in uscita |   | 381                       | 778                       | 707                      | 0   | 1.866                      |

| PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI |   |                           |                           |                          |     |                            |
|--|---|---------------------------|---------------------------|--------------------------|-----|----------------------------|
|  |   | assi in uscita            |                           |                          |     |                            |
|  |   | A                         | B                         | C                        | D   |                            |
|  |   | via Cascina Nuova (SP 47) | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | --- | totali per assi in entrata |
| assi in entrata                        | A | via Cascina Nuova (SP 47) | 40                        | 60                       | 0   | 100                        |
|  | B | via Sempione (SS 33) nord | 25                        | 75                       | 0   | 100                        |
|  | C | via Sempione (SS 33) sud  | 25                        | 75                       | 0   | 100                        |
|  | D | ---                       | 0                         | 0                        | 0   | 0                          |
| totali per assi in uscita              |   | 50                        | 115                       | 135                      | 0   | 300                        |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0



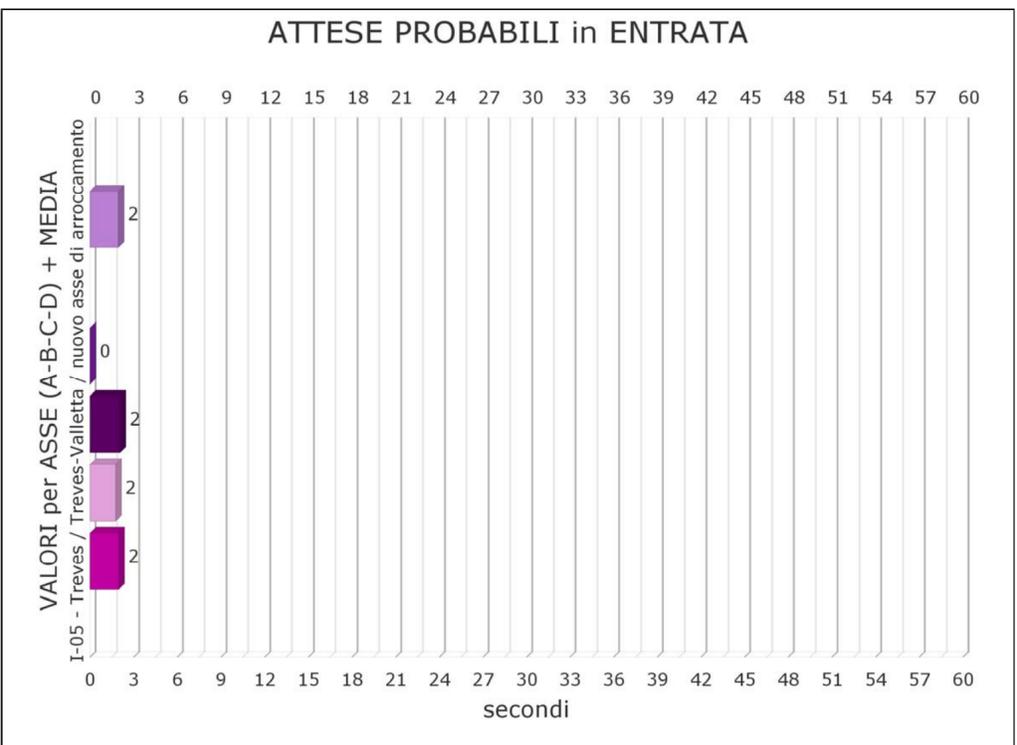
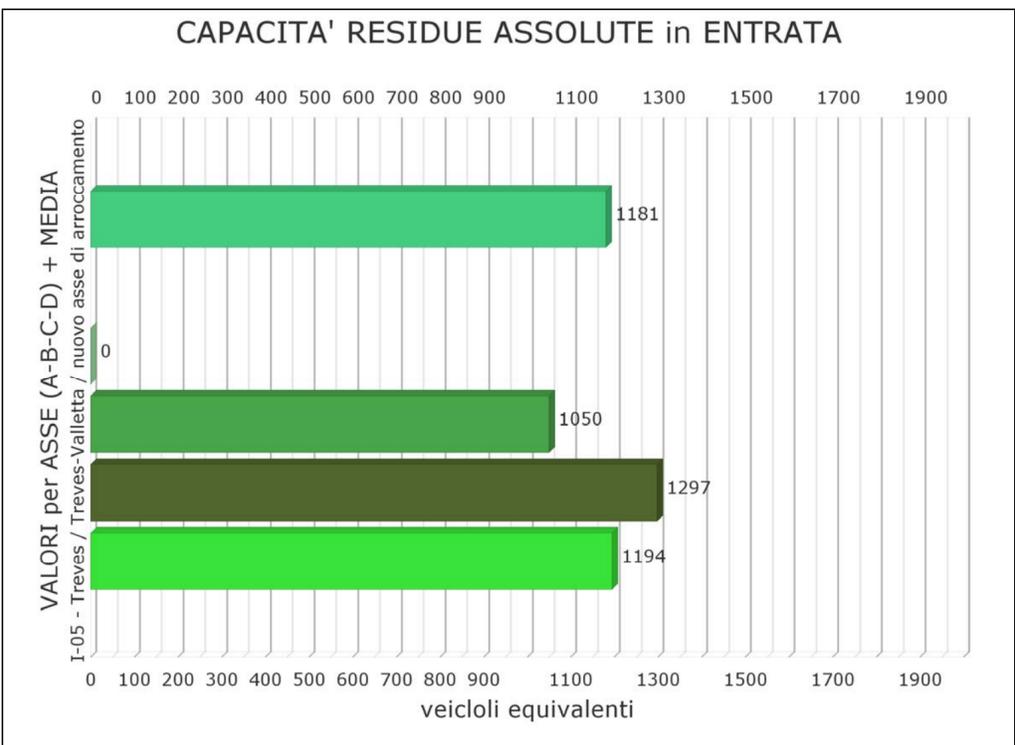
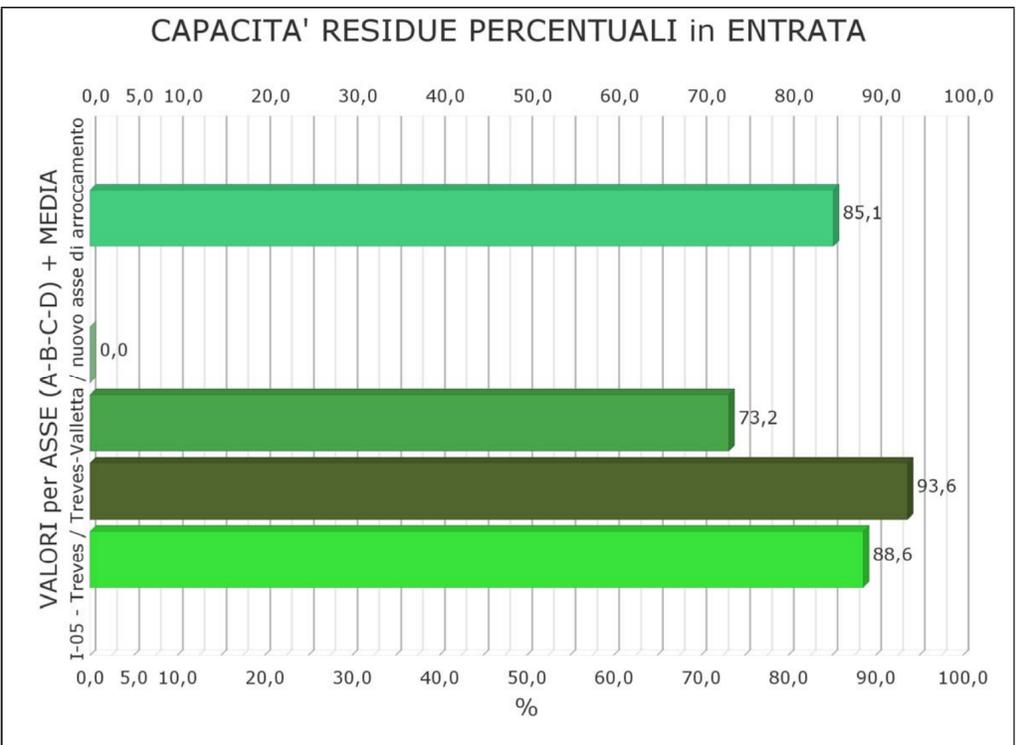
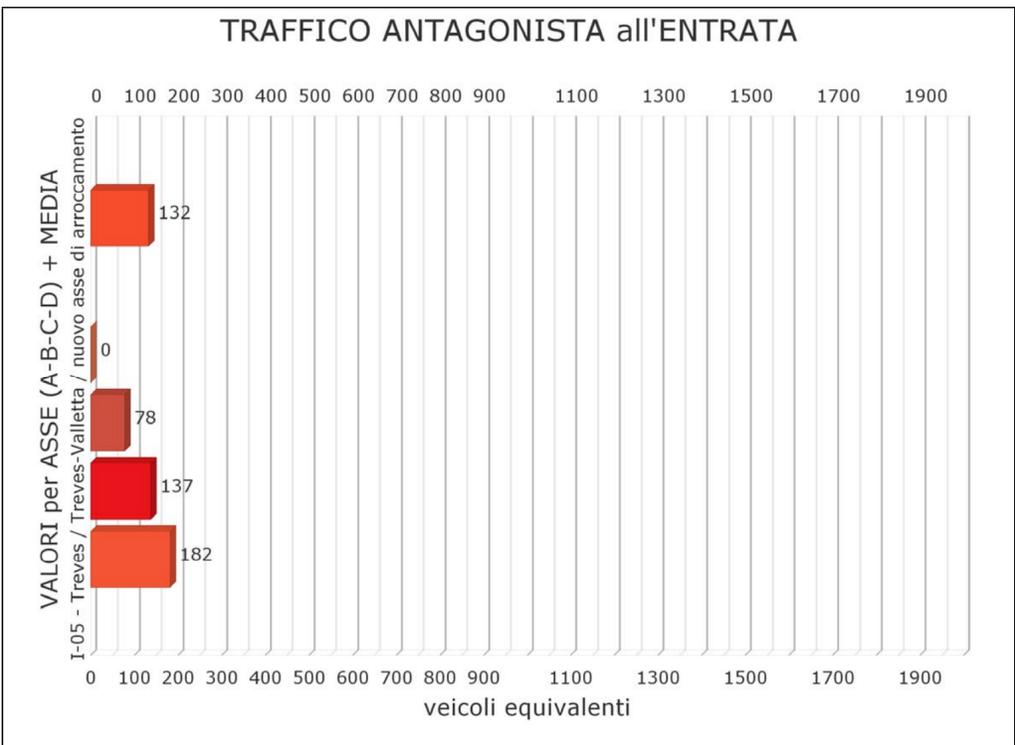
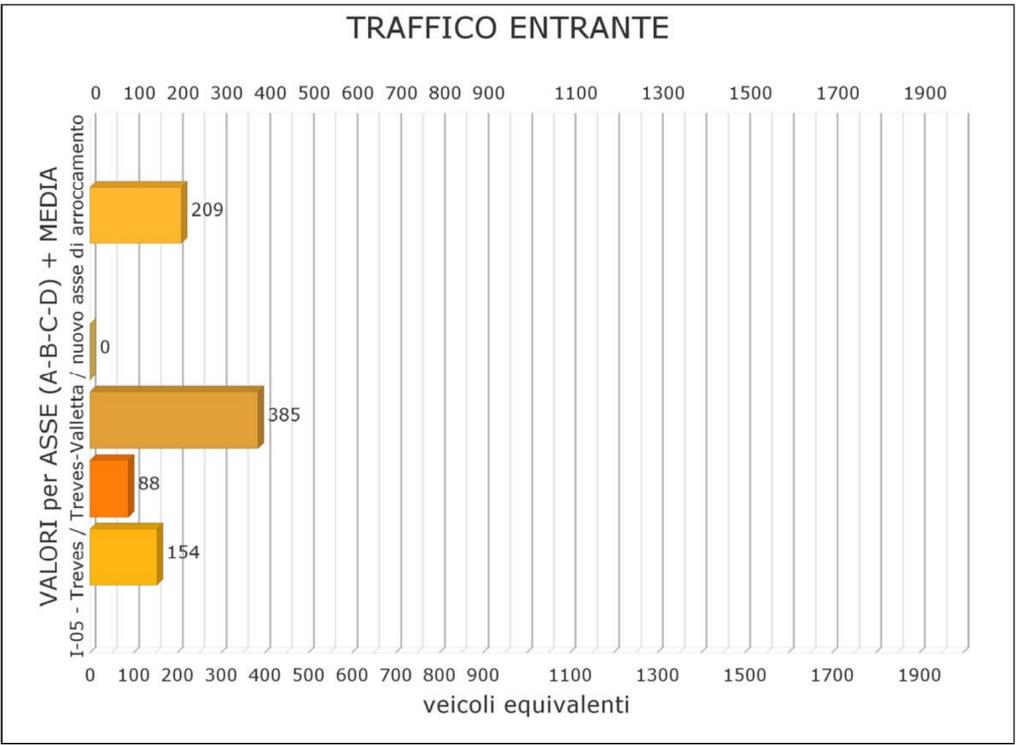
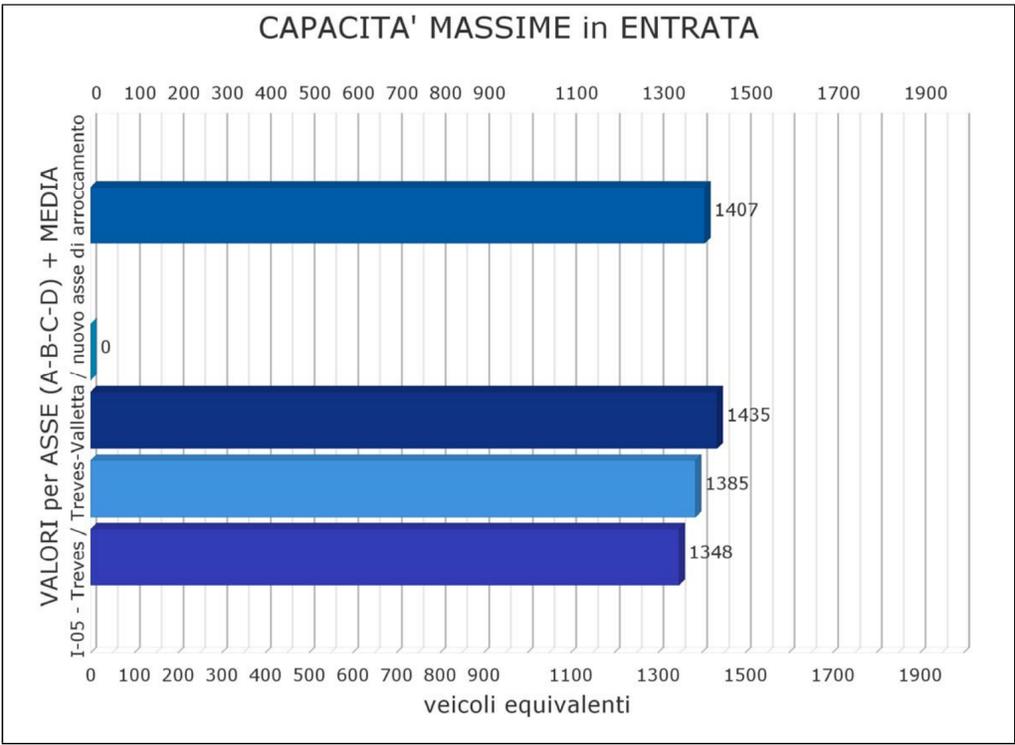
|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-05 - Treves / Treves-Valletta / nuovo asse di arroccamento  |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |   |
|--|---|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |   |
| Condizioni del traffico  | 01a - traffico di ora di punta feriale allo stato di fatto (senza AT) |

| FLUSSI                    |                            |                |                           |                            |     |                            |
|---------------------------|----------------------------|----------------|---------------------------|----------------------------|-----|----------------------------|
|                           |                            | assi in uscita |                           |                            |     |                            |
|                           |                            | A              | B                         | C                          | D   |                            |
|                           |                            | via Treves     | via Treves - via Valletta | nuovo asse di arroccamento | --- |                            |
| assi in entrata           |                            |                |                           |                            |     | totali per assi in entrata |
| A                         | via Treves                 |                | 46                        | 108                        | 0   | 154                        |
| B                         | via Treves - via Valletta  | 44             |                           | 44                         | 0   | 88                         |
| C                         | nuovo asse di arroccamento | 270            | 116                       |                            | 0   | 385                        |
| D                         | ---                        | 0              | 0                         | 0                          |     | 0                          |
| totali per assi in uscita |                            | 314            | 162                       | 152                        | 0   | 627                        |

| PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI |                            |                |                           |                            |     |                            |
|--|----------------------------|----------------|---------------------------|----------------------------|-----|----------------------------|
|  |                            | assi in uscita |                           |                            |     |                            |
|  |                            | A              | B                         | C                          | D   |                            |
|  |                            | via Treves     | via Treves - via Valletta | nuovo asse di arroccamento | --- |                            |
| assi in entrata                        |                            |                |                           |                            |     | totali per assi in entrata |
| A                                      | via Treves                 |                | 30                        | 70                         |     | 100                        |
| B                                      | via Treves - via Valletta  | 50             |                           | 50                         |     | 100                        |
| C                                      | nuovo asse di arroccamento | 70             | 30                        |                            |     | 100                        |
| D                                      | ---                        |                |                           |                            |     | 0                          |
| totali per assi in uscita              |                            | 120            | 60                        | 120                        | 0   | 300                        |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0



|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-01.1 - SP 18 / ponte FS / SP 17   |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |  |
|--|--|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |  |
| Condizioni del traffico  | 01b - traffico di ora di punta feriale allo stato di progetto (con AT) |

### FLUSSI

|                           |                           | assi in uscita          |          |                           |     | totali per assi in entrata |
|---------------------------|---------------------------|-------------------------|----------|---------------------------|-----|----------------------------|
|                           |                           | A                       | B        | C                         | D   |                            |
|                           |                           | via per Corgeno (SP 18) | ponte FS | via Don Locatelli (SP 17) | --- |                            |
| assi in entrata           |                           |                         |          |                           |     |                            |
| A                         | via per Corgeno (SP 18)   |                         | 276      | 276                       | 0   | 551                        |
| B                         | ponte FS                  | 326                     |          | 326                       | 0   | 651                        |
| C                         | via Don Locatelli (SP 17) | 314                     | 314      |                           | 0   | 628                        |
| D                         | ---                       | 0                       | 0        | 0                         |     | 0                          |
| totali per assi in uscita |                           | 640                     | 590      | 601                       | 0   | 1.830                      |

### PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

|                           |                           | assi in uscita          |          |                           |     | totali per assi in entrata |
|---------------------------|---------------------------|-------------------------|----------|---------------------------|-----|----------------------------|
|                           |                           | A                       | B        | C                         | D   |                            |
|                           |                           | via per Corgeno (SP 18) | ponte FS | via Don Locatelli (SP 17) | --- |                            |
| assi in entrata           |                           |                         |          |                           |     |                            |
| A                         | via per Corgeno (SP 18)   |                         | 50       | 50                        |     | 100                        |
| B                         | ponte FS                  | 50                      |          | 50                        |     | 100                        |
| C                         | via Don Locatelli (SP 17) | 50                      | 50       |                           |     | 100                        |
| D                         | ---                       |                         |          |                           |     | 0                          |
| totali per assi in uscita |                           | 100                     | 100      | 100                       | 0   |                            |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

### COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

|                            |                           | assi di uscita dei flussi   |                      |                           |                     |
|----------------------------|---------------------------|-----------------------------|----------------------|---------------------------|---------------------|
|                            |                           | A                           | B                    | C                         | D                   |
|                            |                           | via per Corgeno (SP 18)     | ponte FS             | via Don Locatelli (SP 17) | ---                 |
| assi di entrata dei flussi |                           |                             |                      |                           |                     |
| A                          | via per Corgeno (SP 18)   | 0,80<br>0,75<br>0,70<br>--- | 0,80                 | 0,80<br>0,75              | 0,80<br>0,75        |
| B                          | ponte FS                  | 0,80<br>0,75<br>---         | 0,70<br>0,80<br>0,75 | 0,80                      | 0,80<br>0,75        |
| C                          | via Don Locatelli (SP 17) | ---                         | 0,80<br>---          | 0,75<br>0,80              | 0,80                |
| D                          | ---                       | ---                         | 0,80<br>---          | 0,80<br>0,75              | 0,80<br>0,70<br>--- |

### CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

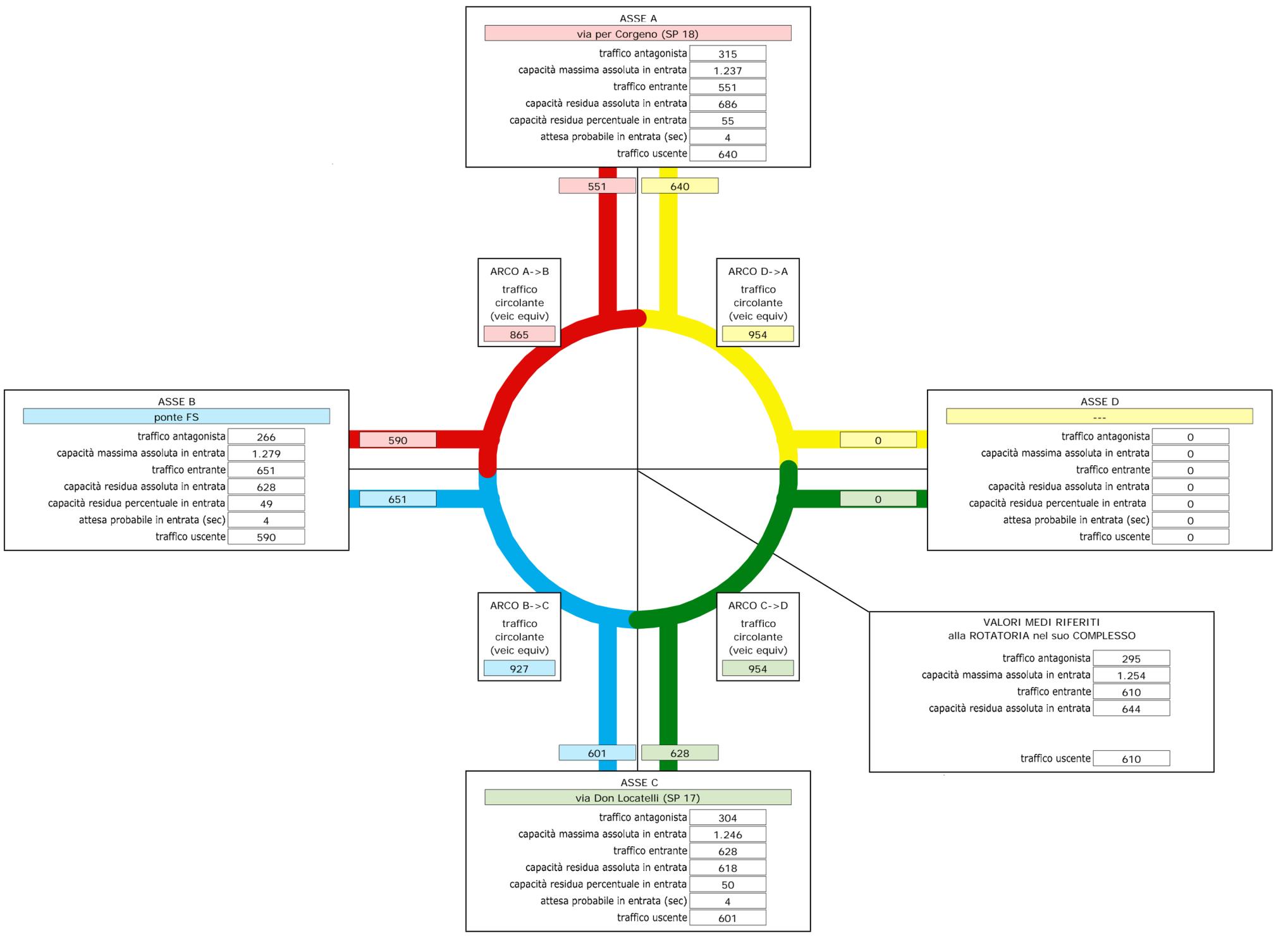
|                            |                           | assi di uscita dei flussi |            |                           |     | assi interessati dal traffico antagonista |                                     |
|----------------------------|---------------------------|---------------------------|------------|---------------------------|-----|---|-------------------------------------|
|                            |                           | A                         | B          | C                         | D   | archi                                     | interessati dal traffico circolante |
|                            |                           | via per Corgeno (SP 18)   | ponte FS   | via Don Locatelli (SP 17) | --- |   |                                     |
| assi di entrata dei flussi |                           |                           |            |                           |     |   |                                     |
| A                          | via per Corgeno (SP 18)   | 0<br>0<br>0<br>0          | 220,4      | 220,4<br>206,625          | 0   | A<br>B<br>C<br>D                          | AB<br>BC<br>CD<br>DA                |
| B                          | ponte FS                  | 260,4<br>244,125<br>0     | 0<br>0     | 260,4                     | 0   | A<br>B<br>C<br>D                          | AB<br>BC<br>CD<br>DA                |
| C                          | via Don Locatelli (SP 17) | 251,2<br>0                | 251,2<br>0 | 0                         | 0   | A<br>B<br>C<br>D                          | AB<br>BC<br>CD<br>DA                |
| D                          | ---                       | 0<br>0                    | 0<br>0     | 0                         | 0   | A<br>B<br>C<br>D                          | AB<br>BC<br>CD<br>DA                |

### COEFFICIENTI di CAPACITÀ in ENTRATA

| Asse                        | Capacità |
|-----------------------------|----------|
| A via per Corgeno (SP 18)   | 1,00     |
| B ponte FS                  | 1,00     |
| C via Don Locatelli (SP 17) | 1,00     |
| D ---                       |          |

### COEFFICIENTI di PERCEPIBILITÀ in USCITA

| Asse                        | Percepiibilità |
|-----------------------------|----------------|
| A via per Corgeno (SP 18)   | 0,10           |
| B ponte FS                  | 0,10           |
| C via Don Locatelli (SP 17) | 0,10           |
| D ---                       |                |



|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-01.2 - ponte FS / SS 33 / SS 33   |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |  |
|--|--|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA |  |
| Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)  |  |
| Condizioni del traffico                                | 01b - traffico di ora di punta feriale allo stato di progetto (con AT) |

### FLUSSI

|                           |                           | assi in uscita   |      |        |       | totali per assi in entrata |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
|---------------------------|---------------------------|--|------|--------|-------|----------------------------|---|-----|---|-------|---|--------|---------------------------|--------------------------|-----|--|
|                           |                           | A  | B    | C      | D     |                            |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| assi in entrata           |                           | <table border="1"> <tr><td>asse</td><td>colore</td></tr> <tr><td>A</td><td>rosso</td></tr> <tr><td>B</td><td>blu</td></tr> <tr><td>C</td><td>verde</td></tr> <tr><td>D</td><td>giallo</td></tr> </table> | asse | colore | A     | rosso                      | B | blu | C | verde | D | giallo | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | --- |  |
| asse                      | colore                    |  |      |        |       |                            |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| A                         | rosso                     |  |      |        |       |                            |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| B                         | blu                       |  |      |        |       |                            |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| C                         | verde                     |  |      |        |       |                            |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| D                         | giallo                    |  |      |        |       |                            |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| A                         | ponte FS                  | 236  | 236  | 0      | 472   |                            |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| B                         | via Sempione (SS 33) nord | 263  | 614  | 0      | 877   |                            |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| C                         | via Sempione (SS 33) sud  | 225  | 526  | 0      | 751   |                            |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| D                         | ---                       | 0  | 0    | 0      | 0     |                            |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| totali per assi in uscita |                           | 488  | 762  | 850    | 2.100 |                            |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |

### PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

|                           |                           | assi in uscita   |      |        |     | totali per assi in entrata |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
|---------------------------|---------------------------|--|------|--------|-----|----------------------------|---|-----|---|-------|---|--------|---------------------------|--------------------------|-----|--|
|                           |                           | A  | B    | C      | D   |                            |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| assi in entrata           |                           | <table border="1"> <tr><td>asse</td><td>colore</td></tr> <tr><td>A</td><td>rosso</td></tr> <tr><td>B</td><td>blu</td></tr> <tr><td>C</td><td>verde</td></tr> <tr><td>D</td><td>giallo</td></tr> </table> | asse | colore | A   | rosso                      | B | blu | C | verde | D | giallo | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | --- |  |
| asse                      | colore                    |  |      |        |     |                            |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| A                         | rosso                     |  |      |        |     |                            |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| B                         | blu                       |  |      |        |     |                            |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| C                         | verde                     |  |      |        |     |                            |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| D                         | giallo                    |  |      |        |     |                            |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| A                         | ponte FS                  | 50   | 50   |        | 100 |                            |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| B                         | via Sempione (SS 33) nord | 30   | 70   |        | 100 |                            |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| C                         | via Sempione (SS 33) sud  | 30   | 70   |        | 100 |                            |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| D                         | ---                       |  |      |        | 0   |                            |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| totali per assi in uscita |                           | 60   | 120  | 120    | 0   |                            |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

### COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

|                            |                           | assi di uscita dei flussi  |      |        |      |       |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
|----------------------------|---------------------------|--|------|--------|------|-------|---|-----|---|-------|---|--------|---------------------------|--------------------------|-----|--|
|                            |                           | A  | B    | C      | D    |       |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| assi di entrata dei flussi |                           | <table border="1"> <tr><td>asse</td><td>colore</td></tr> <tr><td>A</td><td>rosso</td></tr> <tr><td>B</td><td>blu</td></tr> <tr><td>C</td><td>verde</td></tr> <tr><td>D</td><td>giallo</td></tr> </table> | asse | colore | A    | rosso | B | blu | C | verde | D | giallo | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | --- |  |
| asse                       | colore                    |  |      |        |      |       |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| A                          | rosso                     |  |      |        |      |       |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| B                          | blu                       |  |      |        |      |       |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| C                          | verde                     |  |      |        |      |       |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| D                          | giallo                    |  |      |        |      |       |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| A                          | ponte FS                  | 0,80   | 0,80 | 0,80   | 0,80 |       |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| B                          | via Sempione (SS 33) nord | 0,75   | 0,75 | 0,75   | 0,75 |       |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| C                          | via Sempione (SS 33) sud  | 0,80   | 0,75 | 0,80   | 0,80 |       |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| D                          | ---                       | 0,80   | 0,80 | 0,80   | 0,80 |       |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |

### CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

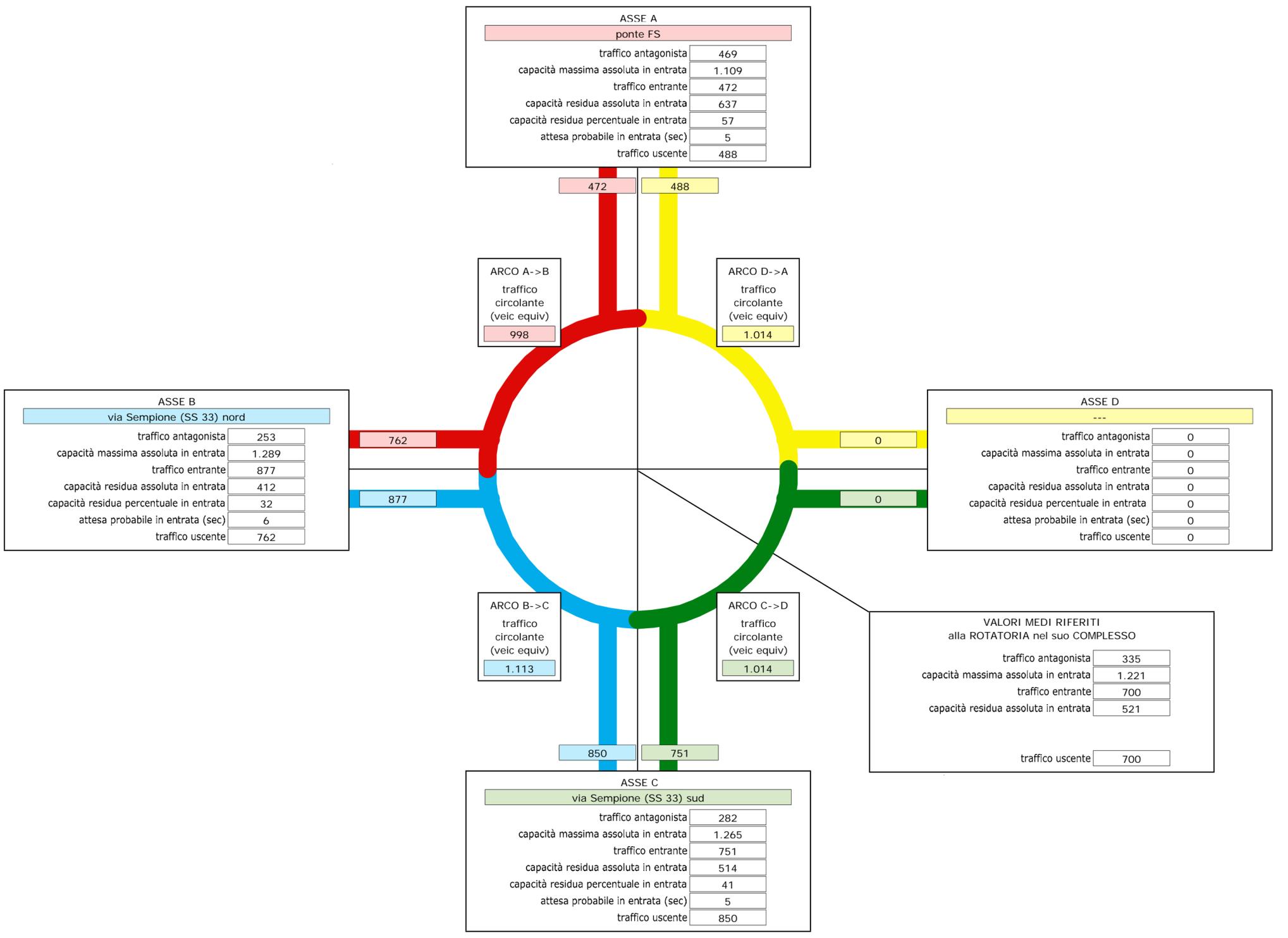
|                            |                           | assi di uscita dei flussi  |       |        |   |       |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
|----------------------------|---------------------------|--|-------|--------|---|-------|---|-----|---|-------|---|--------|---------------------------|--------------------------|-----|--|
|                            |                           | A  | B     | C      | D |       |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| assi di entrata dei flussi |                           | <table border="1"> <tr><td>asse</td><td>colore</td></tr> <tr><td>A</td><td>rosso</td></tr> <tr><td>B</td><td>blu</td></tr> <tr><td>C</td><td>verde</td></tr> <tr><td>D</td><td>giallo</td></tr> </table> | asse  | colore | A | rosso | B | blu | C | verde | D | giallo | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | --- |  |
| asse                       | colore                    |  |       |        |   |       |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| A                          | rosso                     |  |       |        |   |       |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| B                          | blu                       |  |       |        |   |       |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| C                          | verde                     |  |       |        |   |       |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| D                          | giallo                    |  |       |        |   |       |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| A                          | ponte FS                  | 0  | 188,8 | 188,8  | 0 |       |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| B                          | via Sempione (SS 33) nord | 210,48   | 0     | 491,12 | 0 |       |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| C                          | via Sempione (SS 33) sud  | 180,24   | 0     | 0      | 0 |       |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |
| D                          | ---                       | 0  | 0     | 0      | 0 |       |   |     |   |       |   |        |                           |                          |     |  |

### COEFFICIENTI di CAPACITÀ in ENTRATA

| asse | colore | coefficiente |
|------|--------|--------------|
| A    | rosso  | 1,00         |
| B    | blu    | 1,00         |
| C    | verde  | 1,00         |
| D    | giallo | ---          |

### COEFFICIENTI di PERCEPIBILITÀ in USCITA

| asse | colore | coefficiente |
|------|--------|--------------|
| A    | rosso  | 0,10         |
| B    | blu    | 0,10         |
| C    | verde  | 0,10         |
| D    | giallo | ---          |



|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-02 - Dante / SS 33 / Treves / SS 33   |
| Configurazione | B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |  |
|--|--|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |  |
| Condizioni del traffico  | 01b - traffico di ora di punta feriale allo stato di progetto (con AT) |

### FLUSSI

|                           |   | assi in uscita            |                           |            |                          | totali per assi in entrata |
|---------------------------|---|---------------------------|---------------------------|------------|--------------------------|----------------------------|
|                           |   | A                         | B                         | C          | D                        |                            |
|                           |   | via Dante                 | via Sempione (SS 33) nord | via Treves | via Sempione (SS 33) sud |                            |
| assi in entrata           | A | via Dante                 | 180                       | 90         | 180                      | 450                        |
|                           | B | via Sempione (SS 33) nord | 140                       |            | 140                      | 702                        |
|                           | C | via Treves                | 43                        | 86         |                          | 214                        |
|                           | D | via Sempione (SS 33) sud  | 156                       | 467        | 156                      | 778                        |
| totali per assi in uscita |   | 339                       | 732                       | 386        | 687                      | 2.144                      |

### PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

|                           |   | assi in uscita            |                           |            |                          | totali per assi in entrata |
|---------------------------|---|---------------------------|---------------------------|------------|--------------------------|----------------------------|
|                           |   | A                         | B                         | C          | D                        |                            |
|                           |   | via Dante                 | via Sempione (SS 33) nord | via Treves | via Sempione (SS 33) sud |                            |
| assi in entrata           | A | via Dante                 | 40                        | 20         | 40                       | 100                        |
|                           | B | via Sempione (SS 33) nord | 20                        |            | 20                       | 100                        |
|                           | C | via Treves                | 20                        | 40         |                          | 100                        |
|                           | D | via Sempione (SS 33) sud  | 20                        | 60         | 20                       | 100                        |
| totali per assi in uscita |   | 60                        | 140                       | 60         | 140                      |                            |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

### COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

|                            |   | assi di uscita dei flussi |                             |                      |                          | assi interessati dal traffico antagonista | archi interessati dal traffico circolante |
|----------------------------|---|---------------------------|-----------------------------|----------------------|--------------------------|---|---|
|                            |   | A                         | B                           | C                    | D                        |   |   |
|                            |   | via Dante                 | via Sempione (SS 33) nord   | via Treves           | via Sempione (SS 33) sud |   |   |
| assi di entrata dei flussi | A | via Dante                 | 0,80<br>0,75<br>0,70<br>--- | 0,80                 | 0,80<br>0,75             | AB<br>BC<br>CD<br>DA                      |   |
|                            | B | via Sempione (SS 33) nord | 0,80<br>0,75<br>---         | 0,70<br>0,80<br>0,75 | 0,80                     | AB<br>BC<br>CD<br>DA                      |   |
|                            | C | via Treves                | ---                         | 0,80<br>---          | 0,75<br>0,80             | AB<br>BC<br>CD<br>DA                      |   |
|                            | D | via Sempione (SS 33) sud  | ---                         | 0,80<br>---          | 0,80<br>0,75<br>0,70     | AB<br>BC<br>CD<br>DA                      |   |

### CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

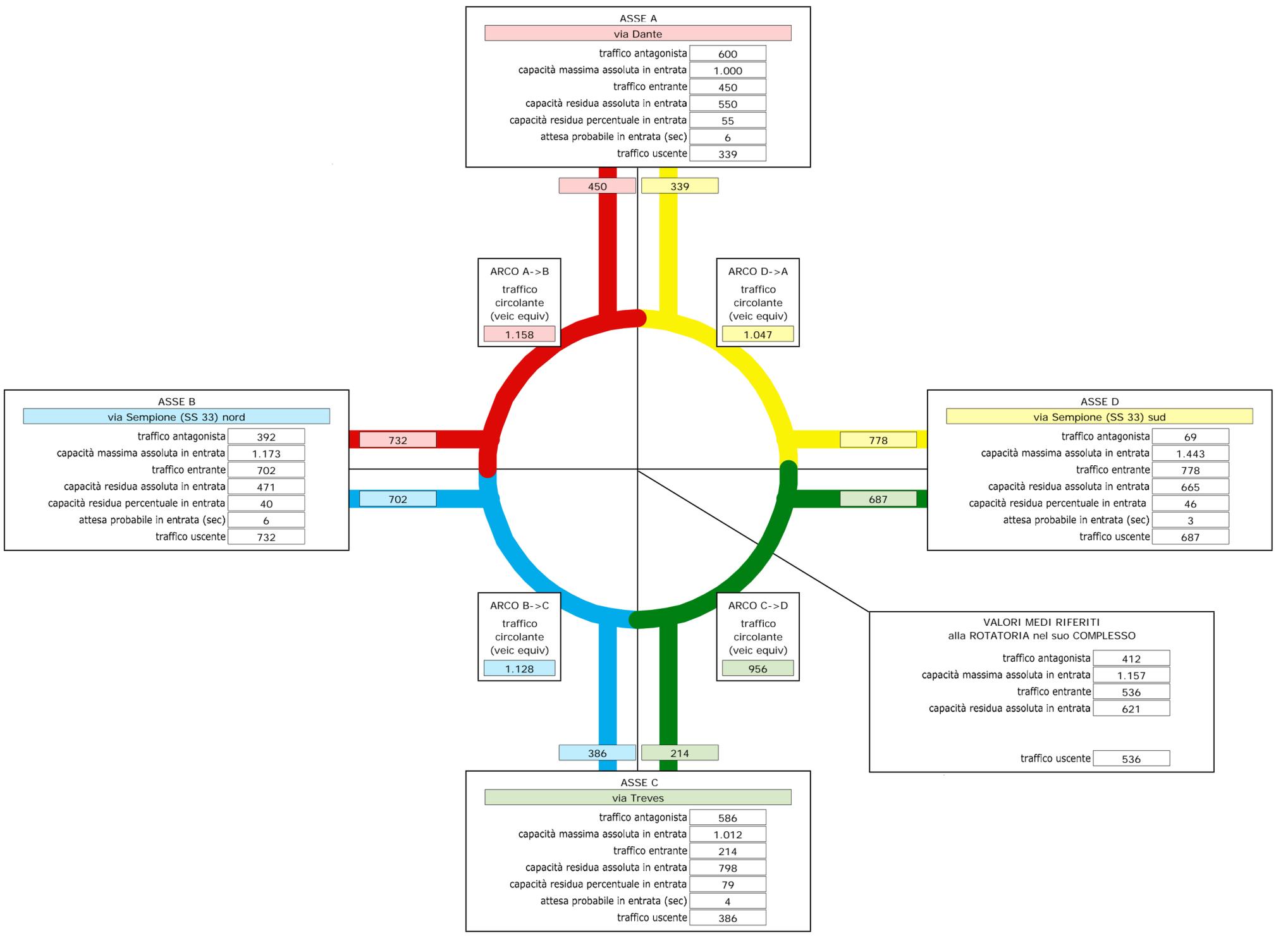
|                            |   | assi di uscita dei flussi |                           |                           |                          | assi interessati dal traffico antagonista | archi interessati dal traffico circolante |
|----------------------------|---|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|---|---|
|                            |   | A                         | B                         | C                         | D                        |   |   |
|                            |   | via Dante                 | via Sempione (SS 33) nord | via Treves                | via Sempione (SS 33) sud |   |   |
| assi di entrata dei flussi | A | via Dante                 | 0<br>0<br>0<br>0          | 144<br>67,5               | 144<br>135               | AB<br>BC<br>CD<br>DA                      |   |
|                            | B | via Sempione (SS 33) nord | 112,32<br>105,3<br>0      | 0                         | 112,32<br>315,9          | AB<br>BC<br>CD<br>DA                      |   |
|                            | C | via Treves                | 34,24<br>0                | 68,48<br>0                | 0<br>68,48               | AB<br>BC<br>CD<br>DA                      |   |
|                            | D | via Sempione (SS 33) sud  | 0<br>0<br>0<br>0          | 373,44<br>124,48<br>116,7 | 0<br>0<br>0              | AB<br>BC<br>CD<br>DA                      |   |

### COEFFICIENTI di CAPACITÀ in ENTRATA

| Asse                        | Capacità |
|-----------------------------|----------|
| A via Dante                 | 1,00     |
| B via Sempione (SS 33) nord | 1,00     |
| C via Treves                | 1,00     |
| D via Sempione (SS 33) sud  | 1,00     |

### COEFFICIENTI di PERCEPIBILITÀ in USCITA

| Asse                        | Percepiibilità |
|-----------------------------|----------------|
| A via Dante                 | 0,10           |
| B via Sempione (SS 33) nord | 0,10           |
| C via Treves                | 0,10           |
| D via Sempione (SS 33) sud  | 0,10           |



|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-03 - accesso a ZA / SS 33 / nuovo asse di arroccamento / SS 33  |
| Configurazione | B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |  |
|--|--|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |  |
| Condizioni del traffico  | 01b - traffico di ora di punta feriale allo stato di progetto (con AT) |

### FLUSSI

|                           |                            | assi in uscita |     |     |     | totali per assi in entrata |
|---------------------------|----------------------------|----------------|-----|-----|-----|----------------------------|
| assi in entrata           |                            | A              | B   | C   | D   |                            |
| A                         | accesso a ZA               |                | 87  | 19  | 87  | 194                        |
| B                         | via Sempione (SS 33) nord  | 70             |     | 281 | 351 | 702                        |
| C                         | nuovo asse di arroccamento | 44             | 197 |     | 197 | 437                        |
| D                         | via Sempione (SS 33) sud   | 88             | 438 | 350 |     | 875                        |
| totali per assi in uscita |                            | 201            | 721 | 650 | 635 | 2.208                      |

### PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

|                           |                            | assi in uscita |     |    |     | totali per assi in entrata |
|---------------------------|----------------------------|----------------|-----|----|-----|----------------------------|
| assi in entrata           |                            | A              | B   | C  | D   |                            |
| A                         | accesso a ZA               |                | 45  | 10 | 45  | 100                        |
| B                         | via Sempione (SS 33) nord  | 10             |     | 40 | 50  | 100                        |
| C                         | nuovo asse di arroccamento | 10             | 45  |    | 45  | 100                        |
| D                         | via Sempione (SS 33) sud   | 10             | 50  | 40 |     | 100                        |
| totali per assi in uscita |                            | 30             | 140 | 90 | 140 |                            |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

### COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

|                            |                            | assi di uscita dei flussi |      |      |      |
|----------------------------|----------------------------|---------------------------|------|------|------|
| assi di entrata dei flussi |                            | A                         | B    | C    | D    |
| A                          | accesso a ZA               | 0,80                      | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
|                            |                            | 0,75                      |      | 0,75 | 0,75 |
|                            |                            | 0,70                      |      |      | 0,70 |
|                            |                            | ---                       |      |      |      |
| B                          | via Sempione (SS 33) nord  |                           | 0,70 |      |      |
|                            |                            | 0,80                      | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
|                            |                            | 0,75                      | 0,75 |      | 0,75 |
|                            |                            | ---                       | ---  |      |      |
| C                          | nuovo asse di arroccamento |                           | 0,80 | 0,75 |      |
|                            |                            |                           |      | 0,70 |      |
|                            |                            | 0,80                      | ---  | 0,80 | 0,80 |
|                            |                            | ---                       | ---  | ---  |      |
| D                          | via Sempione (SS 33) sud   |                           | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
|                            |                            |                           |      | 0,75 | 0,75 |
|                            |                            |                           |      |      | 0,70 |
|                            |                            | ---                       | ---  | ---  | ---  |

### CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

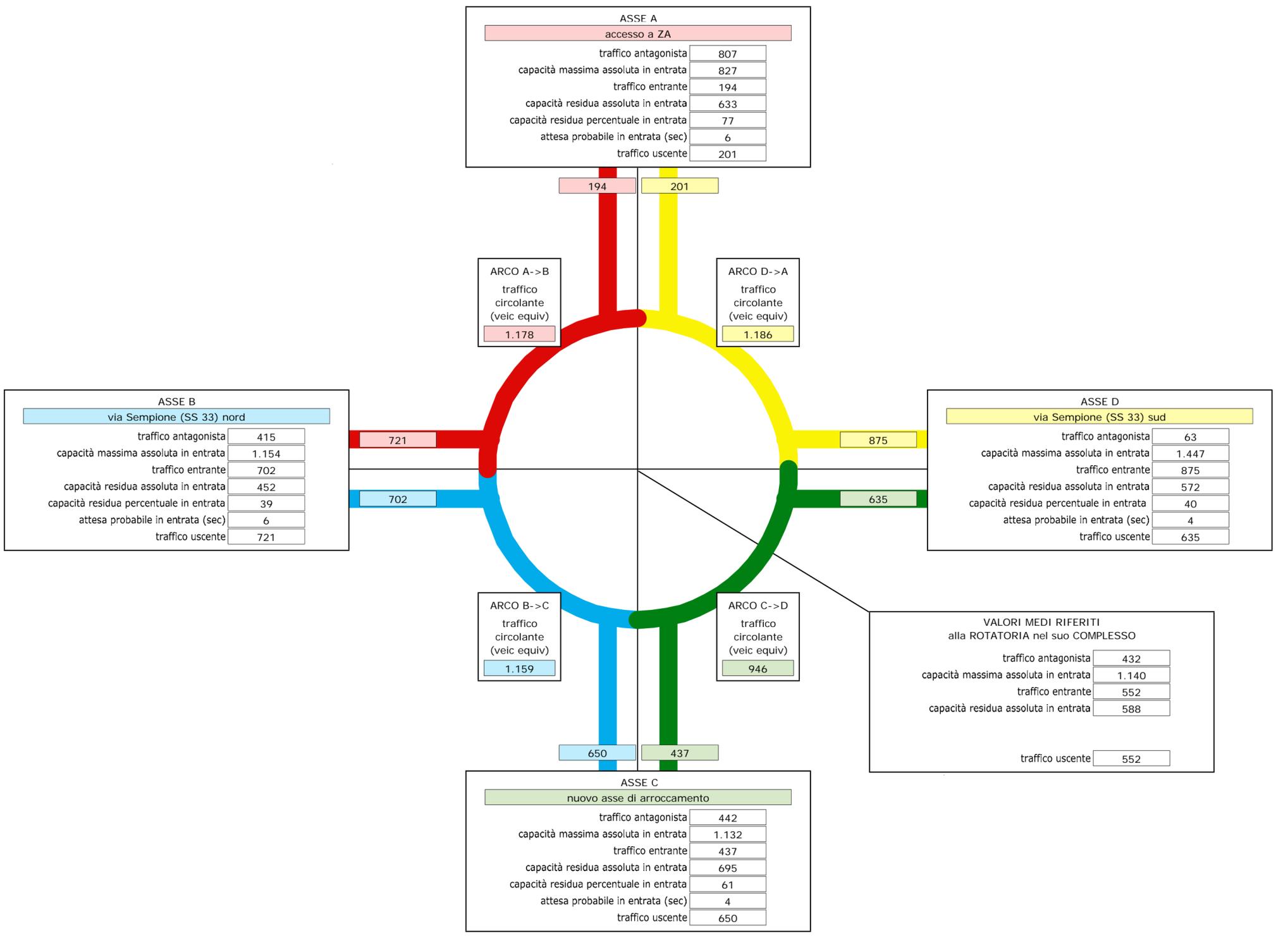
|                            |                            | assi di uscita dei flussi |        |        |        | assi interessati dal traffico antagonista |    | archi interessati dal traffico circolante |  |
|----------------------------|----------------------------|---------------------------|--------|--------|--------|---|----|---|--|
| assi di entrata dei flussi |                            | A                         | B      | C      | D      |   |    |   |  |
| A                          | accesso a ZA               | 0                         | 69,84  | 15,52  | 69,84  | A   | AB |   |  |
|                            |                            | 0                         |        | 14,55  | 65,475 | B   | BC |   |  |
|                            |                            | 0                         |        |        | 61,11  | C   | CD |   |  |
|                            |                            | 0                         |        |        |        | D   | DA |   |  |
| B                          | via Sempione (SS 33) nord  |                           | 0      |        |        | A   | AB |   |  |
|                            |                            | 56,16                     | 0      | 224,64 | 280,8  | B   | BC |   |  |
|                            |                            | 52,65                     | 0      |        | 263,25 | C   | CD |   |  |
|                            |                            | 0                         | 0      |        |        | D   | DA |   |  |
| C                          | nuovo asse di arroccamento |                           | 157,32 | 0      |        | A   | AB |   |  |
|                            |                            |                           |        | 0      |        | B   | BC |   |  |
|                            |                            | 34,96                     | 0      | 0      | 157,32 | C   | CD |   |  |
|                            |                            | 0                         | 0      | 0      |        | D   | DA |   |  |
| D                          | via Sempione (SS 33) sud   |                           | 350    | 280    | 0      | A   | AB |   |  |
|                            |                            |                           |        | 262,5  | 0      | B   | BC |   |  |
|                            |                            |                           |        |        | 0      | C   | CD |   |  |
|                            |                            | 0                         | 0      | 0      | 0      | D   | DA |   |  |

### COEFFICIENTI di CAPACITÀ in ENTRATA

| Asse | Capacità |
|------|----------|
| A    | 1,00     |
| B    | 1,00     |
| C    | 1,00     |
| D    | 1,00     |

### COEFFICIENTI di PERCEPIBILITÀ in USCITA

| Asse | Percepiibilità |
|------|----------------|
| A    | 0,10           |
| B    | 0,10           |
| C    | 0,10           |
| D    | 0,10           |



|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-04 - SP 47 / SS 33 / SS 33  |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |  |
|--|--|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |  |
| Condizioni del traffico  | 01b - traffico di ora di punta feriale allo stato di progetto (con AT) |

| FLUSSI                    |   |                           |                           |                          |     |                            |
|---------------------------|---|---------------------------|---------------------------|--------------------------|-----|----------------------------|
|                           |   | assi in uscita            |                           |                          |     | totali per assi in entrata |
|                           |   | A                         | B                         | C                        | D   |                            |
|                           |   | via Cascina Nuova (SP 47) | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | --- |                            |
| assi in entrata           | A | via Cascina Nuova (SP 47) | 156                       | 233                      | 0   | 389                        |
|                           | B | 190                       |                           | 570                      | 0   | 760                        |
|                           | C | 243                       | 729                       |                          | 0   | 972                        |
|                           | D | 0                         | 0                         | 0                        |     | 0                          |
| totali per assi in uscita |   | 433                       | 885                       | 803                      | 0   | 2.121                      |

| PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI |   |                           |                           |                          |     |                            |
|--|---|---------------------------|---------------------------|--------------------------|-----|----------------------------|
|  |   | assi in uscita            |                           |                          |     | totali per assi in entrata |
|  |   | A                         | B                         | C                        | D   |                            |
|  |   | via Cascina Nuova (SP 47) | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | --- |                            |
| assi in entrata                        | A | 25                        | 40                        | 60                       |     | 100                        |
|  | B |                           |                           | 75                       |     | 100                        |
|  | C | 25                        | 75                        |                          |     | 100                        |
|  | D |                           |                           |                          |     | 0                          |
| totali per assi in uscita              |   | 50                        | 115                       | 135                      | 0   |                            |

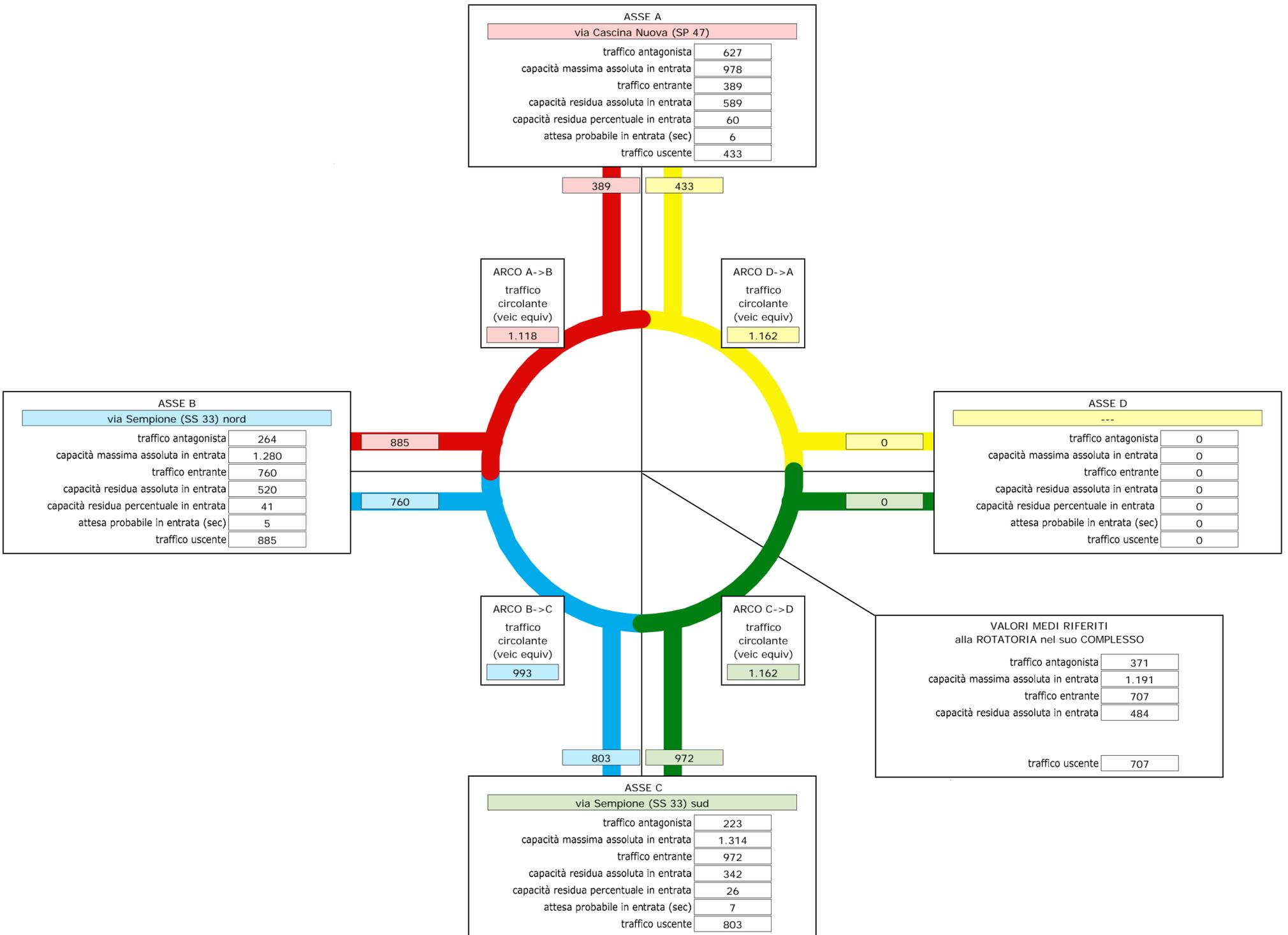
valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

| COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI |   |                           |                           |                          |      |
|---|---|---------------------------|---------------------------|--------------------------|------|
|   |   | assi di uscita dei flussi |                           |                          |      |
|   |   | A                         | B                         | C                        | D    |
|   |   | via Cascina Nuova (SP 47) | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | ---  |
| assi di entrata dei flussi  | A | 0,80                      | 0,80                      | 0,80                     | 0,80 |
|   | B | 0,75                      |                           | 0,75                     | 0,75 |
|   | C | 0,70                      |                           |                          | 0,70 |
|   | D | ---                       |                           |                          | ---  |
|   |   |                           | 0,70                      |                          |      |
|   | B | 0,80                      | 0,80                      | 0,80                     | 0,80 |
|   | C | 0,75                      | 0,75                      |                          | 0,75 |
|   | D | ---                       | ---                       |                          | ---  |
|   |   |                           | 0,80                      | 0,75                     |      |
|   | C | 0,80                      | ---                       | 0,80                     | 0,80 |
|   | D | ---                       | ---                       | ---                      | ---  |
|   |   |                           | 0,80                      | 0,80                     | 0,80 |
|   |   |                           |                           | 0,75                     | 0,75 |
|   |   |                           |                           |                          | 0,70 |
|   |   |                           |                           |                          | ---  |

| CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI |   |                           |                           |                          |     |   |   |
|--|---|---------------------------|---------------------------|--------------------------|-----|---|---|
|  |   | assi di uscita dei flussi |                           |                          |     | assi interessati dal traffico antagonista | archi interessati dal traffico circolante |
|  |   | A                         | B                         | C                        | D   |   |   |
|  |   | via Cascina Nuova (SP 47) | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | --- |   |   |
| assi di entrata dei flussi                                     | A | 0                         | 124,48                    | 186,72                   | 0   | A   | AB  |
|  | B | 0                         |                           | 175,05                   | 0   | B   | BC  |
|  | C | 0                         |                           |                          | 0   | C   | CD  |
|  | D | 0                         |                           |                          | 0   | D   | DA  |
|  |   |                           | 0                         |                          |     | A   | AB  |
|  | B | 152                       | 0                         | 456                      | 0   | B   | BC  |
|  | C | 142,5                     | 0                         |                          | 0   | C   | CD  |
|  | D | 0                         | 0                         |                          | 0   | D   | DA  |
|  |   |                           | 583,2                     | 0                        |     | A   | AB  |
|  | C | 194,4                     | 0                         | 0                        | 0   | B   | BC  |
|  | D | 0                         | 0                         | 0                        | 0   | C   | CD  |
|  |   |                           | 0                         | 0                        | 0   | D   | DA  |
|  |   |                           | 0                         | 0                        | 0   | A   | AB  |
|  |   |                           | 0                         | 0                        | 0   | B   | BC  |
|  |   |                           | 0                         | 0                        | 0   | C   | CD  |
|  |   |                           | 0                         | 0                        | 0   | D   | DA  |

| COEFFICIENTI di CAPACITÀ in ENTRATA |                                |
|-------------------------------------|--------------------------------|
| A                                   | via Cascina Nuova (SP 47) 1,00 |
| B                                   | via Sempione (SS 33) nord 1,00 |
| C                                   | via Sempione (SS 33) sud 1,00  |
| D                                   | ---                            |

| COEFFICIENTI di PERCEPIBILITÀ in USCITA |                           |                          |     |
|---|---------------------------|--------------------------|-----|
| A                                       | B                         | C                        | D   |
| via Cascina Nuova (SP 47)               | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | --- |
| 0,10                                    | 0,10                      | 0,10                     |     |



|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-05 - Treves / Treves-Valletta / nuovo asse di arroccamento  |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |  |
|--|--|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |  |
| Condizioni del traffico  | 01b - traffico di ora di punta feriale allo stato di progetto (con AT) |

### FLUSSI

|                           |                            | assi in uscita |     |     |   | totali per assi in entrata |
|---------------------------|----------------------------|----------------|-----|-----|---|----------------------------|
|                           |                            | A              | B   | C   | D |                            |
| assi in entrata           |                            |                |     |     |   |                            |
| A                         | via Treves                 |                | 53  | 123 | 0 | 175                        |
| B                         | via Treves - via Valletta  | 50             |     | 50  | 0 | 100                        |
| C                         | nuovo asse di arroccamento | 306            | 131 |     | 0 | 437                        |
| D                         | ---                        | 0              | 0   | 0   |   | 0                          |
| totali per assi in uscita |                            | 356            | 184 | 173 | 0 | 712                        |

### PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

|                           |                            | assi in uscita |    |     |   | totali per assi in entrata |
|---------------------------|----------------------------|----------------|----|-----|---|----------------------------|
|                           |                            | A              | B  | C   | D |                            |
| assi in entrata           |                            |                |    |     |   |                            |
| A                         | via Treves                 |                | 30 | 70  |   | 100                        |
| B                         | via Treves - via Valletta  | 50             |    | 50  |   | 100                        |
| C                         | nuovo asse di arroccamento | 70             | 30 |     |   | 100                        |
| D                         | ---                        |                |    |     |   | 0                          |
| totali per assi in uscita |                            | 120            | 60 | 120 | 0 |                            |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

### COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

|                            |                            | assi di uscita dei flussi |      |      |      |
|----------------------------|----------------------------|---------------------------|------|------|------|
|                            |                            | A                         | B    | C    | D    |
| assi di entrata dei flussi |                            |                           |      |      |      |
| A                          | via Treves                 | 0,90                      | 0,90 | 0,90 | 0,90 |
| B                          | via Treves - via Valletta  | 0,90                      | 0,90 | 0,90 | 0,85 |
| C                          | nuovo asse di arroccamento | 0,90                      | ---  | 0,90 | 0,90 |
| D                          | ---                        | 0,90                      | 0,90 | 0,90 | 0,90 |

### CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

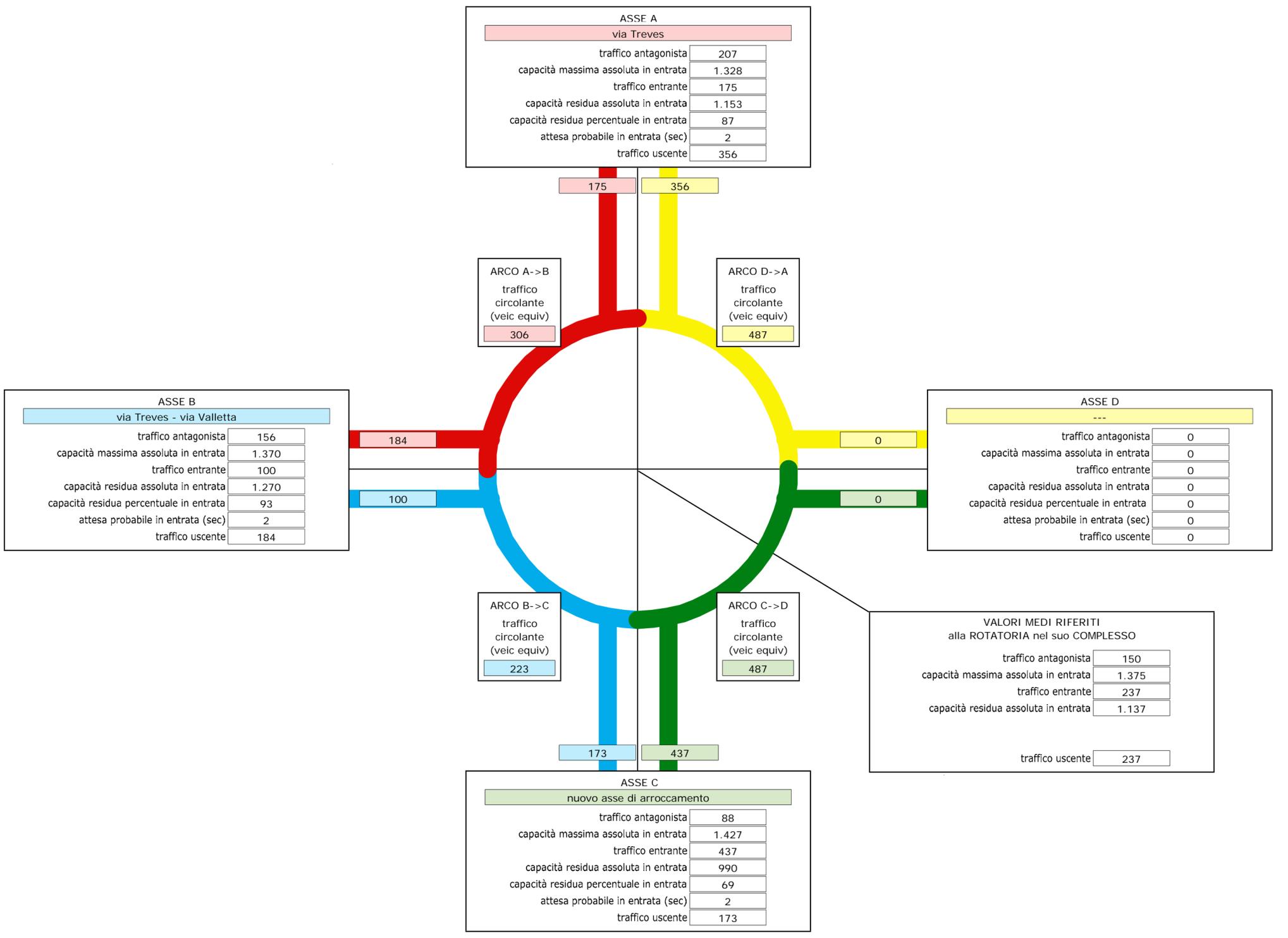
|                            |                            | assi di uscita dei flussi |       |        |   | assi interessati dal traffico antagonista |    | archi interessati dal traffico circolante |  |
|----------------------------|----------------------------|---------------------------|-------|--------|---|---|----|---|--|
|                            |                            | A                         | B     | C      | D |   |    |   |  |
| assi di entrata dei flussi |                            |                           |       |        |   |   |    |   |  |
| A                          | via Treves                 | 0                         | 47,25 | 110,25 | 0 | A   | AB |   |  |
| B                          | via Treves - via Valletta  | 45                        | 0     | 45     | 0 | B   | BC |   |  |
| C                          | nuovo asse di arroccamento | 275,31                    | 0     | 0      | 0 | C   | CD |   |  |
| D                          | ---                        | 0                         | 0     | 0      | 0 | D   | DA |   |  |

### COEFFICIENTI di CAPACITÀ in ENTRATA

| Asse                           | Capacità |
|--------------------------------|----------|
| A (via Treves)                 | 1,00     |
| B (via Treves - via Valletta)  | 1,00     |
| C (nuovo asse di arroccamento) | 1,00     |
| D (---)                        |          |

### COEFFICIENTI di PERCEPIBILITÀ in USCITA

| Asse                           | Percepiibilità |
|--------------------------------|----------------|
| A (via Treves)                 | 0,25           |
| B (via Treves - via Valletta)  | 0,25           |
| C (nuovo asse di arroccamento) | 0,25           |
| D (---)                        |                |



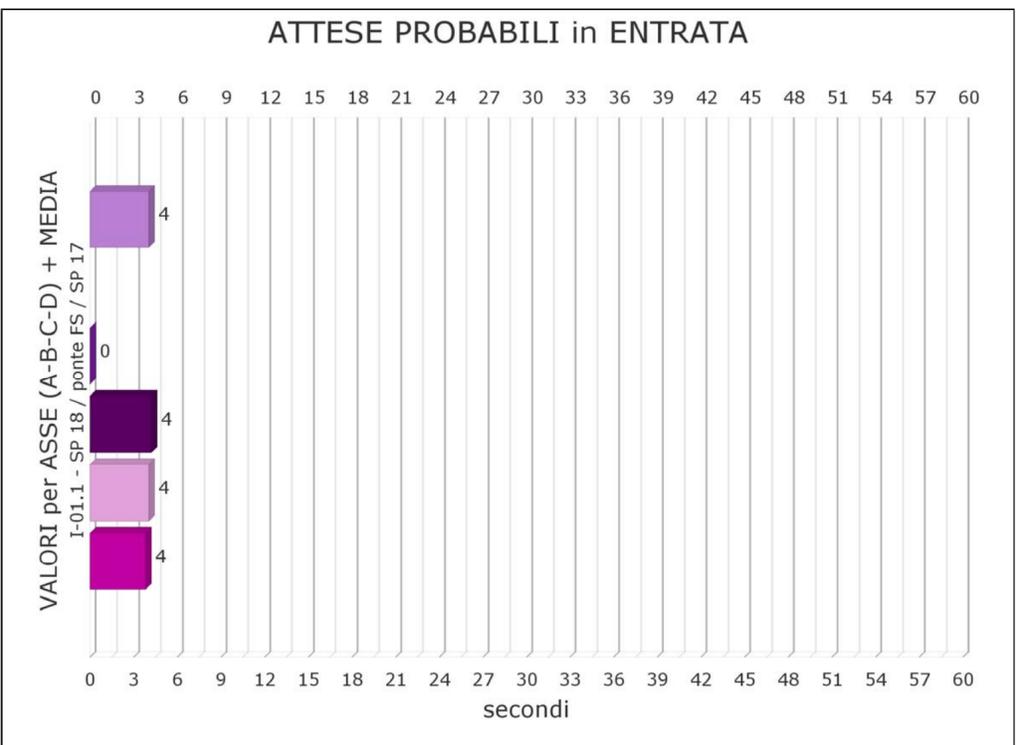
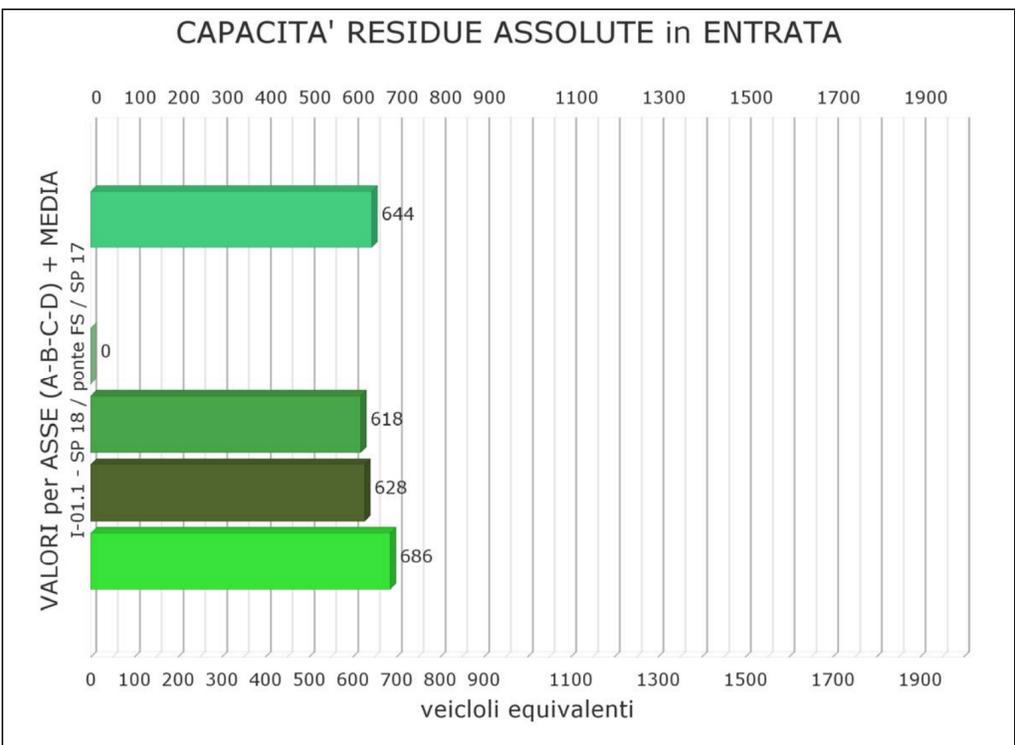
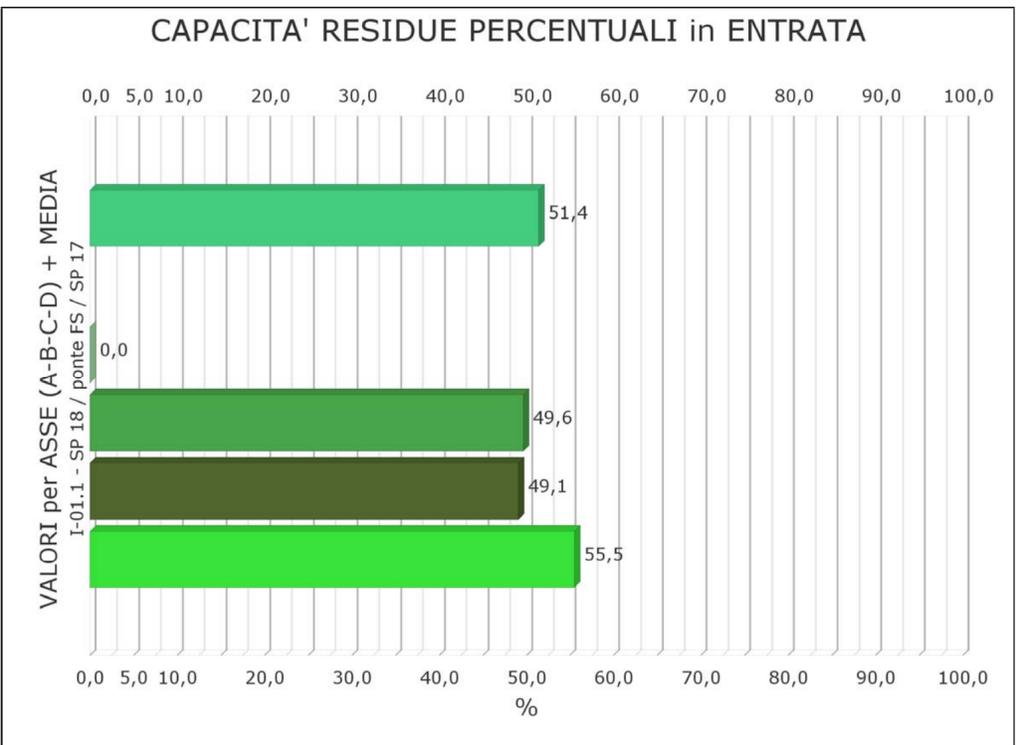
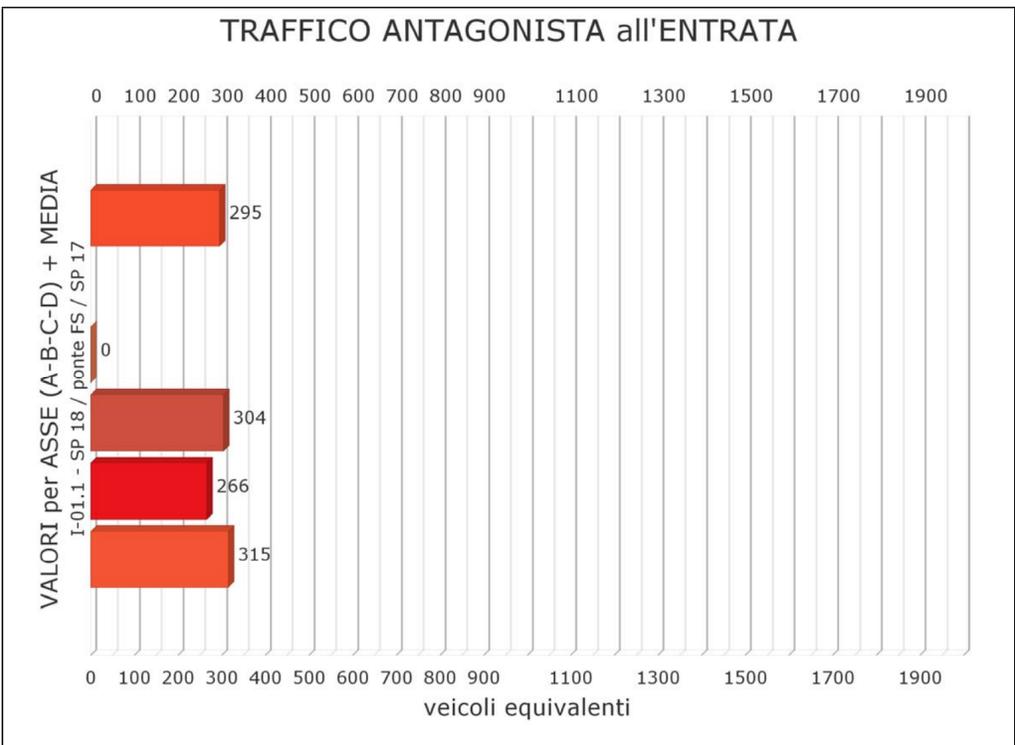
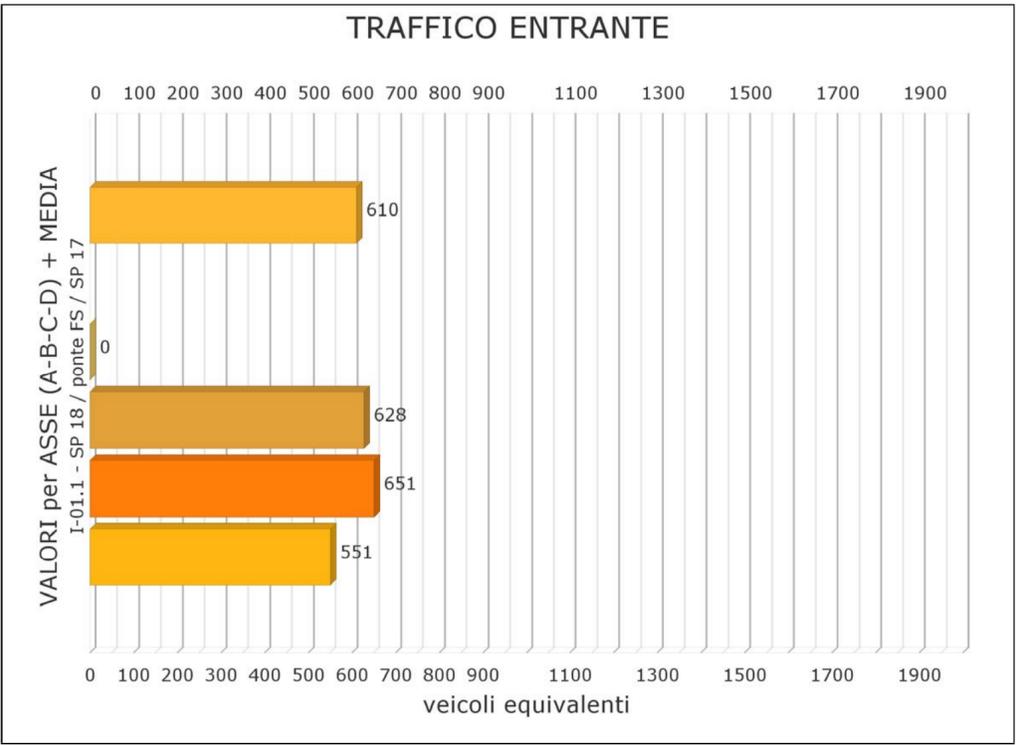
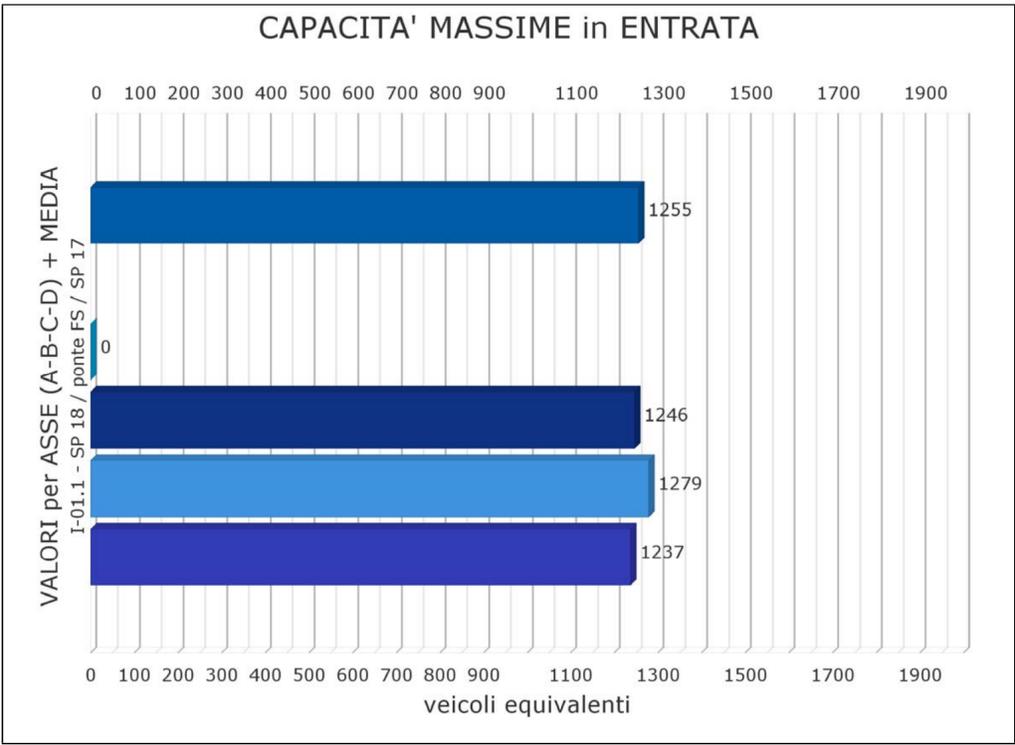
|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-01.1 - SP 18 / ponte FS / SP 17   |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |  |
|--|--|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |  |
| Condizioni del traffico  | 01b - traffico di ora di punta feriale allo stato di progetto (con AT) |

| FLUSSI                    |   |                           |          |                           |     |                            |
|---------------------------|---|---------------------------|----------|---------------------------|-----|----------------------------|
|                           |   | assi in uscita            |          |                           |     |                            |
|                           |   | A                         | B        | C                         | D   |                            |
|                           |   | via per Corgeno (SP 18)   | ponte FS | via Don Locatelli (SP 17) | --- | totali per assi in entrata |
| assi in entrata           | A | via per Corgeno (SP 18)   | 276      | 276                       | 0   | 551                        |
|                           | B | ponte FS                  | 326      | 0                         | 326 | 651                        |
|                           | C | via Don Locatelli (SP 17) | 314      | 314                       | 0   | 628                        |
|                           | D | ---                       | 0        | 0                         | 0   | 0                          |
| totali per assi in uscita |   | 640                       | 590      | 601                       | 0   | 1.830                      |

| PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI |   |                           |          |                           |     |                            |
|--|---|---------------------------|----------|---------------------------|-----|----------------------------|
|  |   | assi in uscita            |          |                           |     |                            |
|  |   | A                         | B        | C                         | D   |                            |
|  |   | via per Corgeno (SP 18)   | ponte FS | via Don Locatelli (SP 17) | --- | totali per assi in entrata |
| assi in entrata                        | A | via per Corgeno (SP 18)   | 50       | 50                        | 0   | 100                        |
|  | B | ponte FS                  | 50       | 0                         | 50  | 100                        |
|  | C | via Don Locatelli (SP 17) | 50       | 50                        | 0   | 100                        |
|  | D | ---                       | 0        | 0                         | 0   | 0                          |
| totali per assi in uscita              |   | 100                       | 100      | 100                       | 0   | 300                        |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0



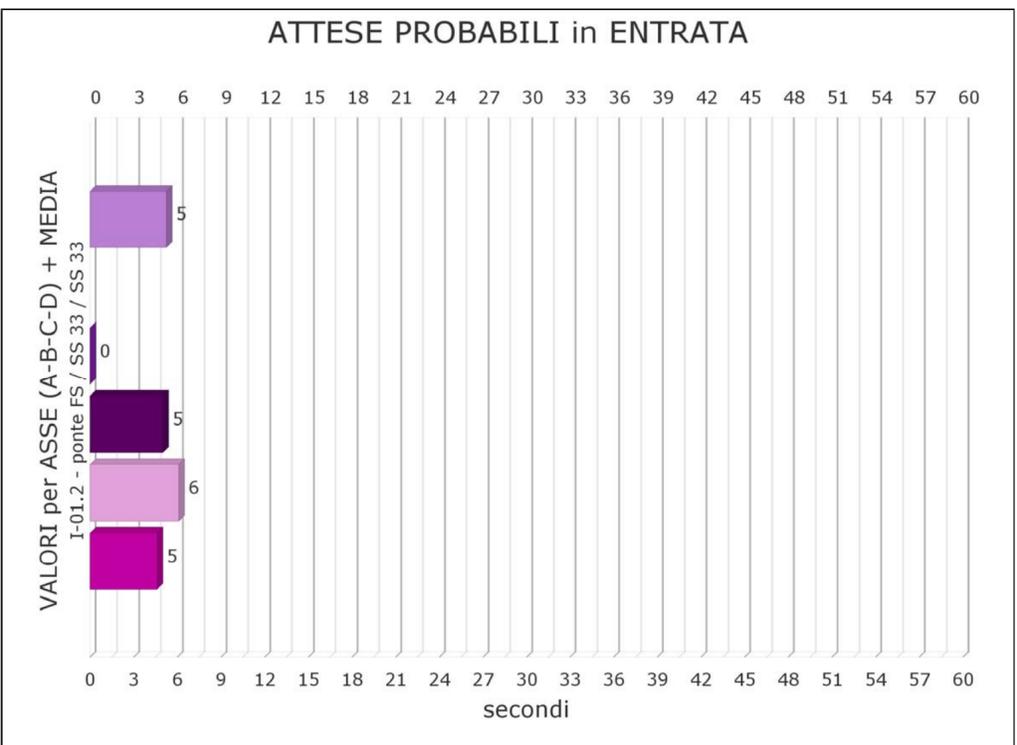
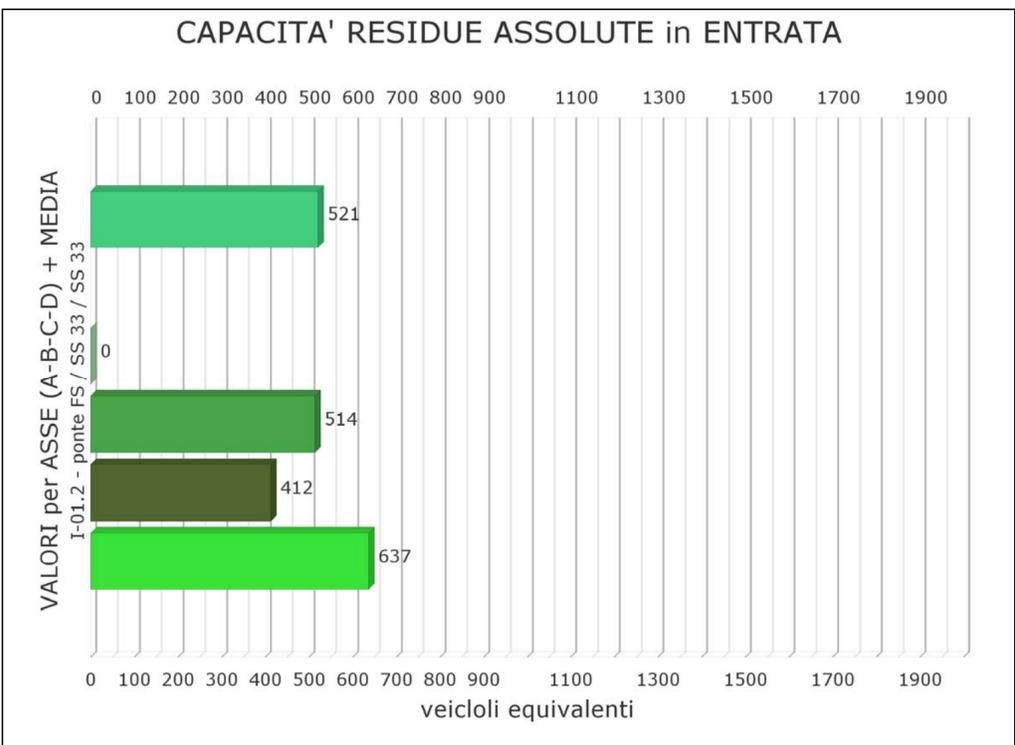
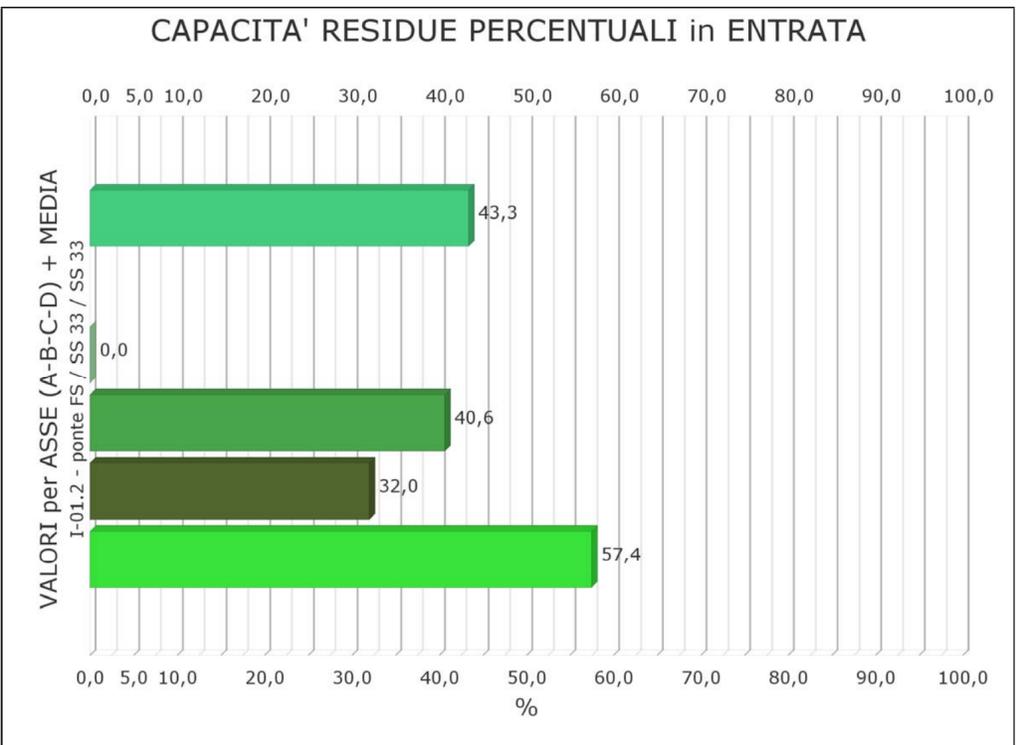
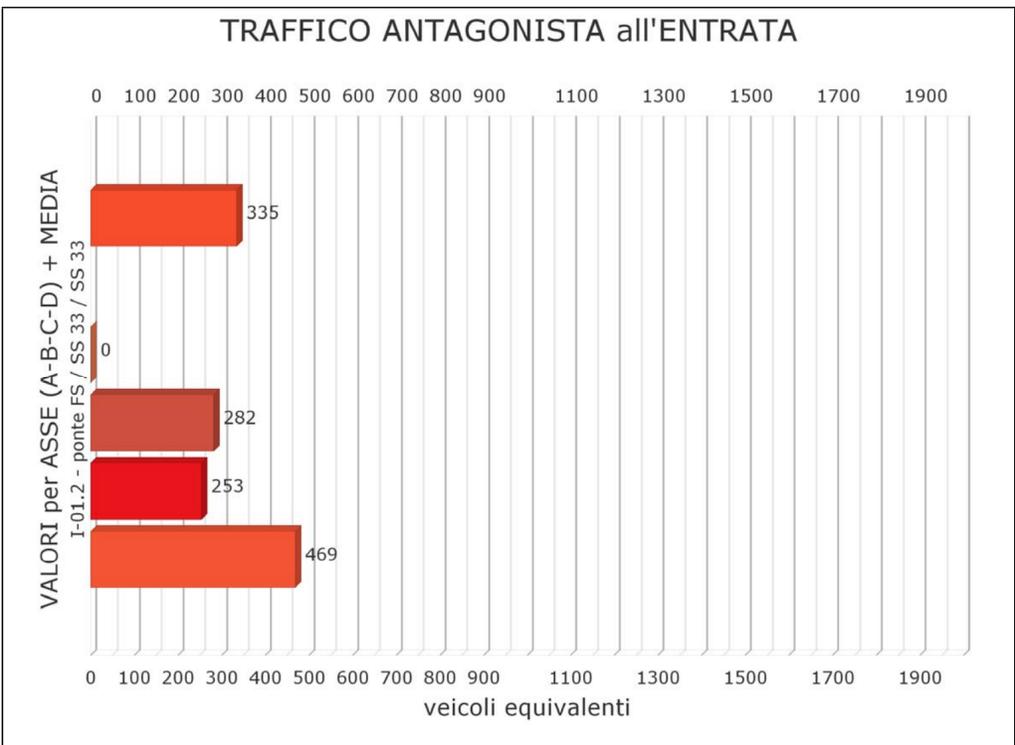
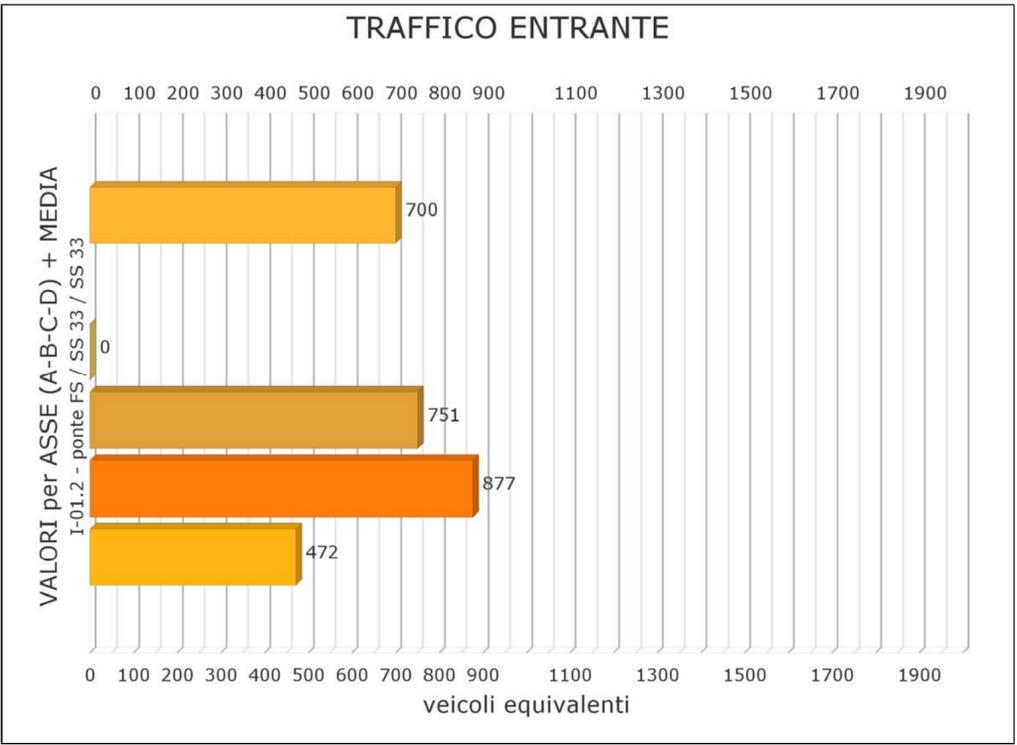
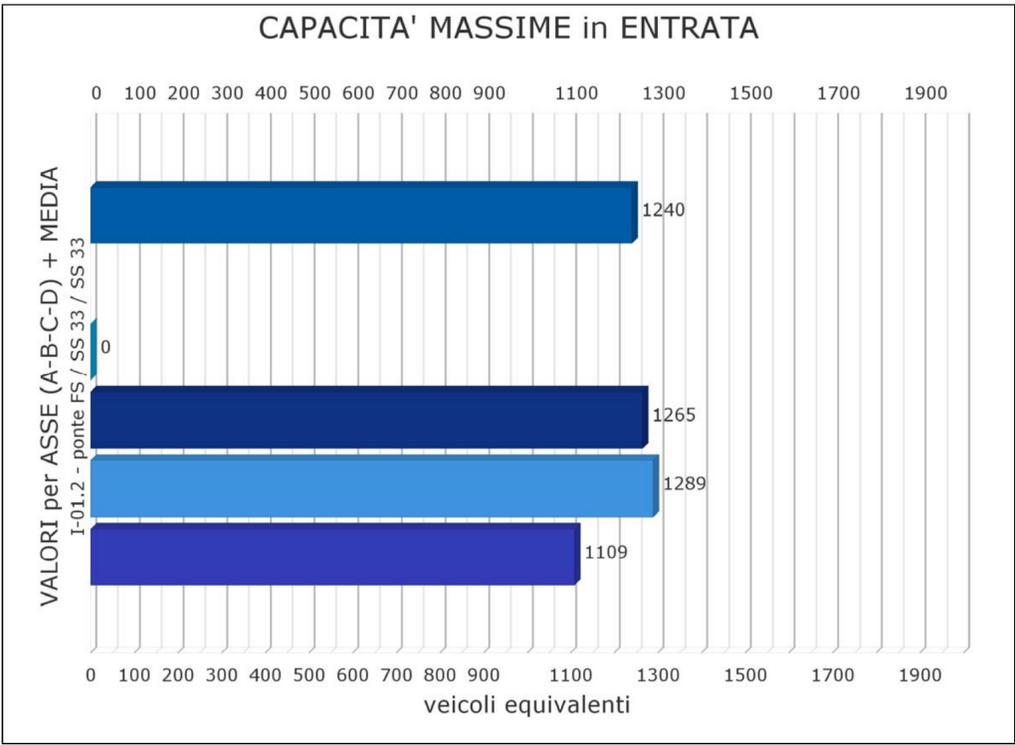
|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-01.2 - ponte FS / SS 33 / SS 33   |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |  |
|--|--|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |  |
| Condizioni del traffico  | 01b - traffico di ora di punta feriale allo stato di progetto (con AT) |

| FLUSSI                    |                           |                |     |     |   |                            |
|---------------------------|---------------------------|----------------|-----|-----|---|----------------------------|
|                           |                           | assi in uscita |     |     |   |                            |
|                           |                           | A              | B   | C   | D |                            |
| assi in entrata           |                           | 263            | 526 | 614 | 0 | totali per assi in entrata |
| A                         | ponte FS                  | 263            | 236 | 236 | 0 | 472                        |
| B                         | via Sempione (SS 33) nord | 263            | 236 | 614 | 0 | 877                        |
| C                         | via Sempione (SS 33) sud  | 225            | 526 | 0   | 0 | 751                        |
| D                         | ---                       | 0              | 0   | 0   | 0 | 0                          |
| totali per assi in uscita |                           | 488            | 762 | 850 | 0 | 2.100                      |

| PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI |                           |                |     |     |   |                            |
|--|---------------------------|----------------|-----|-----|---|----------------------------|
|  |                           | assi in uscita |     |     |   |                            |
|  |                           | A              | B   | C   | D |                            |
| assi in entrata                        |                           | 30             | 70  | 70  | 0 | totali per assi in entrata |
| A                                      | ponte FS                  | 30             | 50  | 50  | 0 | 100                        |
| B                                      | via Sempione (SS 33) nord | 30             | 70  | 70  | 0 | 100                        |
| C                                      | via Sempione (SS 33) sud  | 30             | 70  | 0   | 0 | 100                        |
| D                                      | ---                       | 0              | 0   | 0   | 0 | 0                          |
| totali per assi in uscita              |                           | 60             | 120 | 120 | 0 | 300                        |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0



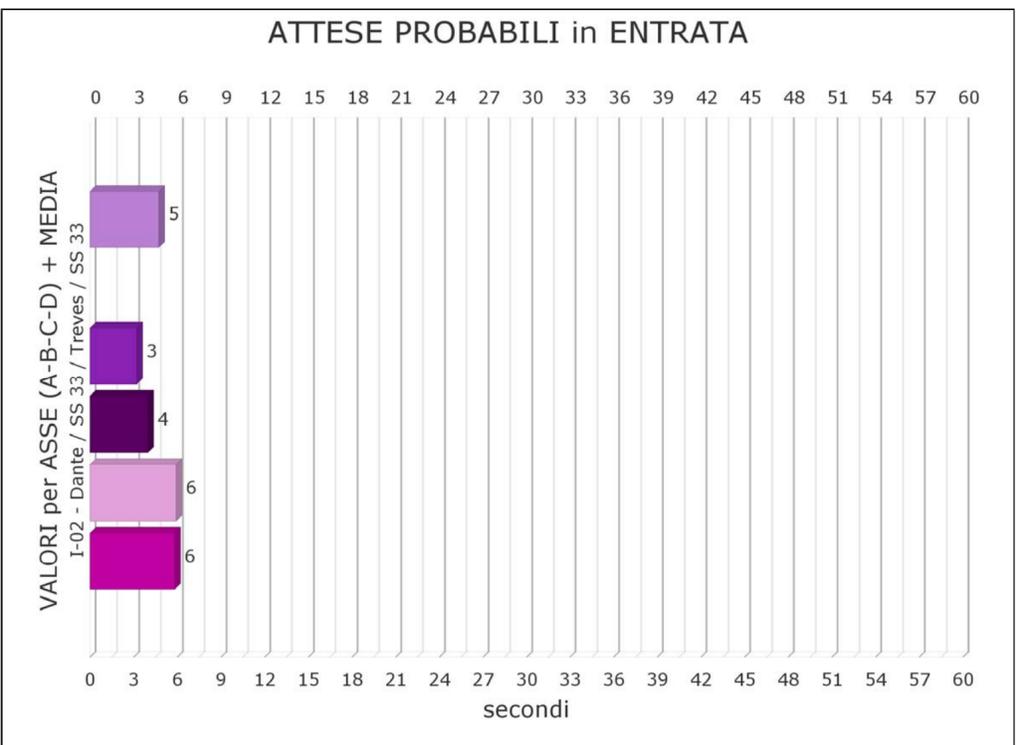
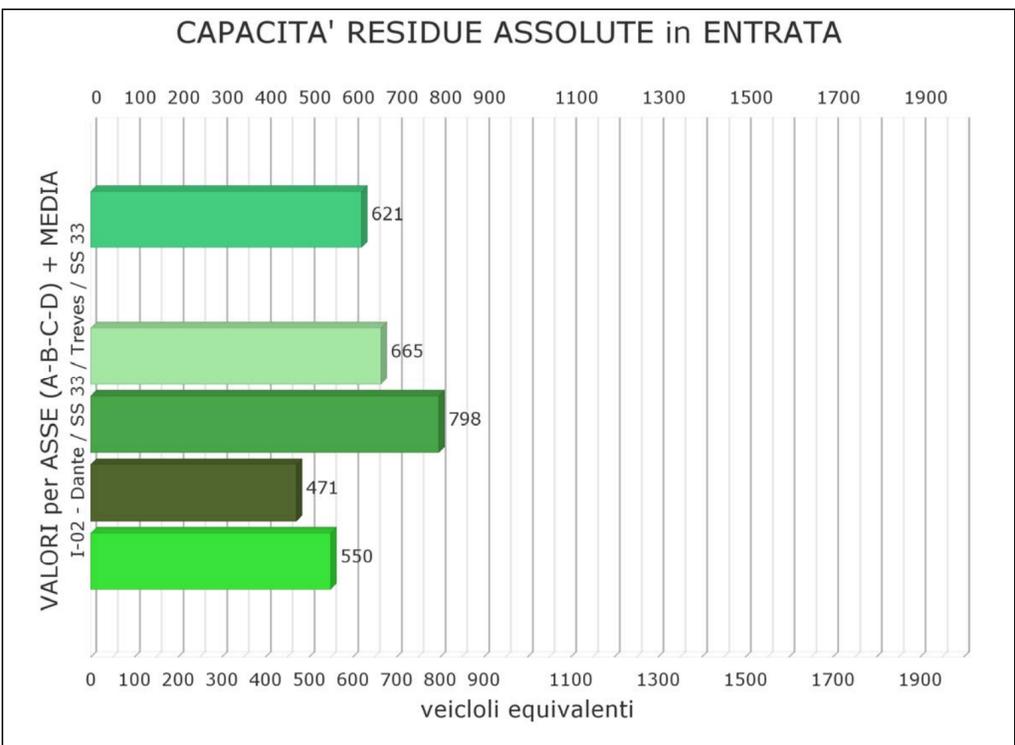
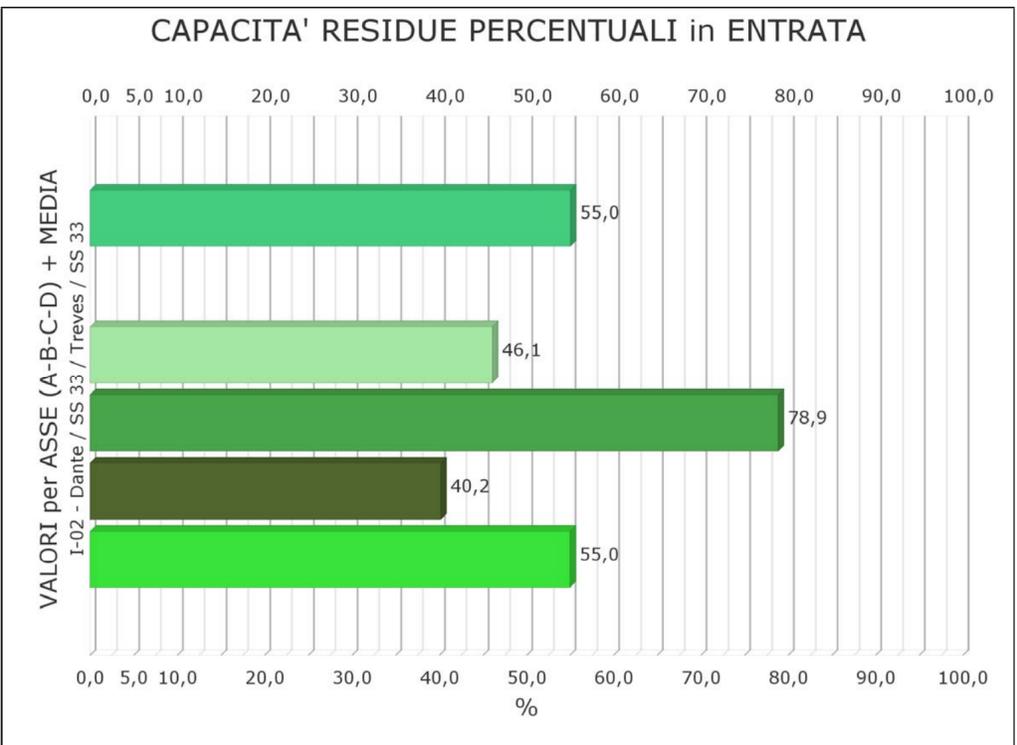
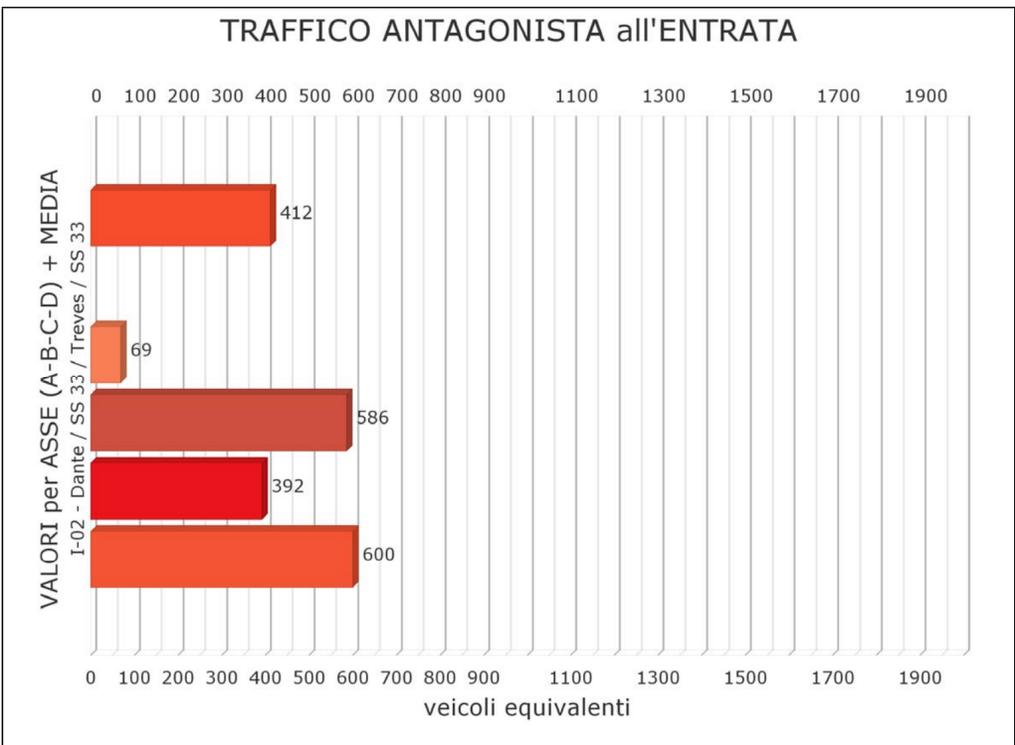
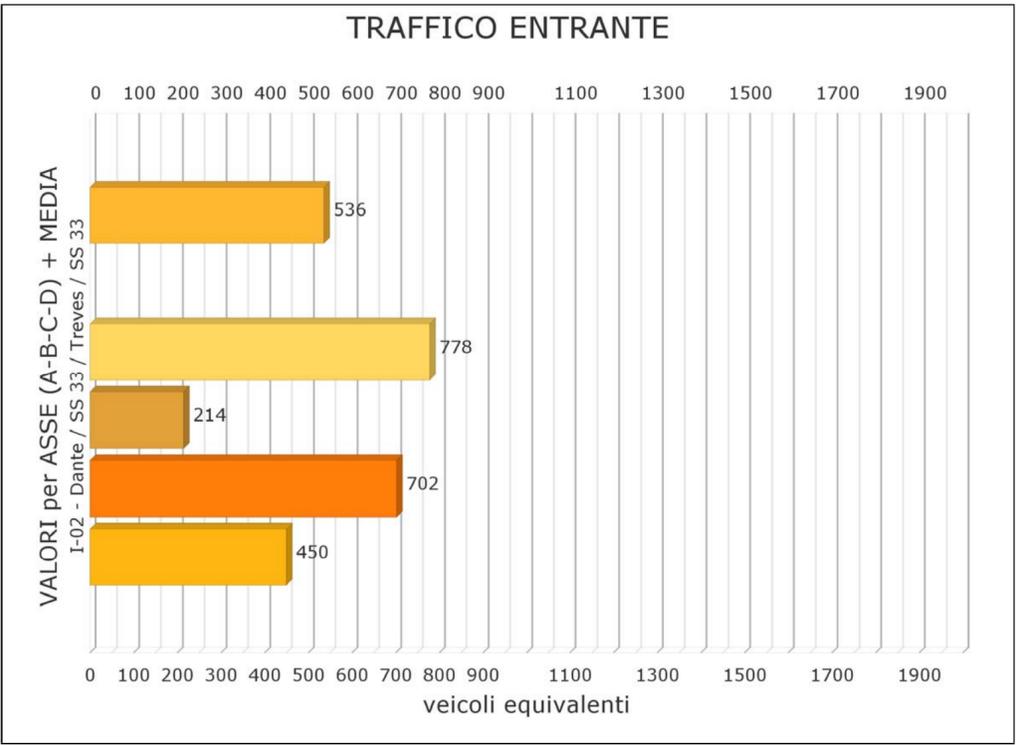
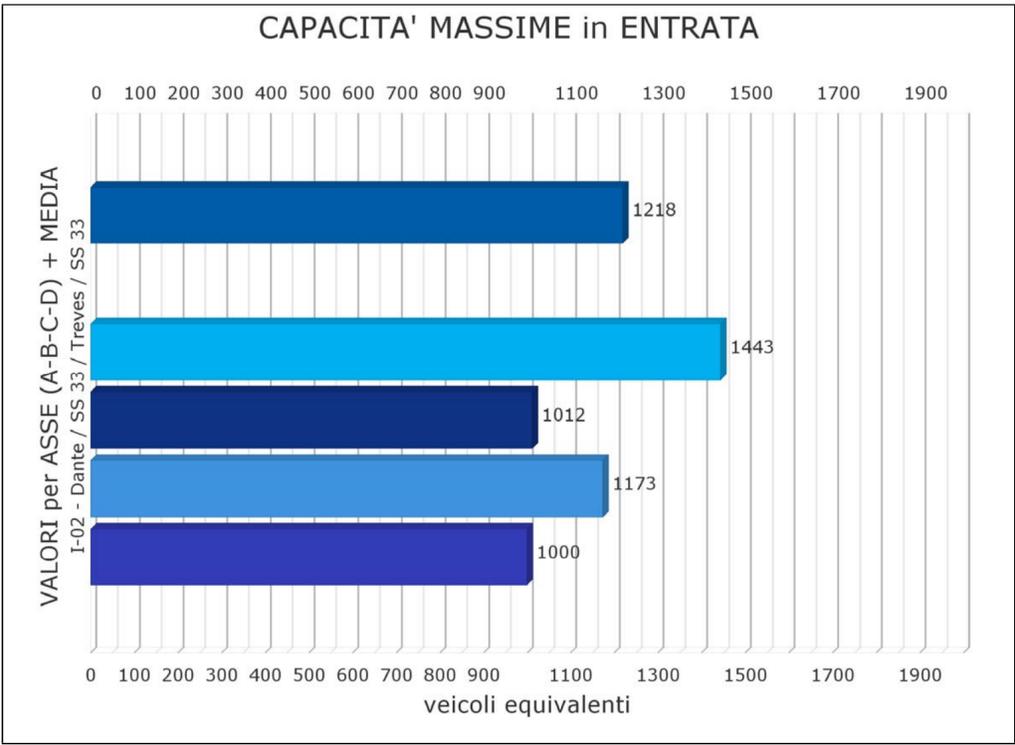
|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-02 - Dante / SS 33 / Treves / SS 33   |
| Configurazione | B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |  |
|--|--|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |  |
| Condizioni del traffico  | 01b - traffico di ora di punta feriale allo stato di progetto (con AT) |

| FLUSSI                    |   |                |                           |            |                          |                            |
|---------------------------|---|----------------|---------------------------|------------|--------------------------|----------------------------|
|                           |   | assi in uscita |                           |            |                          |                            |
|                           |   | A              | B                         | C          | D                        |                            |
|                           |   | via Dante      | via Sempione (SS 33) nord | via Treves | via Sempione (SS 33) sud | totali per assi in entrata |
| assi in entrata           | A |                | 180                       | 90         | 180                      | 450                        |
|                           | B | 140            |                           | 140        | 421                      | 702                        |
|                           | C | 43             | 86                        |            | 86                       | 214                        |
|                           | D | 156            | 467                       | 156        |                          | 778                        |
| totali per assi in uscita |   | 339            | 732                       | 386        | 687                      | 2.144                      |

| PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI |   |                |                           |            |                          |                            |
|--|---|----------------|---------------------------|------------|--------------------------|----------------------------|
|  |   | assi in uscita |                           |            |                          |                            |
|  |   | A              | B                         | C          | D                        |                            |
|  |   | via Dante      | via Sempione (SS 33) nord | via Treves | via Sempione (SS 33) sud | totali per assi in entrata |
| assi in entrata                        | A |                | 40                        | 20         | 40                       | 100                        |
|  | B | 20             |                           | 20         | 60                       | 100                        |
|  | C | 20             | 40                        |            | 40                       | 100                        |
|  | D | 20             | 60                        | 20         |                          | 100                        |
| totali per assi in uscita              |   | 60             | 140                       | 60         | 140                      | 400                        |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0



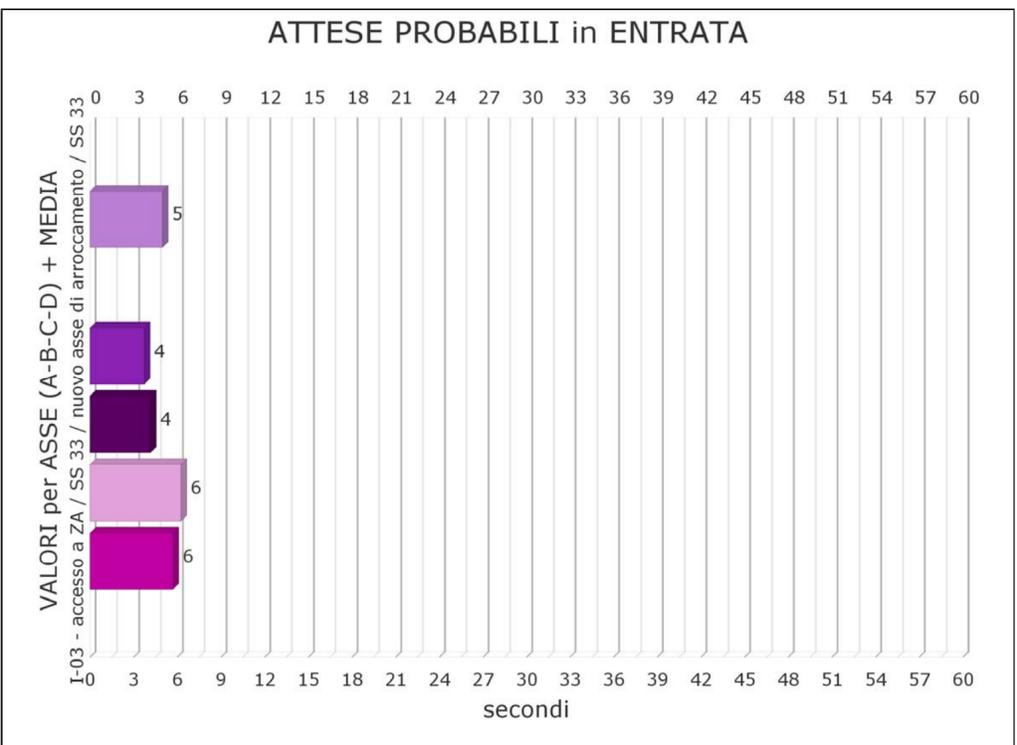
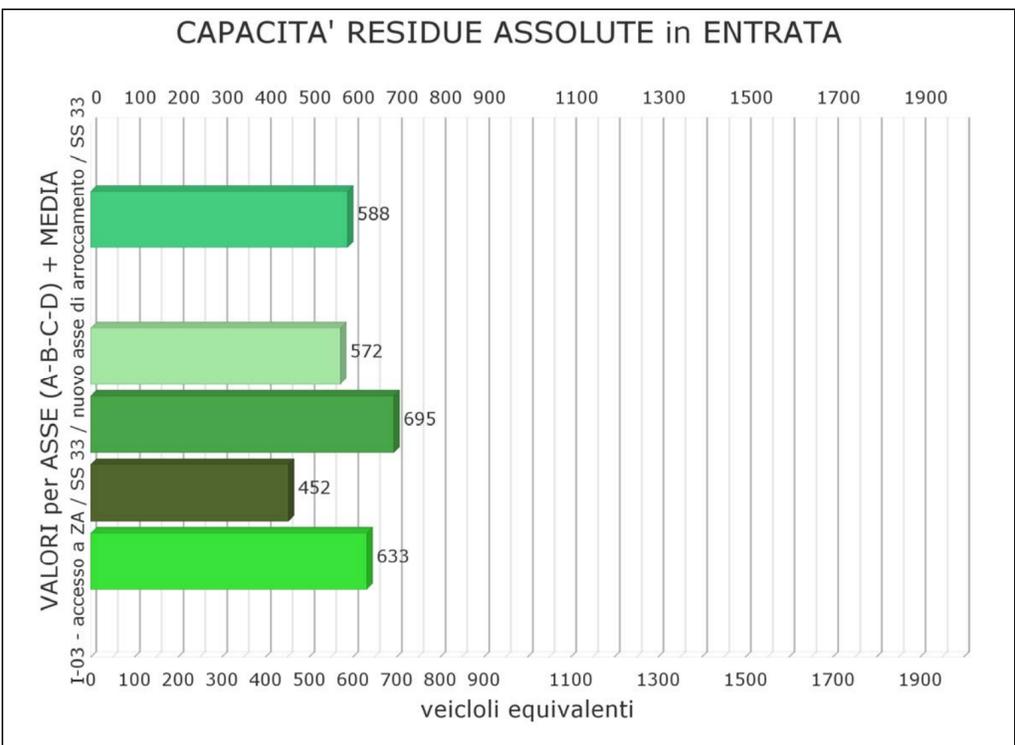
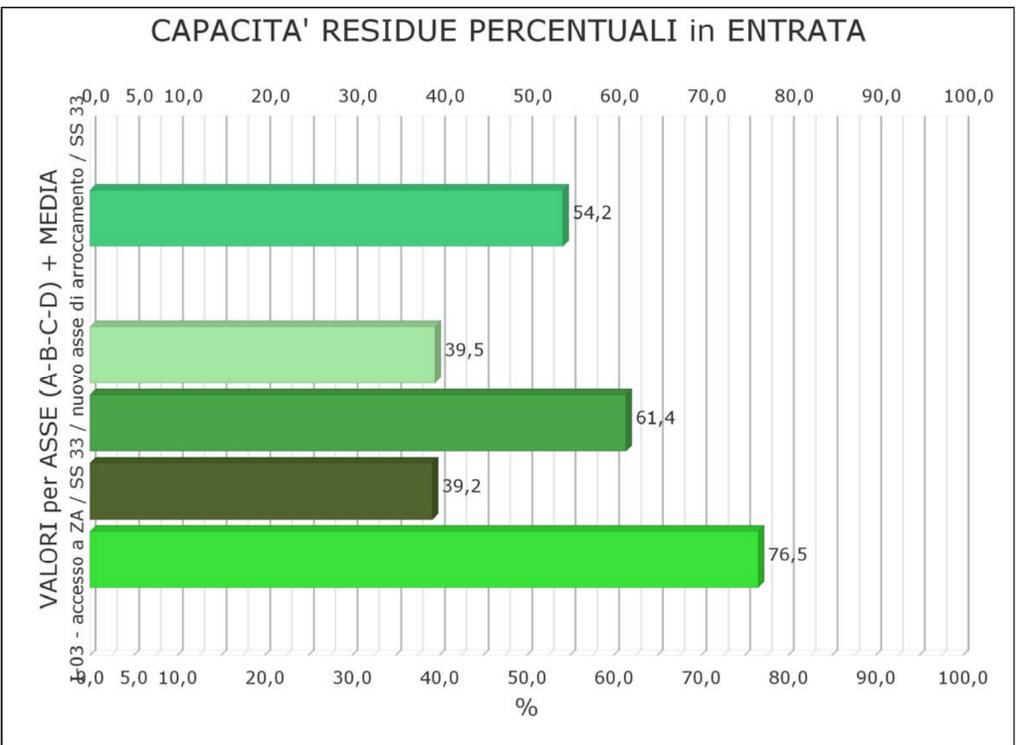
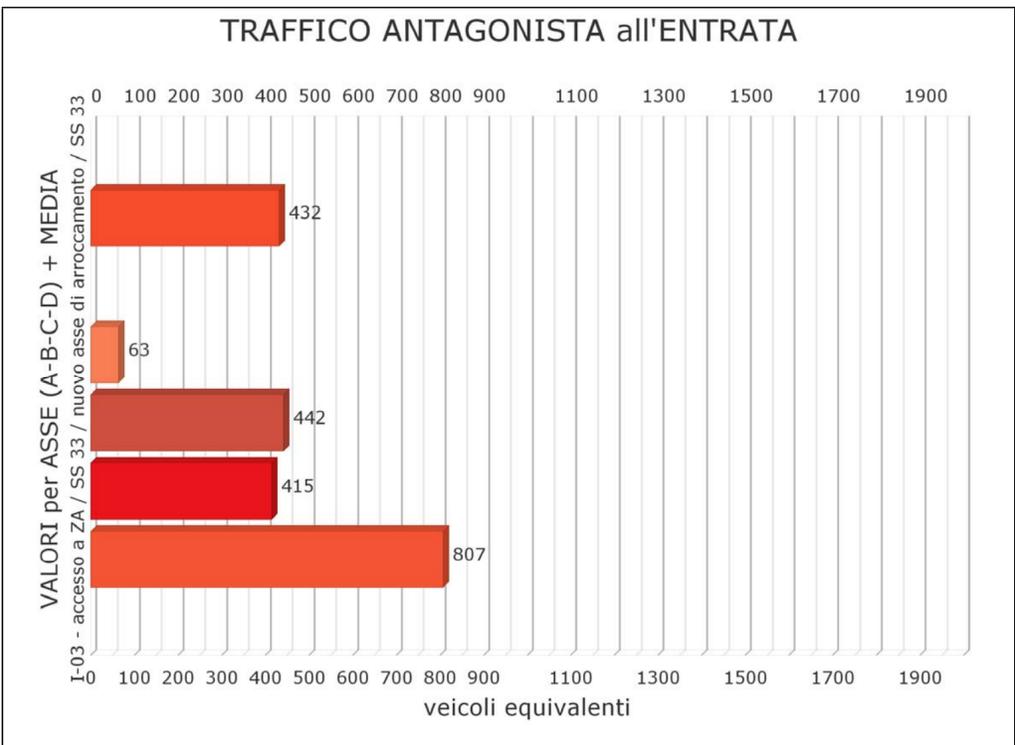
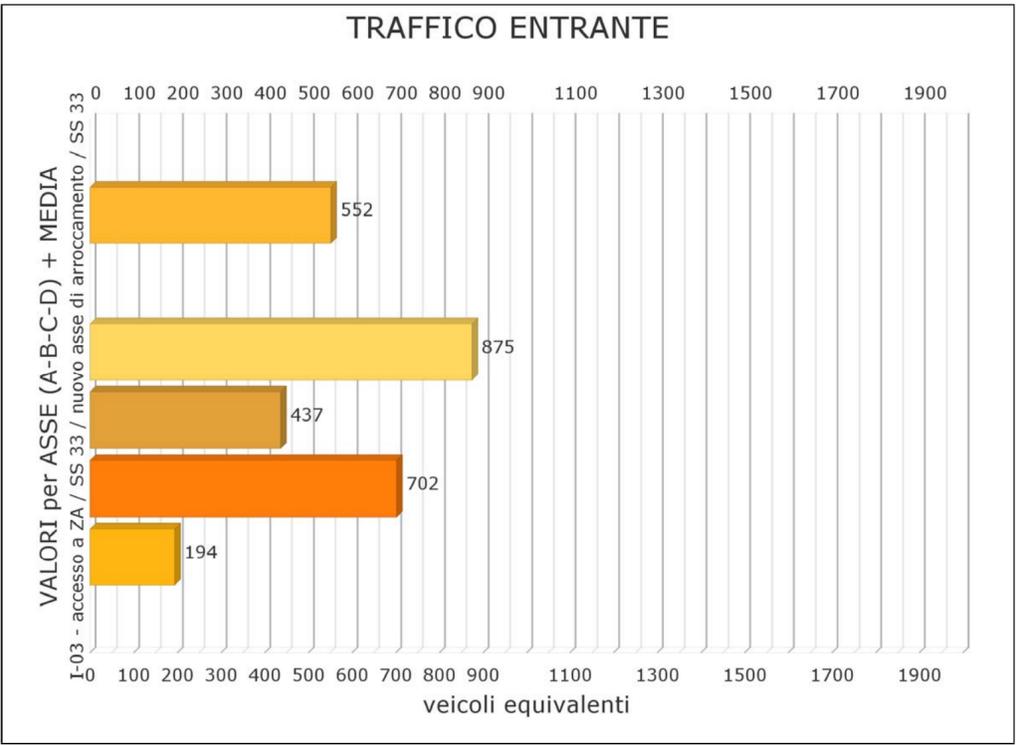
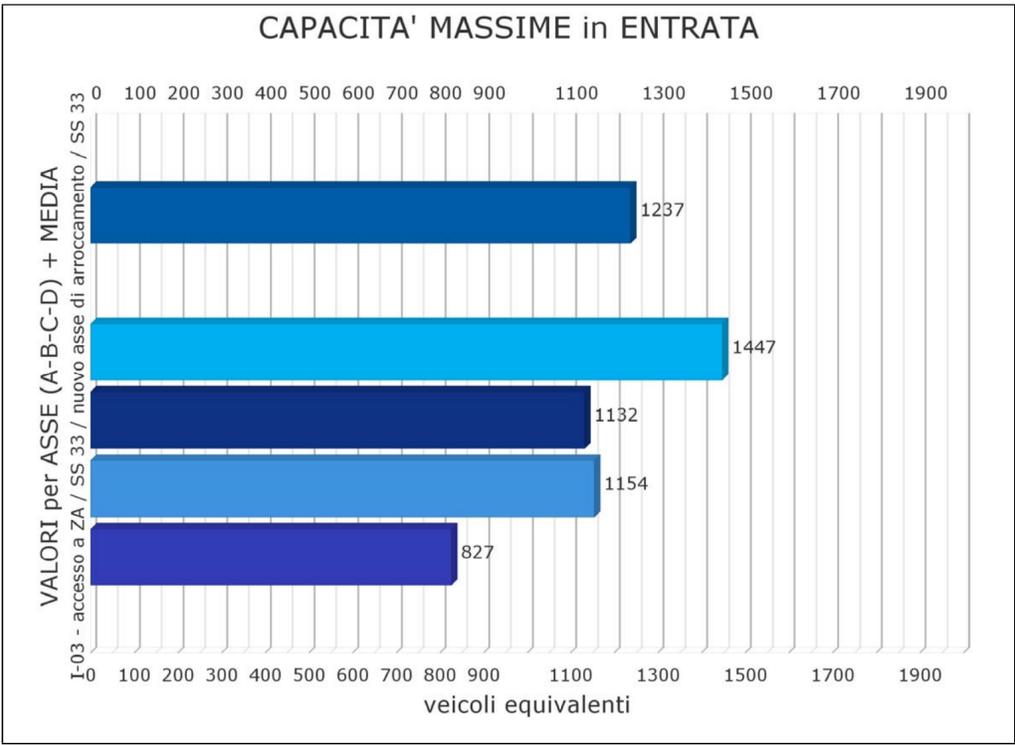
|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-03 - accesso a ZA / SS 33 / nuovo asse di arrociamento / SS 33  |
| Configurazione | B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |  |
|--|--|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |  |
| Condizioni del traffico  | 01b - traffico di ora di punta feriale allo stato di progetto (con AT) |

| FLUSSI                    |                            |                |                           |                            |                          |                            |
|---------------------------|----------------------------|----------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------|----------------------------|
|                           |                            | assi in uscita |                           |                            |                          |                            |
|                           |                            | A              | B                         | C                          | D                        |                            |
| assi in entrata           |                            | accesso a ZA   | via Sempione (SS 33) nord | nuovo asse di arrociamento | via Sempione (SS 33) sud | totali per assi in entrata |
| A                         | accesso a ZA               |                | 87                        | 19                         | 87                       | 194                        |
| B                         | via Sempione (SS 33) nord  | 70             |                           | 281                        | 351                      | 702                        |
| C                         | nuovo asse di arrociamento | 44             | 197                       |                            | 197                      | 437                        |
| D                         | via Sempione (SS 33) sud   | 88             | 438                       | 350                        |                          | 875                        |
| totali per assi in uscita |                            | 201            | 721                       | 650                        | 635                      | 2.208                      |

| PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI |                            |                |                           |                            |                          |                            |
|--|----------------------------|----------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------|----------------------------|
|  |                            | assi in uscita |                           |                            |                          |                            |
|  |                            | A              | B                         | C                          | D                        |                            |
| assi in entrata                        |                            | accesso a ZA   | via Sempione (SS 33) nord | nuovo asse di arrociamento | via Sempione (SS 33) sud | totali per assi in entrata |
| A                                      | accesso a ZA               |                | 45                        | 10                         | 45                       | 100                        |
| B                                      | via Sempione (SS 33) nord  | 10             |                           | 40                         | 50                       | 100                        |
| C                                      | nuovo asse di arrociamento | 10             | 45                        |                            | 45                       | 100                        |
| D                                      | via Sempione (SS 33) sud   | 10             | 50                        | 40                         |                          | 100                        |
| totali per assi in uscita              |                            | 30             | 140                       | 90                         | 140                      | 400                        |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0



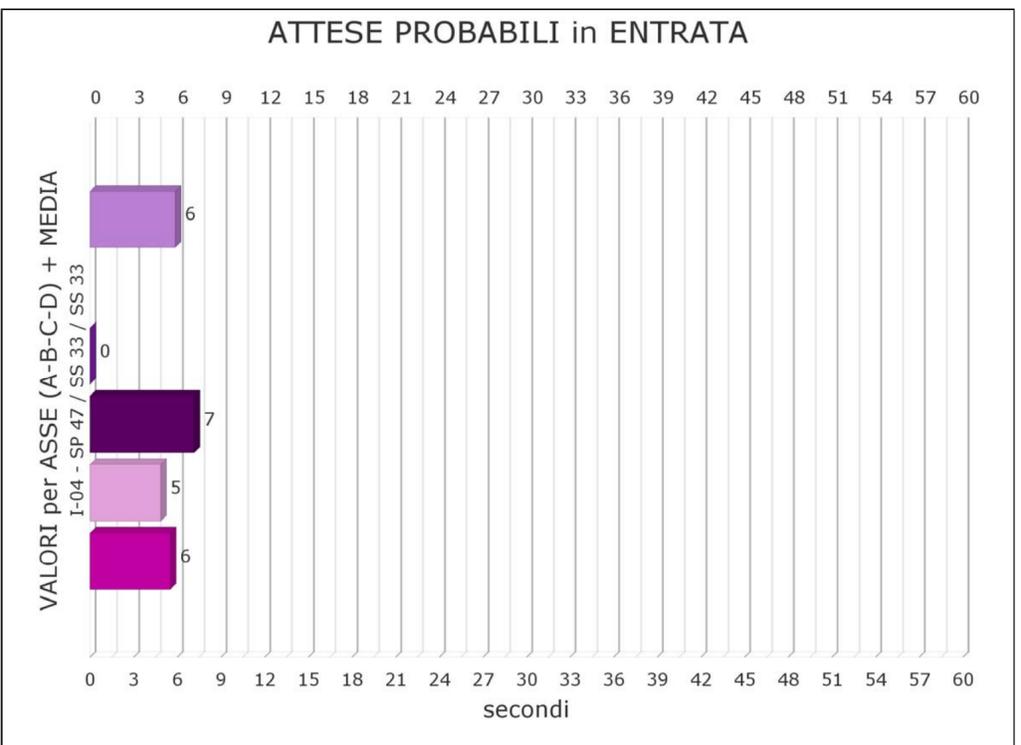
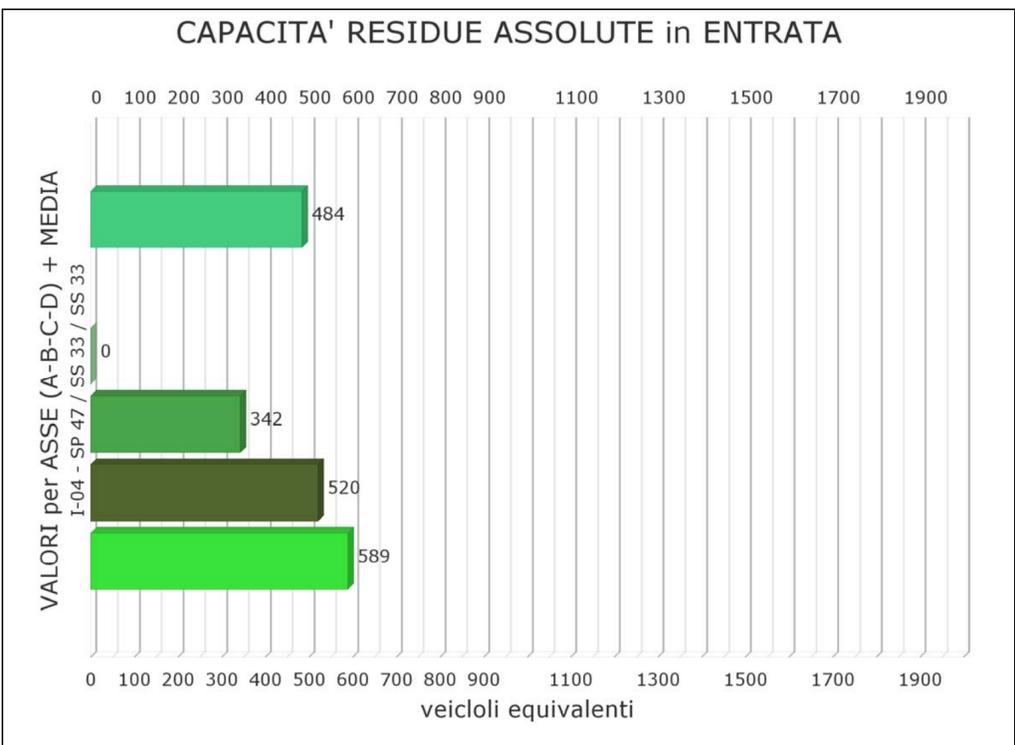
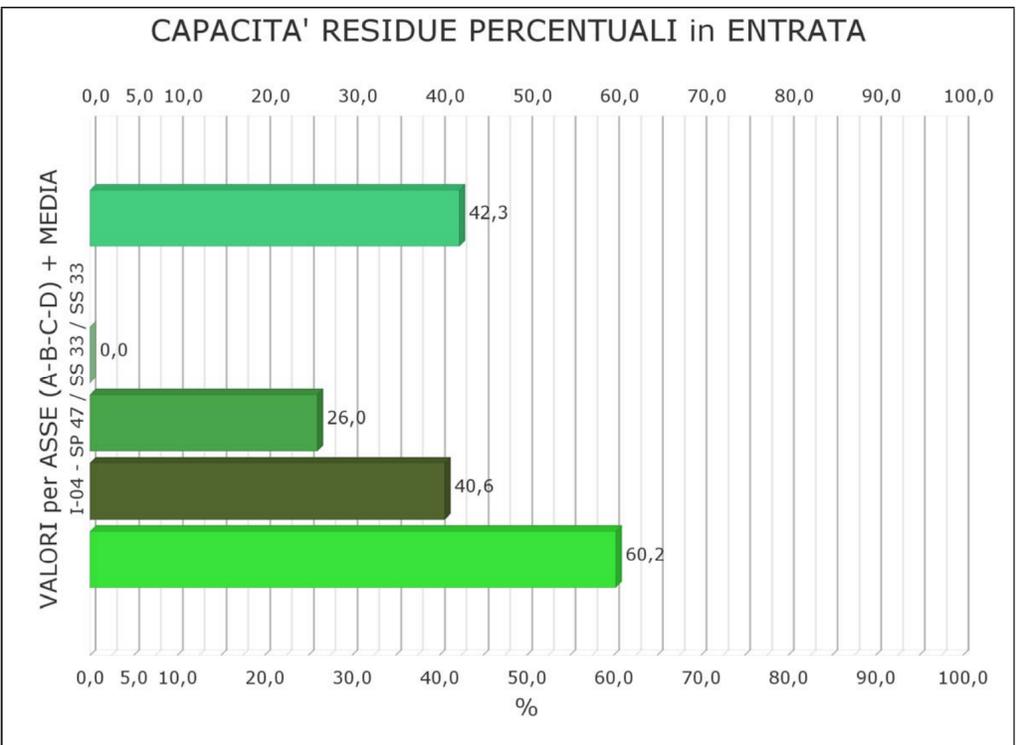
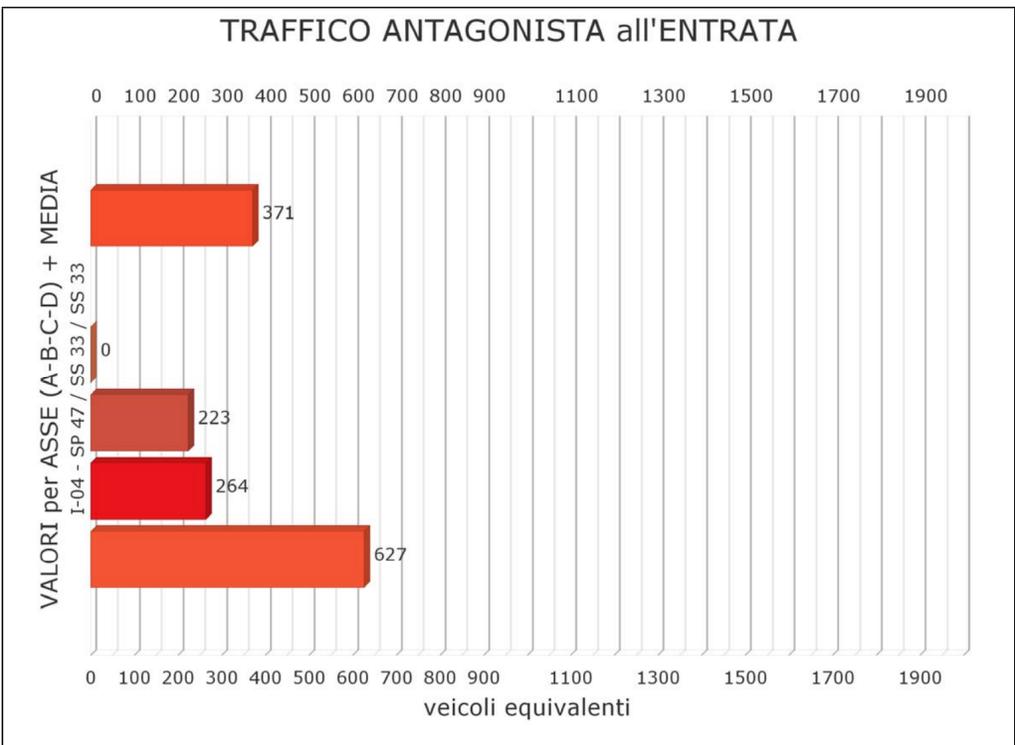
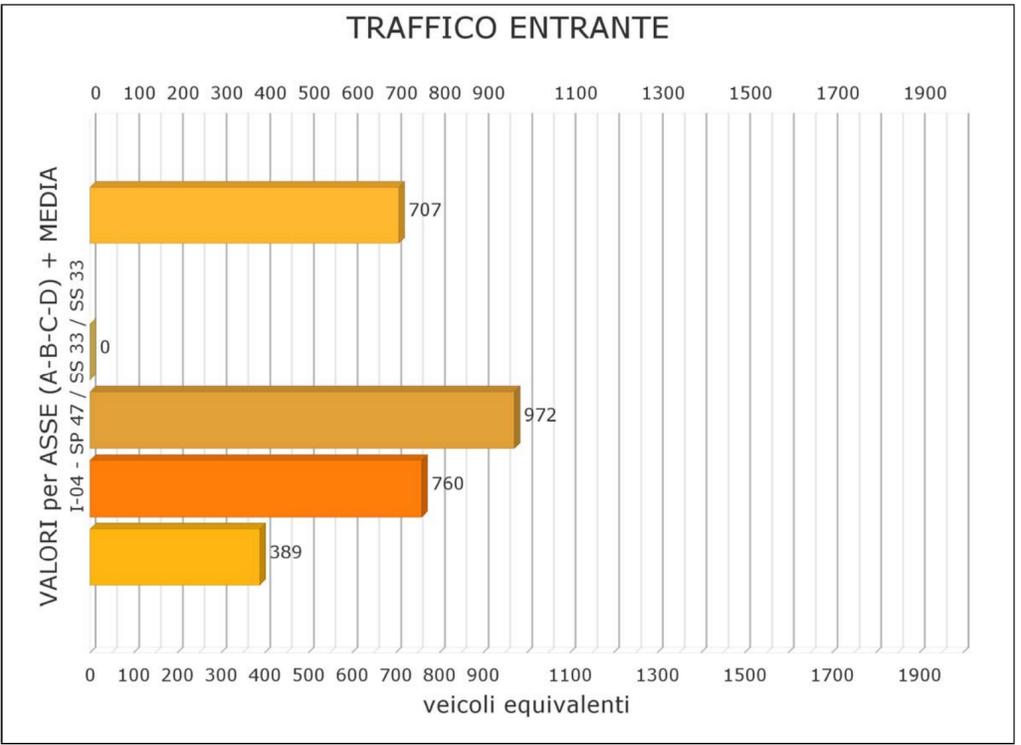
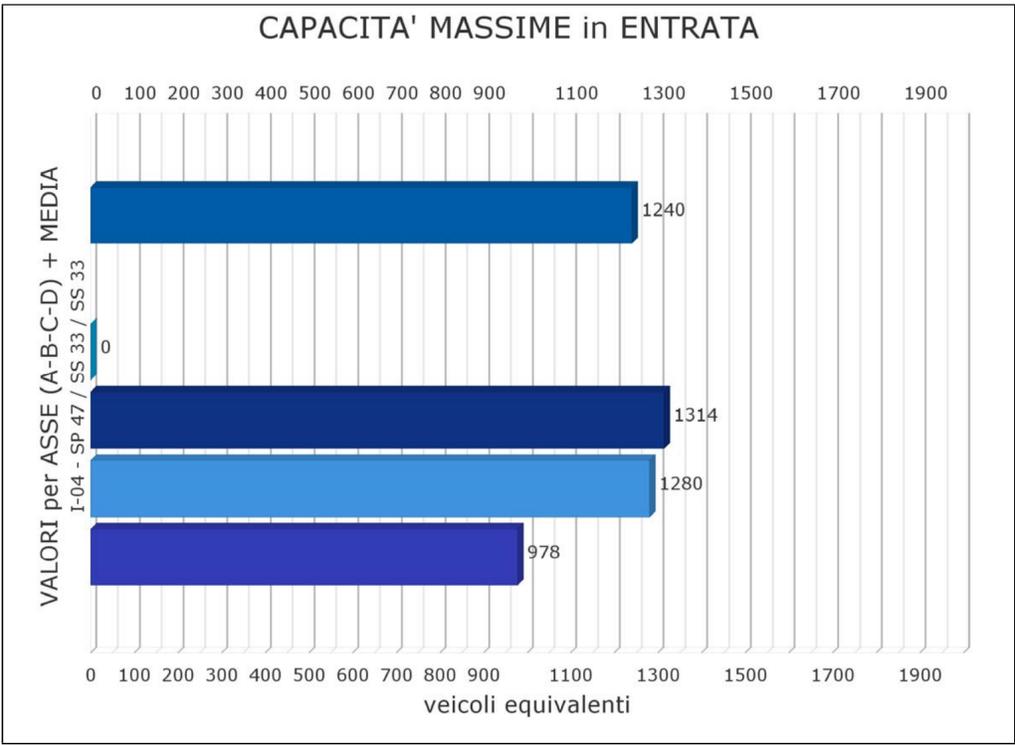
|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-04 - SP 47 / SS 33 / SS 33  |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |  |
|--|--|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |  |
| Condizioni del traffico  | 01b - traffico di ora di punta feriale allo stato di progetto (con AT) |

| FLUSSI                    |                           |                           |                           |                          |     |                            |
|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|-----|----------------------------|
|                           |                           | assi in uscita            |                           |                          |     |                            |
|                           |                           | A                         | B                         | C                        | D   |                            |
|                           |                           | via Cascina Nuova (SP 47) | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | --- |                            |
| assi in entrata           |                           |                           |                           |                          |     | totali per assi in entrata |
| A                         | via Cascina Nuova (SP 47) |                           | 156                       | 233                      | 0   | 389                        |
| B                         | via Sempione (SS 33) nord | 190                       |                           | 570                      | 0   | 760                        |
| C                         | via Sempione (SS 33) sud  | 243                       | 729                       |                          | 0   | 972                        |
| D                         | ---                       | 0                         | 0                         | 0                        |     | 0                          |
| totali per assi in uscita |                           | 433                       | 885                       | 803                      | 0   | 2.121                      |

| PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI |                           |                           |                           |                          |     |                            |
|--|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|-----|----------------------------|
|  |                           | assi in uscita            |                           |                          |     |                            |
|  |                           | A                         | B                         | C                        | D   |                            |
|  |                           | via Cascina Nuova (SP 47) | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | --- |                            |
| assi in entrata                        |                           |                           |                           |                          |     | totali per assi in entrata |
| A                                      | via Cascina Nuova (SP 47) |                           | 40                        | 60                       |     | 100                        |
| B                                      | via Sempione (SS 33) nord | 25                        |                           | 75                       |     | 100                        |
| C                                      | via Sempione (SS 33) sud  | 25                        | 75                        |                          |     | 100                        |
| D                                      | ---                       |                           |                           |                          |     | 0                          |
| totali per assi in uscita              |                           | 50                        | 115                       | 135                      | 0   | 300                        |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0



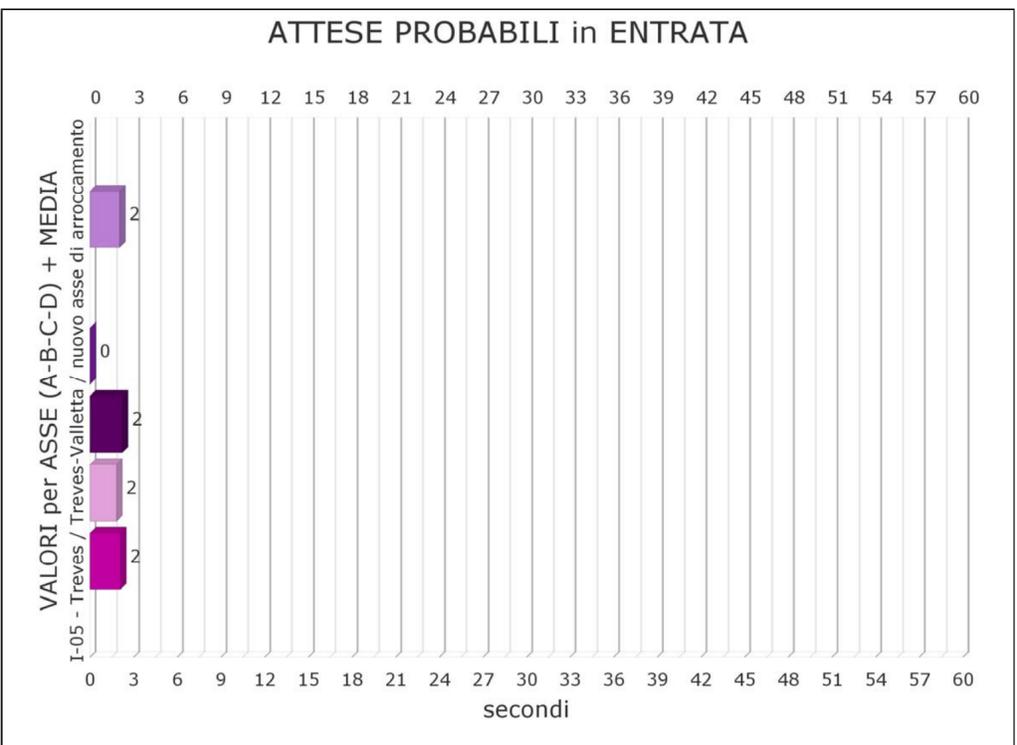
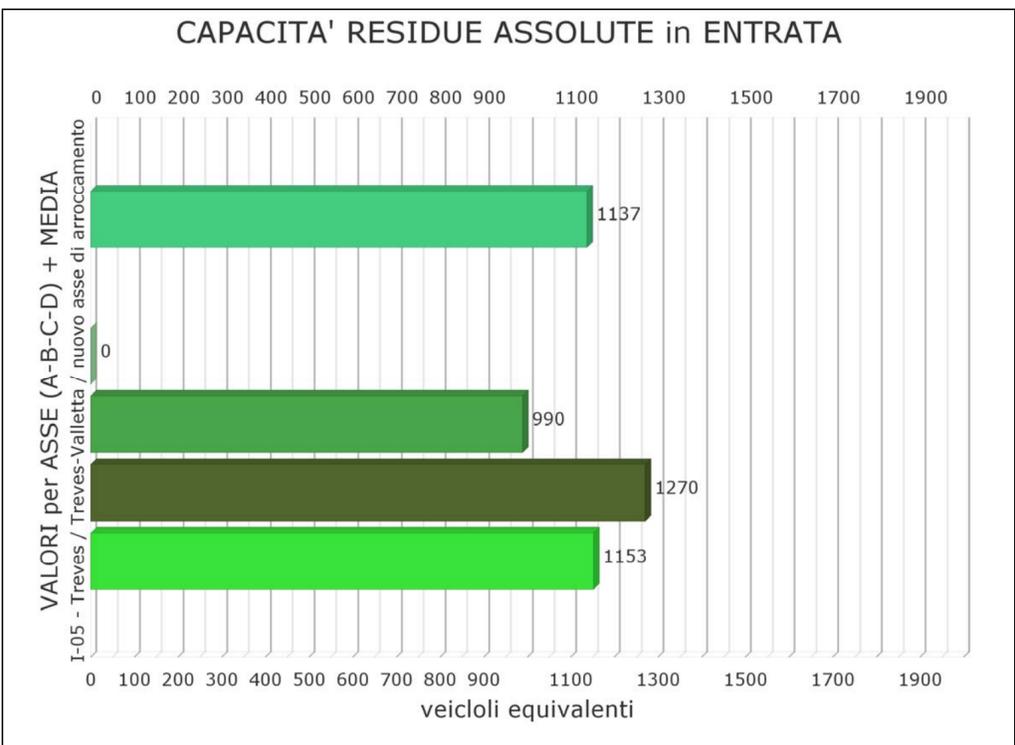
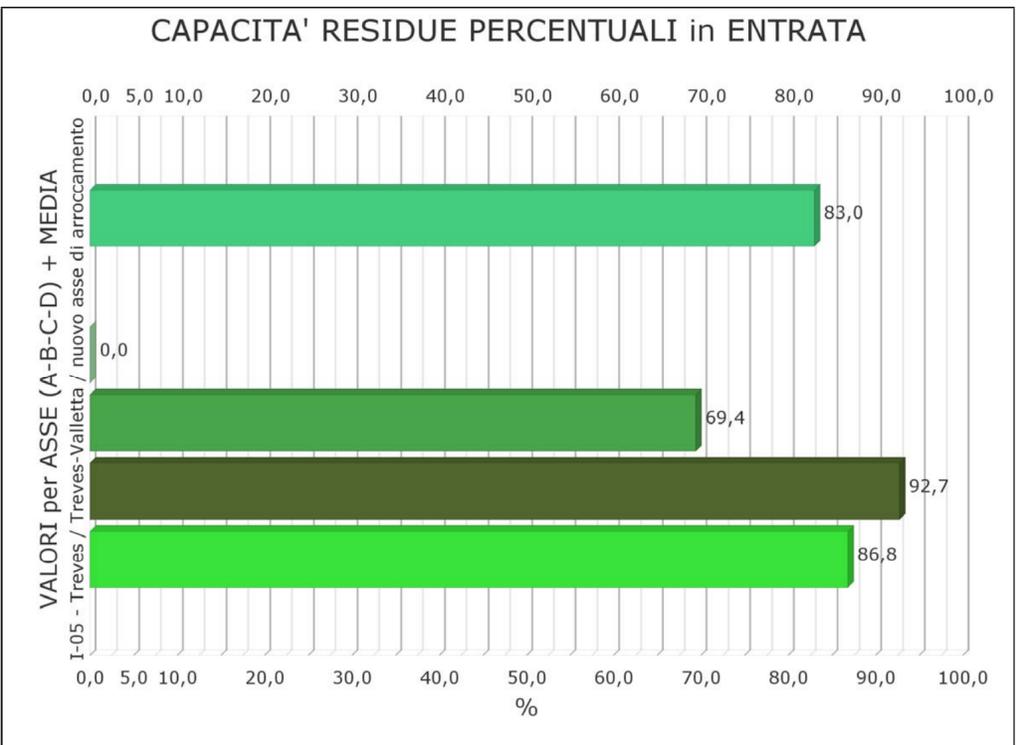
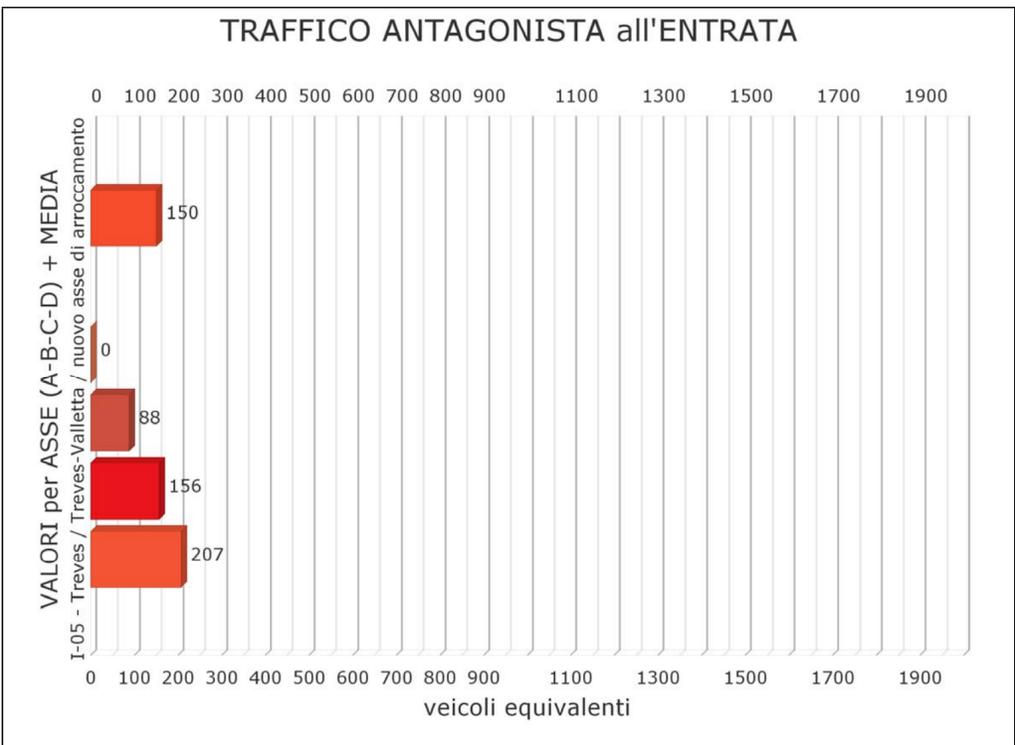
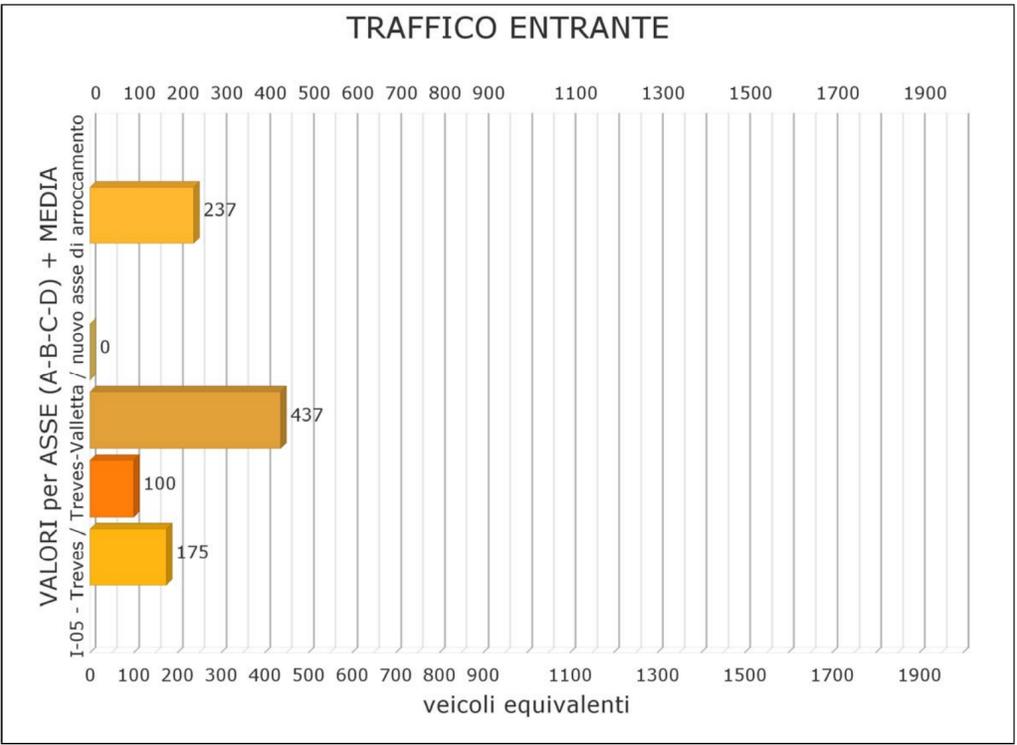
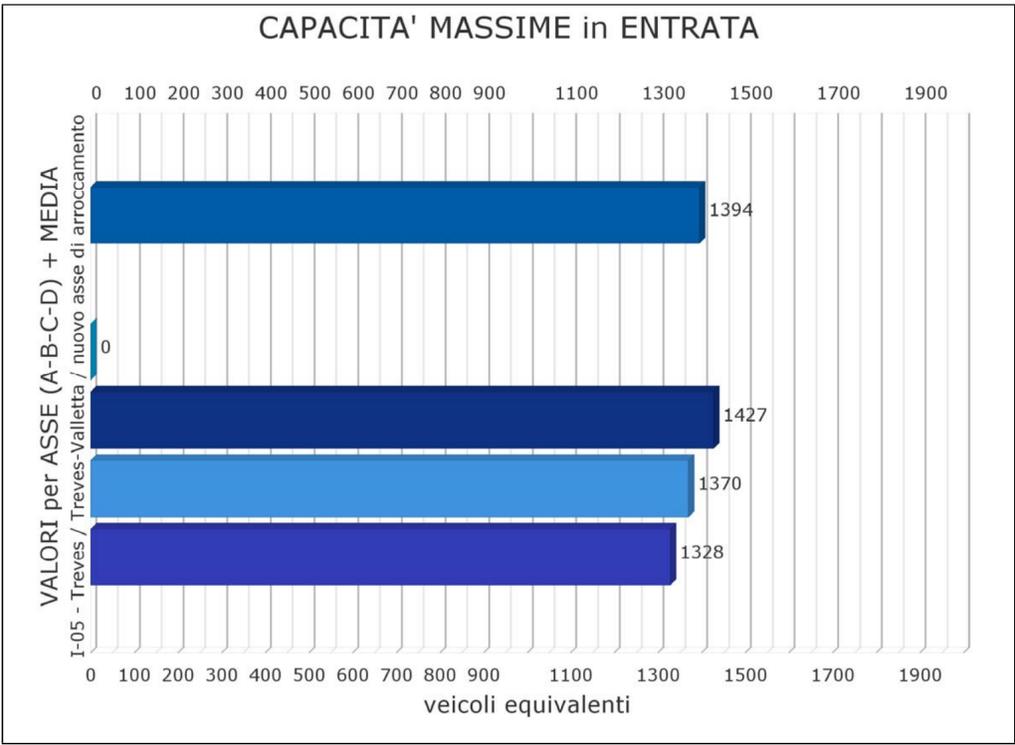
|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-05 - Treves / Treves-Valletta / nuovo asse di arroccamento  |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |  |
|--|--|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |  |
| Condizioni del traffico  | 01b - traffico di ora di punta feriale allo stato di progetto (con AT) |

| FLUSSI                    |   |                            |                           |                            |     |                            |
|---------------------------|---|----------------------------|---------------------------|----------------------------|-----|----------------------------|
|                           |   | assi in uscita             |                           |                            |     |                            |
|                           |   | A                          | B                         | C                          | D   |                            |
|                           |   | via Treves                 | via Treves - via Valletta | nuovo asse di arroccamento | --- | totali per assi in entrata |
| assi in entrata           | A | via Treves                 | 53                        | 123                        | 0   | 175                        |
|                           | B | via Treves - via Valletta  | 50                        | 50                         | 0   | 100                        |
|                           | C | nuovo asse di arroccamento | 306                       | 131                        | 0   | 437                        |
|                           | D | ---                        | 0                         | 0                          | 0   | 0                          |
| totali per assi in uscita |   | 356                        | 184                       | 173                        | 0   | 712                        |

| PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI |   |                            |                           |                            |     |                            |
|--|---|----------------------------|---------------------------|----------------------------|-----|----------------------------|
|  |   | assi in uscita             |                           |                            |     |                            |
|  |   | A                          | B                         | C                          | D   |                            |
|  |   | via Treves                 | via Treves - via Valletta | nuovo asse di arroccamento | --- | totali per assi in entrata |
| assi in entrata                        | A | via Treves                 | 30                        | 70                         |     | 100                        |
|  | B | via Treves - via Valletta  | 50                        | 50                         |     | 100                        |
|  | C | nuovo asse di arroccamento | 70                        | 30                         |     | 100                        |
|  | D | ---                        |                           |                            |     | 0                          |
| totali per assi in uscita              |   | 120                        | 60                        | 120                        | 0   | 300                        |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0



|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-01.1 - SP 18 / ponte FS / SP 17   |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |   |
|--|---|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |   |
| Condizioni del traffico  | 02a - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di fatto (senza AT) |

### FLUSSI

|                           |                           | assi in uscita          |          |                           |     | totali per assi in entrata |
|---------------------------|---------------------------|-------------------------|----------|---------------------------|-----|----------------------------|
|                           |                           | A                       | B        | C                         | D   |                            |
| assi in entrata           |                           | via per Corgeno (SP 18) | ponte FS | via Don Locatelli (SP 17) | --- |                            |
| A                         | via per Corgeno (SP 18)   |                         | 239      | 239                       | 0   | 477                        |
| B                         | ponte FS                  | 353                     |          | 353                       | 0   | 705                        |
| C                         | via Don Locatelli (SP 17) | 255                     | 255      |                           | 0   | 509                        |
| D                         | ---                       | 0                       | 0        | 0                         |     | 0                          |
| totali per assi in uscita |                           | 607                     | 493      | 591                       | 0   | 1.691                      |

### PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

|                           |                           | assi in uscita          |          |                           |     | totali per assi in entrata |
|---------------------------|---------------------------|-------------------------|----------|---------------------------|-----|----------------------------|
|                           |                           | A                       | B        | C                         | D   |                            |
| assi in entrata           |                           | via per Corgeno (SP 18) | ponte FS | via Don Locatelli (SP 17) | --- |                            |
| A                         | via per Corgeno (SP 18)   |                         | 50       | 50                        |     | 100                        |
| B                         | ponte FS                  | 50                      |          | 50                        |     | 100                        |
| C                         | via Don Locatelli (SP 17) | 50                      | 50       |                           |     | 100                        |
| D                         | ---                       |                         |          |                           |     | 0                          |
| totali per assi in uscita |                           | 100                     | 100      | 100                       | 0   |                            |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

### COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

|                            |                           | assi di uscita dei flussi   |                             |                             |                             |
|----------------------------|---------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
|                            |                           | A                           | B                           | C                           | D                           |
| assi di entrata dei flussi |                           | via per Corgeno (SP 18)     | ponte FS                    | via Don Locatelli (SP 17)   | ---                         |
| A                          | via per Corgeno (SP 18)   | 0,80<br>0,75<br>0,70<br>--- | 0,80                        | 0,80<br>0,75                | 0,80<br>0,70                |
| B                          | ponte FS                  | 0,80<br>0,75<br>---         | 0,70<br>0,80<br>0,75<br>--- | 0,80                        | 0,80<br>0,75                |
| C                          | via Don Locatelli (SP 17) | 0,80<br>---                 | 0,80<br>---                 | 0,75<br>0,80<br>---         | 0,80                        |
| D                          | ---                       | 0,80<br>---                 | 0,80<br>---                 | 0,80<br>0,75<br>0,70<br>--- | 0,80<br>0,75<br>0,70<br>--- |

### CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

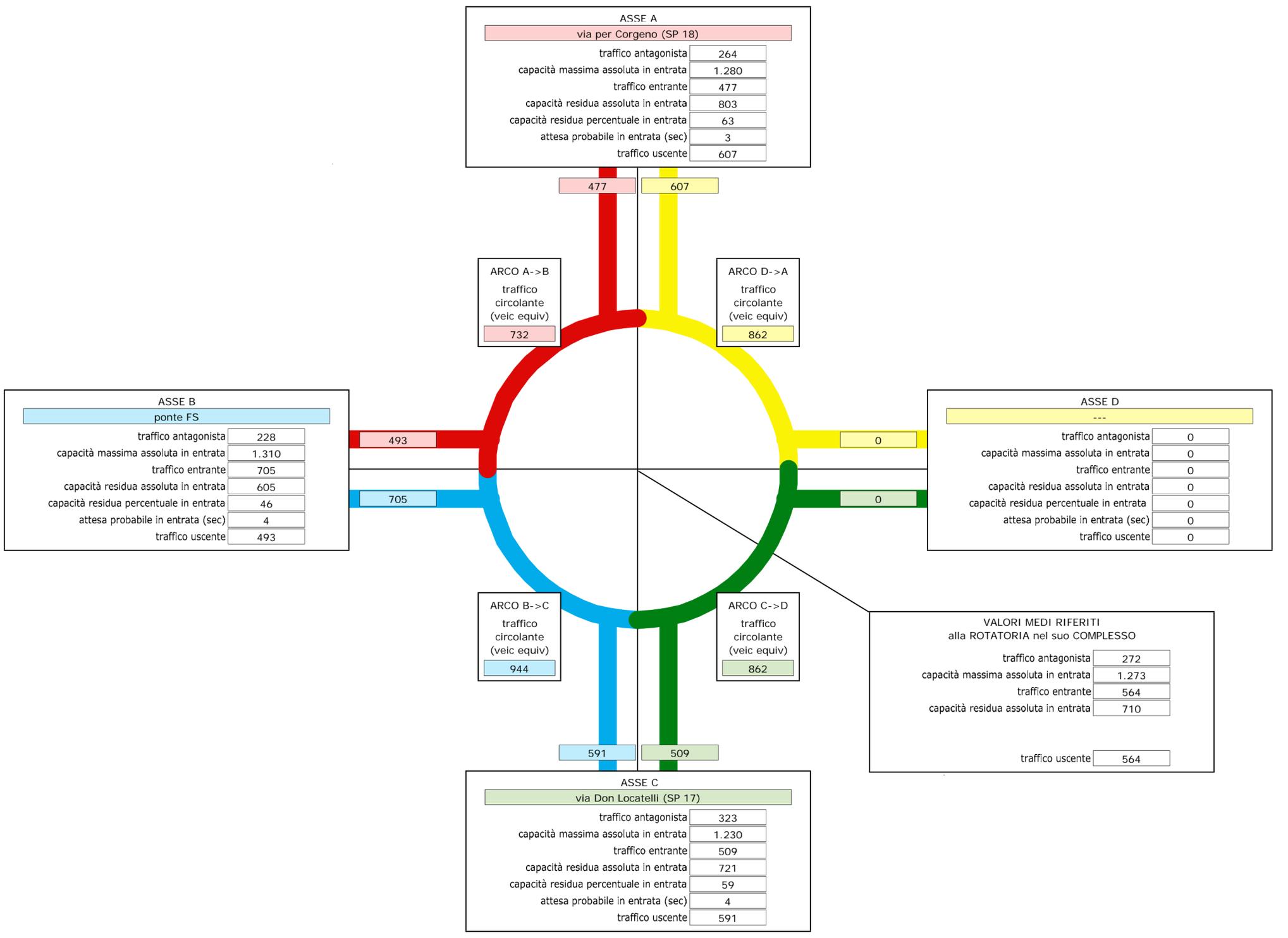
|                            |                           | assi di uscita dei flussi |          |                           |     | assi interessati dal traffico antagonista |                                     |
|----------------------------|---------------------------|---------------------------|----------|---------------------------|-----|---|-------------------------------------|
|                            |                           | A                         | B        | C                         | D   | archi                                     | interessati dal traffico circolante |
| assi di entrata dei flussi |                           | via per Corgeno (SP 18)   | ponte FS | via Don Locatelli (SP 17) | --- |   |                                     |
| A                          | via per Corgeno (SP 18)   | 0<br>0<br>0<br>0          | 190,8    | 190,8<br>178,875          | 0   | A<br>B<br>C<br>D                          | AB<br>BC<br>CD<br>DA                |
| B                          | ponte FS                  | 282<br>264,375<br>0       | 0<br>0   | 282                       | 0   | A<br>B<br>C<br>D                          | AB<br>BC<br>CD<br>DA                |
| C                          | via Don Locatelli (SP 17) | 203,6<br>0                | 0        | 0<br>0                    | 0   | A<br>B<br>C<br>D                          | AB<br>BC<br>CD<br>DA                |
| D                          | ---                       | 0                         | 0        | 0                         | 0   | A<br>B<br>C<br>D                          | AB<br>BC<br>CD<br>DA                |

### COEFFICIENTI di CAPACITÀ in ENTRATA

| Asse | Capacità                       |
|------|--------------------------------|
| A    | via per Corgeno (SP 18) 1,00   |
| B    | ponte FS 1,00                  |
| C    | via Don Locatelli (SP 17) 1,00 |
| D    | ---                            |

### COEFFICIENTI di PERCEPIBILITÀ in USCITA

| Asse | Percepiibilità                 |
|------|--------------------------------|
| A    | via per Corgeno (SP 18) 0,10   |
| B    | ponte FS 0,10                  |
| C    | via Don Locatelli (SP 17) 0,10 |
| D    | ---                            |



|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-01.2 - ponte FS / SS 33 / SS 33   |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |   |
|--|---|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA       |   |
| <i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |   |
| Condizioni del traffico                                      | 02a - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di fatto (senza AT) |

### FLUSSI

|                           |   | assi in uscita |     |     |     | totali per assi in entrata |
|---------------------------|---|----------------|-----|-----|-----|----------------------------|
|                           |   | A              | B   | C   | D   |                            |
| assi in entrata           | A | ---            | 198 | 198 | 0   | 395                        |
|                           | B | 259            | --- | 603 | 0   | 862                        |
|                           | C | 270            | 631 | --- | 0   | 901                        |
|                           | D | 0              | 0   | 0   | --- | 0                          |
| totali per assi in uscita |   | 529            | 828 | 801 | 0   | 2.158                      |

### PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

|                           |   | assi in uscita |     |     |     | totali per assi in entrata |
|---------------------------|---|----------------|-----|-----|-----|----------------------------|
|                           |   | A              | B   | C   | D   |                            |
| assi in entrata           | A | ---            | 50  | 50  | --- | 100                        |
|                           | B | 30             | --- | 70  | --- | 100                        |
|                           | C | 30             | 70  | --- | --- | 100                        |
|                           | D | ---            | --- | --- | --- | 0                          |
| totali per assi in uscita |   | 60             | 120 | 120 | 0   |                            |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

### COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

|                            |   | assi di uscita dei flussi |      |      |      |
|----------------------------|---|---------------------------|------|------|------|
|                            |   | A                         | B    | C    | D    |
| assi di entrata dei flussi | A | 0,80                      | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
|                            | B | 0,75                      | ---  | 0,75 | 0,75 |
|                            | C | 0,70                      | ---  | ---  | 0,70 |
|                            | D | ---                       | ---  | ---  | ---  |
|                            | B | 0,80                      | 0,70 | 0,80 | 0,80 |
|                            | C | 0,75                      | 0,75 | ---  | 0,75 |
|                            | D | ---                       | ---  | 0,80 | 0,80 |
|                            | A | 0,80                      | ---  | 0,75 | 0,80 |
|                            | B | ---                       | ---  | 0,70 | ---  |
|                            | C | 0,80                      | ---  | ---  | 0,80 |
|                            | D | ---                       | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
|                            | A | ---                       | ---  | 0,75 | 0,75 |
|                            | B | ---                       | ---  | ---  | 0,70 |
|                            | C | ---                       | ---  | ---  | 0,70 |
|                            | D | ---                       | ---  | ---  | ---  |

### CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

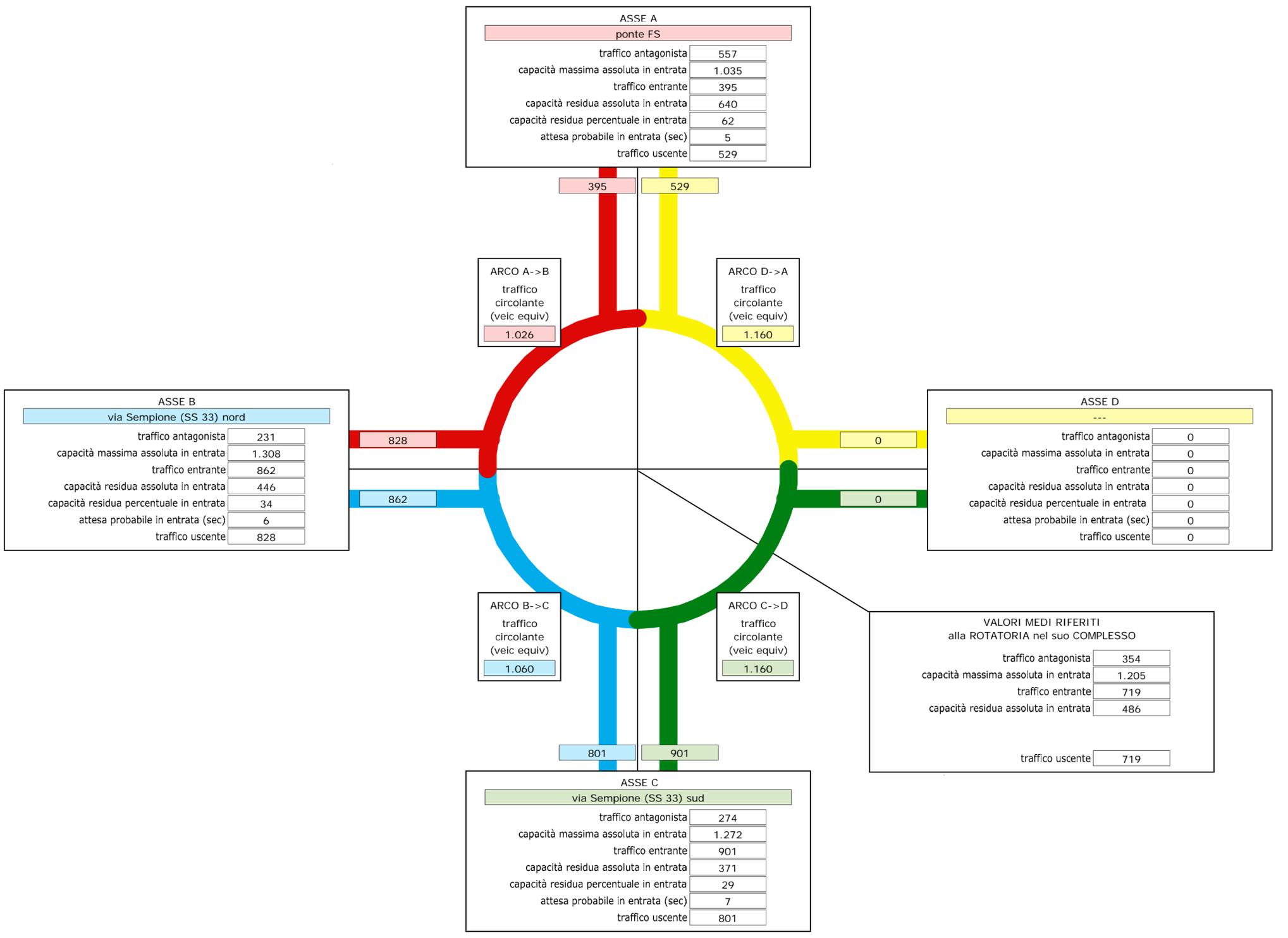
|                            |   | assi di uscita dei flussi |        |         |     | archi interessati dal traffico antagonista |   |
|----------------------------|---|---------------------------|--------|---------|-----|--|---|
|                            |   | A                         | B      | C       | D   | assi interessati dal traffico antagonista  | archi interessati dal traffico circolante |
| assi di entrata dei flussi | A | 0                         | 158    | 158     | 0   | A  | AB  |
|                            | B | 0                         | ---    | 148,125 | 0   | B  | BC  |
|                            | C | 0                         | ---    | ---     | 0   | C  | CD  |
|                            | D | 0                         | ---    | ---     | --- | D  | DA  |
|                            | B | 206,88                    | 0      | 482,72  | 0   | A  | AB  |
|                            | C | 193,95                    | 0      | ---     | 0   | B  | BC  |
|                            | D | 0                         | 0      | ---     | --- | C  | CD  |
|                            | A | ---                       | 504,56 | 0       | --- | D  | DA  |
|                            | B | ---                       | ---    | 0       | --- | A  | AB  |
|                            | C | 216,24                    | 0      | 0       | 0   | B  | BC  |
|                            | D | 0                         | 0      | 0       | 0   | C  | CD  |
|                            | A | ---                       | 0      | 0       | 0   | D  | DA  |
|                            | B | ---                       | ---    | 0       | 0   | A  | AB  |
|                            | C | ---                       | ---    | ---     | 0   | B  | BC  |
|                            | D | ---                       | ---    | ---     | 0   | C  | CD  |
|                            | A | 0                         | 0      | 0       | 0   | D  | DA  |
|                            | B | 0                         | 0      | 0       | 0   | A  | AB  |
|                            | C | 0                         | 0      | 0       | 0   | B  | BC  |
|                            | D | 0                         | 0      | 0       | 0   | C  | CD  |
|                            | A | 0                         | 0      | 0       | 0   | D  | DA  |

### COEFFICIENTI di CAPACITA' in ENTRATA

|   |      |
|---|------|
| A | 1,00 |
| B | 1,00 |
| C | 1,00 |
| D | ---  |

### COEFFICIENTI di PERCEPIBILITA' in USCITA

| A    | B    | C    | D   |
|------|------|------|-----|
| 0,10 | 0,10 | 0,10 | --- |



|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-02 - Dante / SS 33 / Treves / SS 33   |
| Configurazione | B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |   |
|--|---|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |   |
| Condizioni del traffico  | O2a - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di fatto (senza AT) |

### FLUSSI

| assi in uscita            |   | A                         | B                         | C          | D                        | totali per assi in entrata |
|---------------------------|---|---------------------------|---------------------------|------------|--------------------------|----------------------------|
|                           |   | via Dante                 | via Sempione (SS 33) nord | via Treves | via Sempione (SS 33) sud |                            |
| assi in entrata           | A | via Dante                 | 158                       | 79         | 158                      | 396                        |
|                           | B | via Sempione (SS 33) nord | 138                       | 138        | 414                      | 690                        |
|                           | C | via Treves                | 35                        | 70         | 70                       | 176                        |
|                           | D | via Sempione (SS 33) sud  | 160                       | 481        | 160                      | 801                        |
| totali per assi in uscita |   | 333                       | 709                       | 377        | 643                      | 2.063                      |

### PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

| assi in uscita            |   | A                         | B                         | C          | D                        | totali per assi in entrata |
|---------------------------|---|---------------------------|---------------------------|------------|--------------------------|----------------------------|
|                           |   | via Dante                 | via Sempione (SS 33) nord | via Treves | via Sempione (SS 33) sud |                            |
| assi in entrata           | A | via Dante                 | 40                        | 20         | 40                       | 100                        |
|                           | B | via Sempione (SS 33) nord | 20                        | 20         | 60                       | 100                        |
|                           | C | via Treves                | 20                        | 40         | 40                       | 100                        |
|                           | D | via Sempione (SS 33) sud  | 20                        | 60         | 20                       | 100                        |
| totali per assi in uscita |   | 60                        | 140                       | 60         | 140                      |                            |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

### COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

| assi di uscita dei flussi  |   | A                         | B                           | C                    | D                        |
|----------------------------|---|---------------------------|-----------------------------|----------------------|--------------------------|
|                            |   | via Dante                 | via Sempione (SS 33) nord   | via Treves           | via Sempione (SS 33) sud |
| assi di entrata dei flussi | A | via Dante                 | 0,80<br>0,75<br>0,70<br>--- | 0,80<br>0,75         | 0,80<br>0,75<br>0,70     |
|                            | B | via Sempione (SS 33) nord | 0,80<br>0,75<br>---         | 0,70<br>0,80<br>0,75 | 0,80<br>0,75             |
|                            | C | via Treves                | 0,80<br>---                 | 0,80<br>0,75         | 0,80                     |
|                            | D | via Sempione (SS 33) sud  | 0,80<br>---                 | 0,80<br>0,75<br>0,70 | 0,80<br>0,70             |

### CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

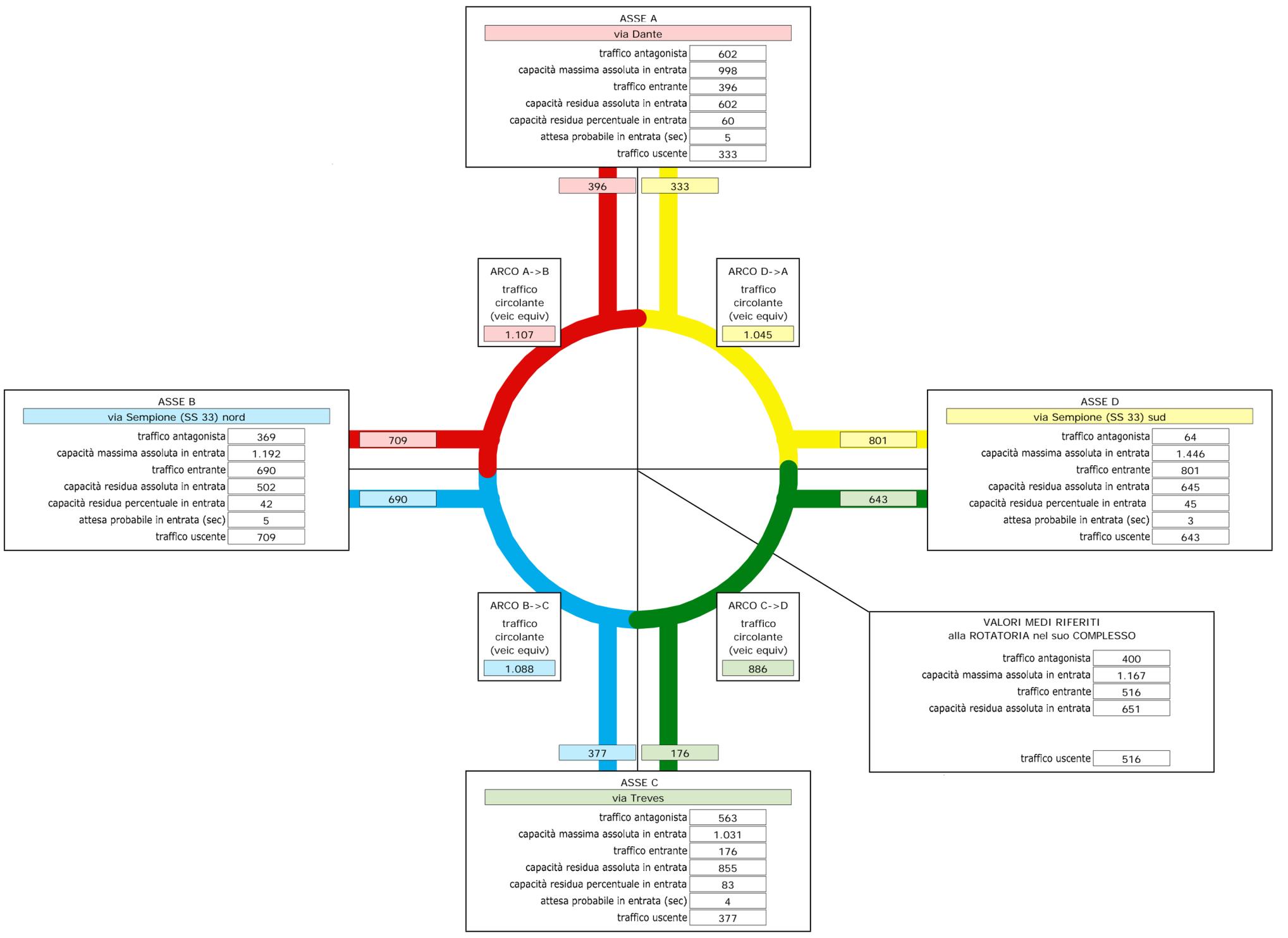
| assi di uscita dei flussi  |   | A                         | B                         | C                | D                        |
|----------------------------|---|---------------------------|---------------------------|------------------|--------------------------|
|                            |   | via Dante                 | via Sempione (SS 33) nord | via Treves       | via Sempione (SS 33) sud |
| assi di entrata dei flussi | A | via Dante                 | 0<br>0<br>0<br>0          | 126,72<br>59,4   | 126,72<br>118,8          |
|                            | B | via Sempione (SS 33) nord | 110,4<br>103,5<br>0       | 0<br>0           | 110,4<br>310,5           |
|                            | C | via Treves                | 56,32<br>28,16<br>0       | 0<br>0           | 0<br>56,32               |
|                            | D | via Sempione (SS 33) sud  | 384,48<br>0<br>0          | 128,16<br>120,15 | 0<br>0<br>0              |

### COEFFICIENTI di CAPACITÀ in ENTRATA

|   |                           |      |
|---|---------------------------|------|
| A | via Dante                 | 1,00 |
| B | via Sempione (SS 33) nord | 1,00 |
| C | via Treves                | 1,00 |
| D | via Sempione (SS 33) sud  | 1,00 |

### COEFFICIENTI di PERCEPIBILITÀ in USCITA

| A         | B                         | C          | D                        |
|-----------|---------------------------|------------|--------------------------|
| via Dante | via Sempione (SS 33) nord | via Treves | via Sempione (SS 33) sud |
| 0,10      | 0,10                      | 0,10       | 0,10                     |



|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-03 - accesso a ZA / SS 33 / nuovo asse di arroccamento / SS 33  |
| Configurazione | B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |   |
|--|---|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA       |   |
| <i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |   |
| Condizioni del traffico                                      | 02a - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di fatto (senza AT) |

| FLUSSI                    |                            |              |                           |                            |                          |                            |
|---------------------------|----------------------------|--------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------|----------------------------|
| assi in uscita            |                            | A            | B                         | C                          | D                        | totali per assi in entrata |
|                           |                            | accesso a ZA | via Sempione (SS 33) nord | nuovo asse di arroccamento | via Sempione (SS 33) sud |                            |
| assi in entrata           |                            |              |                           |                            |                          |                            |
| A                         | accesso a ZA               |              | 90                        | 20                         | 90                       | 200                        |
| B                         | via Sempione (SS 33) nord  | 69           |                           | 276                        | 345                      | 690                        |
| C                         | nuovo asse di arroccamento | 45           | 203                       |                            | 203                      | 451                        |
| D                         | via Sempione (SS 33) sud   | 90           | 451                       | 360                        |                          | 901                        |
| totali per assi in uscita |                            | 204          | 743                       | 656                        | 638                      | 2.242                      |

| PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI |                            |              |                           |                            |                          |                            |
|--|----------------------------|--------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------|----------------------------|
| assi in uscita                         |                            | A            | B                         | C                          | D                        | totali per assi in entrata |
|  |                            | accesso a ZA | via Sempione (SS 33) nord | nuovo asse di arroccamento | via Sempione (SS 33) sud |                            |
| assi in entrata                        |                            |              |                           |                            |                          |                            |
| A                                      | accesso a ZA               |              | 45                        | 10                         | 45                       | 100                        |
| B                                      | via Sempione (SS 33) nord  | 10           |                           | 40                         | 50                       | 100                        |
| C                                      | nuovo asse di arroccamento | 10           | 45                        |                            | 45                       | 100                        |
| D                                      | via Sempione (SS 33) sud   | 10           | 50                        | 40                         |                          | 100                        |
| totali per assi in uscita              |                            | 30           | 140                       | 90                         | 140                      |                            |

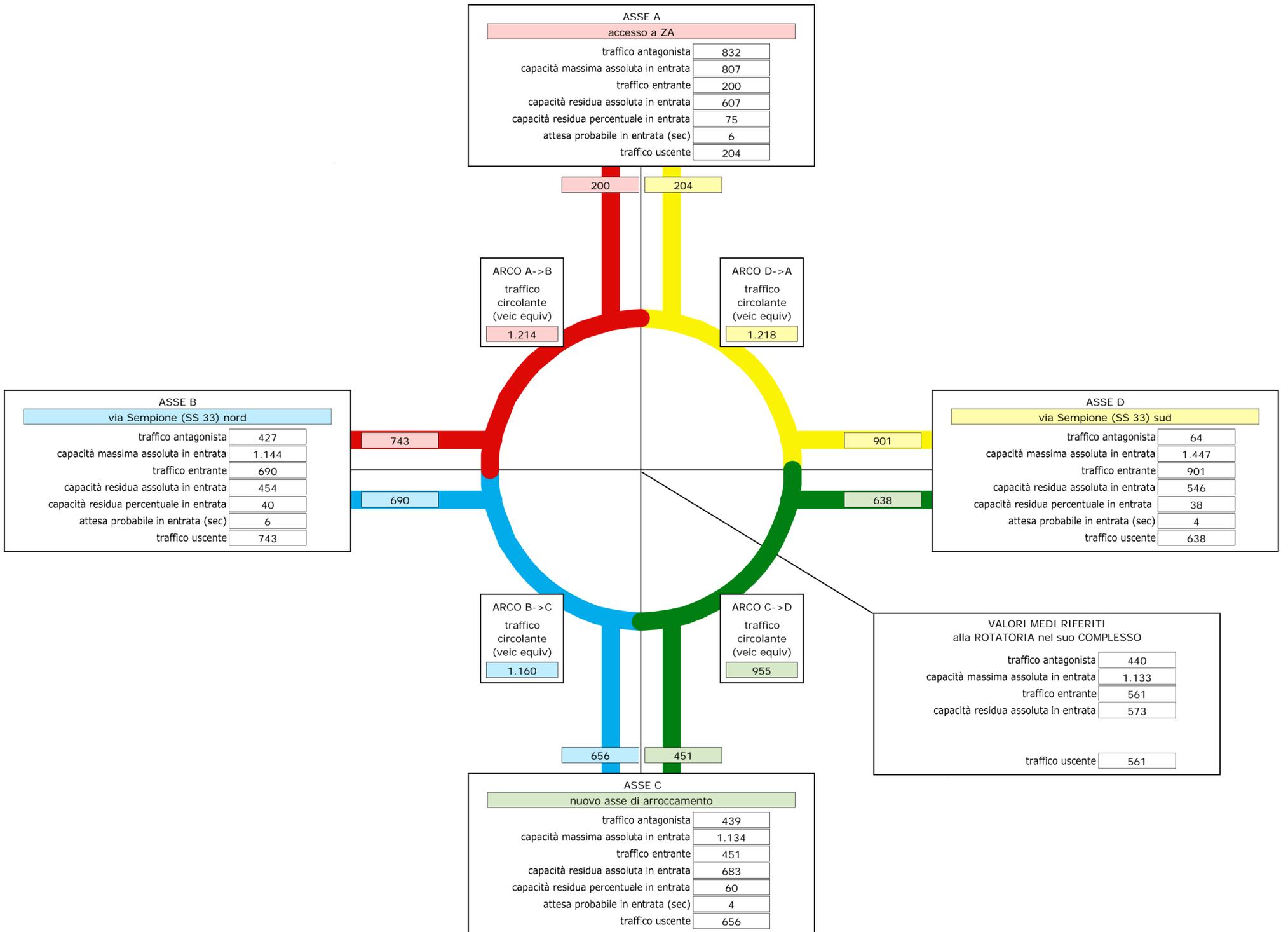
valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

| COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI |                            |                             |                           |                            |                          |
|---|----------------------------|-----------------------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------|
| assi di uscita dei flussi   |                            | A                           | B                         | C                          | D                        |
|   |                            | accesso a ZA                | via Sempione (SS 33) nord | nuovo asse di arroccamento | via Sempione (SS 33) sud |
| assi di entrata dei flussi  |                            |                             |                           |                            |                          |
| A   | accesso a ZA               | 0,80<br>0,75<br>0,70<br>--- | 0,80                      | 0,80<br>0,75               | 0,80<br>0,75             |
| B   | via Sempione (SS 33) nord  | 0,80<br>0,75<br>---         | 0,70<br>0,80<br>0,75      | 0,80                       | 0,80<br>0,75             |
| C   | nuovo asse di arroccamento | ---                         | 0,80<br>---               | 0,75<br>0,70<br>0,80       | 0,80                     |
| D   | via Sempione (SS 33) sud   | ---                         | 0,80<br>---               | 0,80<br>0,75               | 0,80<br>0,70<br>---      |

| CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI |                            |                    |                           |                            |                          |
|--|----------------------------|--------------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------|
| assi di uscita dei flussi                                      |                            | A                  | B                         | C                          | D                        |
|  |                            | accesso a ZA       | via Sempione (SS 33) nord | nuovo asse di arroccamento | via Sempione (SS 33) sud |
| assi di entrata dei flussi                                     |                            |                    |                           |                            |                          |
| A  | accesso a ZA               | 0<br>0<br>0<br>0   | 72                        | 16<br>15                   | 72<br>67,5<br>63         |
| B  | via Sempione (SS 33) nord  | 55,2<br>51,75<br>0 | 0                         | 220,8                      | 276<br>258,75            |
| C  | nuovo asse di arroccamento | ---                | 162,36                    | 0                          | 0                        |
| D  | via Sempione (SS 33) sud   | 36,08<br>0         | 0                         | 0                          | 162,36<br>0              |
|  |                            |                    | 360,4                     | 288,32                     | 0<br>270,3<br>0<br>0     |

| COEFFICIENTI di CAPACITÀ in ENTRATA |                            |      |
|-------------------------------------|----------------------------|------|
| A                                   | accesso a ZA               | 1,00 |
| B                                   | via Sempione (SS 33) nord  | 1,00 |
| C                                   | nuovo asse di arroccamento | 1,00 |
| D                                   | via Sempione (SS 33) sud   | 1,00 |

| COEFFICIENTI di PERCEPIBILITÀ in USCITA |                           |                            |                          |
|---|---------------------------|----------------------------|--------------------------|
| A                                       | B                         | C                          | D                        |
| accesso a ZA                            | via Sempione (SS 33) nord | nuovo asse di arroccamento | via Sempione (SS 33) sud |
| 0,10                                    | 0,10                      | 0,10                       | 0,10                     |



|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-04 - SP 47 / SS 33 / SS 33  |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |   |
|--|---|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA |   |
| Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)  |   |
| Condizioni del traffico                                | 02a - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di fatto (senza AT) |

| FLUSSI                    |                           |                           |                           |                          |     |                            |
|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|-----|----------------------------|
| assi in uscita            |                           | A                         | B                         | C                        | D   | totali per assi in entrata |
|                           |                           | via Cascina Nuova (SP 47) | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | --- |                            |
| assi in entrata           |                           |                           |                           |                          |     |                            |
| A                         | via Cascina Nuova (SP 47) |                           | 160                       | 241                      | 0   | 401                        |
| B                         | via Sempione (SS 33) nord | 194                       |                           | 582                      | 0   | 776                        |
| C                         | via Sempione (SS 33) sud  | 251                       | 752                       |                          | 0   | 1.002                      |
| D                         | ---                       | 0                         | 0                         | 0                        |     | 0                          |
| totali per assi in uscita |                           | 445                       | 912                       | 823                      | 0   | 2.179                      |

| PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI |                           |                           |                           |                          |     |                            |
|--|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|-----|----------------------------|
| assi in uscita                         |                           | A                         | B                         | C                        | D   | totali per assi in entrata |
|  |                           | via Cascina Nuova (SP 47) | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | --- |                            |
| assi in entrata                        |                           |                           |                           |                          |     |                            |
| A                                      | via Cascina Nuova (SP 47) |                           | 40                        | 60                       |     | 100                        |
| B                                      | via Sempione (SS 33) nord | 25                        |                           | 75                       |     | 100                        |
| C                                      | via Sempione (SS 33) sud  | 25                        | 75                        |                          |     | 100                        |
| D                                      | ---                       |                           |                           |                          |     | 0                          |
| totali per assi in uscita              |                           | 50                        | 115                       | 135                      | 0   |                            |

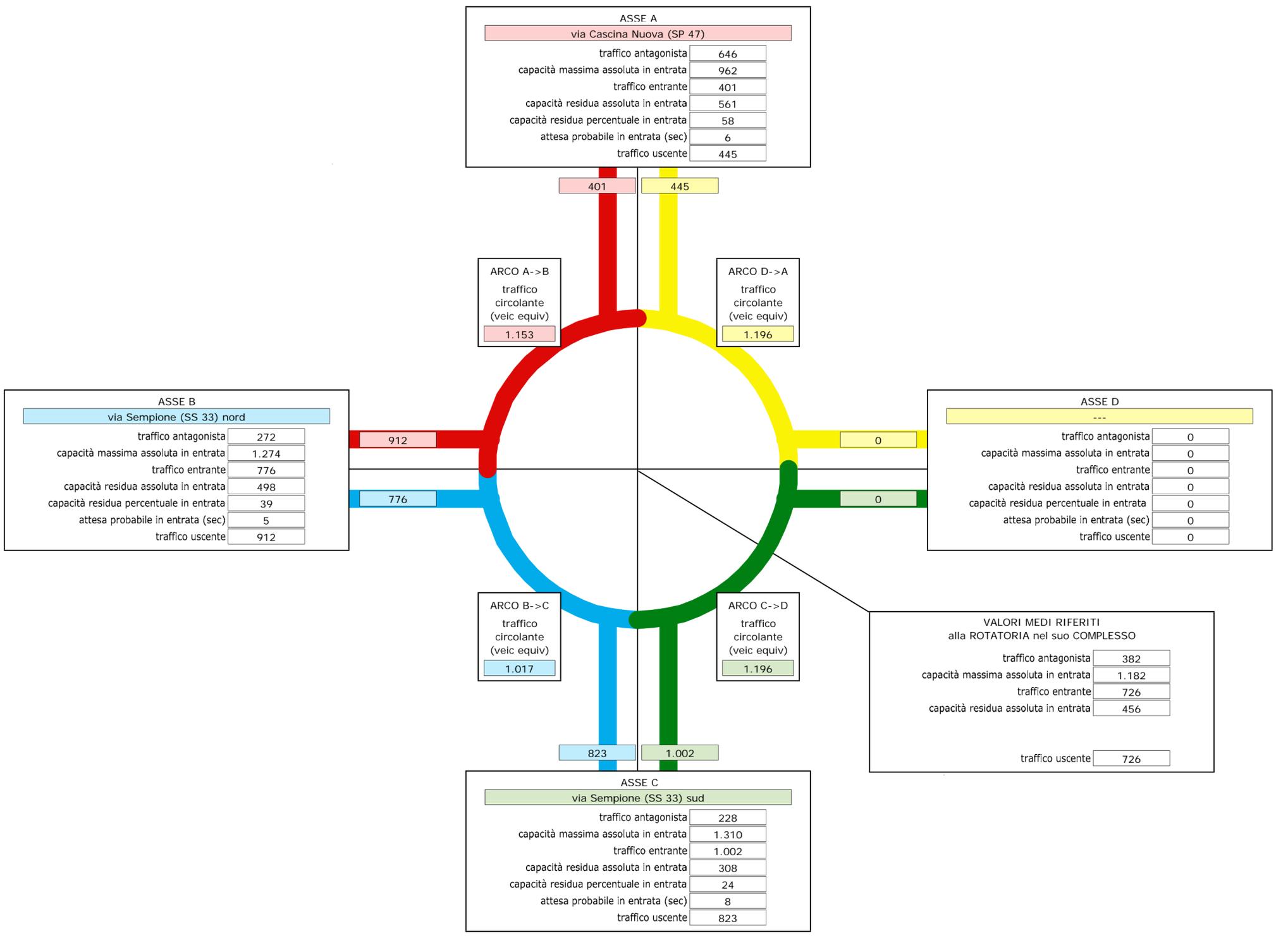
valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

| COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI |                           |                             |                             |                             |              |   |   |
|---|---------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------|---|---|
| assi di uscita dei flussi   |                           | A                           | B                           | C                           | D            | assi interessati dal traffico antagonista | archi interessati dal traffico circolante |
|   |                           | via Cascina Nuova (SP 47)   | via Sempione (SS 33) nord   | via Sempione (SS 33) sud    | ---          |   |   |
| assi di entrata dei flussi  |                           |                             |                             |                             |              |   |   |
| A   | via Cascina Nuova (SP 47) | 0,80<br>0,75<br>0,70<br>--- | 0,80                        | 0,80<br>0,75                | 0,80<br>0,70 | A<br>B<br>C<br>D                          | AB<br>BC<br>CD<br>DA                      |
| B   | via Sempione (SS 33) nord | 0,80<br>0,75<br>---         | 0,70<br>0,80<br>0,75<br>--- | 0,80                        | 0,80         | A<br>B<br>C<br>D                          | AB<br>BC<br>CD<br>DA                      |
| C   | via Sempione (SS 33) sud  | 0,80<br>---                 | 0,80<br>---                 | 0,75<br>0,80<br>---         | 0,80         | A<br>B<br>C<br>D                          | AB<br>BC<br>CD<br>DA                      |
| D   | ---                       | ---                         | 0,80<br>0,80<br>0,75<br>--- | 0,80<br>0,75<br>0,70<br>--- | 0,80         | A<br>B<br>C<br>D                          | AB<br>BC<br>CD<br>DA                      |

| CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI |                           |                           |                           |                          |     |   |   |
|--|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|-----|---|---|
| assi di uscita dei flussi                                      |                           | A                         | B                         | C                        | D   | assi interessati dal traffico antagonista | archi interessati dal traffico circolante |
|  |                           | via Cascina Nuova (SP 47) | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | --- |   |   |
| assi di entrata dei flussi                                     |                           |                           |                           |                          |     |   |   |
| A  | via Cascina Nuova (SP 47) | 0<br>0<br>0<br>0          | 128,32                    | 192,48<br>180,45         | 0   | A<br>B<br>C<br>D                          | AB<br>BC<br>CD<br>DA                      |
| B  | via Sempione (SS 33) nord | 155,2<br>145,5<br>0       | 0<br>0                    | 465,6                    | 0   | A<br>B<br>C<br>D                          | AB<br>BC<br>CD<br>DA                      |
| C  | via Sempione (SS 33) sud  | 200,4<br>0                | 601,2                     | 0<br>0                   | 0   | A<br>B<br>C<br>D                          | AB<br>BC<br>CD<br>DA                      |
| D  | ---                       | 0<br>0<br>0               | 0<br>0                    | 0<br>0                   | 0   | A<br>B<br>C<br>D                          | AB<br>BC<br>CD<br>DA                      |

| COEFFICIENTI di CAPACITÀ in ENTRATA |                                |
|-------------------------------------|--------------------------------|
| A                                   | via Cascina Nuova (SP 47) 1,00 |
| B                                   | via Sempione (SS 33) nord 1,00 |
| C                                   | via Sempione (SS 33) sud 1,00  |
| D                                   | ---                            |

| COEFFICIENTI di PERCEPIBILITÀ in USCITA |                           |                          |     |
|---|---------------------------|--------------------------|-----|
| A                                       | B                         | C                        | D   |
| via Cascina Nuova (SP 47)               | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | --- |
| 0,10                                    | 0,10                      | 0,10                     |     |



|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-05 - Treves / Treves-Valletta / nuovo asse di arroccamento  |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |   |
|--|---|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA |   |
| Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)  |   |
| Condizioni del traffico                                | 02a - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di fatto (senza AT) |

### FLUSSI

|                           |                            | assi in uscita            |     |     |     | totali per assi in entrata |
|---------------------------|----------------------------|---------------------------|-----|-----|-----|----------------------------|
|                           |                            | A                         | B   | C   | D   |                            |
| assi in entrata           | A                          | via Treves                | 38  | 88  | 0   | 126                        |
|                           | B                          | via Treves - via Valletta | 64  | 64  | 0   | 128                        |
| C                         | nuovo asse di arroccamento | 316                       | 135 | 0   | 451 |                            |
| D                         | ---                        | 0                         | 0   | 0   | 0   |                            |
| totali per assi in uscita |                            | 380                       | 173 | 152 | 0   | 705                        |

### PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

|                           |                            | assi in uscita            |    |     |     | totali per assi in entrata |
|---------------------------|----------------------------|---------------------------|----|-----|-----|----------------------------|
|                           |                            | A                         | B  | C   | D   |                            |
| assi in entrata           | A                          | via Treves                | 30 | 70  | 0   | 100                        |
|                           | B                          | via Treves - via Valletta | 50 | 50  | 0   | 100                        |
| C                         | nuovo asse di arroccamento | 70                        | 30 | 0   | 100 |                            |
| D                         | ---                        | 0                         | 0  | 0   | 0   |                            |
| totali per assi in uscita |                            | 120                       | 60 | 120 | 0   |                            |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

### COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

|                            |   | assi di uscita dei flussi  |      |      |      |      |
|----------------------------|---|----------------------------|------|------|------|------|
|                            |   | A                          | B    | C    | D    |      |
| assi di entrata dei flussi | A | via Treves                 | 0,90 | 0,90 | 0,90 | 0,90 |
|                            | B | via Treves - via Valletta  | 0,90 | 0,90 | 0,90 | 0,85 |
|                            | C | nuovo asse di arroccamento | 0,90 | ---  | 0,90 | 0,90 |
|                            | D | ---                        | 0,90 | 0,90 | 0,90 | 0,90 |

### CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

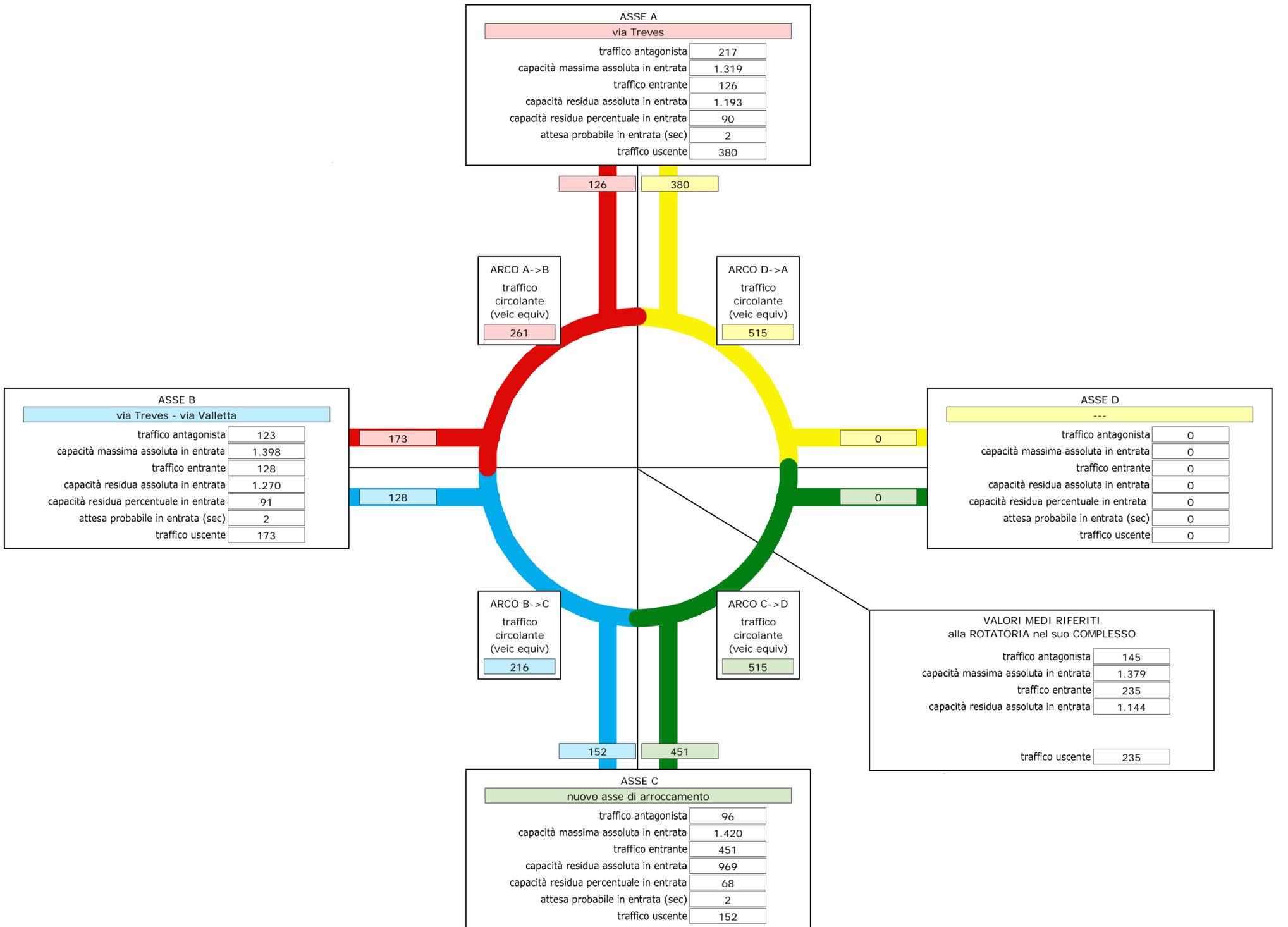
|                            |   | assi di uscita dei flussi  |        |       |       | assi interessati dal traffico antagonista |   | archi interessati dal traffico circolante |    |
|----------------------------|---|----------------------------|--------|-------|-------|---|---|---|----|
|                            |   | A                          | B      | C     | D     |   |   |   |    |
| assi di entrata dei flussi | A | via Treves                 | 0      | 34,02 | 79,38 | 0   | A | AB  | BC |
|                            | B | via Treves - via Valletta  | 57,6   | 0     | 57,6  | 0   | B | BC  | CD |
|                            | C | nuovo asse di arroccamento | 284,13 | 0     | 0     | 0   | C | CD  | DA |
|                            | D | ---                        | 0      | 0     | 0     | 0   | D | DA  | DA |

### COEFFICIENTI di CAPACITÀ in ENTRATA

| Asse | Capacità                         |
|------|----------------------------------|
| A    | via Treves: 1,00                 |
| B    | via Treves - via Valletta: 1,00  |
| C    | nuovo asse di arroccamento: 1,00 |
| D    | ---                              |

### COEFFICIENTI di PERCEPIBILITÀ in USCITA

| Asse | Percepiibilità                   |
|------|----------------------------------|
| A    | via Treves: 0,25                 |
| B    | via Treves - via Valletta: 0,25  |
| C    | nuovo asse di arroccamento: 0,25 |
| D    | ---                              |



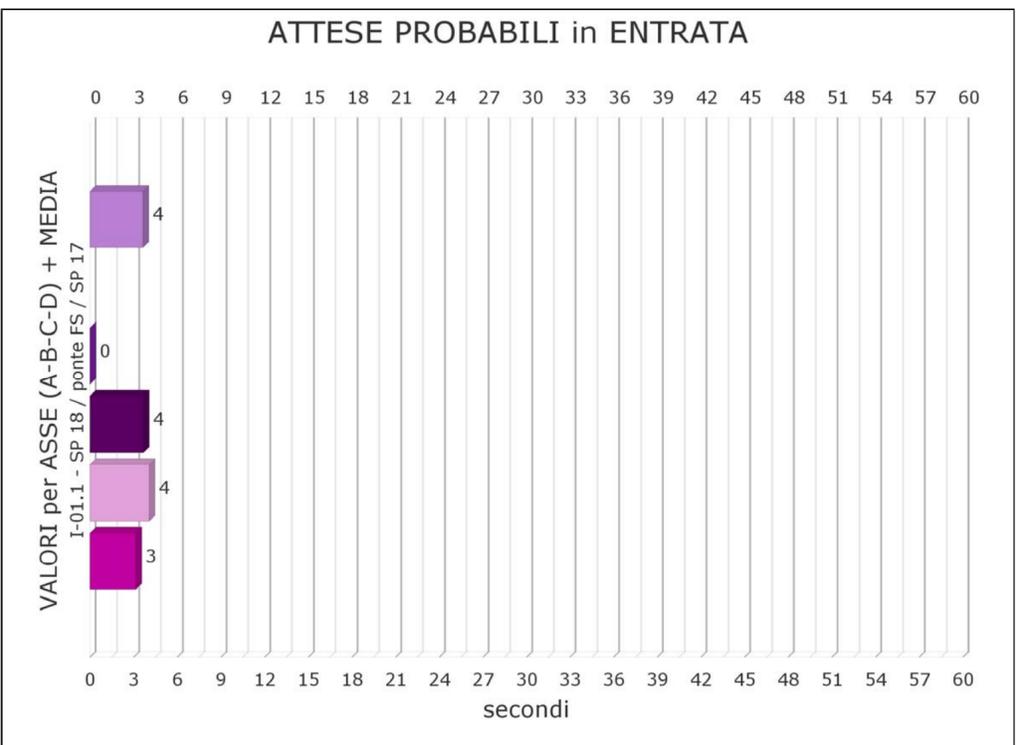
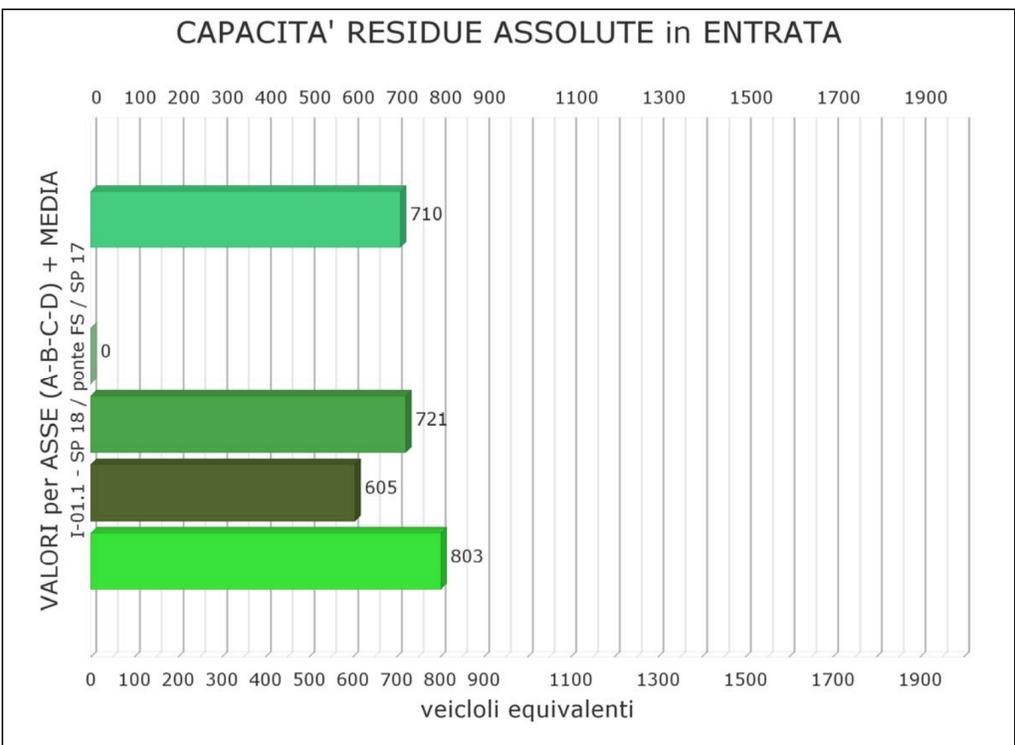
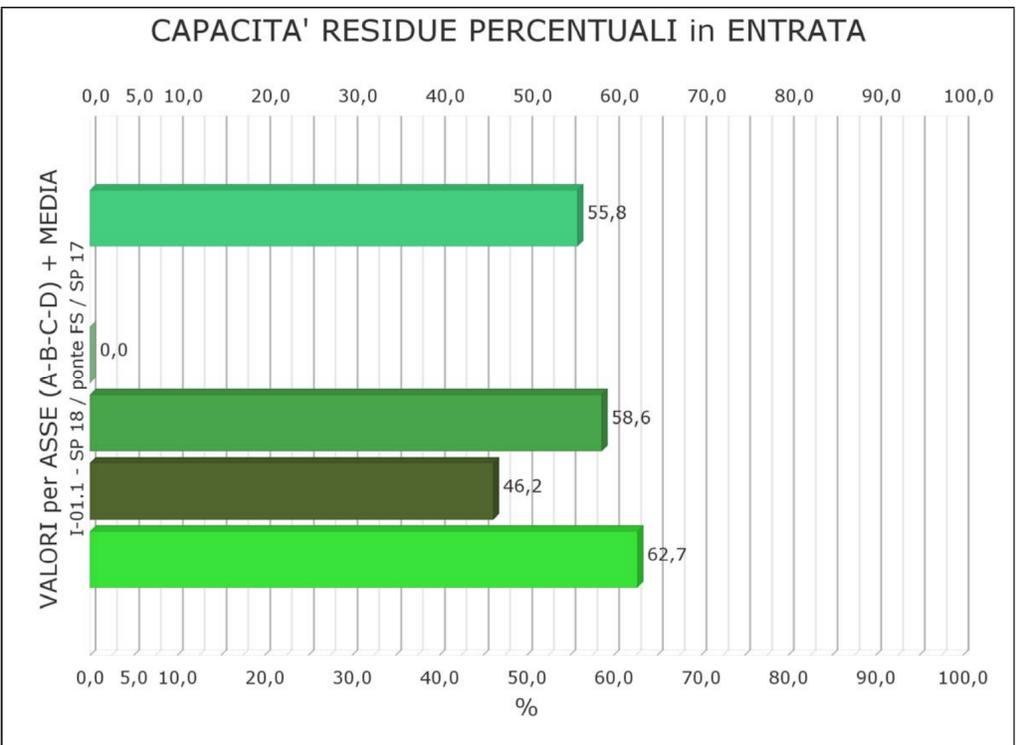
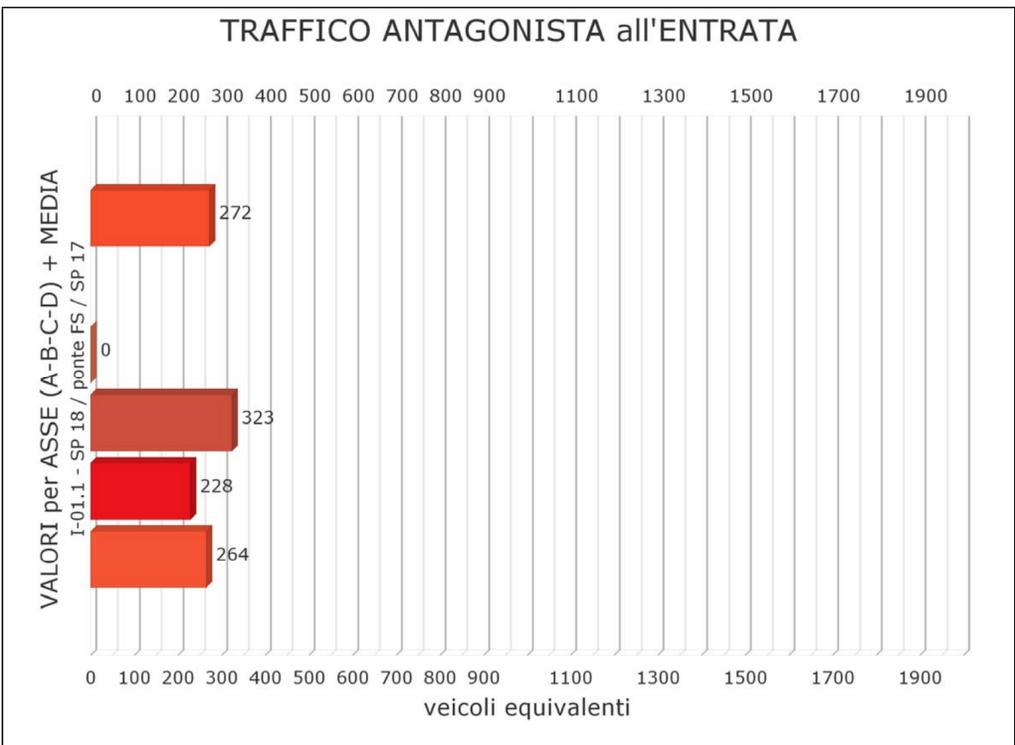
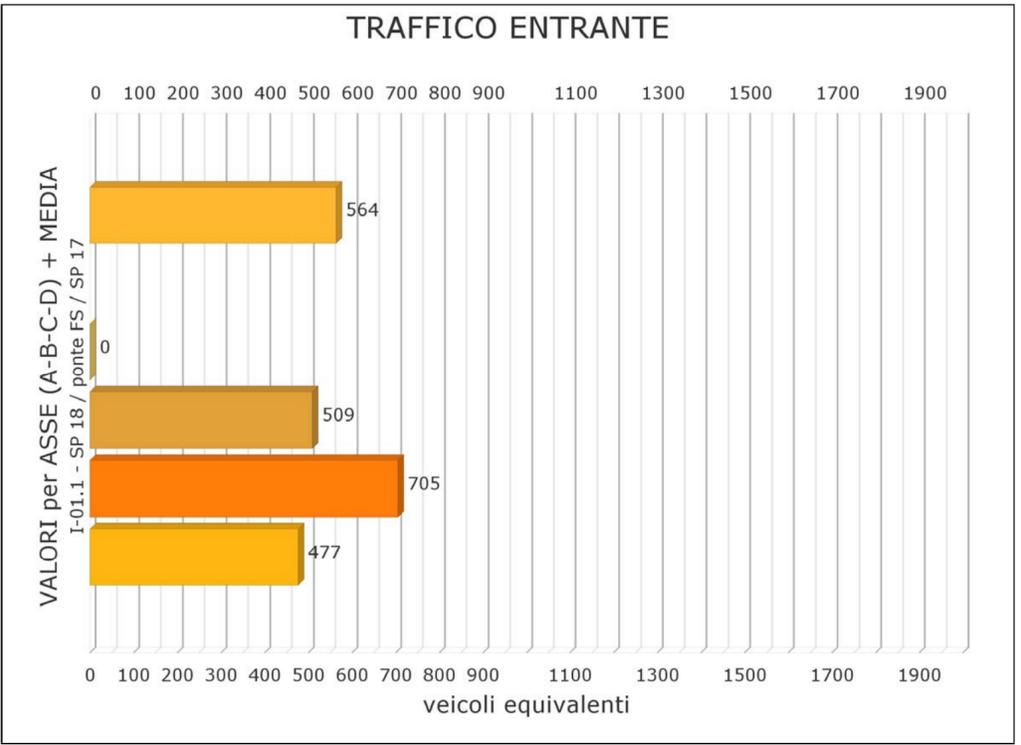
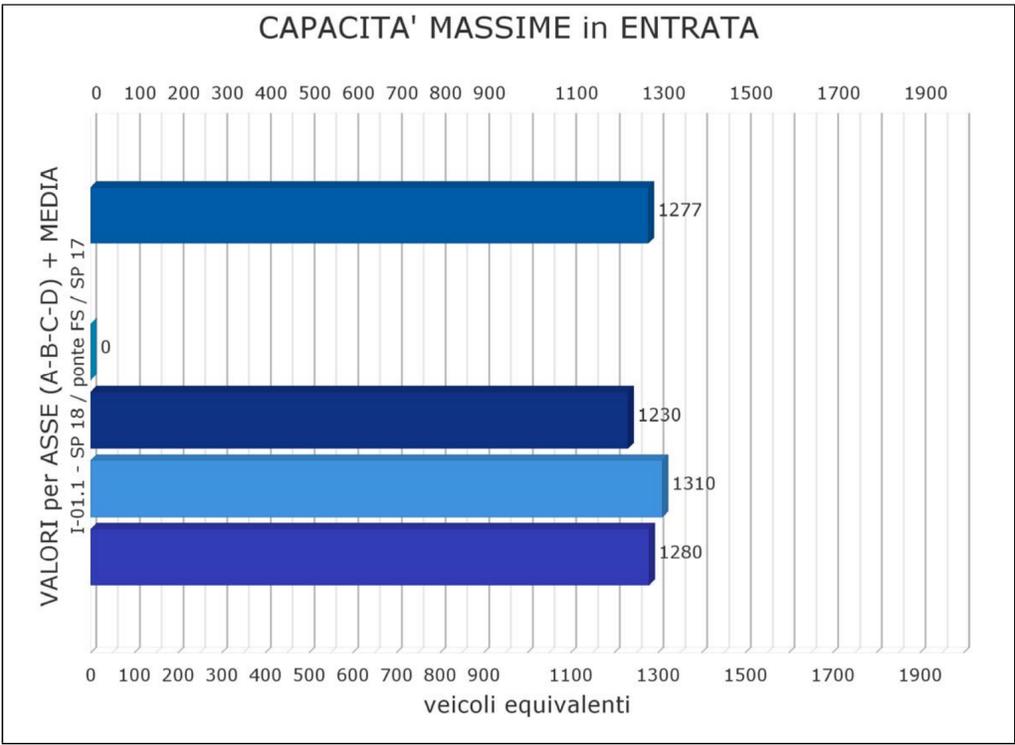
|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-01.1 - SP 18 / ponte FS / SP 17   |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |   |
|--|---|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |   |
| Condizioni del traffico  | 02a - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di fatto (senza AT) |

| FLUSSI                    |   |                           |          |                           |     |                            |
|---------------------------|---|---------------------------|----------|---------------------------|-----|----------------------------|
|                           |   | assi in uscita            |          |                           |     |                            |
|                           |   | A                         | B        | C                         | D   |                            |
|                           |   | via per Corgeno (SP 18)   | ponte FS | via Don Locatelli (SP 17) | --- | totali per assi in entrata |
| assi in entrata           | A | via per Corgeno (SP 18)   | 239      | 239                       | 0   | 477                        |
|                           | B | ponte FS                  | 353      | 353                       | 0   | 705                        |
|                           | C | via Don Locatelli (SP 17) | 255      | 255                       | 0   | 509                        |
|                           | D | ---                       | 0        | 0                         | 0   | 0                          |
| totali per assi in uscita |   | 607                       | 493      | 591                       | 0   | 1.691                      |

| PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI |   |                           |          |                           |     |                            |
|--|---|---------------------------|----------|---------------------------|-----|----------------------------|
|  |   | assi in uscita            |          |                           |     |                            |
|  |   | A                         | B        | C                         | D   |                            |
|  |   | via per Corgeno (SP 18)   | ponte FS | via Don Locatelli (SP 17) | --- | totali per assi in entrata |
| assi in entrata                        | A | via per Corgeno (SP 18)   | 50       | 50                        | 0   | 100                        |
|  | B | ponte FS                  | 50       | 50                        | 0   | 100                        |
|  | C | via Don Locatelli (SP 17) | 50       | 50                        | 0   | 100                        |
|  | D | ---                       | 0        | 0                         | 0   | 0                          |
| totali per assi in uscita              |   | 100                       | 100      | 100                       | 0   | 300                        |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0



|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-01.2 - ponte FS / SS 33 / SS 33   |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |   |
|--|---|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |   |
| Condizioni del traffico  | 02a - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di fatto (senza AT) |

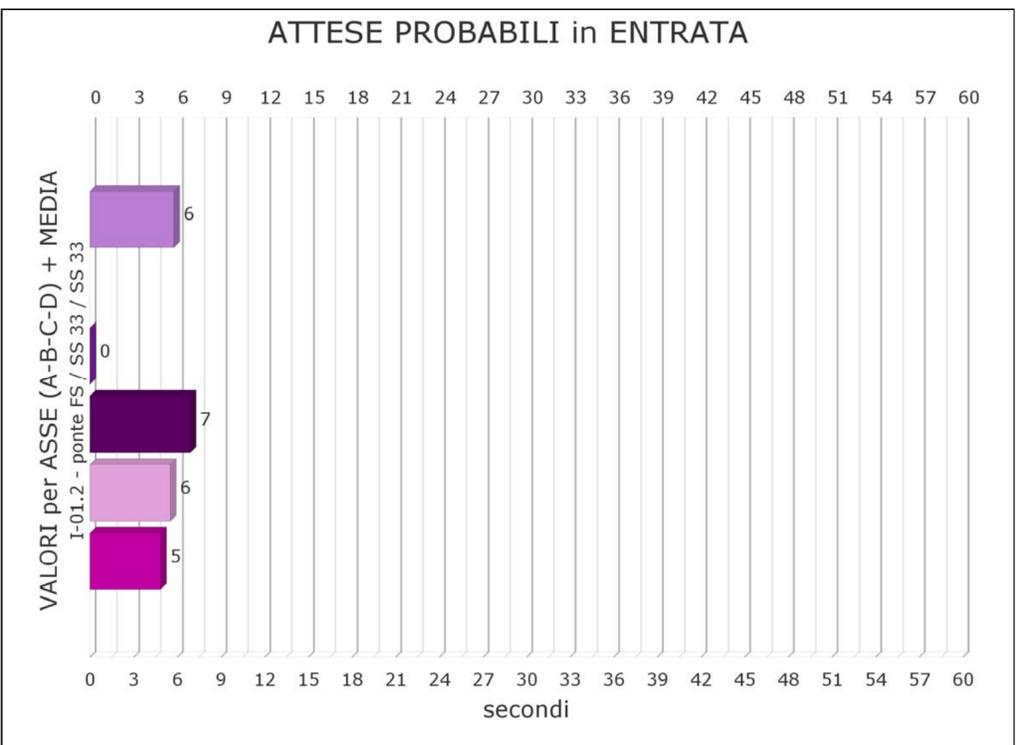
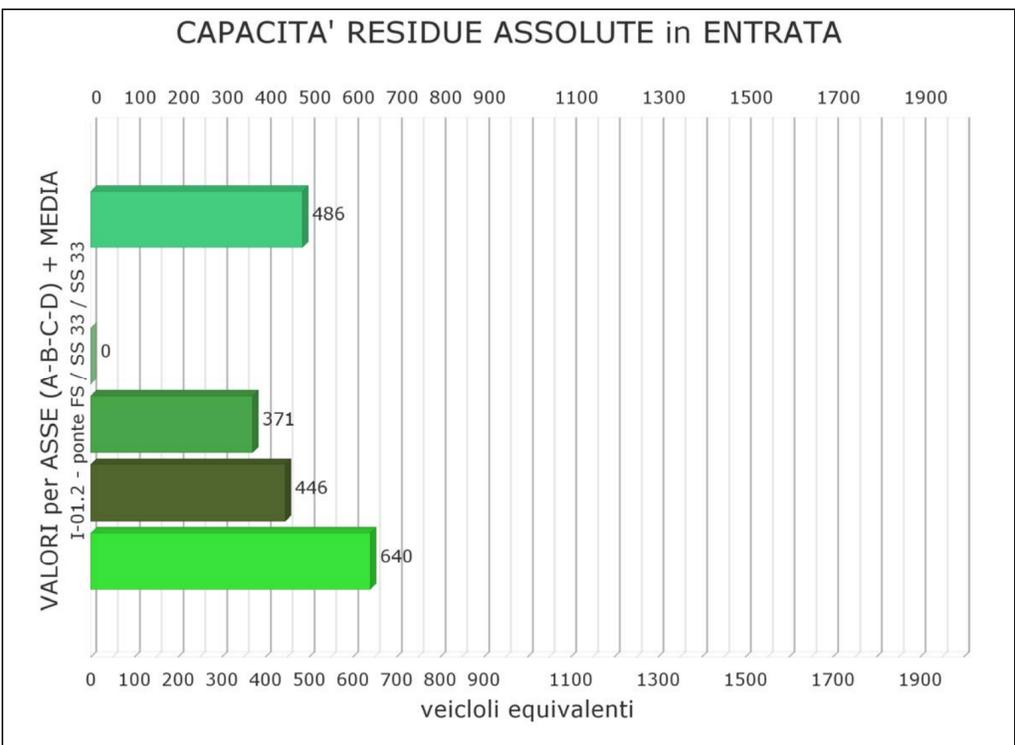
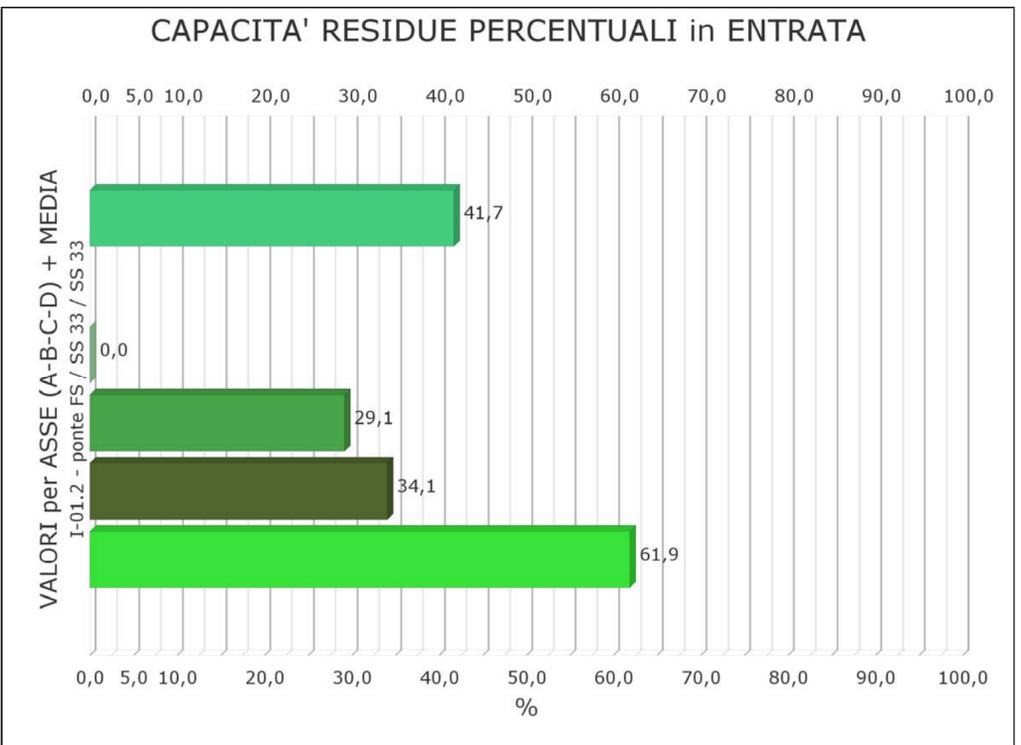
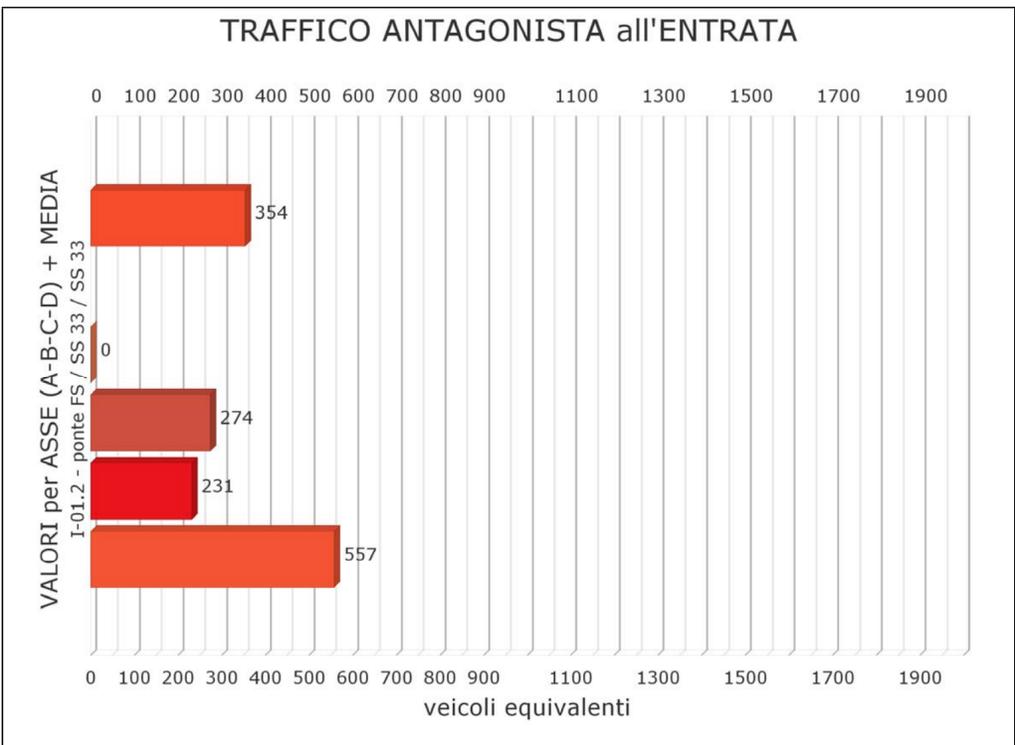
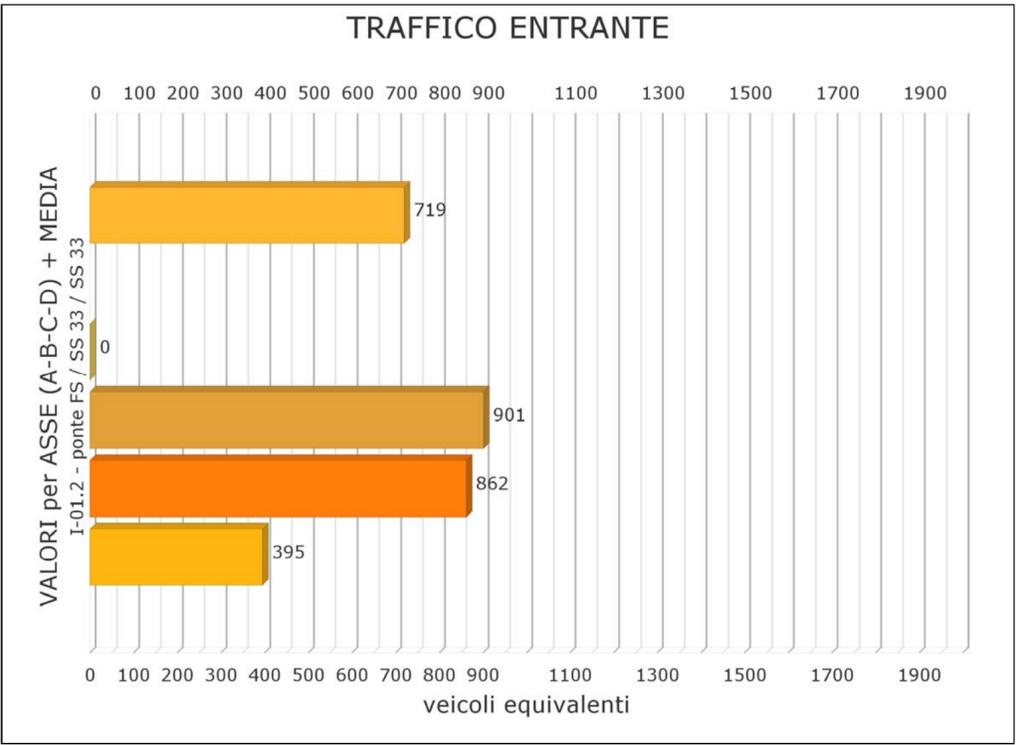
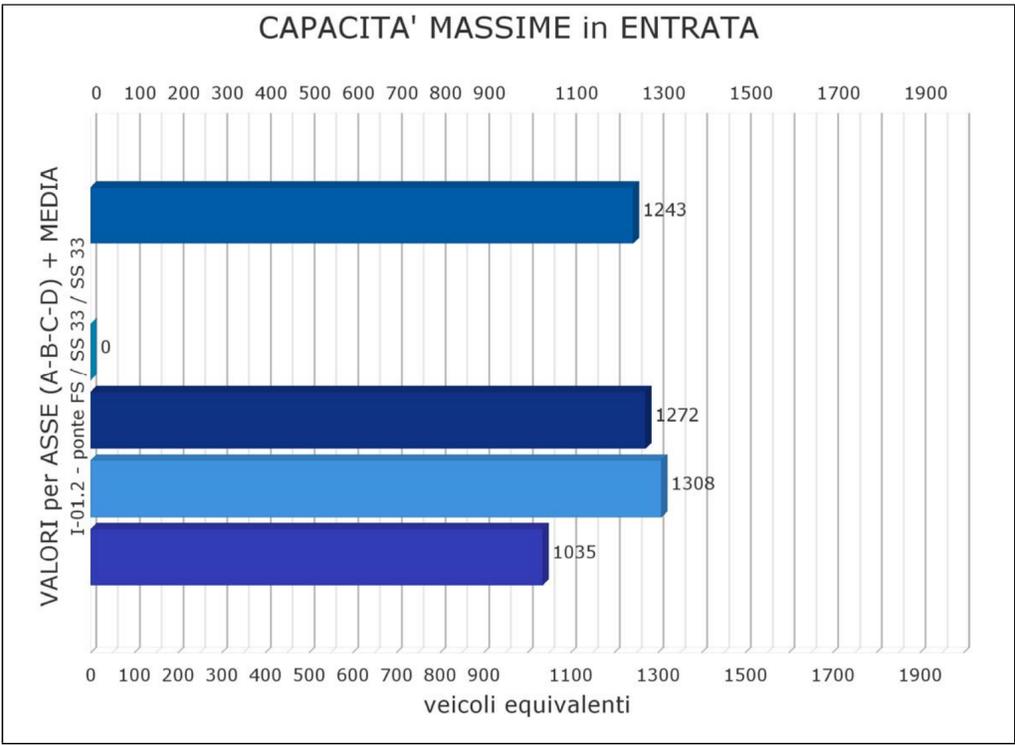
### FLUSSI

|                 |                           | assi in uscita |     |     |   | totali per assi in entrata |
|-----------------|---------------------------|----------------|-----|-----|---|----------------------------|
|                 |                           | A              | B   | C   | D |                            |
| assi in entrata | A                         | 198            | 198 | 0   | 0 | 395                        |
|                 | B                         | 259            | 603 | 0   | 0 | 862                        |
|                 | C                         | 270            | 631 | 0   | 0 | 901                        |
|                 | D                         | 0              | 0   | 0   | 0 | 0                          |
|                 | totali per assi in uscita | 529            | 828 | 801 | 0 | 2.158                      |

### PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

|                 |                           | assi in uscita |     |     |   | totali per assi in entrata |
|-----------------|---------------------------|----------------|-----|-----|---|----------------------------|
|                 |                           | A              | B   | C   | D |                            |
| assi in entrata | A                         | 50             | 50  | 0   | 0 | 100                        |
|                 | B                         | 30             | 70  | 0   | 0 | 100                        |
|                 | C                         | 30             | 70  | 0   | 0 | 100                        |
|                 | D                         | 0              | 0   | 0   | 0 | 0                          |
|                 | totali per assi in uscita | 60             | 120 | 120 | 0 | 300                        |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0



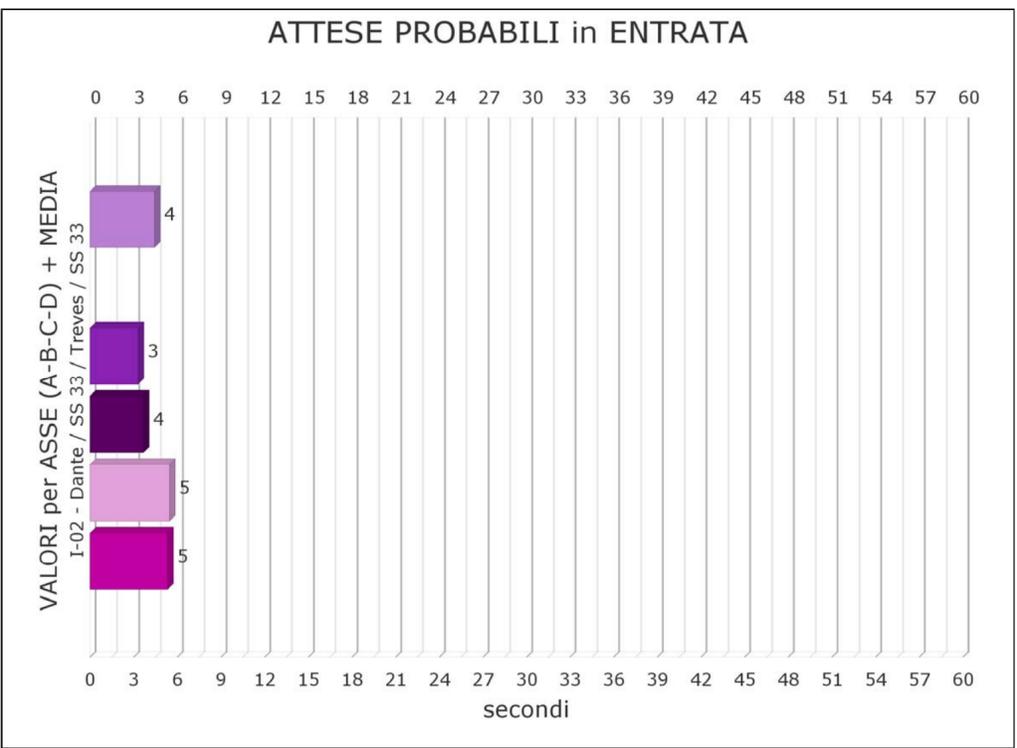
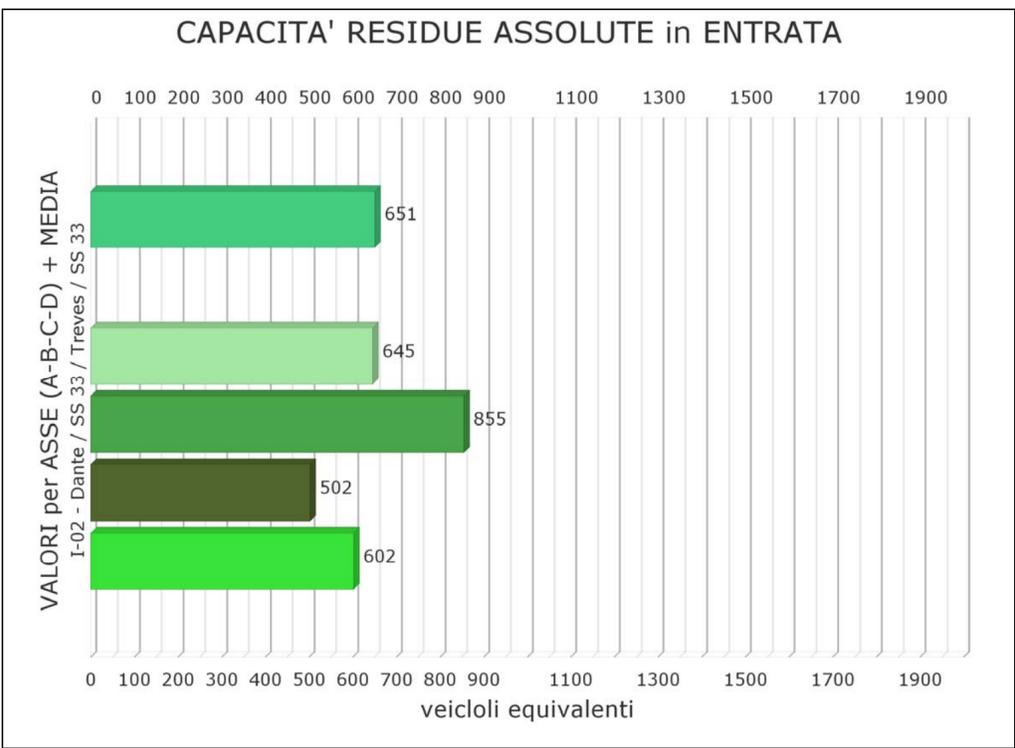
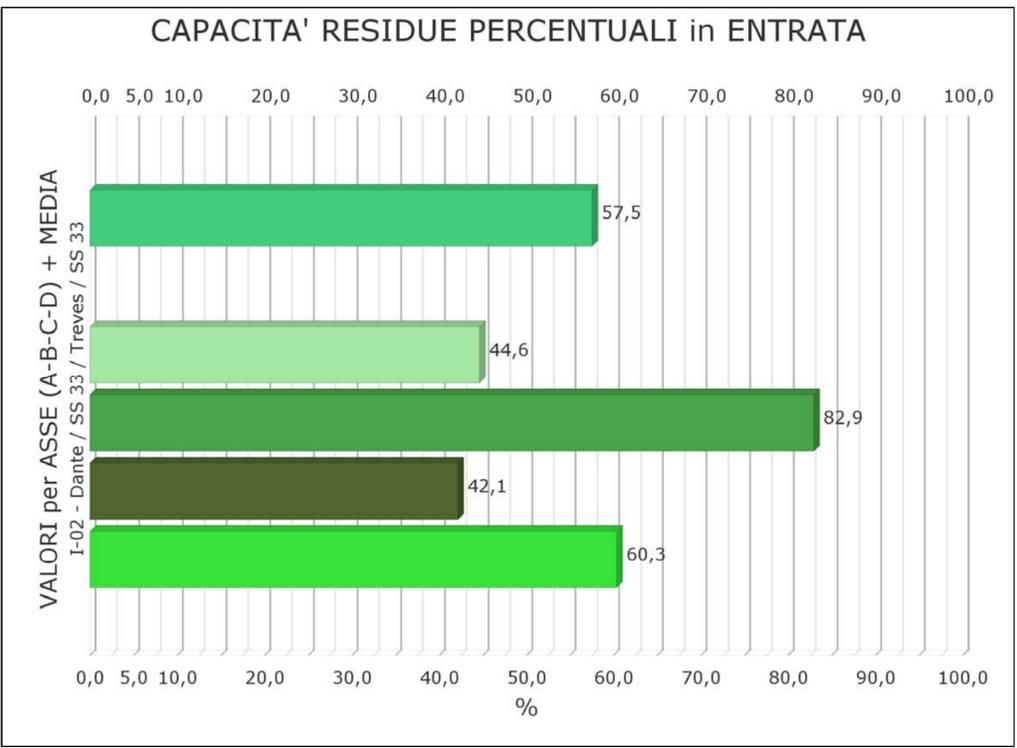
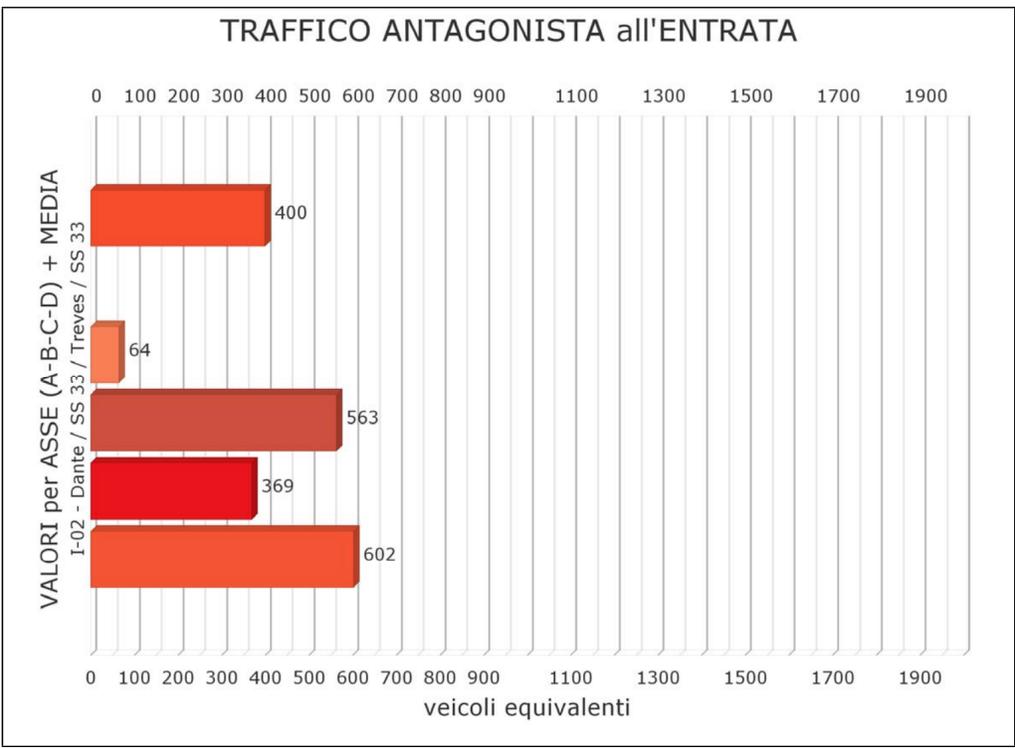
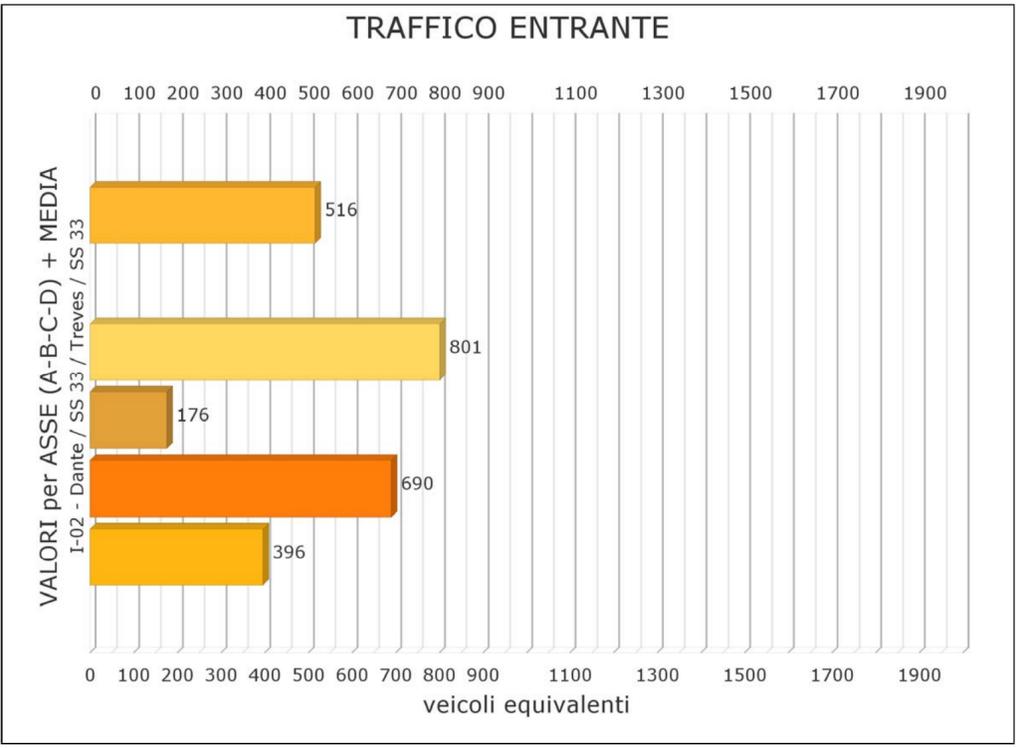
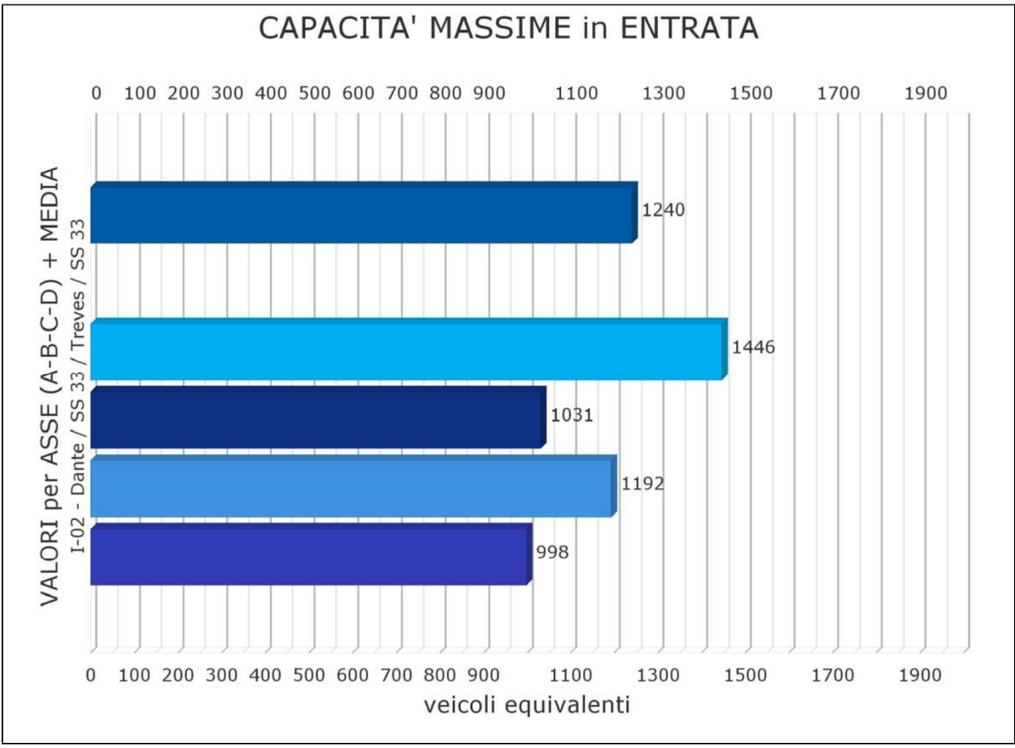
|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-02 - Dante / SS 33 / Treves / SS 33   |
| Configurazione | B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |   |
|--|---|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |   |
| Condizioni del traffico  | 02a - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di fatto (senza AT) |

| FLUSSI                    |   |                |                           |            |                          |                            |
|---------------------------|---|----------------|---------------------------|------------|--------------------------|----------------------------|
|                           |   | assi in uscita |                           |            |                          |                            |
|                           |   | A              | B                         | C          | D                        |                            |
|                           |   | via Dante      | via Sempione (SS 33) nord | via Treves | via Sempione (SS 33) sud | totali per assi in entrata |
| assi in entrata           | A |                | 158                       | 79         | 158                      | 396                        |
|                           | B | 138            |                           | 138        | 414                      | 690                        |
|                           | C | 35             | 70                        |            | 70                       | 176                        |
|                           | D | 160            | 481                       | 160        |                          | 801                        |
| totali per assi in uscita |   | 333            | 709                       | 377        | 643                      | 2.063                      |

| PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI |   |                |                           |            |                          |                            |
|--|---|----------------|---------------------------|------------|--------------------------|----------------------------|
|  |   | assi in uscita |                           |            |                          |                            |
|  |   | A              | B                         | C          | D                        |                            |
|  |   | via Dante      | via Sempione (SS 33) nord | via Treves | via Sempione (SS 33) sud | totali per assi in entrata |
| assi in entrata                        | A |                | 40                        | 20         | 40                       | 100                        |
|  | B | 20             |                           | 20         | 60                       | 100                        |
|  | C | 20             | 40                        |            | 40                       | 100                        |
|  | D | 20             | 60                        | 20         |                          | 100                        |
| totali per assi in uscita              |   | 60             | 140                       | 60         | 140                      | 400                        |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0



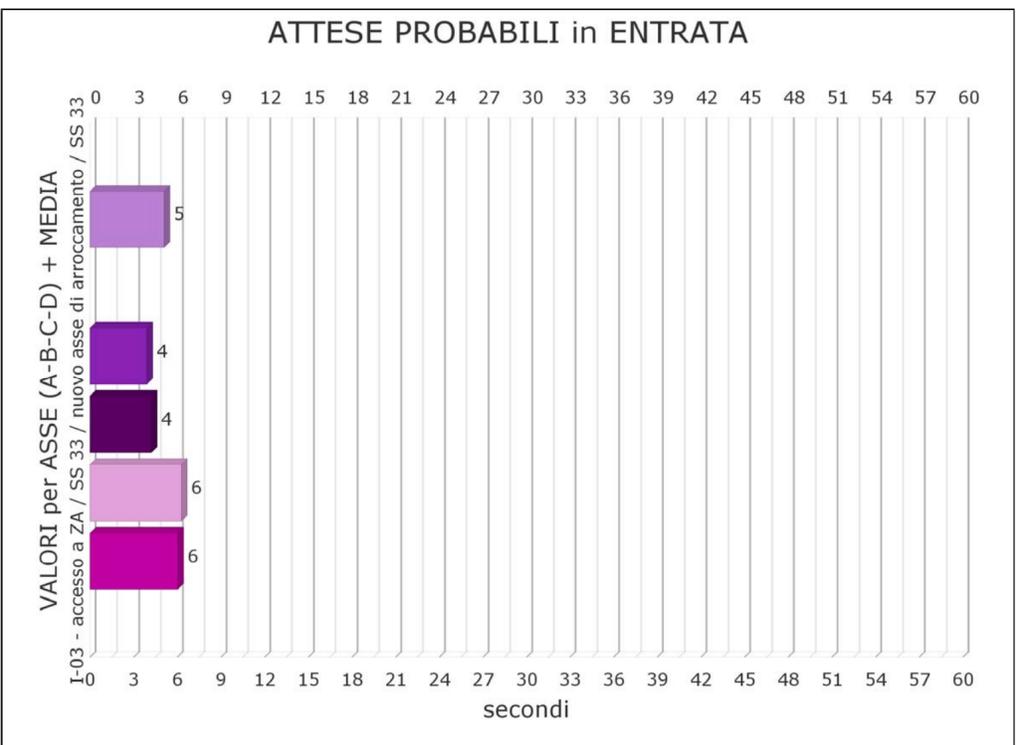
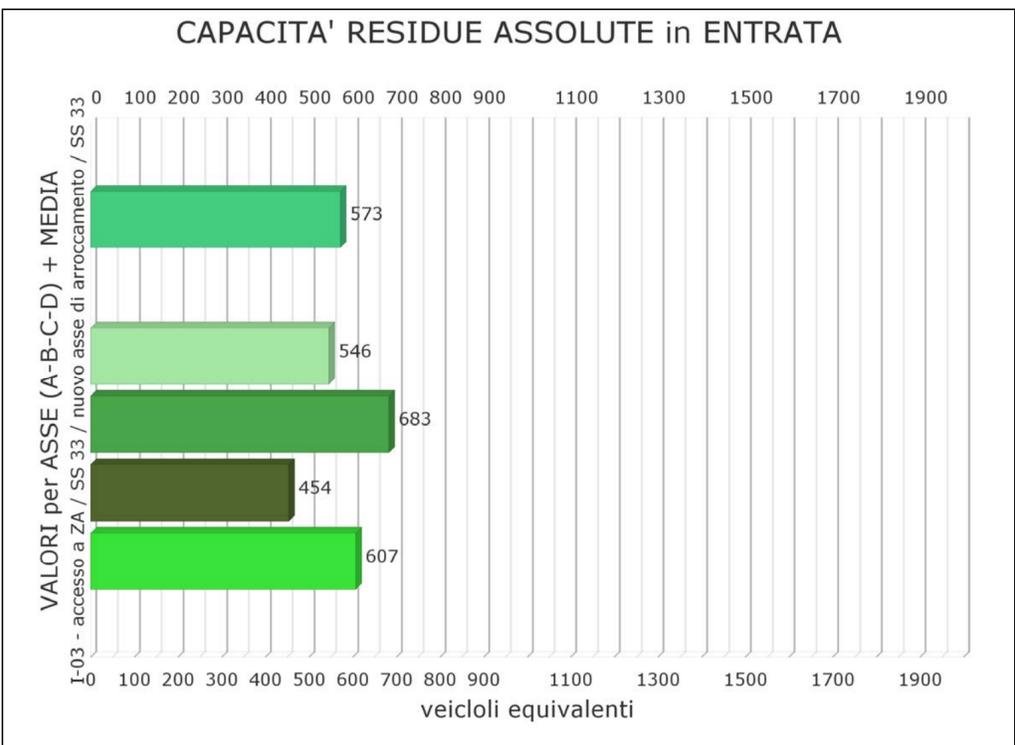
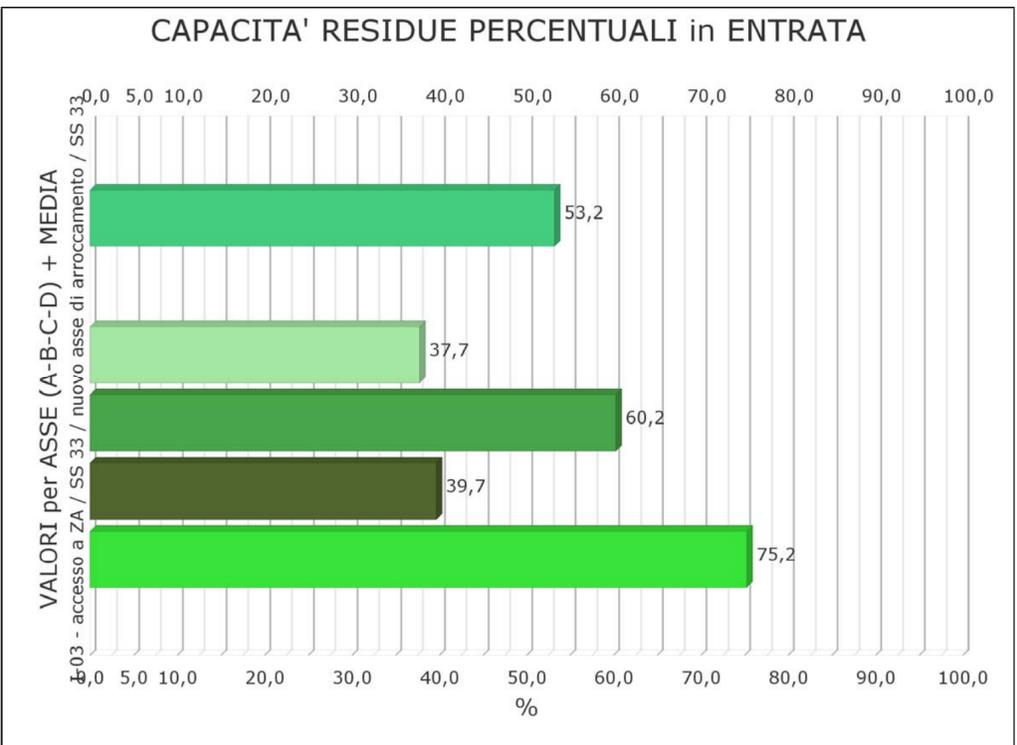
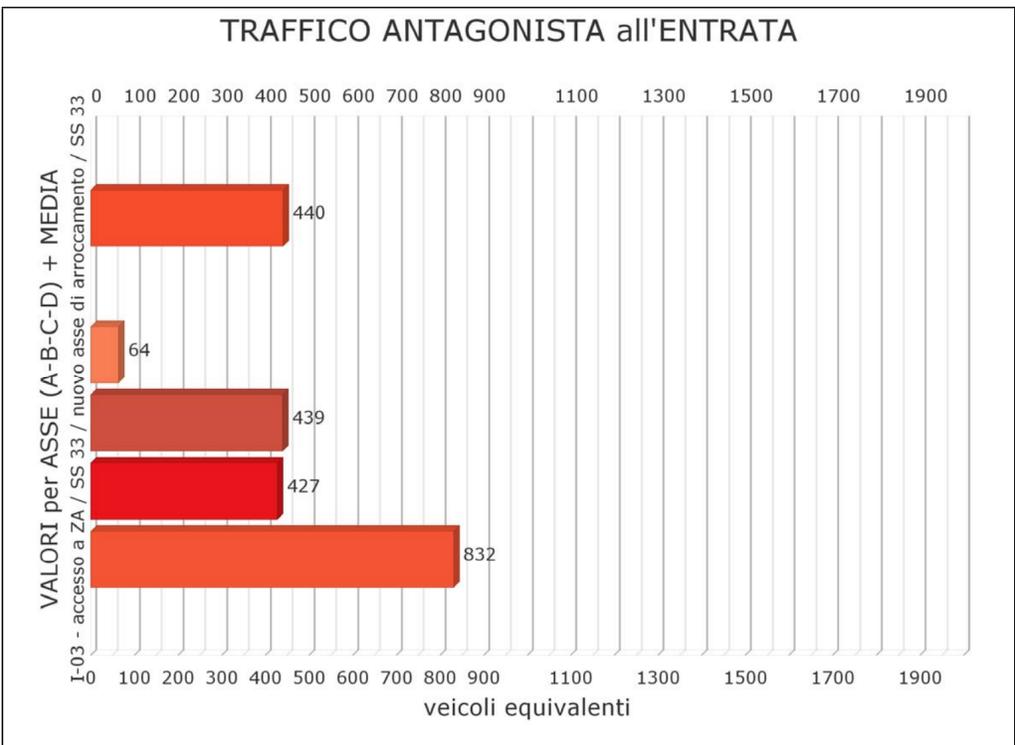
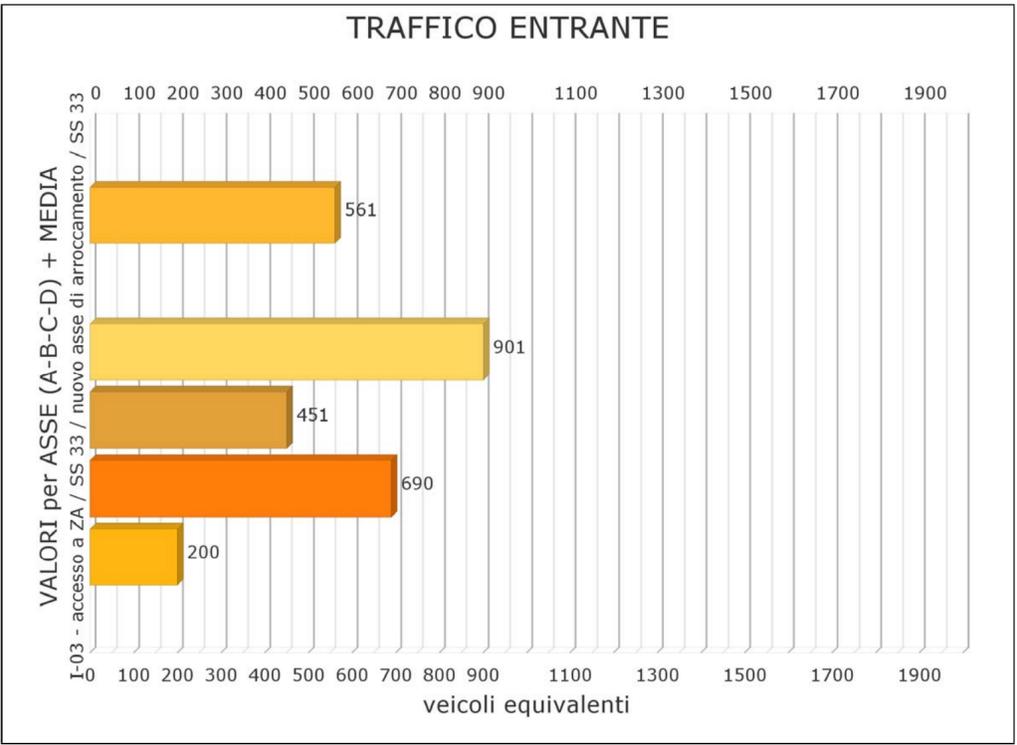
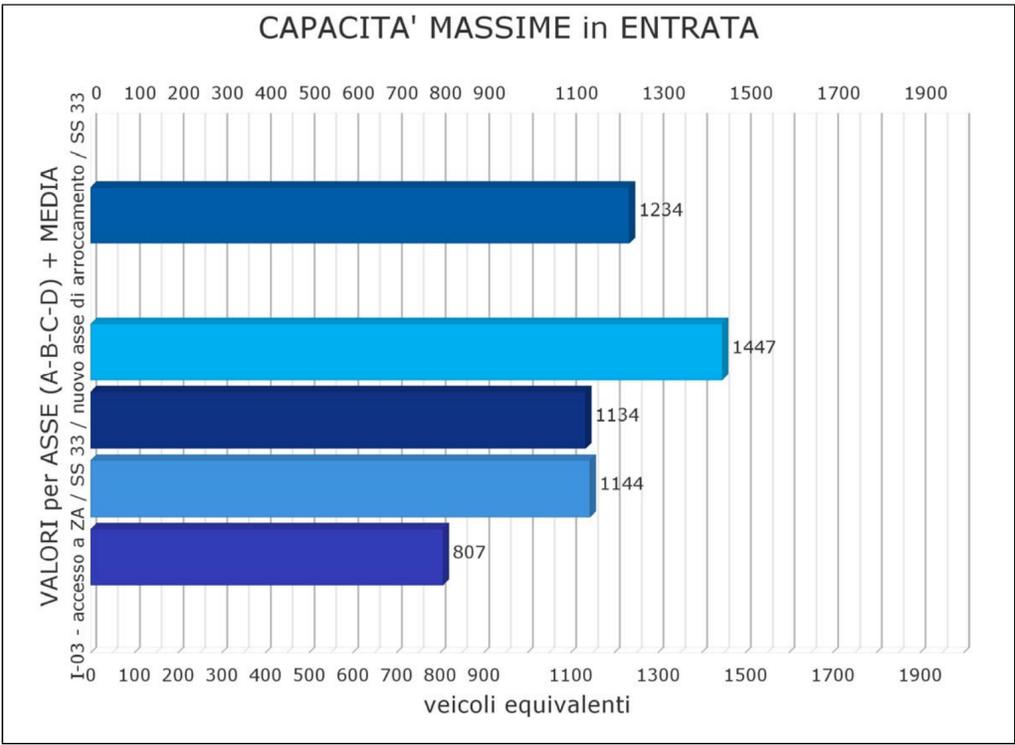
|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-03 - accesso a ZA / SS 33 / nuovo asse di arrociamento / SS 33  |
| Configurazione | B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |   |
|--|---|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |   |
| Condizioni del traffico  | 02a - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di fatto (senza AT) |

| FLUSSI                    |                            |                |                           |                            |                          |                            |
|---------------------------|----------------------------|----------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------|----------------------------|
|                           |                            | assi in uscita |                           |                            |                          |                            |
|                           |                            | A              | B                         | C                          | D                        |                            |
|                           |                            | accesso a ZA   | via Sempione (SS 33) nord | nuovo asse di arrociamento | via Sempione (SS 33) sud | totali per assi in entrata |
| assi in entrata           |                            |                |                           |                            |                          |                            |
| A                         | accesso a ZA               |                | 90                        | 20                         | 90                       | 200                        |
| B                         | via Sempione (SS 33) nord  | 69             |                           | 276                        | 345                      | 690                        |
| C                         | nuovo asse di arrociamento | 45             | 203                       |                            | 203                      | 451                        |
| D                         | via Sempione (SS 33) sud   | 90             | 451                       | 360                        |                          | 901                        |
| totali per assi in uscita |                            | 204            | 743                       | 656                        | 638                      | 2.242                      |

| PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI |                            |                |                           |                            |                          |                            |
|--|----------------------------|----------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------|----------------------------|
|  |                            | assi in uscita |                           |                            |                          |                            |
|  |                            | A              | B                         | C                          | D                        |                            |
|  |                            | accesso a ZA   | via Sempione (SS 33) nord | nuovo asse di arrociamento | via Sempione (SS 33) sud | totali per assi in entrata |
| assi in entrata                        |                            |                |                           |                            |                          |                            |
| A                                      | accesso a ZA               |                | 45                        | 10                         | 45                       | 100                        |
| B                                      | via Sempione (SS 33) nord  | 10             |                           | 40                         | 50                       | 100                        |
| C                                      | nuovo asse di arrociamento | 10             | 45                        |                            | 45                       | 100                        |
| D                                      | via Sempione (SS 33) sud   | 10             | 50                        | 40                         |                          | 100                        |
| totali per assi in uscita              |                            | 30             | 140                       | 90                         | 140                      | 400                        |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0



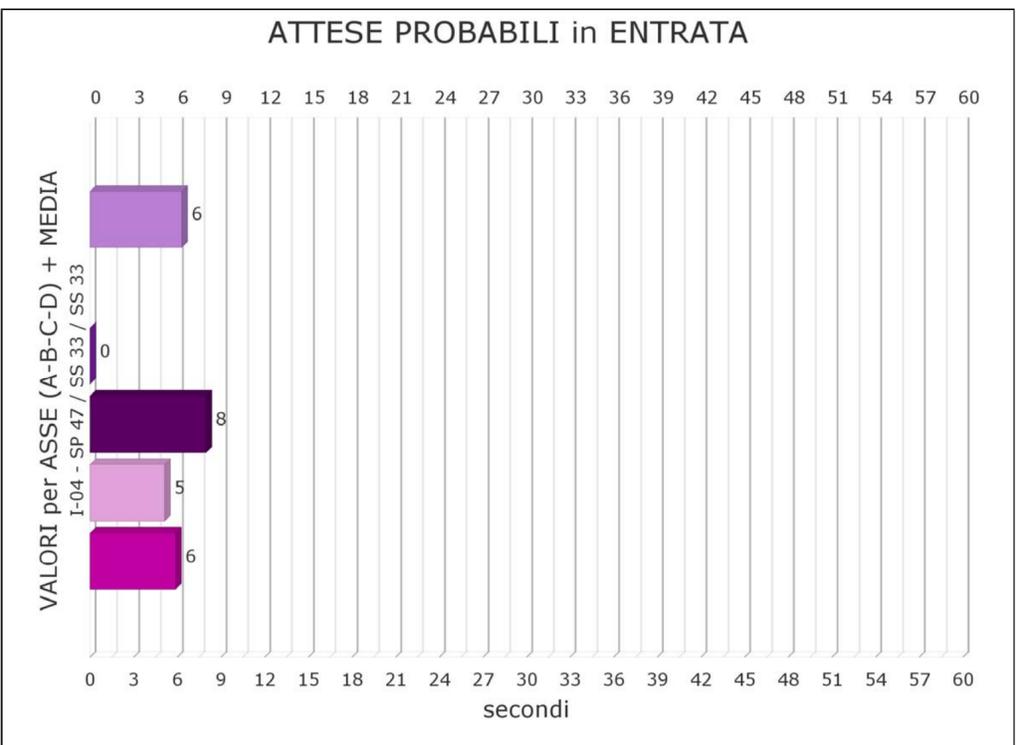
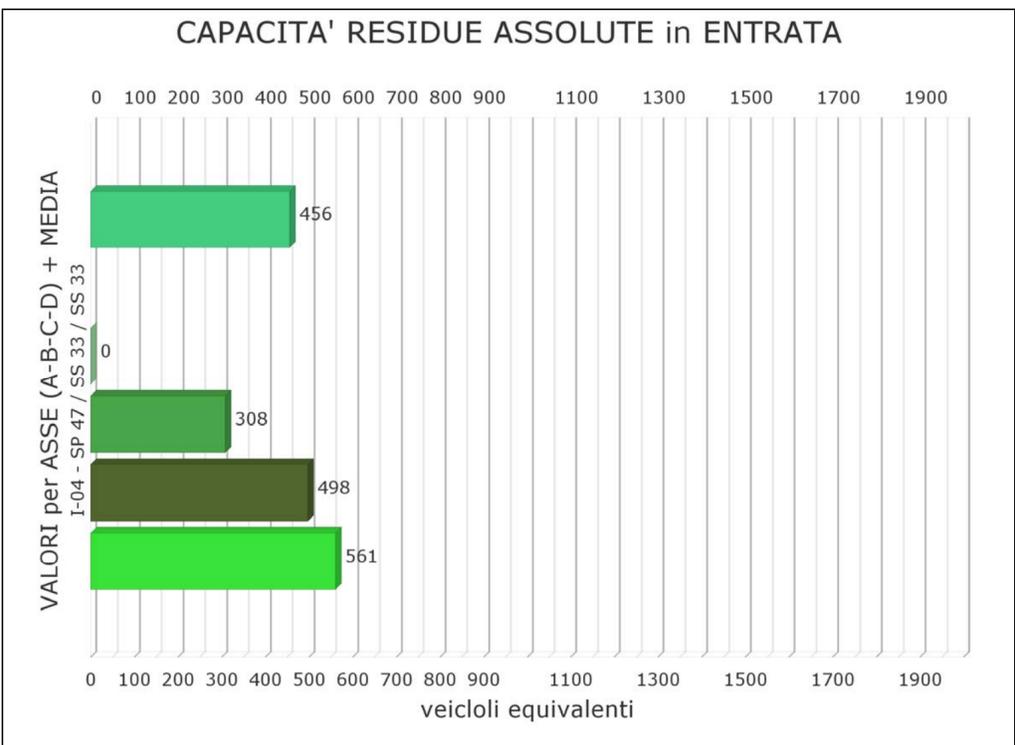
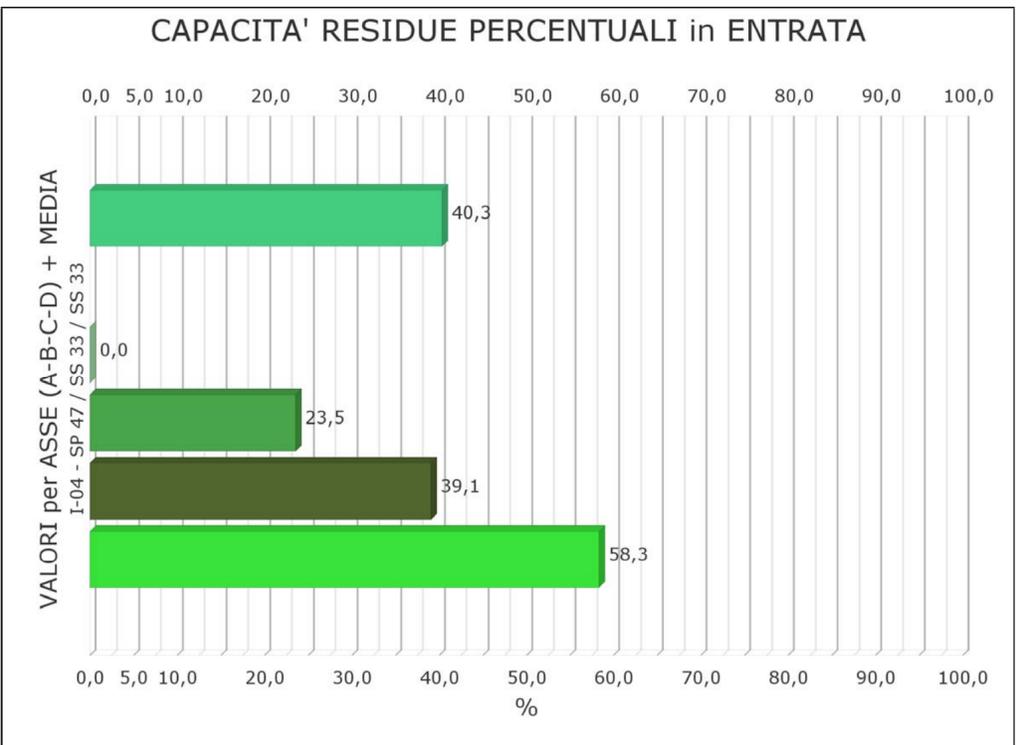
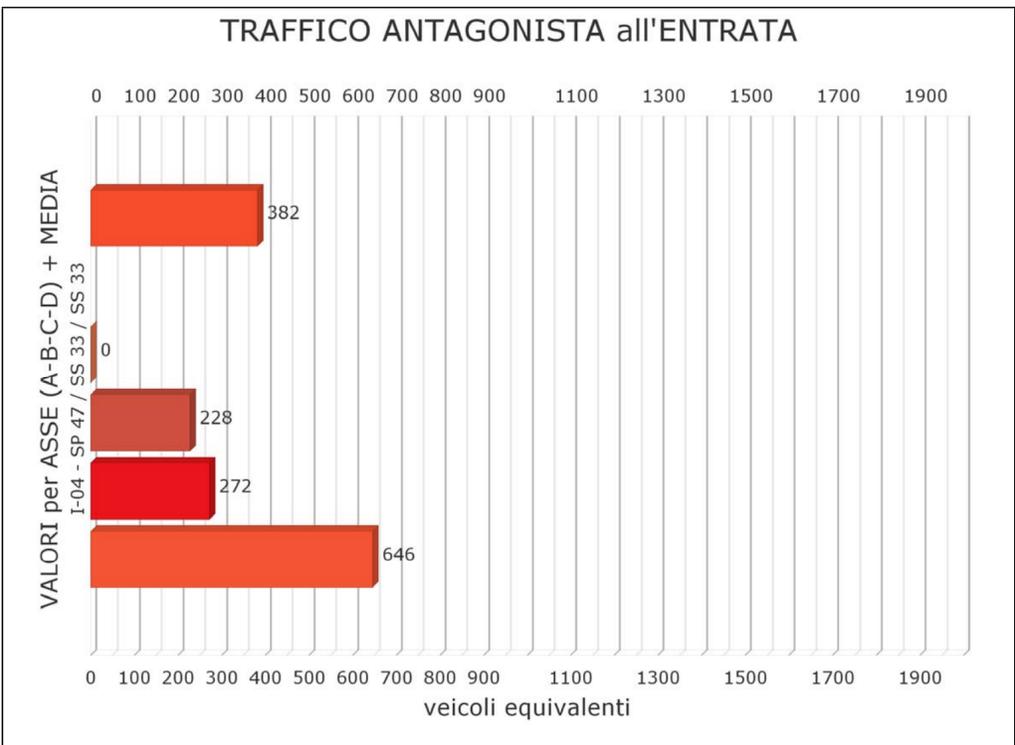
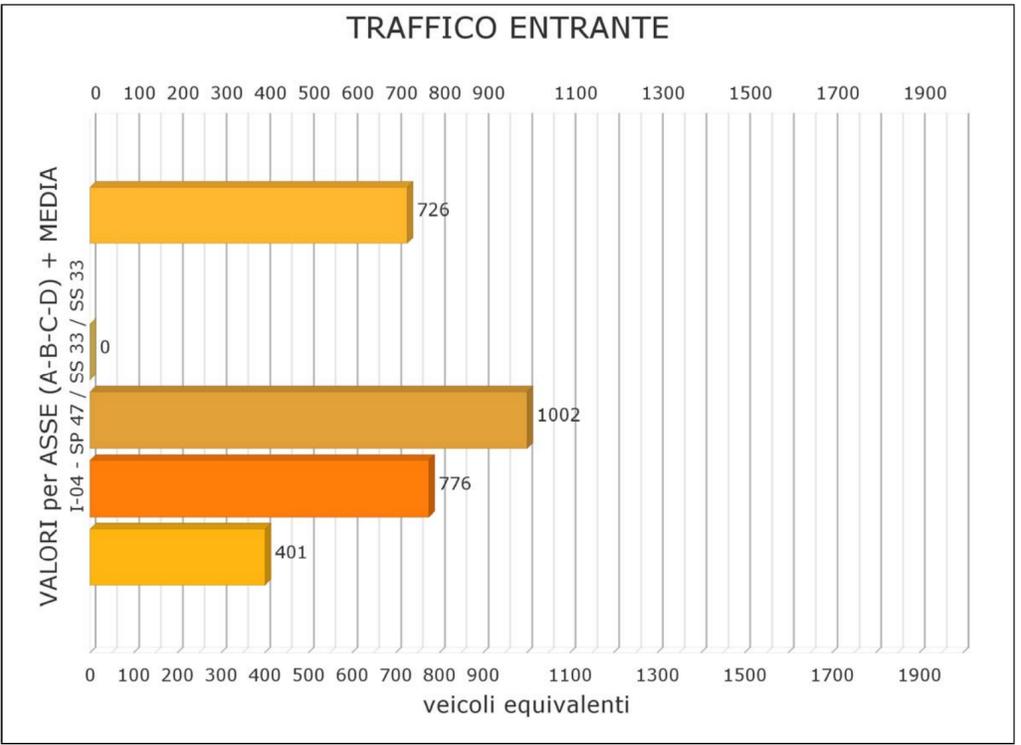
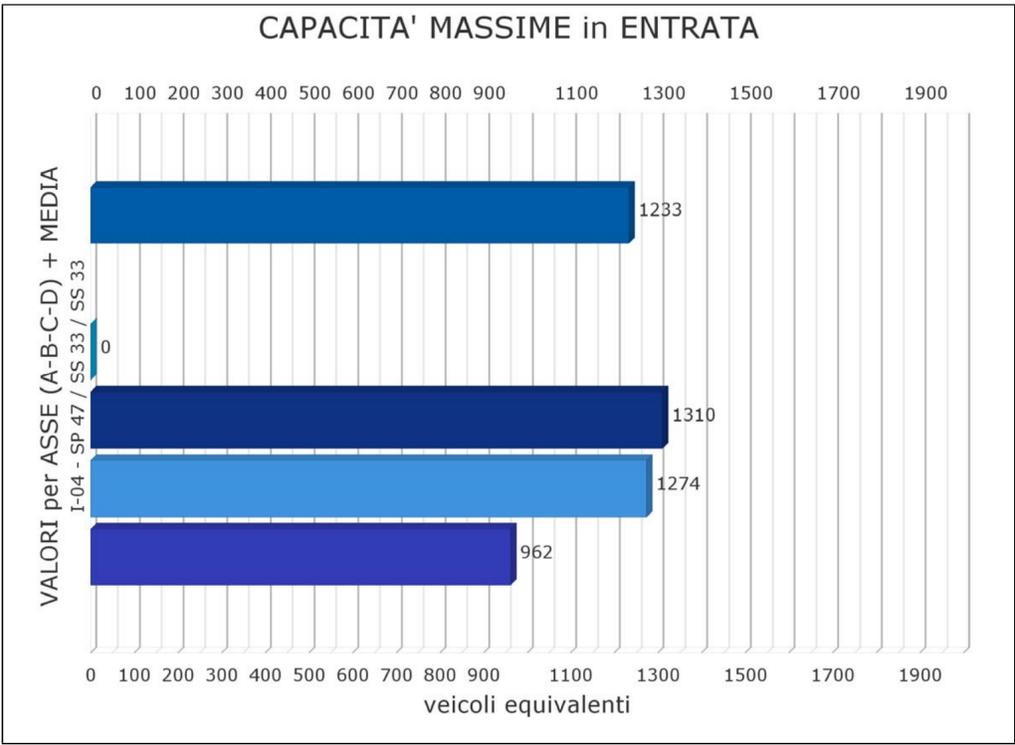
|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-04 - SP 47 / SS 33 / SS 33  |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |   |
|--|---|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |   |
| Condizioni del traffico  | 02a - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di fatto (senza AT) |

| FLUSSI                    |   |                           |                           |                          |     |                            |
|---------------------------|---|---------------------------|---------------------------|--------------------------|-----|----------------------------|
|                           |   | assi in uscita            |                           |                          |     |                            |
|                           |   | A                         | B                         | C                        | D   |                            |
|                           |   | via Cascina Nuova (SP 47) | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | --- | totali per assi in entrata |
| assi in entrata           | A | 160                       | 241                       | 0                        | 0   | 401                        |
|                           | B | 194                       | 0                         | 582                      | 0   | 776                        |
|                           | C | 251                       | 752                       | 0                        | 0   | 1.002                      |
|                           | D | 0                         | 0                         | 0                        | 0   | 0                          |
| totali per assi in uscita |   | 445                       | 912                       | 823                      | 0   | 2.179                      |

| PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI |   |                           |                           |                          |     |                            |
|--|---|---------------------------|---------------------------|--------------------------|-----|----------------------------|
|  |   | assi in uscita            |                           |                          |     |                            |
|  |   | A                         | B                         | C                        | D   |                            |
|  |   | via Cascina Nuova (SP 47) | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | --- | totali per assi in entrata |
| assi in entrata                        | A | 40                        | 60                        | 0                        | 0   | 100                        |
|  | B | 25                        | 75                        | 0                        | 0   | 100                        |
|  | C | 25                        | 75                        | 0                        | 0   | 100                        |
|  | D | 0                         | 0                         | 0                        | 0   | 0                          |
| totali per assi in uscita              |   | 50                        | 115                       | 135                      | 0   | 300                        |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0



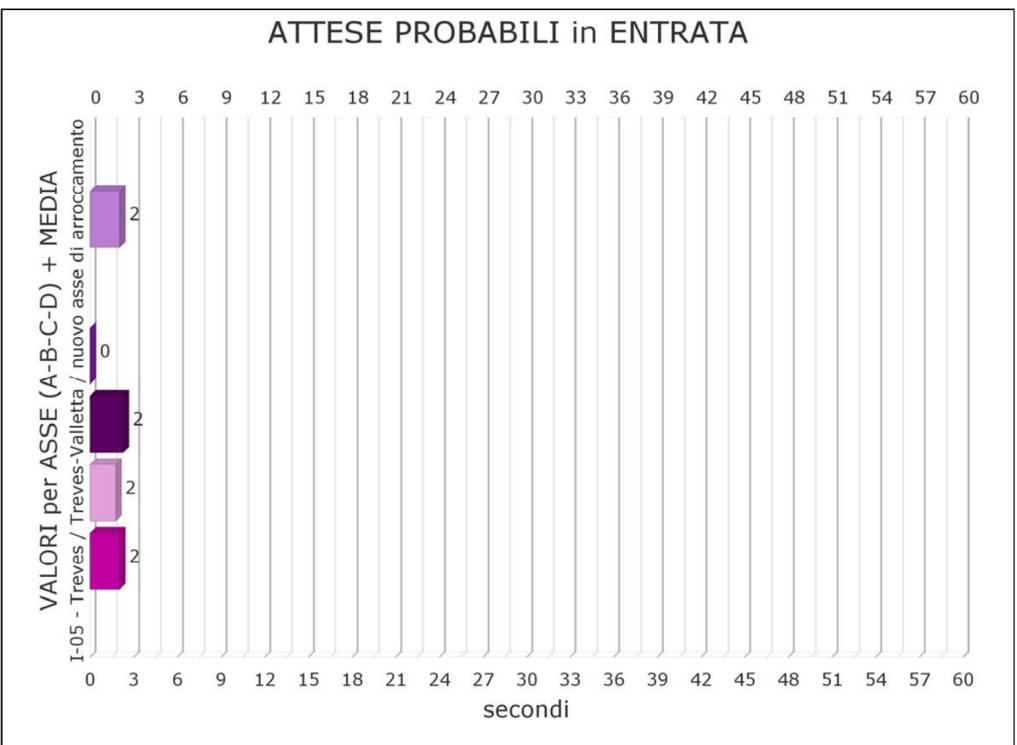
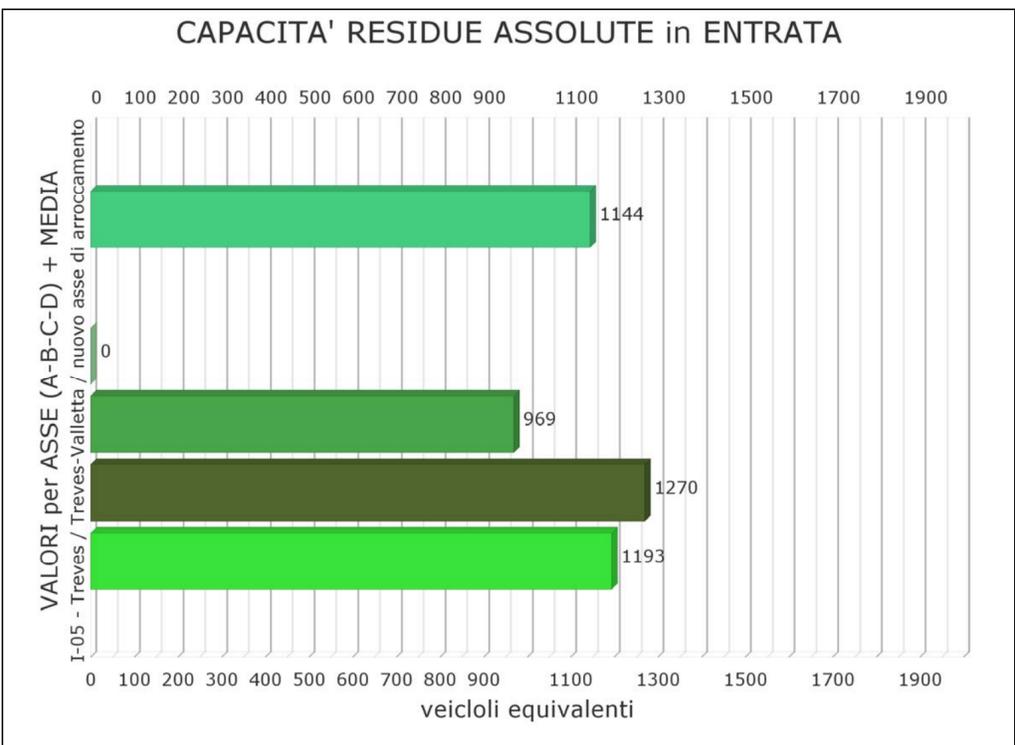
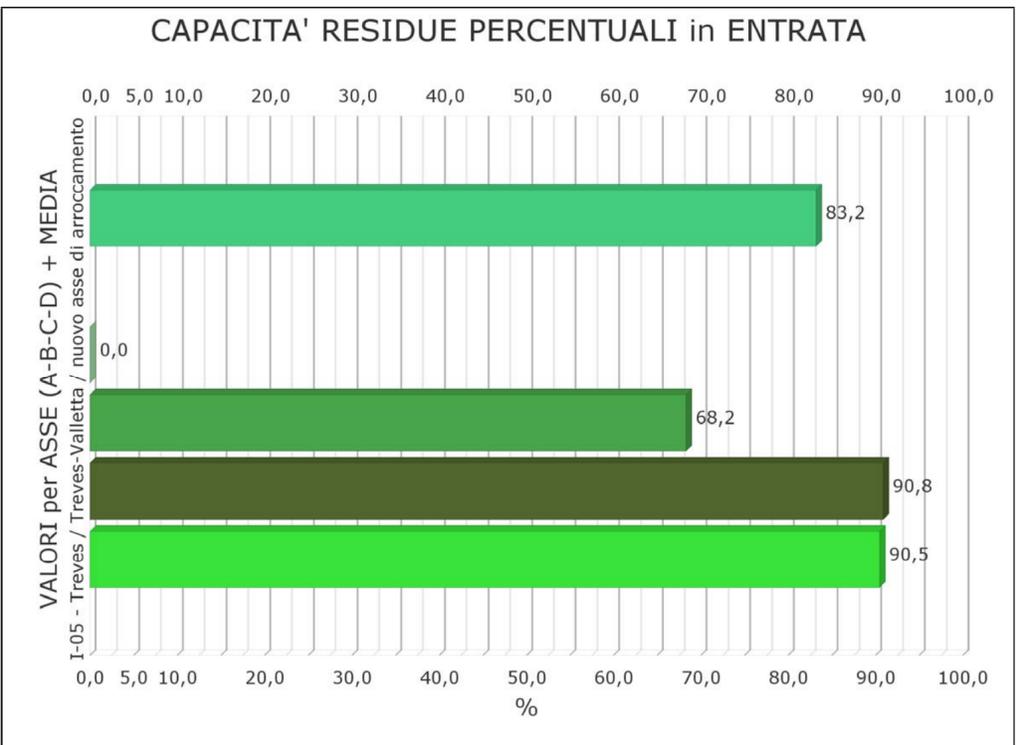
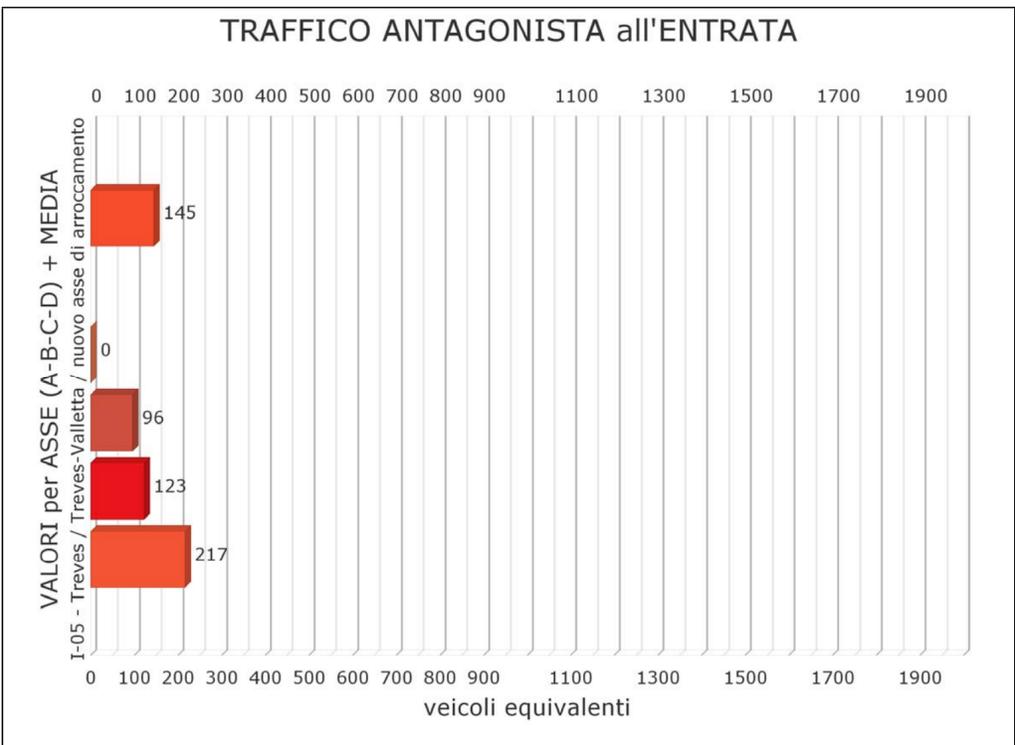
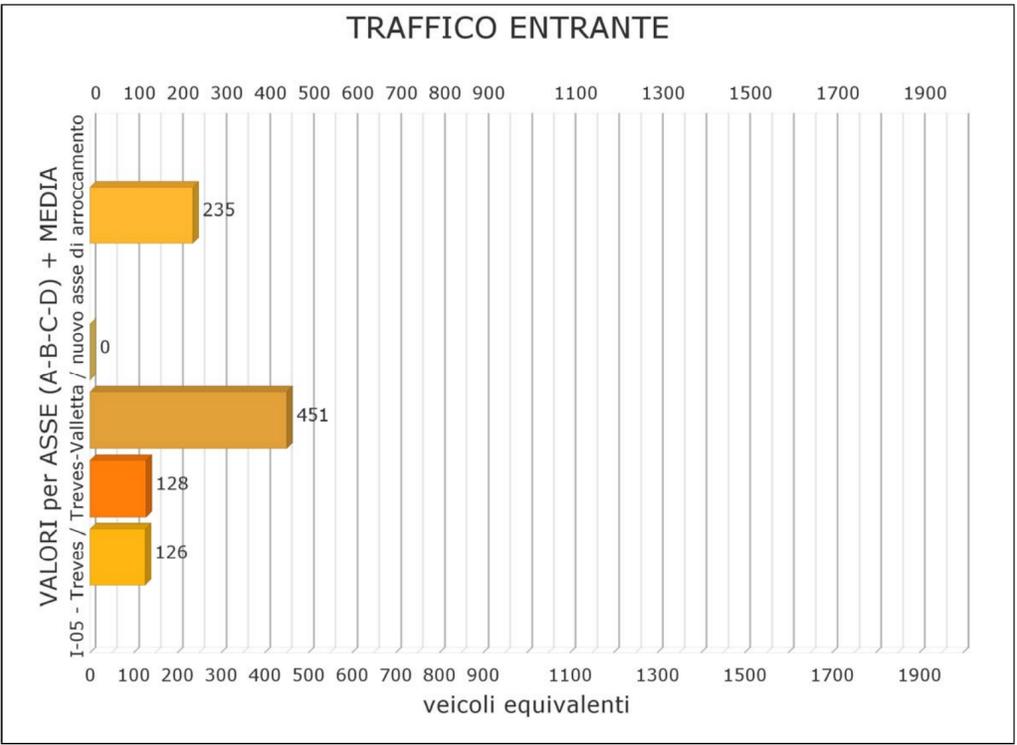
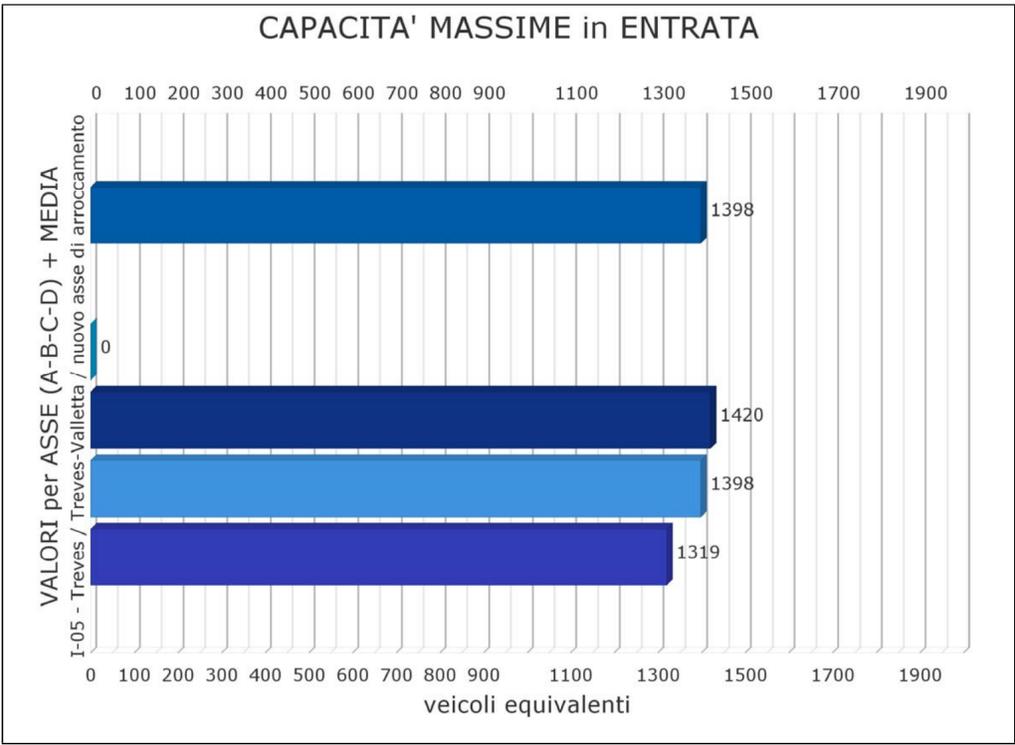
|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-05 - Treves / Treves-Valletta / nuovo asse di arroccamento  |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|   |   |
|---|---|
| SIMULAZIONE di CAPACITA' delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |   |
| Condizioni del traffico   | O2a - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di fatto (senza AT) |

| FLUSSI                    |   |                            |                           |                            |     |                            |
|---------------------------|---|----------------------------|---------------------------|----------------------------|-----|----------------------------|
|                           |   | assi in uscita             |                           |                            |     |                            |
|                           |   | A                          | B                         | C                          | D   |                            |
|                           |   | via Treves                 | via Treves - via Valletta | nuovo asse di arroccamento | --- | totali per assi in entrata |
| assi in entrata           | A | via Treves                 | 38                        | 88                         | 0   | 126                        |
|                           | B | via Treves - via Valletta  | 64                        | 64                         | 0   | 128                        |
|                           | C | nuovo asse di arroccamento | 316                       | 135                        | 0   | 451                        |
|                           | D | ---                        | 0                         | 0                          | 0   | 0                          |
| totali per assi in uscita |   | 380                        | 173                       | 152                        | 0   | 705                        |

| PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI |   |                            |                           |                            |     |                            |
|--|---|----------------------------|---------------------------|----------------------------|-----|----------------------------|
|  |   | assi in uscita             |                           |                            |     |                            |
|  |   | A                          | B                         | C                          | D   |                            |
|  |   | via Treves                 | via Treves - via Valletta | nuovo asse di arroccamento | --- | totali per assi in entrata |
| assi in entrata                        | A | via Treves                 | 30                        | 70                         | 0   | 100                        |
|  | B | via Treves - via Valletta  | 50                        | 50                         | 0   | 100                        |
|  | C | nuovo asse di arroccamento | 70                        | 30                         | 0   | 100                        |
|  | D | ---                        | 0                         | 0                          | 0   | 0                          |
| totali per assi in uscita              |   | 120                        | 60                        | 120                        | 0   | 300                        |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0



|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-01.1 - SP 18 / ponte FS / SP 17   |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |  |
|--|--|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |  |
| Condizioni del traffico  | O2b - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di progetto (con AT) |

### FLUSSI

|                           |                           | assi in uscita          |          |                           |     | totali per assi in entrata |
|---------------------------|---------------------------|-------------------------|----------|---------------------------|-----|----------------------------|
|                           |                           | A                       | B        | C                         | D   |                            |
| assi in entrata           |                           | via per Corgeno (SP 18) | ponte FS | via Don Locatelli (SP 17) | --- |                            |
| A                         | via per Corgeno (SP 18)   |                         | 278      | 278                       | 0   | 556                        |
| B                         | ponte FS                  | 411                     |          | 411                       | 0   | 821                        |
| C                         | via Don Locatelli (SP 17) | 297                     | 297      |                           | 0   | 593                        |
| D                         | ---                       | 0                       | 0        | 0                         |     | 0                          |
| totali per assi in uscita |                           | 707                     | 575      | 689                       | 0   | 1.970                      |

### PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

|                           |                           | assi in uscita          |          |                           |     | totali per assi in entrata |
|---------------------------|---------------------------|-------------------------|----------|---------------------------|-----|----------------------------|
|                           |                           | A                       | B        | C                         | D   |                            |
| assi in entrata           |                           | via per Corgeno (SP 18) | ponte FS | via Don Locatelli (SP 17) | --- |                            |
| A                         | via per Corgeno (SP 18)   |                         | 50       | 50                        |     | 100                        |
| B                         | ponte FS                  | 50                      |          | 50                        |     | 100                        |
| C                         | via Don Locatelli (SP 17) | 50                      | 50       |                           |     | 100                        |
| D                         | ---                       |                         |          |                           |     | 0                          |
| totali per assi in uscita |                           | 100                     | 100      | 100                       | 0   |                            |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

### COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

|                            |                           | assi di uscita dei flussi   |                      |                           |      |
|----------------------------|---------------------------|-----------------------------|----------------------|---------------------------|------|
|                            |                           | A                           | B                    | C                         | D    |
| assi di entrata dei flussi |                           | via per Corgeno (SP 18)     | ponte FS             | via Don Locatelli (SP 17) | ---  |
| A                          | via per Corgeno (SP 18)   | 0,80<br>0,75<br>0,70<br>--- | 0,80                 | 0,80<br>0,75              | 0,80 |
| B                          | ponte FS                  | 0,80<br>0,75<br>---         | 0,70<br>0,80<br>0,75 | 0,80                      | 0,80 |
| C                          | via Don Locatelli (SP 17) | 0,80<br>---                 | 0,80<br>---          | 0,75<br>0,80              | 0,80 |
| D                          | ---                       | ---                         | 0,80<br>0,75         | 0,80<br>0,75<br>0,70      | ---  |

### CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

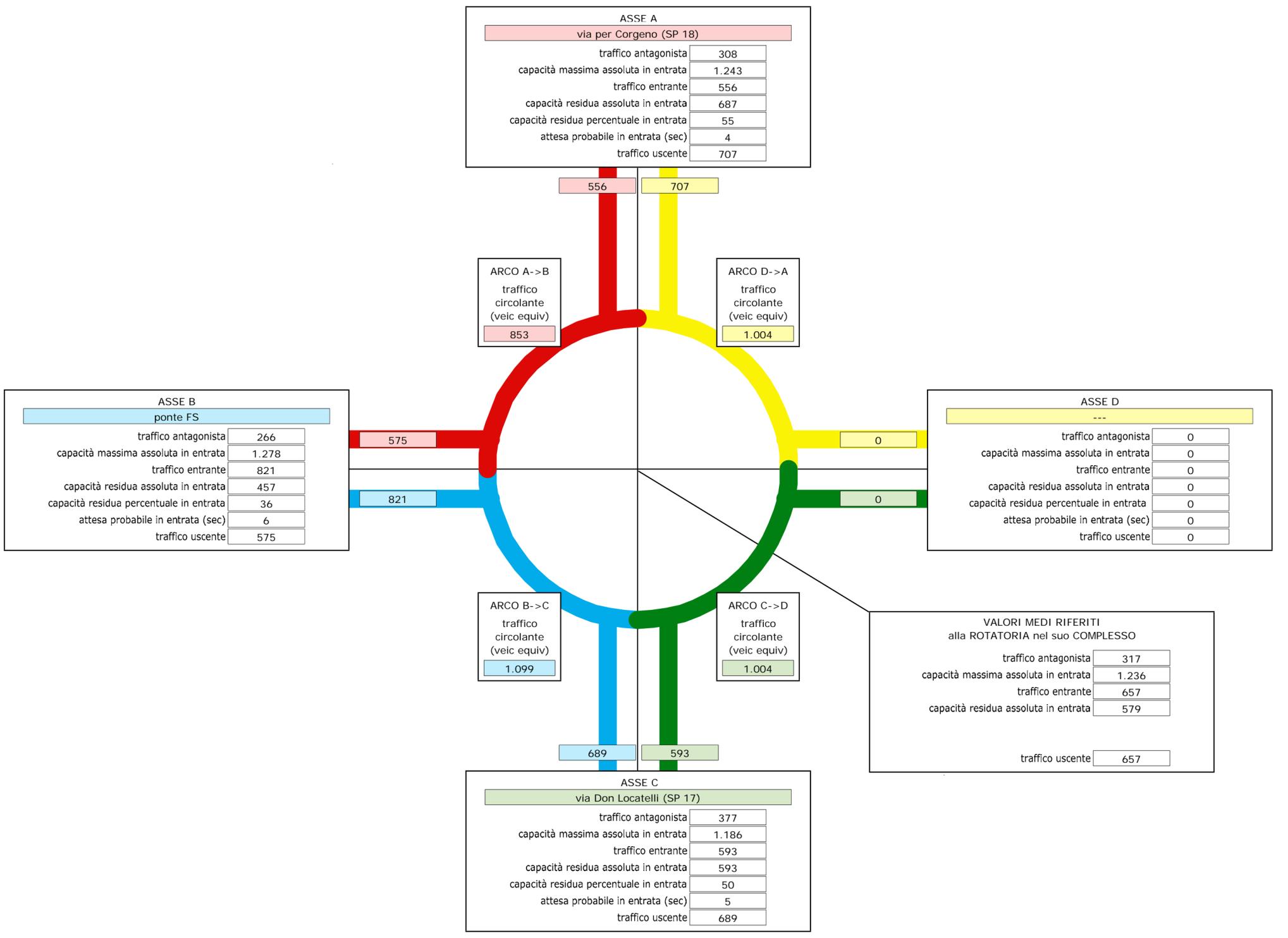
|                            |                           | assi di uscita dei flussi |          |                           |     | assi interessati dal traffico antagonista |                                     |
|----------------------------|---------------------------|---------------------------|----------|---------------------------|-----|---|-------------------------------------|
|                            |                           | A                         | B        | C                         | D   | archi                                     | interessati dal traffico circolante |
| assi di entrata dei flussi |                           | via per Corgeno (SP 18)   | ponte FS | via Don Locatelli (SP 17) | --- |   |                                     |
| A                          | via per Corgeno (SP 18)   | 0<br>0<br>0<br>0          | 222,4    | 222,4<br>208,5            | 0   | A<br>B<br>C<br>D                          | AB<br>BC<br>CD<br>DA                |
| B                          | ponte FS                  | 328,4<br>307,875<br>0     | 0<br>0   | 328,4                     | 0   | A<br>B<br>C<br>D                          | AB<br>BC<br>CD<br>DA                |
| C                          | via Don Locatelli (SP 17) | 237,2<br>0                | 0        | 0<br>0                    | 0   | A<br>B<br>C<br>D                          | AB<br>BC<br>CD<br>DA                |
| D                          | ---                       | 0<br>0                    | 0        | 0<br>0                    | 0   | A<br>B<br>C<br>D                          | AB<br>BC<br>CD<br>DA                |

### COEFFICIENTI di CAPACITÀ in ENTRATA

|   |                           |      |
|---|---------------------------|------|
| A | via per Corgeno (SP 18)   | 1,00 |
| B | ponte FS                  | 1,00 |
| C | via Don Locatelli (SP 17) | 1,00 |
| D | ---                       |      |

### COEFFICIENTI di PERCEPIBILITÀ in USCITA

|                           |  | A    | B    | C    | D |
|---------------------------|--|------|------|------|---|
| via per Corgeno (SP 18)   |  |      |      |      |   |
| ponte FS                  |  |      |      |      |   |
| via Don Locatelli (SP 17) |  |      |      |      |   |
| ---                       |  |      |      |      |   |
| totali                    |  | 0,10 | 0,10 | 0,10 |   |



|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-01.2 - ponte FS / SS 33 / SS 33   |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |  |
|--|--|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA       |  |
| <i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |  |
| Condizioni del traffico                                      | O2b - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di progetto (con AT) |

### FLUSSI

|                           |     | assi in uscita |     |     |       | totali per assi in entrata |
|---------------------------|-----|----------------|-----|-----|-------|----------------------------|
|                           |     | A              | B   | C   | D     |                            |
| assi in entrata           | A   | 460            | 230 | 230 | 0     | 460                        |
|                           | B   | 301            | 703 | 0   | 0     | 1.004                      |
| C                         | 315 | 734            | 0   | 0   | 1.049 |                            |
| D                         | 0   | 0              | 0   | 0   | 0     |                            |
| totali per assi in uscita |     | 616            | 964 | 933 | 0     | 2.513                      |

### PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

|                           |    | assi in uscita |     |     |     | totali per assi in entrata |
|---------------------------|----|----------------|-----|-----|-----|----------------------------|
|                           |    | A              | B   | C   | D   |                            |
| assi in entrata           | A  | 100            | 50  | 50  | 0   | 100                        |
|                           | B  | 30             | 70  | 0   | 0   | 100                        |
| C                         | 30 | 70             | 0   | 0   | 100 |                            |
| D                         | 0  | 0              | 0   | 0   | 0   |                            |
| totali per assi in uscita |    | 60             | 120 | 120 | 0   |                            |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

### COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

|                            |   | assi di uscita dei flussi |      |      |      |
|----------------------------|---|---------------------------|------|------|------|
|                            |   | A                         | B    | C    | D    |
| assi di entrata dei flussi | A | 0,80                      | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
|                            | B | 0,75                      | 0,75 | 0,75 | 0,75 |
|                            | C | 0,80                      | 0,80 | 0,80 | 0,80 |
|                            | D | 0,75                      | 0,75 | 0,75 | 0,75 |

### CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

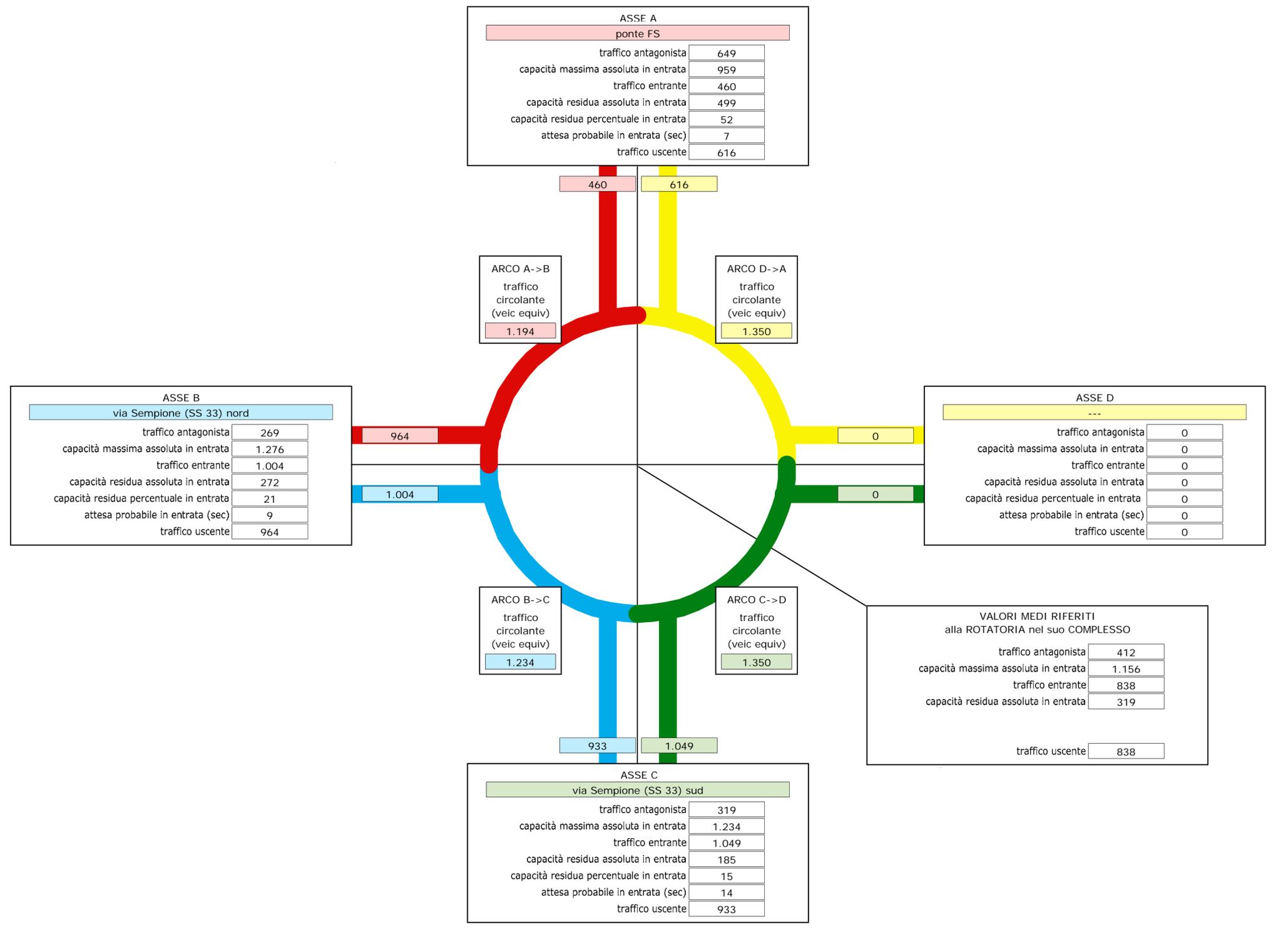
|                            |   | assi di uscita dei flussi |     |        |   |
|----------------------------|---|---------------------------|-----|--------|---|
|                            |   | A                         | B   | C      | D |
| assi di entrata dei flussi | A | 0                         | 184 | 184    | 0 |
|                            | B | 240,96                    | 0   | 562,24 | 0 |
|                            | C | 251,76                    | 0   | 0      | 0 |
|                            | D | 0                         | 0   | 0      | 0 |

### COEFFICIENTI di CAPACITÀ in ENTRATA

|   |      |
|---|------|
| A | 1,00 |
| B | 1,00 |
| C | 1,00 |
| D | ---  |

### COEFFICIENTI di PERCEPIBILITÀ in USCITA

|   |      |   |      |   |      |   |     |
|---|------|---|------|---|------|---|-----|
| A | 0,10 | B | 0,10 | C | 0,10 | D | --- |
|---|------|---|------|---|------|---|-----|



|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-02 - Dante / SS 33 / Treves / SS 33   |
| Configurazione | B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |  |
|--|--|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA |  |
| Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)  |  |
| Condizioni del traffico                                | O2b - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di progetto (con AT) |

### FLUSSI

| assi in uscita            |                           | A         | B                         | C          | D                        | totali per assi in entrata |
|---------------------------|---------------------------|-----------|---------------------------|------------|--------------------------|----------------------------|
| assi in entrata           |                           | via Dante | via Sempione (SS 33) nord | via Treves | via Sempione (SS 33) sud |                            |
| A                         | via Dante                 |           | 184                       | 92         | 184                      | 460                        |
| B                         | via Sempione (SS 33) nord | 161       |                           | 161        | 482                      | 803                        |
| C                         | via Treves                | 41        | 82                        |            | 82                       | 205                        |
| D                         | via Sempione (SS 33) sud  | 187       | 560                       | 187        |                          | 933                        |
| totali per assi in uscita |                           | 388       | 826                       | 439        | 748                      | 2.401                      |

### PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

| assi in uscita            |                           | A         | B                         | C          | D                        | totali per assi in entrata |
|---------------------------|---------------------------|-----------|---------------------------|------------|--------------------------|----------------------------|
| assi in entrata           |                           | via Dante | via Sempione (SS 33) nord | via Treves | via Sempione (SS 33) sud |                            |
| A                         | via Dante                 |           | 40                        | 20         | 40                       | 100                        |
| B                         | via Sempione (SS 33) nord | 20        |                           | 20         | 60                       | 100                        |
| C                         | via Treves                | 20        | 40                        |            | 40                       | 100                        |
| D                         | via Sempione (SS 33) sud  | 20        | 60                        | 20         |                          | 100                        |
| totali per assi in uscita |                           | 60        | 140                       | 60         | 140                      |                            |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

### COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

| assi di uscita dei flussi  |                           | A         | B                         | C          | D                        |
|----------------------------|---------------------------|-----------|---------------------------|------------|--------------------------|
| assi di entrata dei flussi |                           | via Dante | via Sempione (SS 33) nord | via Treves | via Sempione (SS 33) sud |
| A                          | via Dante                 | 0,80      | 0,80                      | 0,80       | 0,80                     |
|                            | via Sempione (SS 33) nord | 0,75      |                           | 0,75       | 0,75                     |
|                            | via Treves                |           | 0,70                      |            | 0,70                     |
|                            | via Sempione (SS 33) sud  |           |                           |            | 0,70                     |
| B                          | via Dante                 | 0,80      | 0,80                      | 0,80       | 0,80                     |
|                            | via Sempione (SS 33) nord | 0,75      | 0,75                      |            | 0,75                     |
|                            | via Treves                |           | 0,80                      |            |                          |
|                            | via Sempione (SS 33) sud  |           |                           |            | 0,80                     |
| C                          | via Dante                 | 0,80      |                           | 0,80       | 0,80                     |
|                            | via Sempione (SS 33) nord |           | 0,70                      |            | 0,70                     |
|                            | via Treves                |           | 0,80                      |            | 0,80                     |
|                            | via Sempione (SS 33) sud  |           |                           | 0,75       | 0,75                     |
| D                          | via Dante                 | 0,80      | 0,80                      | 0,80       | 0,80                     |
|                            | via Sempione (SS 33) nord | 0,75      | 0,75                      |            | 0,75                     |
|                            | via Treves                |           | 0,80                      |            | 0,80                     |
|                            | via Sempione (SS 33) sud  |           |                           |            | 0,70                     |

### CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

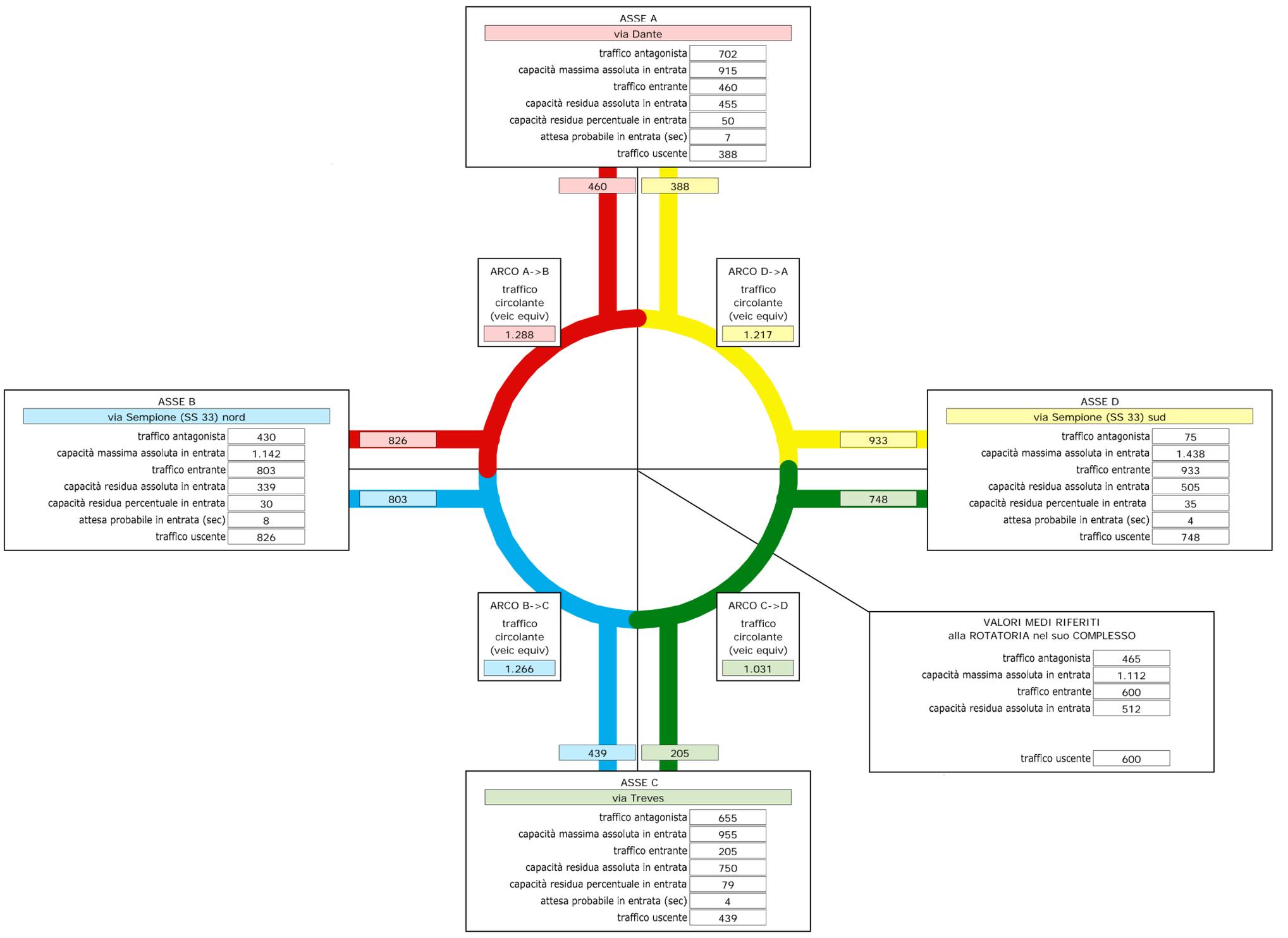
| assi di uscita dei flussi  |                           | A         | B                         | C          | D                        |
|----------------------------|---------------------------|-----------|---------------------------|------------|--------------------------|
| assi di entrata dei flussi |                           | via Dante | via Sempione (SS 33) nord | via Treves | via Sempione (SS 33) sud |
| A                          | via Dante                 | 0         | 147,2                     | 73,6       | 147,2                    |
|                            | via Sempione (SS 33) nord | 0         |                           | 69         | 138                      |
|                            | via Treves                |           |                           |            | 128,8                    |
|                            | via Sempione (SS 33) sud  |           |                           |            |                          |
| B                          | via Dante                 | 128,48    | 0                         | 128,48     | 385,44                   |
|                            | via Sempione (SS 33) nord | 120,45    | 0                         |            | 361,35                   |
|                            | via Treves                | 0         | 0                         |            |                          |
|                            | via Sempione (SS 33) sud  | 0         | 0                         |            |                          |
| C                          | via Dante                 |           | 65,6                      | 0          |                          |
|                            | via Sempione (SS 33) nord |           |                           | 0          |                          |
|                            | via Treves                | 32,8      | 0                         | 0          | 65,6                     |
|                            | via Sempione (SS 33) sud  | 0         | 0                         | 0          |                          |
| D                          | via Dante                 |           | 447,84                    | 149,28     | 0                        |
|                            | via Sempione (SS 33) nord |           |                           | 139,95     | 0                        |
|                            | via Treves                |           |                           |            | 0                        |
|                            | via Sempione (SS 33) sud  | 0         | 0                         | 0          | 0                        |

### COEFFICIENTI di CAPACITÀ in ENTRATA

|   |                           |      |
|---|---------------------------|------|
| A | via Dante                 | 1,00 |
| B | via Sempione (SS 33) nord | 1,00 |
| C | via Treves                | 1,00 |
| D | via Sempione (SS 33) sud  | 1,00 |

### COEFFICIENTI di PERCEPIBILITÀ in USCITA

| A         | B                         | C          | D                        |
|-----------|---------------------------|------------|--------------------------|
| via Dante | via Sempione (SS 33) nord | via Treves | via Sempione (SS 33) sud |
| 0,10      | 0,10                      | 0,10       | 0,10                     |



|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-03 - accesso a ZA / SS 33 / nuovo asse di arroccamento / SS 33  |
| Configurazione | B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |  |
|--|--|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |  |
| Condizioni del traffico  | O2b - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di progetto (con AT) |

| FLUSSI                    |                            |              |                           |                            |                          |                            |
|---------------------------|----------------------------|--------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------|----------------------------|
| assi in uscita            |                            | A            | B                         | C                          | D                        | totali per assi in entrata |
|                           |                            | accesso a ZA | via Sempione (SS 33) nord | nuovo asse di arroccamento | via Sempione (SS 33) sud |                            |
| assi in entrata           |                            |              |                           |                            |                          |                            |
| A                         | accesso a ZA               |              | 105                       | 23                         | 105                      | 233                        |
| B                         | via Sempione (SS 33) nord  | 80           |                           | 321                        | 402                      | 803                        |
| C                         | nuovo asse di arroccamento | 53           | 236                       |                            | 236                      | 525                        |
| D                         | via Sempione (SS 33) sud   | 105          | 525                       | 420                        |                          | 1.049                      |
| totali per assi in uscita |                            | 238          | 866                       | 764                        | 743                      | 2.610                      |

| PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI |                            |              |                           |                            |                          |                            |
|--|----------------------------|--------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------|----------------------------|
| assi in uscita                         |                            | A            | B                         | C                          | D                        | totali per assi in entrata |
|  |                            | accesso a ZA | via Sempione (SS 33) nord | nuovo asse di arroccamento | via Sempione (SS 33) sud |                            |
| assi in entrata                        |                            |              |                           |                            |                          |                            |
| A                                      | accesso a ZA               |              | 45                        | 10                         | 45                       | 100                        |
| B                                      | via Sempione (SS 33) nord  | 10           |                           | 40                         | 50                       | 100                        |
| C                                      | nuovo asse di arroccamento | 10           | 45                        |                            | 45                       | 100                        |
| D                                      | via Sempione (SS 33) sud   | 10           | 50                        | 40                         |                          | 100                        |
| totali per assi in uscita              |                            | 30           | 140                       | 90                         | 140                      |                            |

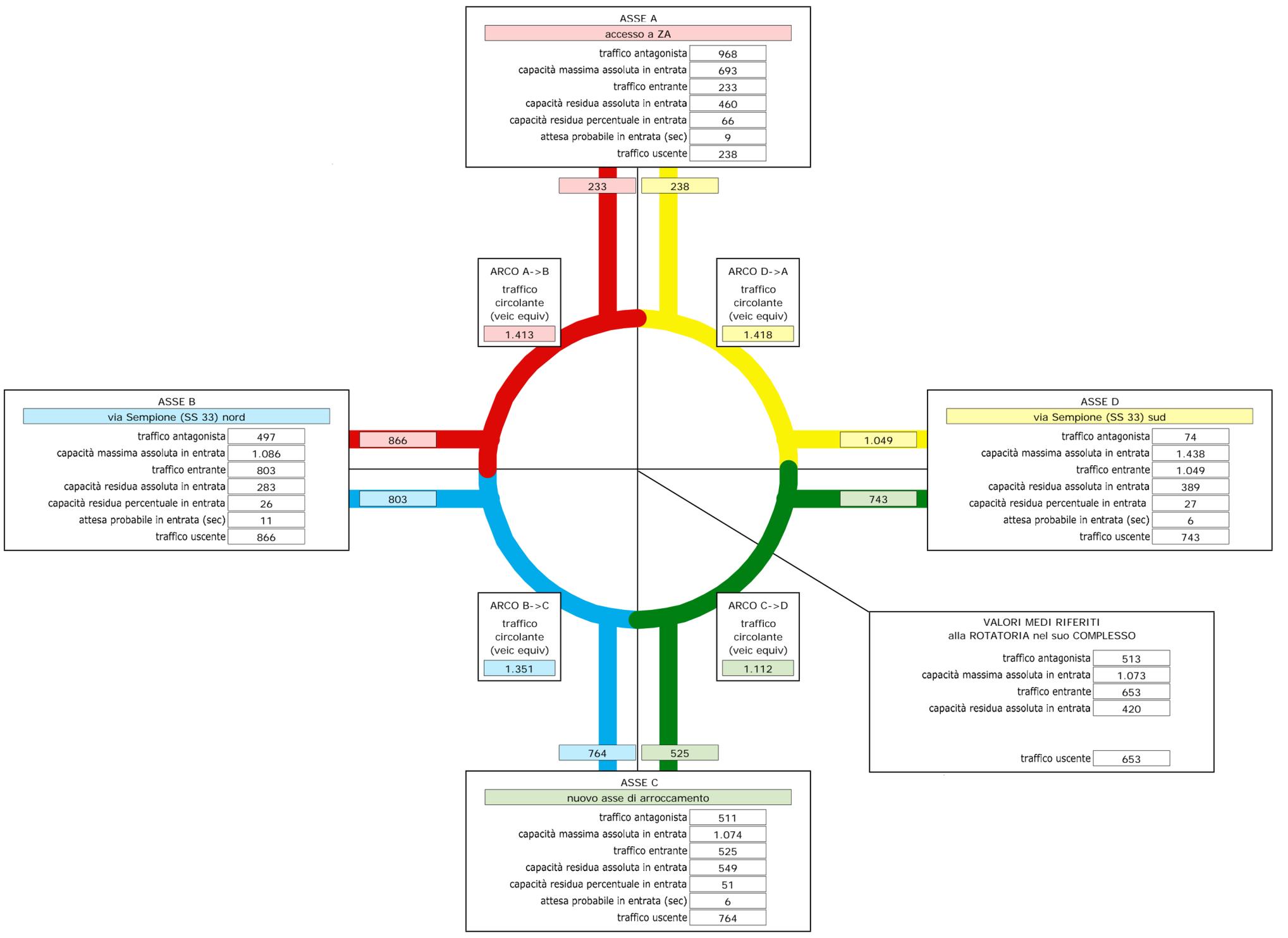
valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

| COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI |                            |                             |                           |                            |                          |
|---|----------------------------|-----------------------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------|
| assi di uscita dei flussi   |                            | A                           | B                         | C                          | D                        |
|   |                            | accesso a ZA                | via Sempione (SS 33) nord | nuovo asse di arroccamento | via Sempione (SS 33) sud |
| assi di entrata dei flussi  |                            |                             |                           |                            |                          |
| A   | accesso a ZA               | 0,80<br>0,75<br>0,70<br>--- | 0,80                      | 0,80<br>0,75               | 0,80<br>0,75             |
| B   | via Sempione (SS 33) nord  | 0,80<br>0,75<br>---         | 0,70<br>0,80<br>0,75      | 0,80                       | 0,80<br>0,75             |
| C   | nuovo asse di arroccamento | 0,80<br>---                 | 0,80                      | 0,75<br>0,70<br>0,80       | 0,80                     |
| D   | via Sempione (SS 33) sud   | 0,80<br>---                 | 0,80                      | 0,80<br>0,75               | 0,80<br>0,70<br>---      |

| CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI |                            |                      |                           |                            |                          |
|--|----------------------------|----------------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------|
| assi di uscita dei flussi                                      |                            | A                    | B                         | C                          | D                        |
|  |                            | accesso a ZA         | via Sempione (SS 33) nord | nuovo asse di arroccamento | via Sempione (SS 33) sud |
| assi di entrata dei flussi                                     |                            |                      |                           |                            |                          |
| A  | accesso a ZA               | 0<br>0<br>0<br>0     | 83,88                     | 18,64<br>17,475            | 83,88<br>78,6375         |
| B  | via Sempione (SS 33) nord  | 64,24<br>60,225<br>0 | 0                         | 256,96                     | 321,2<br>301,125         |
| C  | nuovo asse di arroccamento | 42<br>0              | 189                       | 0                          | 189                      |
| D  | via Sempione (SS 33) sud   | 0                    | 419,6                     | 335,68<br>314,7            | 0<br>0<br>0              |

| COEFFICIENTI di CAPACITÀ in ENTRATA |                            |      |
|-------------------------------------|----------------------------|------|
| A                                   | accesso a ZA               | 1,00 |
| B                                   | via Sempione (SS 33) nord  | 1,00 |
| C                                   | nuovo asse di arroccamento | 1,00 |
| D                                   | via Sempione (SS 33) sud   | 1,00 |

| COEFFICIENTI di PERCEPIBILITÀ in USCITA |                           |                            |                          |
|---|---------------------------|----------------------------|--------------------------|
| A                                       | B                         | C                          | D                        |
| accesso a ZA                            | via Sempione (SS 33) nord | nuovo asse di arroccamento | via Sempione (SS 33) sud |
| 0,10                                    | 0,10                      | 0,10                       | 0,10                     |



|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-04 - SP 47 / SS 33 / SS 33  |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |  |
|--|--|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA |  |
| Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)  |  |
| Condizioni del traffico                                | O2b - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di progetto (con AT) |

### FLUSSI

| assi in entrata           | assi in uscita            |                           |                          |     | totali per assi in entrata |
|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|-----|----------------------------|
|                           | A                         | B                         | C                        | D   |                            |
|                           | via Cascina Nuova (SP 47) | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | --- |                            |
| A                         | via Cascina Nuova (SP 47) | 186                       | 280                      | 0   | 466                        |
| B                         | via Sempione (SS 33) nord | 226                       | 677                      | 0   | 903                        |
| C                         | via Sempione (SS 33) sud  | 292                       | 875                      | 0   | 1.166                      |
| D                         | ---                       | 0                         | 0                        | 0   | 0                          |
| totali per assi in uscita |                           | 517                       | 1.061                    | 957 | 2.535                      |

### PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

| assi in entrata           | assi in uscita            |                           |                          |     | totali per assi in entrata |
|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|-----|----------------------------|
|                           | A                         | B                         | C                        | D   |                            |
|                           | via Cascina Nuova (SP 47) | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | --- |                            |
| A                         | via Cascina Nuova (SP 47) | 40                        | 60                       | 0   | 100                        |
| B                         | via Sempione (SS 33) nord | 25                        | 75                       | 0   | 100                        |
| C                         | via Sempione (SS 33) sud  | 25                        | 75                       | 0   | 100                        |
| D                         | ---                       | 0                         | 0                        | 0   | 0                          |
| totali per assi in uscita |                           | 50                        | 115                      | 135 | 0                          |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

### COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

| assi di entrata dei flussi | assi di uscita dei flussi |                             |                             |                             |
|----------------------------|---------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
|                            | A                         | B                           | C                           | D                           |
|                            | via Cascina Nuova (SP 47) | via Sempione (SS 33) nord   | via Sempione (SS 33) sud    | ---                         |
| A                          | via Cascina Nuova (SP 47) | 0,80<br>0,75<br>0,70<br>--- | 0,80<br>0,75                | 0,80<br>0,75<br>0,70<br>--- |
| B                          | via Sempione (SS 33) nord | 0,80<br>0,75<br>---         | 0,80<br>0,75                | 0,80<br>0,75                |
| C                          | via Sempione (SS 33) sud  | 0,80<br>---                 | 0,80<br>0,75                | 0,80                        |
| D                          | ---                       | 0,80<br>---                 | 0,80<br>0,75<br>0,70<br>--- | 0,80<br>0,75<br>0,70<br>--- |

### CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

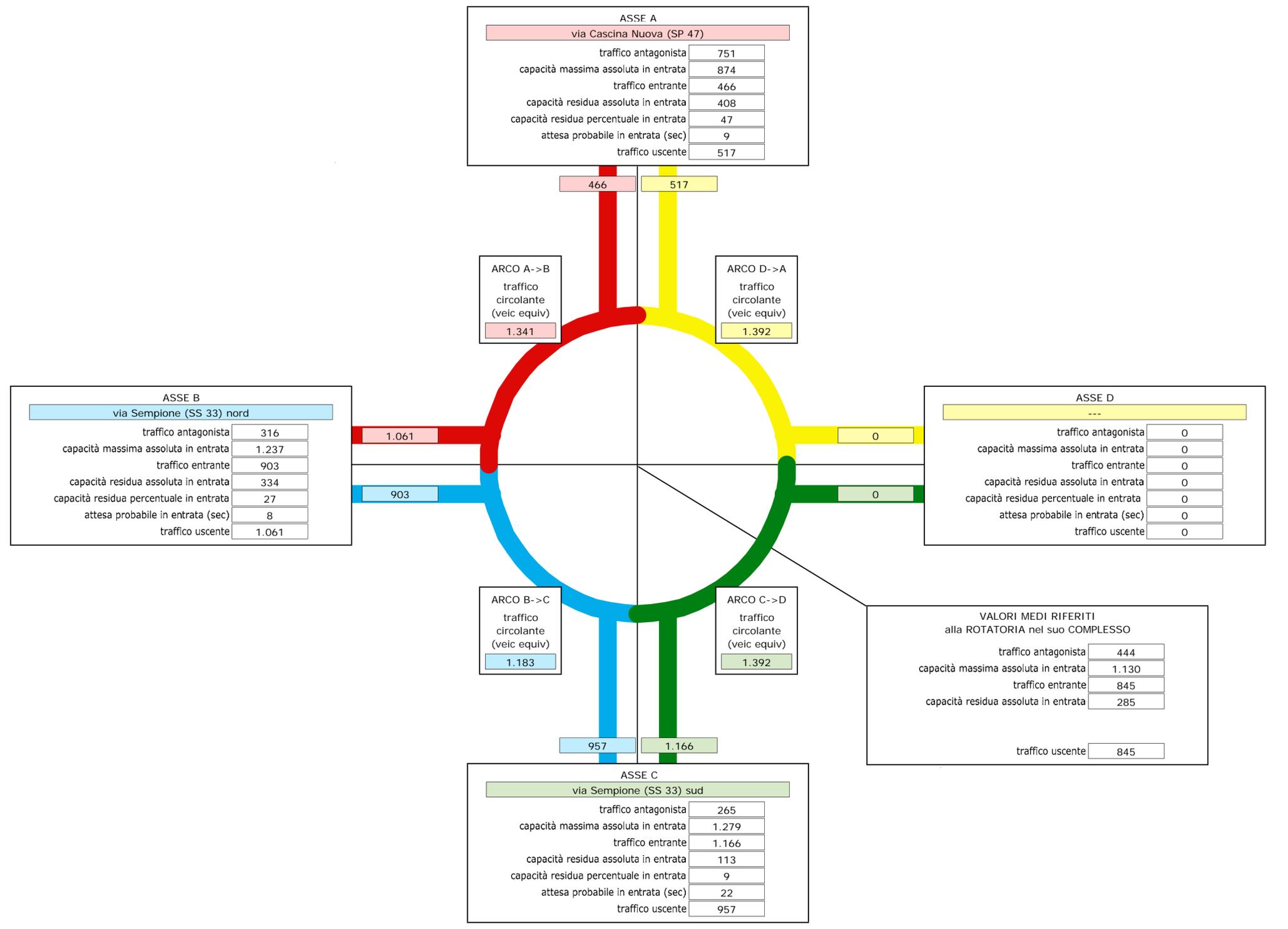
| assi di entrata dei flussi | assi di uscita dei flussi |                           |                          |       | assi interessati dal traffico antagonista | archi interessati dal traffico circolante |
|----------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|-------|---|---|
|                            | A                         | B                         | C                        | D     |   |   |
|                            | via Cascina Nuova (SP 47) | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | ---   |   |   |
| A                          | via Cascina Nuova (SP 47) | 149,12                    | 223,68                   | 0     | A   | AB<br>BC<br>CD<br>DA                      |
| B                          | via Sempione (SS 33) nord | 180,6<br>169,3125<br>0    | 0                        | 541,8 | B   | AB<br>BC<br>CD<br>DA                      |
| C                          | via Sempione (SS 33) sud  | 699,6                     | 0                        | 0     | C   | AB<br>BC<br>CD<br>DA                      |
| D                          | ---                       | 233,2<br>0                | 0                        | 0     | D   | AB<br>BC<br>CD<br>DA                      |

### COEFFICIENTI di CAPACITÀ in ENTRATA

|   |                           |      |
|---|---------------------------|------|
| A | via Cascina Nuova (SP 47) | 1,00 |
| B | via Sempione (SS 33) nord | 1,00 |
| C | via Sempione (SS 33) sud  | 1,00 |
| D | ---                       |      |

### COEFFICIENTI di PERCEPIBILITÀ in USCITA

| A                         | B                         | C                        | D   |
|---------------------------|---------------------------|--------------------------|-----|
| via Cascina Nuova (SP 47) | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | --- |
| 0,10                      | 0,10                      | 0,10                     |     |



|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-05 - Treves / Treves-Valletta / nuovo asse di arroccamento  |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |  |
|--|--|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |  |
| Condizioni del traffico  | O2b - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di progetto (con AT) |

### FLUSSI

|                           |            | assi in uscita            |                            |                            |     | totali per assi in entrata |
|---------------------------|------------|---------------------------|----------------------------|----------------------------|-----|----------------------------|
|                           |            | A                         | B                          | C                          | D   |                            |
| assi in entrata           | A          | via Treves                | via Treves - via Valletta  | nuovo asse di arroccamento | --- |                            |
|                           | B          | via Treves                | via Treves - via Valletta  | nuovo asse di arroccamento | --- |                            |
| C                         | via Treves | via Treves - via Valletta | nuovo asse di arroccamento | ---                        |     |                            |
| D                         | via Treves | via Treves - via Valletta | nuovo asse di arroccamento | ---                        |     |                            |
| totali per assi in uscita |            | 442                       | 202                        | 177                        | 0   | 821                        |

### PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI

|                           |            | assi in uscita            |                            |                            |     | totali per assi in entrata |
|---------------------------|------------|---------------------------|----------------------------|----------------------------|-----|----------------------------|
|                           |            | A                         | B                          | C                          | D   |                            |
| assi in entrata           | A          | via Treves                | via Treves - via Valletta  | nuovo asse di arroccamento | --- |                            |
|                           | B          | via Treves                | via Treves - via Valletta  | nuovo asse di arroccamento | --- |                            |
| C                         | via Treves | via Treves - via Valletta | nuovo asse di arroccamento | ---                        |     |                            |
| D                         | via Treves | via Treves - via Valletta | nuovo asse di arroccamento | ---                        |     |                            |
| totali per assi in uscita |            | 120                       | 60                         | 120                        | 0   | 300                        |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0

### COEFFICIENTI di CONTRIBUZIONE dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

|                            |            | assi di uscita dei flussi |                            |                            |     |
|----------------------------|------------|---------------------------|----------------------------|----------------------------|-----|
|                            |            | A                         | B                          | C                          | D   |
| assi di entrata dei flussi | A          | via Treves                | via Treves - via Valletta  | nuovo asse di arroccamento | --- |
|                            | B          | via Treves                | via Treves - via Valletta  | nuovo asse di arroccamento | --- |
| C                          | via Treves | via Treves - via Valletta | nuovo asse di arroccamento | ---                        |     |
| D                          | via Treves | via Treves - via Valletta | nuovo asse di arroccamento | ---                        |     |

### CONTRIBUTI dei FLUSSI al TRAFFICO ANTAGONISTA nei DIVERSI ASSI

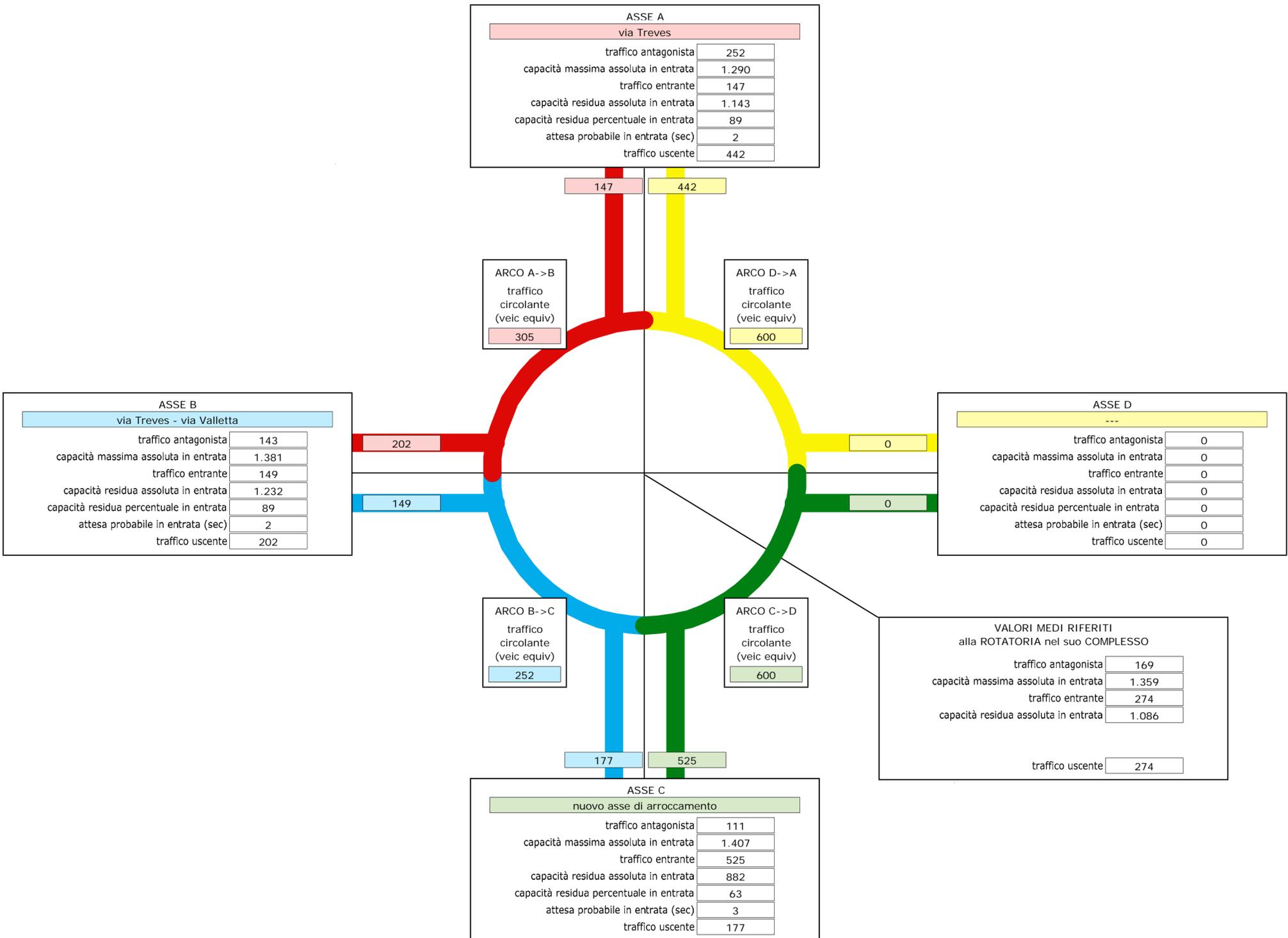
|                            |            | assi di uscita dei flussi |                            |                            |     |
|----------------------------|------------|---------------------------|----------------------------|----------------------------|-----|
|                            |            | A                         | B                          | C                          | D   |
| assi di entrata dei flussi | A          | via Treves                | via Treves - via Valletta  | nuovo asse di arroccamento | --- |
|                            | B          | via Treves                | via Treves - via Valletta  | nuovo asse di arroccamento | --- |
| C                          | via Treves | via Treves - via Valletta | nuovo asse di arroccamento | ---                        |     |
| D                          | via Treves | via Treves - via Valletta | nuovo asse di arroccamento | ---                        |     |

### COEFFICIENTI di CAPACITÀ in ENTRATA

| Asse | Capacità |
|------|----------|
| A    | 1,00     |
| B    | 1,00     |
| C    | 1,00     |
| D    | ---      |

### COEFFICIENTI di PERCEPIBILITÀ in USCITA

| Asse | Percepiibilità |
|------|----------------|
| A    | 0,25           |
| B    | 0,25           |
| C    | 0,25           |
| D    | ---            |



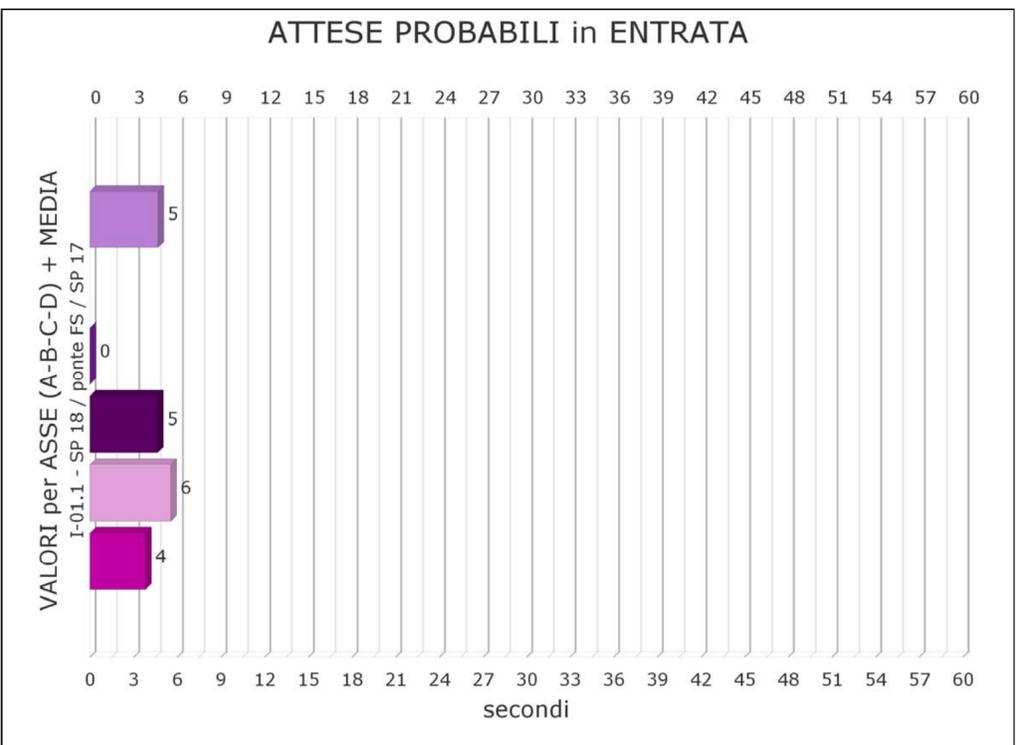
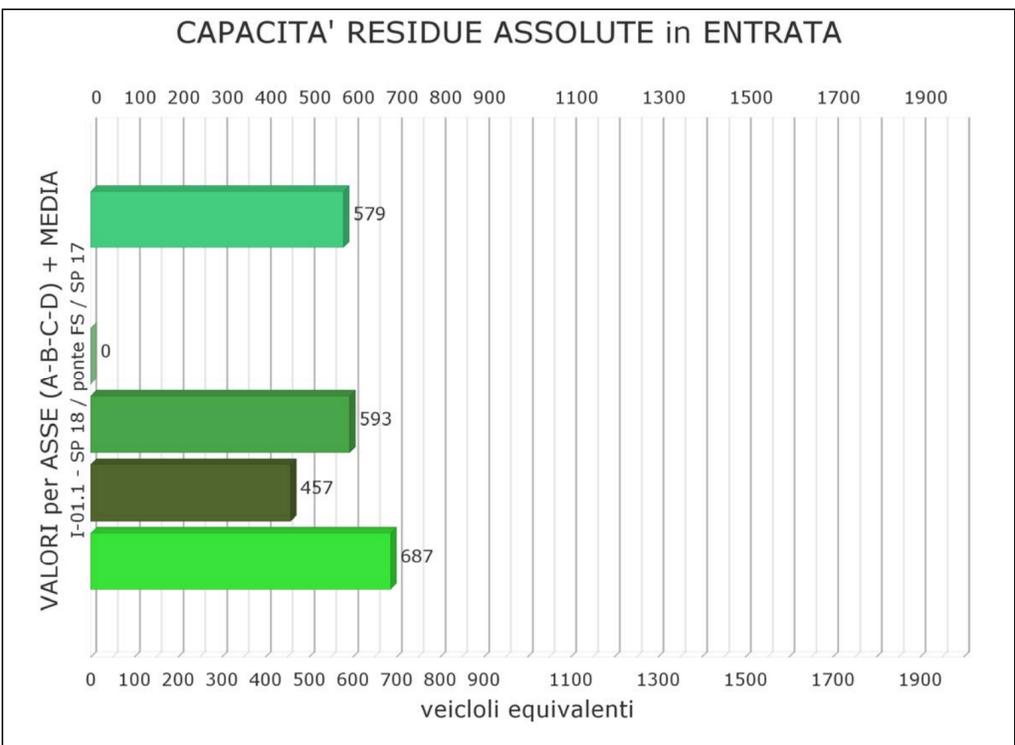
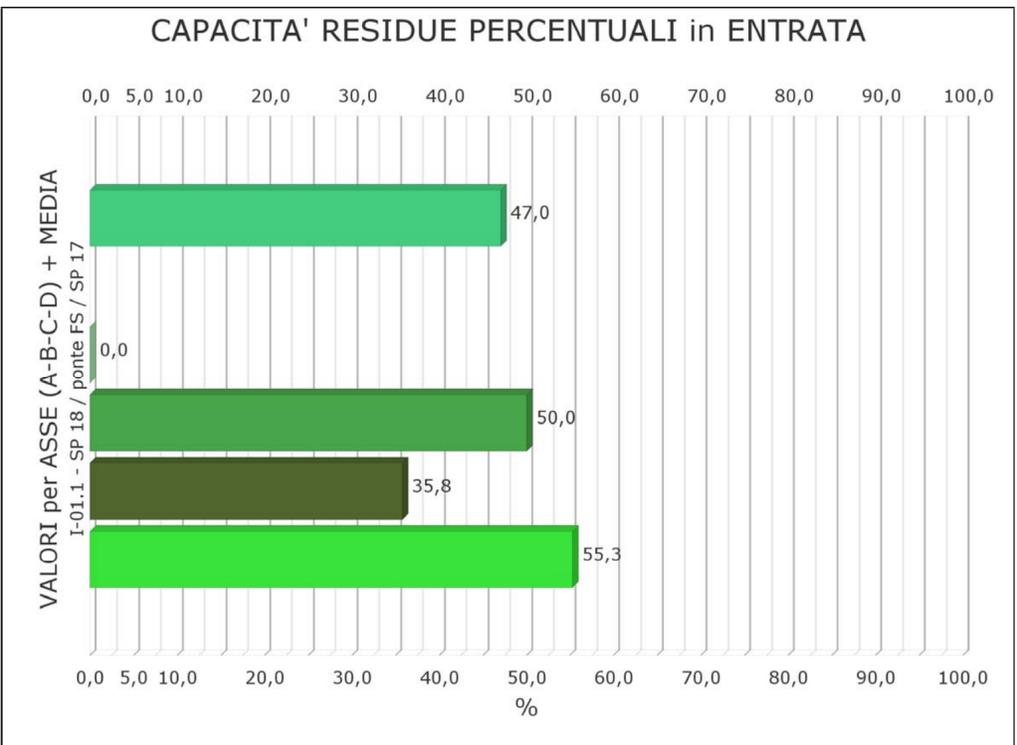
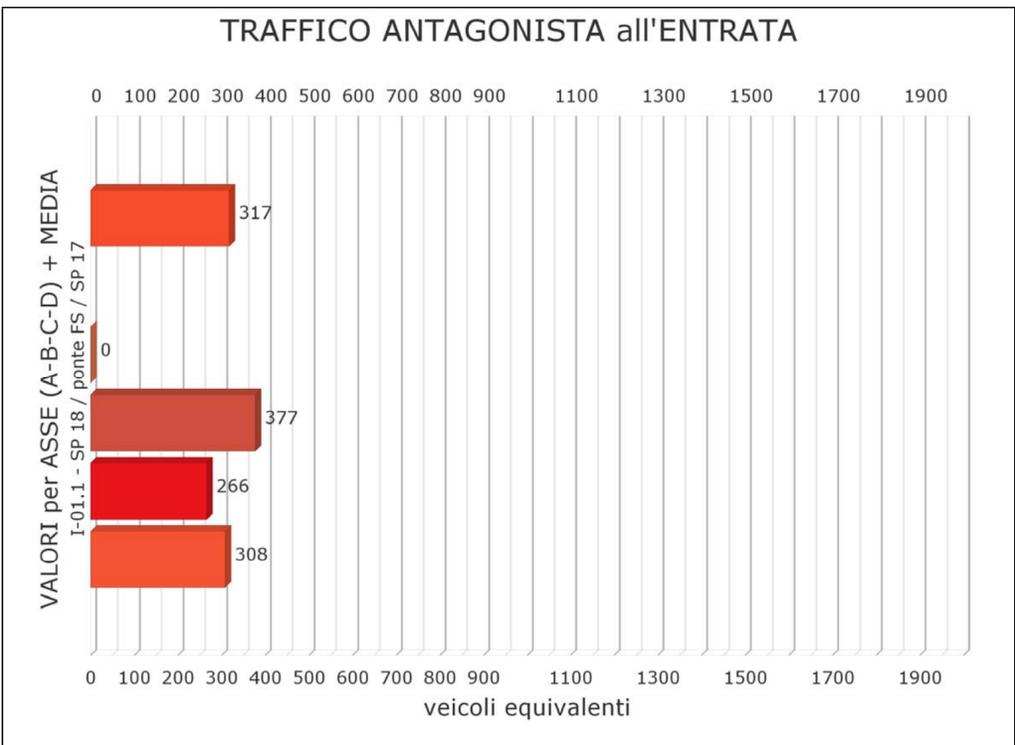
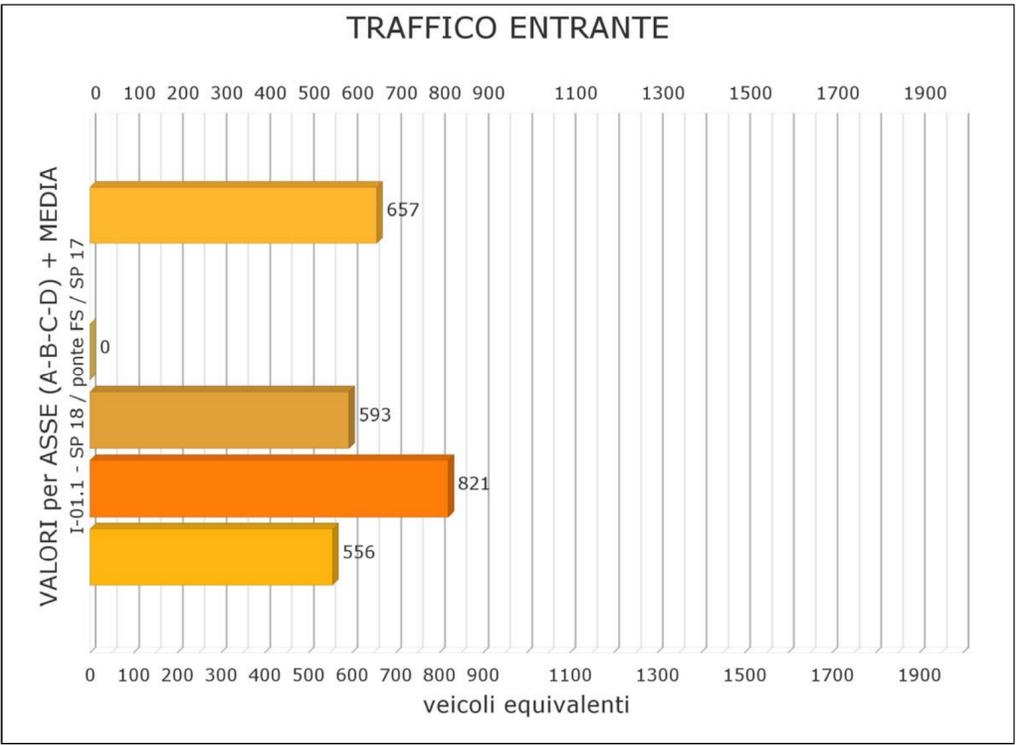
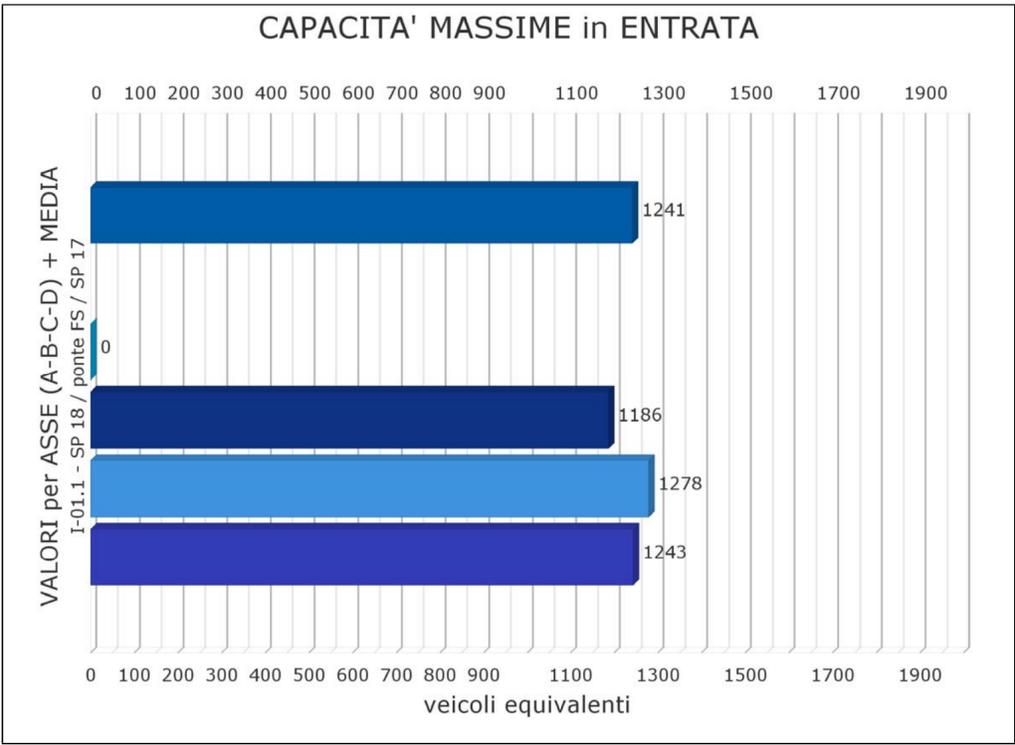
|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-01.1 - SP 18 / ponte FS / SP 17   |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |  |
|--|--|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |  |
| Condizioni del traffico  | 02b - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di progetto (con AT) |

| FLUSSI                    |                           |                         |          |                           |     |                            |
|---------------------------|---------------------------|-------------------------|----------|---------------------------|-----|----------------------------|
|                           |                           | assi in uscita          |          |                           |     |                            |
|                           |                           | A                       | B        | C                         | D   |                            |
|                           |                           | via per Corgeno (SP 18) | ponte FS | via Don Locatelli (SP 17) | --- |                            |
| assi in entrata           |                           |                         |          |                           |     | totali per assi in entrata |
| A                         | via per Corgeno (SP 18)   |                         | 278      | 278                       | 0   | 556                        |
| B                         | ponte FS                  | 411                     |          | 411                       | 0   | 821                        |
| C                         | via Don Locatelli (SP 17) | 297                     | 297      |                           | 0   | 593                        |
| D                         | ---                       | 0                       | 0        | 0                         |     | 0                          |
| totali per assi in uscita |                           | 707                     | 575      | 689                       | 0   | 1.970                      |

| PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI |                           |                         |          |                           |     |                            |
|--|---------------------------|-------------------------|----------|---------------------------|-----|----------------------------|
|  |                           | assi in uscita          |          |                           |     |                            |
|  |                           | A                       | B        | C                         | D   |                            |
|  |                           | via per Corgeno (SP 18) | ponte FS | via Don Locatelli (SP 17) | --- |                            |
| assi in entrata                        |                           |                         |          |                           |     | totali per assi in entrata |
| A                                      | via per Corgeno (SP 18)   |                         | 50       | 50                        |     | 100                        |
| B                                      | ponte FS                  | 50                      |          | 50                        |     | 100                        |
| C                                      | via Don Locatelli (SP 17) | 50                      | 50       |                           |     | 100                        |
| D                                      | ---                       |                         |          |                           |     | 0                          |
| totali per assi in uscita              |                           | 100                     | 100      | 100                       | 0   | 300                        |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0



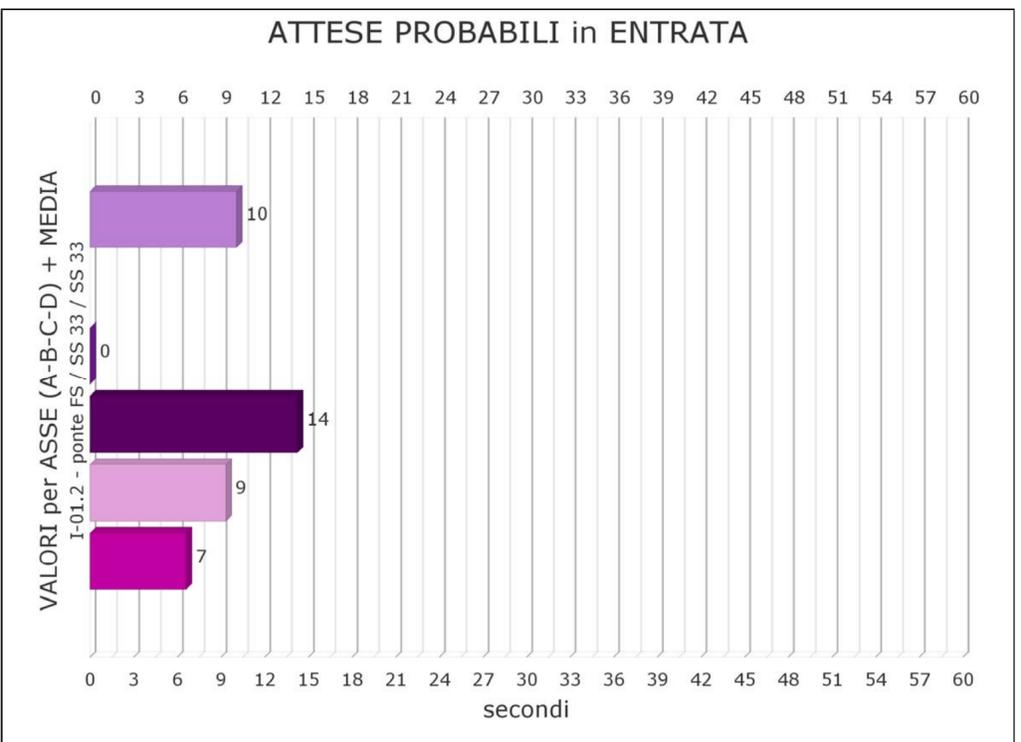
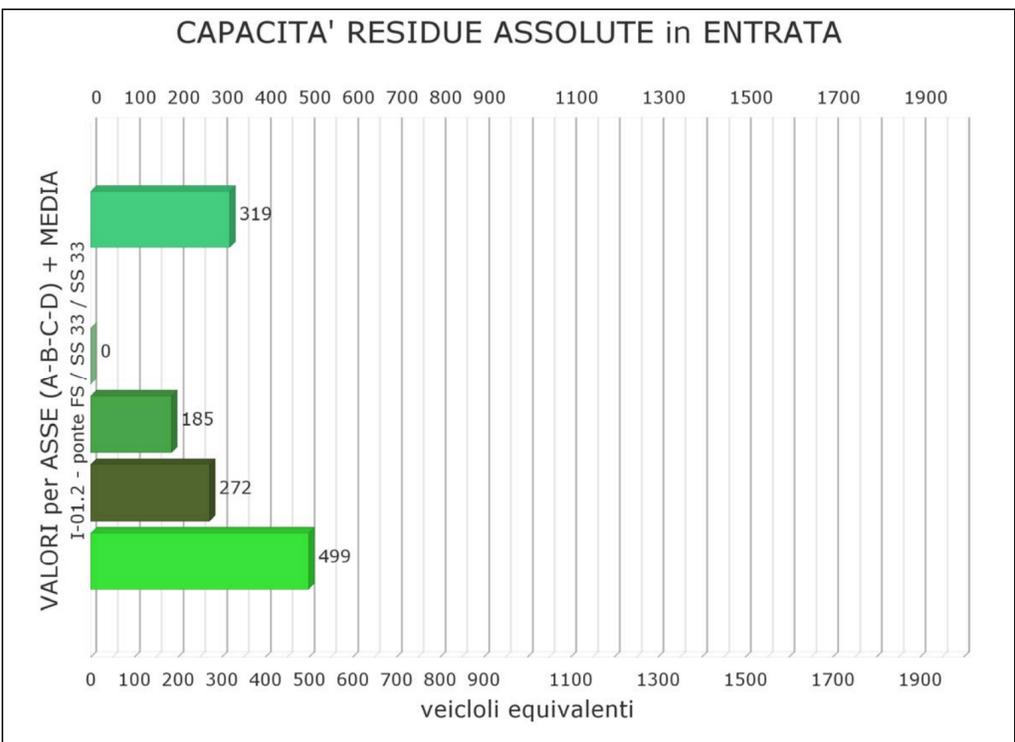
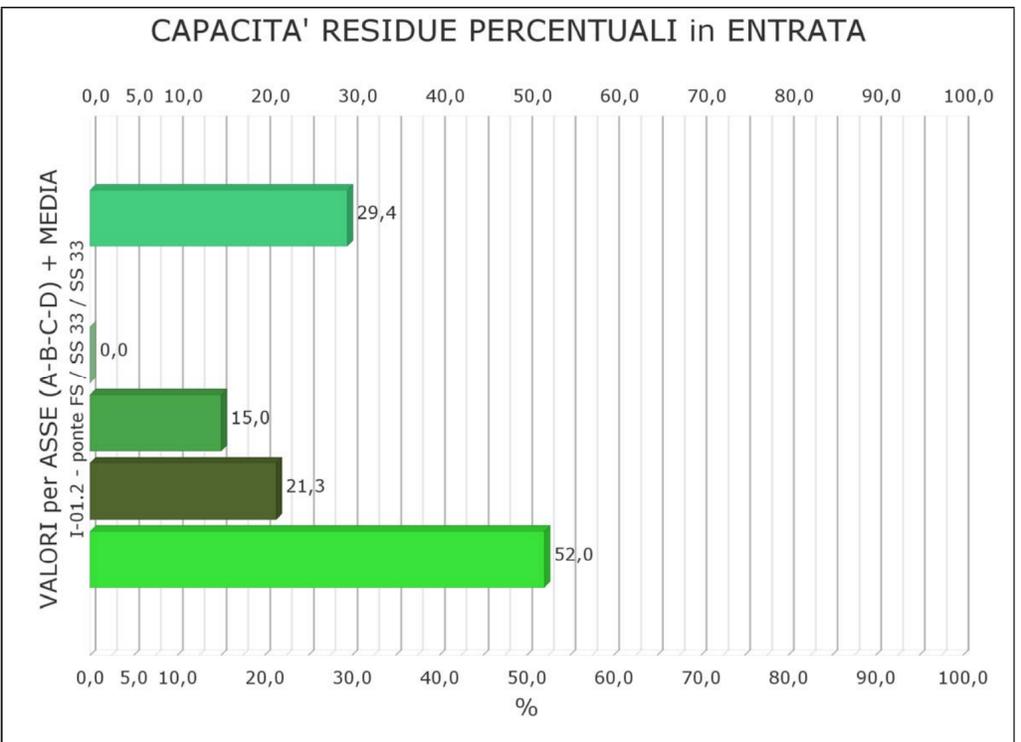
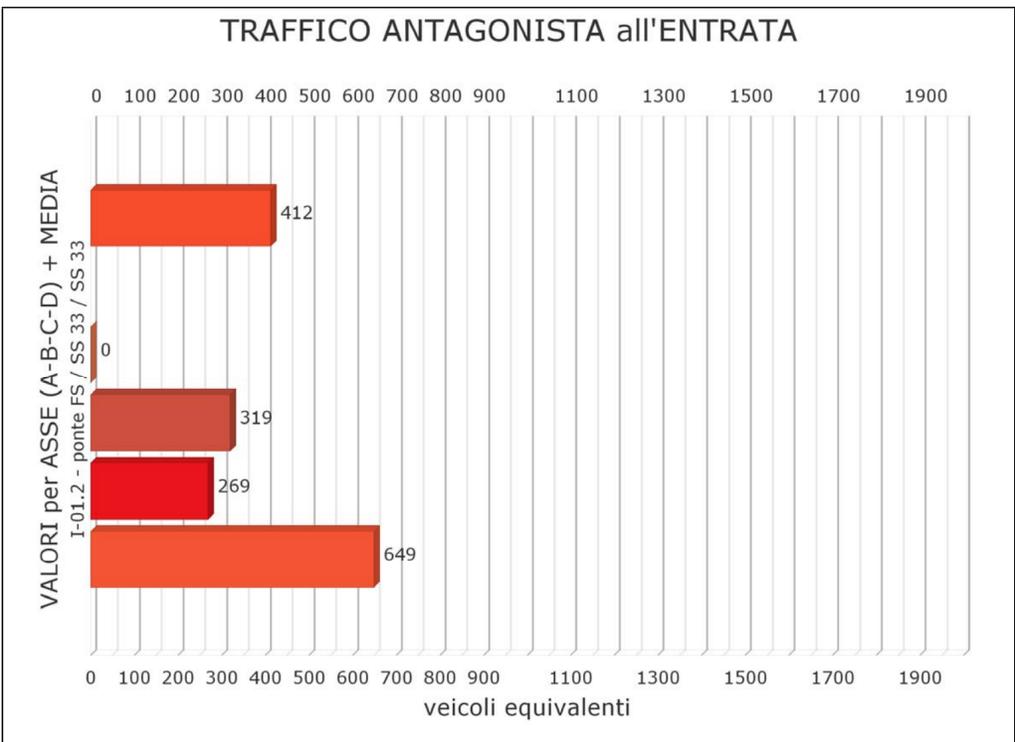
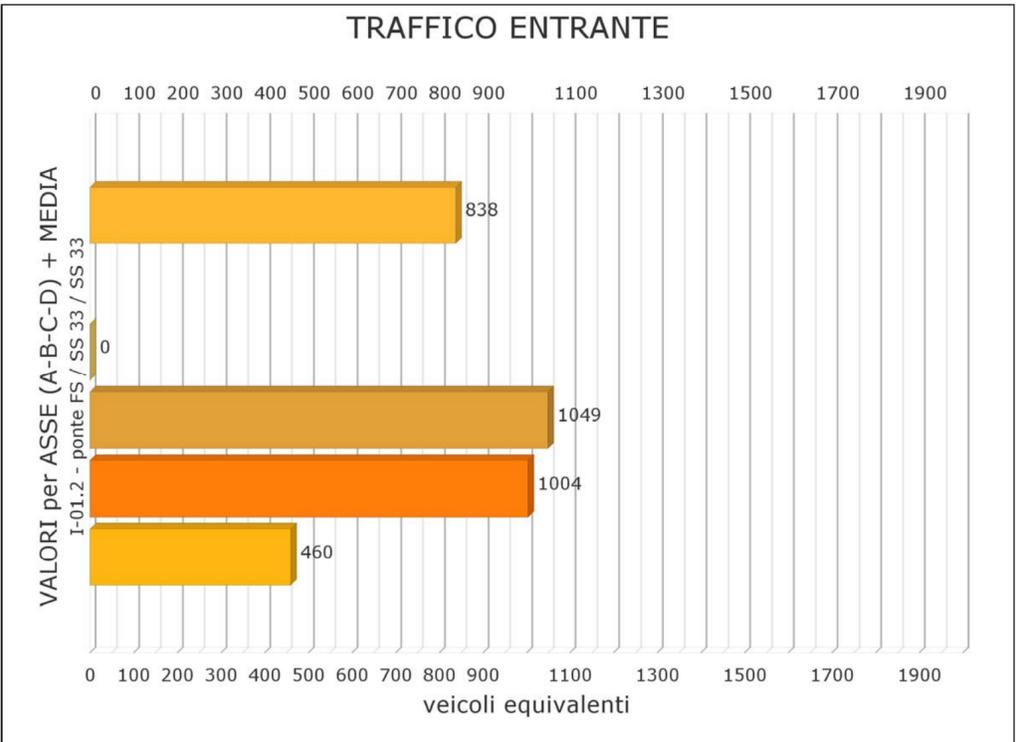
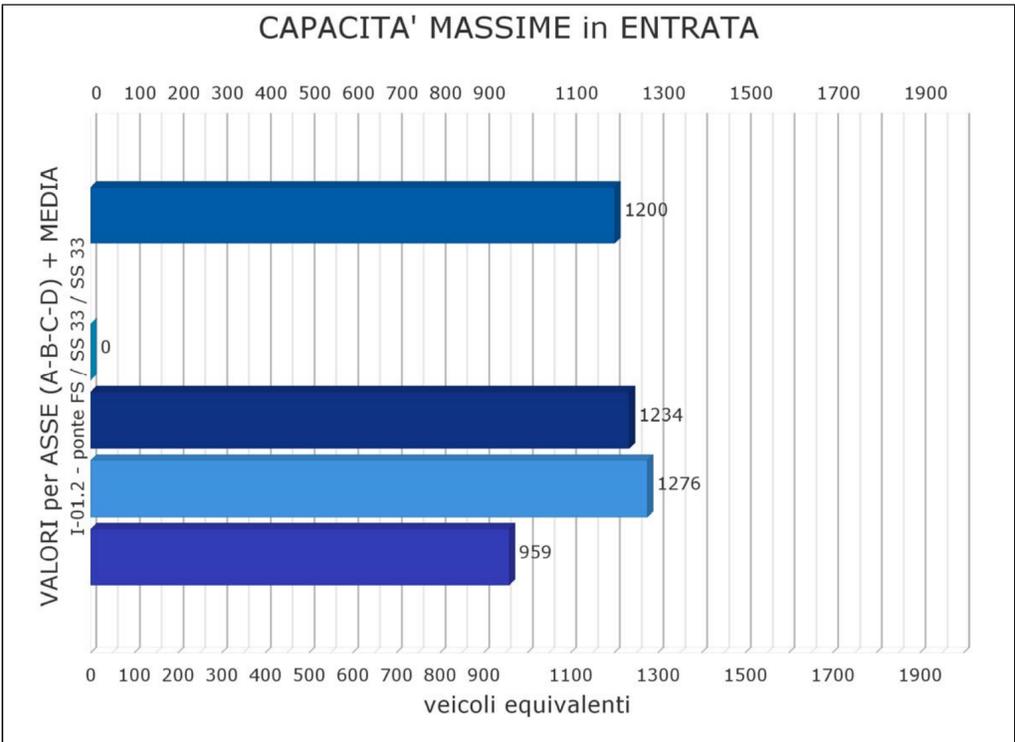
|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-01.2 - ponte FS / SS 33 / SS 33   |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |  |
|--|--|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |  |
| Condizioni del traffico  | O2b - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di progetto (con AT) |

| FLUSSI                     |                           |                |     |     |   |       |
|----------------------------|---------------------------|----------------|-----|-----|---|-------|
|                            |                           | assi in uscita |     |     |   |       |
|                            |                           | A              | B   | C   | D |       |
| assi in entrata            |                           | 0              | 0   | 0   | 0 | 0     |
| A                          | ponte FS                  | 301            | 230 | 230 | 0 | 460   |
| B                          | via Sempione (SS 33) nord | 315            | 734 | 703 | 0 | 1.004 |
| C                          | via Sempione (SS 33) sud  | 0              | 0   | 0   | 0 | 0     |
| D                          | ---                       | 0              | 0   | 0   | 0 | 0     |
| totali per assi in uscita  |                           | 616            | 964 | 933 | 0 | 2.513 |
| totali per assi in entrata |                           | 0              | 0   | 0   | 0 | 0     |

| PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI |                           |                |     |     |   |     |
|--|---------------------------|----------------|-----|-----|---|-----|
|  |                           | assi in uscita |     |     |   |     |
|  |                           | A              | B   | C   | D |     |
| assi in entrata                        |                           | 0              | 0   | 0   | 0 | 0   |
| A                                      | ponte FS                  | 30             | 50  | 50  | 0 | 100 |
| B                                      | via Sempione (SS 33) nord | 30             | 70  | 70  | 0 | 100 |
| C                                      | via Sempione (SS 33) sud  | 0              | 0   | 0   | 0 | 0   |
| D                                      | ---                       | 0              | 0   | 0   | 0 | 0   |
| totali per assi in uscita              |                           | 60             | 120 | 120 | 0 | 300 |
| totali per assi in entrata             |                           | 0              | 0   | 0   | 0 | 0   |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0



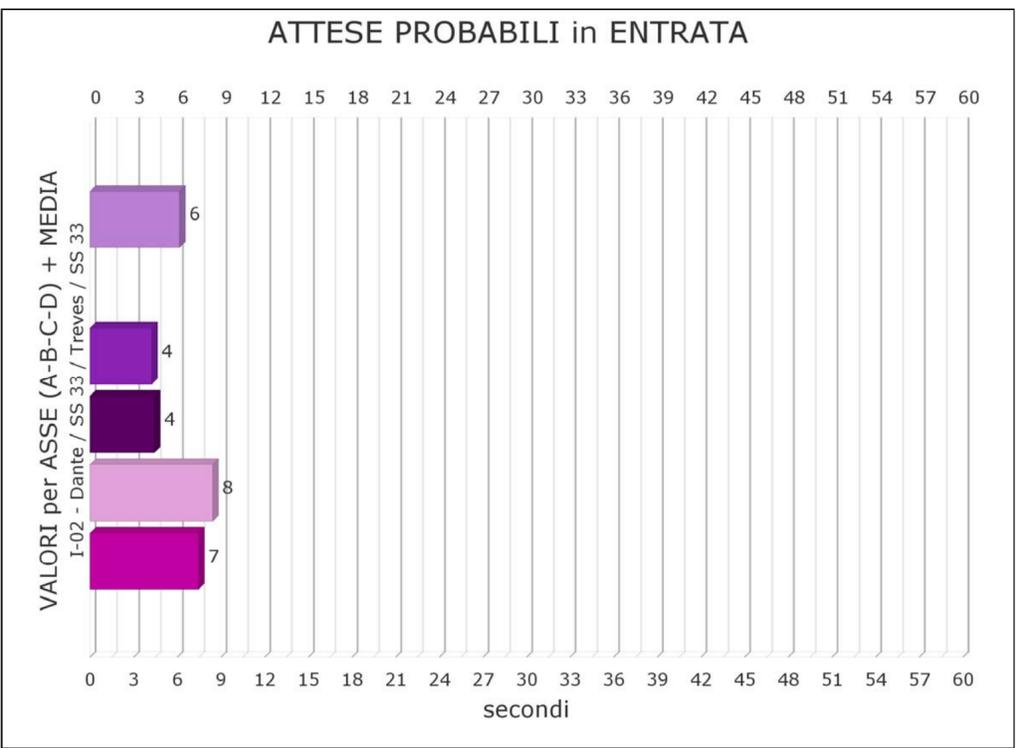
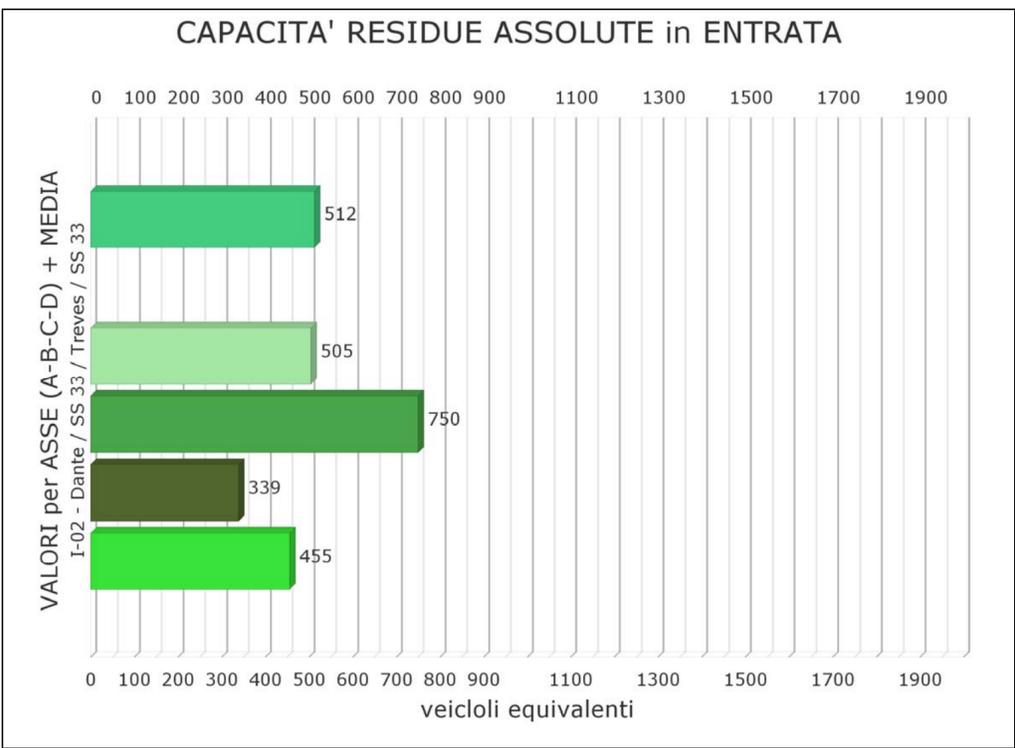
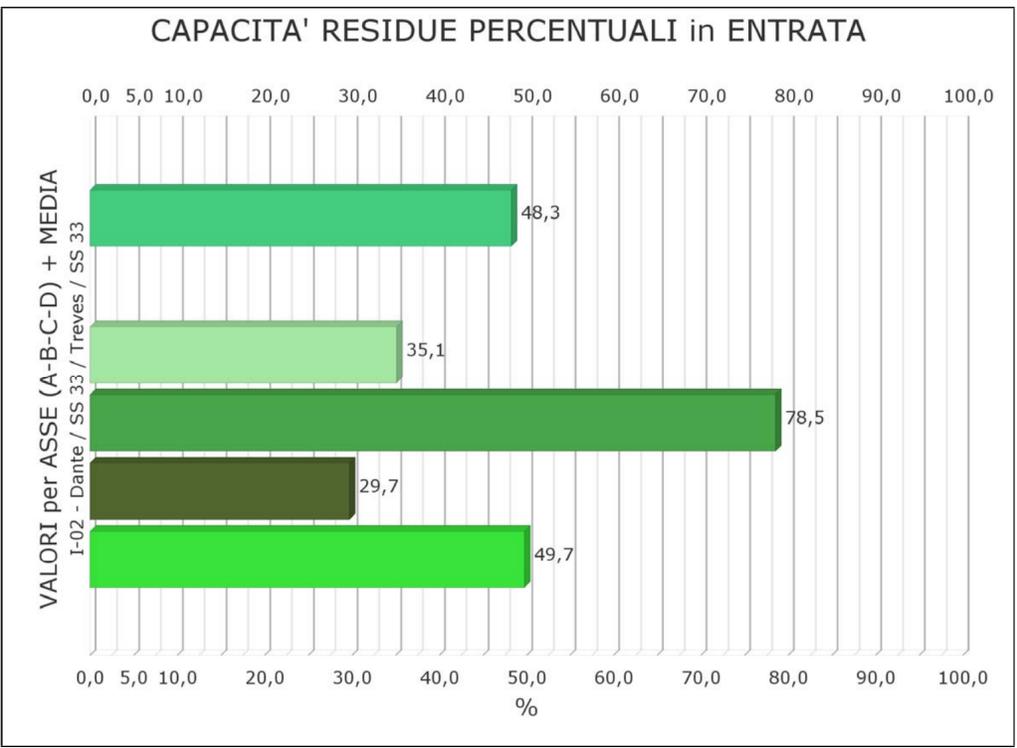
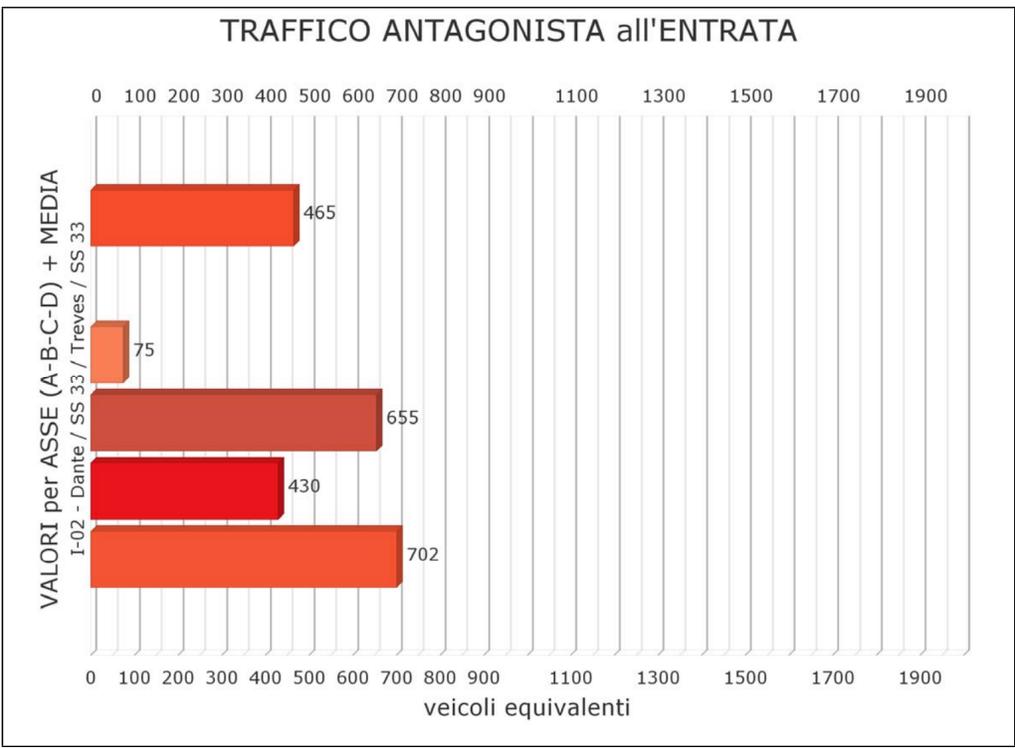
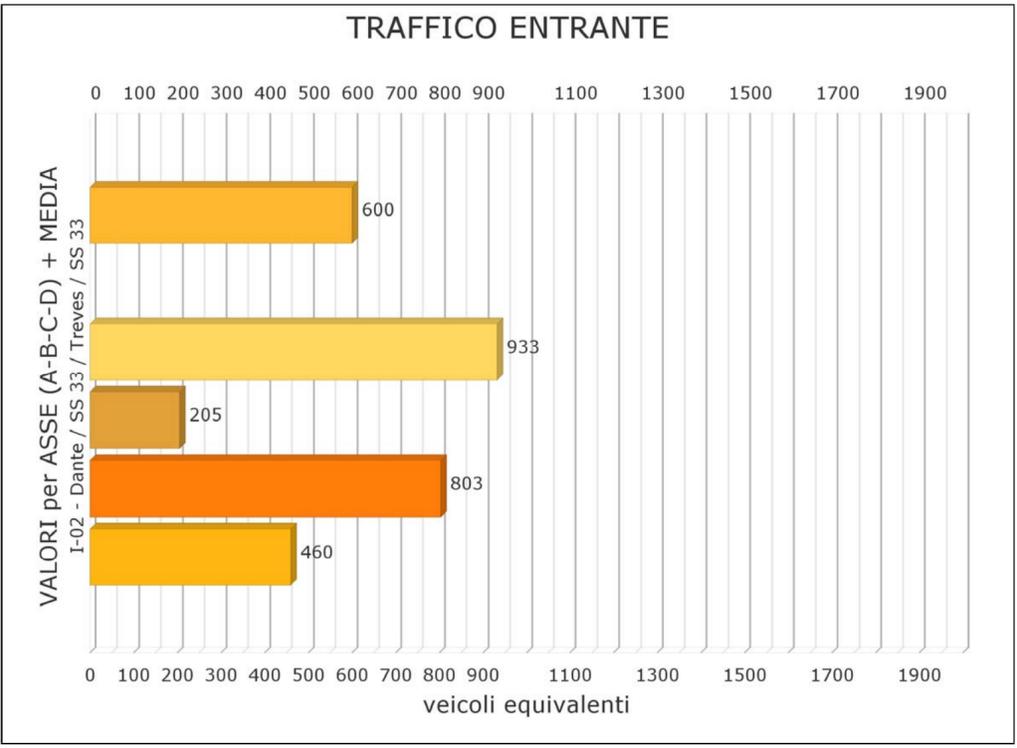
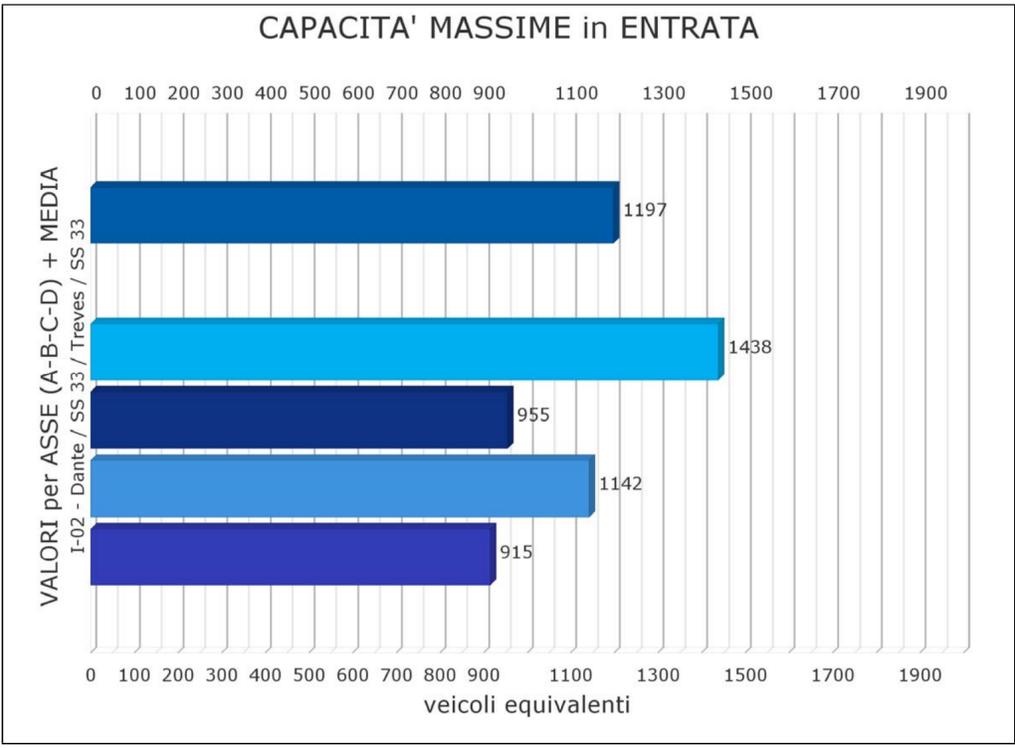
|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-02 - Dante / SS 33 / Treves / SS 33   |
| Configurazione | B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |  |
|--|--|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |  |
| Condizioni del traffico  | O2b - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di progetto (con AT) |

| FLUSSI                    |   |                |                           |            |                          |                            |
|---------------------------|---|----------------|---------------------------|------------|--------------------------|----------------------------|
|                           |   | assi in uscita |                           |            |                          |                            |
|                           |   | A              | B                         | C          | D                        |                            |
|                           |   | via Dante      | via Sempione (SS 33) nord | via Treves | via Sempione (SS 33) sud | totali per assi in entrata |
| assi in entrata           | A |                | 184                       | 92         | 184                      | 460                        |
|                           | B | 161            |                           | 161        | 482                      | 803                        |
|                           | C | 41             | 82                        |            | 82                       | 205                        |
|                           | D | 187            | 560                       | 187        |                          | 933                        |
| totali per assi in uscita |   | 388            | 826                       | 439        | 748                      | 2.401                      |

| PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI |   |                |                           |            |                          |                            |
|--|---|----------------|---------------------------|------------|--------------------------|----------------------------|
|  |   | assi in uscita |                           |            |                          |                            |
|  |   | A              | B                         | C          | D                        |                            |
|  |   | via Dante      | via Sempione (SS 33) nord | via Treves | via Sempione (SS 33) sud | totali per assi in entrata |
| assi in entrata                        | A |                | 40                        | 20         | 40                       | 100                        |
|  | B | 20             |                           | 20         | 60                       | 100                        |
|  | C | 20             | 40                        |            | 40                       | 100                        |
|  | D | 20             | 60                        | 20         |                          | 100                        |
| totali per assi in uscita              |   | 60             | 140                       | 60         | 140                      | 400                        |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0



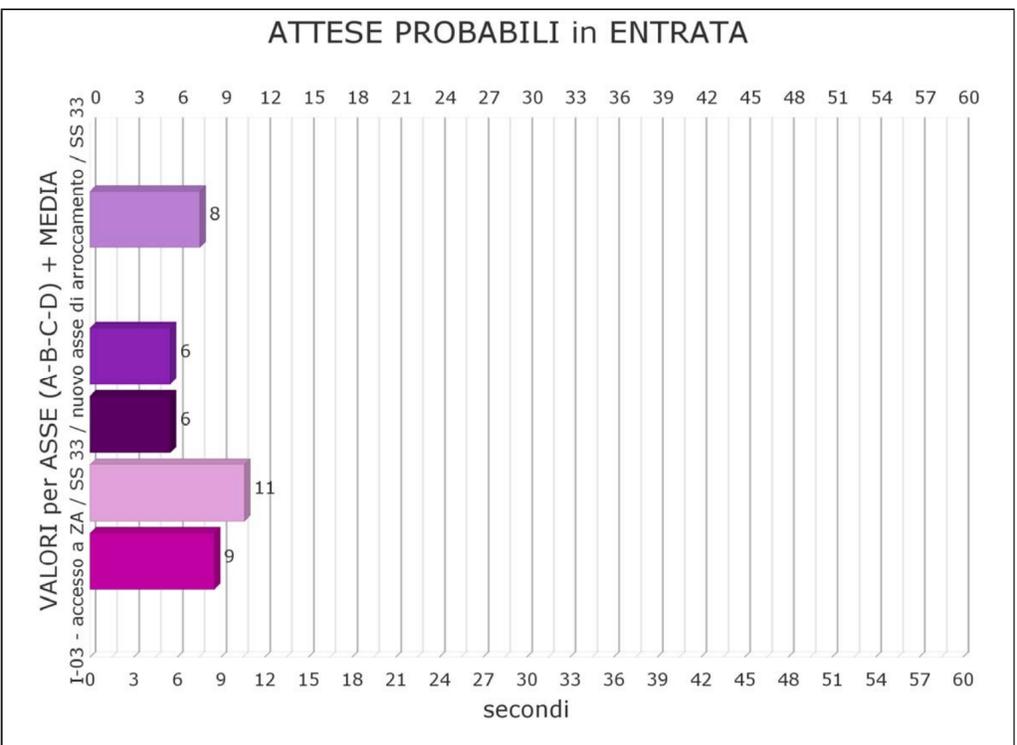
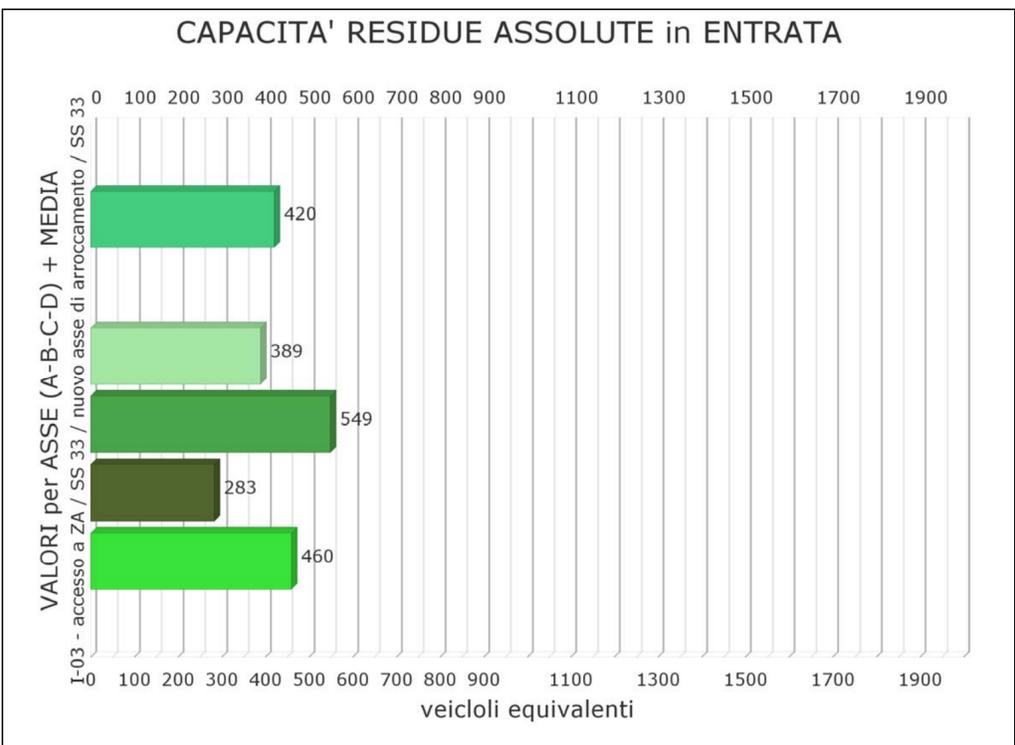
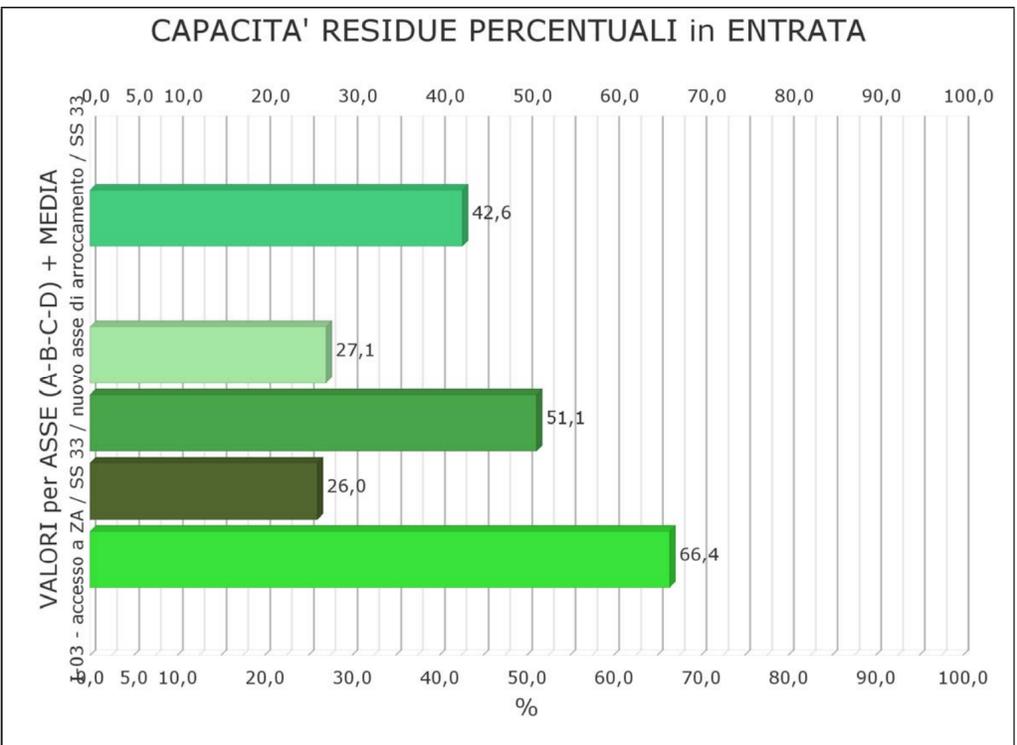
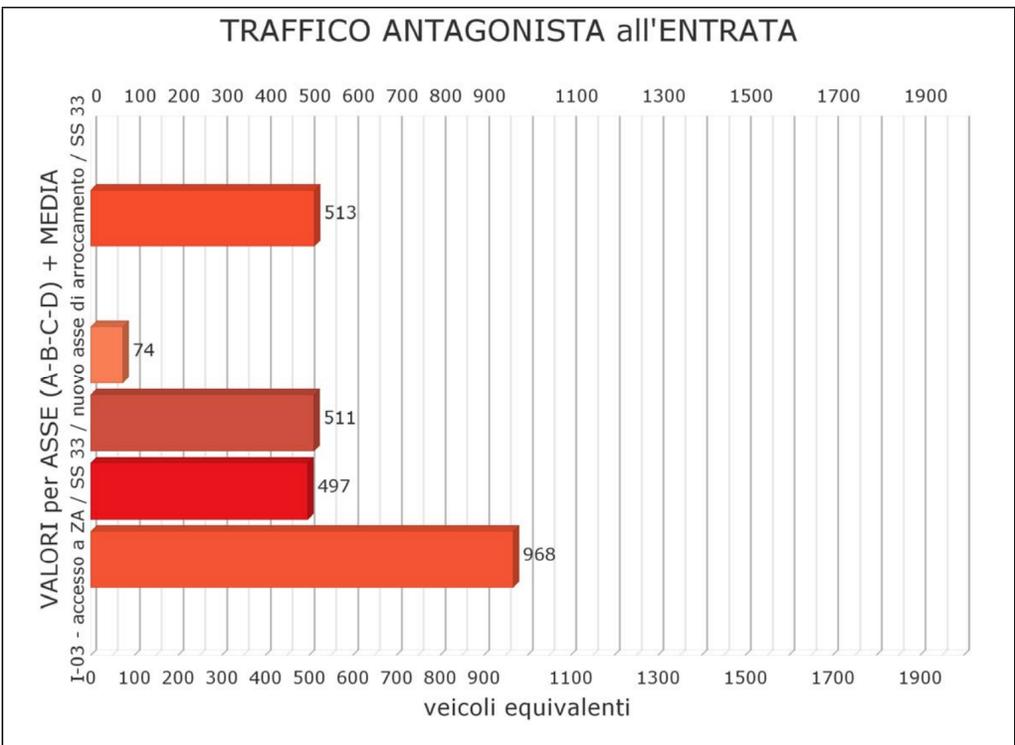
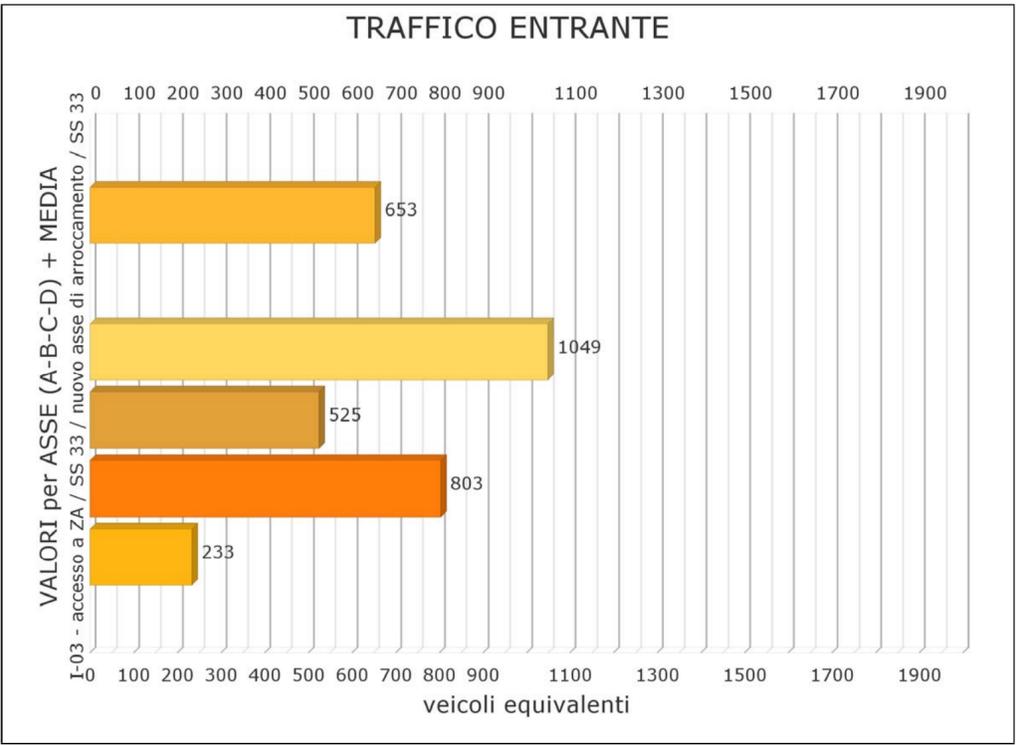
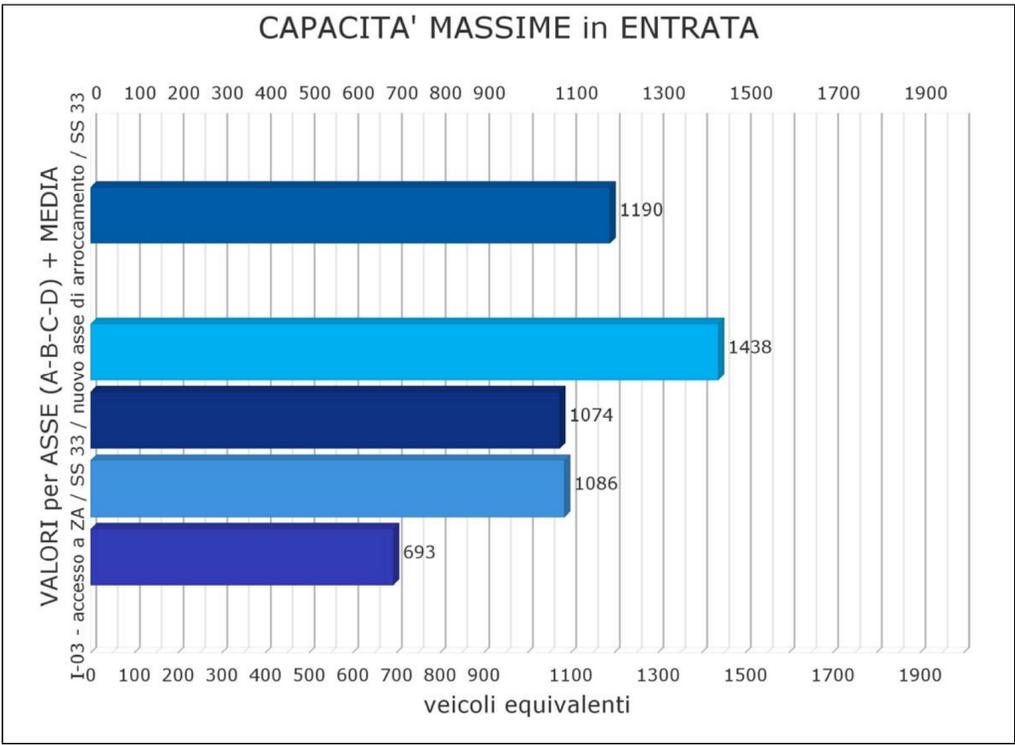
|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-03 - accesso a ZA / SS 33 / nuovo asse di arroccamento / SS 33  |
| Configurazione | B - corona di rotazione a 2 corsie - 4 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |  |
|--|--|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |  |
| Condizioni del traffico  | O2b - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di progetto (con AT) |

| FLUSSI                    |   |                |                           |                            |                          |                            |
|---------------------------|---|----------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------|----------------------------|
|                           |   | assi in uscita |                           |                            |                          |                            |
|                           |   | A              | B                         | C                          | D                        |                            |
|                           |   | accesso a ZA   | via Sempione (SS 33) nord | nuovo asse di arroccamento | via Sempione (SS 33) sud | totali per assi in entrata |
| assi in entrata           | A |                | 105                       | 23                         | 105                      | 233                        |
|                           | B | 80             |                           | 321                        | 402                      | 803                        |
|                           | C | 53             | 236                       |                            | 236                      | 525                        |
|                           | D | 105            | 525                       | 420                        |                          | 1.049                      |
| totali per assi in uscita |   | 238            | 866                       | 764                        | 743                      | 2.610                      |

| PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI |   |                |                           |                            |                          |                            |
|--|---|----------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------|----------------------------|
|  |   | assi in uscita |                           |                            |                          |                            |
|  |   | A              | B                         | C                          | D                        |                            |
|  |   | accesso a ZA   | via Sempione (SS 33) nord | nuovo asse di arroccamento | via Sempione (SS 33) sud | totali per assi in entrata |
| assi in entrata                        | A |                | 45                        | 10                         | 45                       | 100                        |
|  | B | 10             |                           | 40                         | 50                       | 100                        |
|  | C | 10             | 45                        |                            | 45                       | 100                        |
|  | D | 10             | 50                        | 40                         |                          | 100                        |
| totali per assi in uscita              |   | 30             | 140                       | 90                         | 140                      | 400                        |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0



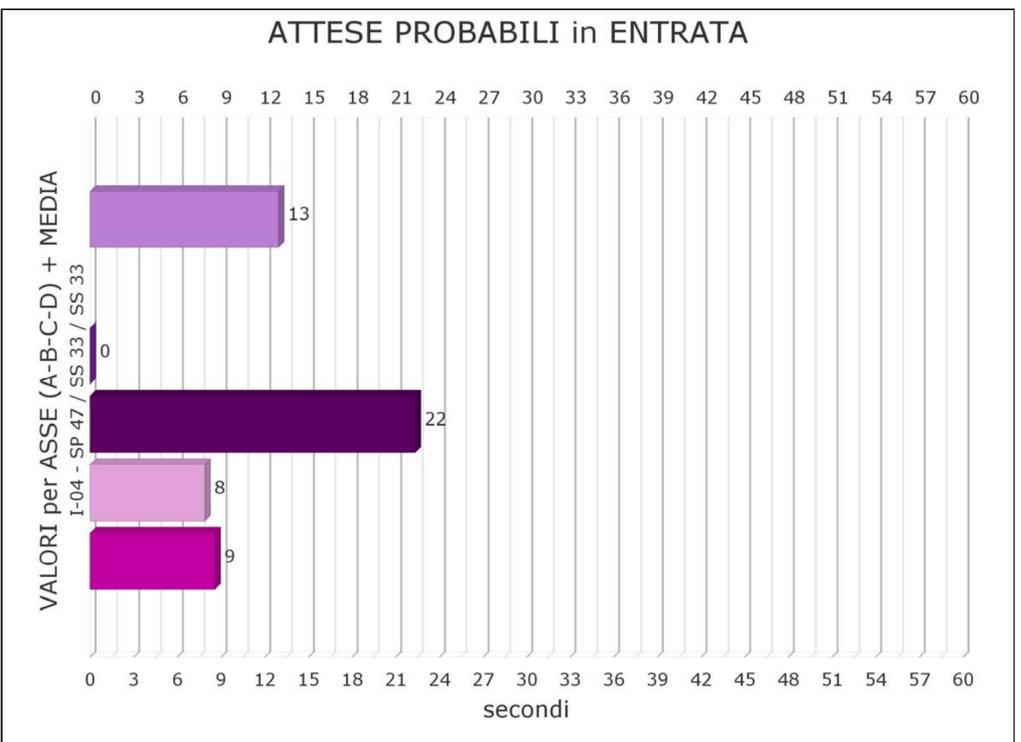
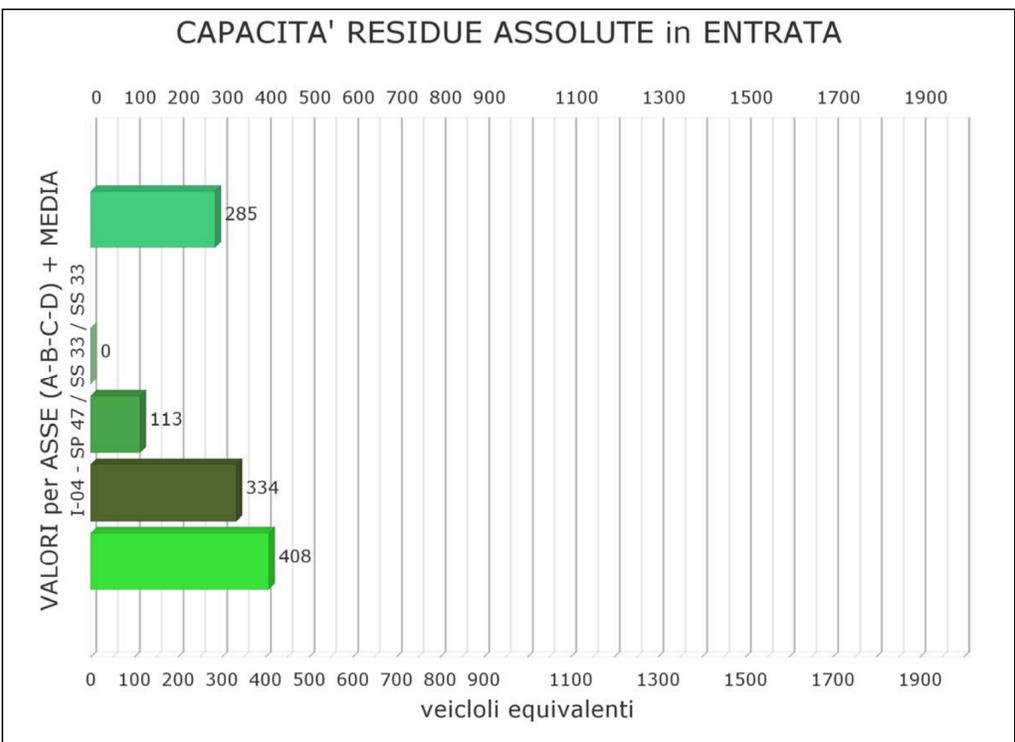
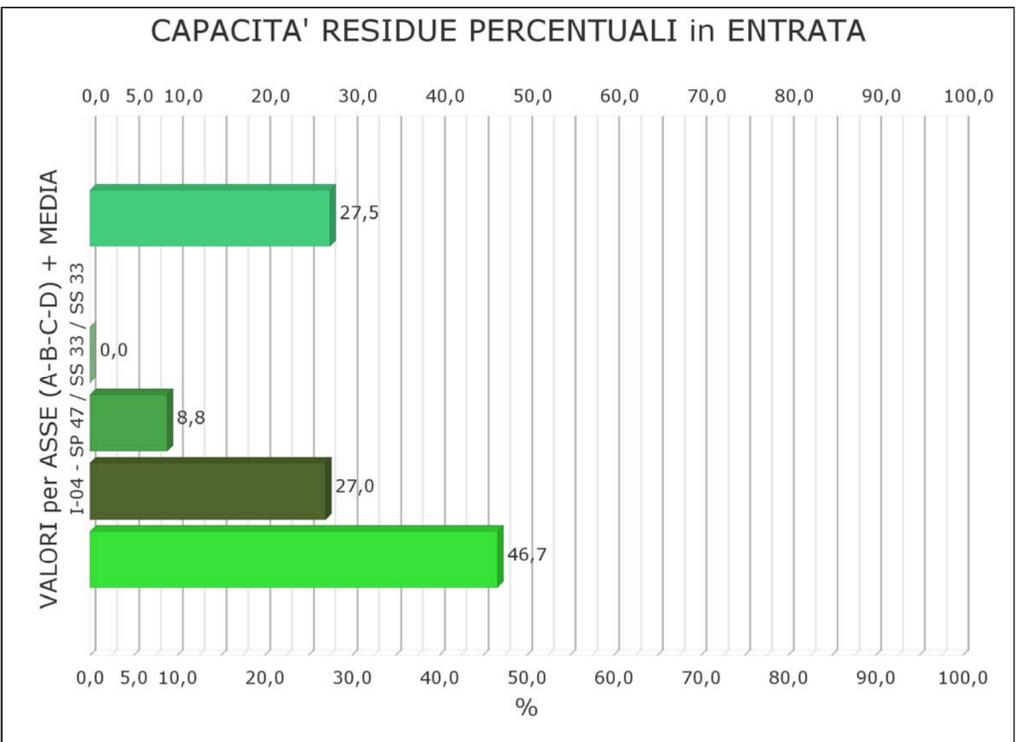
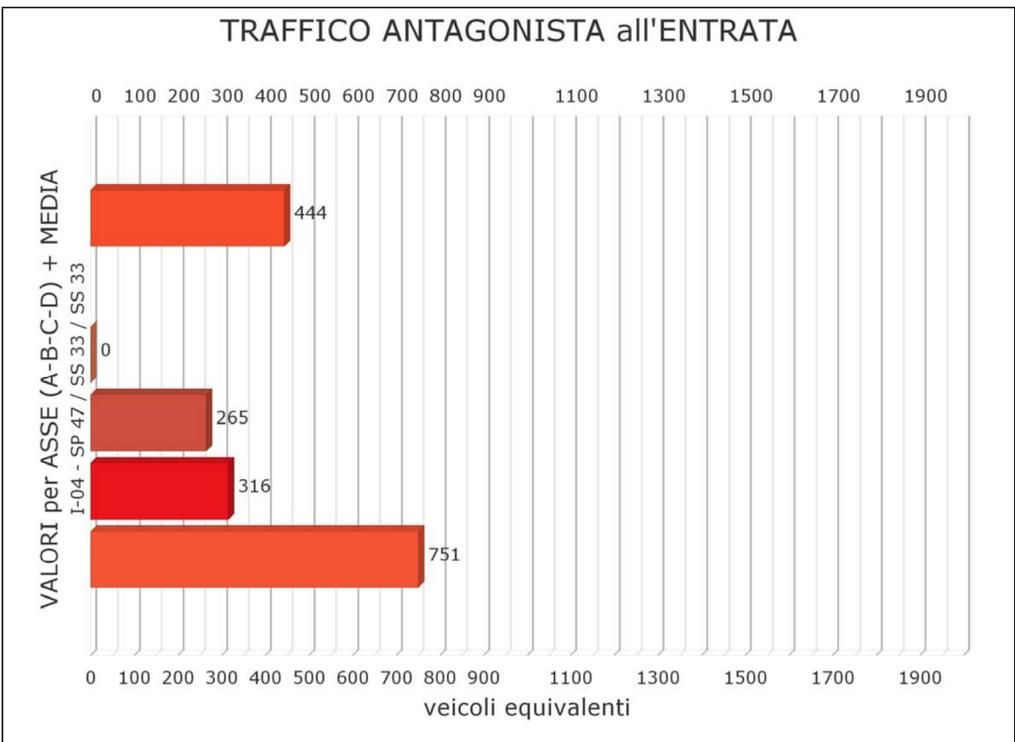
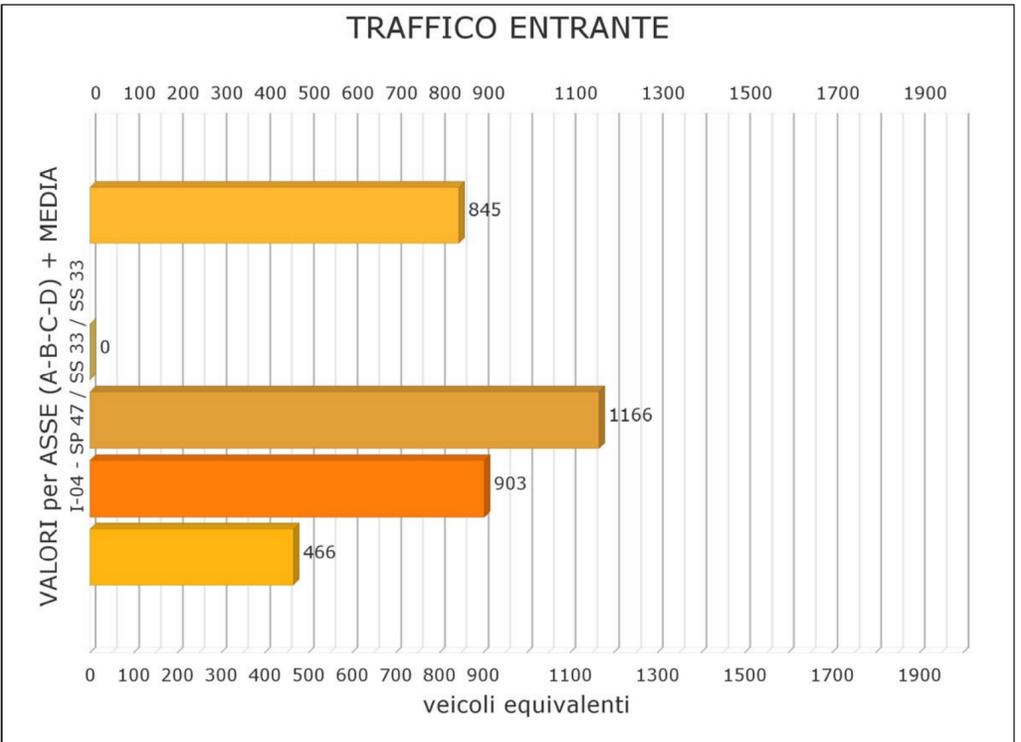
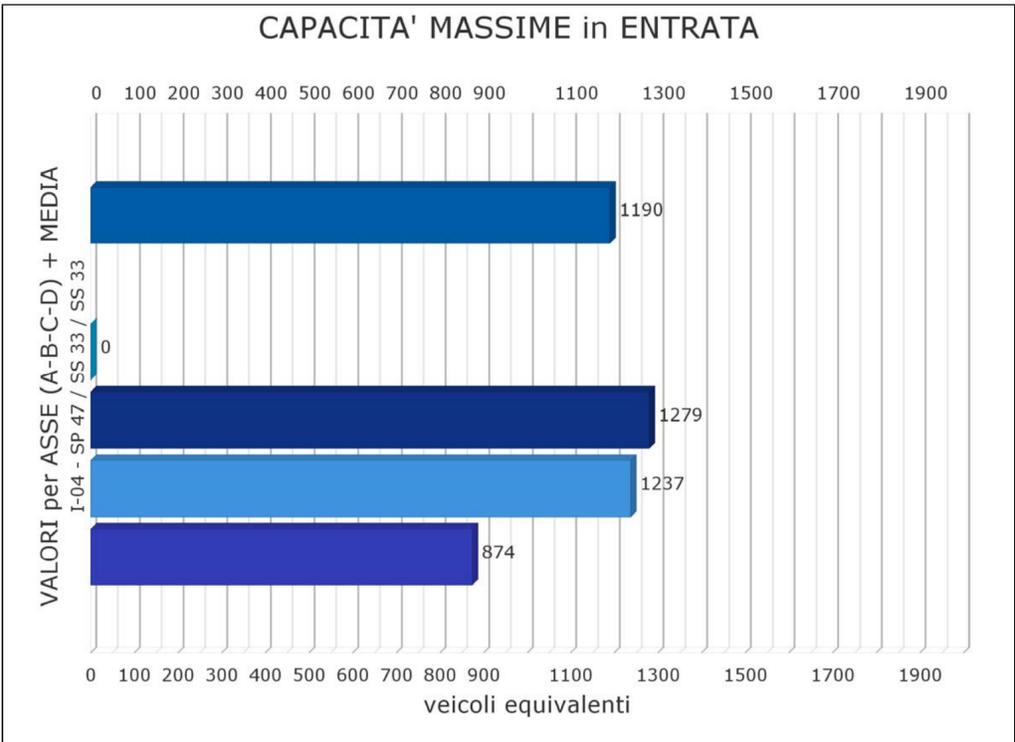
|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-04 - SP 47 / SS 33 / SS 33  |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|   |  |
|---|--|
| SIMULAZIONE di CAPACITA' delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |  |
| Condizioni del traffico   | 02b - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di progetto (con AT) |

| FLUSSI                    |                           |                           |                           |                          |     |                            |
|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|-----|----------------------------|
|                           |                           | assi in uscita            |                           |                          |     |                            |
|                           |                           | A                         | B                         | C                        | D   |                            |
|                           |                           | via Cascina Nuova (SP 47) | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | --- |                            |
| assi in entrata           |                           |                           |                           |                          |     | totali per assi in entrata |
| A                         | via Cascina Nuova (SP 47) |                           | 186                       | 280                      | 0   | 466                        |
| B                         | via Sempione (SS 33) nord | 226                       |                           | 677                      | 0   | 903                        |
| C                         | via Sempione (SS 33) sud  | 292                       | 875                       |                          | 0   | 1.166                      |
| D                         | ---                       | 0                         | 0                         | 0                        |     | 0                          |
| totali per assi in uscita |                           | 517                       | 1.061                     | 957                      | 0   | 2.535                      |

| PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI |                           |                           |                           |                          |     |                            |
|--|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------|-----|----------------------------|
|  |                           | assi in uscita            |                           |                          |     |                            |
|  |                           | A                         | B                         | C                        | D   |                            |
|  |                           | via Cascina Nuova (SP 47) | via Sempione (SS 33) nord | via Sempione (SS 33) sud | --- |                            |
| assi in entrata                        |                           |                           |                           |                          |     | totali per assi in entrata |
| A                                      | via Cascina Nuova (SP 47) |                           | 40                        | 60                       |     | 100                        |
| B                                      | via Sempione (SS 33) nord | 25                        |                           | 75                       |     | 100                        |
| C                                      | via Sempione (SS 33) sud  | 25                        | 75                        |                          |     | 100                        |
| D                                      | ---                       |                           |                           |                          |     | 0                          |
| totali per assi in uscita              |                           | 50                        | 115                       | 135                      | 0   | 300                        |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0



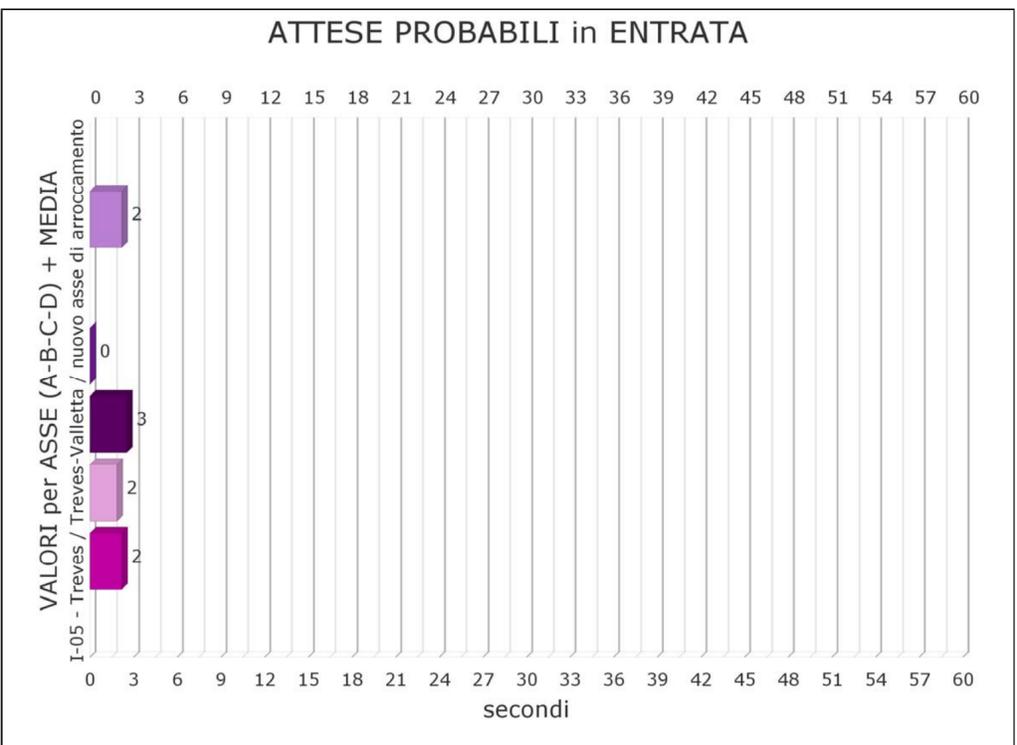
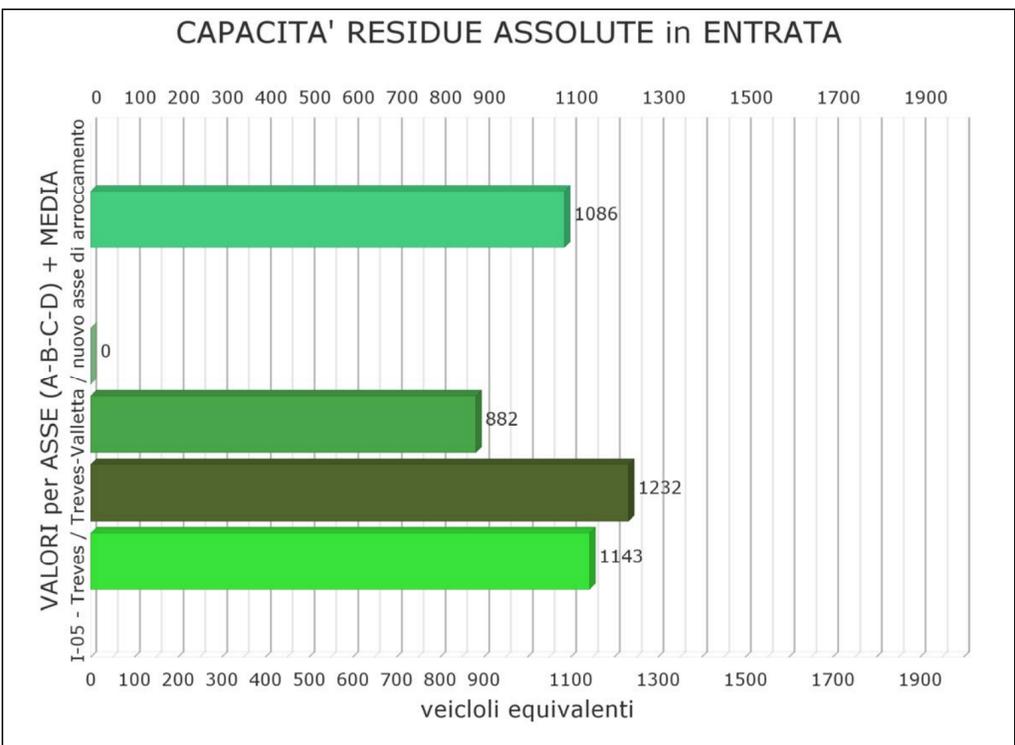
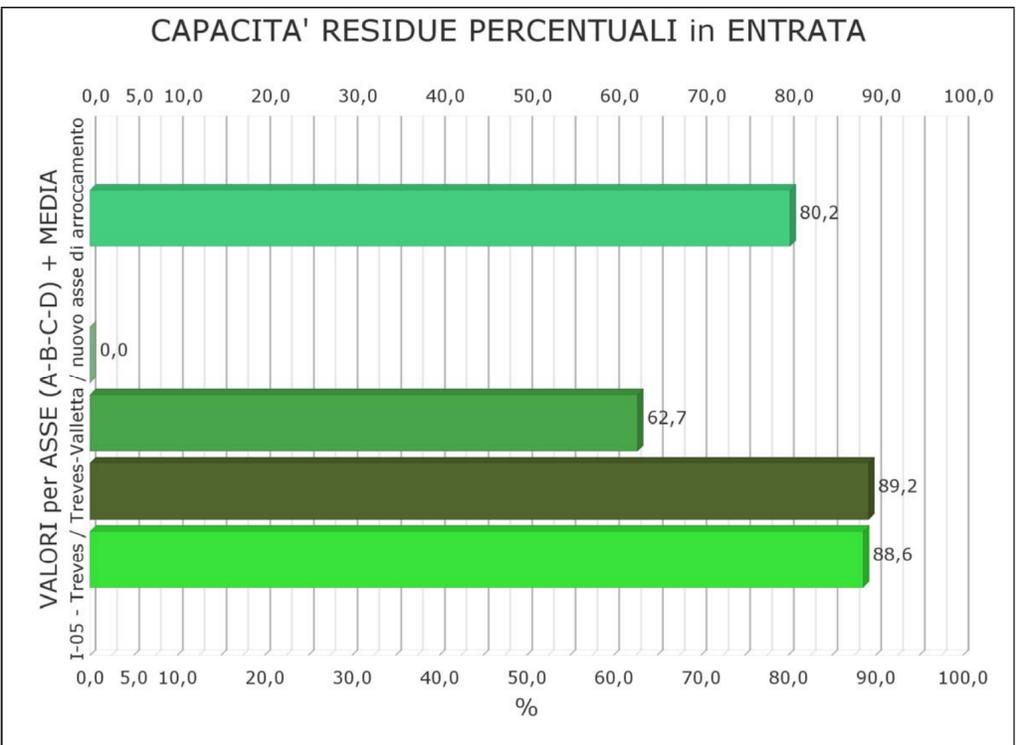
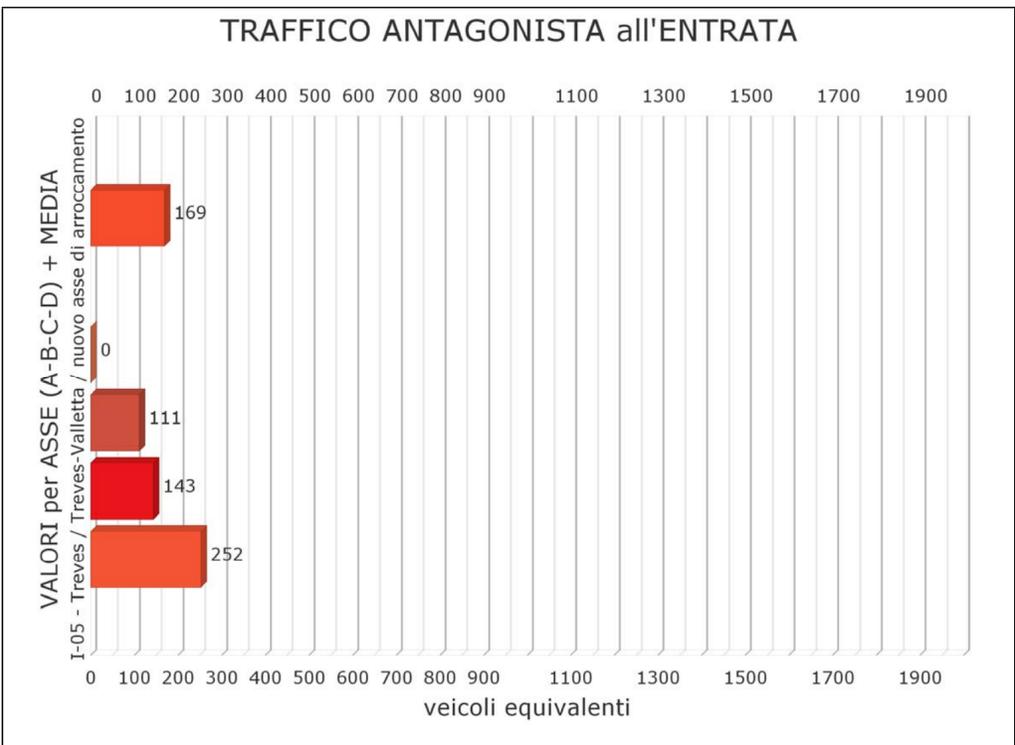
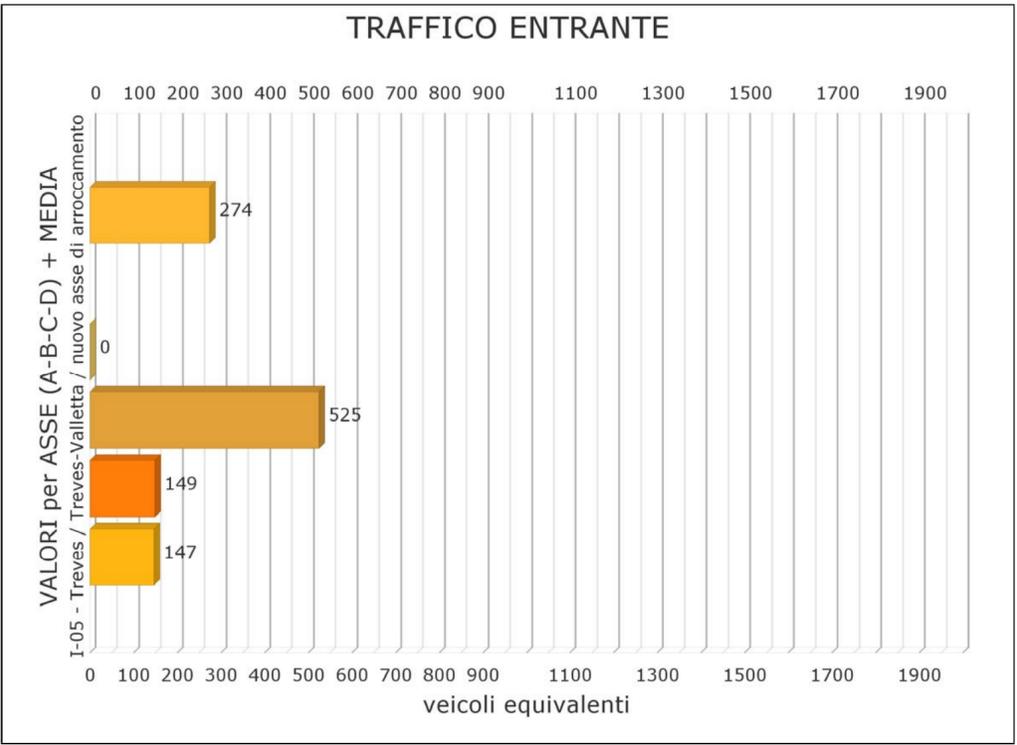
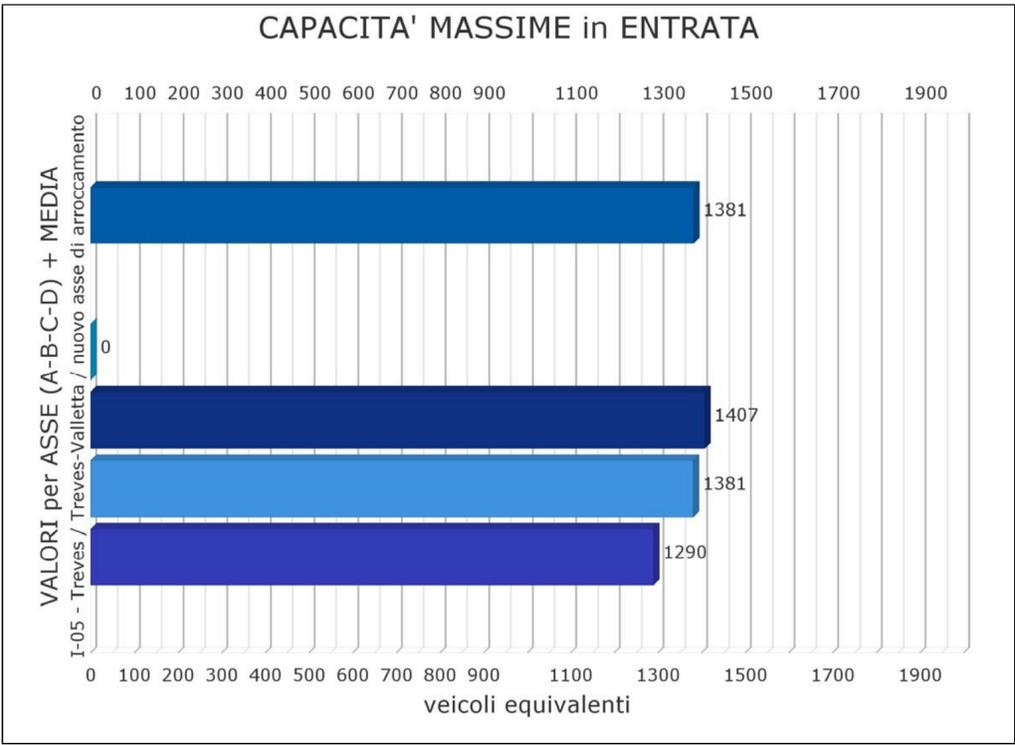
|                |   |
|----------------|---|
| Comune di      | Comune di Vergiate  |
| Intersezione   | I-05 - Treves / Treves-Valletta / nuovo asse di arroccamento  |
| Configurazione | A - corona di rotazione a 2 corsie - 3 assi di entrata a 1 corsia - nessuna corsia riservata di svolta a destra |

|  |  |
|--|--|
| SIMULAZIONE di CAPACITÀ delle INTERSEZIONI a ROTATORIA<br><i>Metodo CERTU (integrato con elaborazioni Arc sistemi)</i> |  |
| Condizioni del traffico  | O2b - traffico di ora di punta pre-festiva e festiva allo stato di progetto (con AT) |

| FLUSSI                    |                            |                |                           |                            |     |                            |
|---------------------------|----------------------------|----------------|---------------------------|----------------------------|-----|----------------------------|
|                           |                            | assi in uscita |                           |                            |     |                            |
|                           |                            | A              | B                         | C                          | D   |                            |
|                           |                            | via Treves     | via Treves - via Valletta | nuovo asse di arroccamento | --- |                            |
| assi in entrata           |                            |                |                           |                            |     | totali per assi in entrata |
| A                         | via Treves                 |                | 44                        | 103                        | 0   | 147                        |
| B                         | via Treves - via Valletta  | 75             |                           | 75                         | 0   | 149                        |
| C                         | nuovo asse di arroccamento | 368            | 158                       |                            | 0   | 525                        |
| D                         | ---                        | 0              | 0                         | 0                          |     | 0                          |
| totali per assi in uscita |                            | 442            | 202                       | 177                        | 0   | 821                        |

| PERCENTUALI di RIPARTIZIONE dei FLUSSI |                            |                |                           |                            |     |                            |
|--|----------------------------|----------------|---------------------------|----------------------------|-----|----------------------------|
|  |                            | assi in uscita |                           |                            |     |                            |
|  |                            | A              | B                         | C                          | D   |                            |
|  |                            | via Treves     | via Treves - via Valletta | nuovo asse di arroccamento | --- |                            |
| assi in entrata                        |                            |                |                           |                            |     | totali per assi in entrata |
| A                                      | via Treves                 |                | 30                        | 70                         |     | 100                        |
| B                                      | via Treves - via Valletta  | 50             |                           | 50                         |     | 100                        |
| C                                      | nuovo asse di arroccamento | 70             | 30                        |                            |     | 100                        |
| D                                      | ---                        |                |                           |                            |     | 0                          |
| totali per assi in uscita              |                            | 120            | 60                        | 120                        | 0   | 300                        |

valori espressi in veicoli equivalenti = nr motocicli x 0,2 + nr autovetture x 1,0 + nr trasporti leggeri x 1,2 + nr autobus x 1,5 + nr trasporti pesanti x 2,0



3.

RAPPORTI tra i PERCORSI METODOLOGICI SEGUITI e la DISCIPLINA AUTORIZZATIVA REGIONALE  
in MATERIA di INSEDIAMENTO di MEDIE e GRANDI STRUTTURE di VENDITA

I percorsi metodologici seguiti non mirano certo a sostituirsi alla disciplina autorizzativa espressa dalla Regione Lombardia in materia di insediamento di medie e grandi strutture di vendita.

In particolare, si evidenzia che l'applicazione della normativa riportata dalla DGR nr VIII/5054 al sistema viario considerato conduce a risultati di insediabilità diversamente dimensionati e configurati.

E' tuttavia parso opportuno all'Ufficio di Piano adottare nella presente circostanza approcci "di sistema" non rigidamente vincolati all'*iter* autorizzativo dello specifico insediamento commerciale.

Da tale valutazione dell'Ufficio di Piano hanno avuto origine gli approcci metodologici sin qui seguiti e descritti.

D'altro canto, la mera applicazione della disciplina autorizzativa riportata dalla DGR suddetta (ed in particolare delle *Tablelle 1 e 2* ad essa allegate) al sistema viario sin qui considerato, conduce ad esiti scarsamente corrispondenti a quanto sperimentabile nelle condizioni di fatto, come di seguito sinteticamente esposto:

- 1) si è effettuata la repertoriazione delle unità commerciali esistenti, ripartendole per destinazione (alimentare / non-alimentare) e per classe di ampiezza;
- 2) si sono calcolati i flussi veicolari teoricamente generati e/o attratti dalle suddette unità commerciali sulla scorta dei rapporti veicoli / superfici indicati dalle citate *Tablelle 1 e 2*, ottenendo i seguenti risultati:
  - 1.684 veicoli equivalenti / ora                      nelle ore di punta feriali,
  - 2.733 veicoli equivalenti / ora                      nelle ore di punta pre-festive e festive;
- 3) si sono relazionati i suddetti valori con le aliquote di spostamenti riconducibili a motivazioni commerciali o assimilabili desunte dall'*Indagine origine / destinazione* di cui si è detto al precedente punto 2, pari al 17,0 % degli spostamenti complessivi ed aumentati cautelativamente al:
  - 21,3 %    per i giorni feriali,
  - 25,5 %    per i giorni pre-festivi e festivi;
- 4) si sono infine ricavati per semplice proporzione i flussi veicolari complessivi teoricamente osservabili in ora di punta nel sistema viario considerato, ottenendo i seguenti risultati:
  - 1.684 : 21,3 = x : 100,0, da cui si ricavano    7.906 veicoli equivalenti / ora nei giorni feriali,
  - 2.733 : 25,5 = x : 100,0, da cui si ricavano    10.718 veicoli equivalenti / ora nei giorni pre-festivi e festivi.

L'evidente sproporzione tra il dimensionamento teorico conseguente all'applicazione sistematica della normativa e la realtà di fatto osservabile, senza voler evidentemente entrare nel merito dei presupposti fondativi ed operativi della normativa stessa, sembra tuttavia giustificare il ricorso ad approcci metodologici alternativi a suffragio della sostenibilità sotto il profilo viabilistico delle politiche insediative del PGT.

Novara, giugno 2014

Silvio Gobbi arch.

