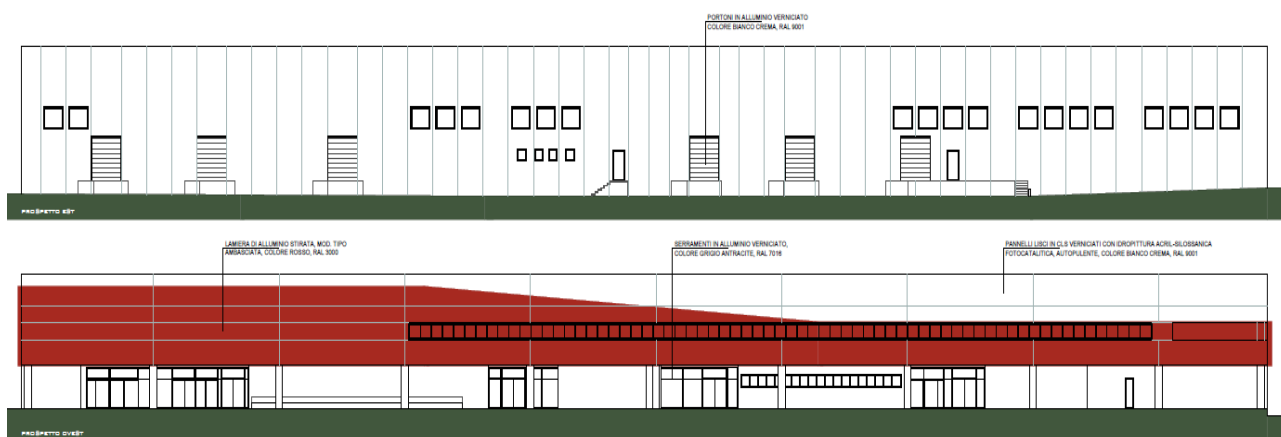


REGIONE DEL  
VENETO

PROVINCIA DI VICENZA

COMUNI DI  
ALTAVILLA VICENTINA  
E DI MONTECCHIO  
MAGGIORE

## PROGETTO DI UN EDIFICIO COMMERCIALE



### *ELABORATO B* Verifica di assoggettabilità a VIA *Studio di Impatto Viabilistico*

Proponente:



Supermercati Tosano Cerea S.r.l.  
Via Palesella n. 137053 Cerea (VR)  
Tel: 0442 80888

Progettisti:



Pagliarusco Architetti Associati  
Studio di architettura Via dei Carpani n. 11  
36075 Montecchio Maggiore  
Tel. 0444 699274 Fax 0444 695010

Redattore:



PLAN S.R.L. società di ingegneria  
Via Vittorini 15/B - 46100 Mantova  
Tel 0376-270631 pec: plansrl@legalmail.it  
web: www.planstudio.biz

*Environmental assessment & permitting*

400 D

Rev.	Data	Oggetto	File	Redatto	Verificato	Approvato
00	20/12/2018	Prima Emissione	400 D - Studio viabilistico	SR	EF	LP

## INDICE

<b>1. PREMESSA .....</b>	<b>3</b>
<b>2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....</b>	<b>10</b>
2.1    SCHEDE TECNICHE ASSI VIARI.....	14
2.2    INTERSEZIONI.....	32
<b>3. RILIEVI DI TRAFFICO .....</b>	<b>51</b>
3.1    RILIEVI MANUALI.....	52
3.1.1    Rilievi manuali rotatoria fra v.le Trieste (SR 11), via Astichello e via Bruschi a Alte Ceccato .....	52
3.1.2    Rilievi manuali intersezione tra SR 11 e via Sasso Moro .....	56
3.1.3    Rilievi manuali intersezione semaforizzata tra SR 11 e SP 120 (via Cordellina) a Tavernelle .....	57
3.1.4    Rilievi manuali intersezione semaforizzata tra SR 11, SP 35 e via Stazione a Tavernelle .....	58
3.1.5    Rilievi manuali intersezione semaforizzata tra SR 11e via Tabernulae a Tavernelle.....	59
3.1.6    Rilievi manuali rotatoria tra SR 11e via Creazzo a Tavernelle..	60
3.2    RILEVAZIONI AUTOMATICHE.....	61
<b>4. SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE .....</b>	<b>64</b>
<b>5. PERCORSI PEDONALI E CICLABILI.....</b>	<b>66</b>
<b>6. SCENARIO DI PROGETTO .....</b>	<b>67</b>
6.1    GRANDE STRUTTURA DI VENDITA .....	67
6.1.1    Opere viabilistiche extra-ambito.....	70
6.2    INTERVENTI LIMITROFI (PUA EX BOOM).....	72
<b>7. CALCOLO DEL FATTORE DELL'ORA DI PUNTA (PHF).....</b>	<b>73</b>
<b>8. ANALISI FLUSSI INDOTTI.....</b>	<b>79</b>
<b>9. VERIFICHE ANALITICHE – LIVELLI DI SERVIZIO .....</b>	<b>82</b>
9.1    DEFINIZIONI .....	82
9.2    LIVELLI DI SERVIZIO DEGLI ASSI STRADALI .....	84

9.3	I MODELLI PER LA VERIFICA DI CAPACITÀ DELLE INTERSEZIONI A ROTATORIA .....	86
9.4	LIVELLI DI SERVIZIO SECONDO HCM PER LE ROTATORIE .....	88
<b>10.</b>	<b>VERIFICHE CON MODELLO DI MICROSIMULAZIONE .....</b>	<b>89</b>
10.1	MOTIVI DELL'APPROCCIO MICROSIMULATIVO .....	89
10.2	STRUMENTI E METODOLOGIA .....	90
10.3	CARATTERISTICHE DELLE MICROSIMULAZIONI ESEGUITE .....	90
10.4	MODELLAZIONE DELL'OFFERTA .....	92
10.5	FORMATO E DATI DI OUTPUT .....	93
10.6	MICROSIMULAZIONI ESEGUITE .....	94
<b>11.</b>	<b>SCENARIO INFRASTRUTTURALE FUTURO - VALIDAZIONE CON MACROMODELLO VISUM.....</b>	<b>104</b>
11.1	MOTIVI DELL'APPROCCIO MACROSIMULATIVO .....	104
11.2	MODELLAZIONE VISUM .....	105
11.2.1	<i>Rappresentazione della domanda di trasporto .....</i>	<i>105</i>
11.2.2	<i>Caratterizzazione dell'offerta.....</i>	<i>107</i>
11.2.3	<i>La procedura di assegnazione .....</i>	<i>109</i>
11.2.4	<i>Fase di calibrazione .....</i>	<i>110</i>
<b>12.</b>	<b>CONCLUSIONI .....</b>	<b>113</b>
<b>A.</b>	<b>ELABORATI GRAFICI .....</b>	<b>114</b>
<b>B.</b>	<b>DATI DI TRAFFICO .....</b>	<b>115</b>
B.1	RILIEVI DELLE MANOVRE INTERSEZIONE VIA ASTICHELLO / VIALE TRIESTE / VIA BRUSCHI A ALTE CECCATO.....	115
B.2	POSTAZIONI DI RILIEVO AUTOMATICO .....	122
<b>C.</b>	<b>ROTATORIA SR 11 - VIA SASSO MORO - FOTO LAVORI CONCLUSI .....</b>	<b>123</b>

## 1. PREMESSA

---

Il presente studio viabilistico ha per oggetto l'analisi trasportistica degli effetti legati all'insediamento di una grande struttura di vendita di all'interno del piano urbanistico denominato "ex Faeda" con conseguente chiusura e trasferimento dell'attuale punto vendita Supermercati Tosano situato in viale Trieste / Via Astichello a Montecchio Maggiore (VI). Tale operazione comporterà delle variazioni e trasferimento dei flussi veicolari esistenti in relazione alla rete infrastrutturale attuale e di progetto.

La nuova struttura commerciale in oggetto è prevista lungo la SR 11 "Padana Superiore" nel Comune di Montecchio Maggiore in Provincia di Vicenza.

Lo studio analizzerà gli aspetti viabilistici conseguenti all'apertura della struttura commerciale:

- gli attuali volumi di traffico presenti nelle principali arterie dell'area oggetto di studio;
- l'analisi dello stato attuale e dello sviluppo urbanistico e viario dell'area circostante, con particolare riferimento all'adiacente piano "Ex Boom";
- l'analisi dei principali nodi viari;
- le infrastrutture di progetto previste in relazione al nuovo insediamento;
- l'interazione tra flussi attuali e gli indotti di progetto.

Si precisa che lo studio di traffico seguente è riferito ai flussi indotti derivanti dalla struttura di vendita (oltre a quelli delle strutture localizzate nell'ambito dell'adiacente PUA "ex Boom" in quanto lo stesso graviterà sulla medesima viabilità) in riferimento alla rotatoria di recente realizzazione, al fine di valutarne il livello di servizio nello scenario di progetto.

Si precisa inoltre che l'area in esame rientra nel corridoio della SR 11 preso in esame dal più ampio studio di traffico sviluppato dalla Provincia di Vicenza per il "Master Plan ViVer – Corridoio Vicenza – Gambellara", già valutato quindi in sede di programmazione di livello sovracomunale

finalizzato a esaminare la sostenibilità degli interventi commerciali previsti lungo la SR 11 a seguito della realizzazione di opere compensative graduali.

Al proposito, si segnala che la struttura di vendita ricade nell'ambito dell' "area progetto Viver" di cui all'art. 88 delle Norme del vigente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP). L'indirizzo della pianificazione provinciale di cui al progetto "Vi.ver" risulta condivisa con i Comuni interessati mediante la sottoscrizione di accordo di pianificazione in data 28/11/2012.



*Analisi dei flussi su SR 11 estrapolata dal piano direttore "Vi.Ver" – Provincia di Vicenza*

Il Piano degli Interventi (P.I.) n. 1 del Comune di Montecchio Maggiore (VI) è stato approvato con l'esatto obiettivo di valorizzare e riqualificare la cosiddetta "strada mercato", ovvero l'attuale S.R. 11, per il tratto di asse comunale compreso fra via Astichello ed il confine con il Comune di Altavilla Vicentina in corrispondenza di Via Sasso Moro.

Le aree interessate da interventi di trasformazione, in Comune di Montecchio Maggiore, ubicate in fregio alla S.R. n. 11 sono la "Ex Faeda", la "Ex Boom" e l'area della ditta S.I.L..

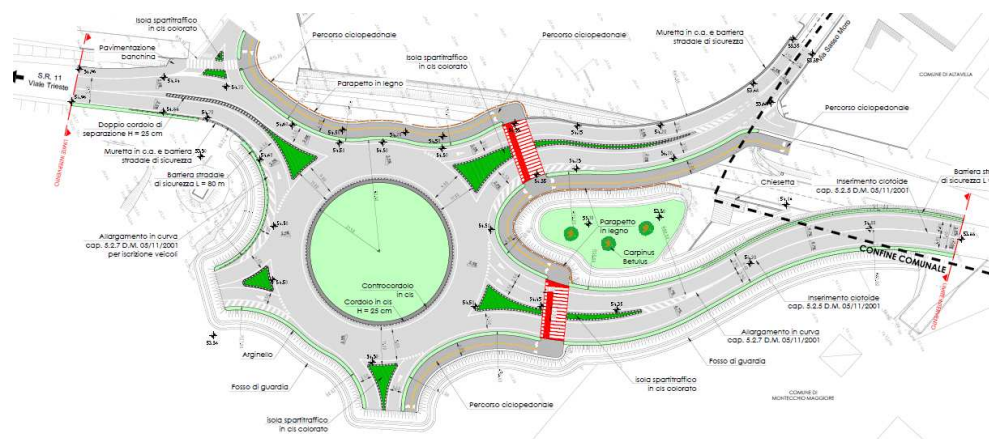
Il complesso degli interventi previsti e concordati con i privati potranno assicurare la riqualificazione di un'area oggi degradata, raggiungendo gli obiettivi ribaditi anche dal progetto VI.VER, redatto dalla Provincia di Vicenza, a seguito dell'approvazione del P.T.C.P.

Con il Piano degli Interventi l'Amministrazione comunale ha inteso coordinare gli interventi di trasformazione urbanistica, recuperando aree degradate e da convertire, con un riassetto viabilistico del nodo in entrata a Montecchio sull'asse della S.R. 11, al confine con il Comune di Altavilla Vicentina e Sovizzo.

Per questo il P.I., sulla scorta degli accordi di programma, ha previsto:

- Realizzazione di due rotatorie lungo la SR 11, una all'incrocio con via Sasso Moro e una all'incrocio di via Astichello.

I progetti esecutivi di queste due opere sono stati approvati dal Comune di Montecchio Maggiore e per la rotatoria su via Sasso Moro/SR 11 sono già conclusi i lavori secondo i Permessi di Costruire e le autorizzazioni rilasciate dal Comune di Montecchio Maggiore, il Comune di Altavilla Vicentina e Veneto Strade spa. I lavori sono stati ultimati nel mese di maggio 2018.



Progetto rotatoria di nuova realizzazione lungo la SR 11

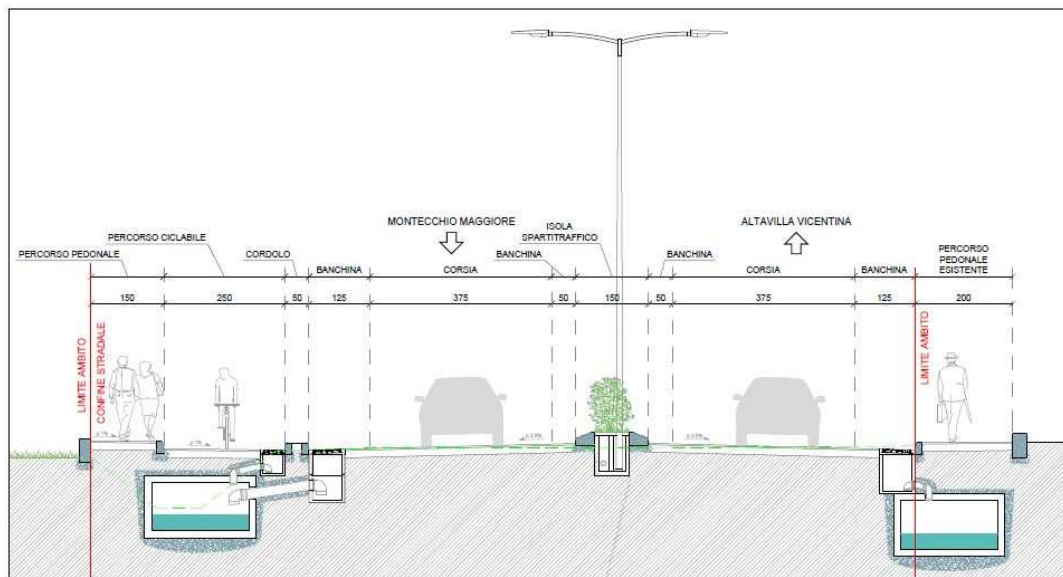


**rotatoria completata lungo la SR 11 – km 343+00 – GIUGNO 2018**

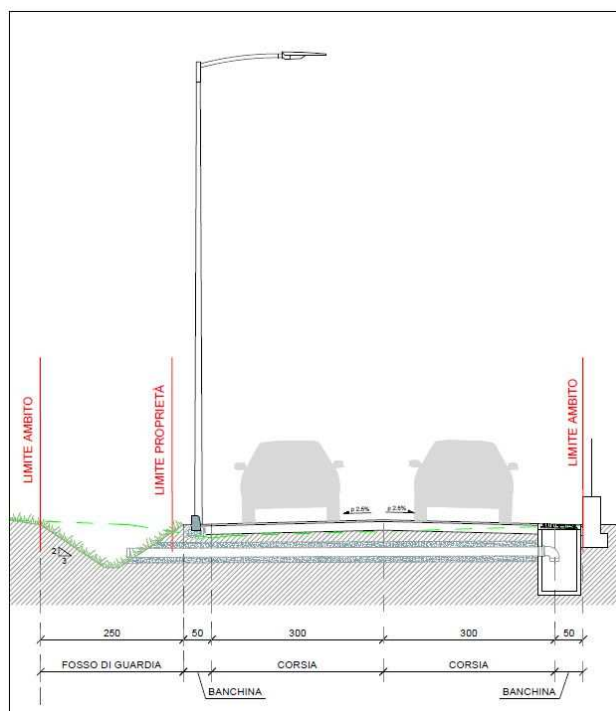


- Riassetto della sede stradale della S.R. 11 nel tratto compreso fra le due rotatorie. La progettazione del riassetto della S.R. 11 consentirà di realizzare una pista ciclabile per tutto lo sviluppo dell'intervento, due assi pedonali alle estremità della carreggiata, la realizzazione di golfi di

fermata per il sistema del trasporto pubblico e attraversamenti pedonali protetti. Di seguito la sezione tipologica della SR 11 in progetto.



- Riassetto di via Sasso Moro: riqualificazione della sede stradale con allargamento e posa dei sotto/sopra-servizi. Di seguito la sezione tipologica dell'intervento.





- Realizzazione di un tratto della bretella di collegamento con via Melaro.

Tali opere sono previste da tempo nella programmazione del Comune di Montecchio Maggiore che consentiranno la rivalutazione dell'asse stradale mercato, razionalizzando e migliorando il sistema complessivo delle comunicazioni. Le stesse sono state concordate in occasione di riunioni con funzionari provinciali e con funzionari di Veneto Strade.

Gli interventi sono tutti alla base degli accordi di programma collegati all'approvato Piano degli Interventi. I privati realizzeranno tutte le opere che risultano già descritte e riportate anche nel rapporto preliminare redatto in occasione dell'approvazione del P.I.

Pertanto come già evidenziato in precedenza, l'analisi di seguito riportata mira a verificare e validare la sostenibilità dell'intervento inserito in una logica di programmazione più ampia e completa, le cui opere viarie costituiranno un "tassello" delle opere previste in relazione alla programmazione complessiva.

Come si potrà evincere dalle rilevazioni di traffico e dall'analisi dei flussi indotti la sostenibilità dell'intervento di progetto risulta avvalorata dai valori di LOS ricavati per la nuova rotatoria di progetto, risultanti dalla aggregazione dei flussi attuali e di progetto riferiti alla nuova struttura.

Eventuali valutazioni sulla sostenibilità degli scenari di lungo periodo quali la realizzazione della bretella di collegamento con la SP Via Melaro, non costituiscono l'oggetto della presente analisi in quanto frutto di una programmazione sovracomunale, che dovrà essere accompagnata e coordinata da interventi di ampia scala infrastrutturale (RFI , SPV, ...).

Infine a completamento dello scenario infrastrutturale, tra le opere previste il P.I., sulla scorta degli accordi di programma, ha previsto:

- realizzazione di una seconda rotatoria, tra la SR 11 e via Astichello. Anche il progetto esecutivo di quest'opera è già stati approvati dal Comune di Montecchio Maggiore;

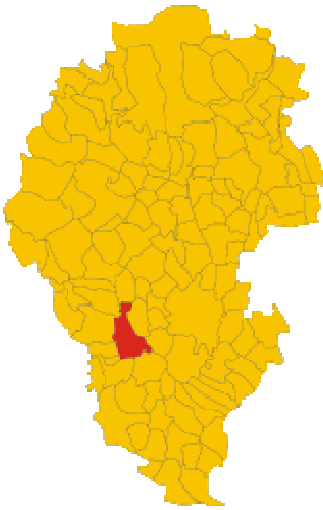
- riassetto della sede stradale della S.R. 11 nel tratto compreso fra le due rotatorie. La progettazione del riassetto della S.R. 11 consentirà di realizzare una pista ciclabile per tutto lo sviluppo dell'intervento, due assi pedonali alle estremità della carreggiata, la realizzazione di golfi di fermata per il sistema del trasporto pubblico e attraversamenti pedonali protetti.
- riassetto e riqualificazione della via Sasso Moro.
- realizzazione di un tratto di bretella di collegamento con via Melaro.

## 2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

---



Montecchio Maggiore è un comune di circa 23 mila abitanti, in provincia di Vicenza. Il centro urbano si trova a circa 10 km ad ovest del capoluogo provinciale, in corrispondenza della confluenza fra la Valle del Chiampo e la Valle dell'Agno. Il comune, situato tra le



propaggini dei Monti Lessini (a nord) e quelle dei Colli Berici (a sud-est), è attraversato lungo la direttrice est-ovest dalla ex SS 11 (dal 2001, SR 11) "Padana Superiore", dalla ferrovia "Milano - Venezia" e dall'autostrada A4 "Serenissima" (in prossimità della frazione Alte Ceccato è presente uno svincolo chiamato "Montecchio") mentre in direzione nord-sud è attraversato dalla ex SS 246 (dal 2001, SP 246) "di Recoaro" e dalla ex SS 500 (dal 2001, SP 500) "di Lonigo". La morfologia del

territorio comunale è prevalentemente pianeggiante, anche se a nord-est si sviluppa una zona collinare, troneggiata dai due castelli della Bellaguardia e della Villa.

Confina a nord con Castelvillandro e Trissino, ad ovest con Arzignano, Montorso Vicentino e Zermeghedo, a sud con Montebello Vicentino e Brendola, ad est con Altavilla Vicentina e Sovizzo.

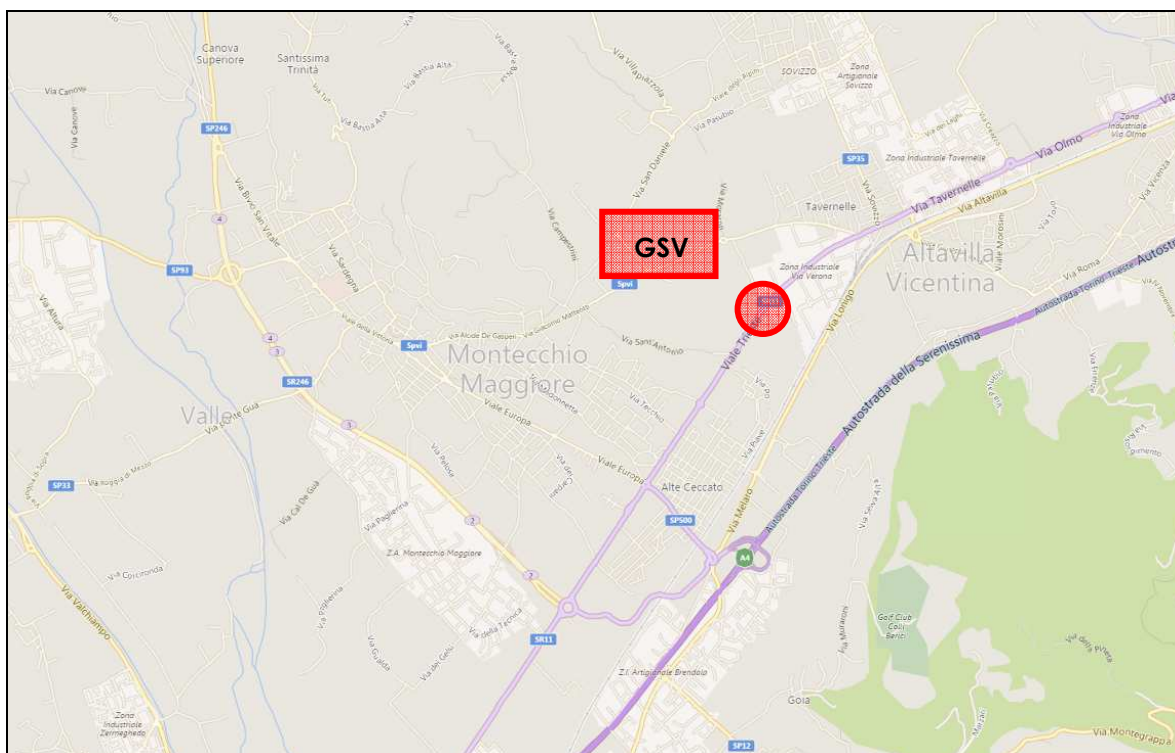


Figura 1 – Inquadramento territoriale

L'intervento oggetto del presente studio, si trova nella zona orientale del comune di Montecchio Maggiore, in corrispondenza del confine con i comuni di Sovizzo e Altavilla Vicentina.

L'area in esame si trova in prossimità della SR 11 "Padana Superiore", qui denominata "viale Trieste".

Allo stato attuale la rete primaria è rappresentata dall'autostrada A4 "Serenissima" mentre le reti principale e secondaria sono costituite dalla SR 11 e da strade provinciali di collegamento.



La viabilità primaria presente nella zona è quindi rappresentata da:

- **Autostrada A4 “Serenissima”:**

Rappresenta il principale asse di comunicazione viario del nord Italia. Inizia in corso Giulio Cesare a Torino e termina a Sestiana (TS), dopo un percorso di 523 km, dove s'innesta nella SR 14 (ex SS 14 “della Venezia Giulia”) e dove ha inizio il Raccordo Autostradale RA 13 che la collega al confine con la Slovenia. Attraversa trasversalmente la pianura padana e la pianura veneta, nonché le principali aree urbane delle regioni Piemonte, Lombardia, Veneto e Friuli – Venezia Giulia, interconnettendosi con numerose delle principali strade e autostrade italiane. Ad oggi è una delle più trafficate arterie stradali d'Europa.

Le altre arterie principali caratterizzanti il territorio sono:

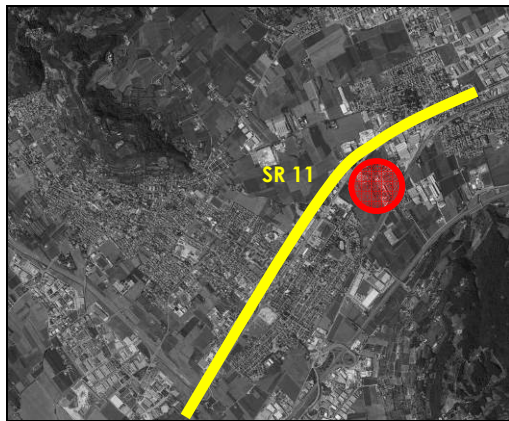
- **SR 11 “Padana Superiore” (ex SS 11 “Padana Superiore”):**  
Ha inizio in piazza della Repubblica a Torino e termina in piazzale Roma a Venezia, attraversando trasversalmente la parte settentrionale della Pianura Padana e collegando le città di Torino, Vercelli, Novara, Milano, Brescia, Verona, Vicenza, Padova e Venezia, con un percorso di 429 km.
- **SP 246 “di Recoaro” (ex SS 246 “di Recoaro”):**  
Collega Montecchio Maggiore con Valli del Pasubio, attraversando la Valle dell’Agnò e servendo gli importanti poli industriali presenti nella zona.
- **SP 500 “di Lonigo” (ex SS 500 “di Lonigo”):**  
Collega Montecchio Maggiore con Legnago dove s’innesta nella SR 10 “Padana Inferiore”, lambendo il versante occidentale dei colli Berici e passando per Lonigo e Cologna Veneta.

Si evidenzia infine che nella vicina località di Tavernelle è presente una stazione della linea ferroviaria Milano – Venezia, denominata “Altavilla – Tavernelle” e servita dai treni regionali di Trenitalia lungo la relazione Venezia Santa Lucia – Verona Porta Nuova.

## 2.1 SCHEDE TECNICHE ASSI VIARI

Si riportano di seguito, le schede tecniche relative alle caratteristiche geometriche e funzionali delle strade analizzate.

### 1 – SR 11 “Padana Superiore”



Funzione	Strada regionale
Numero corsie	2
Senso di circolazione	Doppio senso
Marciapiedi	No
Illuminazione	No
Pista ciclabile	No
Presenza di sosta a margine	No

Fino al 2001 era parte della rete di competenza dell'ANAS.

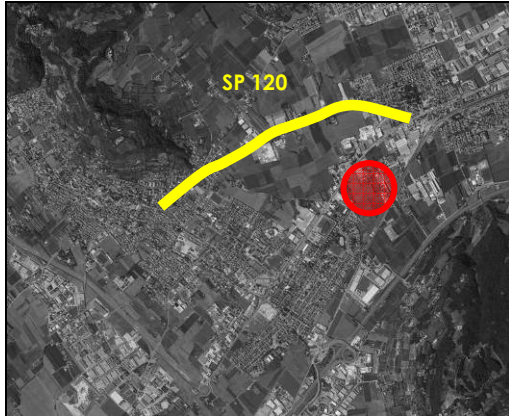
All'interno territorio comunale di Montecchio Maggiore assume le denominazioni “viale Milano” e “viale Trieste”.



*Figura 2 – SR 11 "Padana Superiore"*



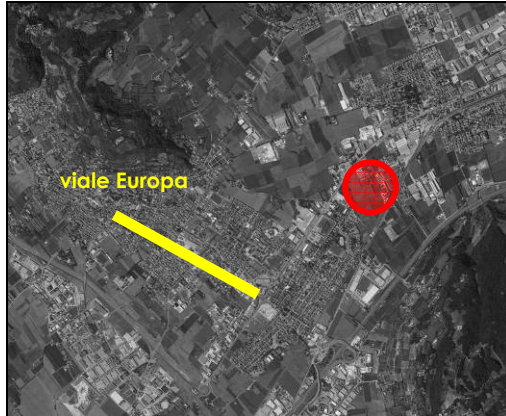
## 2 – SP 120 “Cordellina”



Funzione	Strada extraurbana secondaria
Numero corsie	2
Senso di circolazione	Doppio senso
Marciaipiedi	No
Illuminazione	No
Pista ciclabile	No
Presenza di sosta a margine	No

Strada provinciale che collega il centro di Montecchio Maggiore a Tavernelle, dove si innesta nella SR 11. Il nome deriva da quello dell'omonima villa, situata lungo di essa e sede di rappresentanza della Provincia di Vicenza.

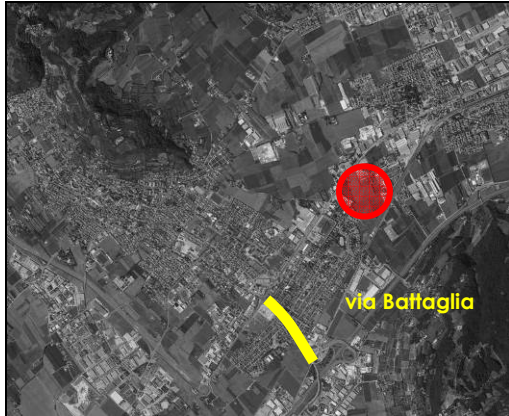
### 3 – viale Europa



Funzione	Urbana di quartiere
Numero corsie	2
Senso di circolazione	Doppio senso
Marciapiedi	Sì
Illuminazione	Sì
Pista ciclabile	No
Presenza di sosta a margine	No

Strada urbana interna al comune di Montecchio Maggiore che corrisponde al vecchio tratto iniziale della ex SS 246 "di Recoaro" (dal 2001, SP 246) e che collega il centro di Montecchio Maggiore alla frazione Alte Ceccato dove si innesta nella SR 11.

## 4 – via Battaglia



Funzione	Urbana di quartiere
Numero corsie	2
Senso di circolazione	Doppio senso
Marciapiedi	Sì
Illuminazione	Sì
Pista ciclabile	No
Presenza di sosta a margine	No

Strada urbana interna alla frazione Alte Ceccato (comune di Montecchio Maggiore) che corrisponde al vecchio tratto iniziale della ex SS 500 “di Lonigo” (dal 2001, SP 500). Al termine del centro abitato è ubicato lo svincolo “Montecchio” dell’autostrada A4 “Serenissima”.

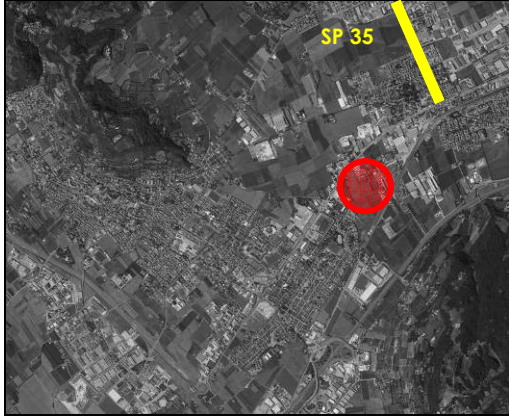
## 5 – via del Sasso Moro



Funzione	Strada locale
Numero corsie	1
Senso di circolazione	Doppio senso
Marciapiedi	No
Illuminazione	No
Pista ciclabile	No
Presenza di sosta a margine	No

Strada locale che collega viale Trieste (SR 11) a via Cordellina (SP 120). Su tale strada è vietato il transito ai veicoli di massa superiore alle 7,5 t.

## 6 – via Sovizzo (SP 35 “Peschiera dei Muzzi”)



Funzione	Strada provinciale
Numero corsie	2
Senso di circolazione	Doppio senso
Marciapiedi	Sì
Illuminazione	Sì
Pista ciclabile	No
Presenza di sosta a margine	No

Tratto urbano della SP 35 “Peschiera dei Muzzi” che collega Tavernelle a Sovizzo.

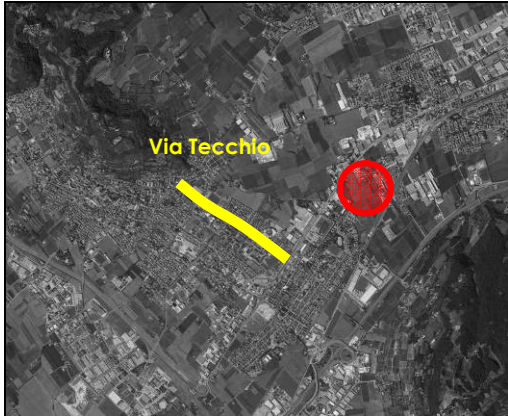


Figura 3 – SP 35 “Peschiera dei Muzzi”, direzione Tavernelle



Figura 4 – SP 35 “Peschiera dei Muzzi”, direzione Sovizzo

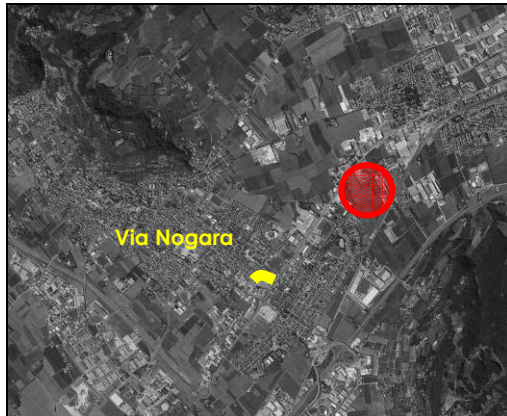
## 7 – via Tecchio



Funzione	Urbana di quartiere
Numero corsie	2
Senso di circolazione	Doppio senso
Marciapiedi	Sì
Illuminazione	Sì
Pista ciclabile	No
Presenza di sosta a margine	No

Strada locale urbana che collega Montecchio Maggiore alla frazione Alte Ceccato, rappresentando un itinerario parallelo a viale Europa.

## 8 – via Nogara



Funzione	Urbana di quartiere
Numero corsie	2
Senso di circolazione	Doppio senso
Marciapiedi	Sì
Illuminazione	Sì
Pista ciclabile	No
Presenza di sosta a margine	No

Strada locale urbana che collega via Madonnetta alla SR 11 e che rappresenta un itinerario parallelo a viale Europa.



## 9 – SP 34 “di Altavilla”



Funzione	Extraurbana secondaria
Numero corsie	2
Senso di circolazione	Doppio senso
Marciapiedi	No
Illuminazione	No
Pista ciclabile	No
Presenza di sosta a margine	No

La strada provinciale ha inizio dalla SP 500 in corrispondenza del casello “Montecchio” della A4, lambisce Altavilla Vicentina e termina innestandosi nella SR 11 presso la frazione Olmo del comune di Creazzo. Il suo percorso si svolge parallelamente a quello della ferrovia Milano – Venezia e costituisce un itinerario alternativo alla SR 11 nel tratto Alte Ceccato - Vicenza.



Figura 5 – SP 34 “Altavilla”



Figura 6 – SP 34 “Altavilla”

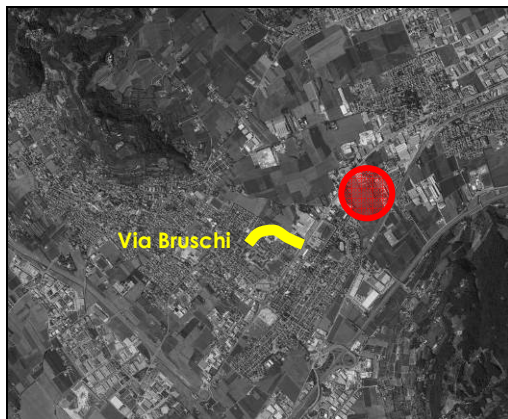
## 10 – via Sant'Antonio



Funzione	Strada locale
Numero corsie	1
Senso di circolazione	Doppio senso
Marciaipiedi	No
Illuminazione	Sì
Pista ciclabile	No
Presenza di sosta a margine	No

Strada locale che collega via Lombardi (SP 120) a viale Trieste (SR 11). Il tratto centrale può essere percorso solo dai veicoli autorizzati.

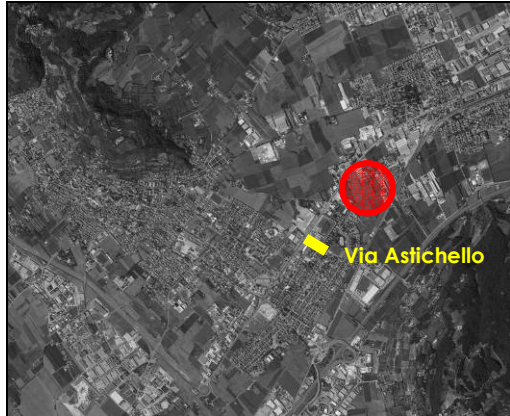
## 11 – via Bruschi



Funzione	Strada locale urbana
Numero corsie	1
Senso di circolazione	Doppio senso
Marciapiedi	No
Illuminazione	Sì
Pista ciclabile	Sì
Presenza di sosta a margine	No

Strada locale urbana che collega viale Trieste (SR 11) a via Borgo, servendo gli impianti delle piscine comunali di Montecchio Maggiore.

## 12 – via Astichello



Funzione	Strada locale urbana
Numero corsie	2
Senso di circolazione	Doppio senso
Marciapiedi	No
Illuminazione	Sì
Pista ciclabile	No
Presenza di sosta a margine	No

Strada locale urbana che collega la zona residenziale di Alte Ceccato alla SR 11.



*Figura 7 – via Astichello*



*Figura 8 – via Astichello*

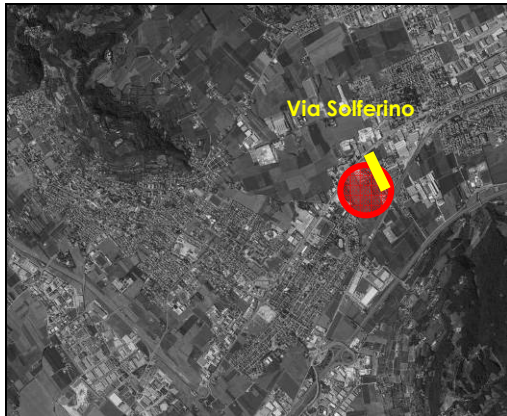
### 13 – via San Pio X



Funzione	Strada locale
Numero corsie	1
Senso di circolazione	Doppio senso
Marciapiedi	No
Illuminazione	Sì
Pista ciclabile	No
Presenza di sosta a margine	No

Strada locale urbana, interna alla zona artigianale di Tavernelle.

## 14 – via Solferino



Funzione	Strada locale
Numero corsie	1
Senso di circolazione	Doppio senso
Marciapiedi	No
Illuminazione	No
Pista ciclabile	No
Presenza di sosta a margine	No

Strada locale a servizio di alcune attività artigianali e di alcune abitazioni rurali.



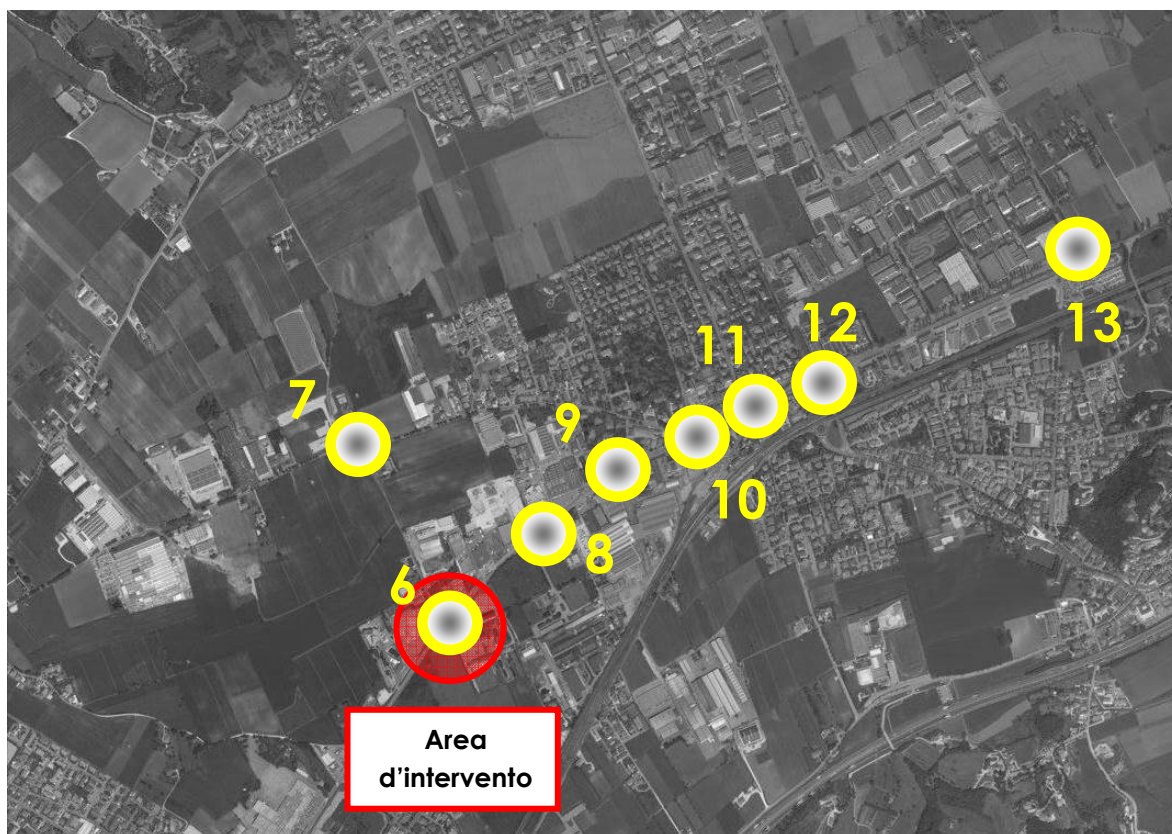
## 2.2 INTERSEZIONI

Le principali intersezioni afferenti all'area in esame sono localizzate lungo la SR 11 in prossimità degli abitati di Alte Ceccato e di Tavernelle.

Di seguito si riporta la localizzazione delle intersezioni analizzate con una breve descrizione delle stesse.



Figura 9 – Intersezioni analizzate all'interno del centro abitato di Alte Ceccato



*Figura 10 – Intersezioni analizzate nell'area tra Montecchio Maggiore, Alte Ceccato e Tavernelle*

L'intersezione **1** tra viale Trieste, via Battaglia e viale Europa è una rotatoria a quattro rami che presenta diametro esterno pari a circa 50 metri e diametro dell'isola centrale pari a circa 25 metri. L'isola centrale è finita a verde mentre le aiuole spartitraffico, che delimitano le corsie di ingresso e le corsie di uscita, sono rivestite in autobloccanti. L'anello e tutti i rami d'ingresso e d'uscita sono a due corsie.



*Figura 11 – Intersezione 1 tra viale Trieste, via Battaglia e viale Europa*

L'intersezione **2** tra viale Trieste, via Nogara e largo Don Attilio Pozzan è un'intersezione semaforizzata. Gli assi delle strade s'intersecano perpendicolarmente fra loro. Le manovre di svolta a destra lungo la direttrice Vicenza (SR 11) – Montecchio Maggiore (SP 120) sono svincolate.



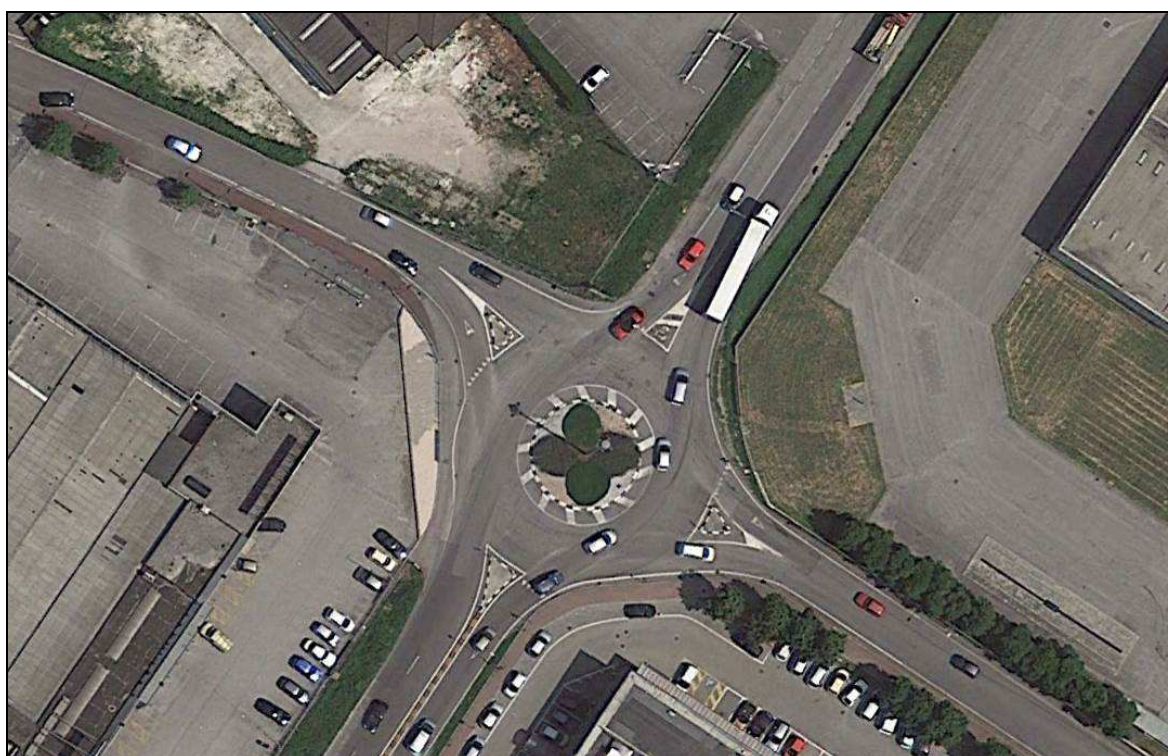
*Figura 12 – Intersezione 2 tra viale Trieste, via Nogara e largo Don Attilio Pozzan*

L'intersezione **3** tra viale Trieste, via Tecchio e via Mascagni è anch'essa un'intersezione semaforizzata. Le strade che s'intersecano sono ortogonali fra loro.



*Figura 13 – Intersezione 3 tra viale Trieste, via Tecchio e via Mascagni*

L'intersezione **4** tra viale Trieste, via Bruschi e via Astichello è una rotatoria a quattro rami che presenta diametro esterno pari a circa 34 metri e diametro dell'isola centrale pari a circa 14 metri. L'isola centrale è finita a verde con una zona sormontabile individuata da segnaletica orizzontale, mentre le aiuole spartitraffico, che delimitano le corsie di ingresso e le corsie di uscita, sono pavimentate in calcestruzzo. L'anello e tutti i rami d'ingresso e d'uscita sono a corsia singola.



*Figura 14 – Intersezione 4 tra viale Trieste, via Bruschi e via Astichello*



Figura 15 – Intersezione 4 tra viale Trieste, via Bruschi e via Astichello



Figura 16 – Intersezione 4 tra viale Trieste, via Bruschi e via Astichello

L'intersezione **5** tra viale Trieste e via Sant'Antonio è un'intersezione minore con precedenza a viale Trieste e non presenta corsie specializzate per le manovre di svolta. Sul lato opposto a via Sant'Antonio, è presente una strada privata d'accesso ad alcune attività artigianali e commerciali.



*Figura 17 – Intersezione 5 tra viale Trieste e via Sant'Antonio*



L'intersezione 6 tra la SR 11 e via Sasso Moro è un'intersezione a " T " con precedenza alla SR 11 e non presenta corsie specializzate per le manovre di svolta. Su via Sasso Moro inoltre s'innesta una controstrada parallela alla SR 11 che permette l'accesso ad alcune abitazioni.



*Figura 18 – Intersezione 6 tra SR 11 e via del Sasso Moro*

L'intersezione con Via Sasso Moro, per cui sono già iniziati ai lavori di riqualificazione, sarà trasformata in intersezione a rotatoria di grande dimensione, con la possibilità di svincolare nuovi rami destinati in parte a viabilità pubblica e in parte costituiranno l'accesso al comparto Ex Faeda oggetto della presente analisi.

L'intersezione **7** tra la SP 120 e via Sasso Moro è un'intersezione con precedenza alla SP 120, priva di corsie specializzate per le manovre di svolta.



*Figura 19 – Intersezione 7 tra SP 120 e via del Sasso Moro*

Anche tale intersezione, nelle previsioni della amministrazione, sarà riqualificata, traslando la stessa in corrispondenza della rotatoria lungo la Provinciale posta verso Montecchio, a seguito del nuovo tracciato individuato per Via Sasso Moro.

L'intersezione **8** tra la SR 11 e via Solferino è un'intersezione con precedenza alla SR 11 ed è priva di corsie specializzate per le manovre di svolta. Sul lato opposto a via Solferino sono presenti accessi privati ad attività commerciali e artigianali.



*Figura 20 – Intersezione 8 tra SR 11 e via Solferino*

L'intersezione **9** tra la SR 11 e via San Pio X è un'intersezione con precedenza alla SR 11 e anch'essa non presenta corsie specializzate per le manovre di svolta; sulla SR 11 è presente un'ampia isola spartitraffico per la corretta gestione dei flussi di traffico. Sul lato opposto a via San Pio X sono presenti accessi privati ad attività commerciali e artigianali.



*Figura 21 – Intersezione 9 tra SR 11 e via San Pio X*

L'intersezione **10** tra la SR 11 e la SP 120 è un'intersezione semaforizzata. Le manovre di svolta a destra lungo la direttrice Vicenza (SR 11) – Montecchio Maggiore (SP 120) sono svincolate. L'attestamento per le provenienze da Montecchio presenta due corsie di accumulo, una dedicata alla svolta a sinistra, una per la manovra di attraversamento in direzione Altavilla Altavilla.



*Figura 22 – Intersezione 10 tra SR 11 e SP 120*



Figura 23 – Intersezione 10 tra SR 11 e SP 120



Figura 24 – Intersezione 10 tra SR 11 e SP 120



Figura 25 – Intersezione 10 tra SR 11 e SP 120

L'intersezione **11** tra la SR 11, la SP 35 e viale Stazione a Tavernelle è anch'essa un'intersezione semaforizzata, con corsia dedicata per la svolta a sinistra verso la SP 35.



*Figura 26 – Intersezione 11 tra SR 11 e SP 35*

L'attestamento della SP 35 presenta anch'esso due corsie che consentono la separazione tra i flussi impegnati nella svolta a destra e quelli in svolta a sinistra.

L'intersezione risulta coordinata con quella poco distante che interseca Viale Stazione.





Figura 27 – Intersezione 11 tra SR 11 e SP 35

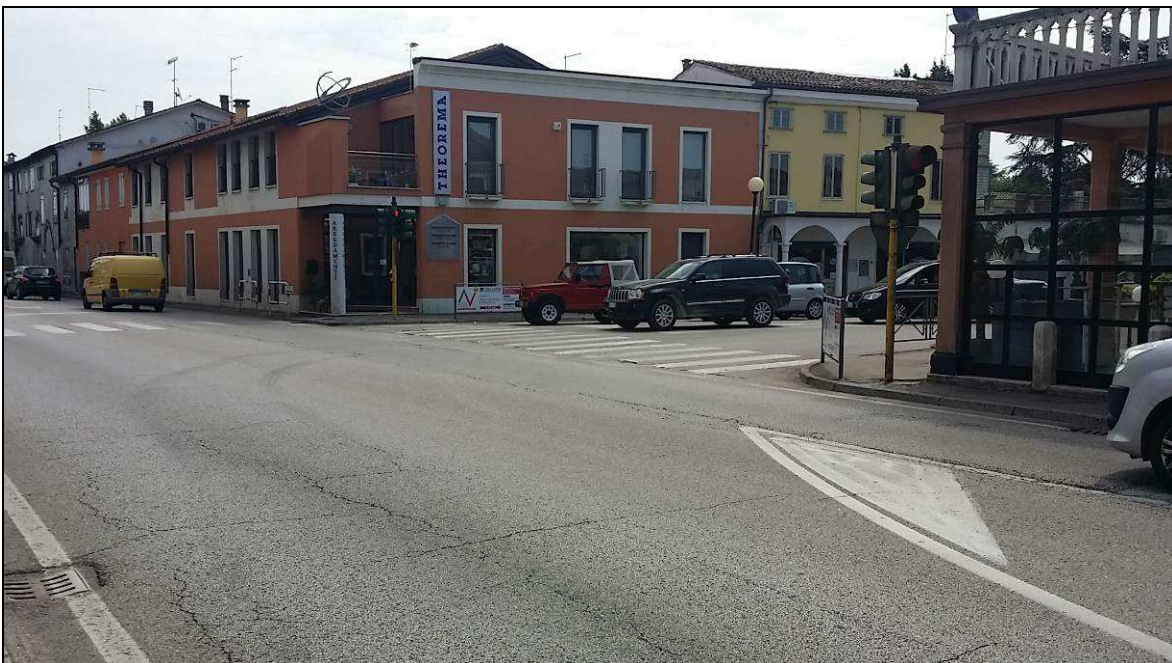


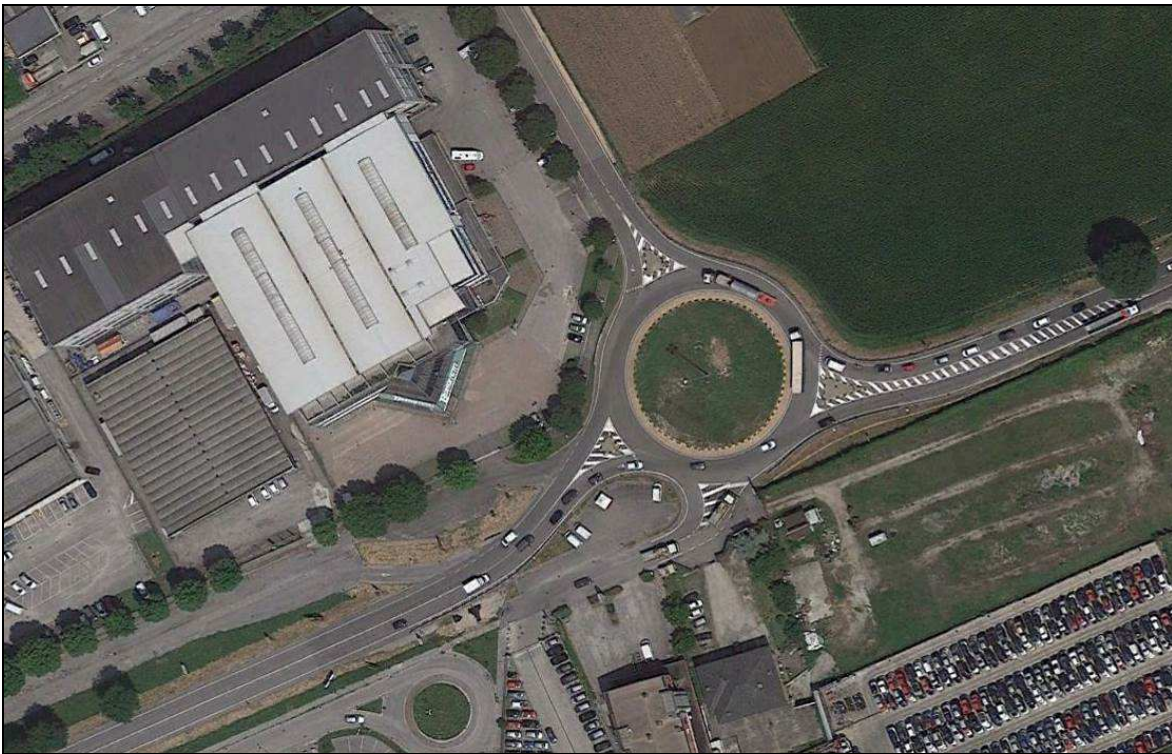
Figura 28 – Intersezione 11 tra SR 11 e Viale Stazione

L'intersezione **12** tra la SR 11, via Tabernulae e via Giovanni XXIII a Tavernelle è un'intersezione semaforizzata. Sulla SR 11 sono presenti corsie specializzate per le manovre di svolta a sinistra, che consentono di ottenere un buon livello di servizio dell'intersezione, svincolando le manovre di attraversamento in direzione nord-sud.



*Figura 29 – Intersezione 12 tra SR 11, via Tabernulae e via Giovanni XXIII*

L'intersezione **13** tra la SR 11 e via Creazzo a Tavernelle è una rotatoria a quattro rami di grande dimensione che presenta diametro esterno pari a circa 60 metri e diametro dell'isola centrale pari a circa 45 metri. L'isola centrale è finita a verde mentre le aiuole spartitraffico, che delimitano le corsie di ingresso e le corsie di uscita, sono pavimentate in calcestruzzo. L'anello e tutti i rami d'ingresso e d'uscita sono a corsia singola. Il ramo sud della rotatoria permette l'accesso ad attività commerciali e ad alcune abitazioni.



*Figura 30 – Intersezione 13 tra SR 11 e via Creazzo a Tavernelle*

### **3. RILIEVI DI TRAFFICO**

---

La completa analisi della viabilità limitrofa al lotto interessato dall'intervento non ha potuto prescindere da un opportuno rilievo del traffico sulle strade descritte in precedenza.

Per definire in modo attendibile il livello di servizio della viabilità allo stato attuale sono state effettuate delle indagini attraverso:

- rilevazioni manuali, basate sulla rilevazione diretta eseguita da un operatore umano, il quale non solo ha la capacità di rilevare il veicolo e riconoscerne il tipo, ma anche quella di valutare le manovre dei veicoli ed il comportamento del guidatore.
- rilevazioni automatiche continuative, eseguite mediante degli apparecchi conta traffico elettronici posizionati sugli archi principali della rete per l'intera durata del rilievo.

Le rilevazioni manuali sono state predisposte sulla fascia bioraria di punta serale 16.30 – 18.30 (del venerdì e del sabato). Le stesse, suddivise per quarto d'ora, aggregate poi sui 60 minuti, hanno fornito quale fascia oraria di punta più caricata l'ora tra le 17.00 e le 18.00. Tale orario è stato preso a considerazione ai fini delle verifiche di capacità dell'intersezione di ingresso / uscita dal comparto.

Inoltre ai fini della valutazione dello scenario più cautelativo possibile, sono stati presi a riferimento i flussi dell'ora di punta del venerdì sera che, aggregati sulle varie postazioni di rilievo automatico, hanno evidenziato come il maggiore volume di flusso sia concentrato nell'ora di punta serale proprio del venerdì, rispetto al sabato.

Pertanto su tale fascia oraria sono stati applicati di flussi indotti teorici della giornata di sabato per garantire l'efficienza delle infrastrutture anche sotto il carico veicolare più gravoso.

### 3.1 RILIEVI MANUALI

I rilievi manuali sono stati eseguiti nelle giornate di venerdì e sabato, hanno conferito all'intervallo orario 17:00 - 18:00 la caratteristica di orario di punta dei flussi veicolari.

#### 3.1.1 Rilievi manuali rotonda fra v.le Trieste (SR 11), via Astichello e via Bruschi a Alte Ceccato

I rilievi sono stati effettuati in corrispondenza della rotonda tra viale Trieste (SR 11), via Astichello e via Bruschi a Alte Ceccato. Si riportano ora, di seguito, gli esiti del suddetto rilievo manuale.

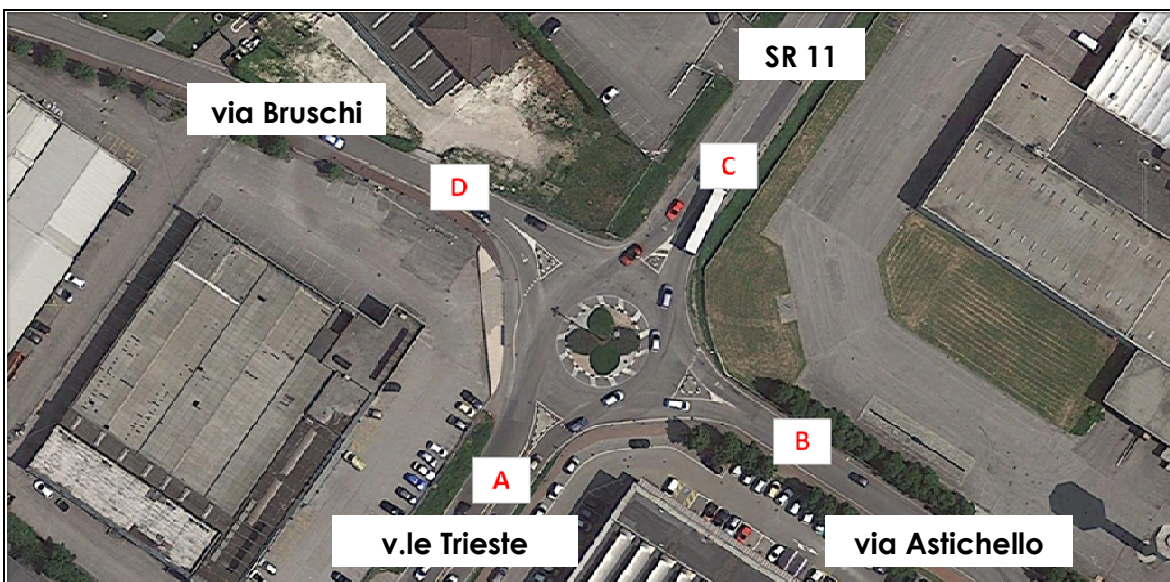


Figura 31 – Identificazione e localizzazione delle manovre rilevate

<b>venerdì</b> <b>17.00 - 18.00</b>		MANOVRA AD		MANOVRA AC		MANOVRA AB	
		L.	P.	L.	P.	L.	P.
17:00	17:15	14	0	99	10	11	1
17:15	17:30	15	0	114	5	21	0
17:30	17:45	8	0	119	3	13	0
17:45	18:00	10	0	122	3	8	0
tot		47	0	454	21	53	1
tot veicoli		47		475		54	

<b>venerdì</b> <b>17.00 - 18.00</b>		MANOVRA BA		MANOVRA BD		MANOVRA BC	
		L.	P.	L.	P.	L.	P.
17:00	17:15	19	0	17	0	46	0
17:15	17:30	22	0	16	0	33	0
17:30	17:45	15	0	16	0	38	0
17:45	18:00	17	0	16	0	50	0
tot		73	0	65	0	167	0
tot veicoli		73		65		167	

<b>venerdì</b> <b>17.00 - 18.00</b>		MANOVRA CB		MANOVRA CA		MANOVRA CD	
		L.	P.	L.	P.	L.	P.
17:00	17:15	39	0	131	11	6	0
17:15	17:30	33	0	126	8	13	0
17:30	17:45	56	0	130	10	13	0
17:45	18:00	14	0	135	11	14	0
tot		142	0	522	40	46	0
tot veicoli		142		562		46	

<b>venerdì</b> <b>17.00 - 18.00</b>		MANOVRA DC		MANOVRA DB		MANOVRA DA	
		L.	P.	L.	P.	L.	P.
17:00	17:15	10	0	4	0	10	0
17:15	17:30	9	0	4	0	8	0
17:30	17:45	13	0	7	0	12	0
17:45	18:00	12	0	5	0	10	0
tot		44	0	20	0	40	0
tot veicoli		44		20		40	

<b>sabato</b> <b>17.00 - 18.00</b>		MANOVRA AD		MANOVRA AC		MANOVRA AB	
		L.	P.	L.	P.	L.	P.
17:00	17:15	16	0	113	0	20	0
17:15	17:30	11	0	140	0	16	0
17:30	17:45	10	0	124	0	11	0
17:45	18:00	2	0	106	0	8	0
tot		39	0	483	0	55	0
tot veicoli		39		483		55	

<b>sabato</b> <b>17.00 - 18.00</b>		MANOVRA BA		MANOVRA BD		MANOVRA BC	
		L.	P.	L.	P.	L.	P.
17:00	17:15	40	0	9	0	17	0
17:15	17:30	47	0	12	0	13	0
17:30	17:45	50	0	12	0	30	0
17:45	18:00	33	0	8	0	29	0
tot		170	0	41	0	89	0
tot veicoli		170		41		89	

<b>sabato</b> <b>17.00 - 18.00</b>		MANOVRA CB		MANOVRA CA		MANOVRA CD	
		L.	P.	L.	P.	L.	P.
17:00	17:15	35	0	105	0	9	0
17:15	17:30	46	0	112	2	7	0
17:30	17:45	38	0	138	0	13	0
17:45	18:00	32	0	129	1	15	0
tot		151	0	484	3	44	0
tot veicoli		151		487		44	

<b>sabato</b> <b>17.00 - 18.00</b>		MANOVRA DC		MANOVRA DB		MANOVRA DA	
		L.	P.	L.	P.	L.	P.
17:00	17:15	11	0	2	0	12	0
17:15	17:30	11	0	3	0	15	0
17:30	17:45	14	0	3	0	14	0
17:45	18:00	12	0	2	0	15	0
tot		48	0	10	0	56	0
tot veicoli		48		10		56	

Vengono inoltre riportati i risultati in forma matriciale:

<b>ROTATORIA SR 11 - km 342+100 - loc. ALTE CECCATO VENERDI' - 17.00÷18.00</b>					
O/D	A	B	C	D	totali
A	0	54	475	47	<b>576</b>
B	73	0	167	65	<b>305</b>
C	562	142	0	46	<b>750</b>
D	40	20	44	0	<b>104</b>
<b>totali</b>	<b>675</b>	<b>216</b>	<b>686</b>	<b>158</b>	<b>1735</b>

<b>ROTATORIA SR 11 - km 342+100 - loc. ALTE CECCATO SABATO - 17.00÷18.00</b>					
O/D	A	B	C	D	totali
A	0	55	483	39	<b>577</b>
B	170	0	89	41	<b>300</b>
C	487	151	0	44	<b>682</b>
D	56	10	48	0	<b>114</b>
<b>totali</b>	<b>713</b>	<b>216</b>	<b>620</b>	<b>124</b>	<b>1673</b>



### 3.1.2 Rilievi manuali intersezione fra SR 11 e via Sasso Moro



Figura 32 – Vista aerea intersezione fra SR 11 e via Sasso Moro

<b>INTERSEZIONE TRA SR 11 e via Sasso Moro VENERDI' - 17.00÷18.00</b>			
O/D	SR 11 Montecchio	SR 11 Vicenza	via Sasso Moro
SR 11 Montecchio	0	517	49
SR 11 Vicenza	661	0	16
via Sasso Moro	40	16	0

<b>INTERSEZIONE TRA SR 11 e via Sasso Moro SABATO - 17.00÷18.00</b>			
O/D	SR 11 Montecchio	SR 11 Vicenza	via Sasso Moro
SR 11 Montecchio	0	589	96
SR 11 Vicenza	623	0	26
via Sasso Moro	36	1	0

### 3.1.3 Rilievi manuali intersezione semaforizzata tra SR 11 e SP 120 (via Cordellina) a Tavernelle

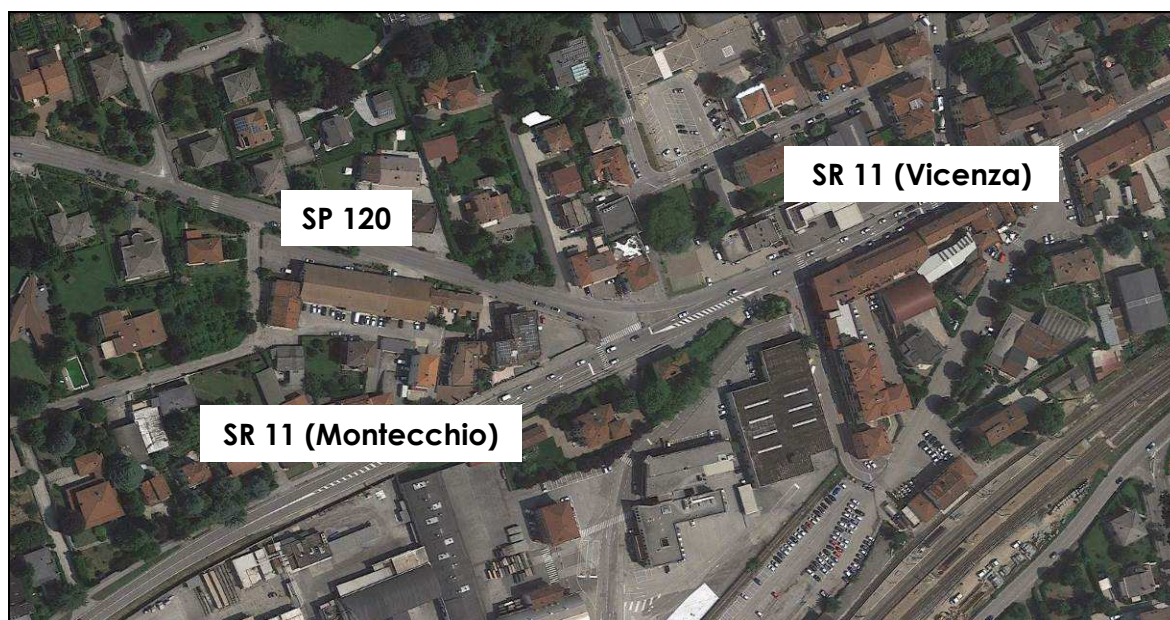


Figura 33 – Vista aerea intersezione fra SR 11 e SP 120

<b>INTERSEZIONE TRA SR 11 e SP 120 VENERDI' - 17.00÷18.00</b>			
O/D	SR 11 Vicenza	SP 120	SR 11 Montecchio
SR 11 Vicenza	0	317	595
SP 120	239	0	36
SR 11 Montecchio	508	51	0

<b>INTERSEZIONE TRA SR 11 e SP 120 SABATO - 17.00÷18.00</b>			
O/D	SR 11 Vicenza	SP 120	SR 11 Montecchio
SR 11 Vicenza	0	252	695
SP 120	234	0	28
SR 11 Montecchio	553	45	0

### 3.1.4 Rilievi manuali intersezione semaforizzata tra SR 11, SP 35 e via Stazione a Tavernelle



Figura 34 – Vista aerea intersezione fra SR 11 e SP 35

<b>INTERSEZIONE TRA SR 11, SP 35 e via Stazione VENERDI' - 17.00÷18.00</b>				
O/D	SR 11 Vicenza	SP 35	SR 11 Montecchio	via Stazione
SR 11 Vicenza	0	65	727	12
SP 35	198	0	161	10
SR 11 Montecchio	724	17	0	6
via Stazione	25	3	24	0

<b>INTERSEZIONE TRA SR 11, SP 35 e via Stazione SABATO - 17.00÷18.00</b>				
O/D	SR 11 Vicenza	SP 35	SR 11 Montecchio	via Stazione
SR 11 Vicenza	0	69	777	17
SP 35	158	0	128	7
SR 11 Montecchio	744	15	0	8
via Stazione	49	10	42	0

### 3.1.5 Rilievi manuali intersezione semaforizzata tra SR 11 e via Tabernulae a Tavernelle



Figura 35 – Vista aerea intersezione fra SR 11, via Tabernulae e via Giovanni XXIII

<b>INTERSEZIONE TRA SR 11 e via Tabernulae VENERDI' - 17.00÷18.00</b>				
O/D	via Tabernulae	SR 11 Vicenza	via Giov. XXIII	SR 11 Montecchio
via Tabernulae	0	73	118	173
SR 11 Vicenza	106	0	26	631
via Giovanni XXIII	0	0	0	0
SR 11 Montecchio	346	599	2	0

<b>INTERSEZIONE TRA SR 11 e via Tabernulae SABATO - 17.00÷18.00</b>				
O/D	via Tabernulae	SR 11 Vicenza	via Giov. XXIII	SR 11 Montecchio
via Tabernulae	0	139	54	280
SR 11 Vicenza	166	0	23	583
via Giovanni XXIII	0	0	0	0
SR 11 Montecchio	351	571	29	0

### 3.1.6 Rilievi manuali rotonda tra SR 11 e via Creazzo a Tavernelle

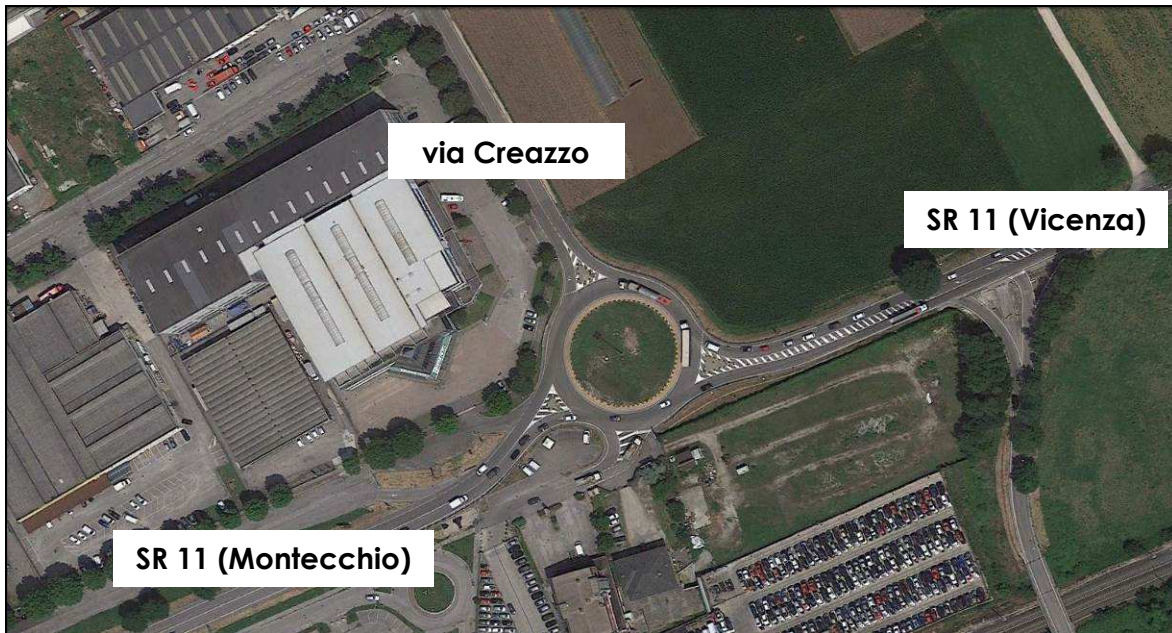


Figura 36 – Vista aerea rotonda fra SR 11 e via Creazzo

<b>INTERSEZIONE TRA SR 11 e via Creazzo VENERDI' - 17.00÷18.00</b>			
O/D	SR 11 Montecchio	SR 11 Vicenza	via Creazzo
SR 11 Montecchio	0	657	23
SR 11 Vicenza	616	0	306
via Creazzo	129	355	0

<b>INTERSEZIONE TRA SR 11 e via Creazzo SABATO - 17.00÷18.00</b>			
O/D	SR 11 Montecchio	SR 11 Vicenza	via Creazzo
SR 11 Montecchio	0	695	44
SR 11 Vicenza	608	0	206
via Creazzo	58	290	0

### 3.2 RILEVAZIONI AUTOMATICHE

Oltre ai rilievi manuali, sono stati effettuati dei rilievi automatici in corrispondenza delle tratte più rilevanti in prossimità dell'area in esame.

Tali rilievi sono stati svolti per 24 ore consecutive; i risultati completi sono allegati al termine della presente relazione.

Di seguito si riporta l'identificazione delle postazioni e la loro localizzazione:

1. Montecchio Maggiore, SR 11km 342+000, direzione Vicenza;
2. Montecchio Maggiore, SR 11km 342+000, direzione Verona;
3. Altavilla Vicentina, SR 11km 343+200, direzione Vicenza;
4. Altavilla Vicentina, SR 11km 343+200, direzione Verona;
5. Montecchio Maggiore, via Sasso Moro, direzione SR 11;
6. Montecchio Maggiore, via Sasso Moro, direzione SP 120;
7. Sovizzo, SP 120 km 1+000, direzione Tavernelle;
8. Sovizzo, SP 120 km 1+000, direzione Montecchio Maggiore;
9. Creazzo, SP 35 km 1+000, direzione Tavernelle;
10. Creazzo, SP 35 km 1+000, direzione Sovizzo;
11. Altavilla Vicentina, SR 11 km 345+300, direzione Vicenza;
12. Altavilla Vicentina, SR 11 km 345+300, direzione Verona;
13. Altavilla Vicentina, via Creazzo, direzione Tavernelle;
14. Altavilla Vicentina, via Creazzo, direzione Creazzo;
15. Altavilla Vicentina, SR 11 km 345+500, direzione Verona;
16. Altavilla Vicentina, SR 11 km 345+500, direzione Vicenza;
17. Altavilla Vicentina, SP 34 km 2+000, direzione Lonigo;
18. Altavilla Vicentina, SP 34 km 2+000, direzione Vicenza;
19. Altavilla Vicentina, SP 34 km 0+500, direzione Lonigo;
20. Altavilla Vicentina, SP 34 km 0+500, direzione Vicenza.



Si riassumono ora di seguito i dati rilevati nelle fasce orarie di punta del venerdì e del sabato dalle 17.00 alle 18.00 e dalle 18.00 alle 19.00:

<b>RIEPILOGO FLUSSI ORA DI PUNTA</b>				
<b>POSTAZIONI</b>	<b>VENERDI'</b> (veic./ora)		<b>SABATO</b> (veic./ora)	
	<b>1+2</b> SR 11 km 342+000	17-18	1.208	17-18
	18-19	1.249	18-19	1.375
<b>3+4</b> SR 11 km 343+200	17-18	1.243	17-18	1.239
	18-19	1.133	18-19	1.093
<b>5+6</b> via Sasso Moro	17-18	121	17-18	159
	18-19	84	18-19	93
<b>7+8</b> SP 120 km 1+000	17-18	774	17-18	609
	18-19	706	18-19	543
<b>9+10</b> SP 35 km 1+000	17-18	1.007	17-18	692
	18-19	952	18-19	625
<b>11+12</b> SR 11 km 345+300	17-18	1.324	17-18	1.395
	18-19	1.286	18-19	1.347
<b>13+14</b> via Creazzo	17-18	803	17-18	602
	18-19	848	18-19	619
<b>15+16</b> SR 11 km 345+500	17-18	1.859	17-18	1.858
	18-19	1.888	18-19	1.833
<b>17+18</b> SP 34 km 2+000	17-18	1.579	17-18	1.514
	18-19	1.602	18-19	1.564
<b>19+20</b> SP 34 km 0+500	17-18	1.952	17-18	1.704
	18-19	1.721	18-19	1.673

Dalla aggregazione dei dati si evince che l'ora di punta risulta essere quella del venerdì dalle 17.00 alle 18.00, in analogia con quanto ricavati dai rilevamenti manuali alle intersezioni.



## **4. SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**

---

L'area di intervento oggetto della presente relazione, è ubicata nella zona artigianale e commerciale presente tra i centri abitati di Alte Ceccato (a sud-ovest, comune di Montecchio Maggiore) e di Tavernelle (a nord-est, comuni di Altavilla Vicentina e di Sovizzo), in un'area compresa a cavallo della SR 11 in corrispondenza dell'ex stabilimento "Mangimi Faeda", in prossimità delle intersezioni fra la SR 11 stessa e le strade denominate via Sasso Moro e via Solferino, nel comune di Montecchio Maggiore.

Il contesto territoriale in cui l'intervento oggetto di istanza si inserisce, risulta caratterizzato dalla presenza di un tessuto suburbano a prevalente destinazione commerciale e artigianale, nonché da nuove previsioni di sviluppo destinate al potenziamento del comparto economico locale; a fianco di tali aree sono tuttavia ancora presenti numerose zone rurali.

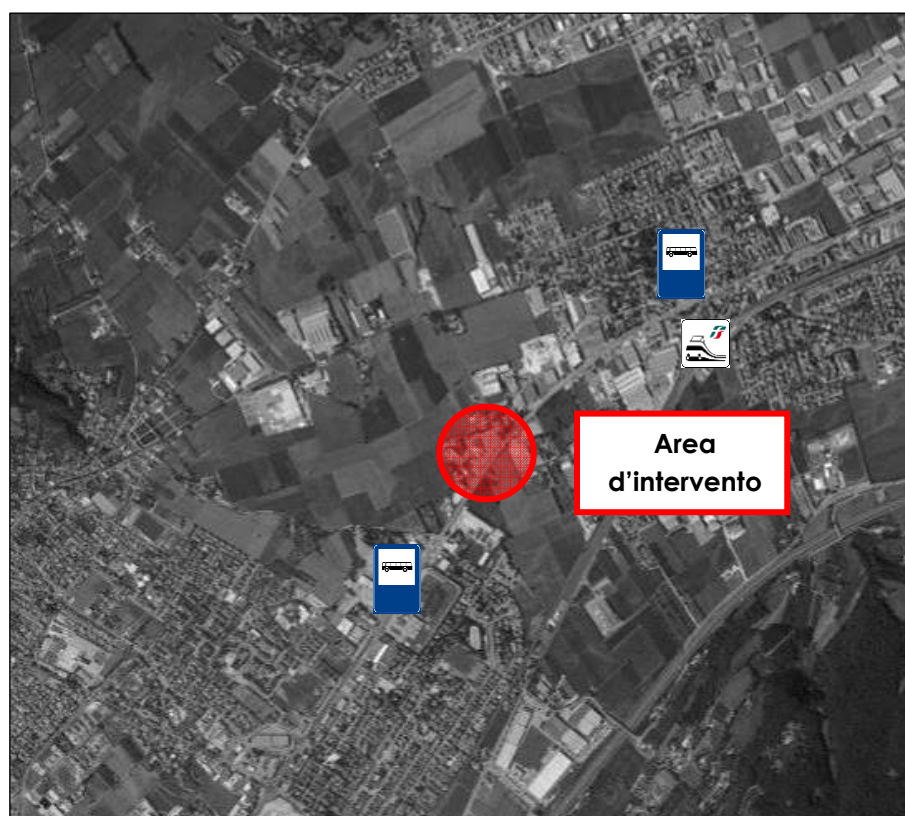
Le attività commerciali e artigianali sono prevalentemente disposte lungo l'asse costituito dalla SR 11, con accessi diretti dalla medesima. Proprio a causa di tale conformazione, risultano completamente assenti percorsi specializzati per la circolazione dei pedoni o dei ciclisti. Anche l'accessibilità a tale zona attraverso i servizi di trasporto pubblico locale, risulta limitata in quanto in essa sono presenti solo due fermate: la fermata "Alte Ceccato – Sorelle Ramonda", posta in prossimità dell'omonimo plesso commerciale e distante 825 m dall'area d'intervento, e la fermata posta sulla SR 11 a Tavernelle, in prossimità dell'intersezione con via Cordellina, distante 1.000 m dall'area d'intervento. Tali fermate sono servite dalle seguenti linee, esercite dalla società SVT s.r.l.:

- 1 "Vicenza – Montecchio Maggiore – Valdagno – Recoaro";
- 2 "Vicenza – Montecchio Maggiore – Chiampo – Crespadoro";
- 29 "Vicenza – Montebello Vicentino – Gambellara – Brognoligo";
- 30 "Vicenza – Selva di Montebello Vicentino – Montorso – Arzignano";

- 31 “Vicenza – Montebello Vicentino – Gambellara – Brognoligo”;
- 32 “Vicenza – Pederiva – Orgiano – Noventa”.

A Tavernelle è inoltre presente la stazione ferroviaria della linea “Milano – Venezia”, denominata “Altavilla – Tavernelle”, servita con cadenza oraria dai treni regionali della relazione Venezia S. Lucia – Verona Porta Nuova. Tali treni sono eserciti da Trenitalia, all'interno del contratto di servizio stipulato con la Regione Veneto.

L'immagine seguente illustra la posizione delle fermate del Servizio di Trasporto Pubblico Locale, poste in prossimità dell'area d'intervento, e della stazione ferroviaria “Altavilla – Tavernelle”.



*Figura 39 – Posizione della fermate del TPL e della stazione ferroviaria “Altavilla – Tavernelle”*

## 5. PERCORSI PEDONALI E CICLABILI

Come riportato nel capitolo precedente, lungo la SR 11, nel tratto Alte Ceccato – Tavernelle, non sono presenti percorsi protetti riservati alla mobilità ciclabile o pedonale. L'unica pista ciclabile presente nella zona è quella lungo via Bruschi a Alte Ceccato che, con inizio da viale Trieste, permette di raggiungere le piscine comunali di Montecchio Maggiore.



Figura 40 – Pista ciclabile di via Bruschi, rispetto all'area d'intervento