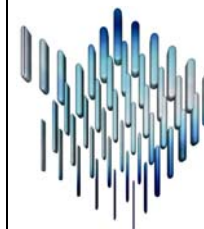




**COMUNE DI LEVICO TERME**

## **AGGIORNAMENTO DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO**





## **ATA ENGINEERING SRL**

38100 Trento – Via Maccani, 195  
Tel. 0461-421268 – Fax 0461-420377  
P.IVA. 01307610228  
[www.atagroup.com](http://www.atagroup.com)  
E-Mail: [ataengineering@atagroup.com](mailto:ataengineering@atagroup.com)



### **Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico**

**COMMITTENTE:**

**COMUNE DI LEVICO TERME**

**CODICE COMMESSA:**  
**TT.11.06**

**TIPO DI LAVORO:**  
**Relazione tecnico-illustrativa**

<b>AGGIOR:</b>	<b>DATA:</b>	<b>DESCRIZIONE:</b>	<b>ELABORATO:</b>	<b>VERIFICATO:</b>
	Gennaio 2007		ing. M. Zamboni p.i. R. Benini p.i. G. Perugini	Ing. Marco Zamboni
A	Marzo 2008	Nuova soluzione per la variante alla S.P. 11 di Vetriolo	ing. M. Zamboni p.i. R. Benini p.i. G. Perugini	Ing. Marco Zamboni

**CONSULENTI:**

**IL PROGETTISTA/I:**

**Dott. Ing. Bruno Gobbi Frattini**

QUESTO DOCUMENTO NON POTRA' ESSERE COPIATO, RIPRODOTTO O ALTRIMENTI PUBBLICATO IN TUTTO O IN PARTE SENZA IL CONSENSO SCRITTO DI QUESTO STUDIO (LEGGE 22 APRILE 1941, N. 633-ART. 2575 E SEGG. C.C.)



**INDICE DEI CONTENUTI**

<b>1</b>	<b>PREMESSA .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>CHE COS'E' UN PIANO URBANO DEL TRAFFICO (P.U.T.) .....</b>	<b>1</b>
<b>3</b>	<b>LE DIRETTIVE DEL 24 GIUGNO 1995 E IL D.M. 31 DICEMBRE 1999.....</b>	<b>2</b>
<b>4</b>	<b>I VANTAGGI DEL P.G.T.U. ....</b>	<b>3</b>
<b>5</b>	<b>CONTENUTI GENERALI DEL PUT .....</b>	<b>3</b>
<b>ANALISI E DIAGNOSI DELLA SITUAZIONE ATTUALE .....</b>		<b>4</b>
<b>6</b>	<b>IL TERRITORIO .....</b>	<b>5</b>
6.1	Inquadramento territoriale.....	5
6.2	Suddivisione del territorio in zone omogenee.....	6
<b>7</b>	<b>CARATTERISTICHE DEMOGRAFICHE, DELLE ATTIVITÀ ECONOMICHE E DEI SERVIZI .....</b>	<b>7</b>
7.1	Popolazione .....	7
7.2	Attività economiche .....	8
7.3	Pendolarismo – Censimento 2001.....	10
7.4	Offerta e domanda turistica.....	11
7.5	Distribuzione spaziale delle sedi pubbliche di attrazione e generazione di traffici .....	13
<b>8</b>	<b>SVOLGIMENTO DELLE INDAGINI PER L'ANALISI DELLA DOMANDA E DELL'OFFERTA.....</b>	<b>14</b>
8.1	Rete viaria e traffico privato .....	14
8.1.1	Impostazione delle indagini sul campo.....	14
8.1.2	Caratteristiche fisiche della rete viaria.....	14
8.1.3	Conteggi classificati di sezione.....	14
8.1.4	Conteggi classificati di svolta agli incroci.....	15
8.2	Domanda e offerta di sosta veicolare.....	15

<b>9</b>	<b>SINTESI DEL QUADRO CONOSCITIVO.....</b>	<b>16</b>
9.1	Elaborazione dei dati relativi alla rete viaria allo stato attuale.....	16
9.1.1	Sistema di controllo viario .....	16
9.1.2	Capacità delle rete viaria .....	16
9.2	Elaborazione dei dati relativi ai flussi di traffico .....	17
9.2.1	Elaborazione dei dati relativi al flussi di traffico rilevati nelle principali sezioni stradali; distribuzione temporale e per tipo di veicolo.....	17
9.2.2	Elaborazione dei dati relativi ai movimenti di svolta nei principali incroci.....	22
9.3	Elaborazione dei dati relativi al sistema della sosta .....	25
9.3.1	Elaborazione dei dati relativi all'offerta e occupazione di parcheggio.....	25
9.4	Livelli di servizio della rete allo stato attuale.....	42

<b>ANALISI E DIAGNOSI DELLA SITUAZIONE DI PROGETTO .....</b>	<b>44</b>
--	-----------

<b>10</b>	<b>SCELTA DEGLI SCENARI ATTUATIVI DI INTERVENTO .....</b>	<b>45</b>
10.1	Interventi previsti dal P.R.G. 2004 già realizzati .....	45
10.2	Interventi previsti a Breve Termine sulla rete viaria.....	46
10.2.1	Ampliamento Zona a Traffico Limitato a Breve Termine .....	46
10.2.2	Adeguamenti degli assi stradali esistenti a Breve Termine .....	46
10.2.3	Nuovi assi di progetto a Breve Termine.....	48
10.2.4	Adeguamenti delle intersezioni a Breve Termine .....	48
10.2.5	Livelli di servizio della rete a Breve Termine.....	52
10.3	Interventi previsti a Medio Termine sulla rete viaria.....	53
10.3.1	Controllo Viario a Medio Termine.....	53
10.3.2	Adeguamenti degli assi stradali esistenti .....	53
10.3.3	Nuovi assi di progetto a Medio Termine.....	56
10.3.4	Adeguamento intersezioni a Medio Termine .....	56
10.3.5	Livelli di servizio della rete a Medio Termine senza interventi.....	63
10.3.6	Livelli di servizio della rete 1° Scenario a Medio Termine .....	63
10.4	Interventi previsti a Lungo Termine sulla rete viaria .....	64
10.4.1	Ampliamento Zona a Traffico Limitato a Lungo Termine .....	64
10.4.2	Adeguamenti degli assi stradali esistenti .....	64
10.4.3	Nuovi assi di progetto .....	65
10.4.4	Livelli di servizio della rete a Lungo Termine senza interventi.....	66
10.4.5	Livelli di servizio della rete 1° Scenario a Lungo Termine .....	67
10.4.6	Livelli di servizio della rete 2° Scenario a Lungo Termine .....	67
10.4.7	Livelli di servizio della rete 3° Scenario a Lungo Termine .....	68
10.5	Parcheggi di Progetto .....	68
10.6	Percorsi ciclabili e pedonali.....	72

# **INDICE DELLE FIGURE**

Figura 6.1	– Corografia
Figura 6.2a	– Zonizzazione
Figura 6.2b	– Zonizzazione – Area urbana
Figura 7.1	– Censimento '01 - Popolazione del comune di Levico Terme per zona e per classe di età su base cartografia
Figura 7.2	– Censimento '01 - Popolazione del comune di Levico Terme per zona e per classe di età
Figura 7.3	– Censimento '01 - Occupati del comune di Levico Terme per zona
Figura 7.4	– Censimenti '01 - Unità locali del comune di Levico Terme per zona e per categoria economica
Figura 7.5	– Censimenti '01 - Addetti del comune di Levico Terme per zona e per categoria economica
Figura 7.6	– Censimenti '01 - Addetti del comune di Levico Terme per zona e per categoria economica su base cartografica
Figura 7.7	– Censimenti '01 – Popolazione, occupati e addetti del comune di Levico Terme per zona su base cartografica
Figura 7.8	– Pendolarismo in entrata e in uscita a Levico Terme - Censimento 2001
Figura 7.9	– Pendolarismo in entrata e in uscita a Levico Terme per direttrice - Censimento 2001
Figura 7.10a	– Numero degli esercizi alberghieri per categoria - Comune di Levico Terme - Anno 2005
Figura 7.10b	– Numero dei posti letto negli esercizi alberghieri per categoria - Comune di Levico Terme - Anno 2005
Figura 7.11a	– Numero degli esercizi complementari, degli alloggi privati e delle seconde case per tipologia - Comune di Levico Terme - Anno 2005
Figura 7.11b	– Numero dei posti letto negli esercizi complementari, negli alloggi privati e nelle seconde case per tipologia - Comune di Levico Terme - Anno 2005
Figura 7.12a	– Arrivi nel complesso della struttura ricettiva per anno - Comune di

Levico Terme - Serie storica 1985-2005

Figura 7.12b	– Presenze nel complesso della struttura ricettiva per anno - Comune di Levico Terme - Serie storica 1985-2005
Figura 7.13a	– Arrivi nel complesso della struttura ricettiva per mese - Comune di Levico Terme - Anno 2005
Figura 7.13b	– Presenze nel complesso della struttura ricettiva per mese - Comune di Levico Terme - Anno 2005
Figura 7.14	– Poli attrattori e generatori
Figura 8.1	– Grafo della rete stradale
Figura 8.2	– Planimetria siti di indagini (2006)
Figura 9.1	– Sistema di controllo viario – Stato attuale
Figura 9.2	– Capacità della rete stradale – Stato attuale
Figura 9.3a	– Veicoli omogeneizzati in entrata e in uscita per sezione (giornaliero-24 ore-00:00-24:00) - Giornata ferial media - Anno 2006
Figura 9.3b	– Veicoli omogeneizzati bidirezionali per sezione (giornaliero-24 ore-00:00-24:00) - Giornata ferial media - Anno 2006
Figura 9.4a	– Veicoli omogeneizzati in entrata e in uscita per sezione (giornaliero diurno-12 ore-07:00-19:00) - Giornata ferial media - Anno 2006
Figura 9.4b	– Veicoli omogeneizzati bidirezionali per sezione (giornaliero diurno-12 ore-07:00-19:00) - Giornata ferial media - Anno 2006
Figura 9.5a	– Veicoli omogeneizzati in entrata e in uscita per sezione (ora di punta 07:30-08:30) - Giornata ferial media - Anno 2006
Figura 9.5b	– Veicoli omogeneizzati bidirezionali per sezione (ora di punta 07:30-08:30) - Giornata ferial media - Anno 2006
Figura 9.6a	– Veicoli omogeneizzati in entrata e in uscita per sezione (giornaliero-24 ore-00:00-24:00) - Sabato - Anno 2006
Figura 9.6b	– Veicoli omogeneizzati bidirezionali per sezione (giornaliero-24 ore-00:00-24:00) - Sabato - Anno 2006
Figura 9.7a	– Veicoli omogeneizzati in entrata e in uscita per sezione (giornaliero diurno-12 ore-07:00-19:00) - Sabato - Anno 2006
Figura 9.7b	– Veicoli omogeneizzati bidirezionali per sezione (giornaliero diurno-12 ore-07:00-19:00) - Sabato - Anno 2006
Figura 9.8a	– Veicoli omogeneizzati in entrata e in uscita per sezione (ora di punta 07:30-08:30) - Sabato - Anno 2006



- Figura 9.8b – Veicoli omogeneizzati bidirezionali per sezione (ora di punta 07:30-08:30) - Sabato - Anno 2006
- Figura 9.9a – Veicoli omogeneizzati in entrata e in uscita per sezione (giornaliero-24 ore-00:00-24:00) - Domenica - Anno 2006
- Figura 9.9b – Veicoli omogeneizzati bidirezionali per sezione (giornaliero-24 ore-00:00-24:00) - Domenica - Anno 2006
- Figura 9.10a – Veicoli omogeneizzati in entrata e in uscita per sezione (giornaliero diurno-12 ore-07:00-19:00) - Domenica - Anno 2006
- Figura 9.10b – Veicoli omogeneizzati bidirezionali per sezione (giornaliero diurno-12 ore-07:00-19:00) - Domenica - Anno 2006
- Figura 9.11a – Veicoli omogeneizzati in entrata e in uscita per sezione (ora di punta 07:30-08:30) - Domenica - Anno 2006
- Figura 9.11b – Veicoli omogeneizzati bidirezionali per sezione (ora di punta 07:30-08:30) - Domenica - Anno 2006
- Figura 9.12 – Flussi in entrata e in uscita alle sezioni – Periodo giornaliero (24 ore-00.00-24.00) - Anno 2006 - Riepilogo
- Figura 9.13 – Flussi in entrata e in uscita alle sezioni – Periodo diurno (12 ore-07.00-19.00) - Anno 2006 - Riepilogo
- Figura 9.14 – Flussi in entrata e in uscita alle sezioni – Ora di punta della mattina (07.30-08.30) - Anno 2006 - Riepilogo
- Figura 9.15 – Confronto sezioni 2006 - 1997 - Giorno feriale medio - 07.00-19.00
- Figura 9.16a – Flussi totali in entrata agli incroci nell'ora di punta della mattina (7.30-8.30) – veic./h omogeneizzati – Anni 1997 e 2006
- Figura 9.16b – Flussi totali in entrata agli incroci nell'ora di punta della sera (17.30-18.30) – veic./h omogeneizzati – Anni 1997 e 2006
- Figura 9.17a – Offerta di sosta per tipologia
- Figura 9.17b – Distribuzione percentuale dell'offerta di sosta per tipologia
- Figura 9.18a – Offerta di sosta per zone
- Figura 9.18b – Distribuzione percentuale dell'offerta di sosta per zone
- Figura 9.19 – Offerta di sosta per tipologia – Zona 6
- Figura 9.20 – Offerta di sosta per tipologia – Zona 8
- Figura 9.21 – Offerta di sosta per tipologia – Zona 9
- Figura 9.22 – Offerta di sosta per tipologia – Zona 10
- Figura 9.23 – Offerta di sosta per tipologia – Zona 11

- Figura 9.24 – Offerta di sosta per tipologia – Zona 13
- Figura 9.25 – Offerta di sosta per tipologia – Zona 14
- Figura 9.26 – Offerta di sosta per tipologia – Zona 15
- Figura 9.27 – Offerta di sosta per tipologia – Zona 16
- Figura 9.28 – Offerta di sosta per tipologia – Zona 17
- Figura 9.29a – Occupazione di sosta per tipologia
- Figura 9.29b – Distribuzione percentuale dell'occupazione di sosta per tipologia
- Figura 9.30a – Occupazione di sosta per zone
- Figura 9.30b – Distribuzione percentuale dell'occupazione di sosta per zone
- Figura 9.31 – Occupazione di sosta per tipologia – Zona 6
- Figura 9.32 – Occupazione di sosta per tipologia – Zona 8
- Figura 9.33 – Occupazione di sosta per tipologia – Zona 9
- Figura 9.34 – Occupazione di sosta per tipologia – Zona 10
- Figura 9.35 – Occupazione di sosta per tipologia – Zona 11
- Figura 9.36 – Occupazione di sosta per tipologia – Zona 13
- Figura 9.37 – Occupazione di sosta per tipologia – Zona 14
- Figura 9.38 – Occupazione di sosta per tipologia – Zona 15
- Figura 9.39 – Occupazione di sosta per tipologia – Zona 16
- Figura 9.40 – Occupazione di sosta per tipologia – Zona 17
- Figura 9.41 – Offerta e occupazione diurna di parcheggio per zona su base cartografica – Giorno feriale – Anno 2006
- Figura 9.42 – Offerta e occupazione diurna di parcheggio per zona su base cartografica – Giorno feriale – Anno 2006 – Sosta libera
- Figura 9.43 – Offerta e occupazione diurna di parcheggio per zona su base cartografica – Giorno feriale – Anno 2006 – Sosta in aree private
- Figura 9.44 – Offerta e occupazione diurna di parcheggio per zona su base cartografica – Giorno feriale – Anno 2006 – Sosta a disco orario
- Figura 9.45 – Offerta e occupazione diurna di parcheggio per zona su base cartografica – Giorno feriale – Anno 2006 – Sosta a pagamento
- Figura 9.46 – Tasso di occupazione per tipologia di sosta
- Figura 9.47 – Indice di occupazione per via – Giorno feriale – Anno 2006
- Figura 9.48 – Stato attuale (2006) – Flussi veicolari – Giorno feriale medio (7.30-8.30)
- Figura 10.1a – Schema generale della circolazione viaria – Scenario a Breve

	Termine (2009)
Figura 10.1b	– Scenario a Breve Termine (2009) – Flussi veicolari – Giornata ferial media (7.30-8.30)
Figura 10.2a	– Schema generale della circolazione viaria – Scenario a Medio Termine (2012)
Figura 10.2b	– Scenario a Medio Termine senza interventi (2012) – Flussi veicolari – Giornata ferial media (7.30-8.30)
Figura 10.2c	– Scenario a Medio Termine (2012) – Flussi veicolari – Giornata ferial media (7.30-8.30)
Figura 10.3a	– Schema generale della circolazione viaria – Scenario a Lungo Termine (2017) – Ipotesi 1
Figura 10.3b	– Schema generale della circolazione viaria – Scenario a Lungo Termine (2017) – Ipotesi 2
Figura 10.3c	– Schema generale della circolazione viaria – Scenario a Lungo Termine (2017) – Ipotesi 3
Figura 10.3d	– Scenario a Lungo Termine senza interventi (2017) – Flussi veicolari – Giornata ferial media (7.30-8.30)
Figura 10.3e	– 1° Scenario a Lungo Termine (2017) – Flussi veicolari – Giornata ferial media (7.30-8.30)
Figura 10.3f	– 2° Scenario a Lungo Termine (2017) – Flussi veicolari – Giornata ferial media (7.30-8.30)
Figura 10.3g	– 3° Scenario a Lungo Termine (2017) – Flussi veicolari – Giornata ferial media (7.30-8.30)
Figura 10.4	– Rete dei percorsi ciclabili e pedonali

## INDICE DELLE TABELLE

Tabella 6.1	– Corrispondenza fra zone di traffico (zonizzazione) e zone censuarie 2001
Tabella 6.2	– Zonizzazione
Tabella 7.1	– Censimento '01 - Popolazione del comune di Levico Terme per zona e per classe di età
Tabella 7.2	– Censimento '01 - Occupati del comune di Levico Terme per zona
Tabella 7.3	– Censimenti '01 - Unità locali del comune di Levico Terme per zona e per categoria economica
Tabella 7.4	– Censimenti '01 - Addetti del comune di Levico Terme per zona e per categoria economica
Tabella 7.5a	– Pendolarismo in entrata a Levico Terme per motivo dello spostamento - Censimento 2001
Tabella 7.5b	– Pendolarismo in entrata a Levico Terme per motivo dello spostamento e per direttrice - Censimento 2001
Tabella 7.6a	– Pendolarismo in uscita da Levico Terme per motivo dello spostamento - Censimento 2001
Tabella 7.6b	– Pendolarismo in uscita da Levico Terme per motivo dello spostamento e per direttrice - Censimento 2001
Tabella 7.7	– Consistenza degli esercizi alberghieri per categoria - Comune di Levico Terme - Anno 2005
Tabella 7.8	– Consistenza degli esercizi complementari, degli alloggi privati e delle seconde case per tipologia - Comune di Levico Terme - Anno 2005
Tabella 7.9	– Arrivi e presenze nel complesso della struttura ricettiva per anno e provenienza - Comune di Levico Terme - Serie storica 1985-2005
Tabella 7.10	– Arrivi e presenze nel complesso della struttura ricettiva per mese - Comune di Levico Terme - Anno 2005
Tabella 8.1	– Calendario indagini (2006)
Tabella 8.2	– Scheda di indagine – Conteggi classificati delle svolte agli incroci
Tabella 8.3	– Scheda di indagine – Rilievo dell'offerta e dell'occupazione di sosta
Tabella 9.1	– Flussi in entrata e in uscita a Levico Terme – Giornata ferial media -



	Anno 2006 - Riepilogo
Tabella 9.2	– Flussi in entrata e in uscita a Levico Terme – Sabato - Anno 2006 - Riepilogo
Tabella 9.3	– Flussi in entrata e in uscita a Levico Terme – Domenica - Anno 2006 - Riepilogo
Tabella 9.4a	– Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine per tipologia di veicolo (giornaliero-24 ore-00:00-24:00) - Giorno feriale medio - Anno 2006
Tabella 9.4b	– Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine (giornaliero-24 ore-00:00-24:00) - Giorno feriale medio - Anno 2006
Tabella 9.5a	– Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine per tipologia di veicolo (giornaliero diurno-12 ore-07:00-19:00) - Giorno feriale medio - Anno 2006
Tabella 9.5b	– Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine (giornaliero diurno-12 ore-07:00-19:00) - Giorno feriale medio - Anno 2006
Tabella 9.6a	– Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine per tipologia di veicolo (ora di punta 07:30-08:30) - Giorno feriale medio - Anno 2006
Tabella 9.6b	– Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine (ora di punta 07:30-08:30) - Giorno feriale medio - Anno 2006
Tabella 9.7a	– Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine per tipologia di veicolo (giornaliero-24 ore-00:00-24:00) - Sabato - Anno 2006
Tabella 9.7b	– Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine (giornaliero-24 ore-00:00-24:00) - Sabato - Anno 2006
Tabella 9.8a	– Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine per tipologia di veicolo (giornaliero diurno-12 ore-07:00-19:00) - Sabato - Anno 2006
Tabella 9.8b	– Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine (giornaliero diurno-12 ore-07:00-19:00) - Sabato - Anno 2006
Tabella 9.9a	– Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine per tipologia di veicolo (ora di punta 07:30-08:30) - Sabato - Anno 2006

Tabella 9.9b	– Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine (ora di punta 07:30-08:30) - Sabato - Anno 2006
Tabella 9.10a	– Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine per tipologia di veicolo (giornaliero-24 ore-00:00-24:00) - Domenica - Anno 2006
Tabella 9.10b	– Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine (giornaliero-24 ore-00:00-24:00) - Domenica - Anno 2006
Tabella 9.11a	– Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine per tipologia di veicolo (giornaliero diurno-12 ore-07:00-19:00) - Domenica - Anno 2006
Tabella 9.11b	– Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine (giornaliero diurno-12 ore-07:00-19:00) - Domenica - Anno 2006
Tabella 9.12a	– Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine per tipologia di veicolo (ora di punta 07:30-08:30) - Domenica - Anno 2006
Tabella 9.12b	– Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine (ora di punta 07:30-08:30) - Domenica - Anno 2006
Tabella 9.13	– Confronto sezioni 2006 - 1997 - Giorno feriale medio - 07.00-19.00
Tabella 9.14	– Flussi totali in entrata agli incroci nell'ora di punta della mattina (7.30-8.30) e della sera (17.30-18.30) – veic./h omogeneizzati – Anni 2006 e 1997
Tabella 9.15a	– Offerta di sosta per tipologia
Tabella 9.15b	– Distribuzione percentuale dell'offerta di sosta per tipologia
Tabella 9.16a	– Offerta di sosta per zone
Tabella 9.16b	– Distribuzione percentuale dell'offerta di sosta per zone
Tabella 9.17	– Offerta di sosta per tipologia – Zona 6
Tabella 9.18	– Offerta di sosta per tipologia – Zona 8
Tabella 9.19	– Offerta di sosta per tipologia – Zona 9
Tabella 9.20	– Offerta di sosta per tipologia – Zona 10
Tabella 9.21	– Offerta di sosta per tipologia – Zona 11
Tabella 9.22	– Offerta di sosta per tipologia – Zona 13
Tabella 9.23	– Offerta di sosta per tipologia – Zona 14
Tabella 9.24	– Offerta di sosta per tipologia – Zona 15
Tabella 9.25	– Offerta di sosta per tipologia – Zona 16

Tabella 9.26	– Offerta di sosta per tipologia – Zona 17
Tabella 9.27a	– Occupazione di sosta per tipologia
Tabella 9.27b	– Distribuzione percentuale dell'occupazione di sosta per tipologia
Tabella 9.28a	– Occupazione di sosta per zone
Tabella 9.28b	– Distribuzione percentuale dell'occupazione di sosta per zone
Tabella 9.29	– Occupazione di sosta per tipologia – Zona 6
Tabella 9.30	– Occupazione di sosta per tipologia – Zona 8
Tabella 9.31	– Occupazione di sosta per tipologia – Zona 9
Tabella 9.32	– Occupazione di sosta per tipologia – Zona 10
Tabella 9.33	– Occupazione di sosta per tipologia – Zona 11
Tabella 9.34	– Occupazione di sosta per tipologia – Zona 13
Tabella 9.35	– Occupazione di sosta per tipologia – Zona 14
Tabella 9.36	– Occupazione di sosta per tipologia – Zona 15
Tabella 9.37	– Occupazione di sosta per tipologia – Zona 16
Tabella 9.38	– Occupazione di sosta per tipologia – Zona 17
Tabella 9.39a	– Offerta e occupazione diurna di parcheggio per tipologia e per via – Giorno feriale – Anno 2006
Tabella 9.39b	– Offerta e occupazione diurna di parcheggio per tipologia, per via e per zona – Giorno feriale – Anno 2006
Tabella 9.39c	– Offerta e occupazione diurna di parcheggio per tipologia e per zona – Giorno feriale – Anno 2006
Tabella 10.1	– Deficit di parcheggio in un'area di influenza di 300 m. dal parcheggio “Ognibeni”
Tabella 10.2	– Deficit di parcheggio in aree di influenza di 150 m. dai parcheggi previsti a Medio Termine
Tabella 10.3	– Deficit di parcheggio in un'area di influenza di 150 m. dal parcheggio “Ognibeni” a Medio Termine

## INDICE DEGLI ALLEGATI

Allegato A	– Conteggi classificati alle sezioni settimanali – 00:00-24:00 – Giorno feriale medio / Sabato / Domenica – Luglio 2006
Allegato B	– Conteggi classificati alle sezioni – 07:00-19:00 – Giorno feriale – Estate 1997
Allegato C	– Conteggi classificati di svolta agli incroci – 07:30-08:30 / 17:30-18:30 – Giorno feriale – Luglio/Agosto 2006
Allegato D	– Conteggi classificati di svolta agli incroci – 07:30-08:30 / 17:30-18:30 – Giorno feriale – Estate 1997
Allegato E	– Schede di intervento



## 1 PREMESSA

La presente relazione tecnico-illustrativa costituisce l'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico del Comune di Levico Terme (VI) redatto dalla scrivente società Ata Engineering srl di Trento.

Alla scrivente l'incarico è stato affidato con Convenzione Raccolta n. 2122 d.d. 12.09.2006.

La presente relazione è articolata nelle diverse fasi di elaborazione e sviluppo dello studio con esplicazione degli obiettivi fissati e delle problematiche riscontrate durante i monitoraggi e le analisi approfondite.

All'interno dello studio è stata condotta una specifica campagna di indagine atta a definire in modo dettagliato la situazione dei flussi di traffico che interessano l'abitato di Levico Terme e per studiare la realtà dell'offerta e occupazione di sosta, nonché per aggiornare i dati in possesso dell'Amministrazione raccolti nell'ambito della stesura del precedente Piano.

Il presente elaborato riporta, oltre ai risultati delle indagini e alle loro relative elaborazioni, anche gli scenari definiti e le ipotesi di intervento studiate per gli orizzonti temporali a Breve, Medio e Lungo Termine.

## 2 CHE COS'E' UN PIANO URBANO DEL TRAFFICO (P.U.T.)

L'articolo 36 del Codice della Strada fa esplicito riferimento al P.U.T., vale a dire allo strumento di pianificazione e programmazione degli interventi di organizzazione e gestione delle risorse stradali, attraverso il quale l'Amministrazione esplicita le strategie di governo di tutte le componenti del traffico, pedonale, ciclabile, automobilistico (scorrimento e sosta) e del trasporto pubblico. Alla redazione del P.U.T. sono tenuti tutti i comuni con *popolazione residente superiore ai trentamila (30.000) abitanti*, nonché quei comuni con popolazione residente inferiore al predetto limite, i quali registrino, anche solo in alcuni periodi dell'anno, una particolare affluenza turistica, risultino interessati da elevati fenomeni di pendolarismo, o comunque convivano per altre ragioni con rilevanti fenomeni di congestione della circolazione stradale.

L'elenco dei comuni interessati viene predisposto dalla regione e pubblicato, a cura del Ministero dei Lavori Pubblici, nella Gazzetta Ufficiale.

Il primo elenco è stato pubblicato con D.M. 26/9/94 (G.U. 237 del 10/10/94), poi a seguire con D.M. 2/1/96 (G.U. 13 del 17/1/96), D.M. 26/9/96 (G.U. 235 del 7/10/96), D.M. 26/1/98 (G.U. 87 del 15/4/98) e D.M. 4/5/99 (G.U. 110 del 13/5/99).

Le caratteristiche principali del P.U.T. sono di essere un intervento di breve periodo (previsto, a meno d'eccezioni, in due anni), redatto utilizzando al meglio le risorse disponibili (infrastrutture stradali - mezzi di trasporto collettivo), risorse da considerare costanti durante la validità del piano.

Il P.U.T., che si colloca in una posizione intermedia tra i provvedimenti d'emergenza e quelli strutturali, è strettamente connesso anche agli strumenti urbanistici comunali, nonché agli obiettivi generali della programmazione economico - sociale e territoriale fissati dalla regione. Infatti, al P.U.T. è esplicitamente riconosciuta la titolarità per interagire con le scelte della pianificazione urbanistica, affinché le trasformazioni del territorio, le modifiche di destinazione d'uso e in generale l'attuazione delle opere previste dai Piani Regolatori Generali, qualora generino o attraggano traffico, siano compatibili con i suoi indirizzi. E' nella capacità concreta di coordinamento tra obiettivi generali e specifici dei due strumenti che si potranno assicurare prospettive di miglioramento della qualità ambientale, della sicurezza, dell'accessibilità ai servizi e dell'organizzazione della sosta.

### 3 LE DIRETTIVE DEL 24 GIUGNO 1995 E IL D.M. 31 DICEMBRE 1999

Il citato articolo 36 del Codice della Strada stabilisce che la redazione del P.U.T. deve avvenire nel rispetto delle direttive emanate dal Ministro dei Lavori Pubblici di concerto con il Ministro dell'Ambiente ed il Ministro per i Problemi delle Aree Urbane.

Sulla base di tale prescrizione sono state emanate, il 24 Giugno 1995, le "**Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico**", con pubblicazione sulla G.U. n° 77, supplemento ordinario alla G.U. N° 146 del 24 Giugno 1996.

Da dette direttive derivano le caratteristiche principali che il P.U.T. deve possedere, vale a dire:

1. Gli **obiettivi**: sono quelli relativi al miglioramento delle condizioni della circolazione stradale (circolazione e sosta), al miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti), alla riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico, al risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali.
2. Le **strategie generali d'intervento**, che devono prevedere:
  - gli interventi sull'offerta di trasporto, atti ad ottenere un miglioramento dell'intero sistema nelle condizioni d'utilizzazione delle risorse disponibili; sono costituiti essenzialmente dalla classifica funzionale delle strade, con definizione della funzione principale da assegnare a ciascuna strada, nonché dall'analisi delle aree di sosta e dei servizi di trasporto collettivo, ove esistenti;
  - gli interventi sulla domanda di mobilità, atti ad orientare diversamente la domanda stessa, rispettando, in caso di necessità, una priorità nel soddisfacimento delle esigenze tra le varie componenti del traffico indicata nella chiara gerarchizzazione delle stesse, e precisamente, in ordine di precedenza: circolazione dei pedoni, movimento dei mezzi collettivi, movimento dei mezzi individuali, sosta dei mezzi individuali; le alternative offerte possono essere di tipo spaziale, modale e temporale.

Il P.U.T. è articolato in tre livelli di progettazione, e precisamente:

1. Il **Piano Generale del Traffico Urbano** (P.G.T.U.) inteso come piano preliminare relativo all'intero centro abitato; in particolare riguarda la proposizione:
  - del piano di miglioramento della mobilità pedonale;
  - del piano di miglioramento della mobilità dei mezzi di trasporto collettivo;

- del piano di riorganizzazione dei movimenti dei veicoli motorizzati privati;
- del piano di riorganizzazione della sosta.

2. I **Piani Particolareggiati** intesi come progetti di massima per l'attuazione del P.G.T.U. e relativi ad un ambito territoriale più ristretto del primo; in particolare riguardano:
  - i progetti per le strutture pedonali;
  - la tipologia d'organizzazione di fermate, capolinea e punti d'interscambio dei mezzi di trasporto collettivo;
  - il tipo d'organizzazione della sosta.
3. I **Piani Esecutivi** intesi come progetti esecutivi dei Piani Particolareggiati che possono riguardare o lo stesso ambito territoriale del piano particolareggiato cui si riferiscono o parti od aspetti dello stesso.

Il D.M. 31.12.1999 introduce il concetto di "Piani urbani del traffico di seconda generazione" dove la sicurezza stradale costituisce un obiettivo significativo.

In particolare nel decreto i principali strumenti per conseguire l'obiettivo del miglioramento della sicurezza della circolazione stradale urbana vengono così esplicitati:

- miglioramento della coesistenza tra le modalità di trasporto motorizzate e non;
- diminuzione dei conflitti tra le differenti componenti del traffico;
- omogeneizzazione del sistema di trasporto con l'uso del territorio.

Il decreto specifica inoltre come all'interno dei Piani urbani di traffico il «Piano della sicurezza» debba essere articolato in due parti: azioni preliminari per la progettazione in sicurezza (analisi dell'incidentalità e monitoraggio della stessa); interventi per il miglioramento della sicurezza.



#### 4 I VANTAGGI DEL P.G.T.U.

Varie sono le opportunità che sono offerte dall'attuazione del P.U.T, fra le altre:

1. occasione di riesaminare l'intera organizzazione del sistema circolatorio cittadino, con possibilità di raggiungimento contemporaneo, di tutti gli obiettivi specifici del P.G.T.U., dai quali dipende in gran parte la vivibilità della città;
2. stimolo di procedere all'elaborazione ed adozione del Piano dei Trasporti, da cui dovrebbe discendere il P.G.T.U.;
3. stimolo ad affrontare l'esame di alcuni aspetti delle varie componenti del traffico, aspetti non di competenza del P.G.T.U., ma la cui necessità di riesame emerge dallo studio dei dati preliminari acquisiti per il P.G.T.U., e/o dalle scelte progettuali per la definizione dello stesso; il riferimento è in particolare, ma non esclusivamente, a:
  - la realizzazione di tratti di percorsi pedonali specie in zone di intenso traffico pedonale;
  - la revisione con potenziamento del sistema del trasporto collettivo, per adeguarne la capacità alla domanda accertata, inclusa quella nuova proveniente dai provvedimenti del P.G.T.U., nonché da altri provvedimenti tendenti a modificare la ripartizione modale degli spostamenti a vantaggio del trasporto collettivo; un P.G.T.U. che sia integrato da proposte d'integrazione del servizio di trasporto collettivo è comunemente indicato come Piano della Mobilità;
  - gli ulteriori interventi diretti a migliorare la circolazione, quali l'adozione di sistemi di coordinamento tra impianti semaforici, la realizzazione di sovrappassi e di sottopassi, l'apertura di nuovi tronchi stradali o la ristrutturazione di esistenti;
  - la realizzazione di parcheggi fuori sede stradale, interrati o sopraelevati, per sopperire a deficienze dell'offerta rispetto alla domanda, incluse quelle che provengono da una più convinta eliminazione della sosta lungo le strade, dovuto a motivi di recupero di capacità della strada e/o di miglioramento dell'arredo.
4. stimolo ad esaminare la soluzione di quelle esigenze della città che, pur non essendo direttamente connesse con il P.G.T.U., e quindi non obbligatorie come esso, possono da esso essere influenzate ed in esso integrarsi, mediante l'adozione di specifici strumenti, allo scopo di ottenere una più razionale organizzazione della città; ad esempio, ma non esclusivamente, al piano delle attività commerciali, al piano delle zone verdi, ecc., fino ad arrivare al riesame degli stessi strumenti urbanistici.

#### 5 CONTENUTI GENERALI DEL PUT

I contenuti del PUT saranno, in sintesi, i seguenti:

- piano di miglioramento della mobilità pedonale, con definizione delle piazze, strade, itinerari od aree pedonali - AP - e delle zone a traffico limitato - ZTL - o, comunque, a traffico pedonalmente privilegiato;
- piano di riorganizzazione dei movimenti dei veicoli motorizzati privati, con definizione sia dello schema generale di circolazione veicolare (per la viabilità principale), sia della viabilità tangenziale per il traffico di attraversamento del centro abitato, sia delle modalità di assegnazione delle precedenza tra i diversi tipi di strade;
- piano di riorganizzazione della sosta delle autovetture, con definizione sia delle strade parcheggio, sia delle aree di sosta a raso fuori delle sedi stradali ed, eventualmente, delle possibili aree per i parcheggi multipiano, sostitutivi della sosta vietata su strada, sia del sistema di tariffazione e/o di limitazione temporale di quota parte della sosta rimanente su strada.

## ANALISI E DIAGNOSI DELLA SITUAZIONE ATTUALE

## 6 IL TERRITORIO

### 6.1 Inquadramento territoriale

Il Comune di Levico Terme presenta una superficie di 66,88 Km<sup>2</sup> e un'altitudine di 506 m. s.l. m.

Il Comune, situato sul conoide formato dai detriti del Rio Maggiore, immissario del Lago di Levico da cui nasce il fiume Brenta, appartiene al Comprensorio C4 Alta Valsugana e costituisce uno dei comuni localizzati lungo la S.S. 47 confinando ad Est con Novaledo e Borgo Valsugana, a Sud con Caldonazzo, ad Ovest con Tenna e Pergine Valsugana e a Nord con Vignola-Falesina.

Il comune presenta anche alcune frazioni e più precisamente: Barco, Campiello, Quaere, S. Giuliana, Selva, Vetriolo e Vezzena.

Sul fondovalle sorge il lago di Levico caratterizzato dalla presenza di flora e fauna rare; di particolare rilevanza il canneto che cresce spontaneamente sulla riva. Il lago rappresenta un biotopo tutelato dalla provincia di Trento che nei mesi estivi vieta la navigazione a natanti con motori a combustione interna. Le acque del lago di Levico sono amate anche dagli sportivi che qui praticano nuoto, vela, sci d'acqua, windsurf, canoa e pesca.

L'abitato di Levico Terme costituisce un importante centro turistico, culturale e scolastico che ha conosciuto anche una netta espansione edilizia.

Il comune si estende dalla ferrovia Trento-Venezia alla strada per Vetriolo, con una massiccia presenza di strutture alberghiere-residenziali anche sul pendio che scende fin sulla riva del lago.

La cittadina, nonostante l'espansione residenziale che l'ha interessata, è riuscita a mantenere in gran parte il suo aspetto ottocentesco conferito da alcuni grandi alberghi recentemente riportati allo splendore e localizzati per lo più lungo la via per Pergine. La presenza di ampi spazi alberati, gli abbellimenti e le ristrutturazioni degli edifici più vecchi fanno di Levico Terme uno degli abitati più belli e vivi del Trentino.

Il centro storico di Levico Terme sorge fra il moderno Palazzo delle Terme, ubicato al bivio con la strada per Vetriolo e circondato da un ampio giardino e il vasto parco delle Terme impreziosito dalla presenza di Villa Paradiso.

Il punto forte di Levico Terme che ha reso famoso l'abitato è costituito dalle terme, frequentate sin dall'ottocento, e meta, ogni anno, di un elevato numero di visitatori.

Dalla Fonte di Vetriolo sgorgano acque arsenicali-ferruginose usate appunto nelle Terme di Levico, Vetriolo e Roncegno aventi indicazione terapeutica per malattie psicosomatiche, ma anche per patologie legate alle vie respiratorie.

La popolazione del Comune di Levico Terme risulta, al 31/12/2004, di 6718 unità corrispondente ad una densità di circa 100 ab./Km<sup>2</sup>.

L'abitato di Levico Terme è raggiungibile sia attraverso la rete stradale che attraverso quella ferroviaria.

E' possibile raggiungere Levico Terme in auto sia attraverso la A22 del Brennero con uscita al casello di Trento e quindi prosecuzione per circa 20 Km lungo la superstrada della Valsugana seguendo le indicazioni Padova-Venezia o attraverso direttamente la superstrada che collega Levico Terme ad Est con Borgo Valsugana, Roncegno e Venezia e ad Ovest con Pergine Valsugana e il capoluogo Trento.

Il raggiungimento dell'abitato con il treno avviene attraverso la ferrovia del Brennero fino a Trento e quindi con la ferrovia della Valsugana che presenta stazioni a Pergine Valsugana, Calceranica al Lago, Caldonazzo, Levico Terme e Roncegno Marter, oltre che Borgo Valsugana, Strigno, Tezze e Primolano.

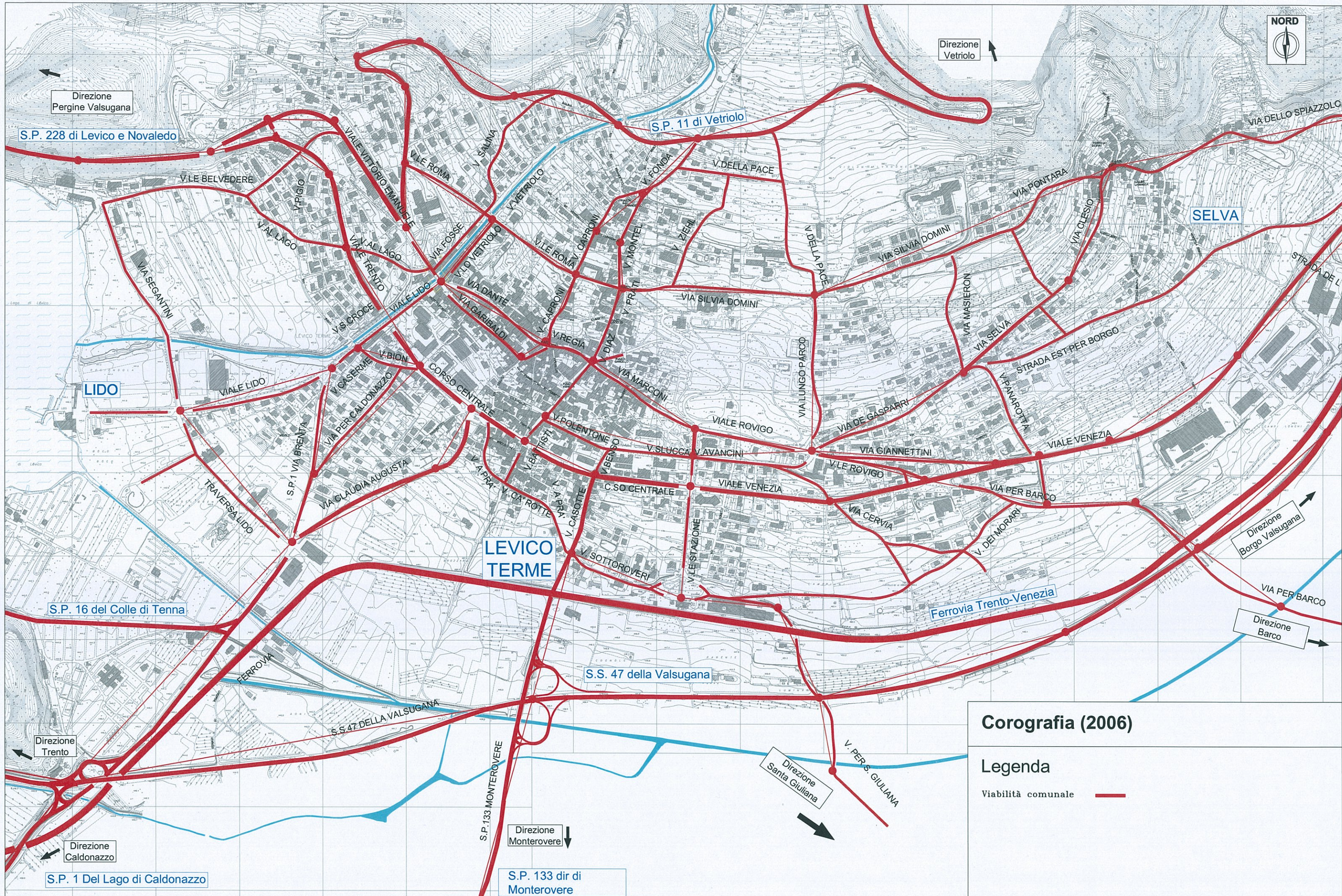
Dal punto di vista della rete viaria l'abitato di Levico Terme è interessato dalla superstrada della Valsugana che lambisce l'abitato a Sud dello stesso e che consente il collegamento ad Est con Borgo Valsugana, Roncegno e quindi il Veneto e ad Ovest con Pergine Valsugana e il capoluogo Trento e dalla S.P. 228 di Levico e Novaledo che attraversa l'abitato da Est verso Ovest prendendo il nome rispettivamente di v.le Venezia, c.so Centrale, v.le Trento lambendo il centro storico a Sud dello stesso e garantendo il collegamento con Novaledo ad Est e sempre con Pergine Valsugana ad Ovest.

Sulla S.P. 228 si innesta la S.P. 11 di Vetriolo che collega Levico con l'omonimo abitato, l'innesto avviene su v.le Trento e il tratto della strada provinciale di innesto è denominato v.le Vittorio Emanuele, la S.P. 133 dir di Monterovere che garantisce il collegamento con le frazioni di Quaere e Lochere e che all'interno dell'abitato di Levico prende il nome di via Casotte, l'innesto avviene su C.so centrale e, infine, la S.P. 1 del Lago di Caldonazzo che all'interno dell'abitato di Levico Terme prende il nome di via Claudia Augusta e che collega Levico con i vicini comuni di Calceranica e Caldonazzo.

Sulla S.P. 1 si innesta poi la S.P. 16 del colle di Tenna che raggiunge l'omonimo comune.

La corografia del comune è riportata nella figura 6.1.







## **6.2 Suddivisione del territorio in zone omogenee**

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

Nella creazione di una zonizzazione occorre tener presente alcuni criteri guida:

- il rispetto, per quanto possibile, della suddivisione del territorio comunale in sezioni di censimento in modo da poter utilizzare le banche dati censuarie una volta disponibili;
- la salvaguardia dell'omogeneità delle caratteristiche funzionali delle zone di traffico (residenziali, produttive...);
- un dimensionamento delle zone commisurato al livello di definizione dello studio da effettuare.

La definizione di una zonizzazione del territorio oggetto di studio deriva dall'esigenza di rappresentare il fenomeno "spostamento" in forma semplificata, rinunciando cioè ad individuare origini e destinazioni effettive e accettando invece la loro aggregazione per zone di traffico.

Tramite tale operazione si riesce infatti a rappresentare il territorio e le sue peculiarità suddividendo all'interno del comune le singole aree secondo le proprie caratteristiche e particolari vocazioni; essa permette inoltre di strutturare le banche dati disponibili e di conseguenza la successiva modellizzazione degli equilibri tra domanda e offerta di trasporto.

Attraverso la suddivisione attuata secondo i criteri sopra specificati, vengono presentati i dati demografici disponibili e i dati riguardanti le indagini origine/destinazione effettuate nell'ambito del presente studio; è stato cioè possibile definire gli spostamenti che hanno origine o destinazione dentro la città.

Il territorio del comune di Levico Terme risulta suddiviso in 20 zone censuarie di ristrette dimensioni come evidenziato nella figura 6.2a, per l'intero territorio comunale, e nella figura 6.2b per la sola area urbana.

Nella tabella 6.1, riportata di seguito, si evidenzia la corrispondenza fra le 20 "zone di traffico" e le zone censuarie dell'ultimo Censimento Istat 2001, mentre nella tabella 6.2 si riporta una descrizione sintetica di ciascuna "zona di traffico" si riporta cioè, per ciascuna zona, l'elenco delle vie o delle località che identificano il contorno della zona stessa.

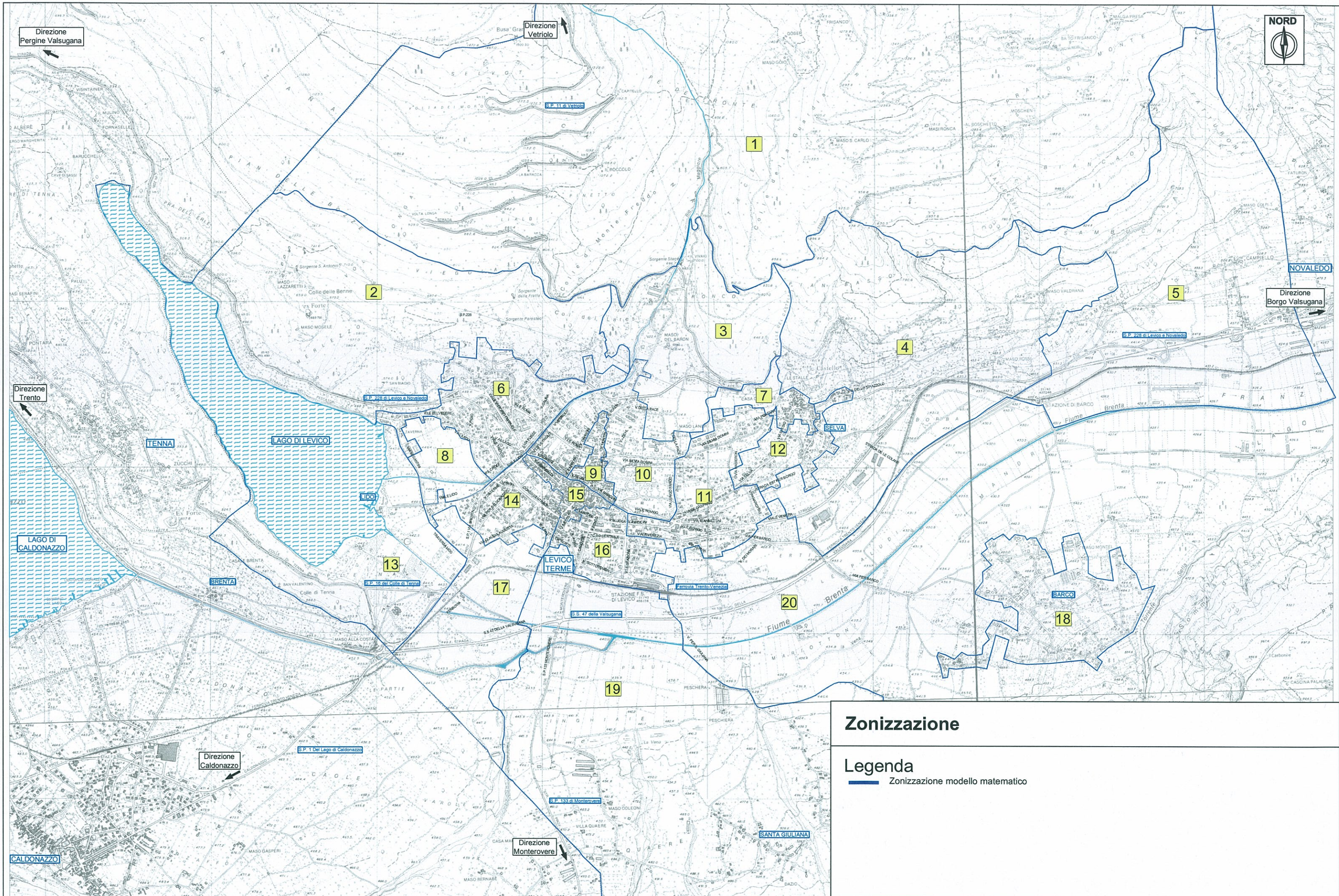
Tab. 6.1 - Corrispondenza fra zone di traffico (zonizzazione) e zone censuarie 2001

Zonizzazione	Zone censuarie
1	29
	30
	32
	33
	42
	43
2	12
3	5
4	16
	18
5	21
	22
6	10
7	14
	19
8	11
9	1
10	3
	4
11	15
	35
12	20
13	13
	34
14	8
15	2
16	6
17	9
18	23
	24
19	7
	26
	27
	28
	37
20	41
	17
	25
	31
	36
	38
	39
	40

Tab. 6.2 - Zonizzazione

N° Zona	Denominazione
Zona 1	Vetriolo Terme
Zona 2	S. Biagio-Belvedere
Zona 3	Loc. Guizza
Zona 4	Castello-S.P. 228 di Levico e Novaledo
Zona 5	Campiello
Zona 6	via S. Croce-via Fosse-via Vetriolo-via Salina-S.P. 11 di Vetriolo-S.P. 228 di Levico e Novaledo-via Segantini-via Belvedere-via Pigio
Zona 7	Selva
Zona 8	via al Lago-v.le Belvedere-via Segantini-v.le Lido-via Don Mario Bebber-
Zona 9	via G. Marconi-via Regia-p.zza Sonnino-via Mons. Caproni-p.zza S. Francesco-via Montel-p.zza Garollo
Zona 10	v.le Rovigo-via Lungo Parco-via della Pace-via Fonda-via Salina-via Vetriolo-via Fosse-via Dante-via Mons. Caproni-via Montel-via G. Prati
Zona 11	v.le Rovigo-via Lungo Parco-via Silva Domini-via G. B. De Gasparri-via Narorè-via Cervia-v.le Venezia-v.le Stazione-via del Masieron
Zona 12	via Selva
Zona 13	Zona Lido
Zona 14	Via Caserme-v.le Lido-via Brenta-via Claudia Augusta-via C. Battisti-via Travaia
Zona 15	via G. Marconi-via Regia-via Dante-via Garibaldi-via XI Febbraio-via A. Avancini-via Xicco Polentone-via Cavour
Zona 16	via G. Marconi-v.le Stazione-v.le Venezia-stazione F.S.-via Sotto Roveri-via C. Battisti-via Xicco Polentone-via Cavour
Zona 17	via Claudia Augusta-via per Caldonazzo-traversa Lido-via Brenta-confine comunale-via C. Battisti
Zona 18	Barco
Zona 19	S. Giuliana-Quaere
Zona 20	Zona circostante Barco











## 7 CARATTERISTICHE DEMOGRAFICHE, DELLE ATTIVITÀ ECONOMICHE E DEI SERVIZI

### 7.1 Popolazione

Nella tabella 7.1 si riporta la popolazione del comune di Levico Terme suddivisa per zona, classe di età e sesso relativamente al censimento 2001, nelle figure 7.1 e 7.2 la popolazione viene rappresentata per zona e classi di età, in particolare nella figura 7.1 la distribuzione della popolazione viene evidenziata su base cartografica.

La popolazione al 2001 ammonta a 6325 residenti di cui oltre la metà (3254 residenti pari al 51.4%) hanno un'età compresa fra 26 e 60 anni. Il 22.9% della popolazione di Levico presenta un'età superiore ai 61 anni (1449 residenti), mentre l'11.1% corrisponde ai bambini fino ai 10 anni (699 residenti).

Rispettivamente il 5.6%, 4.8% e 4.2% della popolazione residente a Levico Terme presenta un'età compresa fra 21-25 anni, 16-20 anni e 11-15 anni e corrisponde a 353, 302 e 268 residenti.

Le zone più popolate di Levico Terme sono la zona 11 (v.le Rovigo-via Lungo Parco-via Silva Domini-via G. B. De Gasparri-via Narorè-via Cervia-v.le Venezia-v.le Stazione-via del Masieron) con 891 residenti pari al 14.1% della popolazione totale del comune, la zona 6 (via S. Croce-via Fosse-via Vetriolo-via Salina-S.P. 11 di Vetriolo-S.P. 228 di Levico e Novaledo-via Segantini-via Belvedere-via Pigio) con 867 residenti pari al 13.7% e le zone 14 (Via Caserme-v.le Lido-via Brenta-via Claudia Augusta-via C. Battisti-via Travaia) e 16 (via G. Marconi-v.le Stazione-v.le Venezia-stazione F.S.-via Sotto Roveri-via C. Battisti-via Xicco Polentone-via Cavour) rispettivamente con 732 e 734 residenti pari all'11.6% della popolazione per ciascuna zona. In queste 4 zone riscontriamo quindi il 51.0% della popolazione (3224 residenti).

In tutte queste 4 zone prevalente risulta la popolazione con età compresa fra i 26 e i 60 anni in particolare nella zona 11 (v.le Rovigo-via Lungo Parco-via Silva Domini-via G. B. De Gasparri-via Narorè-via Cervia-v.le Venezia-v.le Stazione-via del Masieron) tale popolazione ricopre il 54.7% della popolazione totale di zona e risulta pari a 487 residenti, nella zona 6 (via S. Croce-via Fosse-via Vetriolo-via Salina-S.P. 11 di Vetriolo-S.P. 228 di Levico e Novaledo-via Segantini-via Belvedere-via Pigio) costituisce il 51.2% (444 residenti), mentre nelle zone 14 (Via Caserme-v.le Lido-via Brenta-via Claudia Augusta-via C. Battisti-via Travaia) e 16 (via G. Marconi-v.le Stazione-v.le Venezia-stazione F.S.-via Sotto Roveri-via C. Battisti-via Xicco Polentone-via

Cavour) la popolazione con età compresa fra i 26 e i 60 anni costituisce rispettivamente il 52.2% e il 46.2% della popolazione totale di ciascuna zona e risulta rispettivamente pari a 382 e 339 residenti.

Altre zone popolate risultano le zone 10 (v.le Rovigo-via Lungo Parco-via della Pace-via Fonda-via Salina-via Vetriolo-via Fosse-via Dante-via Mons. Caproni-via Montel-via G. Prati), 15 (via G. Marconi-via Regia-via Dante-via Garibaldi-via XI Febbraio-via A. Avancini-via Xicco Polentone-via Cavour) e 9 (via G. Marconi-via Regia-p.zza Sonnino-via Mons. Caproni-p.zza S. Francesco-via Montel-p.zza Garollo) che costituiscono il centro storico e ricoprono rispettivamente l'8.3%, 8.0% e 6.2% della popolazione corrispondente a 523, 505 e 395 residenti.

Considerando la distribuzione della popolazione per zona e per classi di età si può osservare come ad esempio la popolazione in età lavorativa (26-60 anni) presenti una distribuzione assai uniforme nelle diverse zone considerate con percentuali comprese fra un minimo del 40.0% per la zona 2 (S. Biagio-Belvedere) fino ad un massimo del 66.7% per la zona 1 (Vetriolo Terme).

Anche per quanto riguarda la popolazione giovanile (0-10 anni) si registra una distribuzione assai omogenea fra le varie zone in particolare tale popolazione costituisce il 4.0% della popolazione residente nella zona 17 (via Claudia Augusta-via per Caldonazzo-traversa Lido-via Brenta-confini comunale-via C. Battisti) e quasi il 15.8% della popolazione residente nella zona 18 (Barco), nelle altre zone tale popolazione presenta percentuali intermedie. La popolazione con età compresa fra gli 11 e i 15 anni presenta percentuali più ridotte comprese fra il 2.9% della zona 18 (Barco) e il 4.6% della zona 10 (v.le Rovigo-via Lungo Parco-via della Pace-via Fonda-via Salina-via Vetriolo-via Fosse-via Dante-via Mons. Caproni-via Montel-via G. Prati) con una punta massima per la zona 17 (via Claudia Augusta-via per Caldonazzo-traversa Lido-via Brenta-confini comunale-via C. Battisti) dove la popolazione con età compresa fra gli 11 e i 15 anni costituisce il 12.0% della popolazione totale di zona, pari però a sole 3 unità.

La popolazione di Levico Terme con età compresa fra i 16 e i 20 anni presenta percentuali comprese fra l'1.8% della zona 20 (Zona circostante Barco) e l'8.0% della zona 17 (via Claudia Augusta-via per Caldonazzo-traversa Lido-via Brenta-confini comunale-via C. Battisti) con una percentuale massima pari al 20.0% per la zona 2 (S. Biagio-Belvedere). La popolazione con età compresa fra i 21 e i 25 anni costituisce il 3.3% della popolazione totale della zona 18 (Barco) e l'8.9% della popolazione totale della zona 20 (Zona circostante Barco) con percentuali più elevate riscontrabili solo nelle zone 4 (Castello-S.P. 228 di Levico e Novaledo) e 2 (S. Biagio-Belvedere) con percentuali rispettivamente del 13.2% e 20.0%. Per quanto riguarda invece la popolazione anziana cioè la popolazione con età superiore ai 61 anni la distribuzione risulta assai diversificata da zona a zona con percentuali comprese fra il 13.3% della zona 1 (Vetriolo Terme) e il 44.4% della zona 13 (Zona Lido).



Popolazione residente per zona e classe d'età

Legenda:

- Zonizzazione
- 0 - 09 anni
- 10 - 14 anni
- 15 - 19 anni
- 20 - 24 anni
- 25 - 59 anni
- > 60 anni
- 10 residenti

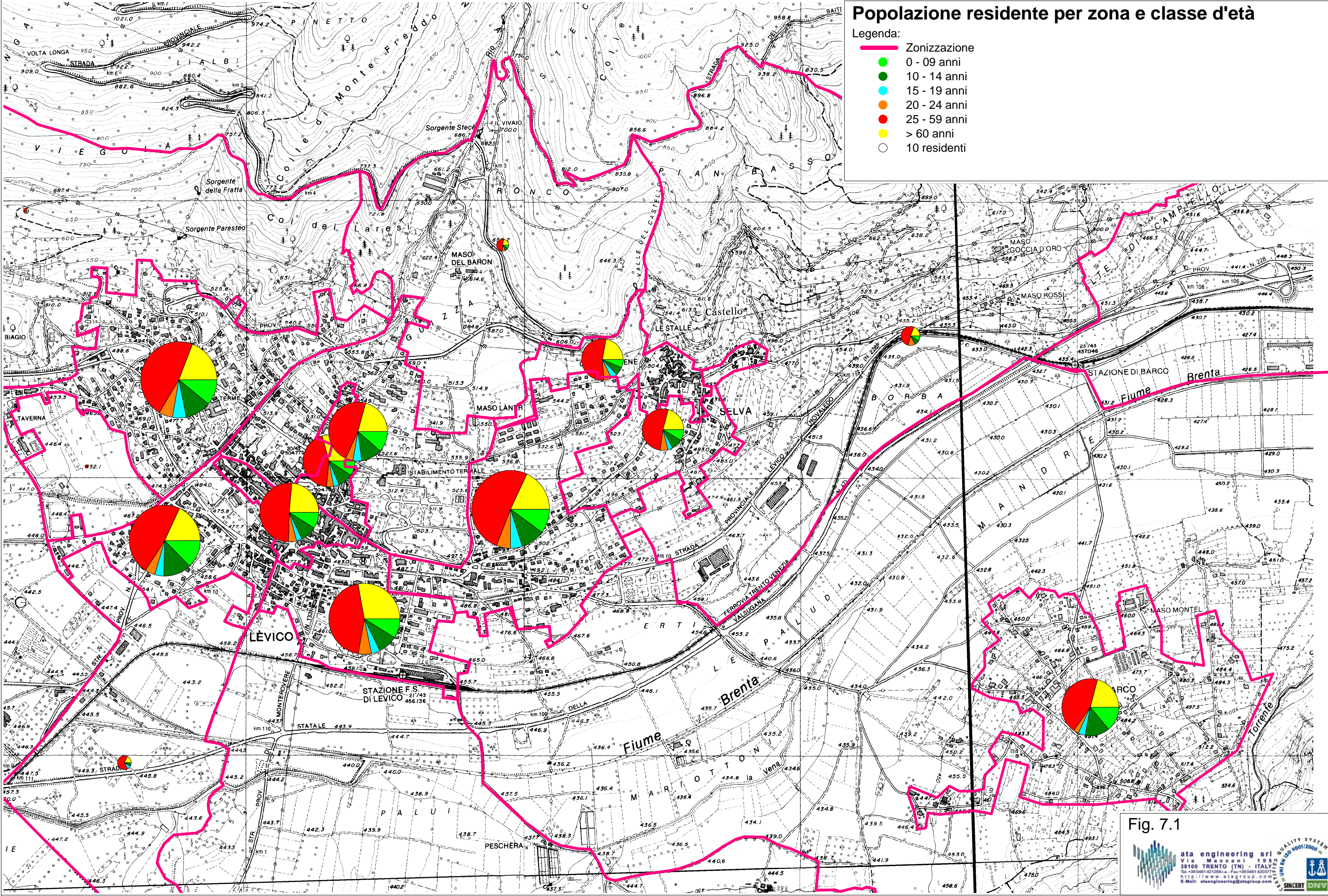


Fig. 7.1





Tab. 7.1 - Popolazione del comune di Levico Terme per zona e classe di età - Censimento 2001

N. Zona	Classe di età residenti						Totale	%
	0-10	11-15	16-20	21-25	26-60	61 e oltre		
1	2	0	0	1	10	2	15	0,2%
2	0	0	1	1	2	1	5	0,1%
3	2	1	0	2	12	5	22	0,3%
4	5	0	0	7	30	11	53	0,8%
5	18	5	5	12	86	32	158	2,5%
6	103	30	55	55	444	180	867	13,7%
7	17	8	13	16	142	58	254	4,0%
8	0	0	0	0	2	0	2	0,0%
9	39	16	15	18	185	122	395	6,2%
10	65	24	27	23	267	117	523	8,3%
11	96	33	47	56	487	172	891	14,1%
12	23	11	10	16	137	55	252	4,0%
13	0	0	0	0	5	4	9	0,1%
14	102	33	33	37	382	145	732	11,6%
15	47	29	16	23	267	123	505	8,0%
16	68	39	30	46	339	212	734	11,6%
17	1	3	2	0	15	4	25	0,4%
18	77	14	22	16	243	115	487	7,7%
19	31	20	25	19	169	76	340	5,4%
20	3	2	1	5	30	15	56	0,9%
Totale	699	268	302	353	3254	1449	6325	100,0%
%	11,1%	4,2%	4,8%	5,6%	51,4%	22,9%	100,0%	

Tab. 7.2 - Occupati del comune di Levico Terme per zona - Censimento 2001

N. Zona	Occupati	%
1	9	0,4%
2	3	0,1%
3	12	0,5%
4	28	1,2%
5	78	3,3%
6	374	15,7%
7	133	5,6%
8	1	0,0%
9	149	6,2%
10	241	10,1%
11	391	16,4%
12	111	4,7%
13	5	0,2%
14	326	13,7%
15	221	9,3%
16	289	12,1%
17	14	0,6%
18	193	8,1%
19	152	6,4%
20	27	1,1%
Totale	2385	100,0%

Fig. 7.2 - Popolazione del Comune di Levico Terme per zona e classe di età - Censimento 2001

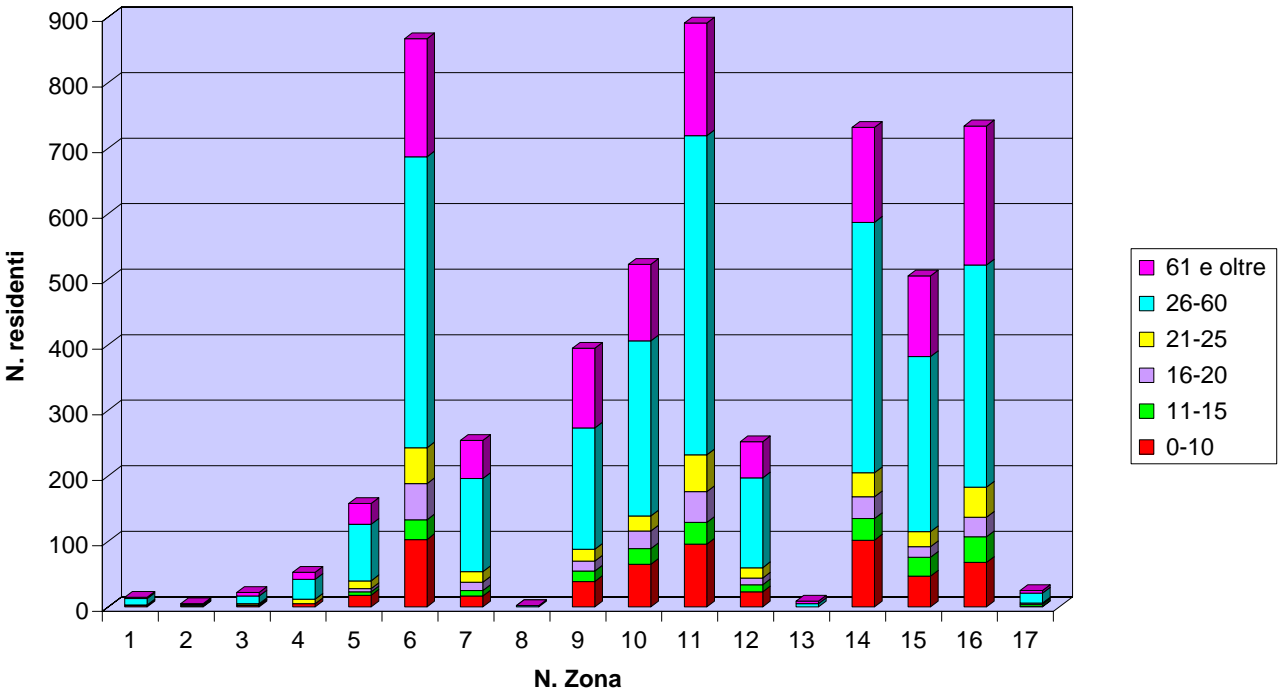
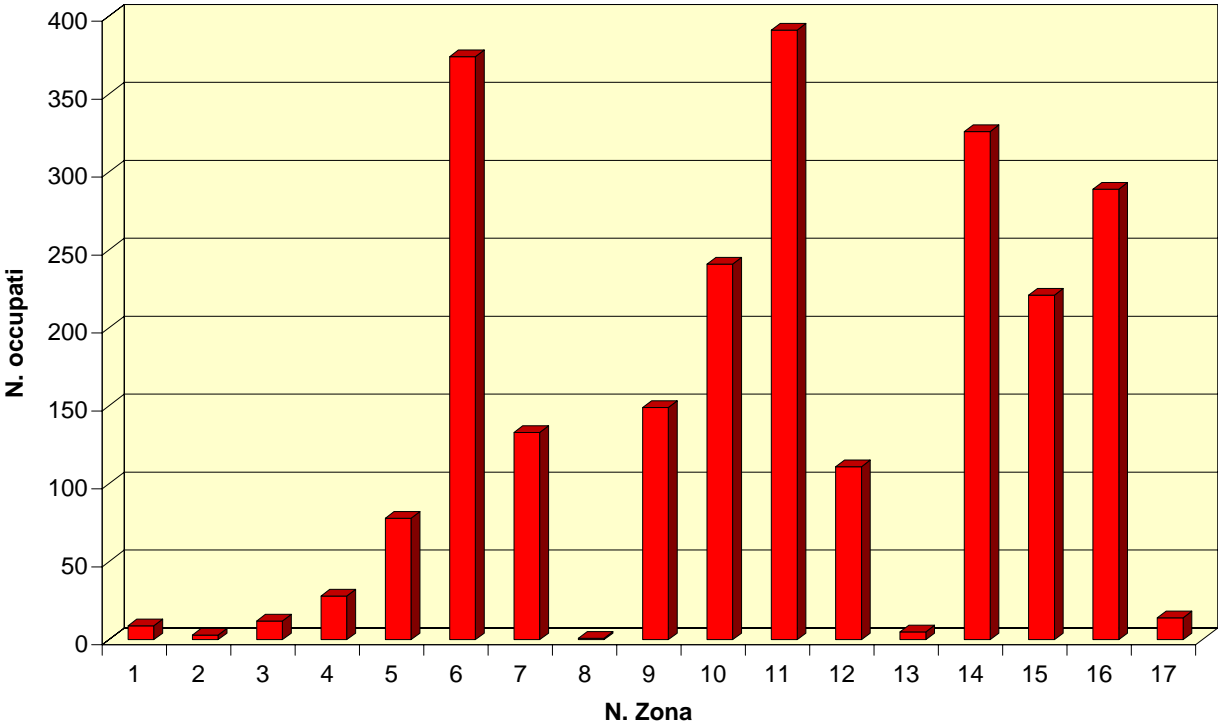


Fig. 7.3 - Occupati del Comune di Levico Terme per zona - Censimento 2001



La tabella 7.2 e la figura 7.3, invece, riportano il numero di occupati del comune di Levico Terme suddivisi sempre per zona.

Gli occupati al censimento 2001 risultavano 2385 pari al 37.7% della popolazione totale del comune.

La zona più popolosa, che ricordiamo essere la zona 11 (v.le Rovigo-via Lungo Parco-via Silva Domini-via G. B. De Gasparri-via Narorè-via Cervia-v.le Venezia-v.le Stazione-via del Masieron), risulta anche la zona con il maggior numero di occupati essi risultano infatti 391 pari al 16.4% degli occupati totali. Tutte le zone sopra evidenziate come zone più popolate risultano anche zone con il maggior numero di occupati; 374 risultano infatti gli occupati della zona 6 (via S. Croce-via Fosse-via Vetriolo-via Salina-S.P. 11 di Vetriolo-S.P. 228 di Levico e Novaledo-via Segantini-via Belvedere-via Pigio) con una percentuale del 15.7%, 326 risultano gli occupati della zona 14 (Via Caserme-v.le Lido-via Brenta-via Claudia Augusta-via C. Battisti-via Travaia) pari al 13.7% del totale, mentre 289 risultano gli occupati della zona 16 (via G. Marconi-v.le Stazione-v.le Venezia-stazione F.S.-via Sotto Roveri-via C. Battisti-via Xicco Polentone-via Cavour) pari al 12.1% degli occupati totali del comune. In queste 4 zone gli occupati risultano in totale 1380 e ricoprono il 57.9% degli occupati totali.

Confrontando gli occupati di queste 4 zone con gli abitanti di ciascuna zona si osserva come gli occupati della zona 11 (v.le Rovigo-via Lungo Parco-via Silva Domini-via G. B. De Gasparri-via Narorè-via Cervia-v.le Venezia-v.le Stazione-via del Masieron) costituiscono il 43.9% della popolazione, quelli della zona 6 (via S. Croce-via Fosse-via Vetriolo-via Salina-S.P. 11 di Vetriolo-S.P. 228 di Levico e Novaledo-via Segantini-via Belvedere-via Pigio) il 43.1% e quelli delle zone 14 (Via Caserme-v.le Lido-via Brenta-via Claudia Augusta-via C. Battisti-via Travaia) e 16 (via G. Marconi-v.le Stazione-v.le Venezia-stazione F.S.-via Sotto Roveri-via C. Battisti-via Xicco Polentone-via Cavour) rispettivamente il 44.5% e 39.4% della popolazione totale di ciascuna singola zona.

Altre zone con un numero significativo di occupati risultano la zona 10 (v.le Rovigo-via Lungo Parco-via della Pace-via Fonda-via Salina-via Vetriolo-via Fosse-via Dante-via Mons. Caproni-via Montel-via G. Prati) con 241 occupati pari al 10.1% degli occupati totali del comune, gli occupati di questa zona costituiscono il 46.1% della popolazione totale di zona, la zona 15 (via G. Marconi-via Regia-via Dante-via Garibaldi-via XI Febbraio-via A. Avancini-via Xicco Polentone-via Cavour) con 221 occupati pari al 9.3% degli occupati totali e al 43.8% della popolazione di tale zona e la zona 18 (Barco) con 193 occupati che costituiscono l'8.1% degli occupati totali e il 39.6% della popolazione di tale zona.

I residenti e gli occupati del comune di Levico Terme sono riportati su base cartografica, congiuntamente al numero di addetti nella figura 7.7, in tal modo è possibile avere una visione complessiva e immediata della distribuzione della popolazione e delle forze lavoro nelle varie zone in cui è stato suddiviso il territorio comunale di Levico Terme.

## 7.2 Attività economiche

Le tabelle e le figure riportate di seguito evidenziano il numero di unità locali e di addetti del Comune di Levico Terme suddivisi per sottosezione economica secondo i codici ISTAT, oltre che per zona. Tali dati vengono riportati per il nuovo Censimento 2001.

Per una più facile lettura dei dati è stata fatta un'aggregazione per categoria economica, le categorie considerate sono: agricoltura, industria, commercio e servizi. Sulla base di tale aggregazione sono state definite alcune tabelle e rappresentazione grafiche.

La tabella 7.3 e la figura 7.4 evidenziano il numero di unità locali presenti sul territorio comunale di Levico Terme suddivise per zona e per categoria economica, mentre la tabella 7.4 e la figura 7.5 riportano il numero di addetti suddivisi sempre per zona e categoria economica. La distribuzione degli addetti su base cartografica è riportata invece nella figura 7.6.

L'aggregazione dei dati è stata effettuata sulla base del seguente criterio.

Nella categoria economica **agricoltura** sono state raggruppate la attività economiche connesse all'agricoltura:

- consorzi ecc.;

**l'industria** comprende:

- estrazione di minerali;
- attività manifatturiere;
- produzione e distribuzione di energia elettrica, gas e acqua;
- costruzioni;

**il commercio** raccoglie:

- commercio ingrosso e dettaglio; riparazione di auto, moto e beni personali;
- alberghi e ristoranti;
- trasporti, magazzinaggio e comunicazioni;
- intermediazione monetaria e finanziaria;

- attività immobiliari, noleggio, informatica, ricerca, altre attività professionali ed imprenditoriali;

nei **servizi**, infine, rientrano le seguenti sottosezioni economiche:

- pubblica amministrazione e difesa; assicurazione sociale obbligatoria;
- istruzione;
- sanità e altri servizi sociali;
- altri servizi pubblici, sociali e personali.

Come sopra riportato va precisato il fatto che i dati sulle unità locali e sugli addetti nell'agricoltura fanno riferimento esclusivamente alle attività connesse all'agricoltura tipo i consorzi questo perchè il censimento industria, dal quale sono stati desunti i dati su imprese e addetti, non rileva anche l'agricoltura. Per avere però almeno un quadro di massima delle persone impiegate in agricoltura si è fatto riferimento ai dati sugli occupati in agricoltura cioè alle persone residenti a Levico Terme che hanno indicato come attività principale quella agricola. Tale dato per Levico ammonta a 168 occupati (censimento 2001), presupponendo che coloro che si sono dichiarati tali lavorino nello stesso comune di residenza, si può supporre che 168 siano anche gli addetti in agricoltura di Levico Terme.

Le unità locali presenti a Levico Terme risultano pari a 561 così suddivise: 320 unità locali dei servizi pari al 57.0% del totale, 125 unità locali dell'industria pari al 22.3% e 115 unità locali nel commercio pari al 20.5%. Il rimanente 0.2% è costituito dalle unità locali dell'agricoltura che risultano pari ad 1.

Osservando la distribuzione delle unità locali per zona si osserva come il maggior numero di unità locali sia riscontrabile nella zona 15 (via G. Marconi-via Regia-via Dante-via Garibaldi-via XI Febbraio-via A. Avancini-via Xicco Polentone-via Cavour) con 98 unità locali pari al 17.5% del totale, seguono le zone 14 (Via Caserme-v.le Lido-via Brenta-via Claudia Augusta-via C. Battisti-via Travaia) e 6 (via S. Croce-via Fosse-via Vetriolo-via Salina-S.P. 11 di Vetriolo-S.P. 228 di Levico e Novaledo-via Segantini-via Belvedere-via Pigio) rispettivamente con 65 e 64 unità locali pari all'11.6% e 11.4% del totale, le zone 16 (via G. Marconi-v.le Stazione-v.le Venezia-stazione F.S.-via Sotto Roveri-via C. Battisti-via Xicco Polentone-via Cavour) e 9 (via G. Marconi-via Regia-p.zza Sonnino-via Mons. Caproni-p.zza S. Francesco-via Montel-p.zza Garollo) rispettivamente con 59 e 56 unità locali pari al 10.5% e 10.0% del totale e le zone 11 (v.le Rovigo-via Lungo Parco-via Silva Domini-via G. B. De Gasparri-via Narorè-via Cervia-v.le Venezia-v.le Stazione-via del Masieron) e 10 (v.le Rovigo-via Lungo Parco-via della Pace-via Fonda-via Salina-via Vetriolo-via Fosse-via Dante-via Mons. Caproni-via Montel-via G. Prati) rispettivamente con 53 e 50 unità locali pari al 9.4% e 8.9% del totale.

Osservando la distribuzione delle unità locali per categoria e per zona si osserva come le unità locali dei servizi presentino percentuali comprese fra il 20.0% della zona 4 (Castello-S.P. 228 di Levico e Novaledo) e il 78.1% della zona 6 (via S. Croce-via Fosse-via Vetriolo-via Salina-S.P. 11 di Vetriolo-S.P. 228 di Levico e Novaledo-via Segantini-via Belvedere-via Pigio), ad esclusione di alcune zone in cui le unità locali presenti risultano tutte appartenenti alla categoria servizi, questo è riscontrabile nelle zone 1 (Vetriolo Terme), 2 (S. Biagio-Belvedere) e 8 (via al Lago-v.le Belvedere-via Segantini-v.le Lido-via Don Mario Bebbber). Per la categoria commercio le unità locali presenti nelle varie zone presentano percentuali comprese fra il 3.1% della zona 6 (via S. Croce-via Fosse-via Vetriolo-via Salina-S.P. 11 di Vetriolo-S.P. 228 di Levico e Novaledo-via Segantini-via Belvedere-via Pigio) e il 62.5% della zona 5 (Campiello), mentre per la categoria industria la percentuale risulta compresa fra un minimo del 6.0% riscontrabile nella zona 10 (v.le Rovigo-via Lungo Parco-via della Pace-via Fonda-via Salina-via Vetriolo-via Fosse-via Dante-via Mons. Caproni-via Montel-via G. Prati) e un massimo del 68.8% riscontrabile nella zona 19 (S. Giuliana-Quaere).

Mentre le unità locali relative all'industria e al commercio risultano numericamente paragonabili, per quanto riguarda gli addetti si ha una netta prevalenza di quelli relativi all'industria rispetto a quanto registrabile per il commercio.

Così ad esempio l'industria vede 582 addetti pari al 27.9% degli addetti totali; nel commercio invece gli addetti risultano 304 pari al 14.6% del totale.

Il maggior numero di addetti si registra però nei servizi con 1202 pari al 57.5% del totale.

L'agricoltura vede un solo addetto relativo ad una sola unità locale.

Le zone che presentano il maggior numero di addetti risultano la zona 16 (via G. Marconi-v.le Stazione-v.le Venezia-stazione F.S.-via Sotto Roveri-via C. Battisti-via Xicco Polentone-via Cavour) con 336 addetti che costituiscono il 16.1% del totale, la zona 4 (Castello-S.P. 228 di Levico e Novaledo) con 330 addetti pari al 15.8% e le zone 11 (v.le Rovigo-via Lungo Parco-via Silva Domini-via G. B. De Gasparri-via Narorè-via Cervia-v.le Venezia-v.le Stazione-via del Masieron) e 15 (via G. Marconi-via Regia-via Dante-via Garibaldi-via XI Febbraio-via A. Avancini-via Xicco Polentone-via Cavour) rispettivamente con 286 e 280 addetti pari al 13.7% e 13.4% del totale degli addetti, seguono le zone 6 (via S. Croce-via Fosse-via Vetriolo-via Salina-S.P. 11 di Vetriolo-S.P. 228 di Levico e Novaledo-via Segantini-via Belvedere-via Pigio) e 10 (v.le Rovigo-via Lungo Parco-via della Pace-via Fonda-via Salina-via Vetriolo-via Fosse-via Dante-via Mons. Caproni-via Montel-via G. Prati) entrambe con 193 addetti pari al 9.2% degli addetti totali.

Tab. 7.3 - Unità locali del comune di Levico Terme per zona e categoria economica - Censimento 2001

N. Zona	U.L.				Totale	%
	Agricoltura	Industria	Commercio	Servizi		
1	0	0	0	4	4	0,7%
2	0	0	0	1	1	0,2%
3	0	0	0	0	0	0,0%
4	0	9	3	3	15	2,7%
5	0	1	5	2	8	1,4%
6	0	12	2	50	64	11,4%
7	0	5	2	7	14	2,5%
8	0	0	0	1	1	0,2%
9	0	7	19	30	56	10,0%
10	0	3	9	38	50	8,9%
11	0	21	5	27	53	9,4%
12	0	2	0	2	4	0,7%
13	0	0	2	7	9	1,6%
14	0	14	13	38	65	11,6%
15	0	10	31	57	98	17,5%
16	1	17	14	27	59	10,5%
17	0	0	5	6	11	2,0%
18	0	13	3	12	28	5,0%
19	0	11	1	4	16	2,9%
20	0	0	1	4	5	0,9%
Totale	1	125	115	320	561	100,0%
%	0,2%	22,3%	20,5%	57,0%	100,0%	

Tab. 7.4 - Addetti del comune di Levico Terme per zona e categoria economica - Censimento 2001

N. Zona	Addetti				Totale	%
	Agricoltura	Industria	Commercio	Servizi		
1	0	0	0	10	10	0,5%
2	0	0	0	5	5	0,2%
3	0	0	0	0	0	0,0%
4	0	285	36	9	330	15,8%
5	0	5	12	2	19	0,9%
6	0	18	2	173	193	9,2%
7	0	12	2	8	22	1,1%
8	0	0	0	4	4	0,2%
9	0	14	47	38	99	4,7%
10	0	5	22	166	193	9,2%
11	0	85	12	189	286	13,7%
12	0	7	0	5	12	0,6%
13	0	0	2	13	15	0,7%
14	0	37	44	57	138	6,6%
15	0	13	55	212	280	13,4%
16	1	42	44	249	336	16,1%
17	0	0	13	34	47	2,2%
18	0	17	5	12	34	1,6%
19	0	42	3	4	49	2,3%
20	0	0	5	12	17	0,8%
Totale	1	582	304	1202	2089	100,0%
%	0,0%	27,9%	14,6%	57,5%	100,0%	

Fig. 7.4 - Unità locali del comune di Levico Terme per zona e categoria economica - Censimento 2001

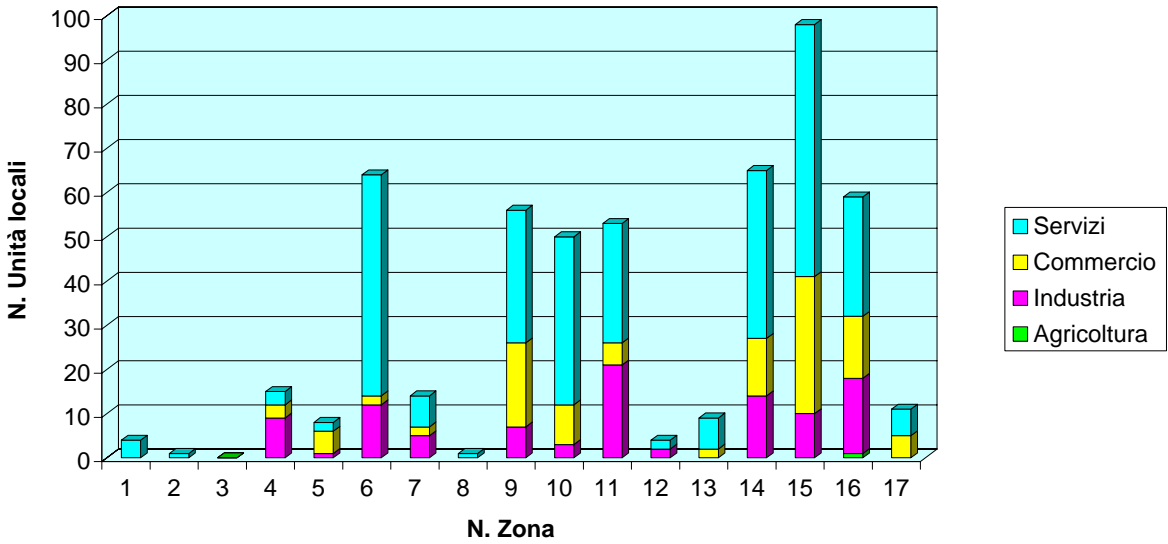
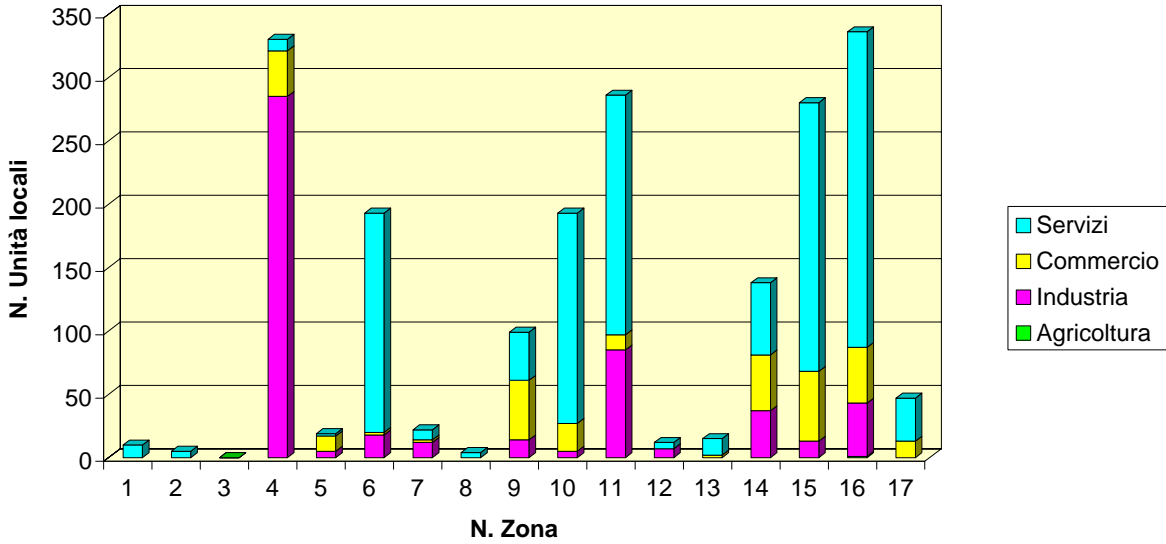


Fig. 7.5 - Addetti del comune di Levico Terme per zona e categoria economica - Censimento 2001





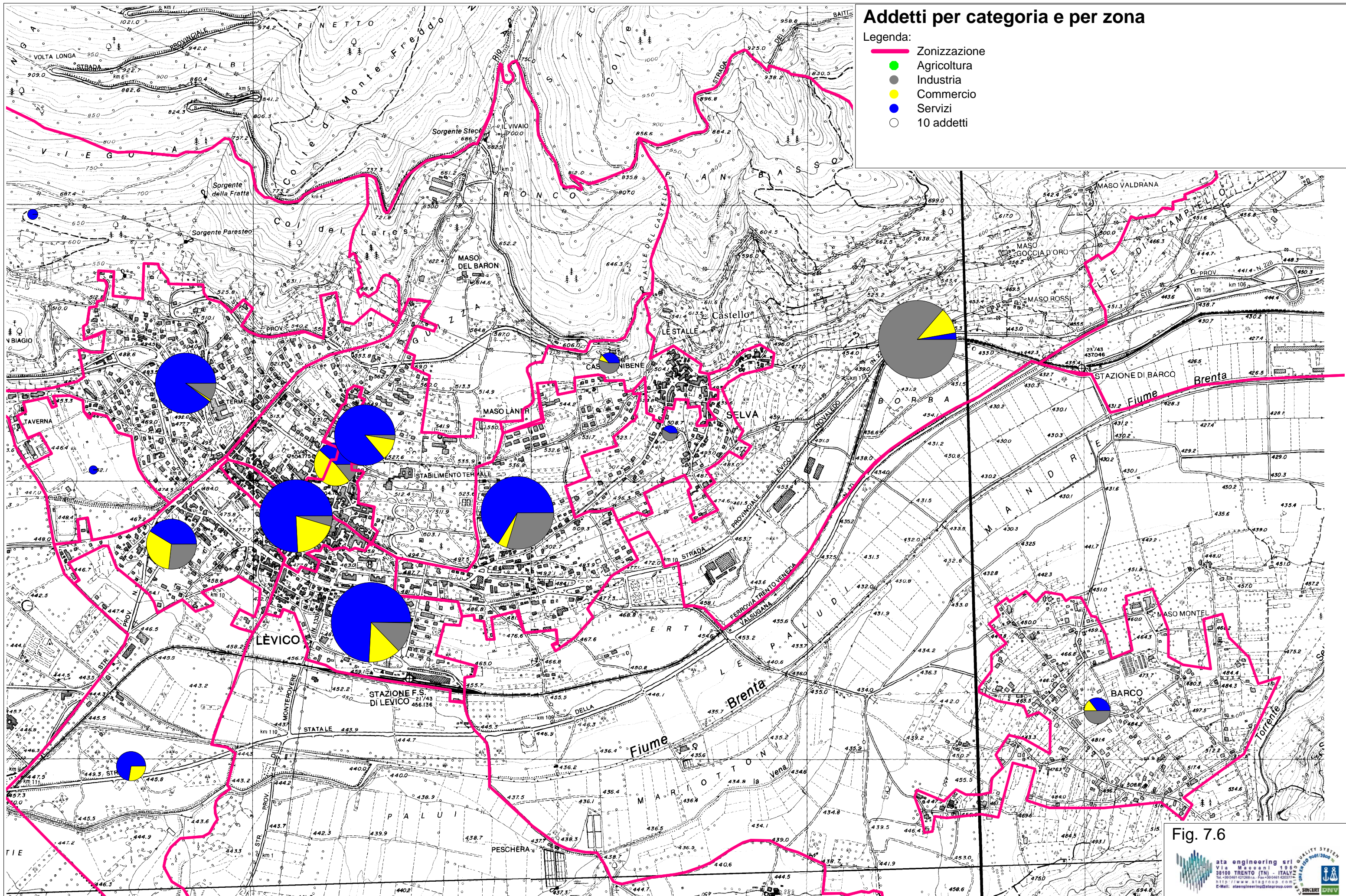


Fig. 7.6



(percentuale relativa a ciascuna delle due zone). In totale in queste 6 zone si distribuisce il 77.4% del totale di addetti.

Osservando la distribuzione degli addetti per categoria e per zona si vede ad esempio come quasi la metà degli addetti dell'industria si trovi nella zona 4 (Castello-S.P. 228 di Levico e Novaledo) dove gli addetti sono 285 pari al 49.0% degli addetti totali dell'industria, 85 sono gli addetti nell'industria della zona 11 (v.le Rovigo-via Lungo Parco-via Silva Domini-via G. B. De Gasparri-via Narorè-via Cervia-v.le Venezia-v.le Stazione-via del Masieron) con una percentuale pari al 14.6%, mentre 42 sono gli addetti sia per la zona 16 (via G. Marconi-v.le Stazione-v.le Venezia-stazione F.S.-via Sotto Roveri-via C. Battisti-via Xicco Polentone-via Cavour) che la zona 19 (S. Giuliana-Quaere) con una percentuale del 7.2% per zona.

Per quanto riguarda invece gli addetti del commercio si evidenziano 55 addetti nella zona 15 (via G. Marconi-via Regia-via Dante-via Garibaldi-via XI Febbraio-via A. Avancini-via Xicco Polentone-via Cavour) (18.1% del totale degli addetti del commercio), 47 addetti nella zona 9 (via G. Marconi-via Regia-p.zza Sonnino-via Mons. Caproni-p.zza S. Francesco-via Montel-p.zza Garollo) (15.5%), 44 addetti sia nella zona 14 (Via Caserme-v.le Lido-via Brenta-via Claudia Augusta-via C. Battisti-via Travaia) che nella zona 16 (via G. Marconi-v.le Stazione-v.le Venezia-stazione F.S.-via Sotto Roveri-via C. Battisti-via Xicco Polentone-via Cavour) (14.5% per zona) e 36 addetti nella zona 4 (Castello-S.P. 228 di Levico e Novaledo) (11.8%).

I 1202 addetti dei servizi si distribuiscono per il 20.7% nella zona 16 (via G. Marconi-v.le Stazione-v.le Venezia-stazione F.S.-via Sotto Roveri-via C. Battisti-via Xicco Polentone-via Cavour) (249 addetti), per il 17.6% nella zona 15 (via G. Marconi-via Regia-via Dante-via Garibaldi-via XI Febbraio-via A. Avancini-via Xicco Polentone-via Cavour) (212 addetti), per il 15.7% nella zona 11 (v.le Rovigo-via Lungo Parco-via Silva Domini-via G. B. De Gasparri-via Narorè-via Cervia-v.le Venezia-v.le Stazione-via del Masieron) (189 addetti) e rispettivamente per il 14.4% e 13.8% nelle zone 6 (via S. Croce-via Fosse-via Vetriolo-via Salina-S.P. 11 di Vetriolo-S.P. 228 di Levico e Novaledo-via Segantini-via Belvedere-via Pigio) (173 addetti) e 10 (v.le Rovigo-via Lungo Parco-via della Pace-via Fonda-via Salina-via Vetriolo-via Fosse-via Dante-via Mons. Caproni-via Montel-via G. Prati) (166 addetti).

Gli addetti del comune di Levico Terme sono riportati in valore assoluto, quindi senza distinzione in categoria, anche nella figura 7.7 congiuntamente al numero di residenti e di occupati in modo da poter avere una visione complessiva e immediata della distribuzione della popolazione e delle forze lavoro nelle varie zone in cui è stato suddiviso il territorio comunale di Levico Terme.

### 7.3 Pendolarismo – Censimento 2001

Per la valutazione della mobilità all'interno del Comune di Levico Terme interessante è anche analizzare i dati sul pendolarismo dell'ultimo Censimento della popolazione ISTAT (2001). Con il Censimento viene infatti rilevato il numero di persone che effettuano spostamenti pendolari (casa-studio, casa-lavoro) intercomunali e subcomunali.

Le tabelle 7.5a e 7.5b riportano il pendolarismo in entrata a Levico Terme per motivo di studio (lavoro e studio) e per comune di origine la prima, per direttrice di origine, invece, la seconda. Nella tabella 7.5b i dati del pendolarismo in ingresso a Levico Terme sono stati cioè raggruppati per le principali direttrici di origine ad esclusione dei principali comuni limitrofi e comunque di quelle origini che per raggiungere Levico Terme presentano più alternative di percorso.

Il pendolarismo in entrata a Levico Terme vede in totale 3170 spostamenti di cui il 61.4% per lavoro, pari a 1946 spostamenti, e il 38.6% per studio, pari a 1224 spostamenti.

Il pendolarismo interno, cioè con origine e destinazione lo stesso comune di Levico Terme, risulta pari ad oltre la metà degli spostamenti pendolari la percentuale risulta, infatti, del 60.7% pari a 1924 spostamenti di cui 1226 per lavoro (63.7% del totale degli spostamenti pendolari interni) e 698 per studio (36.3% del totale degli spostamenti pendolari interni a Levico Terme).

Confrontando gli spostamenti pendolari interni a Levico Terme con gli spostamenti pendolari totali si osserva che i 1226 spostamenti per lavoro costituiscono il 63.0% degli spostamenti totali pendolari per lavoro in entrata a Levico Terme, mentre i 698 spostamenti per studio ricoprono il 57.0% degli spostamenti pendolari per studio in entrata a Levico Terme.

Si evidenziano alcuni interscambi significativi con i comuni limitrofi a Levico Terme ad esempio il 6.8% degli spostamenti pendolari in entrata a Levico Terme ha come origine Pergine Valsugana (214 spostamenti), il 5.7% Caldonazzo (182 spostamenti), il 3.5% Trento (111 spostamenti), l'1.8% Tenna (56 spostamenti) e l'1.3% Calceranica al Lago (42 spostamenti).

Considerando le varie direttrici le percentuali maggiori si evidenziano oltre a quelle già sopra richiamate, relativamente ai comuni limitrofi come Calceranica al Lago, Caldonazzo e Pergine, per la direttrice Borgo/Tesino/Primiero dalla quale proviene il 15.5% (492 spostamenti) degli spostamenti pendolari in entrata a Levico Terme e per la direzione Fiemme/Cembra/Pinè/Mocheni dove la percentuale scende al 2.0% (64 spostamenti).

In particolare per quanto riguarda la direttrice Borgo/Tesino/Primiero le origini principali sono Borgo Valsugana con 95 spostamenti pari al 3.0% del totale degli spostamenti pendolari in entrata a Levico Terme, Novaledo con 89 spostamenti pari al 2.8%, Roncegno con 84 spostamenti pari al 2.6% e Telve con 45 spostamenti pari all'1.4%.



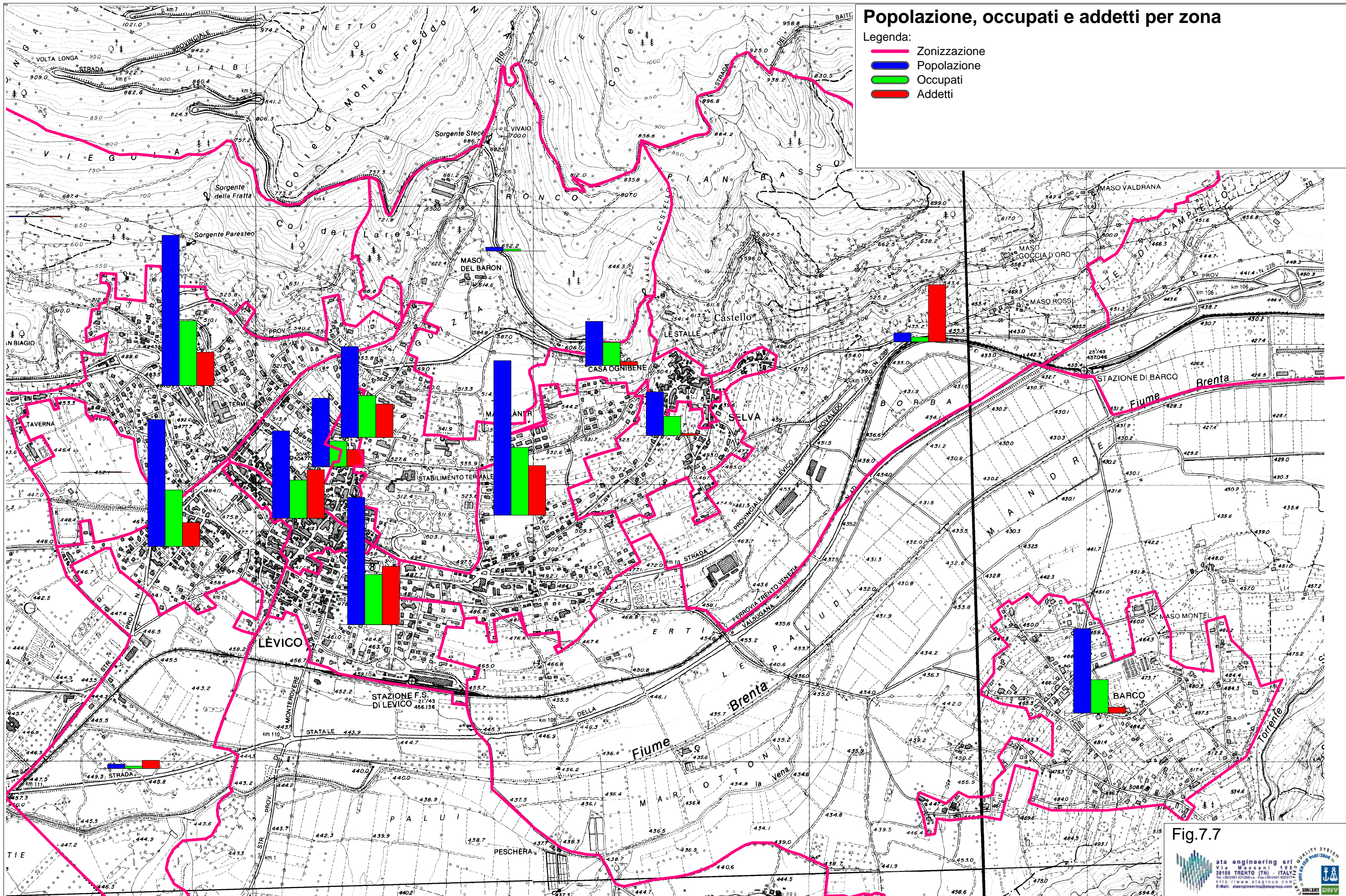


Fig.7.7



Tab. 7.5a - Pendolarismo in entrata a Levico Terme per motivo dello spostamento  
Censimento 2001

Comune origine	N. movimenti per motivo		Totale	Val. %
	Lavoro	Studio		
Albiano	1	1	2	0,1%
Aldeno	0	3	3	0,1%
Arco	1	0	1	0,0%
Baselga di Pinè	7	5	12	0,4%
Bedollo	7	3	10	0,3%
Bieno	2	3	5	0,2%
Borgo Valsugana	62	33	95	3,0%
Bosentino	8	1	9	0,3%
Calceranica al Lago	18	24	42	1,3%
Caldonazzo	86	96	182	5,7%
Canal San Bovo	0	1	1	0,0%
Carzano	5	6	11	0,3%
Castello Tesino	2	3	5	0,2%
Castelnuovo	6	8	14	0,4%
Cembra	0	2	2	0,1%
Centa San Nicolò	6	2	8	0,3%
Cinte Tesino	1	2	3	0,1%
Civezzano	6	1	7	0,2%
Faver	0	1	1	0,0%
Fierozzo	1	2	3	0,1%
Fornace	4	1	5	0,2%
Frassilongo	1	4	5	0,2%
Giovo	0	5	5	0,2%
Grigno	7	13	20	0,6%
Grumes	0	1	1	0,0%
Isera	3	0	3	0,1%
Ivano-Fracena	0	4	4	0,1%
Lasino	1	0	1	0,0%
Lavarone	1	2	3	0,1%
Lavis	1	3	4	0,1%
Levico Terme	1226	698	1924	60,7%
Luserna	1	0	1	0,0%
Mezzocorona	0	4	4	0,1%
Mezzolombardo	1	2	3	0,1%
Molveno	0	1	1	0,0%
Mori	1	0	1	0,0%
Noaledo	61	28	89	2,8%
Ospedaletto	8	4	12	0,4%
Palù del Fersina	1	1	2	0,1%
Panchià	0	1	1	0,0%
Peio	1	0	1	0,0%
Pergine Valsugana	124	90	214	6,8%
Pieve Tesino	3	8	11	0,3%
Roncegno	60	24	84	2,6%
Ronchi Valsugana	9	1	10	0,3%
Rovereto	3	0	3	0,1%
Samone	7	2	9	0,3%
Sant'Orsola Terme	9	2	11	0,3%
Scurelle	12	8	20	0,6%
Segonzano	2	0	2	0,1%
Spera	1	1	2	0,1%
Spormaggiore	0	1	1	0,0%
Strigno	3	8	11	0,3%
Telve	31	14	45	1,4%
Telve di Sopra	9	6	15	0,5%
Tenna	31	25	56	1,8%
Tenno	1	0	1	0,0%
Terlago	1	0	1	0,0%
Ton	0	1	1	0,0%
Torcegno	8	7	15	0,5%
Trento	69	42	111	3,5%
Vattaro	12	4	16	0,5%
Vigolo Vattaro	4	6	10	0,3%
Villa Agnedo	6	5	11	0,3%
Villa Lagarina	2	0	2	0,1%
Zambana	2	0	2	0,1%
Totale	1946	1224	3170	100,0%

Tab. 7.5b - Pendolarismo in entrata a Levico Terme per motivo dello spostamento e per direttrice - Censimento 2001

Direttrice origine	Comune origine	N. movimenti per motiv		Totale	Val. %
		Lavoro	Studio		
Levico Terme		1226	698	1924	60,7%
Caldonazzo		86	96	182	5,7%
Calceranica al Lago		18	24	42	1,3%
Pergine Valsugana		124	90	214	6,8%
Tenna		31	25	56	1,8%
Trento		69	42	111	3,5%
Dir. Altopiano	Lavarone	1	2	3	0,1%
	Luserna	1	0	1	0,0%
Totale dir. Altopiano		2	2	4	0,1%
Dir. Borgo/Tesino/Primiero	Bieno	2	3	5	0,2%
	Borgo Valsugana	62	33	95	3,0%
	Canal San Bovo	0	1	1	0,0%
	Carzano	5	6	11	0,3%
	Castello Tesino	2	3	5	0,2%
	Castelnuovo	6	8	14	0,4%
	Cinte Tesino	1	2	3	0,1%
	Grigno	7	13	20	0,6%
	Ivano-Fracena	0	4	4	0,1%
	Noaledo	61	28	89	2,8%
	Ospedaletto	8	4	12	0,4%
	Pieve Tesino	3	8	11	0,3%
	Roncegno	60	24	84	2,6%
	Ronchi Valsugana	9	1	10	0,3%
	Samone	7	2	9	0,3%
	Scurelle	12	8	20	0,6%
	Spera	1	1	2	0,1%
	Strigno	3	8	11	0,3%
	Telve	31	14	45	1,4%
	Telve di Sopra	9	6	15	0,5%
Torcegno	8	7	15	0,5%	
Villa Agnedo	6	5	11	0,3%	
Totale dir. Borgo/Tesino/Primiero		303	189	492	15,5%
Dir. Fiemme/Cembra/Pinè/Mocheni	Albiano	1	1	2	0,1%
	Baselga di Pinè	7	5	12	0,4%
	Bedollo	7	3	10	0,3%
	Cembra	0	2	2	0,1%
	Civezzano	6	1	7	0,2%
	Faver	0	1	1	0,0%
	Fierozzo	1	2	3	0,1%
	Fornace	4	1	5	0,2%
	Frassilongo	1	4	5	0,2%
	Grumes	0	1	1	0,0%
	Palù del Fersina	1	1	2	0,1%
	Panchià	0	1	1	0,0%
	Sant'Orsola Terme	9	2	11	0,3%
	Segonzano	2	0	2	0,1%
	Totale dir. Fiemme/Cembra/Pinè		39	25	64
Dir. Rovereto	Isera	3	0	3	0,1%
	Mori	1	0	1	0,0%
	Rovereto	3	0	3	0,1%
	Villa Lagarina	2	0	2	0,1%
Totale dir. Rovereto		9	0	9	0,3%

Direttrice origine	Comune origine	N. movimenti per motiv		Totale	Val. %
		Lavoro	Studio		
Dir. Vattaro	Bosentino	8	1	9	0,3%
	Centa San Nicolò	6	2	8	0,3%
	Vattaro	12	4	16	0,5%
	Vigolo Vattaro	4	6	10	0,3%
Totale dir. Vattaro		30	13	43	1,4%
Dir. C5/C6/C7	Aldeno	0	3	3	0,1%
	Giovo	0	5	5	0,2%
	Lavis	1	3	4	0,1%
	Mezzocorona	0	4	4	0,1%
	Mezzolombardo	1	2	3	0,1%
	Peio	1	0	1	0,0%
	Spormaggiore	0	1	1	0,0%
	Ton	0	1	1	0,0%
	Zambana	2	0	2	0,1%
Totale dir. C5/C6/C7		5	19	24	0,8%
Dir. C9	Arco	1	0	1	0,0%
	Tenno	1	0	1	0,0%
Totale dir. C9		2	0	2	0,1%
Dir. S.S. 45bis	Lasino	1	0	1	0,0%
	Molveno	0	1	1	0,0%
	Terlago	1	0	1	0,0%
Totale dir. S.S. 45bis		2	1	3	0,1%
TOTALE GENERALE		1946	1224	3170	100,0%

Il pendolarismo in uscita da Levico Terme presenta 3297 spostamenti totali di cui 2262 per lavoro e 1035 per studio pari rispettivamente al 68.6% e 31.4% degli spostamenti pendolari totali (tabelle 7.6a e 7.6b).

Per il 99.2% gli spostamenti pendolari hanno destinazioni interne alla Provincia di Trento, verso la Provincia di Bolzano gli spostamenti pendolari presentano una percentuale dello 0.4%, anche per altre Province (Verona, Vicenza, Belluno, Treviso, Padova) gli spostamenti assommano allo 0.4%.

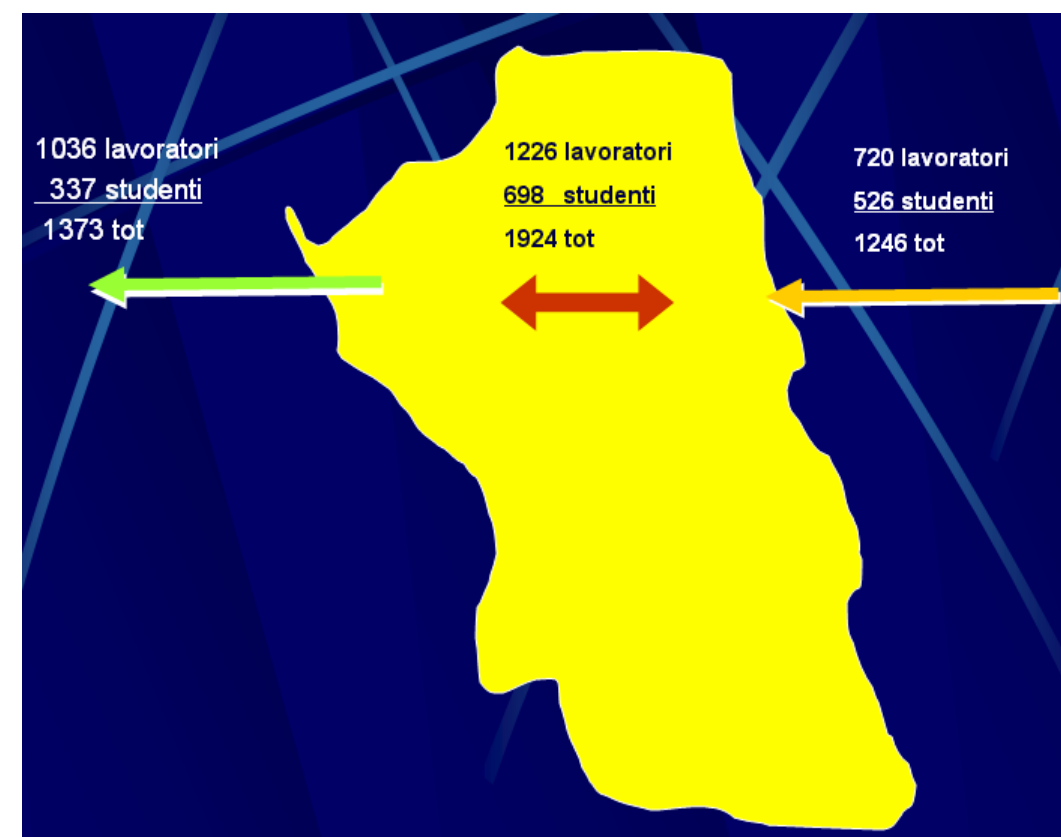
A parte gli spostamenti interni a Levico Terme che risultano, come già sopra evidenziato, 1924 pari al 58.4% degli spostamenti pendolari totali in uscita da Levico Terme, un interscambio notevole si registra con il capoluogo dove risulta diretto il 19.5% degli spostamenti totali pendolari in uscita da Levico Terme, pari a 642, di cui 430 per lavoro (67.0% del totale degli spostamenti pendolari verso Trento) e 212 per studio (33.0%). Altre destinazioni con un numero significativo di spostamenti risultano Pergine Valsugana con 205 spostamenti pari al 6.2%, di cui 168 per lavoro e 37 per studio, Caldonazzo con 70 spostamenti, di cui 68 per lavoro e 2 per studio, pari al 2.1% del totale degli spostamenti pendolari in uscita da Levico Terme e Calceranica al Lago con 59 spostamenti, 36 per lavoro e 23 per studio, pari all'1.8% degli spostamenti pendolari totali in uscita da Levico Terme.

Come sottolineato precedentemente anche per gli spostamenti pendolari in uscita da Levico Terme è stata definita la tabella degli spostamenti per direttrice. Verso i comuni limitrofi a Levico Terme: Caldonazzo, Calceranica al lago, Pergine Valsugana, Tenna e verso il capoluogo risultano diretti il 30.0% degli spostamenti pendolari in uscita (29.9% pari a 986 spostamenti), se si somma anche lo stesso comune di Levico Terme la percentuale sale all'88.3% e gli spostamenti a 2910.

Le altre direttrici principali risultano, anche per gli spostamenti in destinazione, Borgo/Tesino/Primiero con il 6.7% (222 spostamenti) e Fiemme/Cembra/Pinè/Mocheni con l'1.5% (49 spostamenti).

La figura 7.8 riportata di seguito evidenzia il pendolarismo interno e quello in entrata e in uscita a Levico Terme suddiviso per tipologia (movimenti per lavoro e per studio), anziché per origine/destinazione, mentre la distribuzione dei movimenti pendolari per direttrice viene evidenziata nella figura 7.9.

Fig. 7.8 - Pendolarismo in entrata e in uscita a Levico Terme – Censimento 2001



## 7.4 Offerta e domanda turistica

Al fine di analizzare nel modo più articolato possibile la realtà di Levico Terme è stata fatta anche una sintetica analisi sulla realtà turistica del comune. La localizzazione geografica di Levico, e in particolare la presenza del lago e delle terme, hanno fatto dell'abitato la meta turistica più importante della Valsugana, come si evince dai dati sia sulla consistenza ricettiva che sugli arrivi/presenze turistiche, e una meta significativa anche a livello provinciale.

I posti letto ammontano in totale a 10373 ripartiti in 3901 in esercizi alberghieri (37.6%), 2969 posti letto in esercizi complementari (28.6%), 1897 in alloggi privati (18.3%) e 1606 in seconde case (15.5%).

Gli esercizi su cui si ripartisce tale offerta risultano in totale 971 di cui: 459 seconde case (47.3%), 447 alloggi privati (46.0%), 50 esercizi alberghieri (5.1%) e 15 esercizi complementari (1.5%).

Tab. 7.6a - Pendolarismo in uscita da Levico Terme per motivo dello spostamento  
Censimento 2001

Comune destinazione	Provincia destinazione	N. movimenti per motivo		Totale	Val. %
		Lavoro	Studio		
Albiano	Trento	5	0	5	0,2%
Aldeno	Trento	1	0	1	0,0%
Baselga di Pine'	Trento	7	0	7	0,2%
Bedollo	Trento	1	0	1	0,0%
Besenello	Trento	1	0	1	0,0%
Borgo Valsugana	Trento	70	37	107	3,2%
Bosentino	Trento	0	1	1	0,0%
Calceranica al Lago	Trento	36	23	59	1,8%
Caldonazzo	Trento	68	2	70	2,1%
Castello Tesino	Trento	1	0	1	0,0%
Castelnuovo	Trento	10	1	11	0,3%
Cembra	Trento	3	0	3	0,1%
Centa San Nicolò	Trento	1	1	2	0,1%
Civezzano	Trento	13	4	17	0,5%
Denno	Trento	1	0	1	0,0%
Folgaria	Trento	1	0	1	0,0%
Fornace	Trento	7	0	7	0,2%
Grigno	Trento	1	0	1	0,0%
Ivano-Fracena	Trento	2	0	2	0,1%
Lavarone	Trento	2	0	2	0,1%
Lavis	Trento	24	0	24	0,7%
Levico Terme	Trento	1226	698	1924	58,4%
Lona-Lases	Trento	5	0	5	0,2%
Mezzocorona	Trento	2	0	2	0,1%
Mezzolombardo	Trento	2	0	2	0,1%
Mori	Trento	2	0	2	0,1%
Nave San Rocco	Trento	4	0	4	0,1%
Nomi	Trento	1	0	1	0,0%
Novaledo	Trento	44	2	46	1,4%
Palù del Fersina	Trento	1	0	1	0,0%
Pergine Valsugana	Trento	168	37	205	6,2%
Pieve Tesino	Trento	2	0	2	0,1%
Riva del Garda	Trento	1	0	1	0,0%
Roncegno	Trento	27	1	28	0,8%
Rovere' della Luna	Trento	1	0	1	0,0%
Rovereto	Trento	12	7	19	0,6%
Samone	Trento	2	0	2	0,1%
San Michele all'Adige	Trento	3	4	7	0,2%
Sant'Orsola Terme	Trento	2	0	2	0,1%
Scurelle	Trento	8	0	8	0,2%
Strembo	Trento	1	0	1	0,0%
Strigno	Trento	3	1	4	0,1%
Telve	Trento	2	0	2	0,1%
Telve di Sopra	Trento	1	0	1	0,0%
Tenna	Trento	10	0	10	0,3%
Terlago	Trento	1	0	1	0,0%
Tione di Trento	Trento	3	2	5	0,2%
Torcegno	Trento	1	0	1	0,0%
Trento	Trento	430	212	642	19,5%
Vattaro	Trento	5	1	6	0,2%
Vigolo Vattaro	Trento	3	0	3	0,1%
Villa Agnedo	Trento	6	0	6	0,2%
Villa Lagarina	Trento	1	0	1	0,0%
Volano	Trento	2	0	2	0,1%
Ziano di Fiemme	Trento	1	0	1	0,0%
Brescia	Prov. Brescia	1	0	1	0,0%
Gussago	Prov. Brescia	1	0	1	0,0%
Bolzano	Prov. Bolzano	9	0	9	0,3%
Caldaro sulla strada de	Prov. Bolzano	1	0	1	0,0%
Laives	Prov. Bolzano	1	0	1	0,0%
Ora	Prov. Bolzano	1	0	1	0,0%
Verona	Prov. Verona	3	1	4	0,1%
Cismon del Grappa	Prov. Vicenza	1	0	1	0,0%
Rossano Veneto	Prov. Vicenza	1	0	1	0,0%
Trissino	Prov. Vicenza	1	0	1	0,0%
Arsiè	Prov. Belluno	1	0	1	0,0%
Treviso	Prov. Treviso	1	0	1	0,0%
Carmignano di Brenta	Prov. Padova	1	0	1	0,0%
Padova	Prov. Padova	1	0	1	0,0%
Totale		2262	1035	3297	100,0%

Tab. 7.6b - Pendolarismo in uscita da Levico Terme per motivo dello spostamento e per direttrice - Censimento 2001

Direttrice destinazione	Comune destinazione	I. movimenti per motiv		Totale	Val. %
		Lavoro	Studio		
Levico Terme		1226	698	1924	58,4%
Caldonazzo		68	2	70	2,1%
Calceranica al Lago		36	23	59	1,8%
Pergine Valsugana		168	37	205	6,2%
Tenna		10	0	10	0,3%
Trento		430	212	642	19,5%
Dir. Altopiano	Folgaria	1	0	1	0,0%
	Lavarone	2	0	2	0,1%
	Totale dir. Altopiano		3	0	3
Dir. Borgo/Tesino/Pri miero	Borgo Valsugana	70	37	107	3,2%
	Castello Tesino	1	0	1	0,0%
	Castelnuovo	10	1	11	0,3%
	Grigno	1	0	1	0,0%
	Ivano-Fracena	2	0	2	0,1%
	Novaledo	44	2	46	1,4%
	Pieve Tesino	2	0	2	0,1%
	Roncegno	27	1	28	0,8%
	Samone	2	0	2	0,1%
	Scurelle	8	0	8	0,2%
	Strigno	3	1	4	0,1%
	Telve	2	0	2	0,1%
	Telve di Sopra	1	0	1	0,0%
	Torcegno	1	0	1	0,0%
Villa Agnedo	6	0	6	0,2%	
Totale dir. Borgo/Tesino/Primiero		180	42	222	6,7%
Dir. Fiemme/Cembra/P inè/Mocheni	Albiano	5	0	5	0,2%
	Baselga di Pinè	7	0	7	0,2%
	Bedollo	1	0	1	0,0%
	Cembra	3	0	3	0,1%
	Civezzano	13	4	17	0,5%
	Fornace	7	0	7	0,2%
	Lona-Lases	5	0	5	0,2%
	Palù del Fersina	1	0	1	0,0%
	Sant'Orsola Terme	2	0	2	0,1%
	Ziano di Fiemme	1	0	1	0,0%
	Totale dir. Fiemme/Cembra/Pinè		45	4	49
Dir. Rovereto	Besenello	1	0	1	0,0%
	Mori	2	0	2	0,1%
	Nomi	1	0	1	0,0%
	Rovereto	12	7	19	0,6%
	Villa Lagarina	1	0	1	0,0%
	Volano	2	0	2	0,1%
Totale dir. Rovereto		19	7	26	0,8%
Dir. Vattaro	Bosentino	0	1	1	0,0%
	Centa San Nicolò	1	1	2	0,1%
	Vattaro	5	1	6	0,2%
	Vigolo Vattaro	3	0	3	0,1%
Totale dir. Vattaro		9	3	12	0,4%
Dir. C5/C6/C7	Aldeno	1	0	1	0,0%
	Denno	1	0	1	0,0%
	Lavis	24	0	24	0,7%
	Mezzocorona	2	0	2	0,1%
	Mezzolombardo	2	0	2	0,1%
	Nave S. Rocco	4	0	4	0,1%
	Roverè della Luna	1	0	1	0,0%
	S. Michele all'Adige	3	4	7	0,2%
Totale dir. C5/C6/C7		38	4	42	1,3%

Direttrice destinazione	Comune destinazione	I. movimenti per motiv		Totale	Val. %
		Lavoro	Studio		
Dir. C8/C9	Riva del Garda	1	0	1	0,0%
	Strembo	1	0	1	0,0%
	Tione	3	2	5	0,2%
Totale dir. C8/C9		5	2	7	0,2%
Dir. S.S. 45bis	Terlago	1	0	1	0,0%
Totale dir. S.S. 45bis		1	0	1	0,0%
Dir. Prov. Bolzano	Bolzano	9	0	9	0,3%
	Caldaro sulla strada del vino	1	0	1	0,0%
	Laives	1	0	1	0,0%
	Ora	1	0	1	0,0%
Totale dir. Prov. Bolzano		12	0	12	0,4%
Dir. Prov. Brescia	Brescia	1	0	1	0,0%
	Gussago	1	0	1	0,0%
Totale dir. Prov. Brescia		2	0	2	0,1%
Verona		3	1	4	0,1%
Dir. Prov. Vicenza	Cismon del Grappa	1	0	1	0,0%
	Rossano Veneto	1	0	1	0,0%
	Trissino	1	0	1	0,0%
Totale dir. Prov. Vicenza		3	0	3	0,1%
dir. Prov. Belluno Arsiè		1	0	1	0,0%
Treviso		1	0	1	0,0%
Dir. Prov. Padova	Carmignano di Brenta	1	0	1	0,0%
	Padova	1	0	1	0,0%
Totale dir. Prov. Padova		2	0	2	0,1%
Totale dir. Extra Provincia		12	1	13	0,4%
TOTALE GENERALE		2262	1035	3297	100,0%





Fiemme-Cembra-Pinè

49

64

642

Trento

111

26

Trento

9

205

Pergine Valsugana

214

62

29

C5/C6/C7/C8/C9 - Prov. Bolzano

70

182

59

Caldonazzo

42

Calceranica

12

43

10

Vattaro

56

Tenna

4

3

Altopiano Folgaria - Lavarone-Luserna

492

Borgo Valsugana-Tesino-Primiero

222

Extra Provincia



13

1924

Levico

### Pendolarismo in entrata ed uscita da Levico per direttrice - Censimento 2001

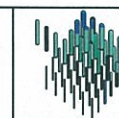
#### Legenda

-  => 100 pendolari con destinazione Caldonazzo
-  => 100 pendolari con origine Caldonazzo



Comune di Levico Terme

Aggiornamento P.G.T.U.



**ATA ENGINEERING srl**  
38100 Trento - Via Maccani, 195  
Tel. +39 0461-421268 r.a. - Fax. +39 0461-420377  
P.IVA. 01307610228  
www.atagroup.com E-Mail: ataengineering@atagroup.com



Fig. 7.9



Per quanto riguarda gli esercizi cosiddetti complementari si evidenzia la presenza di 3 campeggi che ricoprono solo il 20.0% del totale in termini di numero di esercizi complementari, ma che costituiscono ben l'87.6% del totale di posti letto con 2600 posti.

Gli esercizi alberghieri sono, invece, per lo più a 3 stelle essi infatti risultano in totale 39 e ricoprono il 78.0% dell'offerta alberghiera complessiva di Levico, negli esercizi alberghieri a 3 stelle l'offerta di posti letto è di 3225 pari all'82.7% del totale.

La struttura ricettiva del Comune di Levico Terme è riportata nella tabella 7.7 e nelle figure 7.10a e 7.10b, relativamente agli esercizi alberghieri, e nella tabella 7.8 e nelle figure 7.11a e 7.11b, relativamente agli esercizi complementari, agli alloggi privati e alle seconde case.

Confrontando i dati di ricettività del comune di Levico Terme con quelli complessivi dell'ambito Terme di Levico, Vetriolo e Roncegno, Panarotta 2002, Lago di Caldonazzo si può osservare come Levico Terme risulti il primo comune sia in termini di numero di esercizi alberghieri che di posti letto negli esercizi alberghieri.

Confrontando i dati di Levico Terme con l'Ambito Terme di Levico, Vetriolo e Roncegno, Panarotta 2002, Lago di Caldonazzo, per quanto riguarda gli esercizi complementari, gli alloggi privati e le seconde case, si può osservare anche in questo caso come Levico sia il primo comune in termini sia di numero di esercizi che di posti letto.

La tabella 7.9 e le figure 7.12a e 7.12b riportano il numero di arrivi e presenze nel Comune di Levico Terme per provenienza (turisti italiani e stranieri) e per anno. La serie storica riguarda il periodo dal 1985 al 2005.

La tabella evidenzia per l'anno 1985 e 1986 dei dati decisamente inferiori sia per quanto riguarda gli arrivi che le presenze questo è imputabile al fatto che prima del 1987 non venivano quantificati gli arrivi e le presenze negli alloggi privati e nelle seconde case.

Gli arrivi nel 2005 sono stati 154199 suddivisi in 93750 arrivi italiani (60.8%) e 60449 arrivi stranieri (39.2%).

Gli arrivi hanno visto un crescendo quasi continuo con alcune flessioni; il calo più significativo si è registrato nel 1988 quando gli arrivi totali sono stati 62872 contro i 73268 dell'anno precedente (-14.2%), a partire dal 1988 si è registrata una crescita continua degli arrivi con solo delle flessioni nel 1993 quando gli arrivi sono passati da 78361 dell'anno precedente a 76674 (-2.1%), nel 1997 quando gli arrivi sono passati da 97674 a 92421 (-5.4%) e nel 1999 dove però la flessione degli arrivi rispetto all'anno precedente è stata più limitata passando da 98702 a 97626 (-1.1%).

La crescita maggiore degli arrivi è stata registrata nel 1996 con 97674 arrivi contro gli 82078 del 1995 (+19.0%) e nel 2001 con 112338 arrivi (+12.7%) contro i 99642 arrivi del 2000.

Le presenze totali registrate per l'anno 2005 sono risultate 941855 di cui 617340 italiani e 324515 stranieri pari percentualmente rispettivamente al 65.5% e 34.5%.

Per le presenze la crescita maggiore si è registrata nel 2003, rispetto al 2002 (+18.3%) le presenze sono passate infatti da 714923 a 845819, nel 2001 con 714792 presenze contro le 691685 del 2000 (+3.3%) e nel 1996 quando le presenze sono state 770178 contro le 715809 dell'anno precedente (+7.6%).

Nella tabella 7.10, invece, si riportano gli arrivi e le presenze nel comune di Levico Terme registrati nel 2005, suddivise per mese.

I 154199 arrivi del 2005 risultano per il 16.0% arrivi nel mese di agosto (24597), per il 14.3% nel mese di giugno (21974) e per il 14.1% nel mese di luglio (21691) (figura 7.13a). Nei tre mesi estivi gli arrivi costituiscono il 44.4% degli arrivi totali (68262). Significativo però risulta il numero di arrivi anche negli altri mesi dell'anno questo in relazione alla presenza delle terme che garantiscono un turismo distribuito quasi lungo tutto l'anno; infatti si registrano 18304 arrivi ad aprile (11.9%), 17871 a maggio (11.6%), 15958 a settembre (10.3%) e 14106 ad ottobre (9.1%). Anche in termini di presenze il maggior numero si è registrato nei mesi estivi di agosto, luglio e giugno rispettivamente con 251387, 195303 e 134657 presenze pari al 26.7%, 20.7% e 14.3% delle presenze totali (figura 7.13b).

A differenza degli arrivi le presenze hanno fatto registrare una crescita continua da aprile ad agosto e poi una diminuzione nei mesi successivi fino ad una crescita a dicembre.

Per il comune di Levico Termine si registra un tasso di ricettività<sup>1</sup> pari a 1.3, un tasso di turisticità<sup>2</sup> pari a 0.3 e un indice di antropizzazione<sup>3</sup> pari a 1.1.

<sup>1</sup> Il "tasso di ricettività" è ottenuto dividendo il numero dei letti negli esercizi ricettivi (escluse le seconde case) per gli abitanti della stessa area. Esso rappresenta la potenzialità turistica di un'area relativamente alle altre risorse economiche.

<sup>2</sup> Il "tasso di turisticità" è ottenuto dividendo il numero medio di turisti negli esercizi ricettivi (escluse le seconde case) per gli abitanti della stessa area. Esso rappresenta quindi l'effettivo peso del turismo rispetto alle dimensioni della zona.

<sup>3</sup> L'"indice di massima antropizzazione" è dato dal rapporto fra le presenze turistiche del giorno di massimo afflusso e la popolazione residente. Esso da un'idea dello "sforzo" sopportato da un'area e dalle sue strutture nei giorni di massima attività turistica.



Tab. 7.7 - Consistenza degli esercizi alberghieri per categoria - Comune di Levico Terme - Anno 2005

Categoria alberghiera	Numero	
	Esercizi	Letti
1 stella	4	100
2 stelle	5	227
3 stelle	39	3225
4 stelle	2	349
Totale	50	3901

Fig. 7.10a - Numero degli esercizi alberghieri per categoria - Comune di Levico Terme - Anno 2005

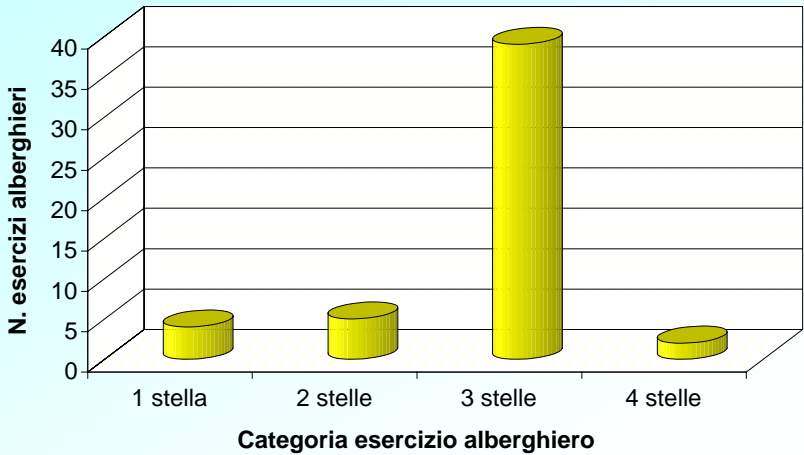
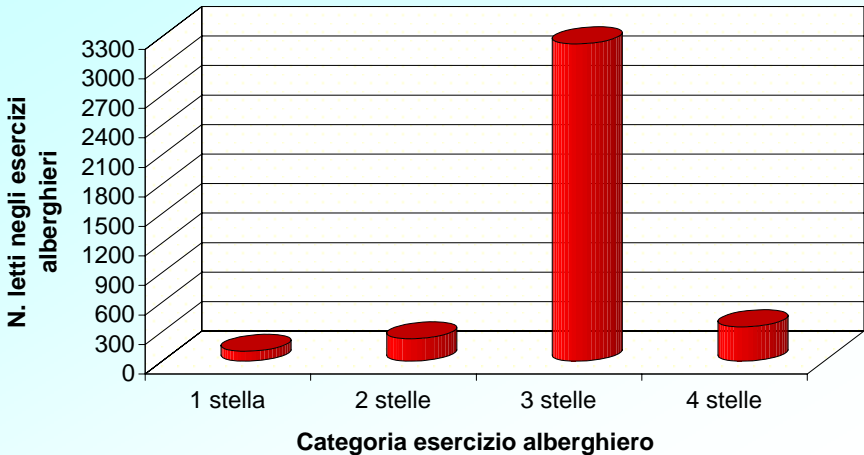


Fig. 7.10b - Numero dei posti letto negli esercizi alberghieri per categoria - Comune di Levico Terme - Anno 2005



Tab. 7.8 - Consistenza degli esercizi complementari, degli alloggi privati e delle seconde case per tipologia - Comune di Levico Terme - Anno 2005

Comune	Numero	
	Esercizi	Letti
Affittacamere, C.A.V., Bed & Breakfast	5	39
Campeggi	3	2600
Rifugi	0	0
Colonie e Campeggi mobili	1	25
Case per ferie	3	154
Agritur e agricampeggi	1	11
Altri esercizi	2	140
Totale	15	2969
Alloggi privati	447	1897
Seconde case	459	1606

Fig. 7.11a - Numero degli esercizi complementari, degli alloggi privati e delle seconde case per tipologia - Comune di Levico Terme - Anno 2005

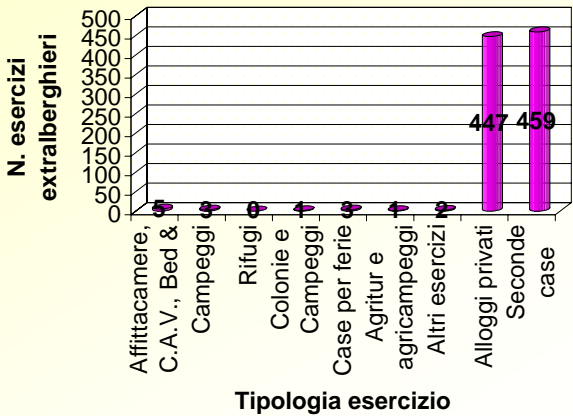
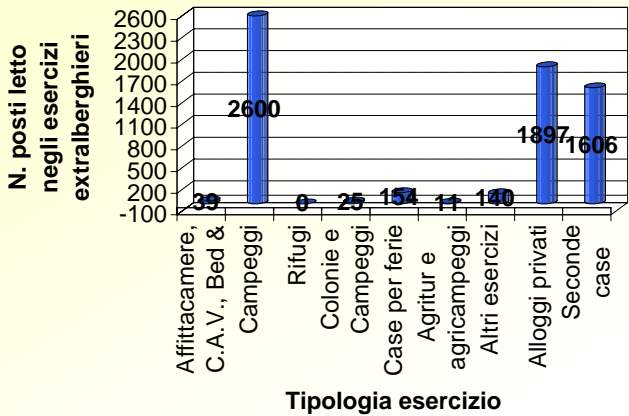


Fig. 7.11b - Numero dei posti letto negli esercizi complementari, negli alloggi privati e nelle seconde case per tipologia - Comune di Levico Terme - Anno 2005



Tab. 7.9 - Arrivi e presenze nel complesso della struttura ricettiva per anno e provenienza - Comune di Levico Terme - Serie storica 1985-2005

Anno	Arrivi		Totale Arrivi	Presenze		Totale Presenze
	italiani	stranieri		italiani	stranieri	
1985	23067	24013	47080	222085	69337	291422
1986	25687	19305	44992	243020	66811	309831
1987	46138	27130	73268	548108	127009	675117
1988	50242	12630	62872	579646	109548	689194
1989	52802	12411	65213	613917	104439	718356
1990	53810	15752	69562	601336	100713	702049
1991	52905	21744	74649	574757	126716	701473
1992	52921	25440	78361	564977	141094	706071
1993	54215	22459	76674	533953	136335	670288
1994	53235	28850	82085	527627	172222	699849
1995	51221	30857	82078	523446	192363	715809
1996	52892	44782	97674	531213	238965	770178
1997	55660	36761	92421	523658	211275	734933
1998	53554	45148	98702	502502	256319	758821
1999	47890	49736	97626	474017	255608	729625
2000	46274	53368	99642	435360	256325	691685
2001	48862	63476	112338	440796	273996	714792
2002	49168	67139	116307	427867	287056	714923
2003	87585	59531	147116	553878	291941	845819
2004	83017	65510	148527	552825	327028	879853
2005	93750	60449	154199	617340	324515	941855
Totale	1134895	786491	1921386	10592328	4069615	14661943
Val. %	59,1%	40,9%	100,0%	72,2%	27,8%	100,0%

Fig. 7.12a - Arrivi nel complesso della struttura ricettiva per anno - Comune di Levico Terme - Serie storica 1985-2005

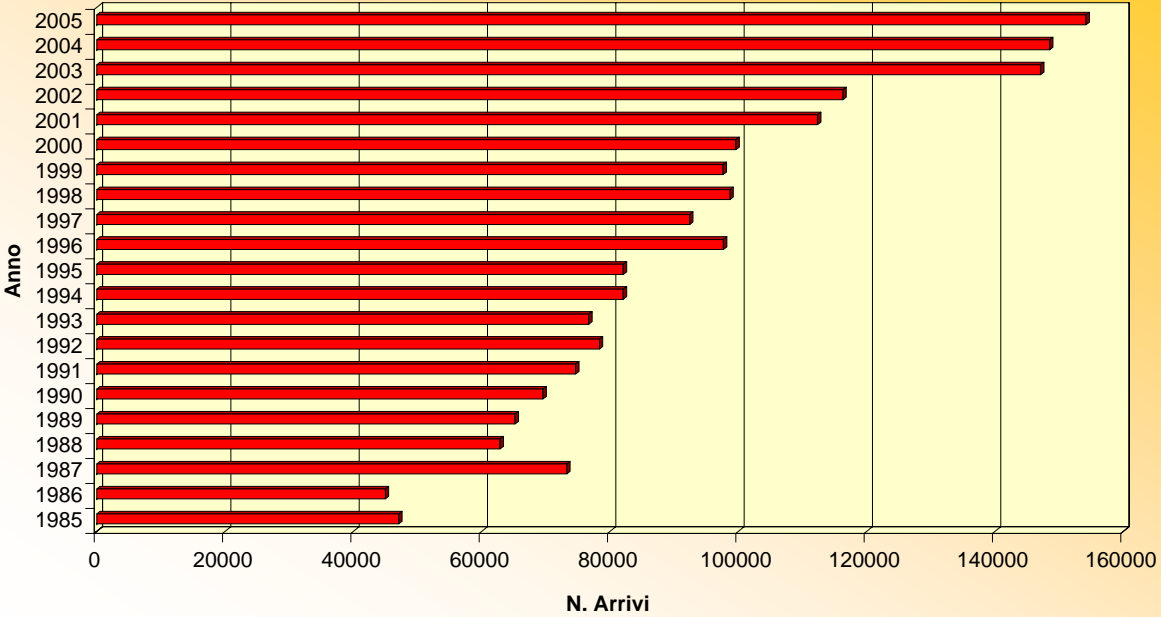
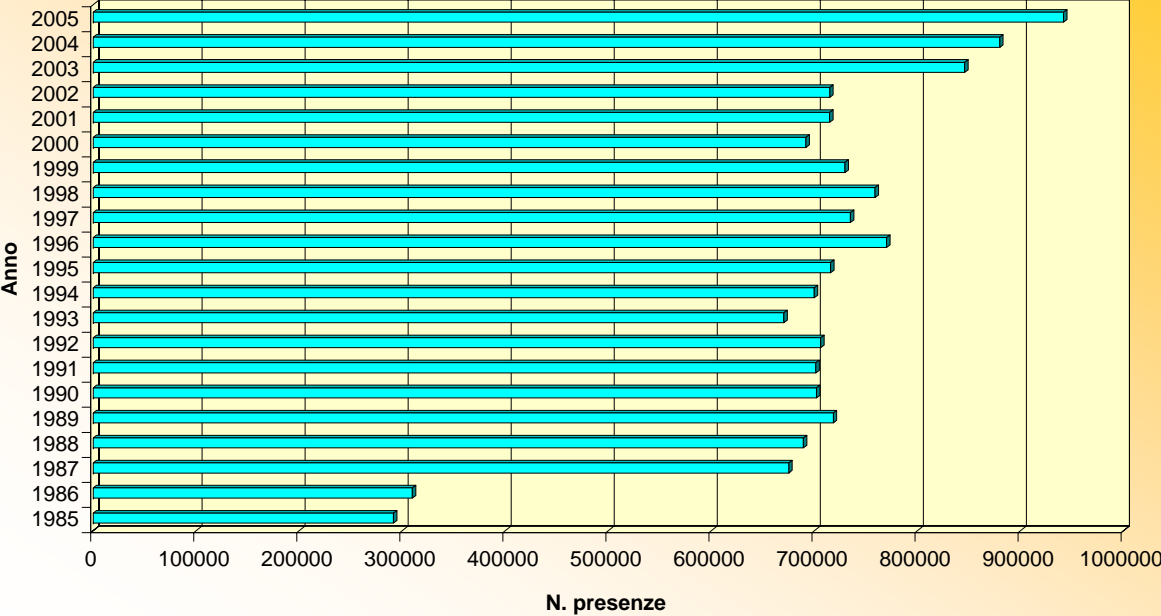


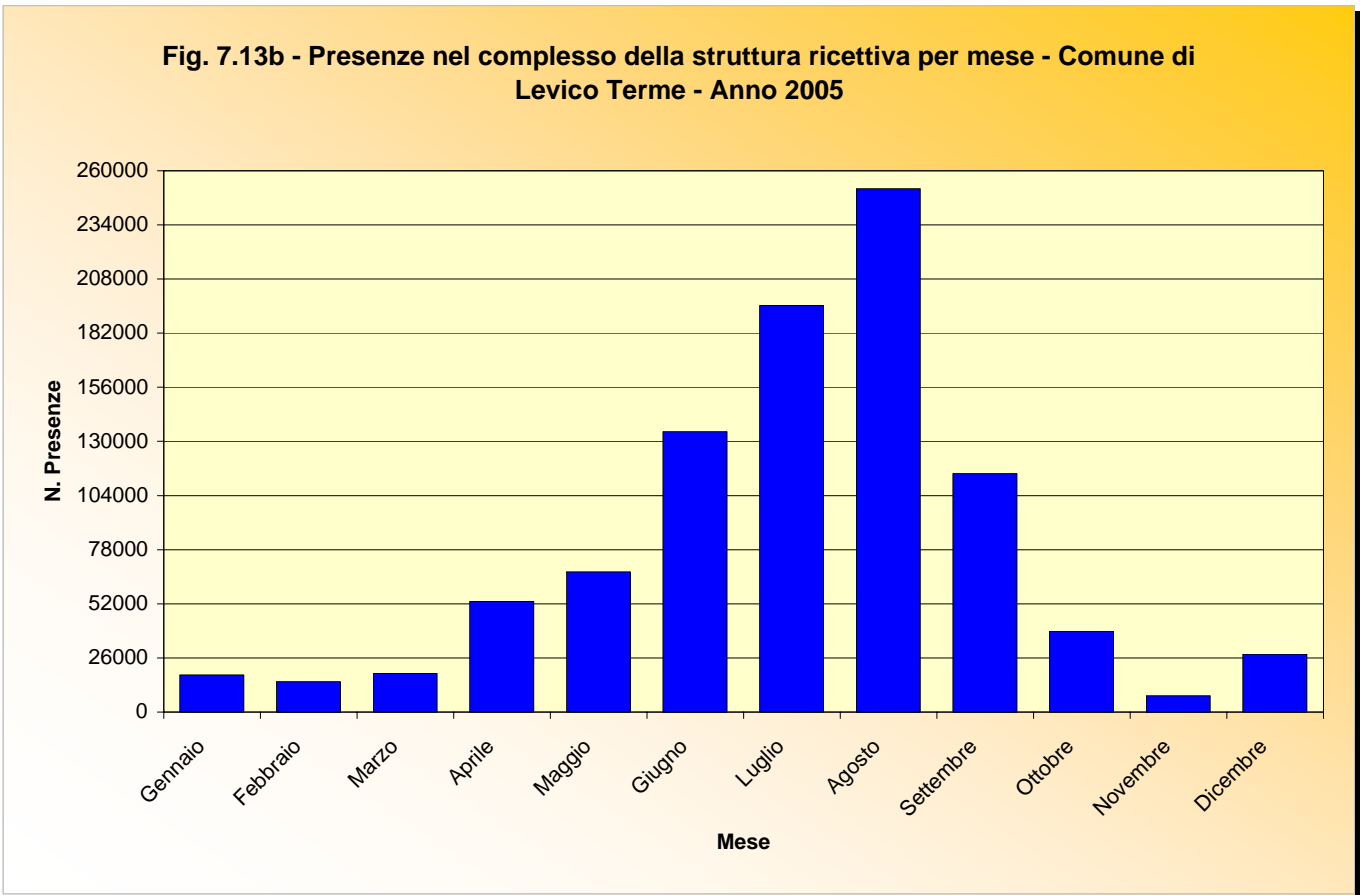
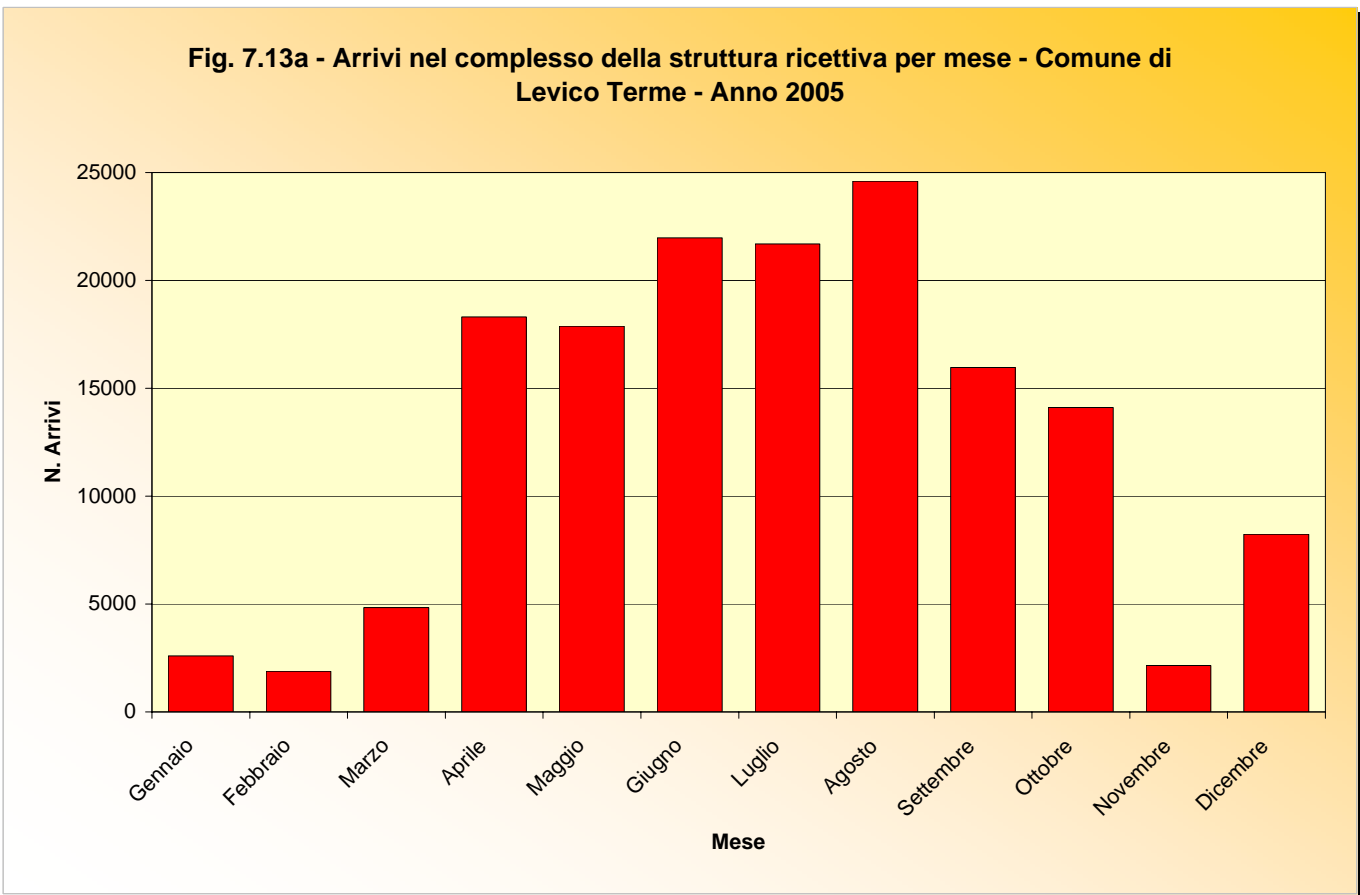
Fig. 7.12b - Presenze nel complesso della struttura ricettiva per anno - Comune di Levico Terme - Serie storica 1985-2005





Tab. 7.10 - Arrivi e presenze nel complesso della struttura ricettiva per mese - Comune di Levico Terme - Anno 2005

Mese	Arrivi	Presenze
Gennaio	2592	17858
Febbraio	1887	14588
Marzo	4839	18677
Aprile	18304	53126
Maggio	17871	67338
Giugno	21974	134657
Luglio	21691	195303
Agosto	24597	251387
Settembre	15958	114479
Ottobre	14106	38837
Novembre	2145	7780
Dicembre	8235	27825
Anno	154199	941855



## 7.5 Distribuzione spaziale delle sedi pubbliche di attrazione e generazione di traffici

Nell'analisi dello stato attuale dei flussi di traffico interessanti la rete viaria di Levico Terme significativa risulta anche la localizzazione dei poli attrattori e generatori di traffico. A tale merito è stata predisposta la figura 7.14 che riporta i principali poli attrattori/generatori di traffico suddivisi secondo le seguenti tipologie:

- attrezzature sportive
- parchi e aree verdi
- strutture sanitarie e farmacie
- edifici scolastici di ogni grado
- edifici pubblici
- luoghi di culto.

In relazione anche alla vocazione turistica della cittadina di Levico Terme molto sono le attrezzature sportive e le aree verdi presenti sul territorio in particolare l'area attrezzata di v.le Lido comprendente il campo sportivo e 2 minigolf, di cui uno in traversa Lido, il centro polisportivo localizzato in p.zza Gen. C. A. Dalla Chiesa comprendente piscina e palestra, i campi da tennis localizzati presso il parco delle Terme e il Parco Belvedere e il campo da bocce localizzato sempre nel parco delle Terme.

Da ricordare, sempre nell'area sportiva attrezzata di v.le Lido, il Palalevico comprendente il teatro, sale attrezzate per convegni e conferenze ecc.

Per quanto riguarda le aree verdi la principale è costituita dal grande parco delle Terme compreso fra v.le Rovigo-via Lungo Parco-via Silva Domini-p.zza Garollo, parco Villa Bressler nelle vicinanze, parco Belvedere, parco Segantini lungo l'omonima via, nonché il biotopo Canneto sulle sponde del lago e il biotopo Inghiaie.

Dal punto di vista del servizio sanitario Levico risulta un significativo centro è dotato infatti dell'ospedale civile e di azienda provinciale per i servizi sanitari entrambi localizzati in via Slucca de Matteotti (oggi via Matteoni), nonché di due farmacie localizzate entrambe in centro rispettivamente in via Dante e via Regia e della casa di riposo di via Cavour.

La struttura principale che fa di Levico Terme un importante centro turistico è costituita, però, dallo stabilimento termale.

Per quanto riguarda le strutture scolastico a Levico risulta ubicato l'asilo nido comunale in via Stazione, 2 scuole materne di cui una nella frazione di Barco, 1 scuola materna localizzata in via Slucca de Matteotti (oggi via Matteoni), dove è ubicata anche la scuola media inferiore G. B. De Gasparis oltre ad una serie di istituti superiori e in particolare l'istituto tecnico commerciale e per geometri "M. Curie" di v.le Vittorio Emanuele, il centro di formazione professionale alberghiero di vic.lo Silva Domini, l'istituto professionale femminile "A. Barelli" di v.le Roma, che gestisce anche la scuola di operatore socio-sanitario, e infine la scuola musicale S.I.M. che trova posto anch'essa in v.le Roma.

Molte sono le strutture pubbliche di servizio distribuite sul territorio comunale di Levico Terme fra le principali si citano la stazione dei Carabinieri di p.zza Gen. C.A. Dalla Chiesa, il municipio in via Marconi dove trova posto anche la stazione di polizia municipale e la biblioteca, la caserma dei Vigili del Fuoco di c.so Centrale, la Croce Rossa in v.le Roma, la stazione forestale di via al Lago e l'ufficio postale di via Dante, nonché alcuni istituti di credito.

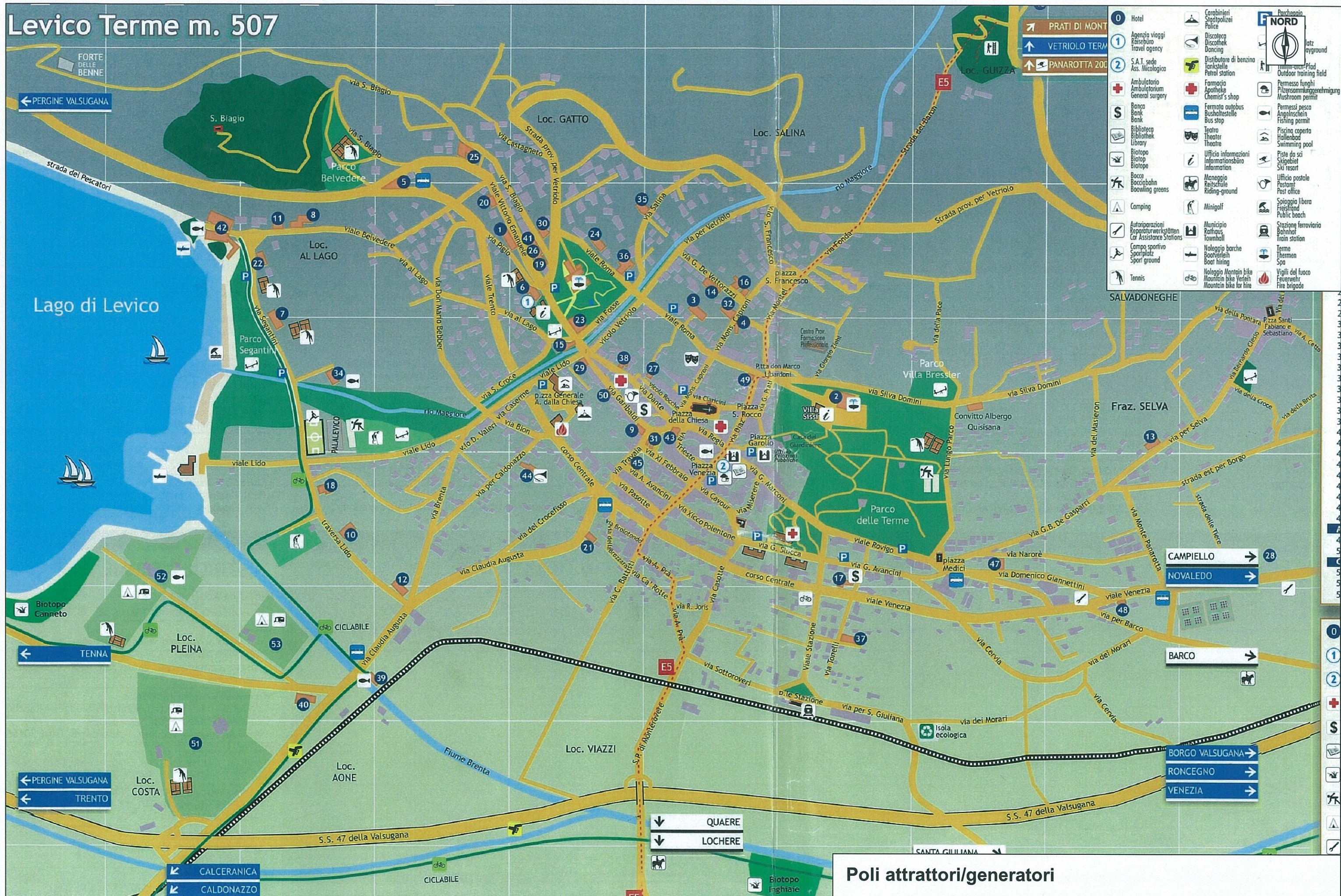
Per quanto riguarda i trasporti a Levico è presente la stazione ferroviaria in p.le Stazione oltre ad una serie di fermate relative al trasporto pubblico extraurbano localizzate lungo c.so Centrale-v.le Venezia (S.P. 228), via Claudia Augusta (S.P. 1) e v.le Vittorio Emanuele (S.P. 11).

Per quanto riguarda i luoghi di culto si citano la chiesa parrocchiale in p.zza della Chiesa oltre alle chiese di Selva, Barco e S. Giuliana e l'area cimiteriale di v.le Venezia-via per Barco.

A Levico Terme è presente una importante struttura ricettiva sia in termini di esercizi alberghieri che di esercizi extralberghieri che è stata analizzata in una sezione specifica della presente relazione (vds. Paragrafo 7.4).



# Levico Terme m. 507





## 8 SVOLGIMENTO DELLE INDAGINI PER L'ANALISI DELLA DOMANDA E DELL'OFFERTA

### 8.1 Rete viaria e traffico privato

#### 8.1.1 Impostazione delle indagini sul campo

All'interno del presente studio è stata effettuata una campagna di indagini sul trasporto privato con lo scopo di aggiornare i dati in possesso dell'Amministrazione Comunale di Levico raccolti nell'ambito del precedente P.G.T.U. da noi redatto e datato 1999 e per aggiornare quindi la realtà dell'offerta e della domanda attuale di traffico.

Le indagini hanno riguardato le seguenti tipologie:

- conteggi classificati di sezione;
- conteggi classificati di svolta agli incroci;
- offerta e occupazione di sosta.

Tutte le indagini sono state effettuate fra la seconda metà di luglio e la prima decade di agosto 2006 come riportato nel calendario di indagini evidenziato nella tabella 8.1.

#### 8.1.2 Caratteristiche fisiche della rete viaria

Per prima cosa sono state eseguite le indagini sulle caratteristiche della rete stradale necessarie per la definizione del grafo stradale (figura 8.1).

Il grafo è costituito da un insieme di link che schematizzano singoli tronchi della rete identificati mediante i nodi di origine e di destinazione.

Tali nodi generalmente rappresentano incroci fra più strade o gli estremi di tratti omogenei di una stessa strada.

Ogni link del grafo è rappresentato e identificato da una serie di caratteristiche geometriche strutturali e territoriali.

Sulla base di questi dati e con formulazioni mirate sono state ricavate per ogni tratto e per le svolte agli incroci le velocità di base, le velocità di congestione, i tempi di percorrenza e le capacità.

#### 8.1.3 Conteggi classificati di sezione

I movimenti in ingresso al territorio comunale sono stati rilevati attraverso un'indagine cordonale che ha interessato le principali direttrici di traffico. Queste ultime sono da intendersi come le principali strade di accesso dai comuni limitrofi.

I conteggi classificati di sezione sono stati effettuati mediante strumentazione elettronica nell'arco delle 24 ore e hanno interessato le seguenti 5 sezioni al cordone:

- Sezione n. 01 – Via Claudia Augusta (S.P. 1 del Lago di Caldonazzo) (a Nord-Est dello svincolo con la S.S. 47)
- Sezione n. 02 – Via per Barco (all'altezza del cimitero)
- Sezione n. 03 – V.le Venezia (S.P. 228 di Levico e Novaledo) (ad Est dell'intersezione con Strada delle Tiere)
- Sezione n. 04 – S.P. 11 di Vetriolo (ad Est dell'intersezione con Strada del Baron)
- Sezione n. 05 – V.le Trento (S.P. 228 di Levico e Novaledo) (ad Ovest dell'intersezione con via Vittorio Emanuele)

La localizzazione delle sezioni di indagine è illustrata nella figura 8.2.

I conteggi sono stati effettuati per 24 ore per la durata di una intera settimana compreso sabato e domenica, in particolare questa tipologia di indagini è stata effettuata nella seconda metà del mese di luglio 2006, come evidenziato nel calendario di indagini riportato nella tabella 8.1.

I dati sono stati successivamente elaborati e restituiti in forma tabellare e grafica per giorno di rilievo e per direzione di marcia: direzione di ingresso a Levico Terme e direzione di uscita.

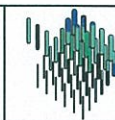
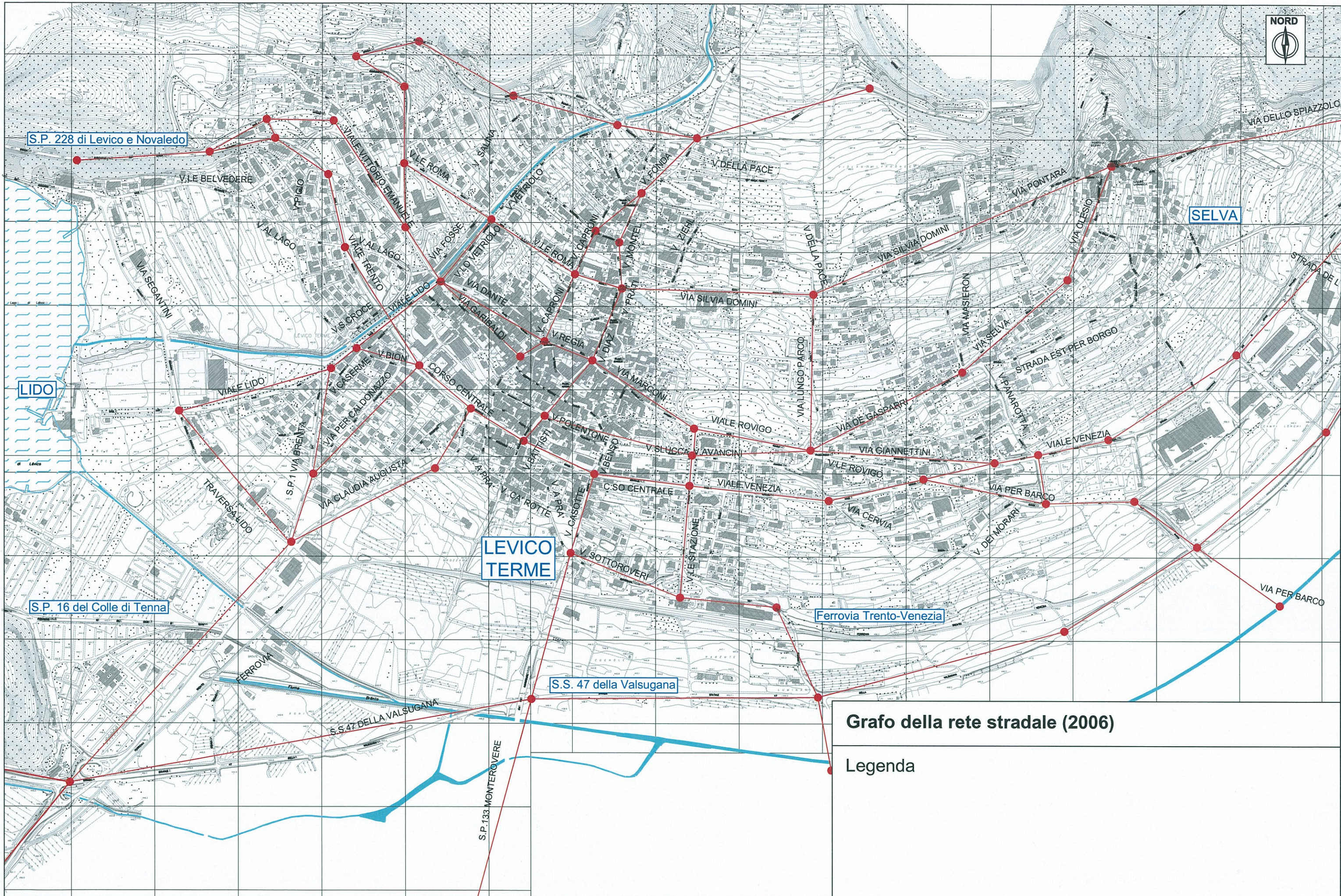
I risultati di tali elaborazioni sono riportati nell'Allegato A.

Tab. 8.1 - Calendario indagini 2006

TRASPORTO PRIVATOINDAGINI SEZIONI STRADALI	DATA														Siti di indagine			
	Venerdi 04 Agosto	Giovedi 03 Agosto	Mercoledi 02 Agosto	Martedi 01 Agosto	Lunedì 31 Luglio	Venerdi 28 Luglio	Giovedi 27 Luglio	Mercoledi 26 Luglio	Martedi 25 Luglio	Lunedì 24 Luglio	Venerdi 21 Luglio	Giovedi 20 Luglio	Mercoledi 19 Luglio	Martedi 18 Luglio		Lunedì 17 Luglio	Venerdi 14 Luglio	
Conteggi sezione (24 ore) (ripetuti una settimana)												Rilievo con apparecchiature elettroniche					Sezione n. 1 - Via Claudia Augusta (S.P. 1 del Lago di Caldonazzo) (a Nord-Est dello svincolo con la S.S. 47)	
Conteggi sezione (24 ore) (ripetuti una settimana)																	Rilievo con apparecchiature elettroniche	Sezione n. 2 - Via per Barco (all'altezza del cimitero)
Conteggi sezione (24 ore) (ripetuti una settimana)																		Sezione n. 3 - V.le Venezia (S.P. 228 di Levico e Novaledo) (ad Est dell'intersezione con Strada delle Tiere)
Conteggi sezione (24 ore) (ripetuti una settimana)																		Sezione n. 4 - S.P. 11 di Vetriolo (ad Est dell'intersezione con Strada del Baron9
Conteggi sezione (24 ore) (ripetuti una settimana)																		Sezione n. 5 - V.le Trento (S.P. 228 di Levico e Novaledo) (ad Ovest dell'intersezione con via Vittorio Emanuele)

TRASPORTO PRIVATOINDAGINI INCROCI STRADALI E RILIEVO SOSTA	DATA														Siti di indagine			
	Giovedì 20 Luglio	Venerdì 21 Luglio	Lunedì 24 Luglio	Martedì 25 Luglio	Mercoledì 26 Luglio	Giovedì 27 Luglio	Venerdì 28 Luglio	Lunedì 31 Luglio	Martedì 01 Agosto	Mercoledì 02 Agosto	Giovedì 03 Agosto	Venerdì 04 Agosto	Lunedì 07 Agosto	Martedì 08 Agosto				
C.C. svolte (1 ora) (07.30-08.30)			A															Incrocio n. 1 - Via Claudia Augusta - traversa Lido - via Brenta (S.P. 1 del Lago di Caldonazzo)
Relativa restituzione dati																		
C.C. svolte (1 ora) (17.30-18.30)			B															
Relativa restituzione dati																		
C.C. svolte (1 ora) (07.30-08.30)	A																	Incrocio n. 2 - C.so Centrale (S.P. 228 di Levico e Novaledo) - via Claudia Augusta - via del Crocefisso
Relativa restituzione dati																		
C.C. svolte (1 ora) (17.30-18.30)	B																	
Relativa restituzione dati																		
C.C. svolte (1 ora) (07.30-08.30)		A																Incrocio n. 3 - C.so Centrale (S.P. 228 di Levico e Novaledo) - v.le Stazione - v.le Venezia (S.P. 228 di Levico e Novaledo)
Relativa restituzione dati																		
C.C. svolte (1 ora) (17.30-18.30)		B																
Relativa restituzione dati																		
C.C. svolte (1 ora) (07.30-08.30)							A											Incrocio n. 4 - V.le Venezia (S.P. 228 di Levico e Novaledo) - via D. Giannettini
Relativa restituzione dati																		
C.C. svolte (1 ora) (17.30-18.30)							B											
Relativa restituzione dati																		
C.C. svolte (1 ora) (07.30-08.30)											A							Incrocio n. 5 - Via Regia - via Diaz - p.zza Garollo - via G. Marconi - p.zza Venezia
Relativa restituzione dati																		
C.C. svolte (1 ora) (17.30-18.30)											B							
Relativa restituzione dati																		
C.C. svolte (1 ora) (07.30-08.30)												A						Incrocio n. 6 - V.le Vittorio Emanuele - vic.lo Vetriolo - via Dante - via Garibaldi - v.le Lido
Relativa restituzione dati																		
C.C. svolte (1 ora) (17.30-18.30)												B						
Relativa restituzione dati																		
C.C. svolte (1 ora) (07.30-08.30)													A					Incrocio n. 7 - V.le Vittorio Emanuele - S.P. 11 di Vetriolo - via Pigio
Relativa restituzione dati																		
C.C. svolte (1 ora) (17.30-18.30)													B					
Relativa restituzione dati																		
C.C. svolte (1 ora) (07.30-08.30)														A				Incrocio n. 8 - V.le Trento (S.P. 228 di Levico e Novaledo) - v.le Vittorio Emanuele
Relativa restituzione dati																		
C.C. svolte (1 ora) (17.30-18.30)														B				
Relativa restituzione dati																		
Sosta (3,5 ore) (8.30-12.00)	A	A					A				A	A	A	A				Rilievo offerta e occupazione di sosta di tutta l'area centrale di Levico Terme







### 8.1.4 Conteggi classificati di svolta agli incroci

I conteggi classificati agli incroci sono stati effettuati tramite operatore dotato di telecamera.

Il rilevatore per ogni incrocio ha predisposto una planimetria schematica con indicati:

- i nomi delle vie interessanti l'intersezione,
- il sistema di controllo viario (sensi unici, precedenza, stop, divieti di svolta, impianti semaforici)
- l'ubicazione-punto di visuale della telecamera.

Gli incroci oggetto di indagine sono stati, come riportato nella figura 8.2, i seguenti:

- |                |  |
|----------------|--|
| Incrocio n. 01 | – Via Claudia Augusta (S.P. 1 del Lago di Caldonazzo) - traversa Lido - via Brenta                             |
| Incrocio n. 02 | – C.so Centrale (S.P. 228 di Levico e Novaledo) - via Claudia Augusta - via del Crocefisso                     |
| Incrocio n. 03 | – C.so Centrale (S.P. 228 di Levico e Novaledo) - v.le Stazione - v.le Venezia (S.P. 228 di Levico e Novaledo) |
| Incrocio n. 04 | – V.le Venezia (S.P. 228 di Levico e Novaledo) - via D. Giannettini  |
| Incrocio n. 05 | – Via Regia - via Diaz - p.zza Garollo - via G. Marconi - p.zza Venezia  |
| Incrocio n. 06 | – V.le Vittorio Emanuele - vic.lo Vetriolo - via Dante - via Garibaldi - v.le Lido                             |
| Incrocio n. 07 | – V.le Vittorio Emanuele - S.P. 11 di Vetriolo - via Pigio   |
| Incrocio n. 08 | – V.le Trento (S.P. 228 di Levico e Novaledo) - v.le Vittorio Emanuele (S.P. 11 di Vetriolo)                   |

I rilievi sono stati effettuati nell'ora di punta della mattina (**07.30-08.30**) e ripetuti nell'ora di punta della sera (**17.30-18.30**).

Come detto in precedenza i rilievi sono stati effettuati nei mesi di luglio-agosto 2006, come evidenziato nel calendario di indagini riportato nella tabella 8.1.

La restituzione, su supporto cartaceo, dei dati inerenti i flussi di svolta agli incroci è avvenuta tramite l'impiego del modello evidenziato in tabella 8.2 in cui sono stati riportati i dati complessivi inerenti l'incrocio.

Per ciascun incrocio di indagine è stato definito un primo modello riportante i dati relativi a tutti i flussi di svolta che hanno interessato l'incrocio fra le 07.30 e le 08.30 e un secondo modello riportante invece i dati inerenti il rilievo delle 17.30-18.30.

I risultati delle elaborazioni dei flussi di svolta agli incroci sono riportati nell'Allegato B.

### 8.2 Domanda e offerta di sosta veicolare

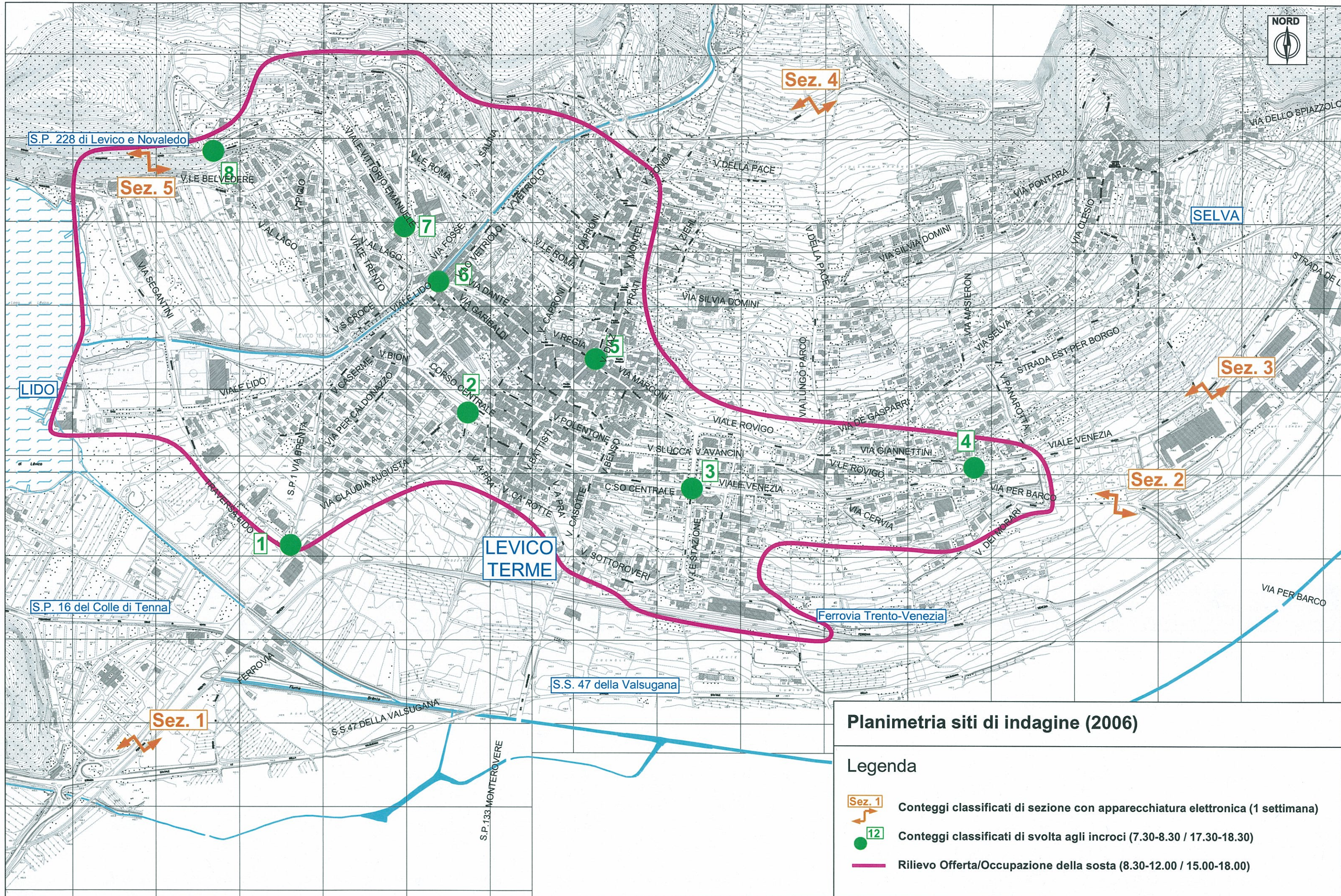
Le indagini sulla sosta hanno riguardato il conteggio dei posti auto disponibili (offerta di parcheggio) e delle auto in sosta (occupazione di parcheggio). Tale rilevazione è stata fatta per gli assi viari del comune, indicando il nome della via, e per tipologia di sosta (posti auto in aree private ad uso pubblico, posti auto liberi senza e con segnaletica, a disco orario e a pagamento). Sono stati rilevati anche gli stalli per le moto, quelli per il carico e scarico e nell'ambito della sosta libera con segnaletica sono stati specificatamente indicati gli stalli per i bus e per i taxi. Il rilievo ha riguardato le auto in divieto di sosta. Il modello impiegato per la raccolta dei dati sulla sosta è quello riportato nella tabella 8.3.

In particolare per quanto riguarda gli stalli a disco orario si è proceduto all'indicazione della durata massima di sosta, mentre per gli spazi a pagamento è stato indicato anche l'intervallo in cui viene applicata tale tipologia di sosta e le relative tariffe.

L'area interessata dal rilievo dell'offerta e occupazione di parcheggio è quella urbana di Levico Terme e viene evidenziata nella figura 8.2.

Le indagini sulla sosta sono state effettuate in giorni feriali nella seconda metà di luglio e prima metà di agosto 2006, **ad esclusione dei giorni di mercato, con il seguente orario: dalle ore 08.30 alle ore 12.00.**





## Planimetria siti di indagine (2006)

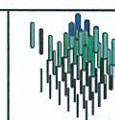
### Legenda

- Sez. 1 Conteggi classificati di sezione con apparecchiatura elettronica (1 settimana)
- 12 Conteggi classificati di svolta agli incroci (7.30-8.30 / 17.30-18.30)
- Rilievo Offerta/Occupazione della sosta (8.30-12.00 / 15.00-18.00)



Comune di Levico Terme

Aggiornamento P.G.T.U.



**ATA ENGINEERING srl**  
 38100 Trento - Via Mecenate, 195  
 Tel. +39 0461-421268 r.a. - Fax. +39 0461-420377  
 P.IVA. 01307610228  
 www.atagroup.com E-Mail: atagroup@atagroup.com



Fig. 8.2



**Tab. 8.2 - Scheda di indagine - Conteggi classificati delle svolte agli incroci**

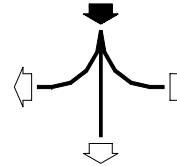
Auto			10	20
			50	40
			60	60
			70	80
			80	100
			100	120
			130	140
			160	180
			170	190
			190	200
Bus		10	200	
		50	40	
Comm. Legg.		10	20	
		50	40	
		60	60	
Comm. Pes.		10	20	
		50	40	
		60	60	
Auto-articolati		10	20	
		50	40	
Moto		10	20	
		50	40	
Bici		10	20	
		50	40	

Auto		10	20
		30	40
		60	80
		70	80
		80	90
		100	120
		130	140
		160	180
		170	180
		190	200
Bus		10	20
		30	40
Comm. Legg.		10	20
		30	60
Comm. Pes.		10	20
		30	60
Auto- gricolati		10	20
		30	40
Moto		10	20
		30	40
Bici		10	20
		30	40

Auto	10					1
	30					4
	60					6
	70					6
	90					9
	100					9
	160					9
	170					9
Bus	10					2
	30					4
	50					5
Comm. Legg.	10					2
	30					4
	50					5
Comm. Pes.	10					2
	30					4
	50					6
Auto-articolati	10					3
Moto	10					3
	30					4
Bici	10					3
	30					4

Auto	10					1
	30					4
	50					6
	70					8
	90					1
	110					1
	130					1
	150					1
	170					1
	190					1
Bus	10					1
	30					4
Comm. Legg.	10					1
	30					4
	50					6
Comm. Pes.	10					1
	30					6
	50					6
Auto-articolati	10					1
	30					4
Moto	10					1
	30					4
Bici	10					1
	30					4

Auto	10				3
	30				4
	50				6
	70				8
	90				1
	110				1
	130				1
	160				1
	170				1
Bus	10				3
	30				4
	50				6
Comm. Legg.	10				3
	30				4
	50				6
Comm. Pes.	10				3
	30				4
	50				6
Auto-articolati	10				3
	30				4
Moto	10				3
	30				4
Bici	10				3
	30				4

[illegible]

Auto		10							5
		30							4
		50							6
		70							8
		90							1
		110							1
		130							1
		150							1
		170							1
	190							2	
Bus		10							2
		30							4
Comm. Legg.		10							2
		30							4
		50							6
Comm. Pes.		10							3
		30							4
		50							6
Auto- articolati		10							3
		30							4
Moto		10							3
		30							4
Bici		10							3
		30							4

Auto	10				1
	30				4
	50				8
	70				9
	90				1
	110				1
	130				1
	150				1
Bus	10				1
	30				4
	50				1
	70				1
Comm. Legg.	30				4
	50				4
	70				1
Comm. Pes.	30				4
	50				4
	70				1
Auto-articolati	30				4
	50				1
Moto	10				1
	30				4
Bici	10				1
	30				4

Auto		10	
		30	
		60	
		70	
		90	
		110	
		90	
		80	
		70	
Bus		10	
		30	
Comm. Legg.		10	
		30	
		60	
Comm. Pes.		10	
		40	
		60	
Auto- articolati		10	
		90	
Moto		10	
		30	
Bici		10	
		30	

Auto		10	
		20	
		30	
		40	
		50	
		60	
		70	
		80	
		90	
		100	
Bus		10	
		20	
		30	
		40	
Comm. Legg.		10	
		20	
		30	
		40	
Comm. Pes.		10	
		20	
		30	
Auto- articolati		10	
		20	
Moto		10	
		20	
Bici		10	
		20	

## INDAGINE 2: CONTEGGI DELLE SVOLTE AGLI INCROCI

INCROCIO :

RILEVATORE :  
(firma leggibile)

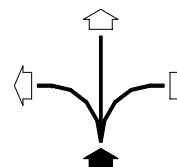
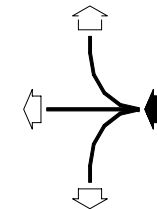
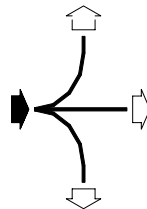
DATA :

GIORNO :

ORA :

Auto			10		
			30		
			60		
			70		
			80		
			110		
			150		
			160		
			170		
			180		
Bus			10		
			30		
Comm. Legg.			10		
			30		
			60		
Comm. Pes.			10		
			30		
			60		
Auto- articolati			10		
			30		
Moto			10		
			30		
Bici			10		
			30		

Auto		10
		30
		60
		70
		80
		110
		130
		150
	170	
	190	
Bus		10
		30
Comm. Legg.		10
		30
		60
Comm. Pes.		10
		30
		60
Auto- articolati		10
		30
Moto		10
		30
Bici		10
		30





**Tab. 8.3 - Scheda di indagine - Rilievo dell'offerta e occupazione di sosta**

Rilevatore \_\_\_\_\_

**Data rilievo** \_\_\_\_\_

**Ora rilievo** \_\_\_\_\_

[illegible]



## 9 SINTESI DEL QUADRO CONOSCITIVO

### 9.1 Elaborazione dei dati relativi alla rete viaria allo stato attuale

#### 9.1.1 Sistema di controllo viario

Il sistema di controllo viario stato attuale che interessa Levico Terme viene riportato nella figura 9.1.

Sulla rete viaria sono presenti alcuni impianti semaforici che regolano la circolazione in alcune intersezioni principali localizzate sulla viabilità primaria e in particolare sulla S.P. 228 di Levico e Novaledo. Le intersezioni in cui sono presenti gli impianti semaforici sono le seguenti:

- C.so Centrale (S.P. 228)-via Claudia Augusta (S.P. 1)-via del Crocefisso
- C.so Centrale (S.P. 228)-via C. Battisti
- C.so Centrale (S.P. 228)-v.le Venezia (S.P. 228)-v.le Stazione

L'unica intersezione in cui la circolazione è regolamentata attraverso una rotatoria corrisponde all'innesto di via per S. Giuliana con la nuova bretella di collegamento con la S.P. 133 di Monterovere.

Allo stato attuale sulla rete viaria sono presenti alcuni sensi unici che regolarizzano la circolazione e più precisamente:

- senso unico su via Fosse in direzione di v.le Roma
- senso unico su via Dante in direzione di v.le Lido
- senso unico opposto su via Garibaldi in direzione quindi di via Travaia
- senso unico su via Regia in direzione di p.zza della Chiesa
- senso unico sull'asse stradale che da via Diaz arriva a p.zza Garollo, in direzione di quest'ultima
- senso unico sul tratto finale di via G. Marconi di innesto su via Regia, in direzione di quest'ultima
- senso unico su via G. Slucca (oggi via Matteoni) in direzione di via G. Avancini e su quest'ultima in direzione di p.zza Medici
- senso unico su v.le Rovigo in direzione di via G. Marconi

Questi ultimi 3 sensi unici su via G. Slucca (oggi via Matteoni), via G. Avancini e v.le Rovigo costituiscono un semi-anello con circolazione antioraria.

- senso unico su via Casotte in direzione dell'intersezione via A. Prà-via Sottoroveri
- senso unico sul tratto stradale di accesso al cimitero da via per Barco fino all'ingresso del cimitero, in direzione di v.le Venezia
- senso unico intorno a p.le Stazione con circolazione antioraria non regolarizzata però da un sistema a rotatoria, cioè con diritto di precedenza sull'anello.

Si precisa, infine, che all'intersezione fra la S.S. 47 e via per S. Giuliana a causa della pericolosità dell'incrocio è consentita la sola svolta a destra dalla statale per i veicoli provenienti da Est cioè da Borgo Valsugana.

Lo svincolo attuale per Barco dalla S.S. 47 è solo di uscita dalla statale stessa, mentre l'accesso per coloro che da Barco vogliono immettersi sulla strada statale della Valsugana viene deviato su altra rete viaria: i veicoli diretti a Trento percorrono la S.P. 228 e quindi la S.P. 1 (via Claudia Augusta), mentre i veicoli diretti ad Est transitano per la zona industriale posta a Nord-Est dello svincolo per Barco o raggiungono direttamente innesti più ad Est.

Attualmente a Levico Terme è presente anche una Zona a Traffico Limitato che interessa la zona di via Dante e via Regia e via G. Marconi (quest'ultima però solo nel periodo estivo).

Sono presenti, infine, 7 passaggi a livello in relazione all'attraversamento della ferrovia da parte della viabilità comunale principale e secondaria.

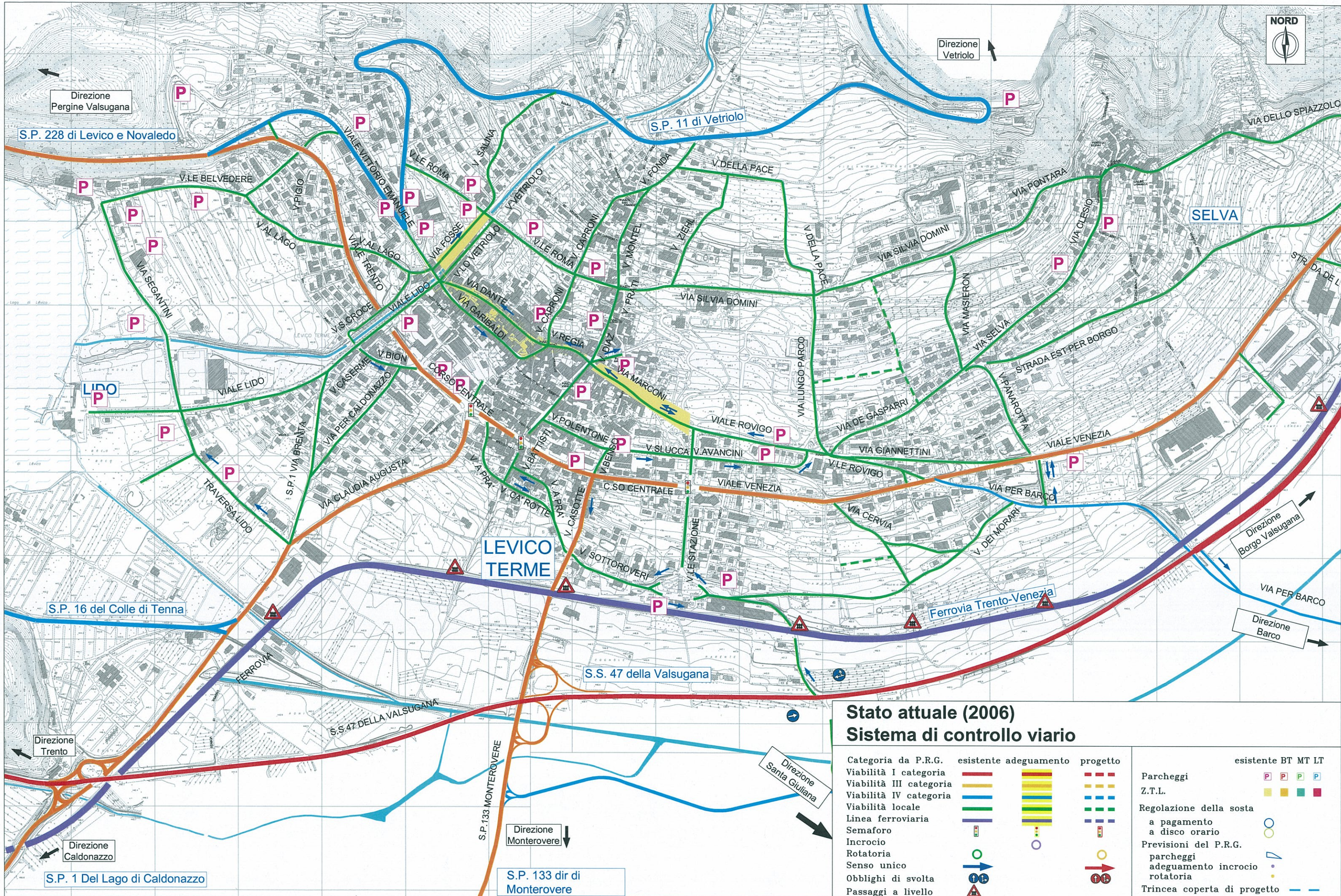
#### 9.1.2 Capacità delle rete viaria

Sulla base dei dati relativi alle caratteristiche della rete viaria di Levico Terme, di cui al paragrafo 8.1.2, e mediante formulazioni mirate che tengono conto non solo delle caratteristiche geometriche, ma anche dei flussi veicolari rilevati sulla rete viaria del comune, sono state ricavate per ogni tratto le capacità, intese come numero di veicoli omogeneizzati/ora tecnicamente sostenibili dall'asse viario, come riportato nella figura 9.2.

I dati considerati per la definizione della capacità risultano i seguenti:

- Lunghezza: rappresenta la lunghezza espressa in metri del link considerato;
- Larghezza: rappresenta la larghezza espressa in metri o in numero di corsie del link considerato, relativo alla parte della carreggiata utilizzata per la circolazione. Essendo il link sempre monodirezionale, tale larghezza deve intendersi relativa ad un unico senso di marcia e











quindi, per le strade a doppio senso, pari alla metà della larghezza totale della strada o alla porzione destinata al senso di marcia;

- Velocità di base: tale valore, espresso in Km/h, rappresenta la velocità ottimale in situazioni di flusso nullo o comunque basso.

Si sono definite classi di velocità in funzione della dimensione della strada, del tipo e del numero di incroci.

Nella figura 9.2 i vari link che costituiscono la rete stradale attuale del comune di Levico Terme sono stati colorati in modo diverso a seconda del valore della capacità. I tratti con le capacità più limitate sono stati identificati con il colore rosso, in particolare con questo colore sono stati identificati gli assi con capacità al di sotto degli 800 veic./h omogeneizzati, poi con tre gradazioni di colore blu/azzurro sono stati identificati gli assi con capacità via via crescenti interessati dai seguenti valori di capacità: capacità comprese fra gli 800 e 1000 veic./h omogeneizzati, comprese fra 1000 e 1200 veic./h e fra i 1200 e i 1400 veic./h omogeneizzati.

La rete viaria presenta per lo più una capacità inferiore agli 800 veic./h monodirezionali, ad esclusione della S.S. 47 della Valsugana dove la capacità risulta compresa fra i 1000 e i 1400 veic./h monodirezionali.

## 9.2 Elaborazione dei dati relativi ai flussi di traffico

### 9.2.1 Elaborazione dei dati relativi ai flussi di traffico rilevati nelle principali sezioni stradali; distribuzione temporale e per tipo di veicolo

I risultati dei conteggi classificati di sezione sono riportati nell'Allegato A alla presente relazione tecnico-illustrativa.

I risultati vengono riportati in maniera distinta per sezione, per direttrice di marcia, ingresso e uscita da Levico Terme, e per giorno di rilievo, giorno feriale tipo, giorno prefestivo (sabato) e giorno festivo (domenica).

In particolare per ciascuno dei rilievi sopra specificati è stata definita una tabella che riporta i flussi transitati alla sezione divisi in fasce orarie di 30 minuti e per tipologia di veicoli (2 ruote, veicoli leggeri, veicoli pesanti e autoarticolati), per ciascuna fascia oraria si riporta inoltre il totale dei veicoli transitati e il totale omogeneizzato.

La tabella è accompagnata da due rappresentazioni grafiche in cui l'andamento dei flussi veicolari viene riportato per fascia oraria e rispettivamente come veicoli omogeneizzati e come totale veicoli.

La distribuzione dei veicoli per tipologia viene rappresentata, infine, con un grafico a torta.

Per ciascuna direttrice si riporta inoltre un grafico che illustra, per fasce orarie di 30 minuti, l'andamento settimanale dei flussi veicolari espressi in termini di veicoli omogeneizzati.

Per meglio inquadrare i flussi che interessano la città di Levico Terme nei vari giorni tipo (feriale, prefestivo e festivo) sono stati definiti 3 gruppi di tabelle nel primo gruppo rientrano le tabelle e le rappresentazioni grafiche che identificano i flussi che interessano la città di Levico Terme nel giorno feriale medio distinti nelle 24 ore, nelle 12 ore (periodo diurno) e nell'ora di punta della mattina, nel secondo gruppo si riportano le tabelle e i grafici inerenti i flussi rilevati nel giorno di sabato, sempre distinti nelle 24 ore, nelle 12 ore e nell'ora di punta della mattina, il terzo gruppo identifica invece le rappresentazioni grafiche e tabellari inerenti i rilievi della domenica.

Per ciascuna tipologia di rappresentazione i dati vengono riportati per direttrice monodirezionale (ingresso e uscita a Levico Terme).

Di seguito si riportano delle tabelle di sintesi con i risultati dei conteggi classificati di sezione rispettivamente per il giorno feriale medio (tabella 9.1), per il sabato (tabella 9.2) e per la domenica (tabella 9.3).



Tab. 9.1 - Flussi in entrata e in uscita a Levico Terme – Giorno feriale medio - Anno 2006 - Riepilogo

GIORNO FERIALE MEDIO		
• <u>Dati giornalieri – 24 ore – 00:00-24:00</u>		
	<b>Veicoli</b>	<b>Veicoli omogeneizzati</b>
<b>Flusso in ingresso</b>	<b>9709</b>	<b>12122</b>
<b>Flusso in uscita</b>	<b>9180</b>	<b>11500</b>
<b>Flusso bidirezionale</b>	<b>18889</b>	<b>23622</b>
• <u>Dati giornalieri periodo diurno – 12 ore – 07:00-19:00</u>		
	<b>Veicoli</b>	<b>Veicoli omogeneizzati</b>
<b>Flusso in ingresso</b>	<b>7283</b>	<b>9172</b>
<b>Flusso in uscita</b>	<b>6903</b>	<b>8723</b>
<b>Flusso bidirezionale</b>	<b>14186</b>	<b>17895</b>
• <u>Dati ora di punta della mattina – 1 ora – 07:30-08:30</u>		
	<b>Veicoli</b>	<b>Veicoli omogeneizzati</b>
<b>Flusso in ingresso</b>	<b>622</b>	<b>792</b>
<b>Flusso in uscita</b>	<b>556</b>	<b>721</b>
<b>Flusso bidirezionale</b>	<b>1178</b>	<b>1513</b>

Il riepilogo dei dati raccolti relativamente al *giorno feriale medio* evidenzia come nelle 24 ore il flusso totale in ingresso a Levico Terme risulti di 9709 veicoli corrispondenti a 12122 veicoli omogeneizzati, mentre quello in uscita è di 9180 veicoli pari a 11500 veicoli omogeneizzati. Conseguentemente il flusso bidirezionale ammonta a 18889 veicoli pari a 23622 veicoli omogeneizzati. Nelle 24 ore risulta maggiore il flusso in ingresso rispetto a quello in uscita, in particolare in termini di veicoli la differenza è del +5.8% e del +5.4% in termini di veicoli omogeneizzati.

Nelle 12 ore diurne comprese fra le 07:00 e le 19:00 del *giorno feriale medio* il flusso in ingresso è di 7283 veicoli corrispondenti a 9172 veicoli omogeneizzati, mentre pari rispettivamente a 6903 veicoli e a 8723 veicoli omogeneizzati risulta il flusso in uscita. Conseguentemente il flusso bidirezionale è di 14186 veicoli e di 17895 veicoli omogeneizzati.

Anche nelle 12 ore il flusso in ingresso supera quello in uscita in questo caso si registra un +5.5% in termini di veicoli e un +5.1% in termini di veicoli omogeneizzati.

I veicoli in ingresso e in uscita a Levico Terme nelle 12 ore diurne comprese fra le 07.00 e le 19.00 costituiscono il 75.0% dei veicoli in ingresso e in uscita nell'intero periodo giornaliero (24 ore).

Confrontando i flussi in termini di veicoli omogeneizzati si registrano percentuali poco inferiori al 76.0% sia per il flusso in ingresso nelle 12 ore diurne rispetto al totale giornaliero, che per il flusso in uscita.

È stata fatta anche una quantificazione del traffico che interessa la realtà urbana di Levico Terme nell'ora di punta della mattina. Fra le 07.30 e le 08.30 622 risultano i veicoli in ingresso, pari a 792 veicoli omogeneizzati, e 556 i veicoli in uscita, corrispondenti a 721 veicoli omogeneizzati. In termini di flusso bidirezionale la rete viaria di Levico Terme vede 1178 veicoli al mattino, fra le 07.30 e le 08.30, corrispondenti a 1513 veicoli omogeneizzati.

Osservando la distribuzione dei flussi omogeneizzati bidirezionali nel *giorno feriale medio* per sezione si vede come la sezione maggiormente trafficata risulti la sezione n. 1 (Via Claudia Augusta (S.P. 1 del Lago di Caldonazzo) (a Nord-Est dello svincolo con la S.S. 47)) con 13641 veicoli bidirezionali omogeneizzati pari al 57.7% del flusso totale bidirezionale registrato nelle 24 ore alle 5 sezioni, segue la sezione n. 3 (V.le Venezia (S.P. 228 di Levico e Novaledo) (ad Est dell'intersezione con Strada delle Tiere)) con 5019 veicoli omogeneizzati bidirezionali pari al 21.2% e le sezioni n. 5 e 2 rispettivamente con l'8.4% e l'8.0% pari a 1986 e 1887 veicoli omogeneizzati bidirezionali; il rimanente 4.6% corrisponde al flusso bidirezionale omogeneizzato fatto registrare alla sezione n. 4 (S.P. 11 di Vetriolo (ad Est dell'intersezione con Strada del Baron)) pari a 1090.

Il dettaglio dei risultati dei conteggi classificati di sezione per il periodo giornaliero feriale medio (24 ore-00:00-24:00) è riportato nelle tabelle 9.4a e 9.4b e nelle figure 9.3a e 9.3b.

Nelle tabelle 9.5a e 9.5b e nelle figure 9.4a e 9.4b si riportano i risultati dei conteggi classificati relativi al solo periodo diurno feriale medio (12 ore-07:00-19:00), mentre per l'ora di punta della mattina del *giorno feriale medio* i risultati sono evidenziati nelle tabelle 9.6a e 9.6b e nelle figure 9.5a e 9.5b.



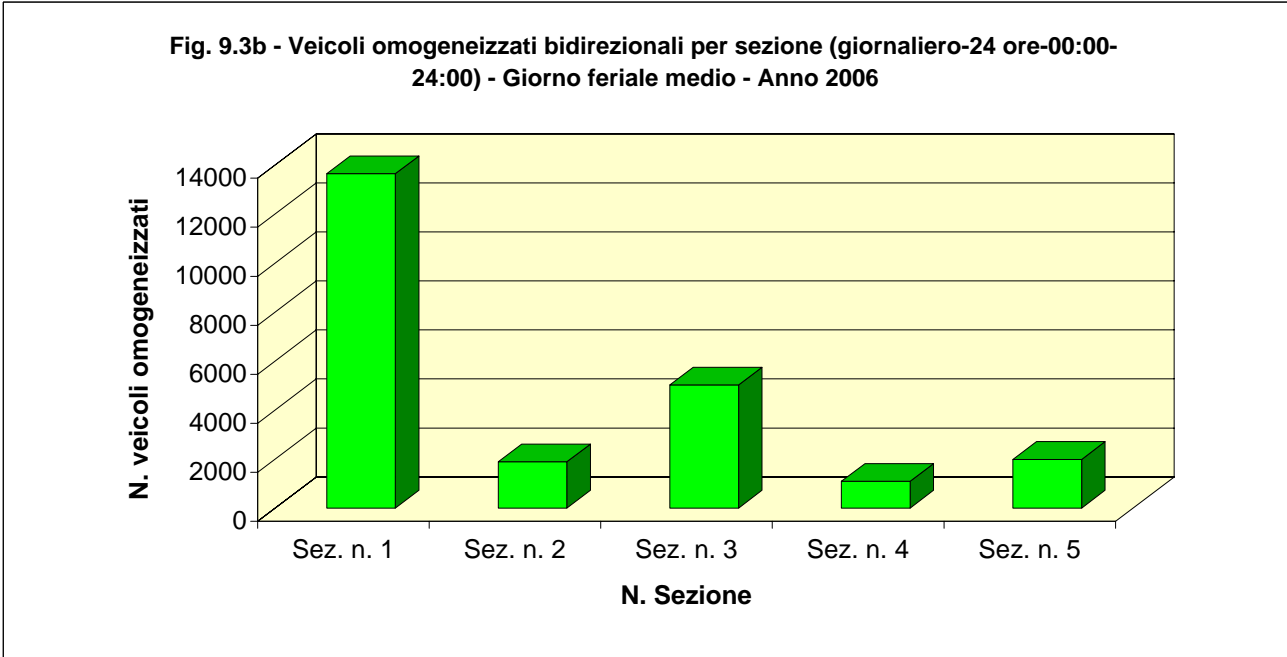
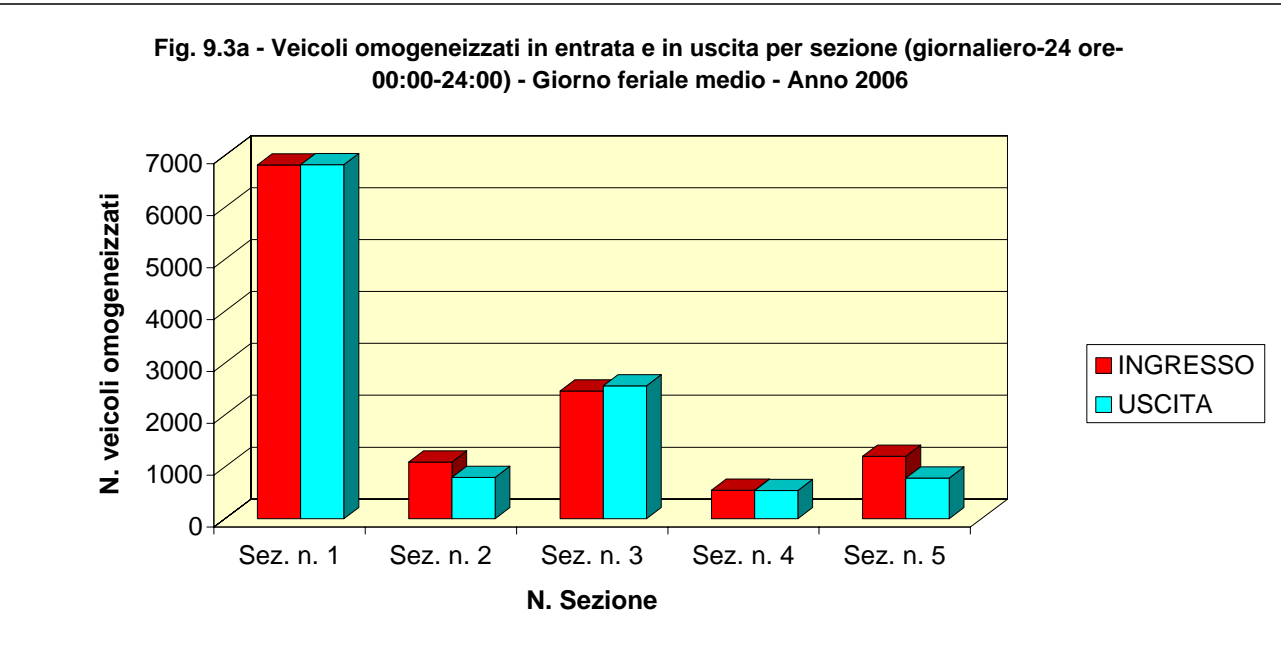
Tab. 9.4a - Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine per tipologia di veicolo (giornaliero-24 ore-00:00-24:00) - Giornata ferial media - Anno 2006

N. Sezione	INGRESSO						USCITA					
	due ruote	mezzi leggeri	mezzi pesanti	autoarticolati	TOTALE veicoli	TOTALE Veic. omogeneizzati	due ruote	mezzi leggeri	mezzi pesanti	autoarticolati	TOTALE veicoli	TOTALE Veic. omogeneizzati
Sez. n. 1	313	4846	210	107	5476	6818	252	4839	200	130	5421	6823
Sez. n. 2	72	755	48	10	885	1092	69	524	25	23	641	795
Sez. n. 3	108	1679	106	42	1935	2460	105	1779	103	38	2025	2559
Sez. n. 4	21	390	23	5	439	551	17	381	22	6	426	539
Sez. n. 5	85	824	50	15	974	1201	68	577	15	7	667	785
TOTALE	599	8494	437	179	9709	12122	511	8100	365	204	9180	11500

N. Sezione	FLUSSO BIDIREZIONALE							
	due ruote	mezzi leggeri	mezzi pesanti	autoarticolati	TOTALE veicoli	Val. %	TOTALE Veic. omogeneizzati	Val. %
Sez. n. 1	565	9685	410	237	10897	57,7	13641	57,7
Sez. n. 2	141	1279	73	33	1526	8,1	1887	8
Sez. n. 3	213	3458	209	80	3960	21	5019	21,2
Sez. n. 4	38	771	45	11	865	4,6	1090	4,6
Sez. n. 5	153	1401	65	22	1641	8,7	1986	8,4
TOTALE	1110	16594	802	383	18889	100,0	23622	100,0
Val. %	5,9	87,9	4,2	2,0	100,0			

Tab. 9.4b - Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine (giornaliero-24 ore-00:00-24:00) - Giornata ferial media - Anno 2006

N. Sezione	FLUSSO BIDIREZIONALE		
	TOTALE Veic. omogeneizzati	% Totale	% Merci
Sez. n. 1	13641	57,7	5,9
Sez. n. 2	1887	8,0	7,3
Sez. n. 3	5019	21,2	5,3
Sez. n. 4	1090	4,6	6,9
Sez. n. 5	1986	8,4	6,5
TOTALE	23622	100,0	6,3





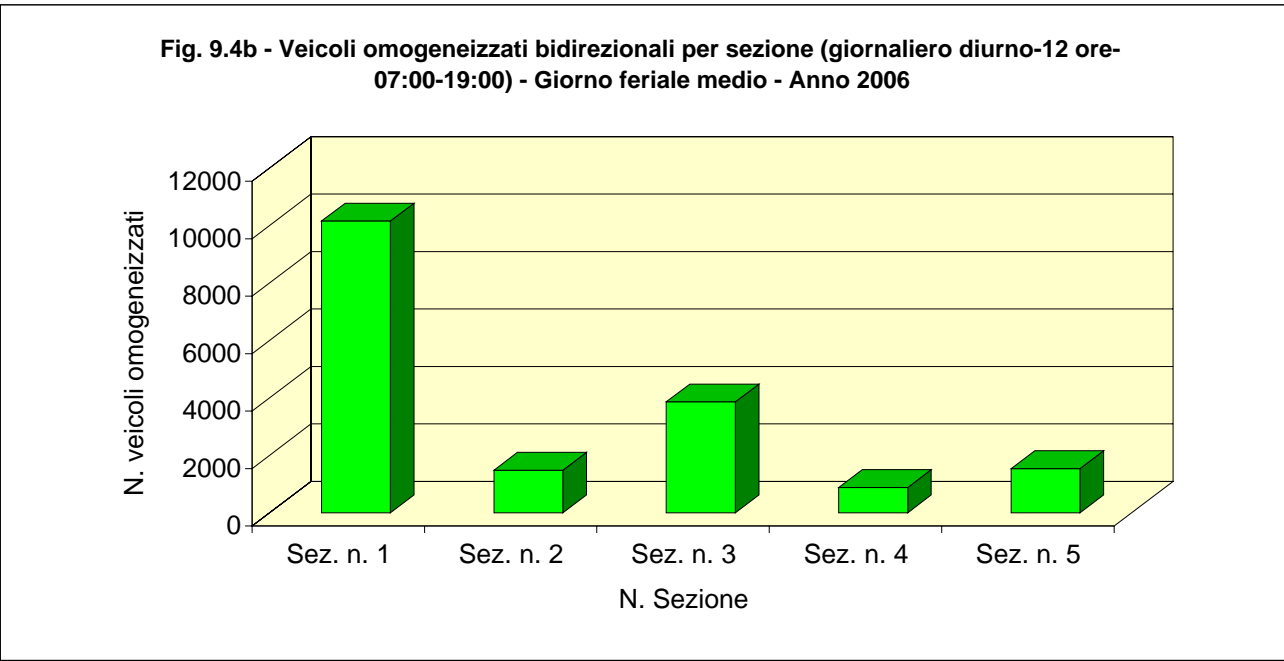
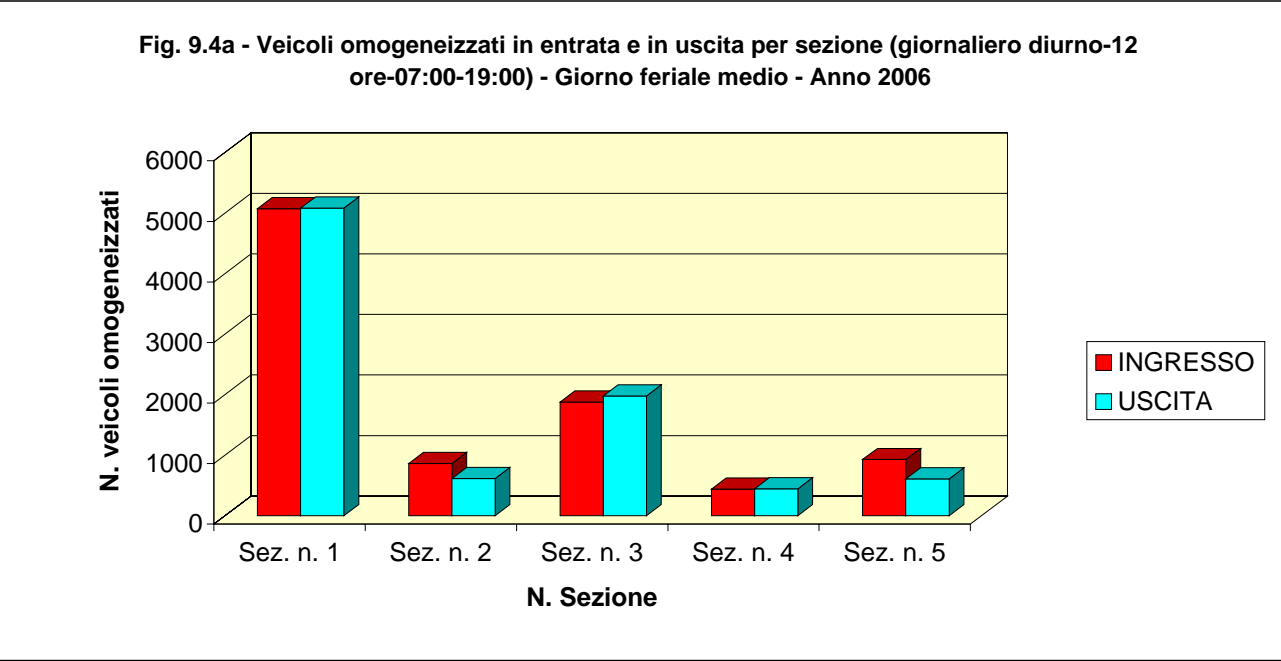
Tab. 9.5a - Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine per tipologia di veicolo (giornaliero diurno-12 ore-07:00-19:00) - Giornata feriale medio - Anno 2006

N. Sezione	INGRESSO						USCITA					
	due ruote	mezzi leggeri	mezzi pesanti	autoarticolati	TOTALE veicoli	TOTALE Veic. omogeneizzati	due ruote	mezzi leggeri	mezzi pesanti	autoarticolati	TOTALE veicoli	TOTALE Veic. omogeneizzati
Sez. n. 1	242	3529	183	85	4039	5068	191	3533	170	107	4001	5081
Sez. n. 2	54	580	45	9	688	863	52	389	22	22	485	614
Sez. n. 3	82	1263	88	33	1466	1876	80	1345	94	30	1549	1979
Sez. n. 4	16	305	21	4	346	439	13	305	20	6	344	441
Sez. n. 5	65	623	42	14	744	927	60	449	10	5	524	609
TOTALE	459	6300	379	145	7283	9172	396	6021	316	170	6903	8723

N. Sezione	FLUSSO BIDIREZIONALE							
	due ruote	mezzi leggeri	mezzi pesanti	autoarticolati	TOTALE veicoli	Val. %	TOTALE Veic. omogeneizzati	Val. %
Sez. n. 1	433	7062	353	192	8040	56,7	10149	56,7
Sez. n. 2	106	969	67	31	1173	8,3	1476	8,2
Sez. n. 3	162	2608	182	63	3015	21,3	3855	21,5
Sez. n. 4	29	610	41	10	690	4,9	879	4,9
Sez. n. 5	125	1072	52	19	1268	8,9	1536	8,6
TOTALE	855	12321	695	315	14186	100,0	17895	100,0
Val. %	6,0	86,9	4,9	2,2	100,0			

Tab. 9.5b - Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine (giornaliero diurno-12 ore-07:00-19:00) - Giornata feriale medio - Anno 2006

N. Sezione	FLUSSO BIDIREZIONALE		
	TOTALE Veic. omogeneizzati	% Totale	% Merci
Sez. n. 1	10149	56,7	6,8
Sez. n. 2	1476	8,2	8,1
Sez. n. 3	3855	21,5	5,6
Sez. n. 4	879	4,9	8,4
Sez. n. 5	1536	8,6	7,4
TOTALE	17895	100,0	7,1





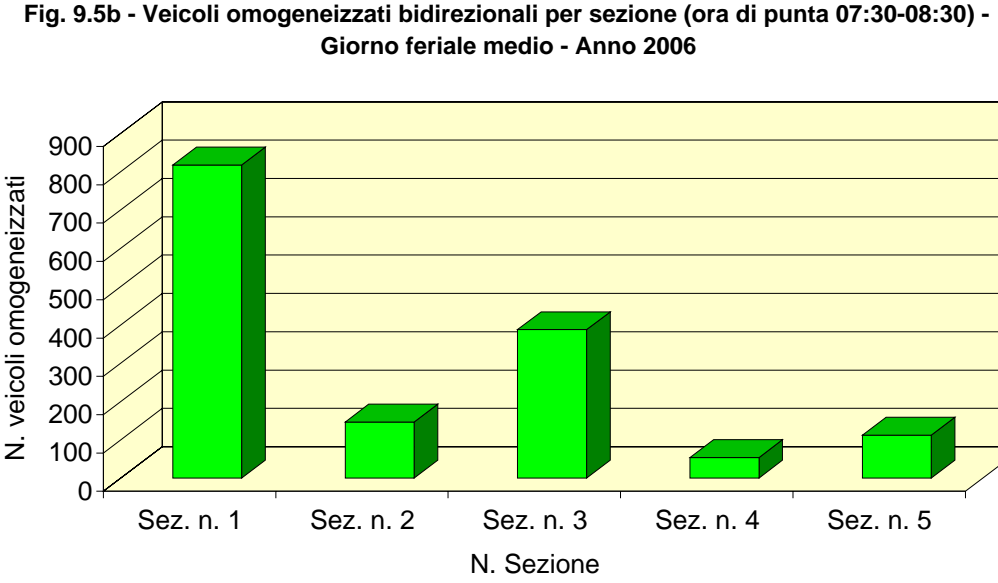
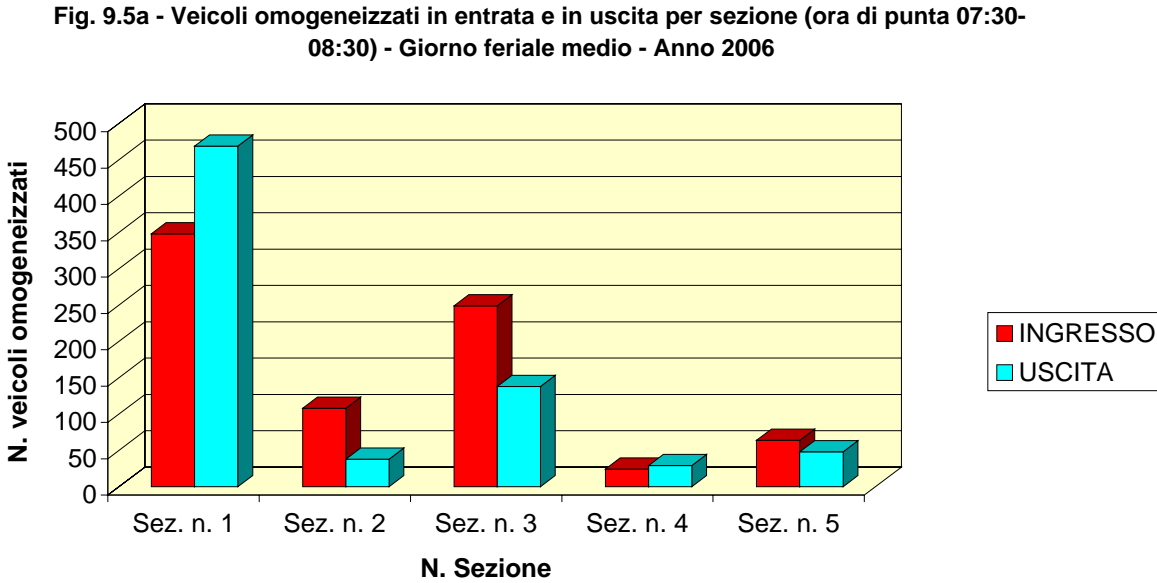
Tab. 9.6a - Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine per tipologia di veicolo (ora di punta 07:30-08:30) - Giornata ferial media - Anno 2006

N. Sezione	INGRESSO						USCITA					
	due ruote	mezzi leggeri	mezzi pesanti	autoarticolati	TOTALE veicoli	TOTALE Veic. omogeneizzati	due ruote	mezzi leggeri	mezzi pesanti	autoarticolati	TOTALE veicoli	TOTALE Veic. omogeneizzati
Sez. n. 1	14	229	18	7	268	348	14	314	16	15	359	469
Sez. n. 2	9	78	4	0	91	108	2	24	2	1	29	38
Sez. n. 3	7	173	9	5	194	249	4	92	8	2	106	138
Sez. n. 4	1	15	2	0	18	24	1	15	4	0	20	29
Sez. n. 5	4	43	3	1	51	64	4	38	0	0	42	48
TOTALE	35	538	36	13	622	792	25	483	30	18	556	721

N. Sezione	FLUSSO BIDIREZIONALE							
	due ruote	mezzi leggeri	mezzi pesanti	autoarticolati	TOTALE veicoli	Val. %	TOTALE Veic. omogeneizzati	Val. %
Sez. n. 1	28	543	34	22	627	53,2	817	54,0
Sez. n. 2	11	102	6	1	120	10,2	146	9,6
Sez. n. 3	11	265	17	7	300	25,5	387	25,6
Sez. n. 4	2	30	6	0	38	3,2	53	3,5
Sez. n. 5	8	81	3	1	93	7,9	112	7,4
TOTALE	60	1021	66	31	1178	100,0	1513	100,0
Val. %	5,1	86,7	5,6	2,6	100,0			

Tab. 9.6b - Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine (ora di punta 07:30-08:30) - Giornata ferial media - Anno 2006

N. Sezione	FLUSSO BIDIREZIONALE		
	TOTALE Veic. omogeneizzati	% Totale	% Merci
Sez. n. 1	817	54,0	8,9
Sez. n. 2	146	9,6	8,0
Sez. n. 3	387	25,6	5,8
Sez. n. 4	53	3,5	4,3
Sez. n. 5	112	7,4	15,8
TOTALE	1513	100,0	8,2





Tab. 9.2 - Flussi in entrata e in uscita a Levico Terme – Sabato - Anno 2006 - Riepilogo

<b>SABATO</b>		
<b>• Dati giornalieri – 24 ore – 00:00-24:00</b>		
	<b>Veicoli</b>	<b>Veicoli omogeneizzati</b>
<b>Flusso in ingresso</b>	<b>10083</b>	<b>12097</b>
<b>Flusso in uscita</b>	<b>9285</b>	<b>11193</b>
<b>Flusso bidirezionale</b>	<b>19368</b>	<b>23290</b>
<b>• Dati giornalieri periodo diurno – 12 ore – 07:00-19:00</b>		
	<b>Veicoli</b>	<b>Veicoli omogeneizzati</b>
<b>Flusso in ingresso</b>	<b>7439</b>	<b>8907</b>
<b>Flusso in uscita</b>	<b>6665</b>	<b>8039</b>
<b>Flusso bidirezionale</b>	<b>14104</b>	<b>16946</b>
<b>• Dati ora di punta della mattina – 1 ora – 07:30-08:30</b>		
	<b>Veicoli</b>	<b>Veicoli omogeneizzati</b>
<b>Flusso in ingresso</b>	<b>367</b>	<b>459</b>
<b>Flusso in uscita</b>	<b>341</b>	<b>451</b>
<b>Flusso bidirezionale</b>	<b>708</b>	<b>910</b>

I rilievi alle 5 sezioni al cordone monitorate sono stati ripetuti anche in una giornata tipo *prefestiva* (*sabato*).

Nelle 24 ore si registra un flusso in ingresso di 10083 veicoli, pari a 12097 veicoli omogeneizzati, e di 9285 veicoli in uscita, corrispondenti a 11193 veicoli omogeneizzati. Conseguentemente il flusso bidirezionale totale risulta pari a 19368 veicoli corrispondenti a 23290 veicoli omogeneizzati.

Nelle 12 ore il flusso in ingresso scende a 7439 veicoli corrispondenti a 8907 veicoli omogeneizzati e il flusso in uscita a 6665 veicoli pari a 8039 veicoli omogeneizzati.

Nelle 12 ore il flusso bidirezionale è di 14104 veicoli cioè di 16946 veicoli omogeneizzati.

Anche nella giornata di sabato il flusso in ingresso risulta superiore a quello in uscita sia per quanto riguarda l'intero periodo giornaliero (24 ore), sia per quanto riguarda il solo periodo diurno (12 ore – 07.00-19.00).

In particolare nelle 24 ore il flusso in ingresso presenta rispetto a quello in uscita una percentuale del +8.6% in termini di veicoli e del +8.1% in termini di flusso omogeneizzato, mentre nelle 12 ore le percentuali risultano rispettivamente del +11.6% e +10.8%.

Confrontando i dati fra rilievo feriale e rilievo di sabato si osserva una distribuzione assai simile dei flussi diurni rispetto all'intero periodo giornaliero, nel periodo feriale i flussi registrati fra le 07.00 e le 19.00 costituiscono, in termini di flussi bidirezionali omogeneizzati, il 75.7%, al sabato tale percentuale è del 72.8%.

Questo è riscontrabile anche per l'ora di punta della mattina, nel giorno feriale medio il flusso omogeneizzato totale bidirezionale registrato fra le 07.30-08.30 risulta pari all'8.5% del flusso totale diurno bidirezionale (07.00-19.00), al sabato tale percentuale scende al 5.4%.

Fra le 07.30 e le 08.30 del sabato il flusso totale in ingresso a Levico Terme dalle 5 sezioni monitorate è di 367 veicoli pari a 459 veicoli omogeneizzati e di 341 veicoli il flusso in uscita pari a 451 veicoli omogeneizzati. In termini di flusso bidirezionale le 5 sezioni registrano 708 veicoli corrispondenti a 910 veicoli omogeneizzati.

Anche nella giornata di sabato la sezione con il maggior flusso di traffico in termini di flusso omogeneizzato bidirezionale risulta la sezione n. 1 (Via Claudia Augusta (S.P. 1 del Lago di Caldonazzo) (a Nord-Est dello svincolo con la S.S. 47)) con una percentuale ben oltre la metà del flusso totale giornaliero la sezione ha fatto registrare, infatti, 13647 veicoli omogeneizzati bidirezionali che rappresentano il 58.6% del totale, segue sempre la sezione n. 3 (V.le Venezia (S.P. 228 di Levico e Novaledo) (ad Est dell'intersezione con Strada delle Tiere)) con 4528 pari al 19.4% del totale. Il flusso bidirezionale omogeneizzato fatto registrare alle sezioni n. 5 e 2 risulta rispettivamente pari a 2010 e 1854 veicoli pari all'8.6% e 8.0% del totale, mentre i 1250 veicoli omogeneizzati bidirezionali transitati alla sezione n. 4 (S.P. 11 di Vetriolo (ad Est dell'intersezione con Strada del Baron)) corrispondono al 5.4% del flusso bidirezionale totale registrato alle 5 sezioni monitorate.

Il dettaglio dei risultati dei conteggi classificati di sezione per la giornata prefestiva (sabato) (24 ore-00:00-24:00) è riportato nelle tabelle 9.7a e 9.7b e nelle figure 9.6a e 9.6b.

Nelle tabelle 9.8a e 9.8b e nelle figure 9.7a e 9.7b si riportano i risultati dei conteggi classificati relativi al solo periodo diurno della giornata di sabato (12 ore-07:00-19:00), mentre per l'ora di punta della mattina della giornata di sabato i risultati sono evidenziati nelle tabelle 9.9a e 9.9b e nelle figure 9.8a e 9.8b.



Tab. 9.7a - Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine per tipologia di veicolo (giornaliero-24 ore-00:00-24:00) - Sabato - Anno 2006

N. Sezione	INGRESSO						USCITA					
	due ruote	mezzi leggeri	mezzi pesanti	autoarticolati	TOTALE veicoli	TOTALE Veic. omogeneizzati	due ruote	mezzi leggeri	mezzi pesanti	autoarticolati	TOTALE veicoli	TOTALE Veic. omogeneizzati
Sez. n. 1	404	5144	127	93	5768	6971	262	5007	115	83	5467	6676
Sez. n. 2	84	783	11	1	879	1012	82	642	11	1	736	842
Sez. n. 3	151	1682	47	21	1901	2274	150	1667	44	23	1884	2254
Sez. n. 4	24	447	17	4	492	603	39	463	19	8	529	647
Sez. n. 5	123	869	42	9	1043	1236	79	571	16	3	669	774
TOTALE	786	8925	244	128	10083	12097	612	8350	205	118	9285	11193

N. Sezione	FLUSSO BIDIREZIONALE							
	due ruote	mezzi leggeri	mezzi pesanti	autoarticolati	TOTALE veicoli	Val. %	TOTALE Veic. omogeneizzati	Val. %
Sez. n. 1	666	10151	242	176	11235	58,0	13647	58,6
Sez. n. 2	166	1425	22	2	1615	8,3	1854	8
Sez. n. 3	301	3349	91	44	3785	19,5	4528	19,4
Sez. n. 4	63	910	36	12	1021	5,3	1250	5,4
Sez. n. 5	202	1440	58	12	1712	8,8	2010	8,6
TOTALE	1398	17275	449	246	19368	100,0	23290	100,0
Val. %	7,2	89,2	2,3	1,3	100,0			

Tab. 9.7b - Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine (giornaliero-24 ore-00:00-24:00) - Sabato - Anno 2006

N. Sezione	FLUSSO BIDIREZIONALE		
	TOTALE Veic. omogeneizzati	% Totale	% Merci
Sez. n. 1	13647	58,6	3,7
Sez. n. 2	1854	8,0	3,6
Sez. n. 3	4528	19,4	4,1
Sez. n. 4	1250	5,4	1,5
Sez. n. 5	2010	8,6	4,7
TOTALE	23290	100,0	3,6

Fig. 9.6a - Veicoli omogeneizzati in entrata e in uscita per sezione (giornaliero-24 ore-00:00-24:00) - Sabato - Anno 2006

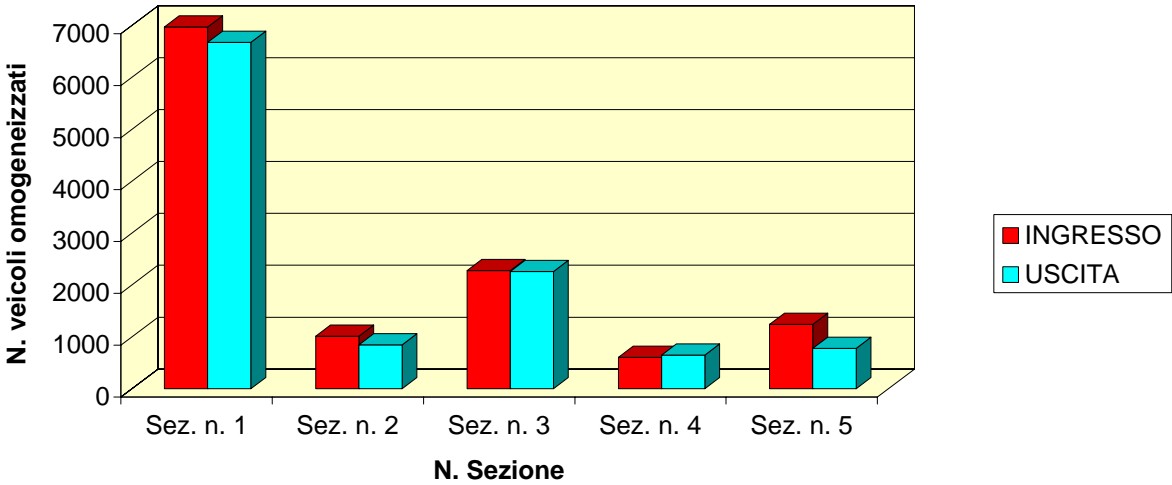
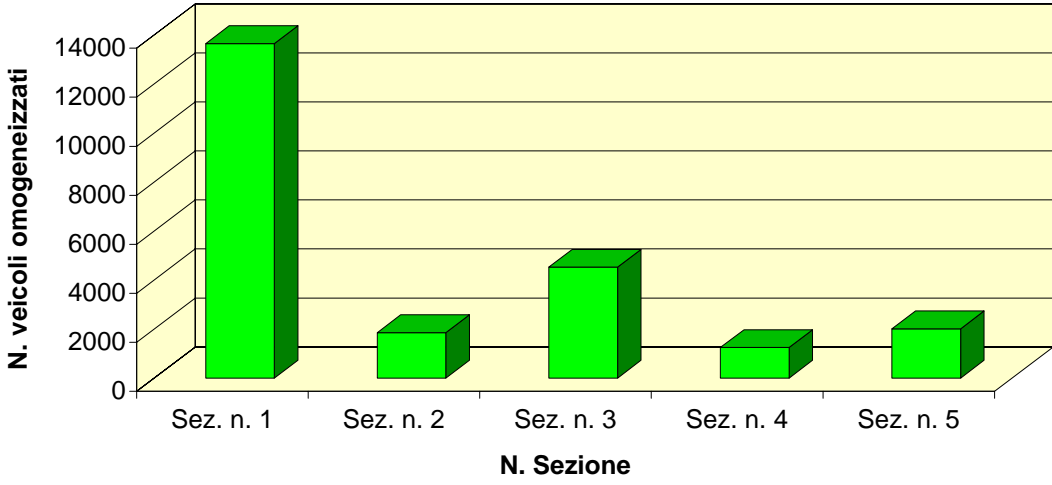


Fig. 9.6b - Veicoli omogeneizzati bidirezionali per sezione (giornaliero-24 ore-00:00-24:00) - Sabato - Anno 2006





Tab. 9.8a - Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine per tipologia di veicolo (giornaliero diurno-12 ore-07:00-19:00) - Sabato - Anno 2006

N. Sezione	INGRESSO						USCITA					
	due ruote	mezzi leggeri	mezzi pesanti	autoarticolati	TOTALE veicoli	TOTALE Veic. omogeneizzati	due ruote	mezzi leggeri	mezzi pesanti	autoarticolati	TOTALE veicoli	TOTALE Veic. omogeneizzati
Sez. n. 1	319	3675	101	74	4169	5044	218	3400	97	70	3785	4642
Sez. n. 2	73	620	8	0	701	801	74	507	10	1	592	673
Sez. n. 3	130	1174	36	19	1359	1621	114	1146	35	17	1312	1571
Sez. n. 4	22	359	15	3	399	488	35	387	17	7	446	545
Sez. n. 5	110	660	34	7	811	953	73	440	15	2	530	608
TOTALE	654	6488	194	103	7439	8907	514	5880	174	97	6665	8039

N. Sezione	FLUSSO BIDIREZIONALE							
	due ruote	mezzi leggeri	mezzi pesanti	autoarticolati	TOTALE veicoli	Val. %	TOTALE Veic. omogeneizzati	Val. %
Sez. n. 1	537	7075	198	144	7954	56,4	9686	57,2
Sez. n. 2	147	1127	18	1	1293	9,2	1474	8,7
Sez. n. 3	244	2320	71	36	2671	18,9	3192	18,8
Sez. n. 4	57	746	32	10	845	6	1033	6,1
Sez. n. 5	183	1100	49	9	1341	9,5	1561	9,2
TOTALE	1168	12368	368	200	14104	100,0	16946	100,0
Val. %	8,3	87,7	2,6	1,4	100,0			

Tab. 9.8b - Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine (giornaliero diurno-12 ore-07:00-19:00) - Sabato - Anno 2006

N. Sezione	FLUSSO BIDIREZIONALE		
	TOTALE Veic. omogeneizzati	% Totale	% Merci
Sez. n. 1	9686	57,2	4,3
Sez. n. 2	1474	8,7	4,0
Sez. n. 3	3192	18,8	4,3
Sez. n. 4	1033	6,1	1,5
Sez. n. 5	1561	9,2	5,0
TOTALE	16946	100,0	4,0

Fig. 9.7a - Veicoli omogeneizzati in entrata e in uscita per sezione (giornaliero diurno-12 ore-07:00-19:00) - Sabato - Anno 2006

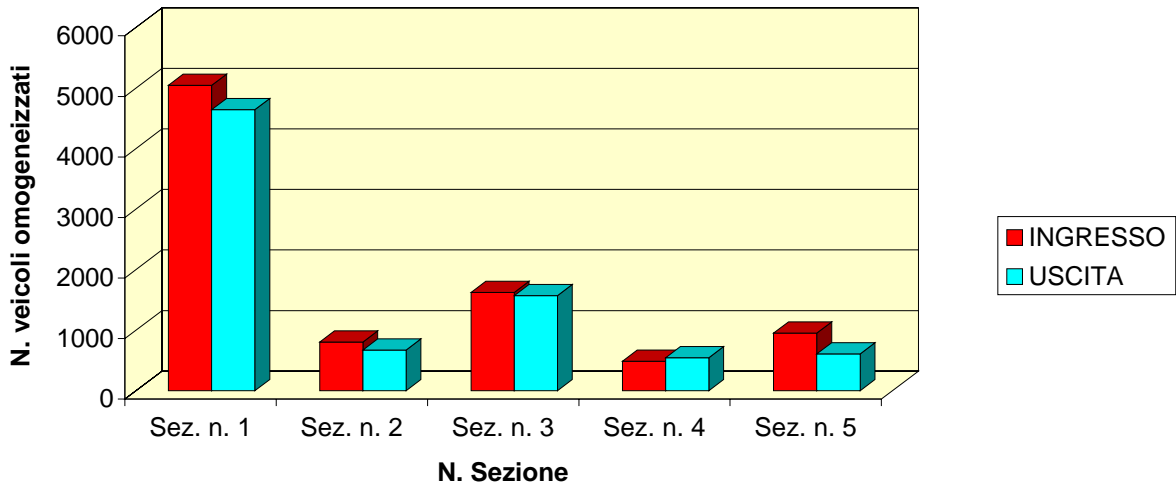
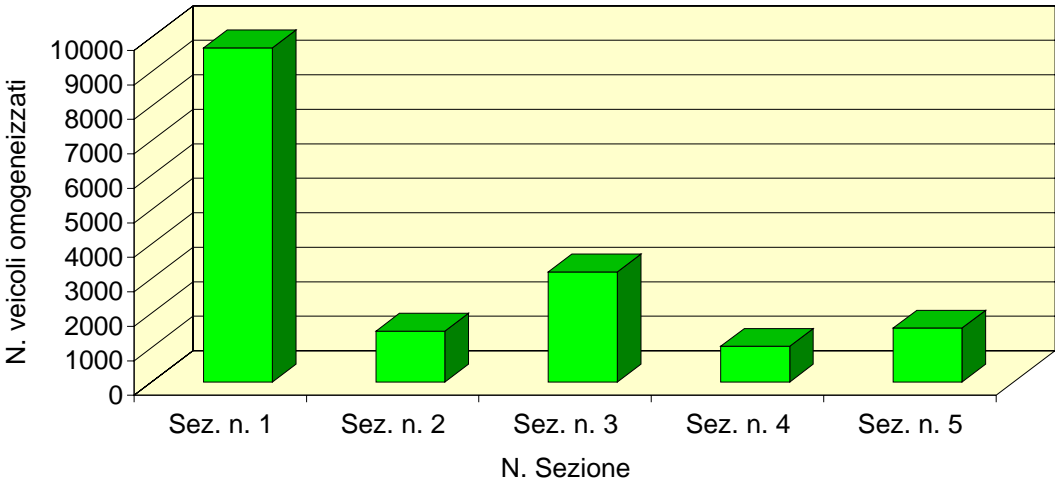


Fig. 9.7b - Veicoli omogeneizzati bidirezionali per sezione (giornaliero diurno-12 ore-07:00-19:00) - Sabato - Anno 2006





Tab. 9.9a - Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine per tipologia di veicolo (ora di punta 07:30-08:30) - Sabato - Anno 2005

N. Sezione	INGRESSO						USCITA					
	due ruote	mezzi leggeri	mezzi pesanti	autoarticolati	TOTALE veicoli	TOTALE Veic. omogeneizzati	due ruote	mezzi leggeri	mezzi pesanti	autoarticolati	TOTALE veicoli	TOTALE Veic. omogeneizzati
Sez. n. 1	7	137	7	8	159	209	7	167	14	12	200	275
Sez. n. 2	7	42	1	0	50	56	6	16	2	0	24	27
Sez. n. 3	10	97	0	5	112	136	8	61	5	2	76	96
Sez. n. 4	0	13	1	0	14	18	0	10	3	1	14	23
Sez. n. 5	9	18	5	0	32	39	5	21	1	0	27	30
TOTALE	33	307	14	13	367	459	26	275	25	15	341	451

N. Sezione	FLUSSO BIDIREZIONALE							
	due ruote	mezzi leggeri	mezzi pesanti	autoarticolati	TOTALE veicoli	Val. %	TOTALE Veic. omogeneizzati	Val. %
Sez. n. 1	14	304	21	20	359	50,7	484	53,2
Sez. n. 2	13	58	3	0	74	10,5	83	9,1
Sez. n. 3	18	158	5	7	188	26,6	232	25,5
Sez. n. 4	0	23	4	1	28	4	41	4,5
Sez. n. 5	14	39	6	0	59	8,3	69	7,6
TOTALE	59	582	39	28	708	100,0	910	100,0
Val. %	8,3	82,2	5,5	4,0	100,0			

Tab. 9.9b - Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine (ora di punta 07:30-08:30) - Sabato - Anno 2005

N. Sezione	FLUSSO BIDIREZIONALE		
	TOTALE Veic. omogeneizzati	% Totale	% Merci
Sez. n. 1	484	53,2	11,4
Sez. n. 2	83	9,1	6,4
Sez. n. 3	232	25,5	4,1
Sez. n. 4	41	4,5	10,2
Sez. n. 5	69	7,6	17,9
TOTALE	910	100,0	9,5

Fig. 9.8a - Veicoli omogeneizzati in entrata e in uscita per sezione (ora di punta 07:30-08:30) - Sabato - Anno 2006

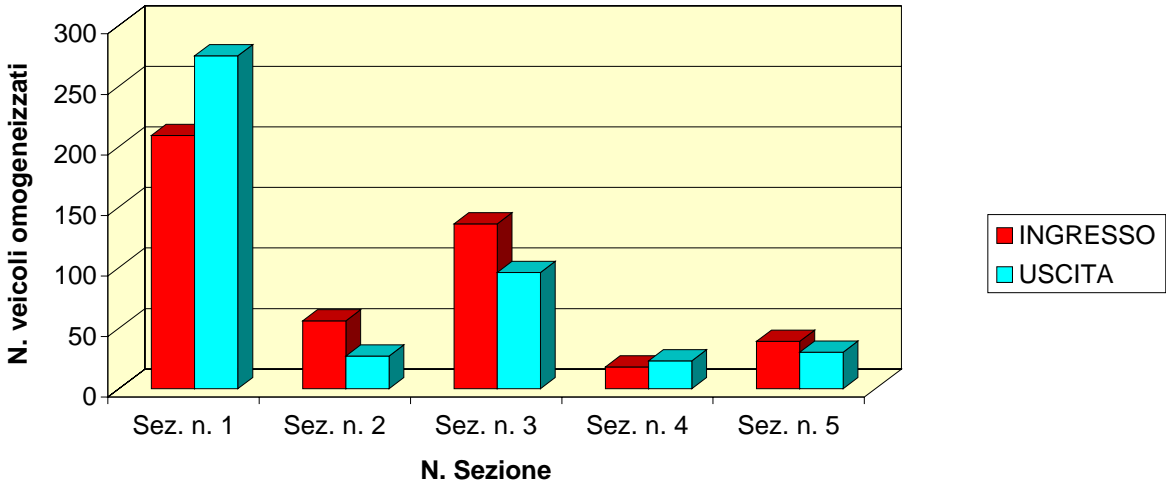
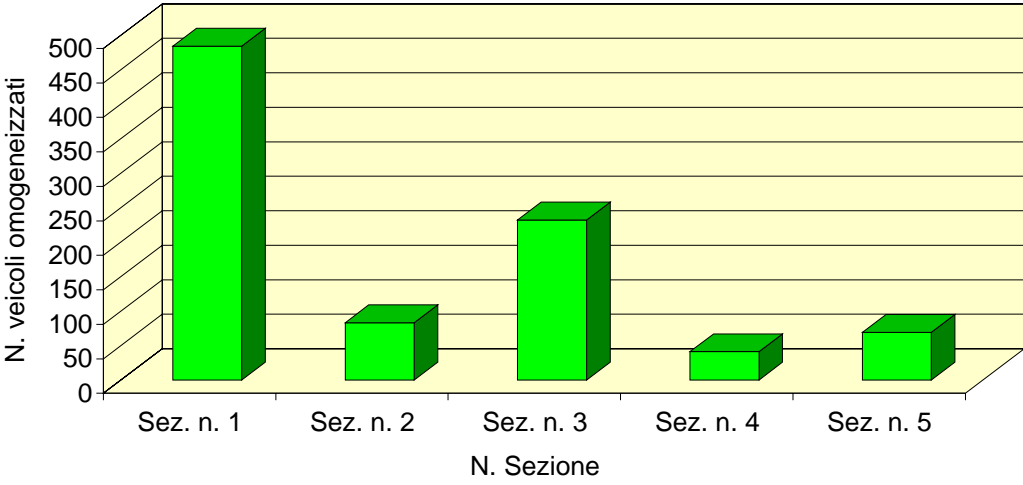


Fig. 9.8b - Veicoli omogeneizzati bidirezionali per sezione (ora di punta 07:30-08:30) - Sabato - Anno 2006





Tab. 9.3 - Flussi in entrata e in uscita a Levico Terme – Domenica - Anno 2006 - Riepilogo

DOMENICA		
• <u>Dati giornalieri – 24 ore – 00:00-24:00</u>		
	Veicoli	Veicoli omogeneizzati
Flusso in ingresso	9689	11382
Flusso in uscita	9154	10864
Flusso bidirezionale	18843	22246
• <u>Dati giornalieri periodo diurno – 12 ore – 07:00-19:00</u>		
	Veicoli	Veicoli omogeneizzati
Flusso in ingresso	7292	8513
Flusso in uscita	6347	7473
Flusso bidirezionale	13639	15986
• <u>Dati ora di punta della mattina – 1 ora – 07:30-08:30</u>		
	Veicoli	Veicoli omogeneizzati
Flusso in ingresso	260	313
Flusso in uscita	193	246
Flusso bidirezionale	453	559

Nelle 24 ore della domenica il flusso totale in ingresso è di 9689 veicoli (11382 veicoli omogeneizzati) e di 91545 veicoli (10864 veicoli omogeneizzati) il flusso in uscita, conseguentemente il flusso bidirezionale raggiunge i 18843 veicoli pari a 22246 veicoli omogeneizzati.

Nelle 12 ore diurne (07.00-19.00) il flusso in ingresso e in uscita risulta rispettivamente pari a 7292 e 6347 veicoli, corrispondenti rispettivamente a 8513 e 7473 veicoli omogeneizzati.

Il flusso bidirezionale risulta pari a 13639 veicoli, corrispondenti a 15986 veicoli omogeneizzati.

Anche nella giornata festiva il flusso in ingresso supera quello in uscita.

Per quanto riguarda la distribuzione dei flussi diurni rispetto al periodo giornaliero o dell'ora di punta della mattina rispetto al periodo diurno valgono le stesse considerazioni viste in precedenza espresse cioè in riferimento al rilievo nella giornata prefestiva (sabato) e nel giorno feriale.

Il rapporto cioè fra il flusso rilevato alla domenica nelle 12 ore diurne e il flusso totale giornaliero delle 24 ore risulta del 71.9% in termini di veicoli omogeneizzati bidirezionali. Tali percentuali risultano quindi del tutto paragonabili al rapporto fatto registrare nel giorno feriale tipo e nel giorno prefestivo (sabato) dove le percentuali si attestano intorno al 73-76%.

Questo è valido anche per l'ora di punta della mattina, il flusso omogeneizzato bidirezionale registrato alla domenica fra le 07.30 e le 08.30 costituisce il 3.5% del flusso totale bidirezionale omogeneizzato diurno fatto registrare cioè fra le 07.00 e le 19.00; anche nel periodo prefestivo (sabato) (5.4%) e nel giorno feriale tipo si registrano percentuali simili (8.5%).

Alla domenica il 58.1% del flusso bidirezionale omogeneizzato registrato nelle 24 ore corrisponde alla sezione n. 1 (Via Claudia Augusta (S.P. 1 del Lago di Caldonazzo) (a Nord-Est dello svincolo con la S.S. 47)) dove sono transitati 12935 veicoli omogeneizzati, il 19.6% del flusso bidirezionale transitato corrisponde alla sezione n. 3 (V.le Venezia (S.P. 228 di Levico e Novaledo) (ad Est dell'intersezione con Strada delle Tiere)) con 4351 veicoli omogeneizzati bidirezionali, l'8.9% è riscontrabile alla sezione n. 5 pari a 1988 veicoli omogeneizzati bidirezionali, mentre il flusso bidirezionale registrato rispettivamente alle sezioni n. 4 (S.P. 11 di Vetriolo (ad Est dell'intersezione con Strada del Baron)) e 2 (Via per Barco (all'altezza del cimitero)) corrisponde all'8.0% e 5.4% del totale pari a 1772 e 1200 veicoli omogeneizzati bidirezionali.

Per un'ulteriore analisi dei risultati dei conteggi classificati alle sezioni effettuati nella giornata festiva (domenica), si rimanda all'analisi delle tabelle 9.10a e 9.10b e delle figure 9.9a e 9.9b, per quanto riguarda il periodo giornaliero (24 ore-00:00-24:00), all'analisi delle tabelle 9.11a e 9.11b e delle figure 9.10a e 9.10b, per quanto riguarda il periodo diurno (12 ore-07:00-19:00) e all'analisi, infine, delle tabelle 9.12a e 9.12b e delle figure 9.11a e 9.11b, per quanto riguarda l'ora di punta della mattina (07:30-08:30).

Alcune considerazioni possono essere avanzate anche sulla distribuzione dei flussi per tipologia di mezzo; in particolare si possono osservare percentuali significative per quanto riguarda il traffico merci, in particolare nel giorno feriale medio le merci costituiscono il 6.3% (tabella 9.4b) del flusso totale bidirezionale registrato nelle 24 ore, e il 7.1% di quello registrato nel periodo diurno (07.00-19.00) (tabella 9.5b), nella sola ora di punta della mattina la percentuale è dell'8.2% (tabella 9.6b).

Al sabato la percentuale di traffico merci risulta pari al 3.6% nel periodo giornaliero (tabella 9.7b), pari al 4.0% nel periodo diurno (tabella 9.8b) e pari al 9.5% nell'ora di punta della mattina 07.30-08.30 (tabella 9.9b).

Decisamente diversa la distribuzione del traffico merci la domenica quando sul flusso totale bidirezionale delle 24 ore il flusso merci è appena del 2.4% (tabella 9.10b) e così pure nelle 12



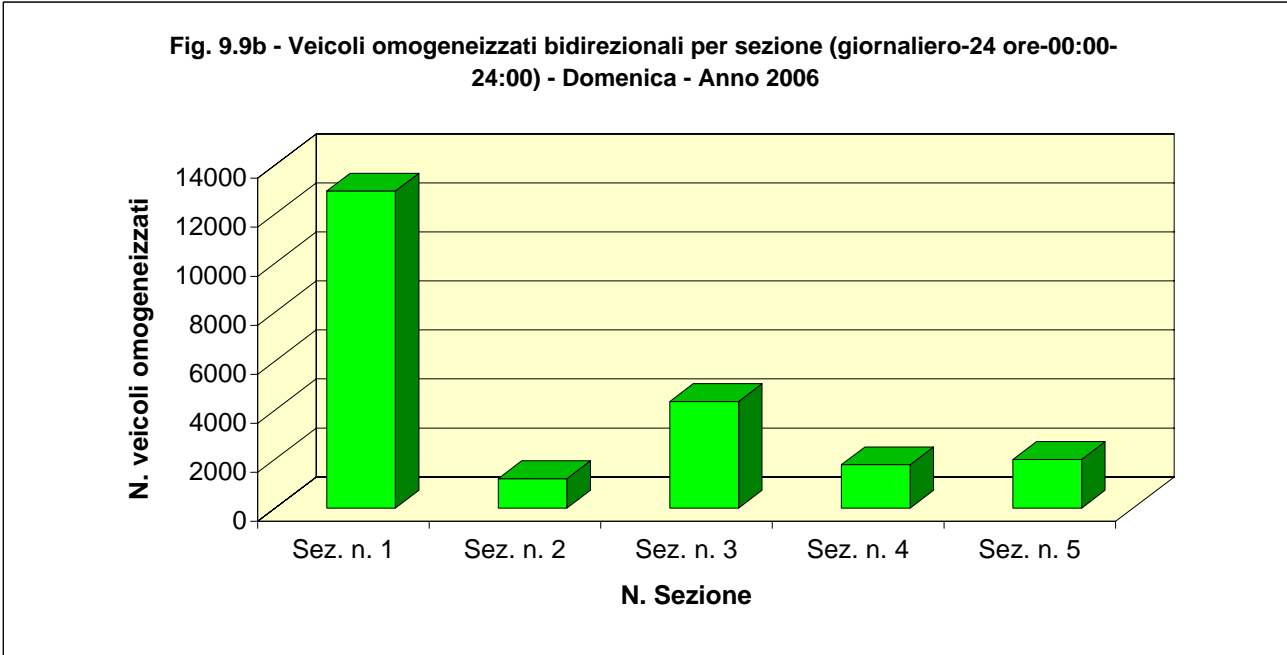
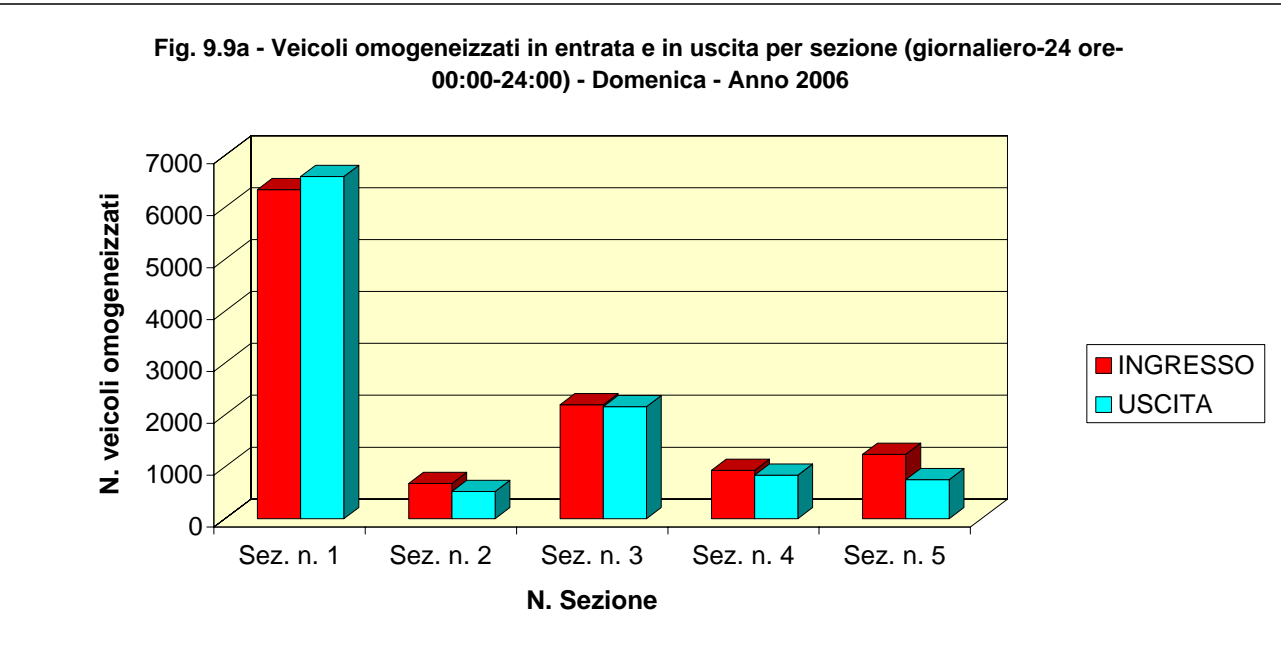
Tab. 9.10a - Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine per tipologia di veicolo (giornaliero-24 ore-00:00-24:00) - Domenica - Anno 2006

N. Sezione	INGRESSO						USCITA					
	due ruote	mezzi leggeri	mezzi pesanti	autoarticolati	TOTALE veicoli	TOTALE Veic. omogeneizzati	due ruote	mezzi leggeri	mezzi pesanti	autoarticolati	TOTALE veicoli	TOTALE Veic. omogeneizzati
Sez. n. 1	393	4837	70	55	5355	6341	299	4968	115	65	5447	6594
Sez. n. 2	70	532	1	0	603	676	65	403	2	1	471	524
Sez. n. 3	207	1676	18	11	1912	2193	196	1652	19	10	1877	2158
Sez. n. 4	28	737	9	4	778	933	42	651	10	4	707	839
Sez. n. 5	109	886	33	13	1041	1239	73	566	11	2	652	749
TOTALE	807	8668	131	83	9689	11382	675	8240	157	82	9154	10864

N. Sezione	FLUSSO BIDIREZIONALE							
	due ruote	mezzi leggeri	mezzi pesanti	autoarticolati	TOTALE veicoli	Val. %	TOTALE Veic. omogeneizzati	Val. %
Sez. n. 1	692	9805	185	120	10802	57,3	12935	58,1
Sez. n. 2	135	935	3	1	1074	5,7	1200	5,4
Sez. n. 3	403	3328	37	21	3789	20,1	4351	19,6
Sez. n. 4	70	1388	19	8	1485	7,9	1772	8
Sez. n. 5	182	1452	44	15	1693	9	1988	8,9
TOTALE	1482	16908	288	165	18843	100,0	22246	100,0
Val. %	7,9	89,7	1,5	0,9	100,0			

Tab. 9.10b - Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine (giornaliero-24 ore-00:00-24:00) - Domenica - Anno 2006

N. Sezione	FLUSSO BIDIREZIONALE		
	TOTALE Veic. omogeneizzati	% Totale	% Merci
Sez. n. 1	12935	58,1	2,8
Sez. n. 2	1200	5,4	1,5
Sez. n. 3	4351	19,6	3,5
Sez. n. 4	1772	8,0	1,8
Sez. n. 5	1988	8,9	0,4
TOTALE	22246	100,0	2,4





Tab. 9.11a - Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine per tipologia di veicolo (giornaliero diurno-12 ore-07:00-19:00) - Domenica - Anno 2006

N. Sezione	INGRESSO						USCITA					
	due ruote	mezzi leggeri	mezzi pesanti	autoarticolati	TOTALE veicoli	TOTALE Veic. omogeneizzati	due ruote	mezzi leggeri	mezzi pesanti	autoarticolati	TOTALE veicoli	TOTALE Veic. omogeneizzati
Sez. n. 1	319	3577	46	37	3979	4678	222	3180	62	50	3514	4232
Sez. n. 2	57	384	0	0	441	489	52	284	2	1	339	375
Sez. n. 3	181	1227	16	9	1433	1630	178	1129	18	8	1333	1513
Sez. n. 4	26	581	9	4	620	745	42	588	8	4	642	759
Sez. n. 5	97	683	27	12	819	972	62	446	9	2	519	595
TOTALE	680	6452	98	62	7292	8513	556	5627	99	65	6347	7473

N. Sezione	FLUSSO BIDIREZIONALE							
	due ruote	mezzi leggeri	mezzi pesanti	autoarticolati	TOTALE veicoli	Val. %	TOTALE Veic. omogeneizzati	Val. %
Sez. n. 1	541	6757	108	87	7493	54,9	8910	55,7
Sez. n. 2	109	668	2	1	780	5,7	864	5,4
Sez. n. 3	359	2356	34	17	2766	20,3	3143	19,7
Sez. n. 4	68	1169	17	8	1262	9,3	1504	9,4
Sez. n. 5	159	1129	36	14	1338	9,8	1567	9,8
TOTALE	1236	12079	197	127	13639	100,0	15986	100,0
Val. %	9,1	88,6	1,4	0,9	100,0			

Tab. 9.11b - Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine (giornaliero diurno-12 ore-07:00-19:00) - Domenica - Anno 2006

N. Sezione	FLUSSO BIDIREZIONALE		
	TOTALE Veic. omogeneizzati	% Totale	% Merci
Sez. n. 1	8910	55,7	2,6
Sez. n. 2	864	5,4	1,8
Sez. n. 3	3143	19,7	3,7
Sez. n. 4	1504	9,4	2,0
Sez. n. 5	1567	9,8	0,4
TOTALE	15986	100,0	2,4

Fig. 9.10a - Veicoli omogeneizzati in entrata e in uscita per sezione (giornaliero diurno-12 ore-07:00-19:00) - Domenica - Anno 2006

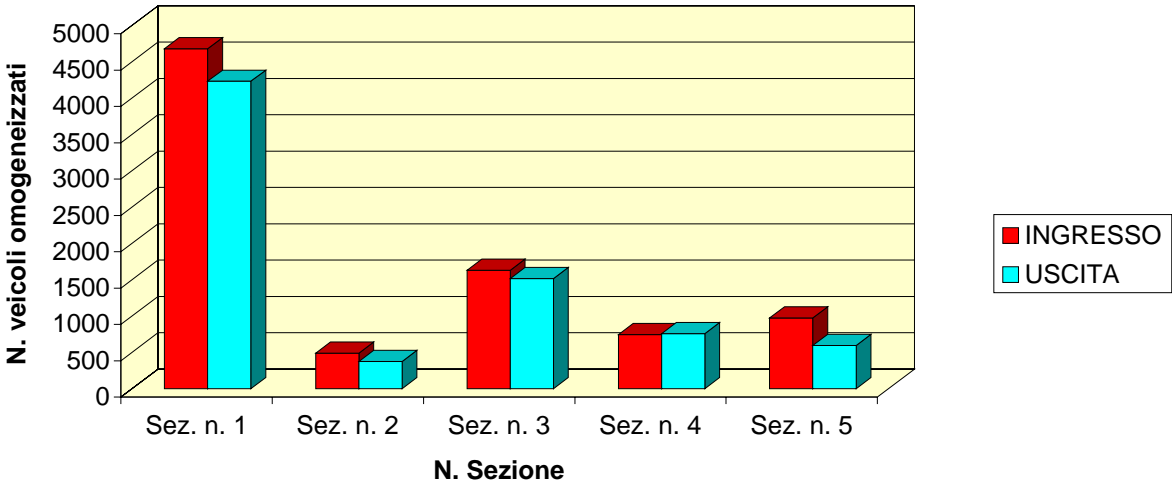
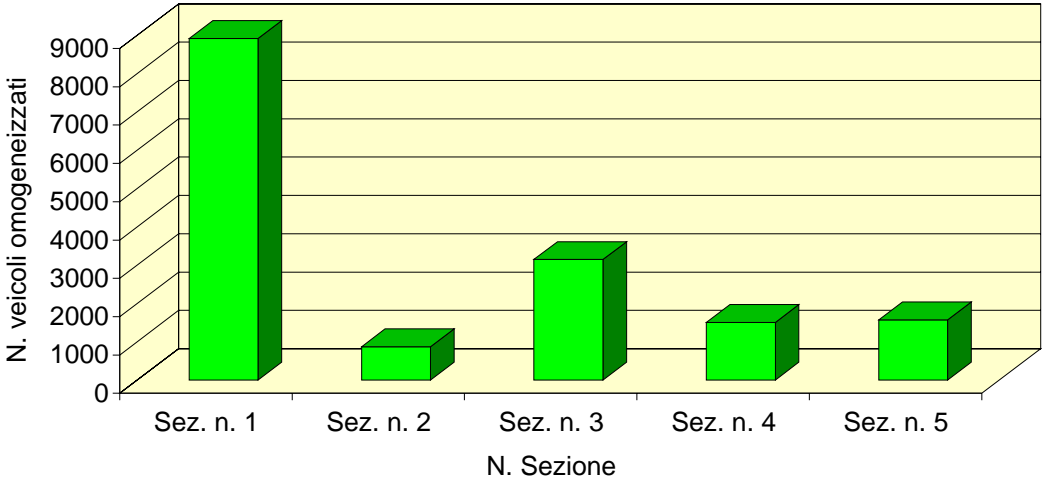


Fig. 9.10b - Veicoli omogeneizzati bidirezionali per sezione (giornaliero diurno-12 ore-07:00-19:00) - Domenica - Anno 2006





Tab. 9.12a - Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine per tipologia di veicolo (ora di punta 07:30-08:30) - Domenica - Anno 2006

N. Sezione	INGRESSO						USCITA					
	due ruote	mezzi leggeri	mezzi pesanti	autoarticolati	TOTALE veicoli	TOTALE Veic. omogeneizzati	due ruote	mezzi leggeri	mezzi pesanti	autoarticolati	TOTALE veicoli	TOTALE Veic. omogeneizzati
Sez. n. 1	4	112	1	3	120	148	3	85	3	10	101	141
Sez. n. 2	6	30	0	0	36	39	4	15	0	0	19	20
Sez. n. 3	3	68	2	1	74	91	8	26	0	0	34	35
Sez. n. 4	1	6	0	0	7	8	3	20	2	1	26	34
Sez. n. 5	4	17	2	0	23	27	0	13	0	0	13	16
TOTALE	18	233	5	4	260	313	18	159	5	11	193	246

N. Sezione	FLUSSO BIDIREZIONALE							
	due ruote	mezzi leggeri	mezzi pesanti	autoarticolati	TOTALE veicoli	Val. %	TOTALE Veic. omogeneizzati	Val. %
Sez. n. 1	7	197	4	13	221	48,8	289	51,7
Sez. n. 2	10	45	0	0	55	12,1	59	10,6
Sez. n. 3	11	94	2	1	108	23,8	126	22,5
Sez. n. 4	4	26	2	1	33	7,3	42	7,5
Sez. n. 5	4	30	2	0	36	7,9	43	7,7
TOTALE	36	392	10	15	453	100,0	559	100,0
Val. %	7,9	86,5	2,2	3,3	100,0			

Tab. 9.12b - Ripartizione dei flussi in entrata e in uscita dalle sezioni di indagine (ora di punta 07:30-08:30) - Domenica - Anno 2006

N. Sezione	FLUSSO BIDIREZIONALE		
	TOTALE Veic. omogeneizzati	% Totale	% Merci
Sez. n. 1	289	51,7	7,7
Sez. n. 2	59	10,6	2,8
Sez. n. 3	126	22,5	0,0
Sez. n. 4	42	7,5	5,6
Sez. n. 5	43	7,7	9,1
TOTALE	559	100,0	5,5

Fig. 9.11a - Veicoli omogeneizzati in entrata e in uscita per sezione (ora di punta 07:30-08:30) - Domenica - Anno 2006

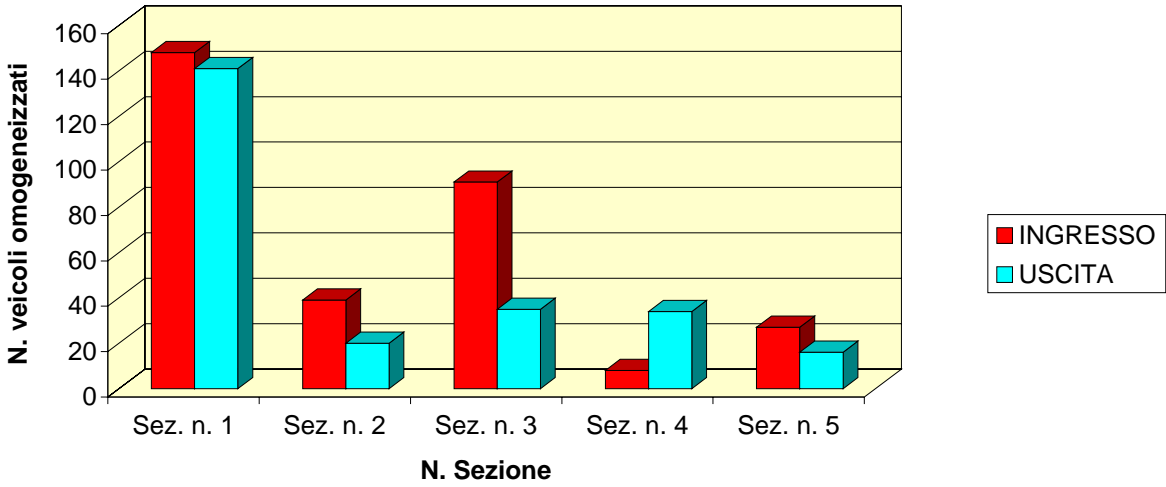
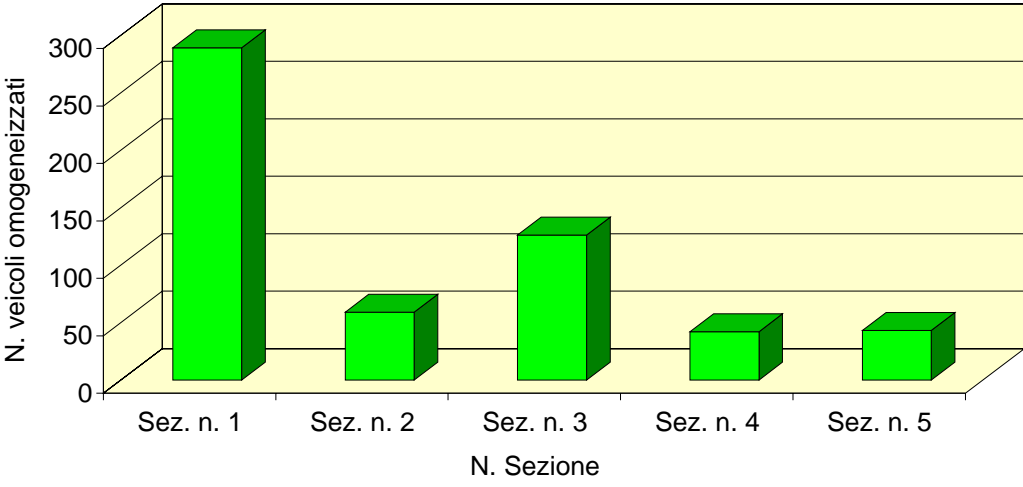


Fig. 9.11b - Veicoli omogeneizzati bidirezionali per sezione (ora di punta 07:30-08:30) - Domenica - Anno 2006





ore diurne (tabella 9.11b), mentre risulta pari al 5.5% nell'ora di punta della mattina (tabella 9.12b).

I flussi merci risultano più elevati nel giorno feriale tipo rispetto al sabato o alla domenica, in tutti tre i giorni comunque le percentuali più elevate sono riscontrabili nell'ora di punta della mattina compresa fra le 07.30 e le 08.30 rispetto sia al periodo diurno (12 ore comprese fra le 07.00 e le 19.00), che a quello giornaliero (24 ore).

Si riportano di seguito alcune considerazioni specifiche inerenti la sezione n. 1 che, come sopra evidenziato, risulta la sezione principale in termini di flussi cioè la sezione che rappresenta il flusso più elevato sia nel giorno feriale che nei giorni prefestivo e festivo.

Nel giorno feriale tipo la sezione n. 1 ha evidenziato sia in ingresso che in uscita un andamento assai lineare durante il periodo diurno (07.00-19.00) con una crescita iniziale dei flussi nelle prime ore della mattina e poi con un attestamento dei flussi durante le rimanenti ore ad esclusione delle ore centrali corrispondenti al mezzogiorno (12.30-14.30) che fanno registrare una flessione.

Nella giornata di sabato i flussi registrati alla sezione n. 1 risultano più altalenanti durante le 24 ore con un picco massimo fra le 10.30 e le 11.30 per quanto riguarda la direttrice di ingresso a Levico Terme e con un picco massimo alla sera (17.30-18.30), invece, per la direttrice di uscita in queste due ore di punta i flussi registrati sono stati pari rispettivamente a 547 e 563 veicoli omogeneizzati pari rispettivamente al 7.8% e all'8.4% del flusso totale omogeneizzato in entrata e in uscita da Levico nella giornata di sabato.

La domenica l'andamento dei flussi alla sezione n. 1 presenta due precisi picchi: al mattino per quanto riguarda la direttrice di ingresso a Levico Terme e alla sera per quanto riguarda la direttrice di uscita.

In particolare si sono registrati 596 veicoli omogeneizzati in ingresso a Levico dalla sezione n. 1 fra le 10.00 e le 11.00, costituenti il 9.4% del flusso giornaliero (24 ore) in ingresso a Levico da questa sezione e 728 veicoli omogeneizzati in uscita fra le 18.30 e le 19.30 pari all'11.0% del totale.

Osservando l'andamento settimanale dei flussi si vede come il flusso massimo in ingresso a Levico Termine dalla sezione n. 1 sia registrabile la domenica mattina, mentre sulla direttrice di uscita tale picco massimo è registrabile sempre alla domenica ma alla sera.

Sono state predisposte inoltre tre figure che evidenziano rispettivamente per il periodo giornaliero (24 ore-00:00-24:00) (figura 9.12), per il periodo diurno (12 ore-07:00-19:00) (figura 9.13) e per l'ora di punta della mattina (07:30-08:30) (figura 9.14) i veicoli omogeneizzati in entrata e in uscita a ciascuna delle 5 sezioni monitorate, distinguendo i flussi del periodo feriale medio, da quelli della giornata prefestiva (sabato) e da quelli della giornata festiva (domenica).

Tab. 9.13 - Confronto sezioni 2006 - 1997 - Giorno feriale medio - 07.00-19.00

N. Sezione	INGRESSO			USCITA			BIDIREZIONALE		
	Veic. Omogeneizzati		Var. %	Veic. Omogeneizzati		Var. %	Veic. Omogeneizzati		Var. %
	2006	1997		2006	1997		2006	1997	
Sez. n. 1	5068	4257	19,1%	5081	4580	10,9%	10149	8837	14,8%
Sez. n. 2	863	800	7,9%	614	663	-7,4%	1477	1463	1,0%
Sez. n. 3	1876	1724	8,8%	1979	1647	20,2%	3855	3371	14,4%
Sez. n. 4	439	491	-10,6%	441	511	-13,7%	880	1002	-12,2%
Sez. n. 5	927	548	69,2%	609	832	-26,8%	1536	1380	11,3%
<b>Totale</b>	<b>9173</b>	<b>7820</b>	<b>17,3%</b>	<b>8724</b>	<b>8233</b>	<b>6,0%</b>	<b>17897</b>	<b>16053</b>	<b>11,5%</b>

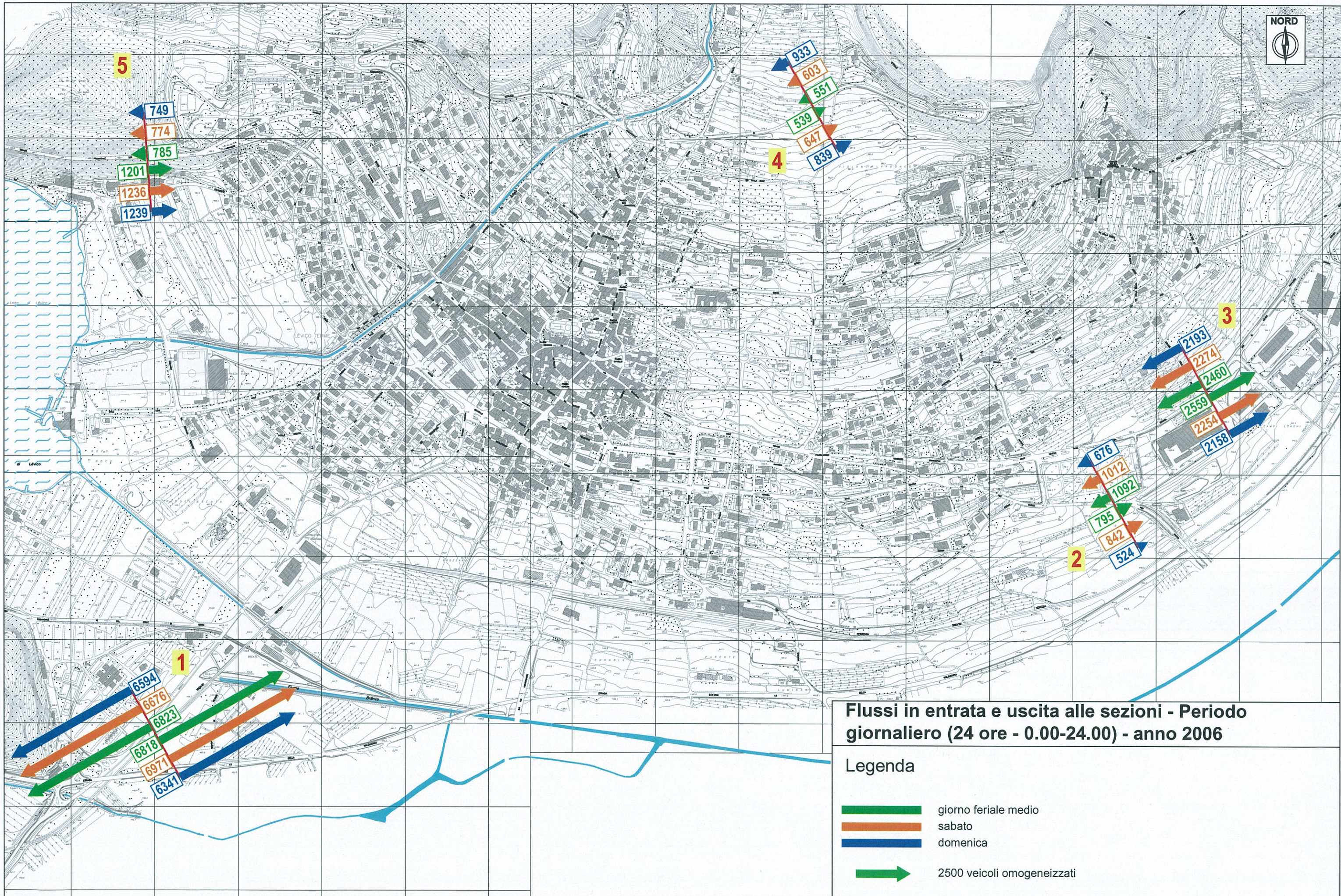
Come sopra detto le 5 sezioni monitorate erano state oggetto di analisi anche nel precedente Piano Urbano del Traffico datato 1999. E' stata quindi definita la tabella 9.13 sopra riportata in cui, per ciascuna sezione, si riporta il flusso in ingresso, in uscita e il flusso bidirezionale espresso in termini di veicoli omogeneizzati rilevato nell'ambito del presente studio (2006) e nel precedente studio (1999). Sulla base dei suddetti dati sono state definite, sempre per ciascuna sezione e per il flusso totale, le variazioni percentuali fra i recenti dati e i dati precedenti.

La crescita media del traffico risulta pari all'11.5%, in termini di flusso bidirezionale, diversa risulta la percentuale se si considerando le singole direzione di marcia, in ingresso a Levico Terme, infatti, si è avuta una crescita del 17.3%, mentre in uscita tale crescita è stata del 6.0%.

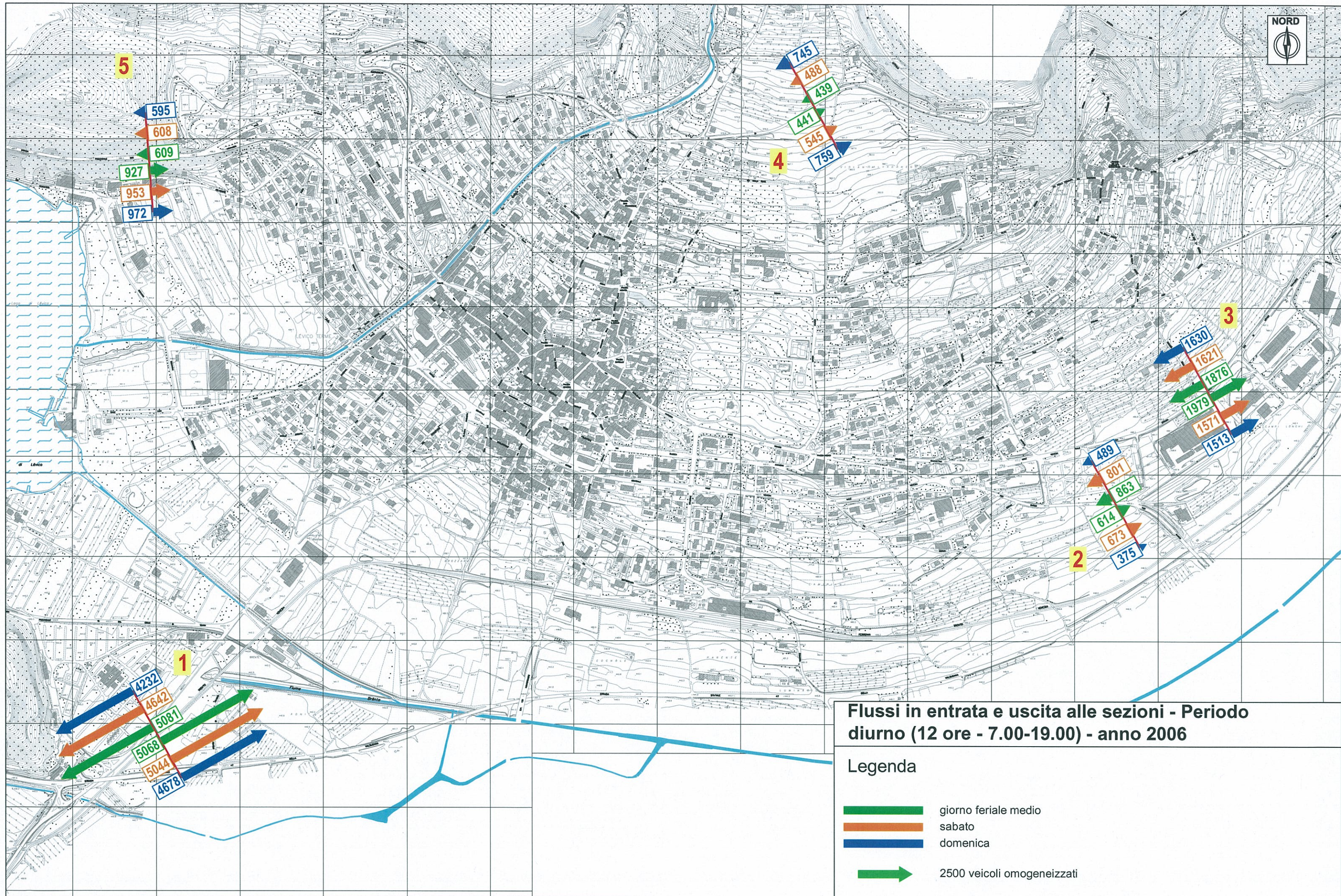
Anche nelle singole sezioni il flusso bidirezionale presenta aumenti di traffico simili alla media a parte la sezione 1 e 3 dove gli aumenti raggiungono anche il 15.0%. La sezione n. 2 risulta invece pressochè invariata e la sezione n. 4 presenta addirittura una diminuzione di traffico in queste sezioni però va tenuto conto del fatto che i flussi risultano decisamente più limitati e quindi le variazioni tendono a pesare di più.

Il dato rilevante è quindi quello relativo al flusso totale bidirezionale che evidenzia in quasi 10 anni una crescita di poco più dell'1.0% in perfetta sintonia alle indicazioni generali che vengono date sul traffico nel nostro paese e in sintonia anche a quanto verrà evidenziato relativamente ai flussi alle intersezioni.

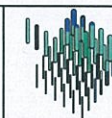
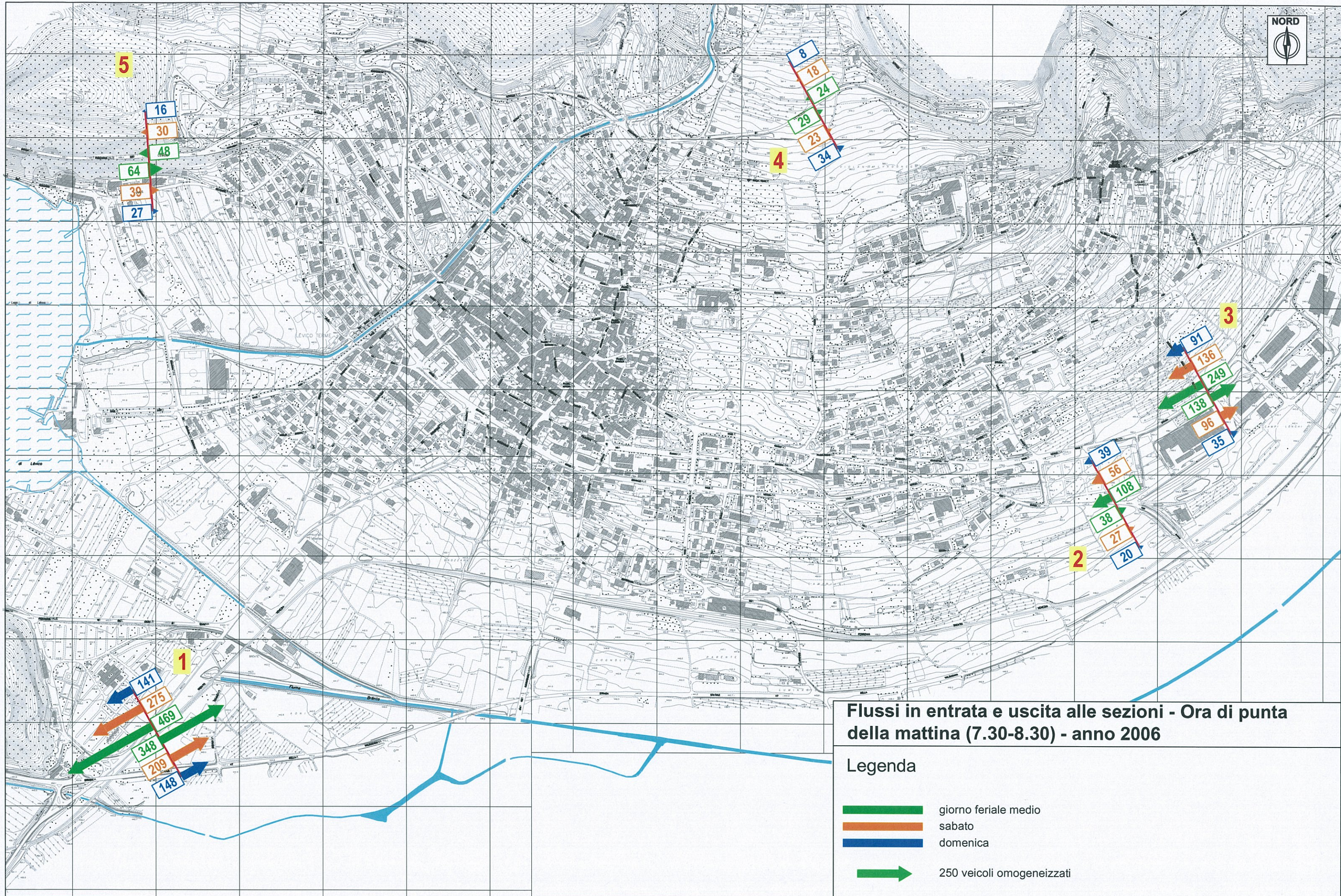




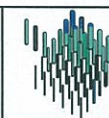
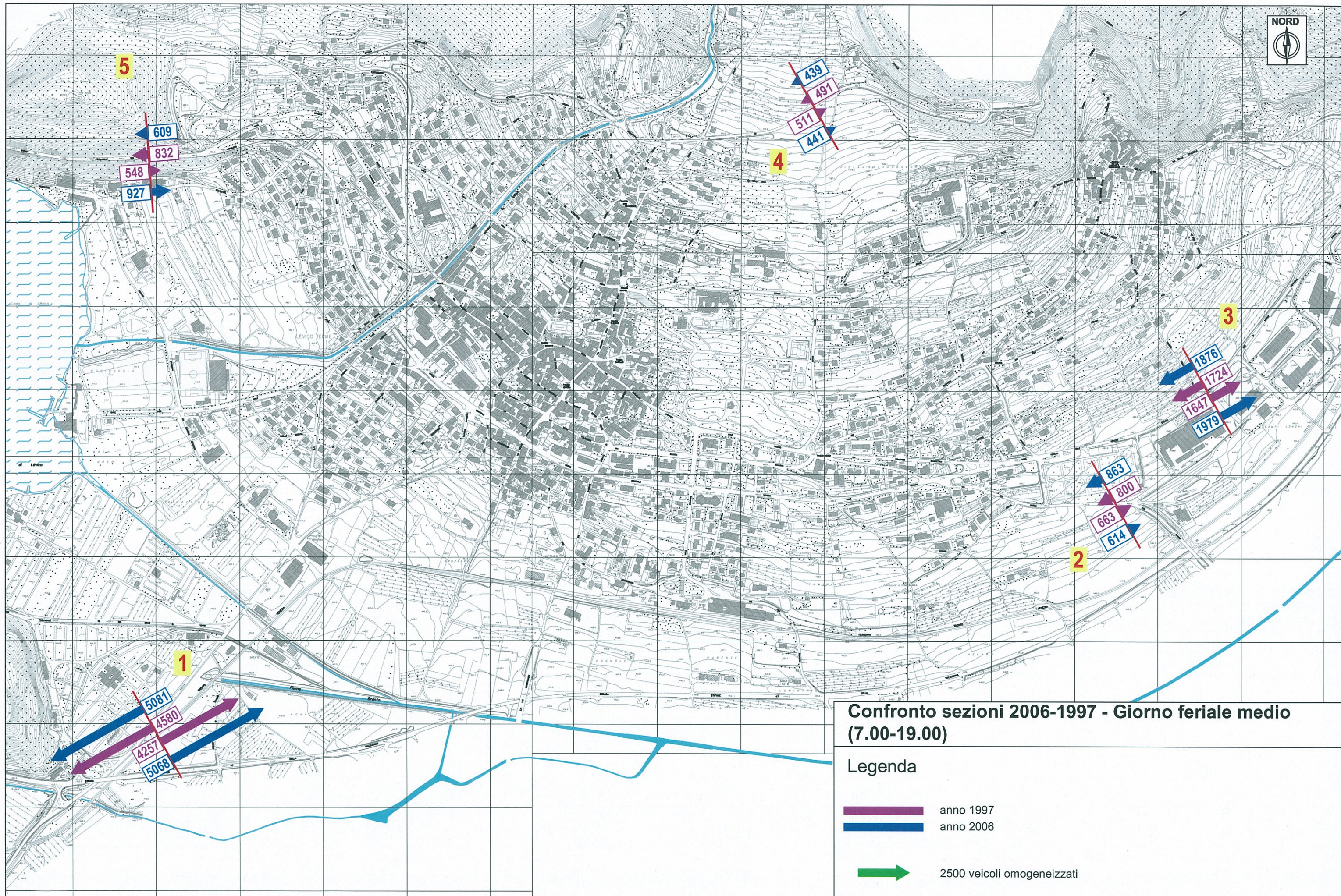














Il confronto fra i flussi alle sezioni rilevati nel precedente studio e quelli recenti è stato illustrato in termini di veicoli omogeneizzati in ingresso e in uscita anche nella figura 9.15.

I flussi alle sezioni rilevati nel precedente Piano sono riportati in dettaglio nell'Allegato B.

### 9.2.2 Elaborazione dei dati relativi ai movimenti di svolta nei principali incroci

I risultati di tali indagini sono riportati in Allegato C.

Nell'allegato si riportano per ogni incrocio una tabella indicante, per ciascuna direzione dell'incrocio stesso, i veicoli in entrata e in uscita suddivisi per categoria, un grafico a torta indicante sempre per ciascuna delle direzioni i veicoli in entrata e in uscita per categoria, espressi come percentuale, e infine un grafo indicante i flussi di svolta espressi come veicoli omogeneizzati.

I dati fanno riferimento all'ora di punta della mattina (07.30-08.30) e all'ora di punta della sera (17.30-18.30) durante le quali sono state effettuate le indagini.

#### **Incrocio n. 01: Via Claudia Augusta (S.P. 1 del Lago di Caldonazzo) - traversa Lido - via Brenta**

All'incrocio n. 1 la direttrice principale, in termini di flusso di transito, risulta la S.P. 1 del Lago di Caldonazzo che collega Levico Terme con Calceranica al Lago e Caldonazzo. Nell'ora di punta della mattina (07.30-08.30) il flusso proveniente dalla direttrice Calceranica-Caldonazzo risulta di 346 veic./h omogeneizzati e di 431 veic./h omogeneizzati, quello in uscita. Il flusso diretto a Levico sulla S.P. 1 risulta di 238 veic./h omogeneizzati, mentre 279 risultano i veic./h omogeneizzati



**Incrocio S.P. 1 – traversa Lido – via Brenta**

provenienti da tale direttrice. Su via Brenta, invece, è il flusso in ingresso all'intersezione a prevalere rispetto a quello in uscita rispettivamente con 195 e 97 veic./h omogeneizzati.

Anche nell'ora di punta della sera è sempre via Claudia Augusta la direttrice principale con flussi più elevati rispetto al mattino; in particolare il flusso proveniente dalla direttrice Calceranica-Caldonazzo è di 535 veic./h omogeneizzati (+54.6% rispetto al mattino) e di 591 veic./h omogeneizzati il flusso in uscita (+37.1%), mentre rispettivamente 405 (+45.2%) e 399 (+67.6%) risultano i veic./h omogeneizzati in ingresso e in uscita all'intersezione dalla direttrice per Levico Terme. Anche su via Brenta i flussi risultano più elevati alla sera rispetto che al mattino in particolare si registra una crescita del 38.5% per la direttrice di ingresso (270 veic./h omogeneizzati in entrata) e del 36.1% per la direttrice di uscita (132 veic./h omogeneizzati).

La traversa Lido presenta flussi limitati sia al mattino (54 veic./h omogeneizzati) che alla sera (88 veic./h omogeneizzati).

#### **Incrocio n. 02: C.so Centrale (S.P. 228 di Levico e Novaledo) - via Claudia Augusta (S.P. 1 del Lago di Caldonazzo) - via del Crocefisso**

L'incrocio n. 2 costituisce l'intersezione fra la S.P. 228 di Levico e Novaledo (c.so Centrale) e la S.P. 1 del Lago di Caldonazzo (via Claudia Augusta).

Al mattino il flusso in ingresso e in uscita da Est (dir. Novaledo), lungo c.so Centrale, risulta rispettivamente di 394 e 342 veic./h omogeneizzati, mentre rispettivamente 178 e 181 risultano i veic./h omogeneizzati in ingresso e in uscita da c.so Centrale-dir. Pergine. Il flusso di attraversamento della S.P. 228 all'altezza di questa intersezione risulta rispettivamente di 147 veic./h omogeneizzati in direzione Novaledo-Pergine e di 131 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta.

Il flusso che raggiunge l'intersezione dalla S.P. 1 è di 246 veic./h omogeneizzati, mentre 286 risultano i veic./h omogeneizzati diretti verso la S.P. 1.

Anche nell'ora di punta della sera i flussi più elevati si registrano sulla direttrice per Novaledo di C.so Centrale rispettivamente con 536 veic./h omogeneizzati in ingresso e 493 veic./h omogeneizzati in uscita con una crescita, rispetto al mattino, rispettivamente del 36.0% e 44.2%;



**Incrocio S.P. 228 – S.P. 1**



pari a 374 e 331 risultano i veic./h omogeneizzati in ingresso e in uscita da c.so Centrale dir. Pergine, su tale direttrice i flussi risultano raddoppiati rispetto al mattino.

Elevati risultano i flussi che interessano la S.P. 1 anche all'altezza di questa intersezione rispettivamente con 351 veic./h omogeneizzati in ingresso e 425 veic./h omogeneizzati in uscita con incrementi, sempre rispetto all'ora di punta della mattina, rispettivamente del 42.7% e 48.6%. Quasi inesistenti risultano i flussi, sia al mattino che alla sera, su via Crocefisso e via Bion.

**Incrocio n. 03: C.so Centrale (S.P. 228 di Levico e Novaledo) - v.le Stazione - v.le Venezia (S.P. 228 di Levico e Novaledo).**



***Incrocio S.P. 228 – v.le Stazione***

L'incrocio costituisce l'intersezione fra la S.P. 228 e v.le Stazione il cui tratto a Sud dell'intersezione conduce alla stazione ferroviaria.

I flussi più elevati si riscontrano anche in questa intersezione sulla S.P. 228 dove le indagini hanno evidenziato rispettivamente 248 e 230 veic./h omogeneizzati in ingresso e in uscita su v.le Venezia e 273 e 352 veic./h omogeneizzati in entrata e in uscita da c.so Centrale. All'altezza di questa intersezione la S.P. 228 risulta

attraversata da 212 veic./h omogeneizzati in direzione v.le Venezia-c.so Centrale e da 191 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta. Su v.le Stazione il flusso più elevato è quello proveniente dal centro di Levico Terme con 153 veic./h omogeneizzati, rispetto a quello in uscita pari a 94, mentre da e per la stazione ferroviaria i flussi risultano rispettivamente pari a 66 e 64 veic./h omogeneizzati.

Anche in questa intersezione l'ora di punta della sera presenta flussi maggiori. Da v.le Venezia giungono all'intersezione 304 veic./h omogeneizzati, mentre 251 risultano quelli in uscita, con incrementi rispetto al mattino del 22.6% e del 9.1%, mentre da c.so Centrale il flusso in ingresso e in uscita all'intersezione risulta rispettivamente di 322 e 444 veic./h omogeneizzati, con incrementi del 17.9% e del 26.1%. Gli incrementi registrati alla sera sulla S.P. 228 in questa intersezione sono minori rispetto a quanto visto all'incrocio n. 2.

Fra le 17.30 e le 18.30 176 risultano i veic./h omogeneizzati in ingresso da v.le Stazione-dir. centro Levico e 129 quelli in uscita, mentre il flusso proveniente e diretto alla stazione ferroviaria su v.le Stazione risulta rispettivamente di 98 e 76 veic./h omogeneizzati.

**Incrocio n. 04: V.le Venezia (S.P. 228 di Levico e Novaledo) - via D. Giannettini**

Nell'ora di punta della mattina entrano ed escono all'incrocio da v.le Venezia-dir. Novaledo rispettivamente 282 e 197 veic./h omogeneizzati, mentre 161 e 194 risultano i veic./h omogeneizzati in entrata e in uscita dalla direttrice per Levico sempre lungo la S.P. 228.

Su via Domenico Giannettini il flusso prevalente risulta quello in uscita dall'intersezione (111 veic./h omogeneizzati), rispetto a quello in ingresso (59 veic./h omogeneizzati).

Nell'ora di punta della sera si evidenziano 342 veic./h omogeneizzati in ingresso da v.le Venezia-dir. Levico e 232 quelli in uscita, mentre rispettivamente 274 e 385 risultano i flussi in ingresso e in uscita dalla direttrice per Novaledo sempre lungo v.le Venezia.

I flussi monodirezionali su via Domenico Giannettini si attestano intorno ai 70 veic./h omogeneizzati.

Il flusso di attraversamento della S.P. 228 all'altezza di questa intersezione risulta, nell'ora di punta della mattina, di 179 veic./h omogeneizzati in direzione di Levico e di 153 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta, mentre nell'ora di punta della sera tali flussi di attraversamento risultano rispettivamente di 218 e 328 veic./h omogeneizzati corrispondenti ad incrementi del 21.8% e 114.4%.



***Incrocio S.P. 228 – via D. Giannettini***

**Incrocio n. 05: Via Regia - via Diaz - p.zza Garollo - via G. Marconi - p.zza Venezia**



***Via Regia - via Diaz - p.zza Garollo - via G. Marconi - p.zza Venezia***

L'incrocio risulta localizzato nel centro di Levico e presenta i flussi più elevati sull'asse via C. Battisti-via Diaz.

Fra le 07.30 e le 08.30 le indagini hanno evidenziato 94 veic./h in ingresso da via C. Battisti e 119 veic./h in uscita, mentre rispettivamente 125 e 70 risultano i veic./h omogeneizzati in ingresso e in uscita da via Diaz, su via G. Marconi e via Regia, entrambe a



senso unico, i flussi risultano di 82 e 89 veic./h omogeneizzati, mentre solo 23 risultano i veic./h omogeneizzati in uscita su via 3 Novembre.

Sull'asse via C. Battisti-via Diaz l'interscambio avviene per lo più fra i due assi, infatti dei 94 veic./h in ingresso da via C. Battisti quelli che proseguono per via Diaz risultano 56, mentre dei 125 veic./h omogeneizzati in ingresso da via Diaz quelli che proseguono per via C. Battisti sono 98.

Queste considerazioni valgono anche per l'ora di punta della sera.

Fra le 17.30 e le 18.30 il flusso proveniente da via C. Battisti risulta pari a 120 veic./h omogeneizzati (89 risultano quelli che proseguono verso via Diaz), mentre 139 risultano quelli in uscita (di cui 134 provenienti da via Diaz). Il flusso invece in ingresso e in uscita da via Diaz risulta rispettivamente di 145 e 91 veic./h omogeneizzati.

Molto limitati risultano i flussi sugli altri assi afferenti all'incrocio, su via G. Marconi, via Regia e via 3 Novembre, infatti, i flussi monodirezionali risultano inferiori ai 40 veic./h omogeneizzati.

#### **Incrocio n. 06: V.le Vittorio Emanuele - vic.lo Vetriolo - via Dante - via Garibaldi - v.le Lido**



**Incrocio V.le V. Emanuele - vic.lo Vetriolo - via Dante - via Garibaldi - v.le Lido**

All'incrocio n. 6 i flussi maggiori e gli scambi maggiori si registrano su v.le V. Emanuele e su v.le Lido.

Nell'ora di punta della mattina 114 risultano i veic./h omogeneizzati in entrata da v.le Lido di cui 82 in svolta a sinistra verso v.le V. Emanuele e 154 quelli in uscita, mentre 138 risultano i veic./h omogeneizzati in entrata da v.le V. Emanuele di cui 111 in svolta verso v.le Lido e 111 i veic./h omogeneizzati in uscita.

Più limitati, ma comunque significativi,

risultano i flussi in entrata da via Dante e in uscita su via Garibaldi, entrambe a senso unico, rispettivamente con 85 e 72 veic./h omogeneizzati.

Nell'ora di punta della sera sia v.le V. Emanuele che v.le Lido hanno fatto registrare flussi più alti. In particolare 182 e 124 risultano i veic./h omogeneizzati in entrata e in uscita da v.le V. Emanuele, 162 risultano i veic./h omogeneizzati che da v.le V. Emanuele svoltano verso v.le Lido, mentre rispettivamente 136 e 175 risultano i veic./h omogeneizzati in entrata e in uscita da v.le Lido, 113 risultano quelli in svolta da v.le Lido verso v.le V. Emanuele.

Inferiori, rispetto al mattino, risultano invece i flussi su via Dante e via Garibaldi rispettivamente con 24 e 43 veic./h omogeneizzati.

#### **Incrocio n. 07: V.le Vittorio Emanuele - S.P. 11 di Vetriolo - via Pigio**

L'incrocio n. 07 costituisce l'intersezione fra la S.P. 11 di Vetriolo e la viabilità locale.

Fra le 07.30 e le 08.30 dal tratto della S.P. 11 diretto a Vetriolo provengono 126 veic./h omogeneizzati e 110 risultano quelli in uscita, mentre rispettivamente 81 e 49 risultano i veic./h omogeneizzati in entrata e in uscita dal tratto della S.P. 11 denominato v.le V. Emanuele diretto verso Pergine Valsugana. Sul tratto di v.le V. Emanuele diretto in centro i veic./h omogeneizzati in ingresso e in uscita risultano invece rispettivamente 90 e 137.

Il rilievo effettuato all'intersezione nell'ora di punta della sera ha evidenziato per la S.P. 11-tratto per Vetriolo rispettivamente 158 e 114 veic./h omogeneizzati in entrata e in uscita, 119 e 82 veic./h omogeneizzati in entrata e in uscita dal tratto della S.P. 11 diretto a Pergine, mentre 91 e 169 risultano i veic./h omogeneizzati in entrata e in uscita dal tratto di v.le V. Emanuele diretto verso il centro.

#### **Incrocio n. 08 - V.le Trento (S.P. 228 di Levico e Novaledo) - v.le Vittorio Emanuele (S.P. 11 di Vetriolo)**



**Incrocio S.P. 228 - S.P. 11**

L'incrocio n. 8 costituisce l'intersezione fra la S.P. 228 di Levico e Novaledo e la S.P. 11 di Vetriolo.

I flussi non risultano particolarmente elevati fra le 07.30 e le 08.30, infatti, 47 e 75 sono risultati i veic./h omogeneizzati rispettivamente in entrata e in uscita da v.le Trento (S.P. 228)-dir. Pergine e rispettivamente 34 e 33 i veic./h omogeneizzati in entrata e in uscita dalla



direzione opposta cioè dal tratto della S.P. 228 che conduce al centro di Levico Terme. La S.P. 11 all'altezza di questa intersezione, infine, presenta 43 veic./h omogeneizzati in ingresso e 16 veic./h omogeneizzati in uscita.

Nell'ora di punta della sera i flussi presentano degli aumenti in particolare dalla direttrice per Pergine entrano all'incrocio 109 veic./h omogeneizzati, più che raddoppiati rispetto al mattino, mentre 94 risultano quelli in uscita (+25.3% rispetto all'ora di punta della mattina), mentre dalla direttrice per il centro, sempre lungo la S.P. 228, i flussi in entrata e in uscita risultano pari a 62 e 82 veic./h omogeneizzati.

Dalla S.P. 11, infine, arrivano all'incrocio 34 veic./h omogeneizzati, mentre 29 risultano quelli in uscita.

A conclusione dell'analisi dei flussi di traffico alle 8 intersezioni monitorate, si riporta la tabella 9.14 che evidenzia il flusso totale in ingresso a ciascuna intersezione rispettivamente nell'ora di punta della mattina e della sera. La tabella riporta, inoltre, la variazione dei flussi alle intersezioni nell'ora di punta della sera, rispetto all'ora di punta della mattina.

Le indagini hanno evidenziato che le intersezioni con i flussi più elevati risultano quelle lungo la S.P. 228 di Levico e Novaledo all'incrocio n. 1 (Via Claudia Augusta (S.P. 1 del Lago di Caldonazzo) - traversa Lido - via Brenta), infatti, rispettivamente 820 e 1210 risultano i veic./h omogeneizzati in ingresso rispettivamente al mattino e alla sera, 818 e 1261 risultano i veic./h omogeneizzati in ingresso invece alla sezione n. 2 (C.so Centrale (S.P. 228 di Levico e Novaledo) - via Claudia Augusta - via del Crocefisso), 740 e 900 i veic./h omogeneizzati in ingresso nelle due ore di punta monitorate (mattina e sera) all'intersezione n. 3 (C.so Centrale (S.P. 228 di Levico e Novaledo) - v.le Stazione - v.le Venezia (S.P. 228 di Levico e Novaledo)) e rispettivamente 502 e 687 i veic./h omogeneizzati in ingresso e in uscita all'intersezione n. 4 (V.le Venezia (S.P. 228 di Levico e Novaledo) - via D. Giannettini).

La tabella 9.14 evidenzia anche le variazioni percentuali fra i flussi rilevati nelle recenti indagini nell'ora di punta della sera rispetto a quanto rilevato nell'ora di punta della mattina. L'aumento medio registrabile è del 33.4%, ma alcune intersezioni presentano aumenti del traffico maggiori questo è registrabile per lo più alle intersezioni lungo la S.P. 228; si evidenzia infatti una crescita del 47.6% all'incrocio n. 1 (Via Claudia Augusta (S.P. 1 del Lago di Caldonazzo) - traversa Lido - via Brenta), del 54.2% all'incrocio n. 2 (C.so Centrale (S.P. 228 di Levico e Novaledo) - via Claudia Augusta - via del Crocefisso) e del 36.9% all'incrocio n. 4 (V.le Venezia (S.P. 228 di Levico e Novaledo) - via D. Giannettini).

L'aumento così significativo dei flussi nell'ora di punta della sera rispetto a quello della mattina è imputabile al fatto che alla sera sono stati rilevati sia i cosiddetti flussi turistici, sia quelli prettamente pendolari (lavoratori), mentre al mattino l'ora considerata può essere considerata di punta per i lavoratori mentre non lo è per i movimenti turistici e da qui quindi l'aumento così significativo alla sera rispetto al mattino.

Sono stati anche confrontati i dati raccolti nelle recenti indagini con i risultati delle indagini effettuate nel precedente studio datato 1999 dove il monitoraggio alle intersezioni è stato effettuato nel periodo estivo ed in entrambe le ore di punta considerate: 07.30-08.30 e 17.30-18.30 (figure 9.16a e 9.16b).

L'aumento medio dei flussi nell'ora di punta della sera è del 10.9% e quindi in sintonia con quanto registrato alle sezioni, aumento quindi di circa 1 punto percentuale annuo, mentre al mattino l'aumento medio registrato è del 36.2%.

I grafici inerenti i flussi agli incroci rilevati nel precedente studio sono riportati nell'Allegato D.

## 9.3 Elaborazione dei dati relativi al sistema della sosta

### 9.3.1 Elaborazione dei dati relativi all'offerta e occupazione di parcheggio

Come detto nei precedenti capitoli, la campagna di indagini effettuata nell'ambito del presente studio ha riguardato anche l'analisi dell'offerta e dell'occupazione di sosta; sulla base dei dati raccolti sono state definite una serie di tabelle e figure rappresentative della realtà studiata.

Nella tabella 9.39a si riporta, per ciascun asse stradale di Levico Terme monitorato, l'offerta e l'occupazione di sosta rilevate.

L'offerta è stata suddivisa in posti auto privati ad uso pubblico, posti auto liberi senza segnaletica orizzontale, posti auto liberi con segnaletica, posti a disco orario e posti a pagamento. In particolare per quanto riguarda l'offerta di posti auto liberi senza segnaletica si è proceduto ad una stima degli stalli possibili sia in base alle eventuali auto in sosta conteggiate nell'occupazione, sia soprattutto sulla base delle dimensioni dell'area a parcheggio disponibile.

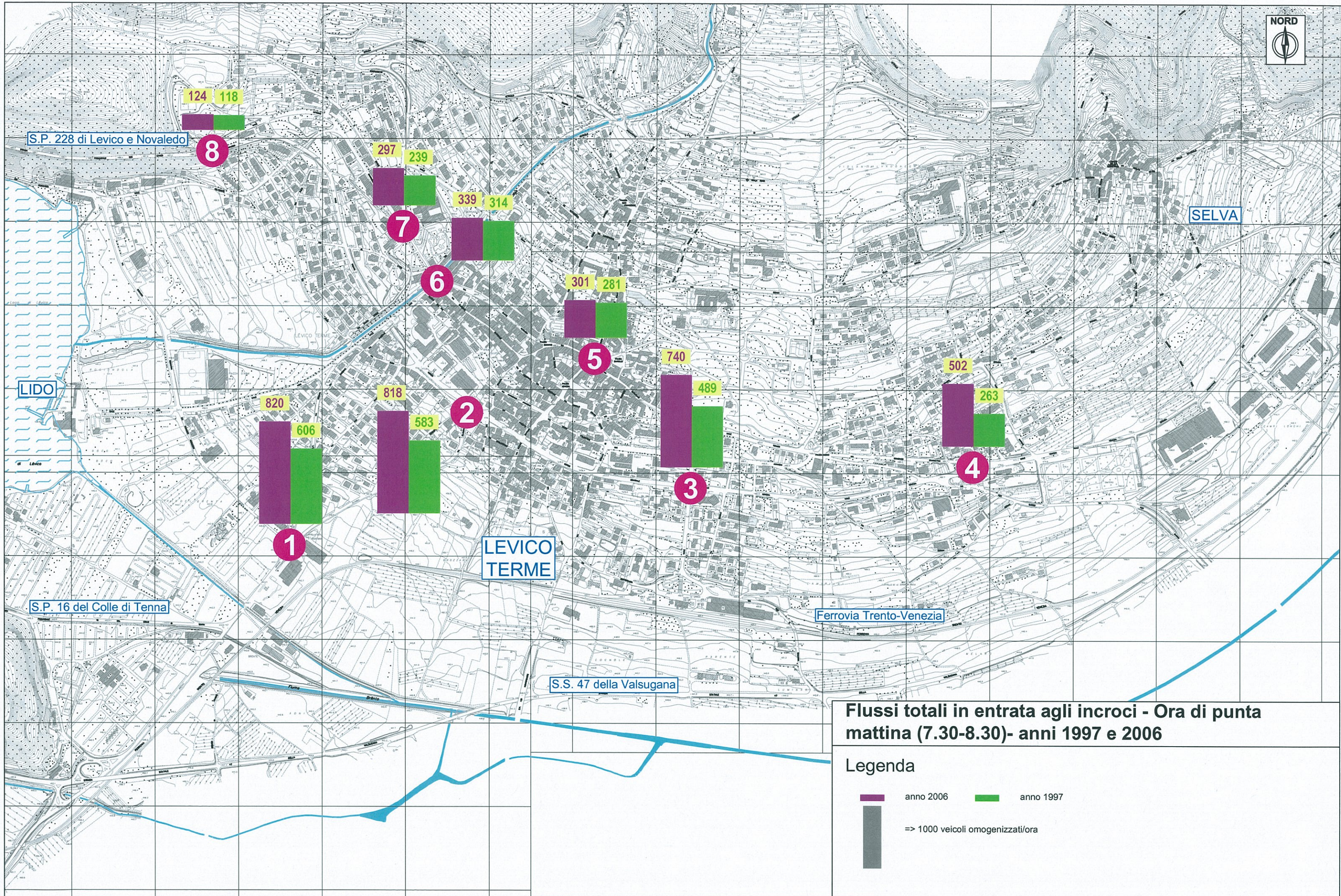
Per quanto riguarda l'occupazione, oltre alle tipologie di sosta viste per l'offerta, sono state rilevate anche eventuali macchine in divieto di sosta.



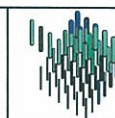
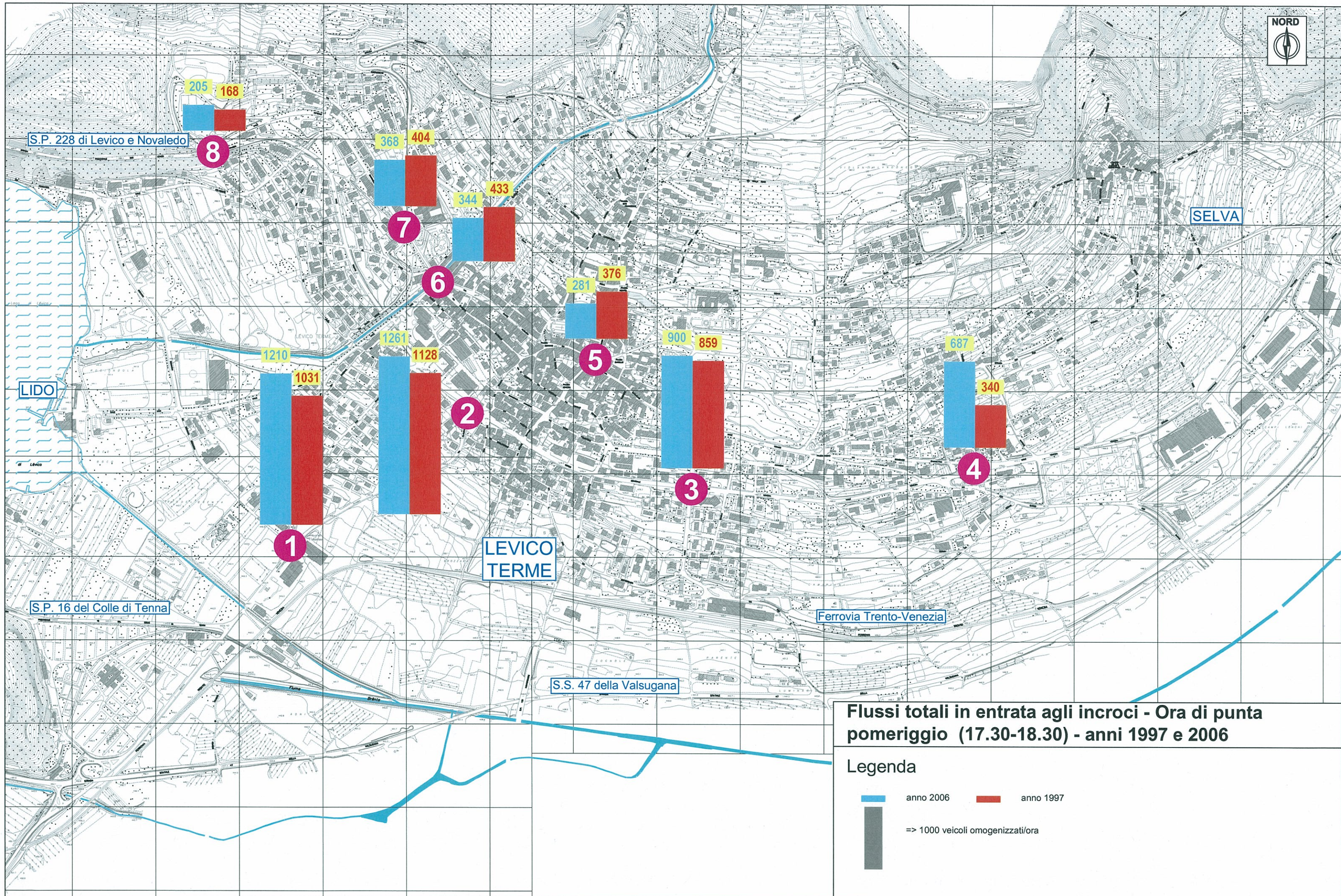
Tab. 9.14 - Flussi omogeneizzati totali di entrata agli incroci nell'ora di punta della mattina (7.30-8.30) e della sera (17.30-18.30) - Anni 2006 e 1997

N. Incrocio	Denominazione	Flussi di entrata 2006			Flussi di entrata 1997		Var. %	Var. %
		(7.30-8.30)	(17.30-18.30)	Var. %	(7.30-8.30)	(17.30-18.30)	(7.30-8.30)	(17.30-18.30)
1	Via Claudia Augusta - traversa Lido - via Brenta (S.P. 1 del Lago di Caldonazzo)	820	1210	47,6%	606	1031	35,3%	17,4%
2	C.so Centrale (S.P. 228 di Levico e Novaledo) - via Claudia Augusta - via del Crocefisso	818	1261	54,2%	583	1128	40,3%	11,8%
3	C.so Centrale (S.P. 228 di Levico e Novaledo) - v.le Stazione - v.le Venezia (S.P. 228 di Levico e Novaledo)	740	900	21,6%	489	859	51,3%	4,8%
4	V.le Venezia (S.P. 228 di Levico e Novaledo) - via D. Giannettini	502	687	36,9%	263	340	90,9%	102,1%
5	Via Regia - via Diaz - p.zza Garollo - via G. Marconi - p.zza Venezia	301	281	-6,6%	281	376	7,1%	-25,3%
6	V.le Vittorio Emanuele - vic.lo Vetriolo - via Dante - via Garibaldi - v.le Lido	339	344	1,5%	314	433	8,0%	-20,6%
7	V.le Vittorio Emanuele - S.P. 11 di Vetriolo - via Pigio	297	368	23,9%	239	404	24,3%	-8,9%
8	V.le Trento (S.P. 228 di Levico e Novaledo) - v.le Vittorio Emanuele	124	205	65,3%	118	168	5,1%	22,0%
TOTALE		3941	5256	33,4%	2893	4739	36,2%	10,9%











Per avere un quadro esaustivo del sistema della sosta a Levico Terme sono stati rilevati, infine, gli stalli adibiti alla sosta dei motocicli e conseguentemente sono state conteggiate le eventuali moto parcheggiate e gli stalli per carico e scarico. Gli stalli liberi con segnaletica orizzontale sono stati distinti, sia in termini di offerta che di occupazione, in stalli per auto, bus e taxi.

I dati sull'offerta e occupazione di sosta rilevati sono stati raggruppati per zone; le zone considerate risultano le stesse definite nella zonizzazione (vds. Figura 6.2a) e riguardano solo l'area urbana del comune di Levico Terme e in particolare le zone n. 6, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17. I dati sull'offerta e occupazione di sosta raggruppati per via e per zona sono riportati nella tabella 9.39b, mentre nella tabella 9.39c i dati sono riportati esclusivamente per zona oltre che per tipologia di parcheggio.

# • OFFERTA DI SOSTA

Le indagini effettuate hanno evidenziato un'offerta di sosta per auto a Levico Terme di

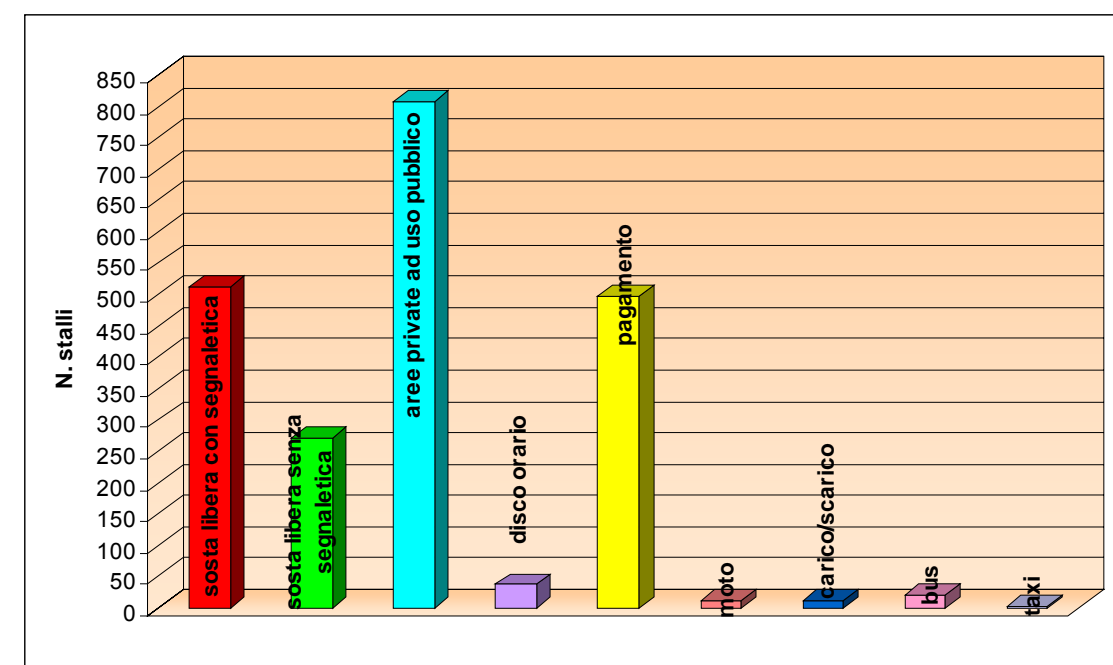
**2125 stalli**

se si considerano anche le altre tipologie di stalli l'offerta sale a 2176 e risulta così ripartita per tipologia di sosta (tabella 9.15a e figura 9.17a):

Tab. 9.15a – Offerta di sosta per tipologia

<b>Comune di Levico Terme</b>
<b>512 stalli per sosta libera con segnaletica</b>
<b>271 stalli per sosta libera senza segnaletica</b>
<b>807 stalli in aree private ad uso pubblico</b>
<b>38 stalli a disco orario</b>
<b>497 stalli a pagamento</b>
<b>13 moto</b>
<b>12 carico/scarico</b>
<b>22 bus</b>
<b>4 taxi</b>

Fig. 9.17a – Offerta di sosta per tipologia



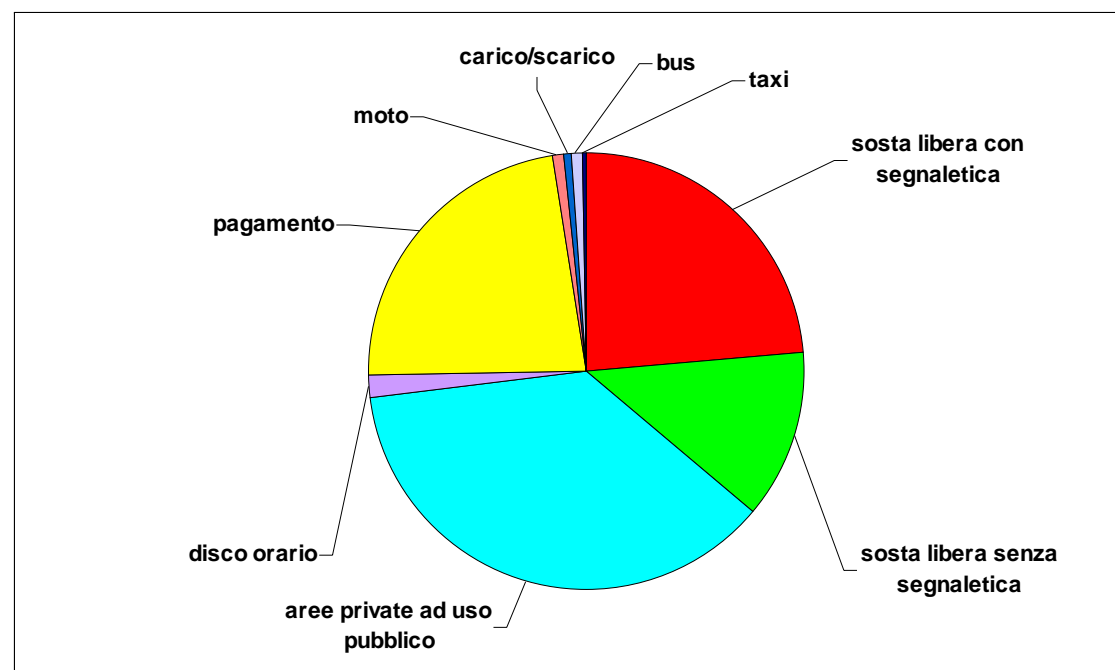


Percentualmente l'offerta di sosta di Levico Terme risulta così ripartita (tabella 9.15b e figura 9.17b):

Tab. 9.15b – Distribuzione percentuale dell'offerta di sosta per tipologia

Comune di Levico Terme	
23.5%	stalli per sosta libera con segnaletica
12.5%	stalli per sosta libera senza segnaletica
37.1%	stalli in aree private ad uso pubblico
1.7%	stalli a disco orario
22.8%	stalli a pagamento
0.6%	moto
0.6%	carico/scarico
1.0%	bus
0.2%	taxi

Fig. 9.17b – Distribuzione percentuale dell'offerta di sosta per tipologia



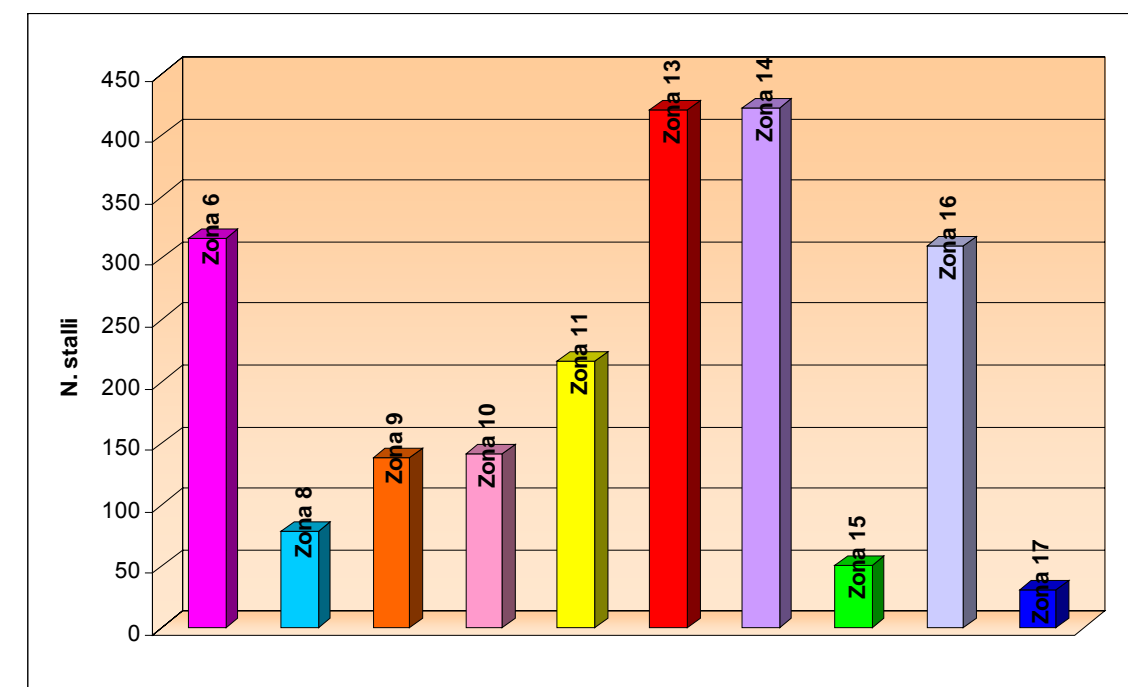
Le tabelle e le figure riportate di seguito relativamente all'offerta per zona fanno riferimento ai soli stalli auto.

Per le varie zone considerate la distribuzione dell'offerta di sosta risulta la seguente (tabella 9.16a e figura 9.18a):

Tab. 9.16a – Offerta di sosta per zona

Area urbana di Levico Terme	
316	stalli auto nella zona 6
79	stalli auto nella zona 8
138	stalli auto nella zona 9
141	stalli auto nella zona 10
217	stalli auto nella zona 11
421	stalli auto nella zona 13
422	stalli auto nella zona 14
51	stalli auto nella zona 15
310	stalli auto nella zona 16
30	stalli auto nella zona 17

Fig. 9.18a - Offerta di sosta per zona



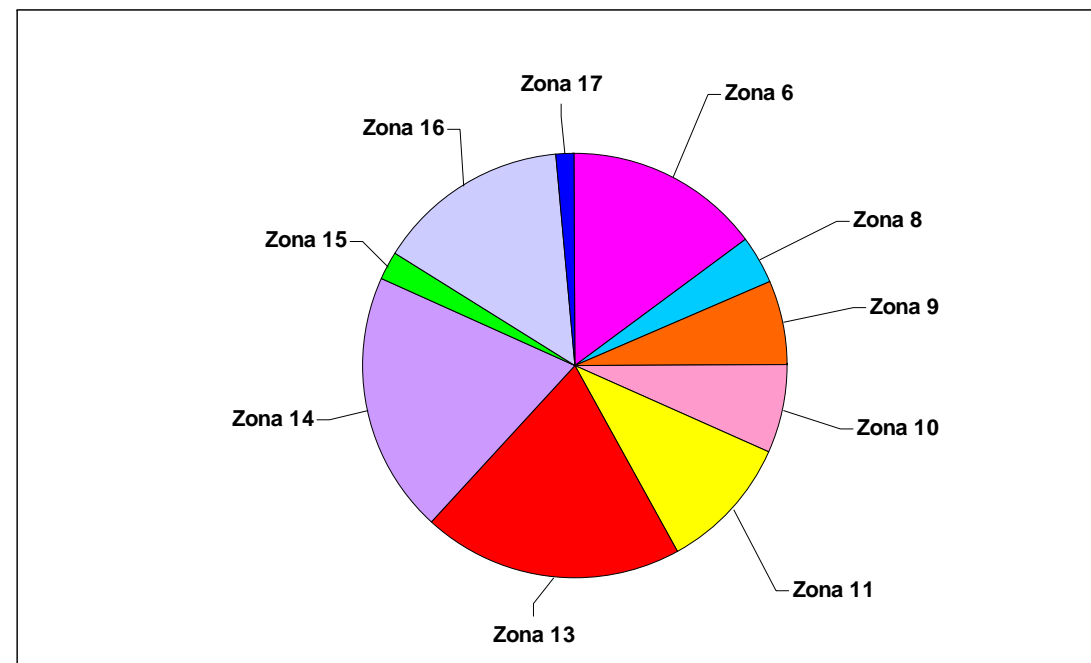


Percentualmente per le varie **zone** considerate la distribuzione dell'**offerta di sosta** risulta la seguente (tabella 9.16b e figura 9.18b):

**Tab. 9.16b – Distribuzione percentuale dell'offerta di sosta per zone**

<b>Area urbana di Levico Terme</b>
<b>14.9% stalli auto nella zona 6</b>
<b>3.7% stalli auto nella zona 8</b>
<b>6.5% stalli auto nella zona 9</b>
<b>6.6% stalli auto nella zona 10</b>
<b>10.2% stalli auto nella zona 11</b>
<b>19.8% stalli auto nella zona 13</b>
<b>19.9% stalli auto nella zona 14</b>
<b>2.4% stalli auto nella zona 15</b>
<b>14.6% stalli auto nella zona 16</b>
<b>1.4% stalli auto nella zona 17</b>

**Fig. 9.18b - Distribuzione percentuale dell'offerta di sosta per zone**

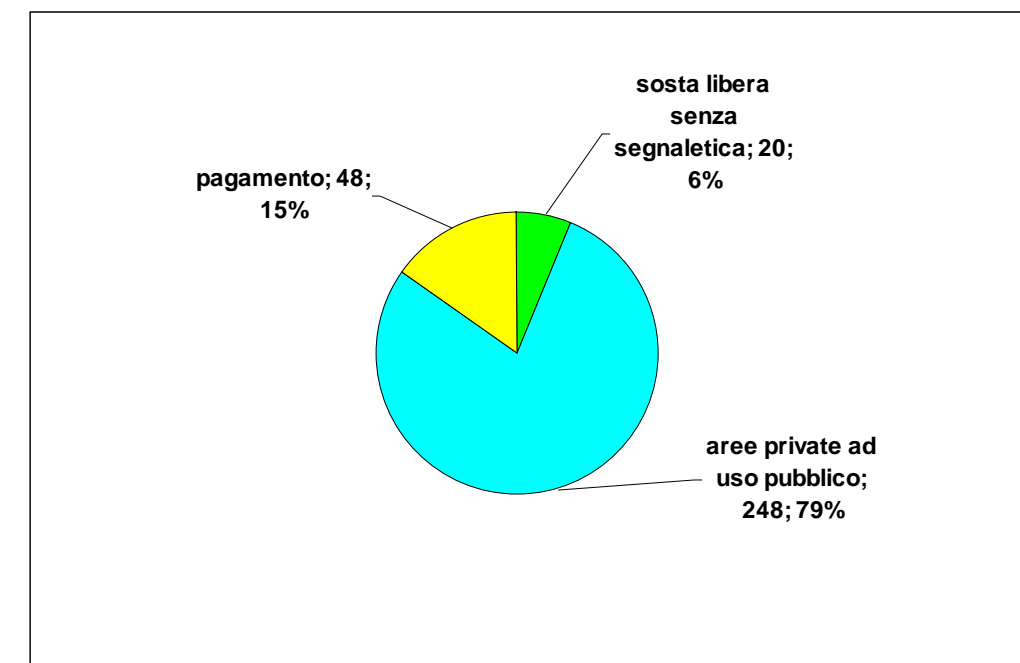


Di seguito si riporta, per ciascuna zona di sosta considerata, l'offerta di sosta attuale suddivisa per tipologia (tabelle da 9.17 a 9.26 e figure dalla 9.19 alla 9.28). I dati sono accompagnati da un grafico a torta che illustra, per ciascuna zona, la distribuzione percentuale dell'offerta. Si ricorda che i dati fanno riferimento esclusivamente agli stalli di sosta per auto.

**Tab. 9.17 – Offerta di sosta per tipologia – Zona 6**

<b>Zona 6</b>
<b>0 stalli per sosta libera con segnaletica</b>
<b>20 stalli per sosta libera senza segnaletica</b>
<b>248 stalli in aree private ad uso pubblico</b>
<b>0 stalli a disco orario</b>
<b>48 stalli a pagamento</b>

**Fig. 9.19 - Offerta di sosta per tipologia – Zona 6**

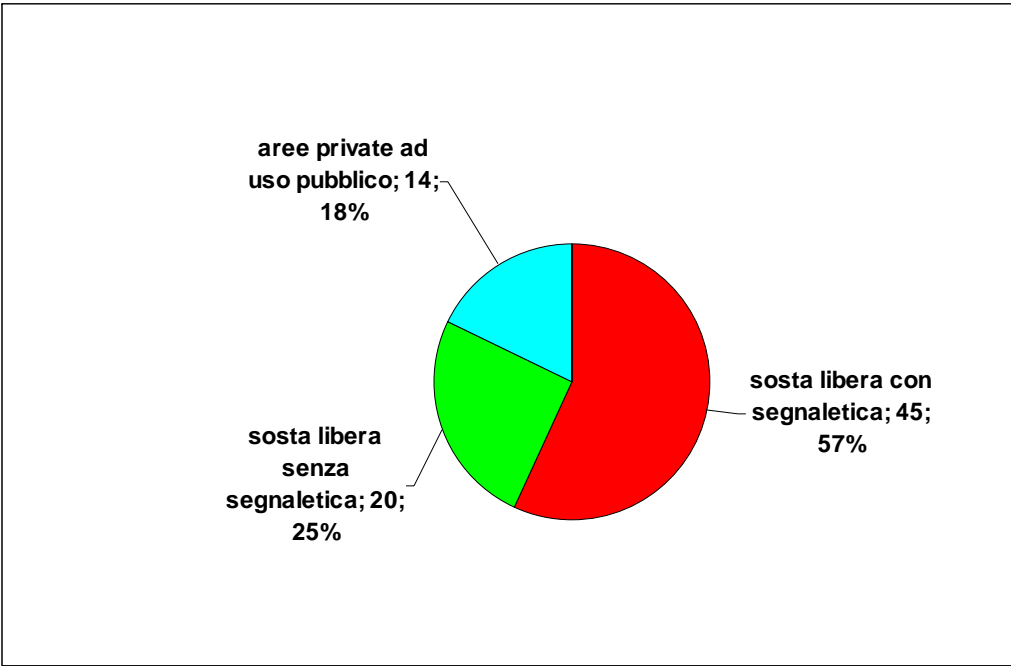




Tab. 9.18 – Offerta di sosta per tipologia – Zona 8

<b>Zona 8</b>
45 stalli per sosta libera con segnaletica
20 stalli per sosta libera senza segnaletica
14 stalli in aree private ad uso pubblico
0 stalli a disco orario
0 stalli a pagamento

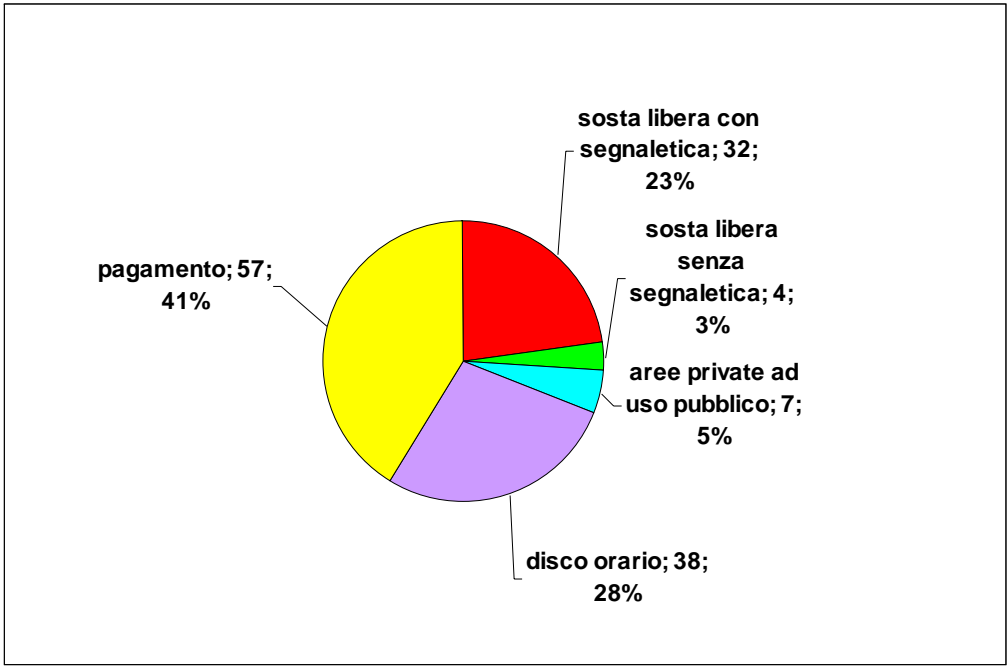
Fig. 9.20 - Offerta di sosta per tipologia – Zona 8



Tab. 9.19 – Offerta di sosta per tipologia – Zona 9

<b>Zona 9</b>
32 stalli per sosta libera con segnaletica
4 stalli per sosta libera senza segnaletica
7 stalli in aree private ad uso pubblico
38 stalli a disco orario
57 stalli a pagamento

Fig. 9.21 – Offerta di sosta per tipologia – Zona 9

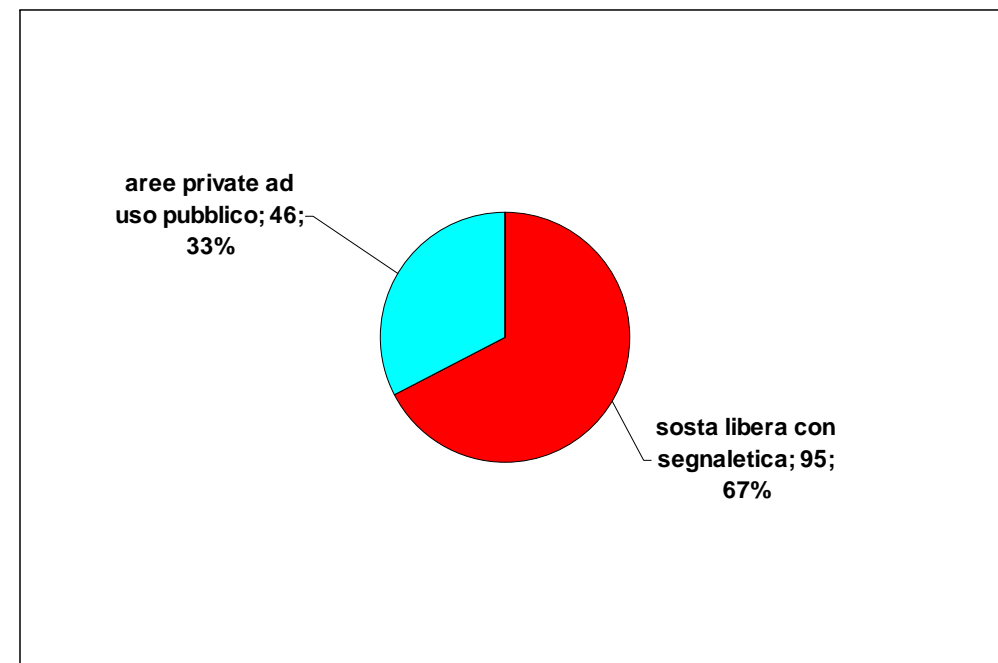




Tab. 9.20 – Offerta di sosta per tipologia – Zona 10

Zona 10	
95 stalli per sosta libera con segnaletica	
0 stalli per sosta libera senza segnaletica	
46 stalli in aree private ad uso pubblico	
0 stalli a disco orario	
0 stalli a pagamento	

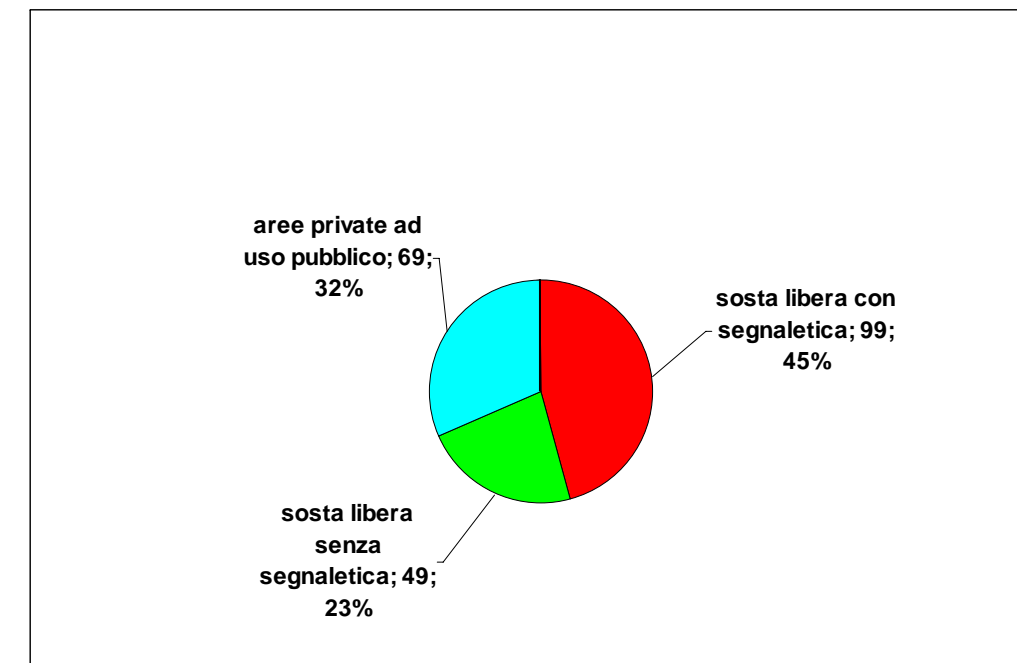
Fig. 9.22 – Offerta di sosta per tipologia – Zona 10



Tab. 9.21 – Offerta di sosta per tipologia – Zona 11

Zona 10	
99 stalli per sosta libera con segnaletica	
49 stalli per sosta libera senza segnaletica	
69 stalli in aree private ad uso pubblico	
0 stalli a disco orario	
0 stalli a pagamento	

Fig. 9.23 – Offerta di sosta per tipologia – Zona 11

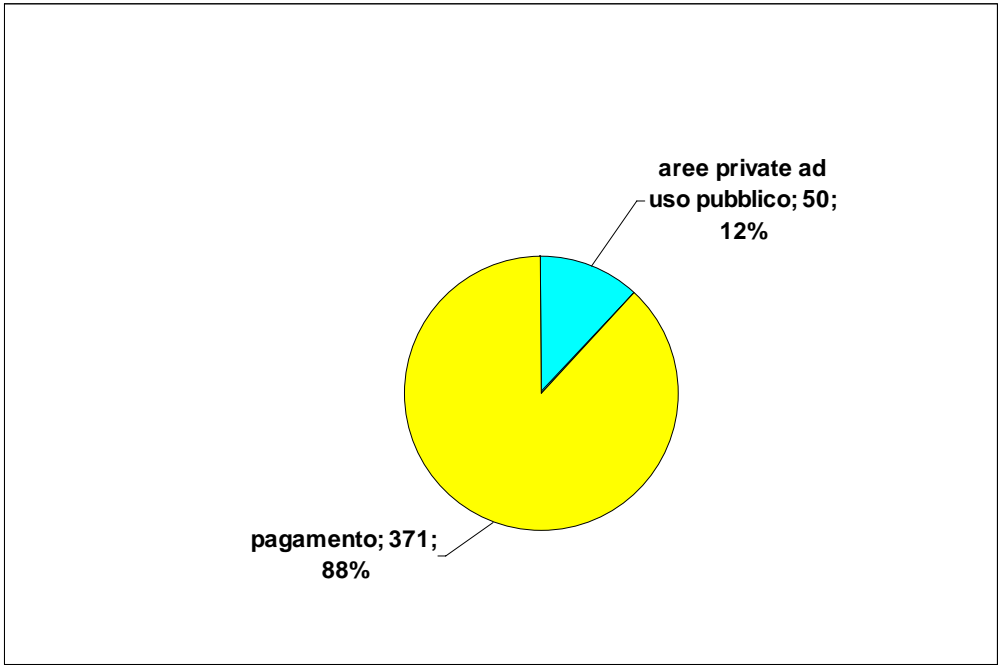




Tab. 9.22 – Offerta di sosta per tipologia – Zona 13

<b>Zona 13</b>
0 stalli per sosta libera con segnaletica
0 stalli per sosta libera senza segnaletica
50 stalli in aree private ad uso pubblico
0 stalli a disco orario
371 stalli a pagamento

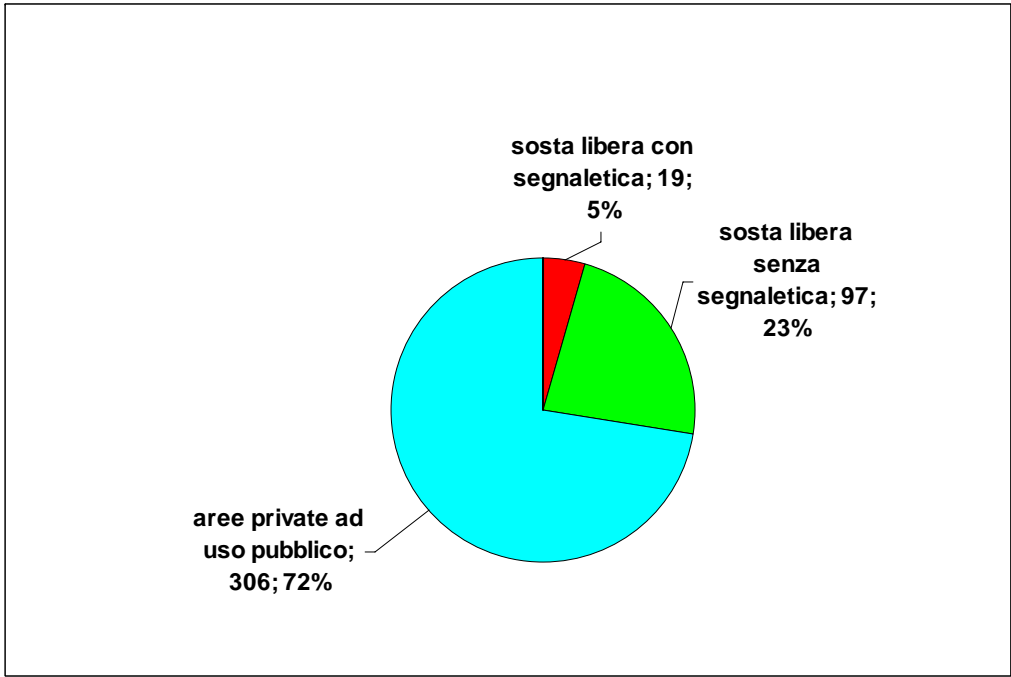
Fig. 9.24 – Offerta di sosta per tipologia – Zona 13



Tab. 9.23 – Offerta di sosta per tipologia – Zona 14

<b>Zona 14</b>
19 stalli per sosta libera con segnaletica
97 stalli per sosta libera senza segnaletica
306 stalli in aree private ad uso pubblico
0 stalli a disco orario
0 stalli a pagamento

Fig. 9.25 – Offerta di sosta per tipologia – Zona 14

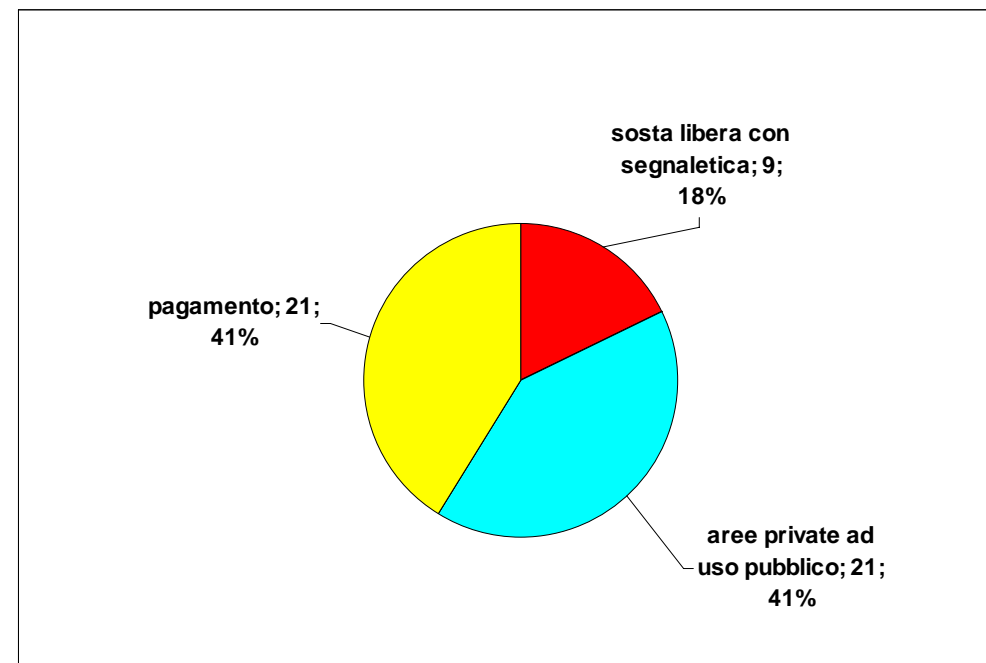




Tab. 9.24 – Offerta di sosta per tipologia – Zona 15

Zona 15	
9 stalli per sosta libera con segnaletica	
0 stalli per sosta libera senza segnaletica	
21 stalli in aree private ad uso pubblico	
0 stalli a disco orario	
21 stalli a pagamento	

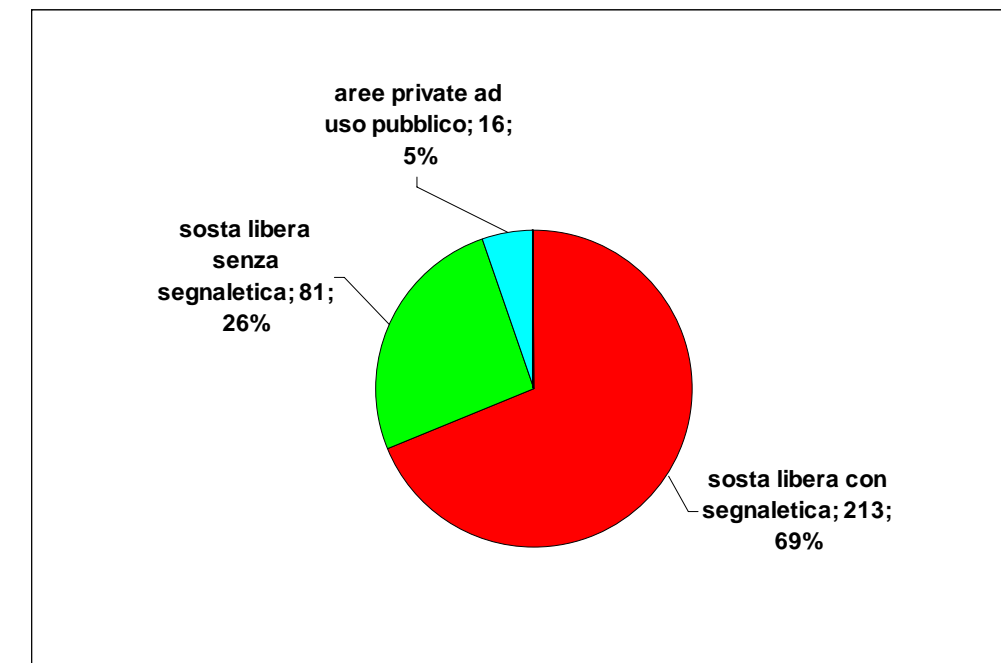
Fig. 9.26 – Offerta di sosta per tipologia – Zona 15



Tab. 9.25 – Offerta di sosta per tipologia – Zona 16

Zona 16	
213 stalli per sosta libera con segnaletica	
81 stalli per sosta libera senza segnaletica	
16 stalli in aree private ad uso pubblico	
0 stalli a disco orario	
0 stalli a pagamento	

Fig. 9.27 – Offerta di sosta per tipologia – Zona 16

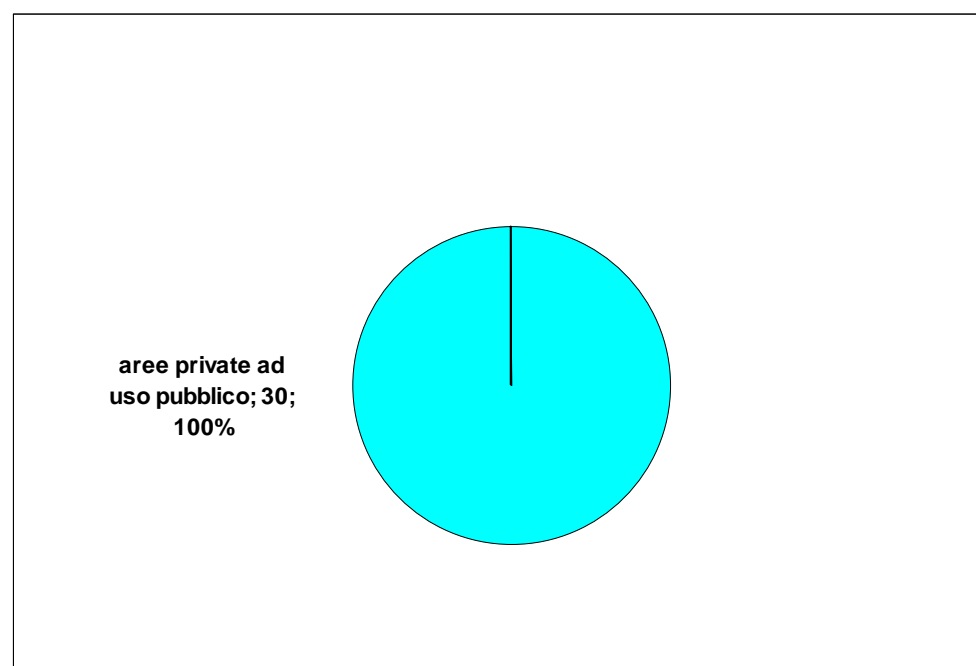




Tab. 9.26 – Offerta di sosta per tipologia – Zona 17

<b>Zona 17</b>
<b>0 stalli per sosta libera con segnaletica</b>
<b>0 stalli per sosta libera senza segnaletica</b>
<b>30 stalli in aree private ad uso pubblico</b>
<b>0 stalli a disco orario</b>
<b>0 stalli a pagamento</b>

Fig. 9.28 – Offerta di sosta per tipologia – Zona 17



via Claudia Augusta-via C. Battisti-via Travaia) entrambe con circa 420 stalli, in queste due zone si concentra circa il 40.0% dell'offerta totale di Levico, segue la zona 6 (via S. Croce-via Fosse-via Vetriolo-via Salina-S.P. 11 di Vetriolo-S.P. 228 di Levico e Novaledo-via Segantini-via Belvedere-via Pigio) con poco più di 300 stalli pari ad un ulteriore 15.0%

I dati sull'offerta di sosta evidenziano, per quanto riguarda i soli stalli per auto, come l'offerta maggiore riguardi oltre alle aree private ad uso pubblico con 807 stalli, gli stalli liberi con segnaletica che risultano numericamente paragonabili a quelli a pagamento, pari, infatti, rispettivamente a 512 e 497 stalli. Esigua risulta invece l'offerta di sosta regolarizzata a disco orario con soli 38 stalli localizzati tutti in v.le Roma.

La sosta a pagamento risulta presente in v.le Segantini (270 stalli), v.le Lido (circa 100 stalli), via V. Emanuele (40 stalli), via Claricini e via Diaz (rispettivamente 23 e 22 stalli), p.zza Venezia (21 stalli), via 3 Novembre/p.zza Garollo (10 stalli), v.le Belvedere (8 stalli) e via Prati (2 stalli).

Osservando invece la distribuzione dell'offerta di sosta per zona si evidenzia come le zone con il maggior numero di stalli risultino le zone 13 (Zona Lido) e 14 (Via Caserme-v.le Lido-via Brenta-



• **OCCUPAZIONE DI SOSTA**

Le indagini effettuate hanno evidenziato un'occupazione di sosta a Levico Terme di

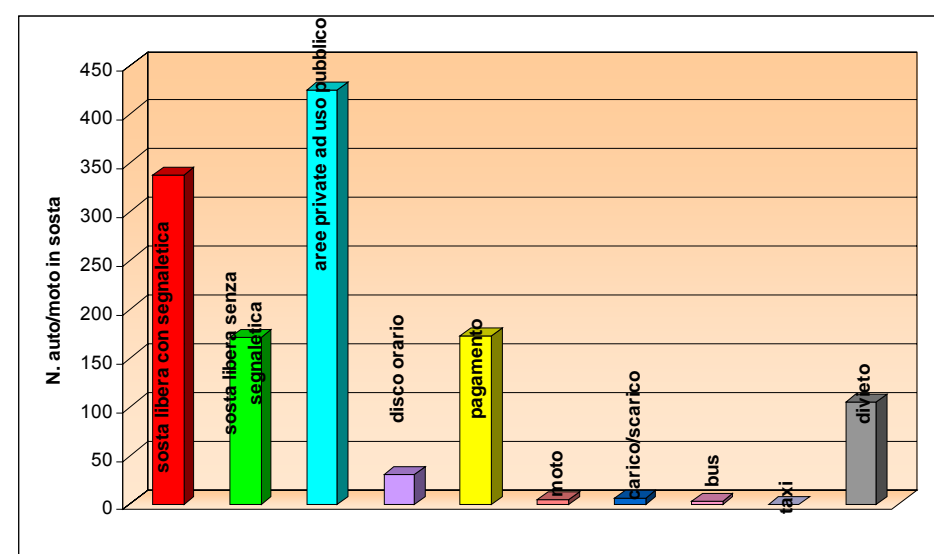
**1239 auto**

considerando tutti i veicoli in sosta l'occupazione sale a 1252 e risulta così ripartita per tipologia di sosta (tabella 9.27a e figura 9.29a):

Tab. 9.27a - Occupazione di sosta per tipologia

Comune di Levico Terme	
338 auto in sosta libera con segnaletica	
171 auto in sosta libera senza segnaletica	
424 auto in sosta in aree private ad uso pubblico	
30 auto in sosta a disco orario	
172 auto in sosta a pagamento	
5 moto	
6 mezzi per carico/scarico	
2 bus	
0 taxi	
104 auto in divieto	

Fig. 9.29a - Occupazione di sosta per tipologia

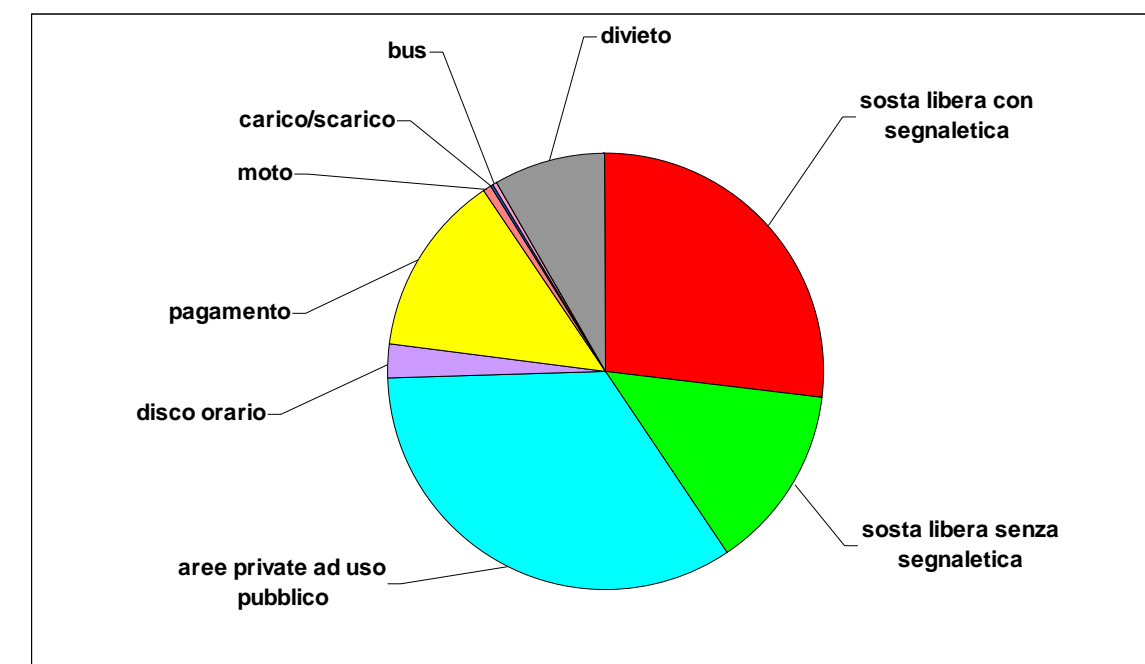


Percentualmente l'occupazione di sosta di Levico Terme risulta così ripartita (tabella 9.27b e figura 9.29b):

Tab. 9.27b - Distribuzione percentuale dell'occupazione di sosta per tipologia

Comune di Levico Terme	
27.1% auto in sosta libera con segnaletica	
13.7% auto in sosta libera senza segnaletica	
33.9% auto in sosta in aree private ad uso pubblico	
2.4% auto in sosta a disco orario	
13.7% auto in sosta a pagamento	
0.4% moto	
0.5% mezzi per carico/scarico	
0.2% bus	
0.0% taxi	
8.3% divieto	

Fig. 9.29b - Distribuzione percentuale dell'occupazione di sosta per tipologia



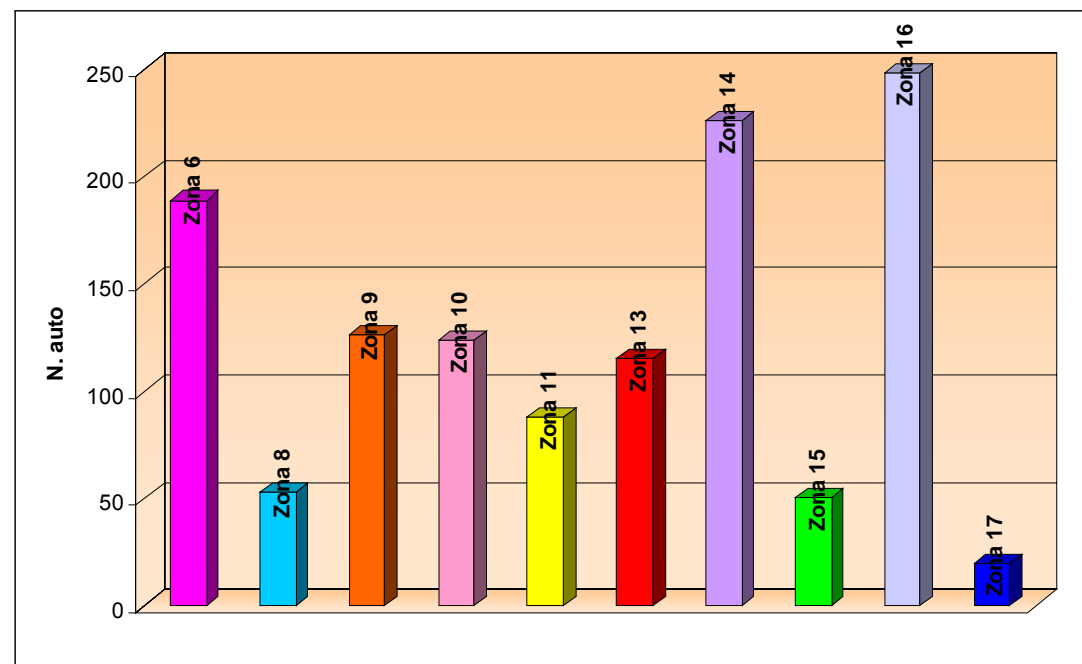


Per le varie **zone** considerate la distribuzione dell'**occupazione di sosta** risulta la seguente (tabella 9.28a e figura 9.30a):

Tab. 9.28a - Occupazione di sosta per zone

Area urbana di Levico Terme	
189 auto	nella zona 6
53 auto	nella zona 8
126 auto	nella zona 9
124 auto	nella zona 10
88 auto	nella zona 11
115 auto	nella zona 13
226 auto	nella zona 14
50 auto	nella zona 15
248 auto	nella zona 16
20 auto	nella zona 17

Fig. 9.30a - Occupazione di sosta per zone

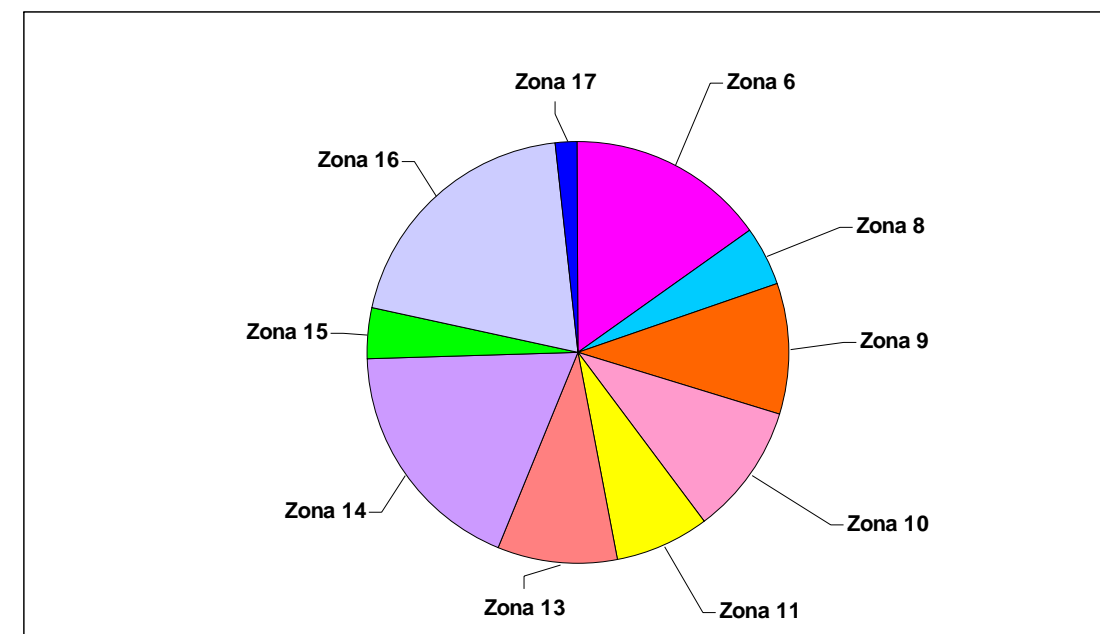


Percentualmente per le varie **zone** considerate la distribuzione dell'**occupazione di sosta** risulta la seguente (tabella 9.28b e figura 9.30b):

Tab. 9.28b - Distribuzione percentuale dell'occupazione di sosta per zone

Area urbana di Levico Terme	
15.3%	auto nella zona 6
4.3%	auto nella zona 8
10.2%	auto nella zona 9
10.0%	auto nella zona 10
7.1%	auto nella zona 11
9.3%	auto nella zona 13
18.2%	auto nella zona 14
4.0%	auto nella zona 15
20.0%	auto nella zona 16
1.6%	auto nella zona 17

Fig. 9.30b - Distribuzione percentuale dell'occupazione di sosta per zone



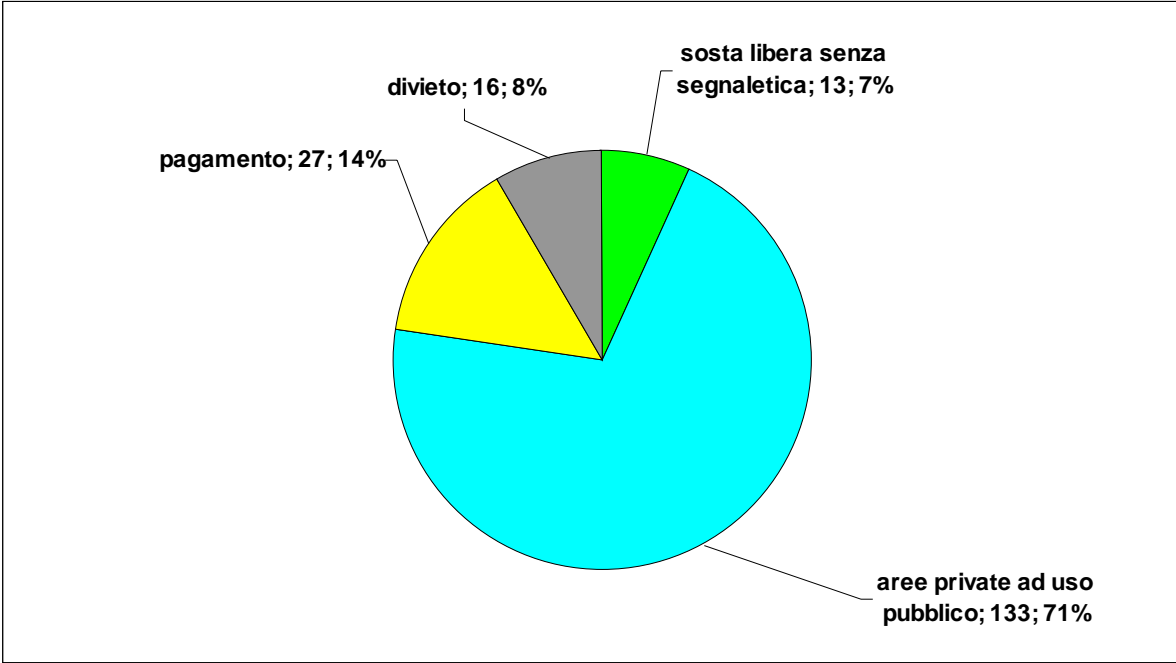


Di seguito si riporta, per ciascuna zona di sosta considerata, l'occupazione di sosta rilevata suddivisa per tipologia (tabelle dalla 9.29 alla 9.38 e figure dalla 9.31 alla 9.40). I dati sono accompagnati da un grafico a torta che illustra, per ciascuna zona, la distribuzione percentuale dell'occupazione. I dati fanno riferimento esclusivamente alle auto rilevate.

Tab. 9.29 - Occupazione di sosta per tipologia – Zona 6

<b>Zona 6</b>
0 auto in sosta libera con segnaletica
13 auto in sosta libera senza segnaletica
133 auto in sosta in aree private ad uso pubblico
0 auto in sosta a disco orario
27 auto in sosta a pagamento
16 auto in divieto

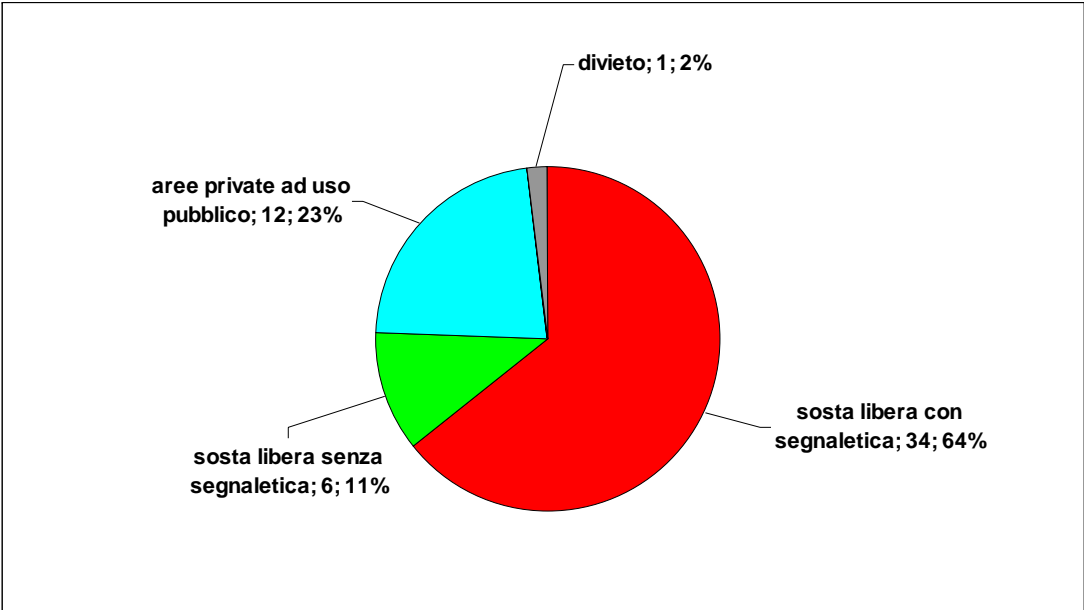
Fig. 9.31 - Occupazione di sosta per tipologia – Zona 6



Tab. 9.30 - Occupazione di sosta per tipologia – Zona 8

<b>Zona 8</b>
34 auto in sosta libera con segnaletica
6 auto in sosta libera senza segnaletica
12 auto in sosta in aree private ad uso pubblico
0 auto in sosta a disco orario
0 auto in sosta a pagamento
1 auto in divieto

Fig. 9.32 - Occupazione di sosta per tipologia – Zona 8

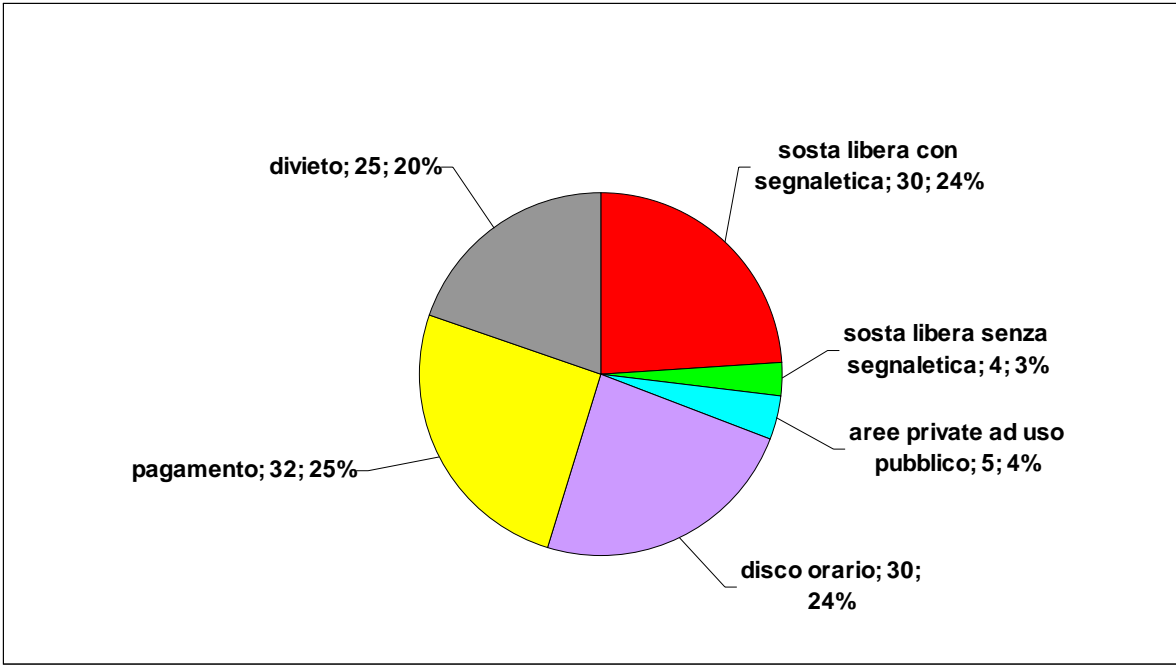




Tab. 9.31 - Occupazione di sosta per tipologia – Zona 9

<b>Zona 9</b>
30 auto in sosta libera con segnaletica
4 auto in sosta libera senza segnaletica
5 auto in sosta in aree private ad uso pubblico
30 auto in sosta a disco orario
32 auto in sosta a pagamento
25 auto in divieto

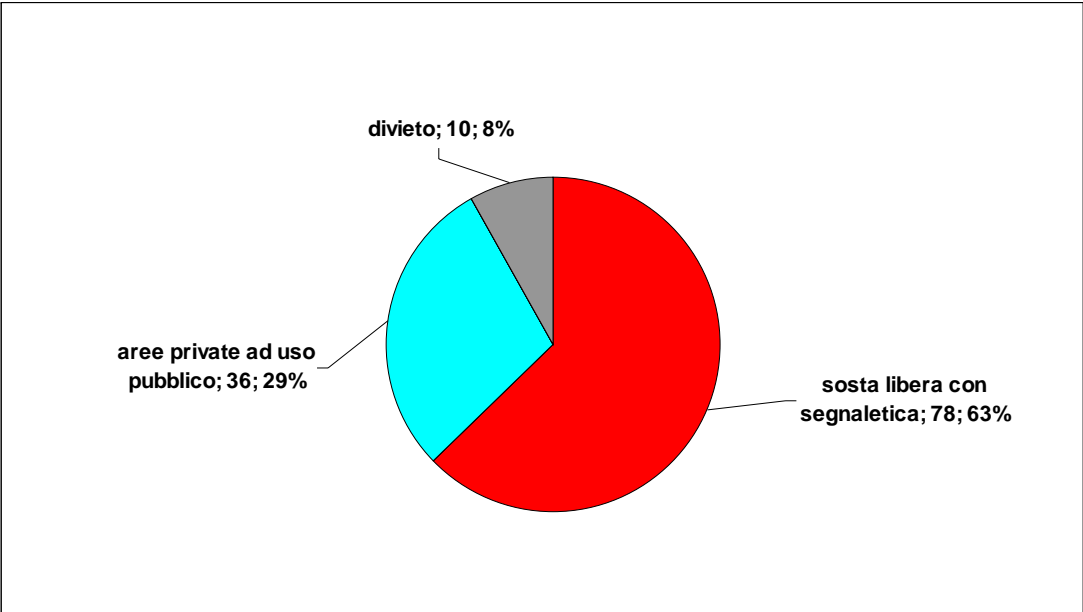
Fig. 9.33 - Occupazione di sosta per tipologia – Zona 9



Tab. 9.32 - Occupazione di sosta per tipologia – Zona 10

<b>Zona 10</b>
78 auto in sosta libera con segnaletica
0 auto in sosta libera senza segnaletica
36 auto in sosta in aree private ad uso pubblico
0 auto in sosta a disco orario
0 auto in sosta a pagamento
10 auto in divieto

Fig. 9.34 - Occupazione di sosta per tipologia – Zona 10

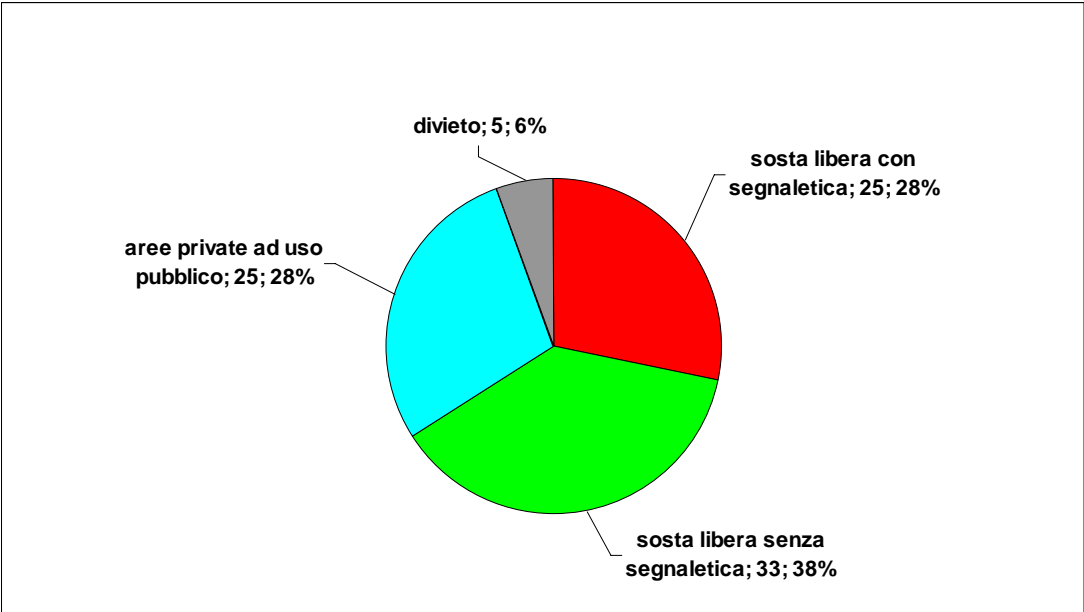




Tab. 9.33 - Occupazione di sosta per tipologia – Zona 11

Zona 11
25 auto in sosta libera con segnaletica
33 auto in sosta libera senza segnaletica
25 auto in sosta in aree private ad uso pubblico
0 auto in sosta a disco orario
0 auto in sosta a pagamento
5 auto in divieto

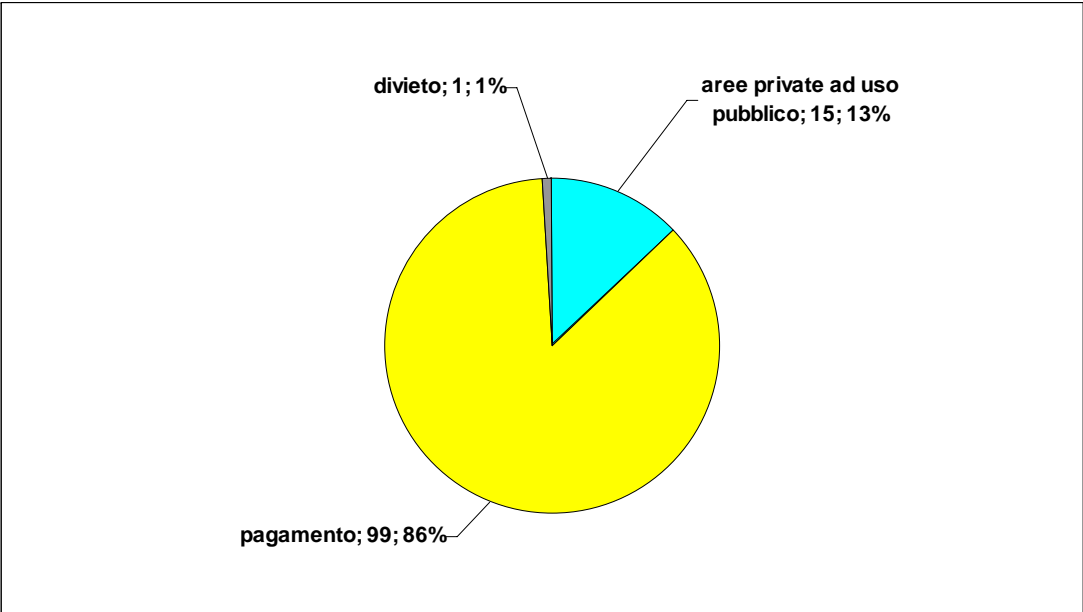
Fig. 9.35 - Occupazione di sosta per tipologia – Zona 11



Tab. 9.34 - Occupazione di sosta per tipologia – Zona 13

Zona 13
0 auto in sosta libera con segnaletica
0 auto in sosta libera senza segnaletica
15 auto in sosta in aree private ad uso pubblico
0 auto in sosta a disco orario
99 auto in sosta a pagamento
1 auto in divieto

Fig. 9.36 - Occupazione di sosta per tipologia – Zona 13

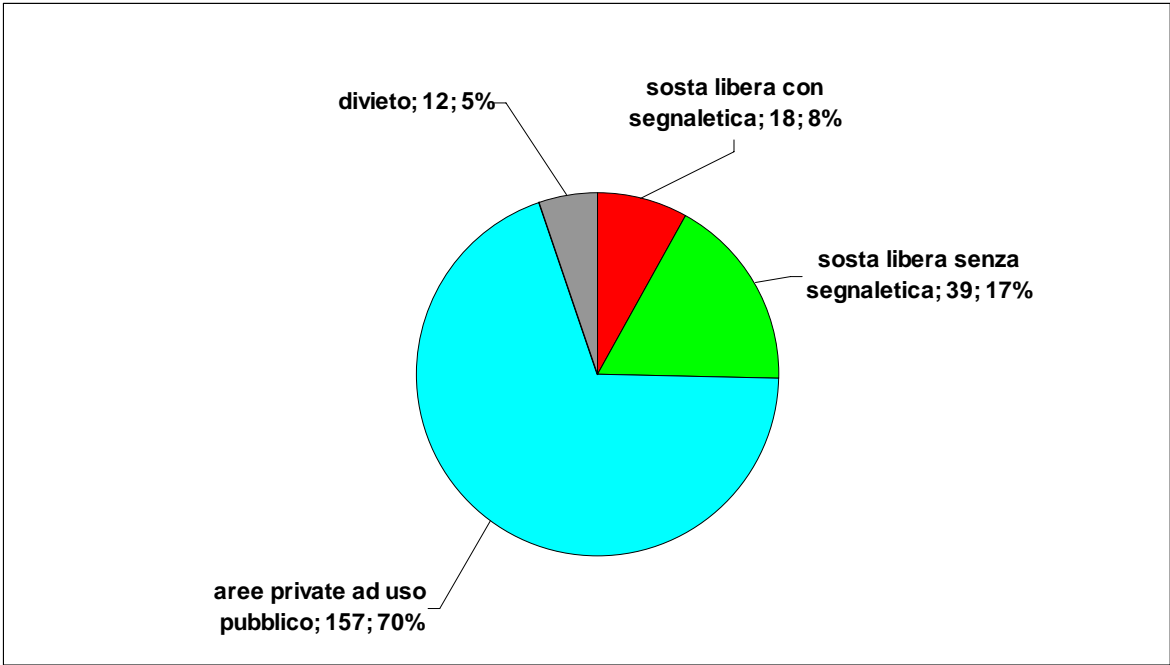




Tab. 9.35 - Occupazione di sosta per tipologia – Zona 14

<b>Zona 14</b>
18 auto in sosta libera con segnaletica
39 auto in sosta libera senza segnaletica
157 auto in sosta in aree private ad uso pubblico
0 auto in sosta a disco orario
0 auto in sosta a pagamento
12 auto in divieto

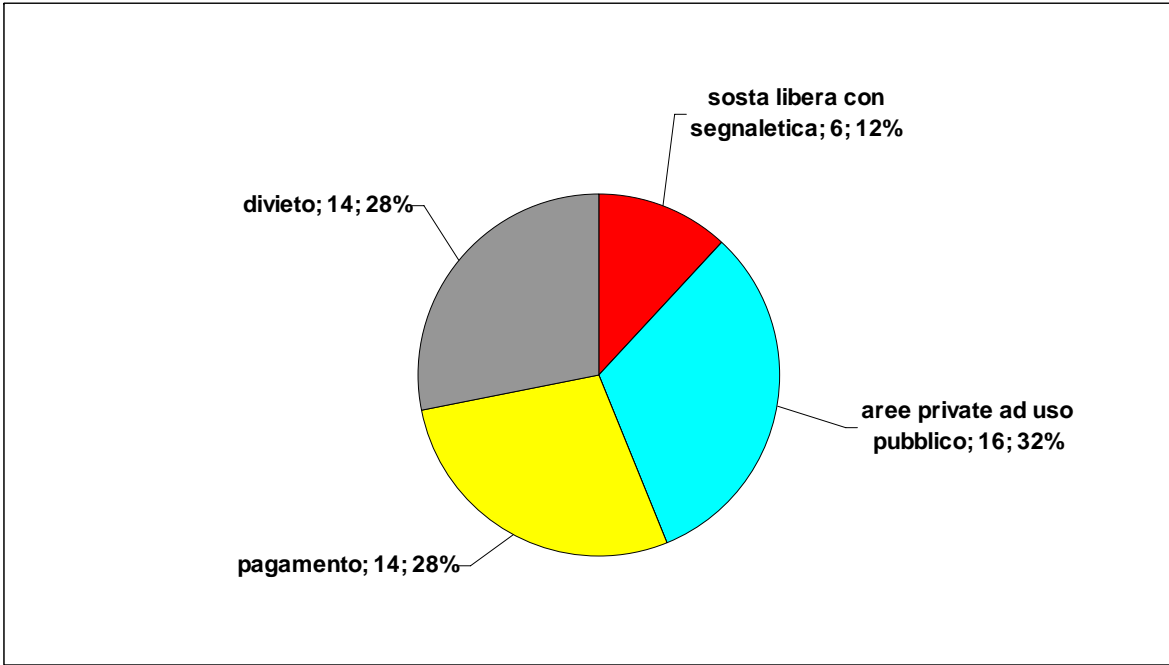
Fig. 9.37 - Occupazione di sosta per tipologia – Zona 14



Tab. 9.36 - Occupazione di sosta per tipologia – Zona 15

<b>Zona 15</b>
6 auto in sosta libera con segnaletica
0 auto in sosta libera senza segnaletica
16 auto in sosta in aree private ad uso pubblico
0 auto in sosta a disco orario
14 auto in sosta a pagamento
14 auto in divieto

Fig. 9.38 - Occupazione di sosta per tipologia – Zona 15

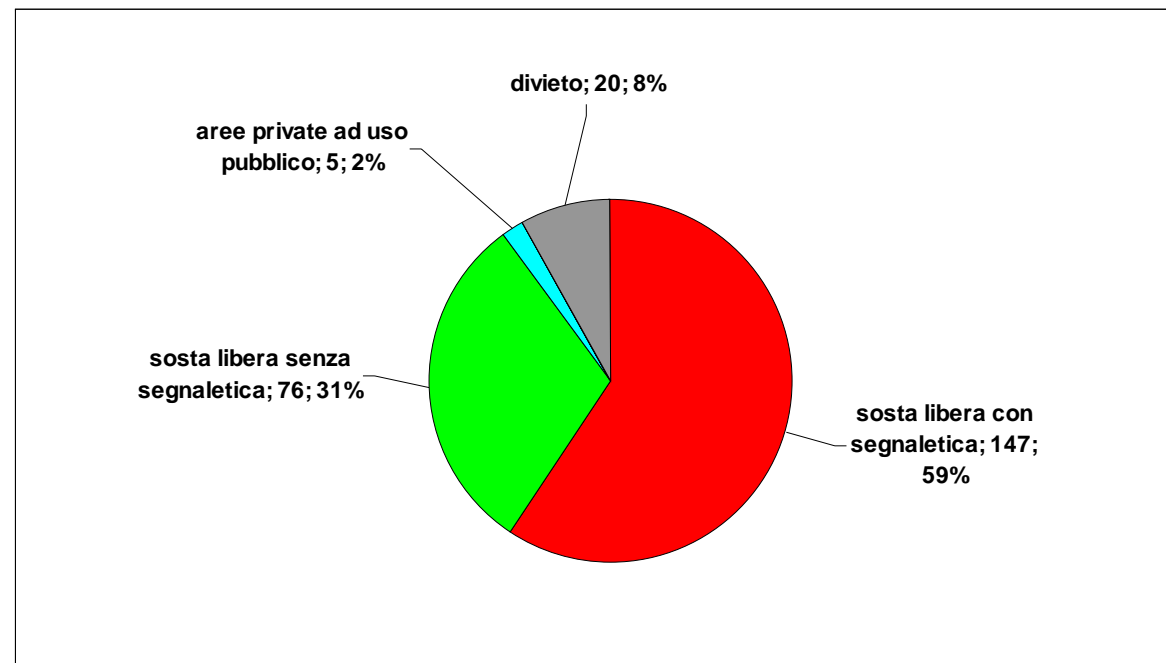




Tab. 9.37 - Occupazione di sosta per tipologia – Zona 16

Zona 16	
147 auto in sosta libera con segnaletica	
76 auto in sosta libera senza segnaletica	
5 auto in sosta in aree private ad uso pubblico	
0 auto in sosta a disco orario	
0 auto in sosta a pagamento	
20 auto in divieto	

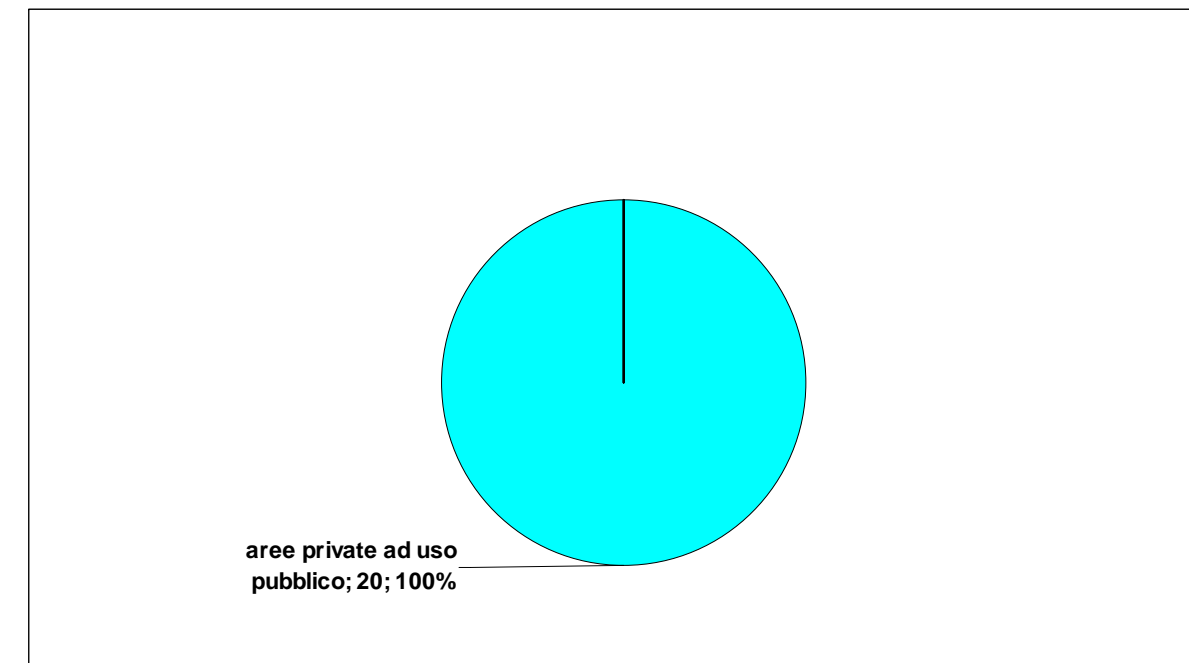
Fig. 9.39 - Occupazione di sosta per tipologia – Zona 16



Tab. 9.38 - Occupazione di sosta per tipologia – Zona 17

Zona 17	
0 auto in sosta libera con segnaletica	
0 auto in sosta libera senza segnaletica	
20 auto in sosta in aree private ad uso pubblico	
0 auto in sosta a disco orario	
0 auto in sosta a pagamento	
0 auto in divieto	

Fig. 9.40 - Occupazione di sosta per tipologia – Zona 17



Nella figura 9.41 si riporta per ciascuna zona monitorata l'offerta e l'occupazione diurna totale di sosta senza distinzione per tipologia di stallo, per l'analisi invece della distribuzione dell'offerta e dell'occupazione per tipologia si rimanda alle figure 9.42, 9.43, 9.44 e 9.45 in cui per ciascuna zona considerata e per ciascuna tipologia di sosta si riportano dei grafici a torta che rappresentano graficamente il rapporto fra l'offerta e l'occupazione di sosta. In particolare le figure sono state definite rispettivamente per gli stalli liberi, in aree private ad uso pubblico, a disco orario e pagamento. Si precisa che i dati fanno riferimento ai soli stalli per auto.



**Tab. 9.39a - Offerta e occupazione diurna di parcheggio per tipologia e per via - Giorno feriale - Anno 2006**

Via, Piazza, vicolo	OFFERTA DI SOSTA								TOTALE OFFERTA STALLI PER AUTO	OCCUPAZIONE DI SOSTA								TOTALE OCCUPAZIONE STALLI PER AUTO	INDICE DI OCCUPAZIONE	Note					
	In aree private ad uso pubblico	Liberi senza segnaletica orizzontale	Liberi con segnaletica orizzontale		Disco orario		Pagamento	Moto		Carico/ Scarico	In aree private ad uso pubblico	Liberi senza segnaletica orizzontale	Liberi con segnaletica orizzontale		Disco orario		Pagamento				Moto	Carico/ Scarico	Divieto		
				BUS	TAXI	2 ORE							1 ORA		BUS	TAXI								2 ORE	1 ORA
via 3 Novembre/piazza Garollo			6					10	4	3	16			6					9	3	1	1	16	1,00	pagamento: 9:00/13:00 15:00/20:00 0.7€/ora
via Augusta	48			4							48	29			2							3	32	0,67	
via Avancini (1° tratto)		4	62								66		3	11								1	15	0,23	mercato 2°-4° lunedì del mese 7:00/13:00
via Avancini (2° tratto)		30									30		26										26	0,87	
via Battisti	6	11	6								23	1	7	6								3	17	0,74	
viale Belvedere	107							8			115	52										2	54	0,47	pagamento: 9:00/20:00 0.5€/ora 3€/ora
via Bion		20	6							5	26		6	5							2		11	0,42	(scarico rifiuti)
via Brenta	30	18									48	20	7										27	0,56	
via Brolotondo		9									9		8										8	0,89	vicolo senza segnaletica
via Brozzara											0										2	2	-		
via Cà Rotte											0										3	3	-		
via per Caldonazzo		30									30		8										8	0,27	
via Caproni	29		7								36	25		7							2	34	0,94		
via Caserme			13								13			13									13	1,00	
via Casotte											0										1	1	-		
via Cavour			17						4		17			13					1				13	0,76	
corso Centrale	122		80								202	81		60							2	143	0,71		
piazza della Chiesa			14								14			14							3	17	1,21		
via Claricini	2							23			25	2						9					11	0,44	pagamento: 9:00/13:00 15:00/20:00 0.7€/ora
via del Crocefisso		14									14		4										4	0,29	
via Dante										4	0										8	8	-	zona mercato	
via dei Morari	18										18	7									2	9	0,50		
via Diaz								22	5		22							13	1				13	0,59	pagamento: 9:00/13:00 15:00/20:00 0.7€/ora
piazza Don Marco Libardoni			2								2			2							7	9	4,50		
via Fosse		5									5		3										3	0,60	
via Garibaldi	9										9	9									3	12	1,33	traffico limitato	
via Giannettini	15	3	8								26	6	1	1									8	0,31	
viale Lido	136		45	10				101			282	47		34				22			3	106	0,38	pagamento: 9:00/20:00 0.5€/ora 3€/giorno	
via Marconi			14								14			11							3	14	1,00	traffico limitato: 9:30/12:30 16:30/23:30	
piazza Medici			10								10			10							2	12	1,20		
via Miserere			7								7			4							1	5	0,71		
via Montel	5	4									9	3	4								10	17	1,89		
via Narorè	17		16								33	7		3									10	0,30	
parco Terme	60										60	38											38	0,63	parcheggio ingresso da via Fosse
via Pasotte		6									6		6								5	11	1,83		
via per Barco	3		3								6	2											2	0,33	
via Pigio	10										10	6											6	0,60	
via Prà											0										4	4	-		
via Prati								2			2							1					1	0,50	pagamento: 9:00/13:00 15:00/20:00 0.7€/ora
via Regia											0										1	1	-		
viale Roma			30			28	10				68			30			20	10			3	63	0,93	disco orario 9:00/13:00 15:00/19:00	
viale Rovigo			44								44			30									30	0,68	
piazza S. Francesco			10								10			8									8	0,80	



Via, Piazza, vicolo		OFFERTA DI SOSTA									TOTALE OFFERTA STALLI PER AUTO	OCCUPAZIONE DI SOSTA										TOTALE OCCUPAZIONE STALLI PER AUTO	INDICE DI OCCUPAZIONE	Note			
		In aree private ad uso pubblico	Liberi senza segnaletica orizzontale	Liberi con segnaletica orizzontale			Disco orario		Pagamento	Moto		Carico/ Scarico		In aree private ad uso pubblico	Liberi senza segnaletica orizzontale	Liberi con segnaletica orizzontale			Disco orario		Pagamento				Moto	Carico/ Scarico	
					BUS	TAXI	2 ORE	1 ORA									BUS	TAXI	2 ORE	1 ORA							
via per	S. Giuliana			28	3						28		17											17	0,61		
via	S.Biagio	3									3	3										2	5	1,67	poi chiusa per lavori		
via	S.Croce	20	5								25	15	5									10	30	1,20			
via	S.Lucca (oggi via Matteoni)			64	5						64			60									60	0,94			
	S.P.11 per Vetriolo	17									17	17											17	1,00	poi chiusa per lavori		
viale	Segantini	14	20						270		304	12	6						77				95	0,31	pagamento: 9:00/20:00 0.5€/ora 3€/ora		
	Stazione		30	18		4					48		18	8								7	33	0,69			
viale	Stazione		30								30		24									1	25	0,83			
via	Tonelli (sopra via Venezia)	16									16	3											3	0,19			
via	Tonelli (sotto via Venezia)										0										2	2	-				
	traversa Lido	50									50	15											15	0,30			
viale	Trento	25									25												0	0,00			
viale	Venezia	16	12								28	5	3										8	0,29			
piazza	Venezia								21		21								14				14	0,67	pagamento (0.7€/ora) 9:00/13:00 15:00/20:00		
via per	Vetriolo										0										1	1	-				
vicolo	Vetriolo										0										4	4	-				
via	Vettorazzi	17									17	11											11	0,65			
via	Vittorio Emanuele	6	10						40		56	2	5						27		3	2	36	0,64			
via	XI febbraio	6		2							8	6		2									8	1,00			
via	Xicco Polentone		10								10		10										10	1,00			
TOTALE		807	271	512	22	4	28	10	497	13	12	2125	424	171	338	2	0	20	10	172	5	6	104	1239	0,58		

Legenda:

Coeff. di occupazione ≤0,50



Coeff. di occupazione≥ 0,80 <1,00



Coeff. di occupazione >0,50 <0,80



Coeff. di occupazione ≥ 1,00





Tab. 9.39b - Offerta e occupazione diurna di parcheggio per tipologia, per via e per zona - Giornata ferial - Anno 2006

N. Zona	Via, Piazza, vicolo		OFFERTA DI SOSTA					TOTALE OFFERTA STALLI PER AUTO	OCCUPAZIONE DI SOSTA							TOTALE OCCUPAZIONE STALLI PER AUTO	INDICE DI OCCUPAZIONE	
			In aree private ad uso pubblico	Liberi senza segnaletica orizzontale	Liberi con segnaletica orizzontale	Disco orario			Pagamento	In aree private ad uso pubblico	Liberi senza segnaletica orizzontale	Liberi con segnaletica orizzontale	Disco orario		Pagamento			Divieto
						2 ORE	1 ORA						2 ORE	1 ORA				
6	viale	Trento	25						25								0	0,00
6	viale	Belvedere	107					8	115	52					2		54	0,47
6	via	Fosse		5					5		3						3	0,60
6		parco Terme	60						60	38							38	0,63
6	via	Pigio	10						10	6							6	0,60
6	via	Vittorio Emanuele	6	10				40	56	2	5			27	2		36	0,64
6		S.P.11 per Vetriolo	17						17	17							17	1,00
6	via	S.Croce	20	5					25	15	5				10		30	1,20
6	via	S.Biagio	3						3	3					2		5	1,67
TOTALE ZONA 6			248	20	0	0	0	48	316	133	13	0	0	0	27	16	189	0,60
8	viale	Segantini	14	20					34	12	6						18	0,53
8	viale	Lido			45				45			34			1		35	0,78
TOTALE ZONA 8			14	20	45	0	0	0	79	12	6	34	0	0	0	1	53	0,67
9	via	Claricini	2					23	25	2				9			11	0,44
9	via	Prati						2	2					1			1	0,50
9	via	Diaz						22	22					13			13	0,59
9	piazza	S. Francesco			10				10			8					8	0,80
9	via	3 Novembre/piazza Garollo			6			10	16			6		9	1		16	1,00
9	piazza	della Chiesa			14				14			14			3		17	1,21
9	via	Montel	5	4					9	3	4				10		17	1,89
9	viale	Roma				28	10		38				20	10	3		33	0,87
9	piazza	Don Marco Libardoni			2				2			2			7		9	4,50
9	via	Regia							0						1		1	-
TOTALE ZONA 9			7	4	32	28	10	57	138	5	4	30	20	10	32	25	126	0,91
10	via	Vettorazzi	17						17	11							11	0,65
10	viale	Rovigo			44				44			30					30	0,68
10	via	Caproni	29		7				36	25		7			2		34	0,94
10	via	Marconi			14				14			11			3		14	1,00
10	via per	Vetriolo							0						1		1	-
10	vicolo	Vetriolo							0						4		4	-
10	viale	Roma			30				30			30					30	1,00
TOTALE ZONA 10			46	0	95	0	0	0	141	36	0	78	0	0	0	10	124	0,88
11	via	Avancini (1° tratto)		4	62				66		3	11			1		15	0,23
11	via	Tonelli (sopra via Venezia)	16						16	3							3	0,19
11	via	Giannettini	15	3	8				26	6	1	1					8	0,31
11	via	Narorè	17		16				33	7		3					10	0,30
11	via	per Barco	3		3				6	2							2	0,33
11	viale	Venezia		12					12		3						3	0,25
11	via	dei Morari	18						18	7					2		9	0,50
11	via	Avancini (2° tratto)		30					30		26						26	0,87
11	piazza	Medici			10				10			10			2		12	1,20
TOTALE ZONA 11			69	49	99	0	0	0	217	25	33	25	0	0	0	5	88	0,41



N. Zona	Via, Piazza, vicolo		OFFERTA DI SOSTA					TOTALE OFFERTA STALLI PER AUTO	OCCUPAZIONE DI SOSTA						TOTALE OCCUPAZIONE STALLI PER AUTO	INDICE DI OCCUPAZIONE		
			In aree private ad uso pubblico	Liberi senza segnaletica orizzontale	Liberi con segnaletica orizzontale	Disco orario			Pagamento	In aree private ad uso pubblico	Liberi senza segnaletica orizzontale	Liberi con segnaletica orizzontale	Disco orario				Pagamento	Divieto
						2 ORE	1 ORA						2 ORE	1 ORA				
13	viale	Lido						101	101						22	1	23	0,23
13	viale	Segantini						270	270						77		77	0,29
13		traversa Lido	50						50	15							15	0,30
TOTALE ZONA 13			50	0	0	0	0	371	421	15	0	0	0	0	99	1	115	0,27
14	via per	Caldonazzo		30					30		8						8	0,27
14	via del	Crocefisso		14					14		4						4	0,29
14	via	Bion		20	6				26		6	5					11	0,42
14	via	Brenta		18					18		7						7	0,39
14	viale	Lido	136						136	47						1	48	0,35
14	via	Augusta	48						48	29						3	32	0,67
14	corso	Centrale	122						122	81						1	82	0,67
14	via	Brolotondo		9					9		8						8	0,89
14	via	Caserme			13				13			13					13	1,00
14	via	Pasotte		6					6		6					5	11	1,83
14	via	Brozzara							0							2	2	-
TOTALE ZONA 14			306	97	19	0	0	0	422	157	39	18	0	0	0	12	226	0,54
15	via	Battisti	6						6	1						2	3	0,50
15	via	Miserere			7				7			4				1	5	0,71
15	piazza	Venezia						21	21					14			14	0,67
15	via	XI febbraio	6		2				8	6		2					8	1,00
15	via	Garibaldi	9						9	9						3	12	1,33
15	via	Dante							0							8	8	-
TOTALE ZONA 15			21	0	9	0	0	21	51	16	0	6	0	0	14	14	50	0,98
16	viale	Venezia	16						16	5							5	0,31
16	via per	S. Giuliana			28				28		17						17	0,61
16		Stazione		30	18				48		18	8				7	33	0,69
16	via	Battisti		11	6				17		7	6				1	14	0,82
16	via	Cavour			17				17			13					13	0,76
16	corso	Centrale			80				80			60				1	61	0,76
16	viale	Stazione		30					30		24					1	25	0,83
16	via	S.Lucca (oggi via Matteoni)			64				64			60					60	0,94
16	via	Xicco Polentone		10					10		10						10	1,00
16	via	Cà Rotte							0							3	3	-
16	via	Casotte							0							1	1	-
16	via	Prà							0							4	4	-
16	via	Tonelli (sotto via Venezia)							0							2	2	-
TOTALE ZONA 16			16	81	213	0	0	0	310	5	76	147	0	0	0	20	248	0,80
17	via	Brenta	30						30	20							20	0,67
TOTALE ZONA 17			30						30	20							20	0,67
TOTALE			807	271	512	28	10	497	2125	424	171	338	20	10	172	104	1239	0,58

Legenda:

Coeff. di occupazione ≤0,50



Coeff. di occupazione >0,50 <0,80



Coeff. di occupazione ≥ 0,80 <1,00



Coeff. di occupazione ≥ 1,00





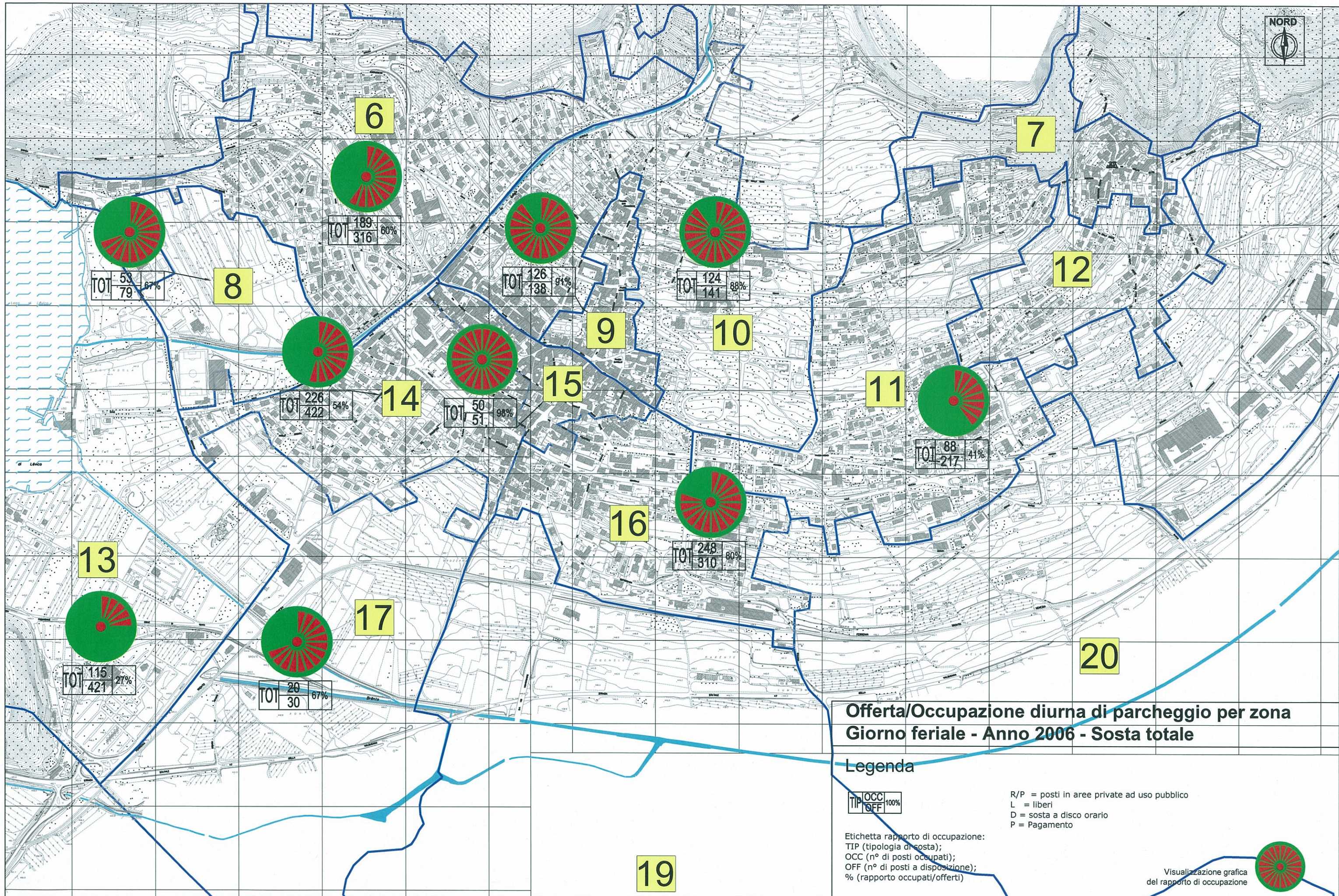
Tab. 9.39c - Offerta e occupazione diurna di parcheggio per tipologia e per zona - Giornata ferial - Anno 2006

N. Zona	OFFERTA DI SOSTA						TOTALE OFFERTA STALLI PER AUTO	OCCUPAZIONE DI SOSTA							TOTALE OCCUPAZIONE STALLI PER AUTO	INDICE DI OCCUPAZIONE
	In aree private ad uso pubblico	Liberi senza segnaletica orizzontale	Liberi con segnaletica orizzontale	Disco orario		Pagamento		In aree private ad uso pubblico	Liberi senza segnaletica orizzontale	Liberi con segnaletica orizzontale	Disco orario		Pagamento	Divieto		
				2 ORE	1 ORA						2 ORE	1 ORA				
TOTALE ZONA 6	248	20	0	0	0	48	316	133	13	0	0	0	27	16	189	0,6
TOTALE ZONA 8	14	20	45	0	0	0	79	12	6	34	0	0	0	1	53	0,67
TOTALE ZONA 9	7	4	32	28	10	57	138	5	4	30	20	10	32	25	126	0,91
TOTALE ZONA 10	46	0	95	0	0	0	141	36	0	78	0	0	0	10	124	0,88
TOTALE ZONA 11	69	49	99	0	0	0	217	25	33	25	0	0	0	5	88	0,41
TOTALE ZONA 13	50	0	0	0	0	371	421	15	0	0	0	0	99	1	115	0,27
TOTALE ZONA 14	306	97	19	0	0	0	422	157	39	18	0	0	0	12	226	0,54
TOTALE ZONA 15	21	0	9	0	0	21	51	16	0	6	0	0	14	14	50	0,98
TOTALE ZONA 16	16	81	213	0	0	0	310	5	76	147	0	0	0	20	248	0,80
TOTALE ZONA 17	30	0	0	0	0	0	30	20	0	0	0	0	0	0	20	0,67
TOTALE	807	271	512	28	10	497	2125	424	171	338	20	10	172	104	1239	0,58

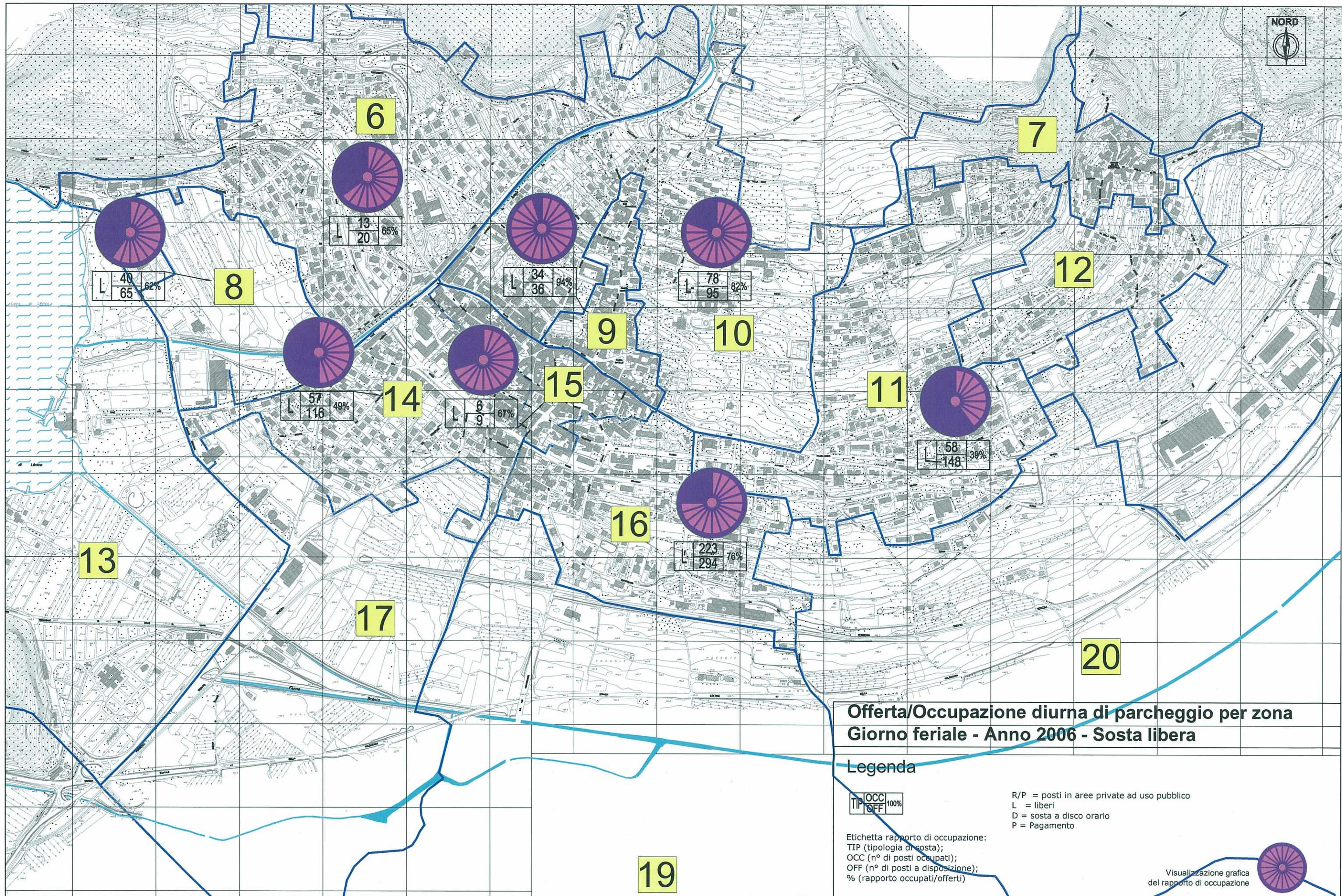
Legenda:



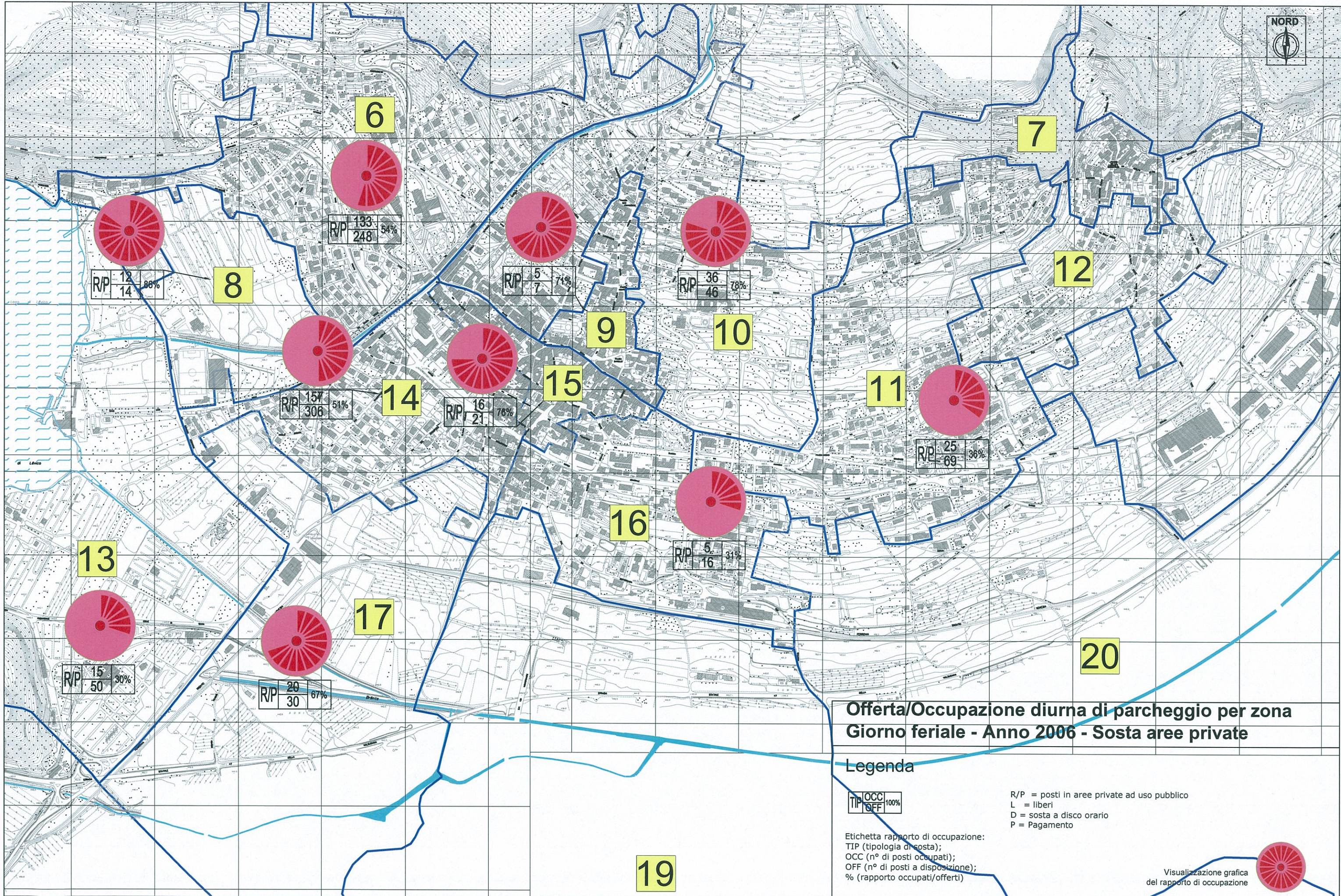




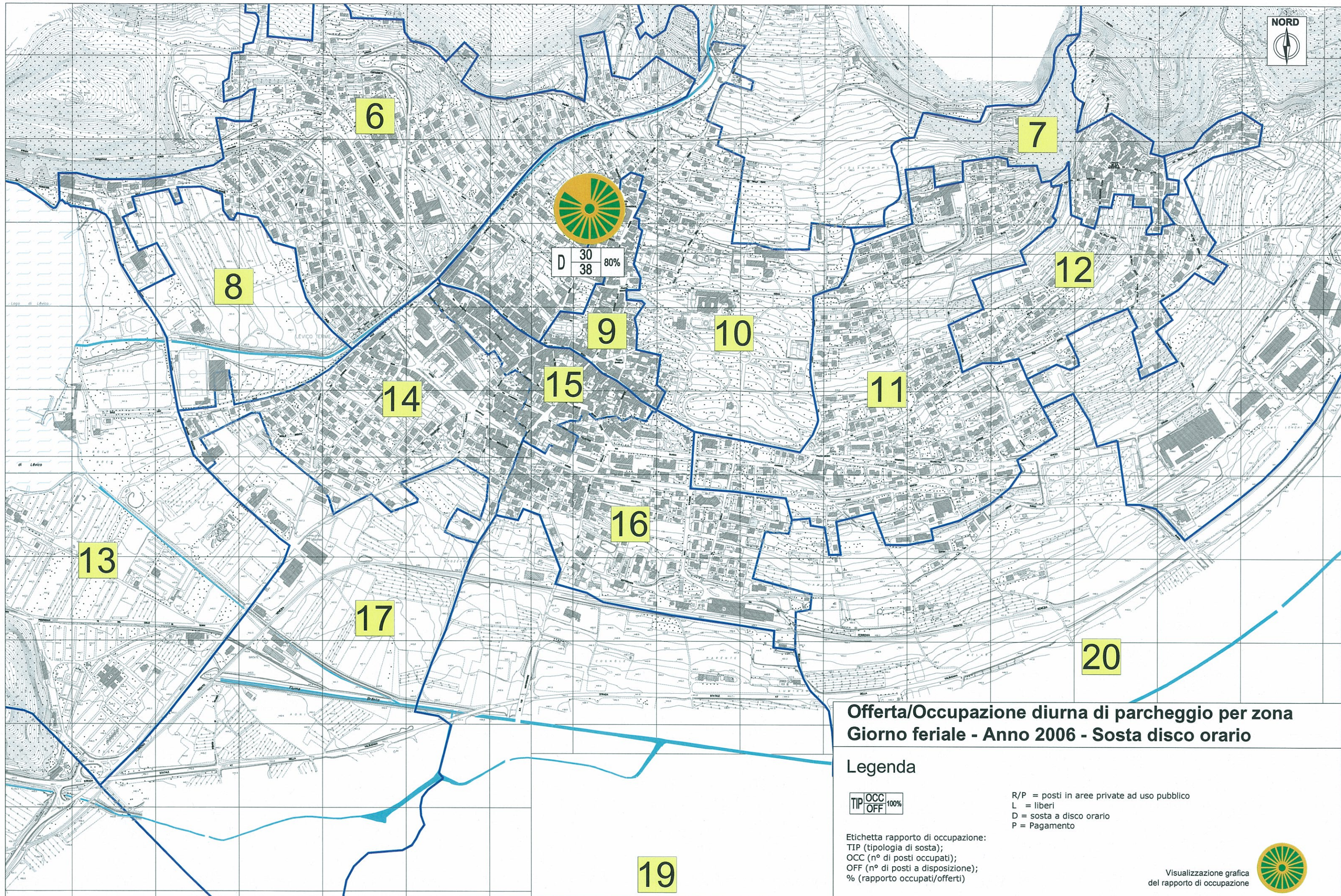












# Offerta/Occupazione diurna di parcheggio per zona Giorno feriale - Anno 2006 - Sosta disco orario

## Legenda



Etichetta rapporto di occupazione:  
TIP (tipologia di sosta);  
OCC (n° di posti occupati);  
OFF (n° di posti a disposizione);  
% (rapporto occupati/offerti)

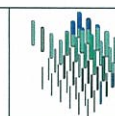
R/P = posti in aree private ad uso pubblico  
L = liberi  
D = sosta a disco orario  
P = Pagamento

Visualizzazione grafica  
del rapporto di occupazione



Comune di Levico Terme

Aggiornamento P.G.T.U.

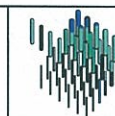
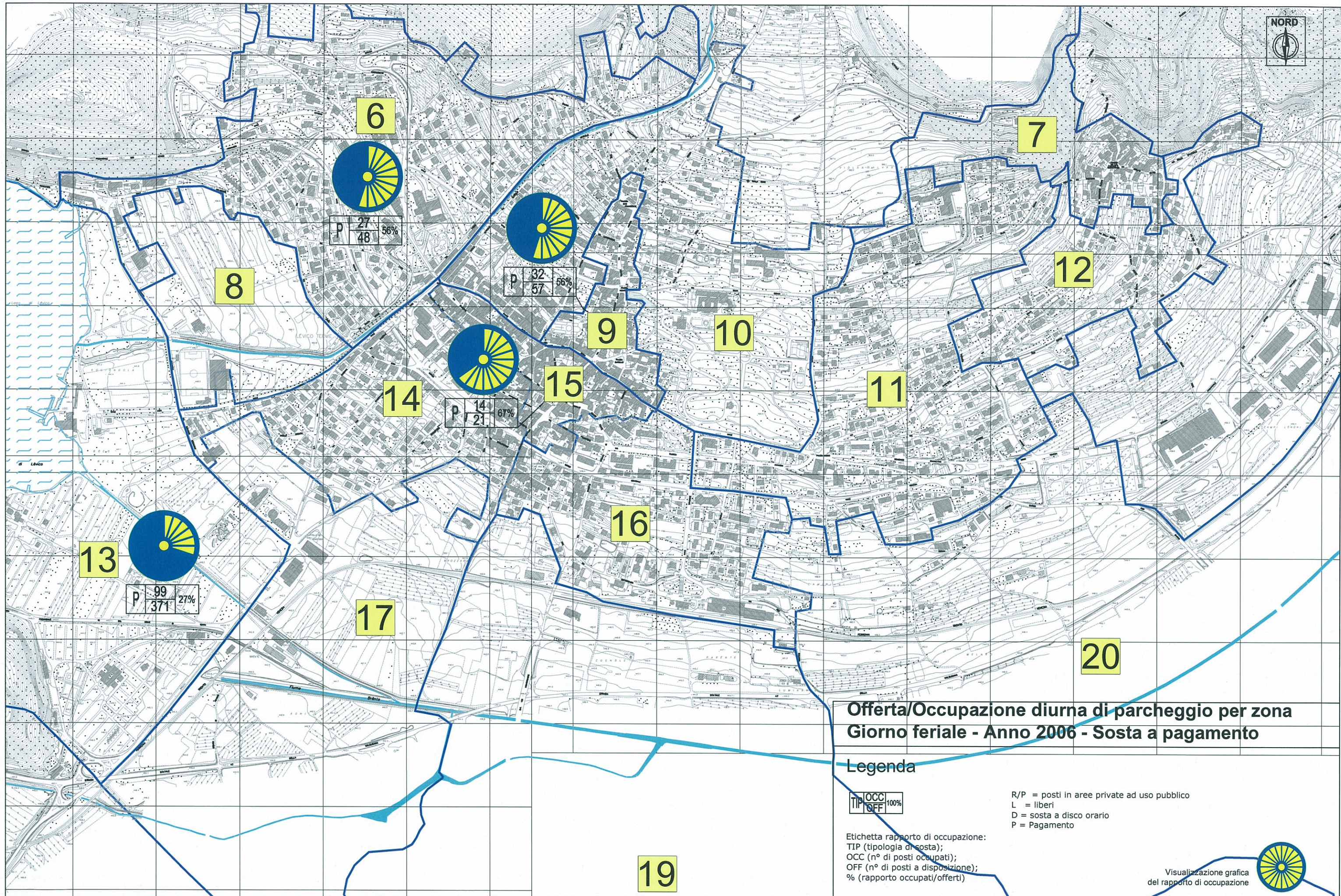


**ATA ENGINEERING srl**  
38100 Trento - Via Maccani, 195  
Tel. +39 0461-421268 r.a. - Fax. +39 0461-420377  
P.IVA. 01307610228  
www.atagroup.com E-Mail: ataengineering@atagroup.com



Fig. 9.44







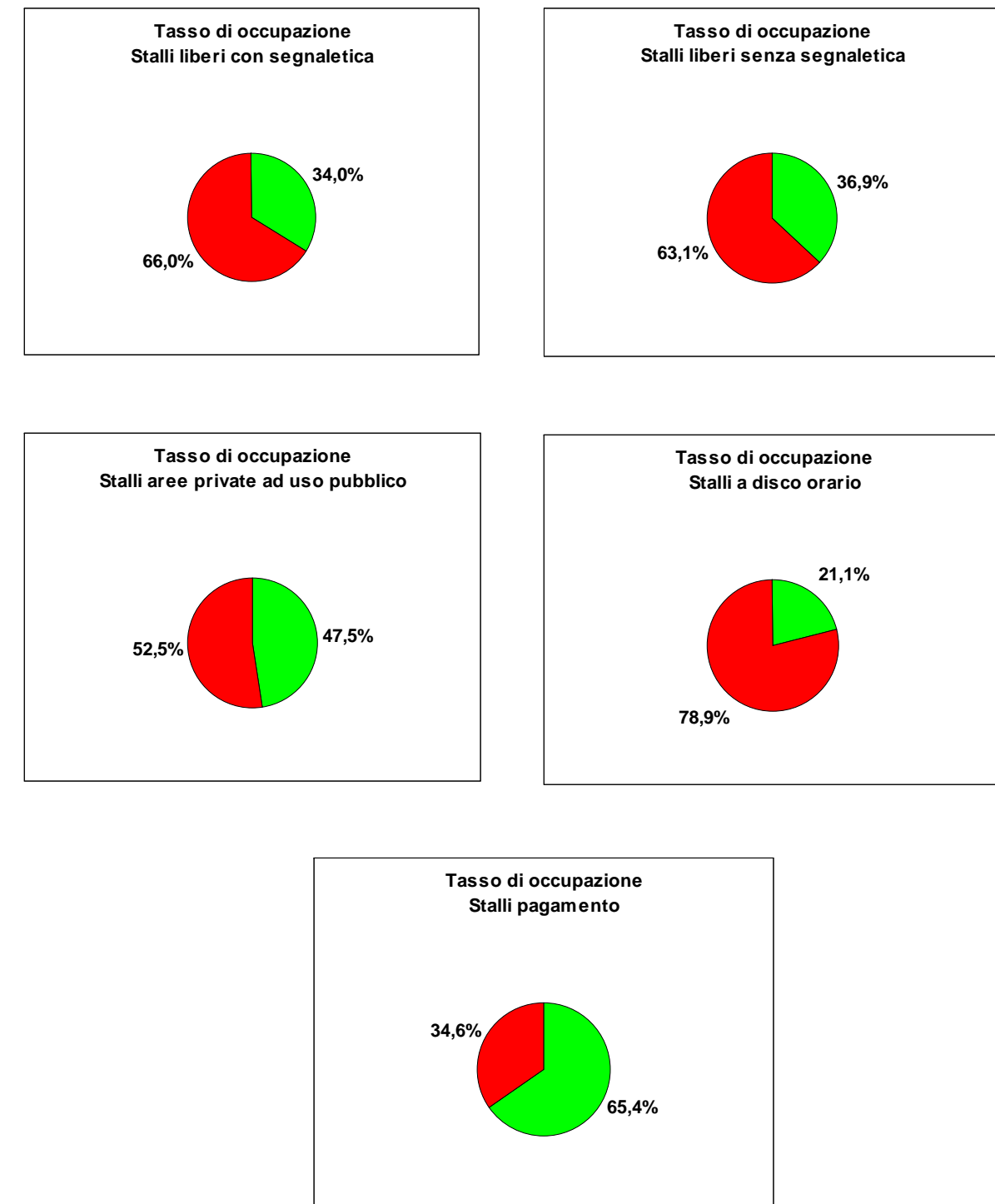
• **TASSI DI OCCUPAZIONE**

Il tasso di occupazione medio (rapporto occupazione/offerta) per la città di Levico Terme è del **58.3%**.

Su un offerta totale comunale di 2125 stalli per auto i veicoli in sosta conteggiati (comprese le auto in divieto) sono stati, infatti, 1239.

Il tasso di occupazione risulta variabile a seconda della tipologia di sosta. Nella figura 9.46 si riporta, per ciascuna tipologia di stalli di sosta (liberi con o senza segnaletica, in aree private ad uso pubblico, a disco orario e a pagamento), il tasso di occupazione. Per la sosta libera con segnaletica e senza segnaletica l'occupazione a Levico Terme risulta rispettivamente del 66.0% e del 63.1%, negli spazi privati ad uso pubblico scende al 52.5% e al 34.6% negli stalli a pagamento, mentre negli stalli a disco orario, seppur non risultino numericamente elevati, l'occupazione raggiunge quasi l'80.0% (78.9%).

Fig. 9.46 – Tasso di occupazione per tipologia di sosta



■ stalli occupati  
■ stalli liberi



Analizzando l'indice di occupazione per zona si osserva come le zone con i tassi di occupazione più elevati risultino la zona 15 (0.98) (via G. Marconi-via Regia-via Dante-via Garibaldi-via XI Febbraio-via A. Avancini-via Xicco Polentone-via Cavour), 9 (0.91) (via G. Marconi-via Regia-p.zza Sonnino-via Mons. Caproni-p.zza S. Francesco-via Montel-p.zza Garollo), 10 (0.88) (v.le Rovigo-via Lungo Parco-via della Pace-via Fonda-via Salina-via Vetriolo-via Fosse-via Dante-via Mons. Caproni-via Montel-via G. Prati) e 16 (0.80) (via G. Marconi-v.le Stazione-v.le Venezia-stazione F.S.-via Sotto Roveri-via C. Battisti-via Xicco Polentone-via Cavour). In altre zone il tasso di occupazione pur essendo più basso risulta comunque superiore al 50.0% dell'offerta questo è riscontrabile nella zona 8 (via al Lago-v.le Belvedere-via Segantini-v.le Lido-via Don Mario Bebbler) e 6 (via S. Croce-via Fosse-via Vetriolo-via Salina-S.P. 11 di Vetriolo-S.P. 228 di Levico e Novaledo-via Segantini-via Belvedere-via Pigio) rispettivamente con tassi di occupazione di 0.67 e 0.60, nella zona 14 (Via Caserme-v.le Lido-via Brenta-via Claudia Augusta-via C. Battisti-via Travaia) con un tasso di occupazione pari a 0.54 e nella zona 17 (via Claudia Augusta-via per Caldonazzo-traversa Lido-via Brenta-confine comunale-via C. Battisti) con 0.67.

Le zone con i tassi di occupazione più bassi risultano le zone 11 (v.le Rovigo-via Lungo Parco-via Silva Domini-via G. B. De Gasparri-via Narorè-via Cervia-v.le Venezia-v.le Stazione-via del Masieron) e 13 (Zona Lido) rispettivamente con 0.41 e 0.27.

L'indice di occupazione per ciascun asse stradale ricadente nelle zone monitorate viene riportato nella figura 9.47.

Dopo l'analisi sugli indici di occupazione a Levico Terme suddivisi per tipologia e per zona è doveroso fare alcune puntualizzazioni sui singoli assi stradali. Le considerazioni fino ad ora formulate, infatti, fanno riferimento ad un'aggregazione di dati per zona la situazione risulta diversa e assume aspetti talvolta critici nel momento in cui l'analisi viene fatta sui singoli assi stradali. In alcuni assi stradali infatti si registrano indici di occupazione che indicano livelli di saturazione; in particolare questo è registrabile sugli assi dove il tasso di occupazione risulta  $\geq 0,80 < 1,00$ . In particolare si evidenziano i seguenti casi: via Caproni e via Slucca (oggi via Matteoni) (entrambe con 0.94), via Broletto (0.89), v.le Roma e via Avancini (rispettivamente con 0.93 e 0.87) e v.le Stazione con un indice di occupazione pari a 0.83.

Su altri assi stradali la situazione risulta più critica e fa registrare la completa saturazione degli stalli disponibile; in particolare l'indice di occupazione risulta pari ad 1 in via Marconi, in via 3 Novembre/p.zza Garollo, in via Caserme, via XI Febbraio e via Xicco Polentone.

In alcuni assi stradali la situazione risulta più critica con tassi di occupazione superiori all'unità questo è registrabile per lo più sugli assi stradali in cui l'offerta di sosta è limitata ed è presente

invece un significativo numero di auto in divieto di sosta in particolare tale realtà è riscontrabile in p.zza Don Marco Libardoni (4.50), via Montel (1.89), via S. Biagio (1.67) e via S. Croce (1.20).

Il **tasso di illegalità** (rapporto auto in divieto/occupazione totale) per la città di **Levico Terme** è dell'8.4%.

## 9.4 Livelli di servizio della rete allo stato attuale

Sulla base dei dati di traffico raccolti mediante le indagini eseguite, il modello matematico di simulazione ha definito, per l'ora di punta della mattina (07.30-08.30), i flussi sulla rete viaria di Levico Terme, così come evidenziato nella figura 9.48.

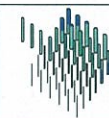
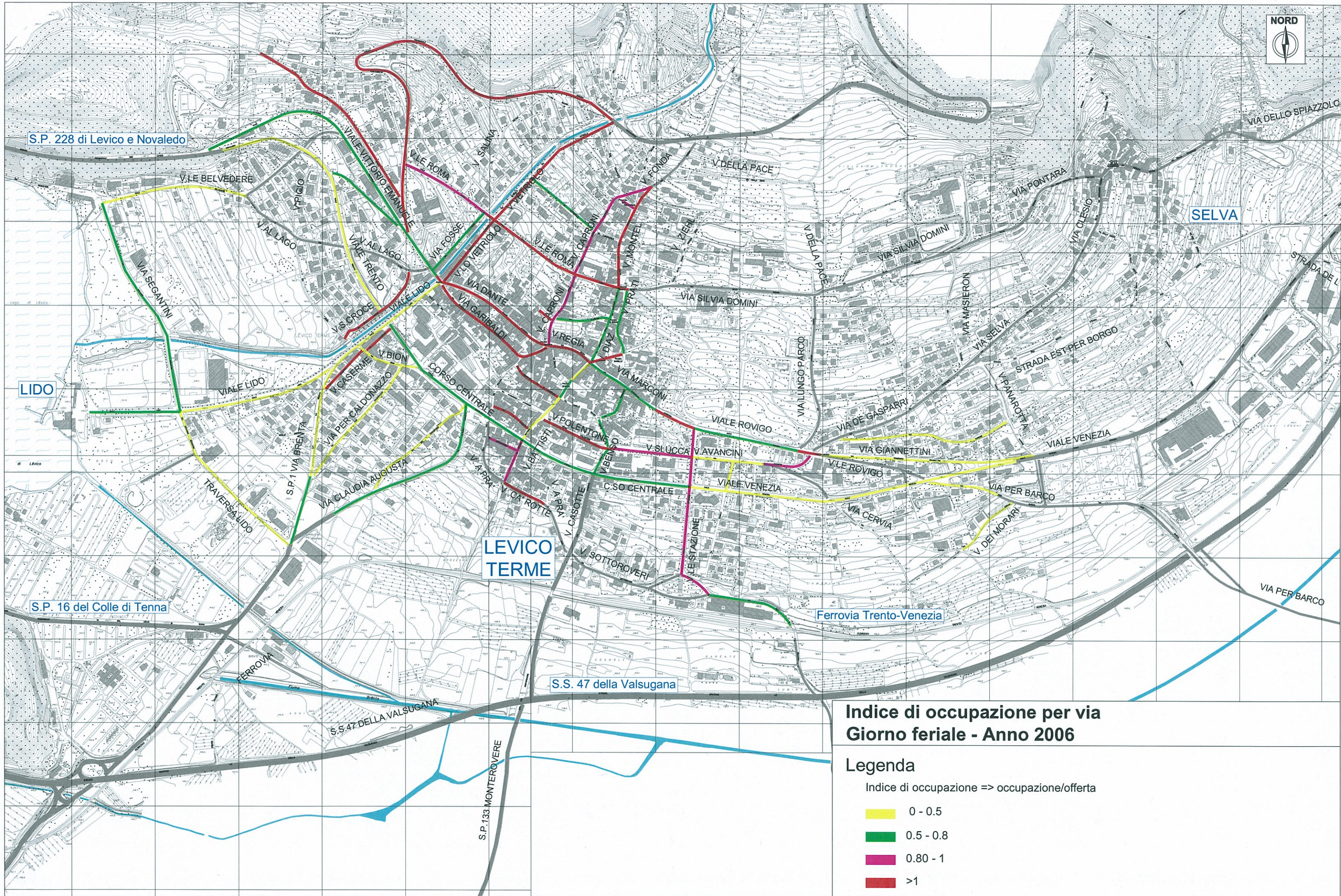
La figura evidenzia anche i livelli di servizio. In particolare si hanno buoni livelli di servizio quando il rapporto flusso/capacità indica valori inferiori a 0.5, livelli di servizio sufficienti quando i valori risultano compresi fra 0.5 e 0.75 e livelli di servizio insufficienti e congestione quando il rapporto flusso capacità risulta compreso rispettivamente fra 0.75 e 1.0 e maggiore di 1.0. I tratti stradali con livelli di servizio buoni vengono indicati con il colore verde, con il colore verde scuro quelli con livelli di servizio sufficienti e rispettivamente con colore arancione e rosso i livelli di servizio insufficienti e con congestione.

La situazione più critica, in termini di livelli di servizio, si registra sulla S.S. 47 della Valsugana, dove i livelli risultano insufficienti in direzione di Trento, con addirittura congestione, sul tratto ad Ovest dell'intersezione con la S.P. 1, e insufficienti in direzione di Borgo Valsugana sul tratto ad Ovest dello svincolo per S. Giuliana.

Sulla S.S. 47 i flussi risultano di 850-1050 veic./h omogeneizzati in direzione di Trento e di 800-1000 veic./h omogeneizzati, nella direzione opposta, ad esclusione del tratto ad Ovest dell'intersezione con la S.P. 1 dove i flussi salgono a 1100 veic./h omogeneizzati in direzione di Trento e a 1050 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta.

Il tratto della S.P. 1 interessato dai flussi maggiori risulta il tratto a Sud dell'intersezione con via C. Augusta con circa 550 veic./h omogeneizzati in direzione della S.S. 47, e livelli di servizio insufficienti, e circa 350 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta, e livelli di servizio sufficienti; sul rimanente tratto della S.P. 1 (via C. Augusta) i flussi risultano di 300 veic./h omogeneizzati in direzione Sud e di circa 200 veic./h omogeneizzati in direzione Nord. Su via







Brenta i flussi sono pari a 150-300 veic./h omogeneizzati in direzione Sud e a 100-150 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta.

Il tratto della S.P. 133 dir di Monterovere interessato dai flussi maggiori risulta il tratto compreso fra l'intersezione con via Sottoroveri e la svincolo per la S.S. 47 con quasi 250 veic./h omogeneizzati in direzione Sud e circa 100 veic./h omogeneizzati in direzione Nord.

Molto variabili risultano i flussi, a seconda dei vari tratti stradali, lungo la S.P. 228 con un minimo di 50 ed un massimo di 200 veic./h omogeneizzati monodirezionali, a parte il tratto di c.so Centrale compreso fra via C. Battisti e via C. Augusta con quasi 400 veic./h omogeneizzati in direzione Ovest e circa 300 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta.

Nell'area centrale di Levico il tratto stradale che presenta i maggiori flussi risulta il tratto di via Cesare Battisti compreso fra c.so Centrale (S.P. 228) e l'intersezione via Regia-via G. Marconi con 200-250 veic./h omogeneizzati in direzione della strada provinciale e 100-200 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta e via Diaz con oltre 150 veic./h omogeneizzati in direzione di via C. Battisti e circa 100 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta.



# Flussi orari omogeneizzati (veic. om./h) - Stato Attuale (2006)

## Levico

Giorno ferialle medio - Ora di punta (7.30-8.30)

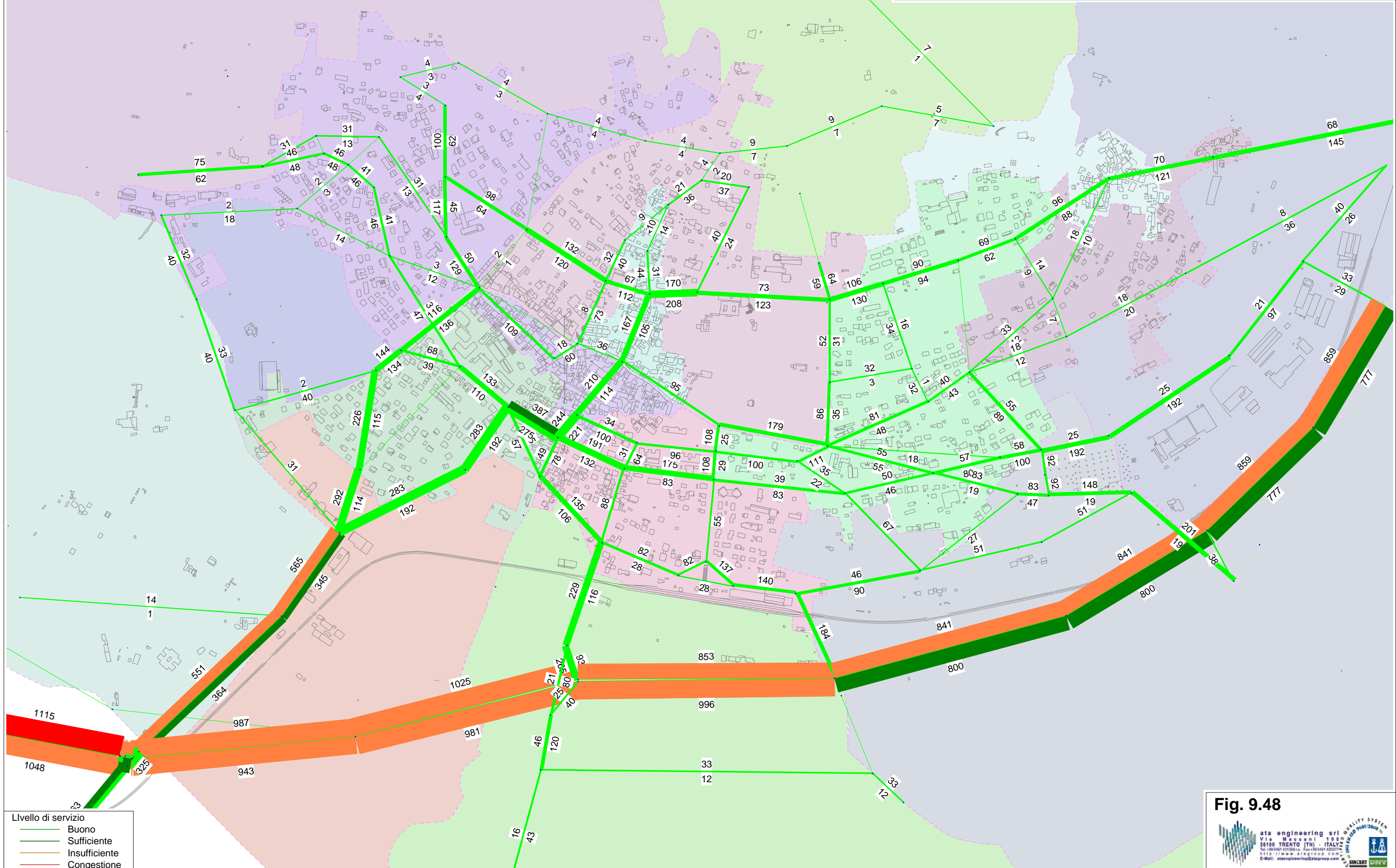


Fig. 9.48



Livello di servizio  
 — Buono  
 — Sufficiente  
 — Insufficiente  
 — Congestione

Comune di Levico

Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico

cube

Concesso in licenza a ATA ENGINEERING SRL



## ANALISI E DIAGNOSI DELLA SITUAZIONE DI PROGETTO



## 10 SCELTA DEGLI SCENARI ATTUATIVI DI INTERVENTO

Gli interventi ipotizzati per la realtà di Levico Terme hanno i seguenti obiettivi prioritari:

- Mettere in sicurezza le intersezioni stradali
- Riqualificare la viabilità afferente alla fascia lago
- Adeguare la viabilità alle esigenze dettate dall'espansione urbanistica
- Ampliare la zona a traffico limitato per elevare il livello qualitativo di offerta turistica nel centro
- Definire una rete viaria ed un sistema di controllo viario compatibile con l'estensione della Zona a Traffico Limitato, con particolare riferimento al collegamento con Vetriolo
- Incrementare i collegamenti con il nuovo svincolo realizzato sulla S.S. 47, in modo da disincentivare l'utilizzo di innesti privi di adeguate corsie di accelerazione o decelerazione o carenti dal punto di vista della visibilità
- Prevedere gli effetti delle trasformazioni in atto sul sistema ferroviario, con particolare riferimento agli incrementi della frequenza del servizio e ai conseguenti disagi prevedibili in corrispondenza dei passaggi a livello, ed attuare le misure necessarie a garantire un elevato livello del servizio della rete viaria
- Considerare le possibili trasformazioni in atto sulla S.S. 47, alla luce dei recenti orientamenti dell'amministrazione provinciale, finalizzate all'aumento della capacità stradale dell'arteria
- Ridefinire il sistema della sosta in modo da soddisfare la domanda attuale e prevista per i prossimi anni.

Nei prossimi paragrafi viene riportata una descrizione sintetica degli interventi ipotizzabili a Breve, Medio e Lungo Termine. Per gli interventi di cui si è ritenuto necessario un più alto livello di approfondimento sono state definite una serie di tavole che sono riportate nell'Allegato E.

### 10.1 Interventi previsti dal P.R.G. 2004 già realizzati

- Parziale chiusura intersezione via per Santa Giuliana – S.S. 47: in seguito ai numerosi e gravi incidenti occorsi all'intersezione è stata chiusa la connessione tra via per S. Giuliana e la S.S. 47 sul lato Sud della stessa, mentre a Nord è stata mantenuta la corsia di uscita dalla statale.



S.S. 47 - Via per S. Giuliana

- Adeguamento di via Panarotta: l'adeguamento previsto dal P.R.G. è già stato attuato sull'asse nominato in passato vicolo Narorè.



Via Panarotta



## 10.2 Interventi previsti a Breve Termine sulla rete viaria

### 10.2.1 Ampliamento Zona a Traffico Limitato a Breve Termine

A Breve Termine si prevede l'estensione della Zona a Traffico Limitato alla viabilità compresa tra via Travaia, via Regia e via Battisti, oltre che su via Cavour e più a Est su via Miserere. Via Battisti rimane aperta per consentire l'accesso al centro ed il collegamento con la viabilità a monte della Z.T.L (figura 10.1a).

### 10.2.2 Adeguamenti degli assi stradali esistenti a Breve Termine

A Breve Termine (anno 2009) sono previsti i seguenti lavori di adeguamento degli assi stradali esistenti (figura 10.1a):

- Adeguamento di via dei Morari: si tratta di un asse strategico non solo per l'ampliamento della rete locale urbana, ma anche per l'accessibilità alla stazione ferroviaria da Barco. L'asse si sviluppa parallelamente a v.le Venezia e costituisce parte di un percorso alternativo alla S.P. 228 che si sviluppa verso Est lungo via per Barco e lungo un asse di progetto che attraversa la zona industriale e ad Ovest lungo via Sottoroveri e via a Prà. Oltre all'attrazione di traffico specifico destinato alla stazione ferroviaria, via dei Morari può venir percorsa da veicoli provenienti da Barco e diretti verso Trento, nel caso in cui vogliano utilizzare il nuovo svincolo per S. Giuliana sulla S.S. 47. La via delimita inoltre a Sud una zona a vocazione produttiva secondo il P.R.G. vigente. I lavori sono in fase di realizzazione (al 2007).



Via dei Morari

- Adeguamento di via della Cervia: si tratta principalmente di un asse di distribuzione all'interno della zona produttiva ad Ovest di via per Barco.



Via Cervia

- Adeguamento di via Sottoroveri: è previsto l'allargamento di via Sottoroveri. L'asse si sviluppa parallelamente alla Strada provinciale S.P. 228 e collega la stazione ferroviaria a via Casotte. La necessità di adeguamento è legata soprattutto alla realizzazione del nuovo svincolo sulla S.S. 47 in corrispondenza della S.P. 133, in quanto via Sottoroveri costituisce il collegamento dello stesso con la stazione ferroviaria. Su tale collegamento Stazione-S.S. 47 rimangono alcune criticità legate alla presenza del passaggio a livello e all'intersezione tra via Sottoroveri e via Casotte.





Via Sottoroveri

- Adeguamento di Traversa Lido: è previsto l'allargamento e adeguamento di Traversa Lido. L'asse costituisce il principale percorso di penetrazione verso il lago, soprattutto per gli utenti provenienti da fuori comune. Gli assi alternativi sono v.le Lido, connesso direttamente al centro di Levico, e v.le Belvedere, destinato a raccogliere principalmente flussi locali. L'adeguamento di Traversa Lido potrà essere utilmente accompagnato da una revisione del sistema della sosta con un incremento dell'offerta di posti auto, così come previsto dal P.R.G. su alcune aree attigue all'asse. Tale adeguamento risulta strategico ai fini di un rilancio turistico del lago con effetti positivi prevedibili per l'economia locale. (vedi allegato E - Scheda E2).



Traversa Lido

- Adeguamento di via Lungo Parco: l'espansione urbanistica delle aree residenziali ad Est del centro di Levico impongono la definizione di nuovi assi stradali e l'adeguamento di quelli esistenti. L'importanza di via Lungo Parco è legata non solo all'accessibilità delle aree residenziali, ma anche al collegamento con il nuovo polo scolastico. Tale polo è caratterizzato da una nuova scuola elementare e una nuova scuola media, con 15 + 15 aule e circa 1000 presenze. Il parcheggio di progetto della scuola è caratterizzato da 64 posti in superficie e 37 in autorimessa.



Via Lungo Parco



### 10.2.3 Nuovi assi di progetto a Breve Termine

A Breve Termine (anno 2009) sono previsti i seguenti lavori per la realizzazione di nuovi assi di progetto (figura 10.1a):



Nuova viabilità da via Lungoparco

- Nuova viabilità tra via Lungo Parco, via G. B. de Gasparri e via Silvia Domini: sono in corso di realizzazione (al 2007) gli interventi di urbanizzazione relativi alle nuove edificazioni nella zona di via Lungo Parco. Il nuovo asse collega via Lungo Parco a via De Gasparri. Il P.R.G. prevede anche un collegamento diretto tra via G. B. de Gasparri e via Silvia Domini, in modo da creare un'alternativa a via Lungo Parco per la viabilità residenziale e per incrementare i collegamenti tra gli assi che percorrono il comune in direzione Est – Ovest.



Nuova viabilità da via De Gasparri

- Nuova viabilità afferente a via Cervia: a servizio della zona artigianale.

### 10.2.4 Adeguamenti delle intersezioni a Breve Termine

A Breve Termine (anno 2009) sono previsti i seguenti lavori di adeguamento delle intersezioni (figura 10.1a):

- Adeguamento della corsia di immissione dalla S.P. 1 alla S.S. 47 verso Trento: tale corsia è caratterizzata da un elevato livello di rischio, come dimostrano i numerosi incidenti occorsi. Si rende necessario un adeguamento peraltro ostacolato dalla presenza di un vicino edificio. In seguito alla realizzazione di una nuova bretella tra la S.P. 1 e la S.P. 133 potrebbe essere addirittura presa in considerazione la sua chiusura. I veicoli provenienti da Levico potrebbero infatti raggiungere il nuovo svincolo senza un sostanziale incremento dei tempi di percorrenza, mentre i veicoli provenienti da Caldonazzo e diretti a Trento, potranno usare l'adeguato svincolo di Brenta, o in alternativa potranno raggiungere il nuovo svincolo sia dalla bretella, sia utilizzando direttamente la S.S. 47. Come ipotesi di minima si prevede la chiusura di tale corsia per il traffico pesante, penalizzato dalla ridotta capacità di accelerazione.



- Adeguamento intersezione S.P. 1 – Traversa Lido: l'adeguamento di Traversa Lido sarà esteso all'intersezione con la S.P. 1 con la realizzazione di una nuova rotatoria (vedi Allegato E - Scheda E2).



S.P. 1 - Via Claudia Augusta

- Adeguamento intersezione v.le Lido – Traversa Lido: l'adeguamento di Traversa Lido comporterà una definizione anche dell'intersezione con v.le Lido, in termini di geometria, segnaletica, arredo, con la realizzazione di una rotatoria (vedi Allegato E - Scheda E2).



Traversa Lido - Viale Lido

- Adeguamento intersezione via Belvedere – via Segantini: l'ampia disponibilità di spazio all'intersezione suggerisce un adeguamento del controllo viario con una rotatoria, che è

possibile attuare in modalità provvisoria anche nel breve periodo, utilizzando l'aiuola esistente ed adeguando la segnaletica (vedi Allegato E - Scheda E3).



Via Belvedere - Via Segantini

- Adeguamento intersezione via Sottoroveri – via Casotte: contestualmente all'adeguamento di via Sottoroveri potrà essere ridefinita anche l'intersezione con via Casotte. Va tenuto in considerazione che via Casotte è una strada provinciale (S.P. 133 di Monterovere)



Via Casotte - via Sottoroveri

- Adeguamento intersezione via Sottoroveri – via Stazione: contestualmente ai lavori di adeguamento di via Sottoroveri potrà essere ridefinita la segnaletica di regolamentazione della viabilità nella zona della Stazione ferroviaria. In particolare si prevede di istituire una



rotatoria alla francese con diritto di precedenza sull'anello centrale (vedi Allegato E - Scheda E1).



Via Sottoroveri - V.le Stazione

- Adeguamento intersezione via Cervia – v.le Venezia: la chiusura del collegamento con via Avancini su tale intersezione ha già consentito un miglioramento delle condizioni di sicurezza. L'adeguamento di via Cervia interesserà parzialmente anche tale intersezione, anche se le condizioni di pendenza e in generale di geometria degli assi afferenti non sono ottimali.
- Adeguamento intersezione v.le Rovigo – via Giannettini: l'intersezione presenta ben 6 assi afferenti. Via Avancini è regolata a senso unico in ingresso all'intersezione, mentre v.le Rovigo (tratto che affianca il parco delle terme) è un senso unico in uscita dall'intersezione. Nell'ipotesi di progetto per questa intersezione si prevede la realizzazione di una rotatoria a cui si connettono direttamente via Giannettini, v.le Rovigo e via G. B. de Gasparri. Via Lungo Parco viene deviata verso la rotatoria, mentre via Avancini si innesta su via Rovigo prima dell'immissione in rotatoria (vedi Allegato E - Scheda E4).



Viale Rovigo - via Giannettini (1)



Viale Rovigo - via Giannettini (2)





Viale Rovigo - via Giannettini (3)



Viale Rovigo - via Giannettini (5)



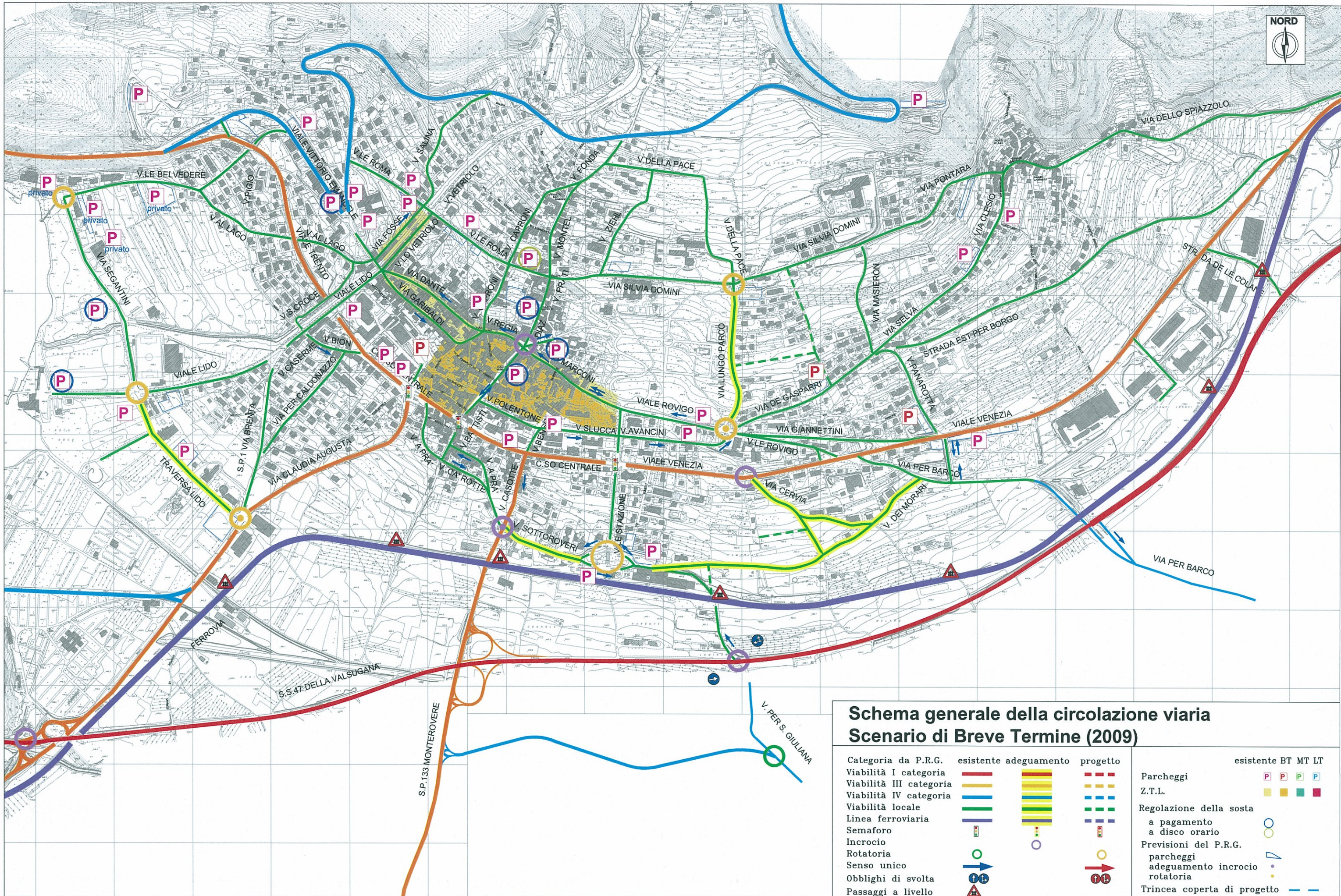
Viale Rovigo - via Giannettini (4)



Viale Rovigo - via Giannettini (6)

- Adeguamento intersezione via Silvia Domini – via della Pace: contestualmente all'adeguamento di via Lungo Parco potrà essere messa in sicurezza l'intersezione con via della Pace, anche in prospettiva della realizzazione del nuovo polo scolastico. Spesso infatti gli specchi non sono sufficienti a garantire una adeguata visibilità, soprattutto nelle ore più fredde, quando si presentano spesso appannati. Per limitare eccessivi espropri si può ricorrere all'installazione di un impianto semaforico; in alternativa potrà essere prevista una rotonda di dimensioni limitate, pur garantendo adeguate di visibilità.









Via Silvia Domini – via della Pace

### 10.2.5 Livelli di servizio della rete a Breve Termine

La figura 10.1b riporta, per l'orizzonte temporale di Breve Termine (2009), i flussi veicolari assegnati agli assi stradali e i livelli di congestione derivanti dall'applicazione del modello matematico di simulazione.

I risultati delle assegnazioni fanno riferimento all'ora di punta della mattina (7.30-8.30).

La figura evidenzia anche i livelli di servizio. In particolare si hanno buoni livelli di servizio quando il rapporto flusso/capacità indica valori inferiori a 0.5, livelli di servizio sufficienti quando i valori risultano compresi fra 0.5 e 0.75 e livelli di servizio insufficienti e congestione quando il rapporto flusso capacità risulta compreso rispettivamente fra 0.75 e 1.0 e maggiore di 1.0. I tratti stradali con livelli di servizio buoni vengono indicati con il colore verde, con il colore verde scuro quelli con livelli di servizio sufficienti e rispettivamente con colore arancione e rosso i livelli di servizio insufficienti e con congestione.

Gli interventi previsti in questo scenario a Breve Termine sono tutti quelli descritti nel capitolo 10.2 riguardanti il controllo viario, gli adeguamenti agli assi stradali e alle intersezioni e la realizzazione dei nuovi assi viari.

La situazione più critica si registra, in termini di livelli di servizio, lungo la S.S. 47 dove i livelli di servizio risultano insufficienti su entrambe le direttrici e con addirittura congestione sul tratto ad

Ovest dell'innesto con la S.P. 1. in direzione Trento. Sulla S.S. 47 i flussi si aggirano intorno agli 850-1050 veic./h omogeneizzati monodirezionali a parte il tratto ad Ovest dell'innesto con la S.P. 1 dove i flussi raggiungono i 1150 veic./h omogeneizzati in direzione di Trento e i 1100 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta.

I livelli di servizio risultano insufficienti anche sulla carreggiata Sud della S.P. 1 (tratto a Sud dell'intersezione con via Brenta) dove si registra un flusso di quasi 600 veic./h omogeneizzati, mentre sulla carreggiata opposta i flussi risultano di circa 350 veic./h omogeneizzati con livelli di servizio sufficienti. Sul rimanente tratto della S.P. 1 i flussi risultano di quasi 300 veic./h omogeneizzati in direzione Sud e di 200 veic./h omogeneizzati in direzione Nord.

Sulla rimanente rete viaria di Levico Terme i livelli di servizio risultano buoni seppur su alcuni tratti i flussi risultino significativi.

Lungo la S.P. 228 di Levico e Novaledo, ad esempio, che, ricordiamo, attraversa l'abitato da Est verso Ovest prendendo il nome rispettivamente di v.le Venezia, c.so Centrale, v.le Trento, lambendo il centro storico a Sud dello stesso e garantendo il collegamento con Novaledo ad Est e sempre con Pergine Valsugana ad Ovest, i flussi risultano variabili lungo i vari tratti con livelli di servizio comunque buoni su tutto il tracciato urbano. In particolare nel tratto più centrale della S.P. 228, denominato c.so Centrale (tratto compreso fra via C. Battisti e via Casotte), i flussi risultano di 100 veic./h omogeneizzati in direzione di v.le Trento e di 150 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta, sul tratto di c.so Centrale compreso fra l'intersezione con via C. Battisti e l'intersezione con via C. Augusta i flussi risultano più elevati e pari a quasi 400 veic./h omogeneizzati in direzione Ovest e pari a quasi 300 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta. In particolare questo tratto di c.so Centrale risulta il tratto con i flussi più alti della S.P. 228, sul rimanente tracciato della S.P. 228, infatti, i flussi risultano pari a 50-100 veic./h omogeneizzati monodirezionali.

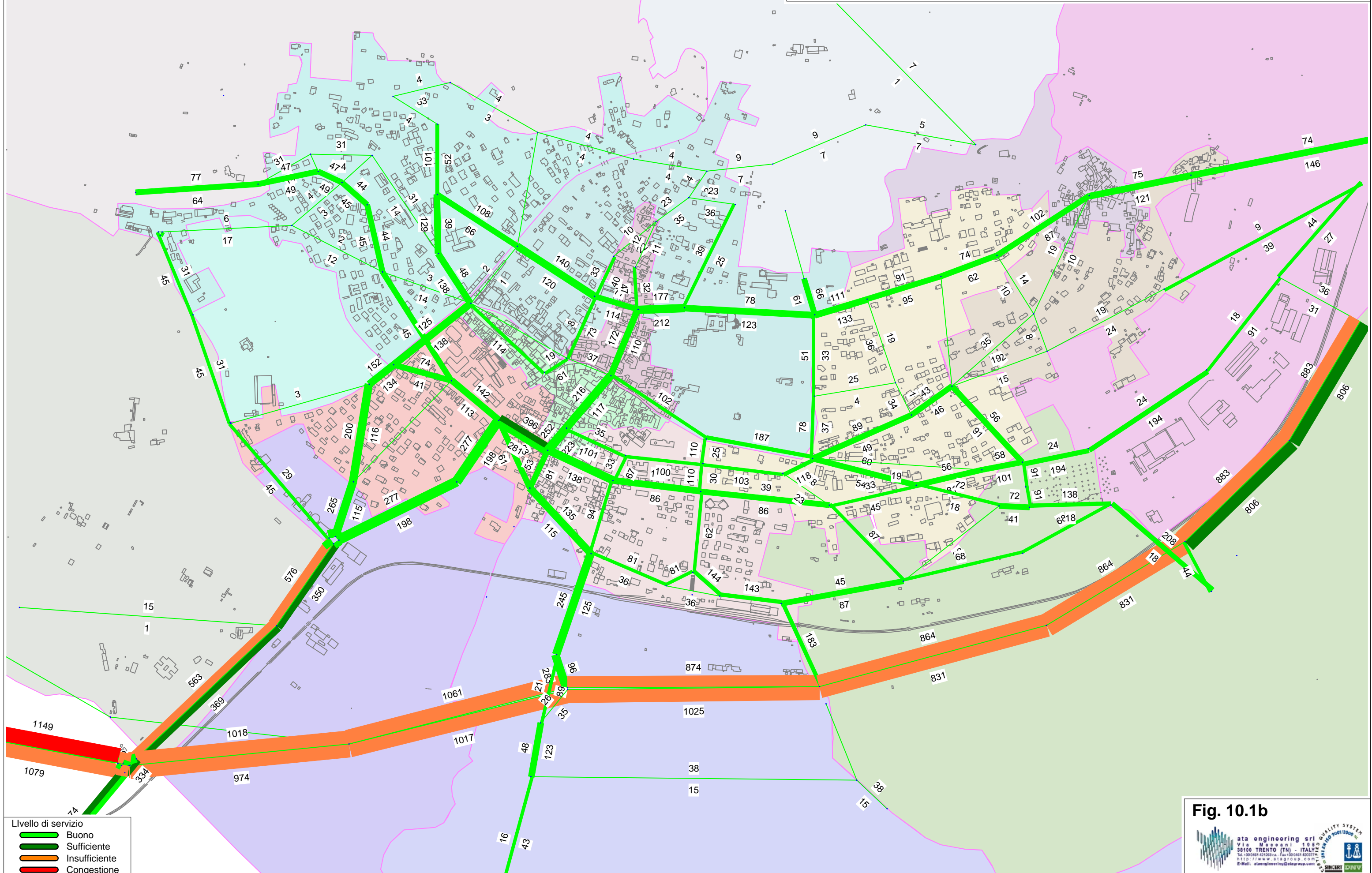
Sul primo tratto afferente alla viabilità urbana di Levico, significativi risultano i flussi anche lungo la S.P. 11 di Vetriolo e pari a 50-150 veic./h omogeneizzati monodirezionali. Sempre per quanto riguarda la viabilità principale significativi risultano anche i flussi sulla S.P. 133 dir nel tratto compreso fra l'intersezione con via Sottoroveri e il nuovo svincolo sulla S.S. 47, con 250 veic./h omogeneizzati in direzione Sud e 125 in direzione Nord.

Nel centro di Levico i flussi maggiori definiti dal modello matematico di simulazione risultano lungo via C. Battisti con 200 veic./h omogeneizzati in direzione Sud e 100 veic./h omogeneizzati in direzione Nord a parte l'ultimo tratto, compreso fra l'intersezione con via A. Avancini-via Xicco Polentone e l'intersezione con c.so Centrale dove i flussi crescono a circa 250 veic./h omogeneizzati monodirezionali.



# Flussi orari omogeneizzati (veic. om./h) - Scenario Breve Termine (2009)

Giorno feriale medio - Ora di punta (7.30-8.30)



Comune di Lecco

Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico

cube

Fig. 10.1b



Concesso in licenza a ATA ENGINEERING SRL



### 10.3 Interventi previsti a Medio Termine sulla rete viaria

#### 10.3.1 Controllo Viario a Medio Termine

A Medio Termine (figura 10.2a) si prevede l'estensione della Zona a Traffico Limitato su via Vittorio Emanuele tra gli innesti di v.le Lido e della Strada per Vetriolo.

Via Caproni potrebbe essere chiusa tra via Dante e l'accesso al nuovo parcheggio previsto su via Claricini.

La prevista realizzazione di un parcheggio in corrispondenza dei giardini Salus comporta l'introduzione di sensi unici su via Al Lago per l'accesso al parcheggio e su via S. Croce per il recesso dallo stesso.

#### 10.3.2 Adeguamenti degli assi stradali esistenti

- Adeguamento della S.P. 1: il P.R.G. prevede l'adeguamento della provinciale S.P. 1. Tale asse, unitamente ad una bretella di collegamento diretto con la S.P. 133, potrebbe infatti consentire ai veicoli provenienti e diretti a Caldonazzo un veloce raggiungimento del nuovo svincolo sulla S.S. 47 (all'altezza della S.P. 133 di Monterovere) da utilizzare come alternativa molto più sicura dell'attuale svincolo. Nel Breve Termine la riqualificazione dell'asse si colloca come intervento coerente con gli altri interventi di adeguamento della fascia lago con fini turistici.



S.P. 1

- Adeguamento della S.P. 133dir: il P.R.G. prevede l'adeguamento della provinciale S.P. 133dir di Monterovere, in sintonia con quanto previsto dal P.R.G. di Caldonazzo, secondo il quale verrà realizzato un nuovo asse di progetto in variante alla S.P. 133dir per un veloce raggiungimento della zona industriale.



S.P. 133 di Monterovere

- Adeguamento di via per Barco: si prevede il potenziamento di tale asse, soprattutto nell'ottica di una messa in sicurezza. Oltre allo svincolo di collegamento con la S.S. 47, di cui si parlerà nel paragrafo dedicato alle intersezioni, si prevede l'allargamento del ponte esistente ed una verifica della sezione stradale sull'intero tratto.



Via per Barco

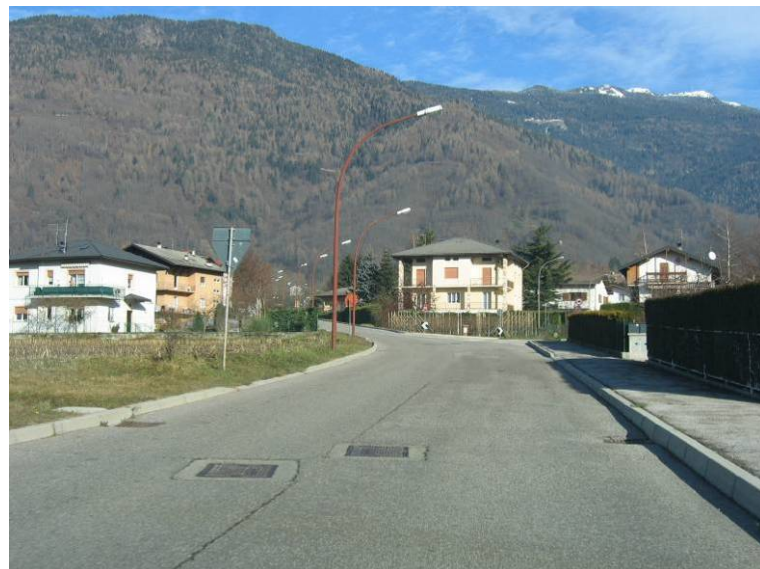


- Adeguamento di via per Santa Giuliana: è previsto l'adeguamento di via per S. Giuliana, utilmente collegata alla S.P. 133dir di Monterovere e quindi al nuovo svincolo sulla S.S. 47 attraverso la nuova bretella già realizzata. E' stato già chiuso in modo provvisorio il pericoloso innesto diretto sulla S.S. 47.



Via per Santa Giuliana (rotatoria di innesto con la bretella di collegamento con la S.P. 133)

- Adeguamento di via Brenta: l'asse viene utilizzato per il collegamento tra la S.P. 1 ed il centro di Levico e risulta quindi un asse di penetrazione importante per la città. Possono essere previsti interventi di arredo che diano all'asse una maggiore connotazione urbana, anche attraverso l'inserimento di aiuole ed elementi arborei e la sostituzione dell'attuale illuminazione con elementi più piccoli e frequenti.



Via Brenta

- Adeguamento di v.le Roma e via Salina: l'asse attualmente è già caratterizzato dalla presenza di lampioni ed alberi. La prevista realizzazione di un nuovo parcheggio e il nuovo polo scolastico di via della Pace richiameranno su via Roma un numero maggiore di veicoli. Potranno essere adottate misure di moderazione del traffico per evitare il transito ad elevate velocità. Potranno essere inseriti dei disassamenti planimetrici alternando gli stalli di sosta sui due lati della strada.



Via Roma

- Adeguamento di via Silvia Domini: come già evidenziato il nuovo polo scolastico aumenterà la fruizione degli assi a monte del centro storico, tra cui via Silvia Domini, che andrà adeguata anche con l'utilizzo di segnaletica orizzontale.



Via Silvia Domini (1)





Via Silvia Domini (2)

- Adeguamento di via Silvia Ziehl: il P.R.G. prevede il collegamento con via della Pace utilizzando in parte l'attuale sedime non asfaltato a monte.



Via Ziehl

- Adeguamento di via della Pace: il nuovo polo scolastico sarà accessibile da via Pace, per la quale è necessario un allargamento della sezione stradale e un adeguamento dei raggi di curvatura.



Via della Pace

- Adeguamento di via Masieron: l'adeguamento si inserisce nel contesto di potenziamento della rete stradale ad Est del centro storico, conseguente all'espansione urbanistica in atto.



Via Masieron

- Adeguamento della S.S. 47 nel tratto ad Est dello svincolo per Barco: con realizzazione di due corsie per senso di marcia
- Adeguamento Strada de le Colane: in funzione anche della prevista ridefinizione del tracciato ferroviario



### 10.3.3 Nuovi assi di progetto a Medio Termine

- Nuovo collegamento tra la S.P. 133dir e la S.P. 1: il P.R.G., nella variante 2004, ha introdotto una modifica per il tracciato di progetto che collega il nuovo svincolo sulla S.S. 47 in corrispondenza della S.P. 133dir di Monterovere con la S.P. 1. La precedente soluzione prevedeva di realizzare il sottopasso alla ferrovia in località Brozzara utilizzando la viabilità posta sull'asse di via Battisti ed un collegamento alla S.P. 1 a monte dell'intersezione tra via Augusta e via del Crocifisso. La soluzione ipotizzata nel P.R.G. vigente si mantiene adiacente alla ferrovia sul lato Sud e sottopassa la stessa prima di innestarsi all'intersezione della S.P. 1 con via Traversa Lido. La nuova soluzione diminuisce l'impatto ambientale rispetto alla precedente, ma presenta qualche svantaggio dal punto di vista funzionale, considerando il mantenimento del passaggio a livello per la maggior parte dei veicoli che da Levico volessero raggiungere il nuovo svincolo tra la S.P. 133dir e la S.S. 47. Nell'ipotesi di incremento delle frequenze sull'asse ferroviario, così come previsto nel potenziamento della linea, si rischia di incentivare, per l'accesso alla S.S. 47, l'utilizzo dello svincolo sulla S.P. 1, caratterizzato da forti elementi di pericolosità. Un'ipotesi alternativa potrebbe essere quella di realizzare il sottopasso ferroviario, come previsto nell'ipotesi precedente, a Brozzara, per poi proseguire verso Ovest sul lato Nord della ferrovia. La realizzazione del nuovo asse prevede anche una ridefinizione dell'intersezione di innesto del nuovo asse sulla S.P. 133 di Monterovere anche in relazione agli accessi privati.



Nuova Bretella di collegamento S.P. 133 – S.P. 1

- Nuova viabilità zona produttiva: si prevede la realizzazione di un nuovo asse di collegamento tra via per Barco e v.le Venezia (Zona produttiva). L'importanza strategica di

tale asse è da ricercarsi sia nel completamento della maglia viaria a servizio della zona produttiva, sia nel realizzare un collegamento utile tra la stessa zona e lo svincolo della S.S. 47 con via per Barco. In seguito al previsto adeguamento di tale svincolo sarà possibile per i mezzi pesanti, provenienti da Ovest sulla S.S. 47 e diretti alla zona produttiva, evitare il passaggio a livello.



Nuova viabilità Zona Industriale

- Ulteriori collegamenti tra via Pontara e via Selva e tra quest'ultima e la strada Est per Borgo: questi interventi rientrano nelle previsioni del Piano Regolatore Generale e consentiranno connessioni più rapide con diminuzioni dei percorsi e conseguentemente miglior fluidificazione dei flussi.

### 10.3.4 Adeguamento intersezioni a Medio Termine

- Svincolo S.S. 47 per Barco: si prevede l'introduzione di una corsia di uscita verso Barco, in modo da utilizzare l'attuale corsia in ingresso sulla S.S. 47. La sistemazione prevede la realizzazione di una rotatoria per facilitare l'utilizzo dello svincolo in accesso e recesso da Levico (zona cimitero).





S.S. 47 - Via per Barco (1)



S.S. 47 - Via per Barco (2)

- Intersezione via per Barco – zona industriale: in prossimità dello svincolo della S.S. 47 per Barco, verso il centro di Levico, si prevede l'adeguamento dell'intersezione di via per Barco con la viabilità afferente alla zona Industriale, contestualmente alla realizzazione di un nuovo asse di collegamento con la S.P. 228.



Via per Barco - Zona Artigianale

- Riqualificazione intersezioni sulla S.P. 228: la strada provinciale S.P. 228 ha funzioni di distribuzione del traffico all'interno dell'abitato di Levico. Le intersezioni di tale asse possono essere ridefinite con obiettivi turistici e di sicurezza. L'eventuale applicazione di una zona a traffico limitato in via Vittorio Emanuele fronte Terme devierà parte del traffico diretto a Vetriolo verso Ovest. E' opportuno quindi operare sulle intersezioni della S.P. 228 con i seguenti assi: S.P. 11 (rotatoria) (vedi Allegato E - Scheda E13), via Pigio, via al Lago, via Bion, via Claudia Augusta (rotatoria) (vedi Allegato E - Scheda E8), via Casotte, v.le Stazione (vedi Allegato E - Scheda E7), v.le Rovigo, via per Barco, via Giannettini, via Panarotta.



S.P. 228 - S.P. 11





S.P. 228 - Via Pigio



S.P. 228 – Via Claudia Augusta



S.P. 228 - Via al Lago



S.P. 228 - Via Stazione





S.P. 228 - V.le Rovigo



S.P. 228 - Via Giannettini



S.P. 228 - Via per Barco



S.P. 228 - Via Panarotta

- Riqualificazione intersezioni sull'asse di v.le Vittorio Emanuele: l'incremento dei flussi previsto sulla S.P. 11 in relazione allo sviluppo turistico dell'area e dei nuovi impianti comporta le necessità di moderare la velocità dei veicoli in transito su v.le Vittorio Emanuele attraverso interventi di moderazione del traffico. Sono state studiate soluzioni di adeguamento per le intersezioni con le seguenti vie: via Belvedere (Allegato E - Scheda E12), strada per Vetriolo (Allegato E - Scheda E11). Per quanto riguarda via Belvedere l'intervento risulta fondamentale per la realizzazione della variante alla S.P. 1 di Vetriolo prevista all'orizzonte temporale di Lungo Termine.





S.P. 11 - V.le Vittorio Emanuele (1)



S.P. 11 - Via Belvedere (1)



S.P. 11 - V.le Vittorio Emanuele (2)



S.P. 11 - Via Belvedere (2)

- Intersezione v.le Lido - v.le Dante: l'estensione della Z.T.L. di v.le Dante verso le Terme pone il problema della ridefinizione della viabilità nei pressi dell'intersezione tra v.le Lido e v.le Dante. Le alternative ipotizzabili sono l'utilizzo di via Fosse per il collegamento viario con v.le Roma o l'interruzione del traffico di v.le Lido attraverso la realizzazione di una rotatoria per l'inversione di marcia (Allegato E - Scheda E10). Tenuto conto che a medio Termine si prevede il mantenimento dell'apertura di via Fosse tale intervento può essere posticipato a Lungo Termine. In alternativa al punto di inversione previsto si può ipotizzare la realizzazione di una rotatoria all'intersezione via Brenta-v.le Lido (Allegato E - Scheda E9).





Viale Lido - Via Dante

- Adeguamento intersezione v.le Roma – via Montel: l'estensione della Z.T.L. e la realizzazione del nuovo polo scolastico impongono una messa in sicurezza delle intersezioni di v.le Roma, che vedrà aumentare i flussi di traffico in transito.



V.le Roma - via Montel

- Rotatoria di inversione presso il polo scolastico: la previsione di adeguare via della Pace fino all'intersezione con la S.P. 11 è sconsigliabile in relazione alla crescente attrattività di Vetriolo, che potrebbe congestionare via della Pace, oltre a diminuire le condizioni di sicurezza. Si ipotizza quindi un punto di inversione presso il nuovo polo scolastico in modo

da destinare via della Pace al solo traffico afferente alla scuola. Il prolungamento previsto dal P.R.G. verso la S.P. 11 risulta peraltro difficoltoso a causa del dislivello da superare.



Rotatoria di accesso scuole v. della Pace

- Adeguamento intersezione via Rovigo – v.le Stazione: l'applicazione della Z.T.L., anche nel solo periodo estivo, su via G. Marconi impone la realizzazione di un punto di inversione per i veicoli provenienti da v.le Stazione, così come riportato nella relativa scheda (vedi Allegato E - Scheda E5).



Viale Rovigo - Via Stazione



- Adeguamento intersezioni via Masieron: le intersezioni presentano problemi di visibilità, come tra via Selva e Strada per Borgo. Attualmente è presente uno specchio. La sicurezza potrebbe essere aumentata con l'installazione di un dosso rallentatore in corrispondenza dell'attraversamento pedonale. Per Via Masieron sarebbe auspicabile un miglioramento dei raccordi geometrici soprattutto in funzione di una migliore visibilità.



Via De Gasparri – via Panarotta – via Masieron – via Selva



Via Silvia Domini - via Masieron

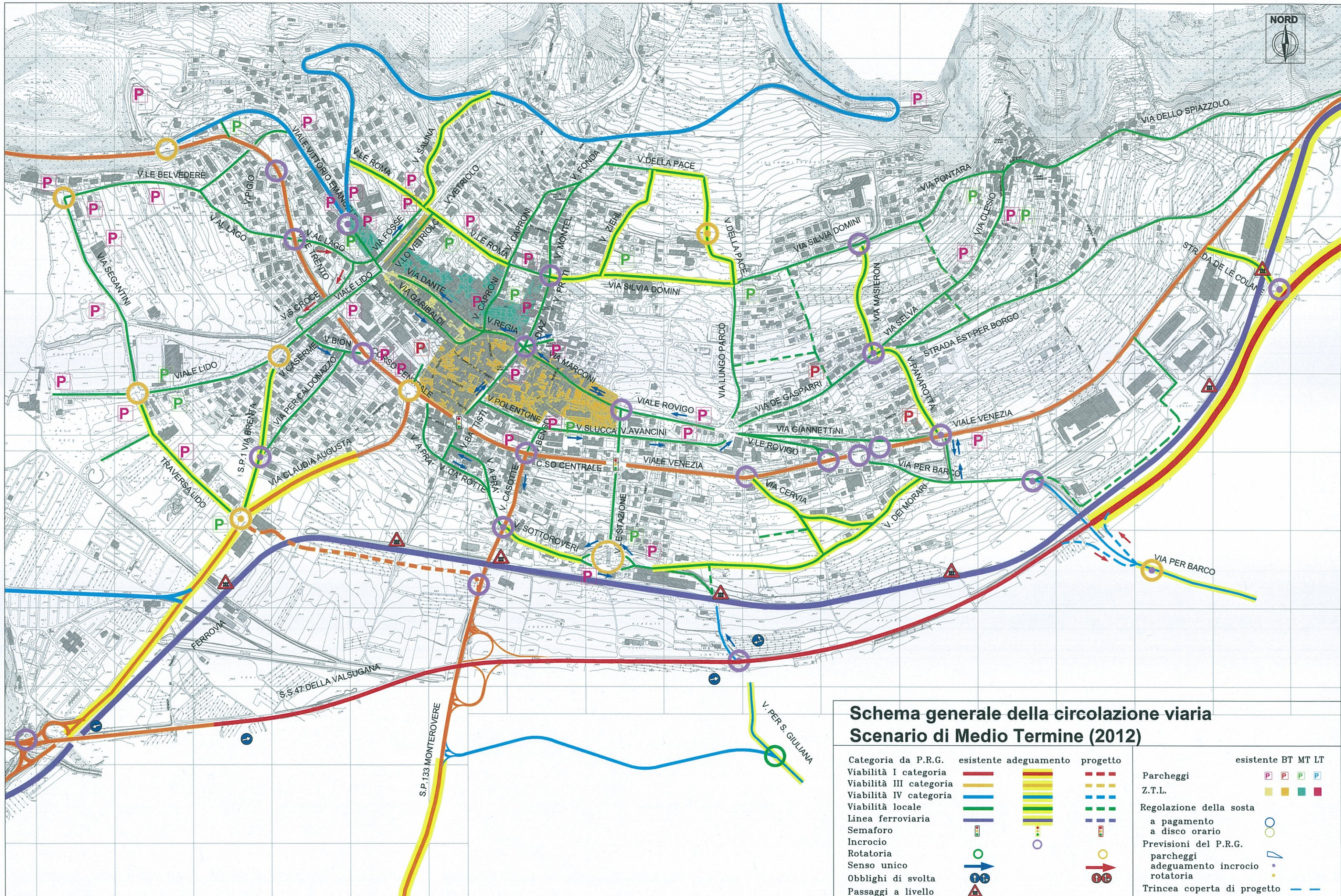


Via De Gasparri – via Panarotta – via Masieron – via Selva (2)



Strada Est per Borgo - via Panarotta







- Adeguamento intersezione via Brenta – via per Caldonazzo: si prevede la messa in sicurezza dell'intersezione attraverso la realizzazione di un'aiuola di canalizzazione su via per Caldonazzo.



Via Brenta - via per Caldonazzo

### 10.3.5 Livelli di servizio della rete a Medio Termine senza interventi

La figura 10.2b evidenzia i flussi veicolari sulla rete viaria di Levico ipotizzabili a Medio Termine, cioè all'orizzonte temporale 2012, nell'ipotesi di assenza completa di interventi.

Lo scenario quindi a partire dallo stato attuale e sulla base di opportuni incrementi definisce i nuovi flussi. L'unico intervento di cui si è tenuto conto è il nuovo arroccamento per gli impianti sciistici di Vetriolo e il conseguente aumento di traffico.

Peggiorativa risulta la situazione, in termini di flussi di traffico e relativi livelli di servizio, sulla S.S. 47 che presenta sul tratto ad Ovest dell'innesto con la S.P. 1 congestione in entrambe le direzioni e livelli di servizio insufficienti, sempre su entrambe le direzioni, su tutto il rimanente tratto.

In termini di flussi il tratto congestionato presenta quasi 1200 veic./h omogeneizzati in direzione di Trento e circa 1150 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta, mentre sui rimanenti tratti i flussi risultano di 900-1100 veic./h omogeneizzati in direzione di Trento e 800-1050 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta.

Livelli di servizio insufficienti si registrano sul tratto della S.P. 1 compreso fra l'intersezione con via Traversa Lido e lo svincolo per la S.S. 47, in direzione di quest'ultima, con 550-600 veic./h

omogeneizzati, mentre sufficienti risultano i livelli di servizio su tale tratto nella direzione opposta dove i flussi ipotizzabili risultano inferiori ai 450 veic./h omogeneizzati.

Sul rimanente tratto di via C. Augusta e così pure su via Brenta i flussi risultano elevati, ma i livelli di servizio si mantengono sufficienti. In particolare su via Claudia Augusta il modello matematico definisce un flusso di circa 300 veic./h omogeneizzati in direzione della S.S. 47 e un flusso di poco meno di 200 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta, mentre per via Brenta i flussi risultano rispettivamente di 200-300 veic./h omogeneizzati in direzione della S.S. 47 e di 200-250 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta.

Il tratto della S.P. 133 dir di Monterovere che presenta flussi elevati risulta il tratto compreso fra via Sottoroveri e lo svincolo per la S.S. 47 con quasi 300 veic./h omogeneizzati in direzione Sud e circa 150 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta.

Come già visto precedentemente per lo stato attuale e per lo scenario a Breve Termine, variabili risultano i flussi lungo la S.P. 228 con i flussi maggiori sul tratto di c.so Centrale compreso fra via C. Augusta e via C. Battisti con circa 400 veic./h omogeneizzati in direzione di Pergine Valsugana e quasi 300 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta. Sui rimanenti tratti della S.P. 228 i flussi ipotizzabili risultano di 50-200 veic./h omogeneizzati monodirezionali.

Molto elevati risultano i flussi lungo la S.P. 11 di Vetriolo con livelli di servizio buoni in direzione di Levico e sufficienti nella direzione opposta. I flussi risultano più limitati in direzione di Levico Terme (50-200 veic./h omogeneizzati) e più elevati nella direzione opposta (350-450 veic./h omogeneizzati).

Elevati risultano i flussi ipotizzabili su v.le Roma con 300-350 veic./h omogeneizzati in direzione della S.P. 11 di Vetriolo e 100-150 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta.

Sull'asse di via Silvia Domini i flussi risultano di 150-250 veic./h omogeneizzati in direzione di v.le Roma e di 200-250 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta.

### 10.3.6 Livelli di servizio della rete 1° Scenario a Medio Termine

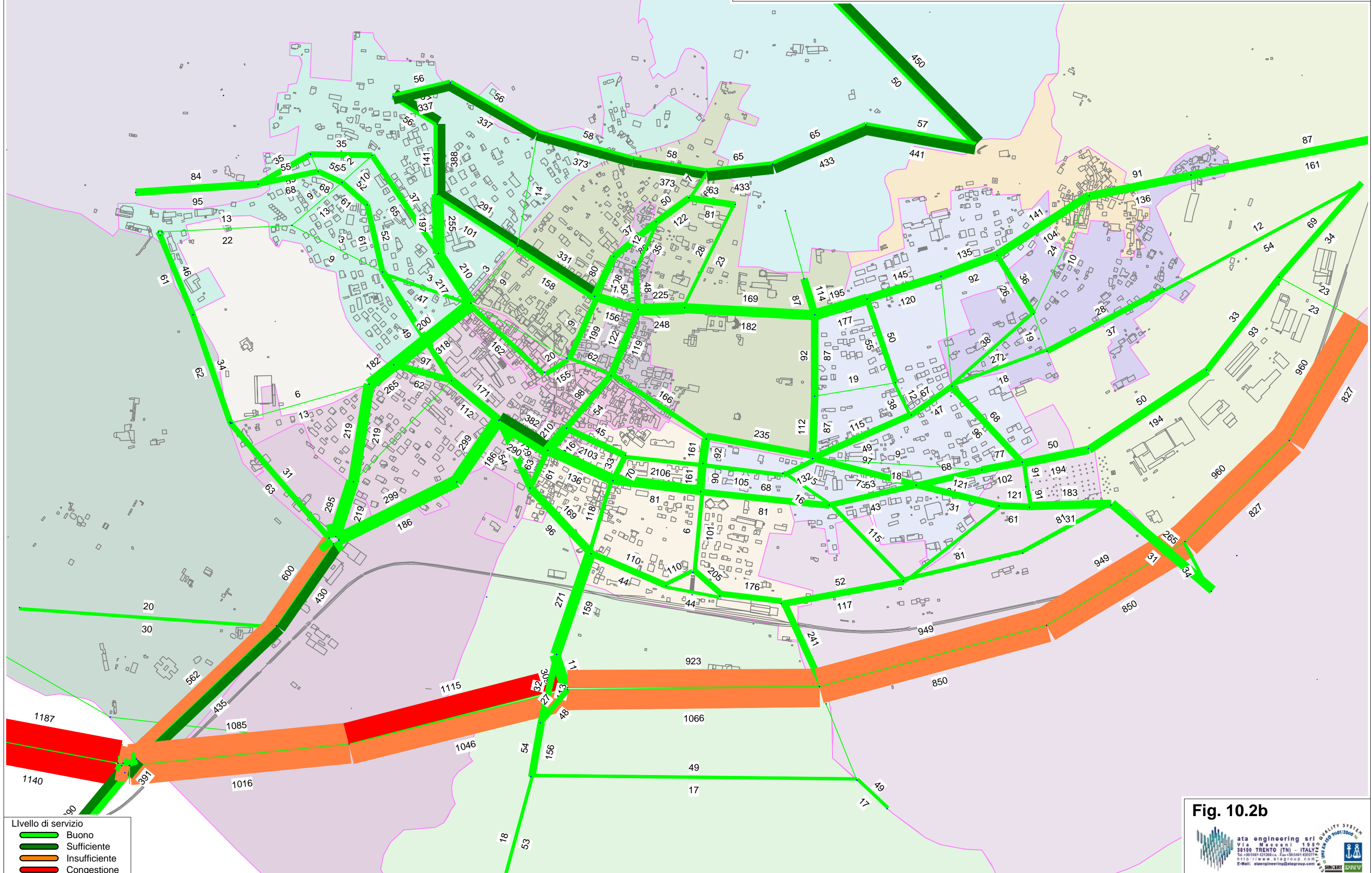
I flussi definiti dal modello matematico di simulazione per il primo scenario a Medio Termine sono evidenziati nella figura 10.2c. Gli interventi previsti in questo scenario a Medio Termine sono tutti quelli descritti nel capitolo 10.3 riguardanti il controllo viario, gli adeguamenti agli assi stradali e alle intersezioni e la realizzazione dei nuovi assi viari.

Molto elevati risultano i flussi lungo la S.S. 47 della Valsugana in particolare tali flussi risultano compresi fra un minimo di 950 ed un massimo di quasi 1200 veic./h omogeneizzati in direzione di Trento e fra un minimo di 900 ed un massimo di circa 1150 veic./h omogeneizzati nella direzione



# Flussi orari omogeneizzati (veic. om./h) - Medio Termine Senza Interventi (2012)

Giorno feriale medio - Ora di punta (7.30-8.30)



Livello di servizio	
<span style="color: green;">■</span>	Buono
<span style="color: darkgreen;">■</span>	Sufficiente
<span style="color: orange;">■</span>	Insufficiente
<span style="color: red;">■</span>	Congestione

Comune di Levico

cube

Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico

Fig. 10.2b



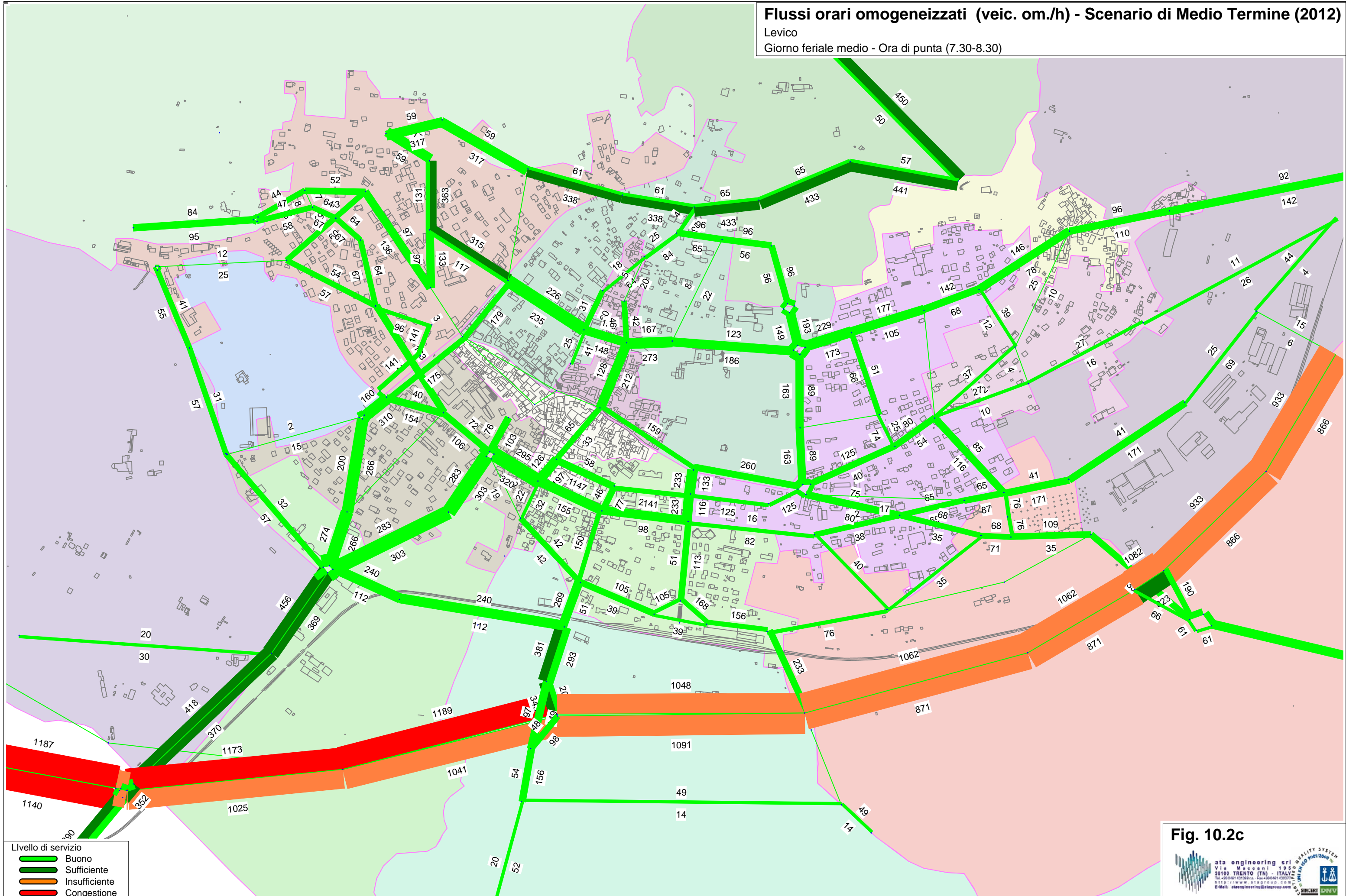
Concesso in licenza a ATA ENGINEERING SRL



# Flussi orari omogeneizzati (veic. om./h) - Scenario di Medio Termine (2012)

Levico

Giorno feriale medio - Ora di punta (7.30-8.30)



Livello di servizio	
<span style="color: green;">■</span>	Buono
<span style="color: darkgreen;">■</span>	Sufficiente
<span style="color: orange;">■</span>	Insufficiente
<span style="color: red;">■</span>	Congestione

Comune di Levico

cube

Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico

Fig. 10.2c



Concesso in licenza a ATA ENGINEERING SRL



opposta. La S.S. 47 presenta livelli di servizio insufficienti su entrambe le direttrici nel tratto ad Est dello svincolo per la S.P. 133 dir di Monterovere, mentre sul tratto ad Ovest la S.S. 47 presenta congestione sul tratto in direzione di Trento e livelli di servizio insufficienti sul tratto opposto a parte il tratto ad Ovest dello svincolo per la S.P. 1 che presenta, invece, congestione su entrambe le direttrici.

Sulla nuova bretella di collegamento fra la S.P. 133 dir di Monterovere e la S.P. 1 i flussi risultano di circa 250 veic./h omogeneizzati in direzione di via C. Augusta e di poco più di 100 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta.

Con l'introduzione di questa nuova bretella si registra, rispetto allo scenario senza interventi, una diminuzione di traffico lungo il tratto della S.P. 1 compreso fra lo svincolo per la S.S. 47 e l'intersezione con via Traversa Lido-via Brenta su tale tratto i flussi risultano di circa 400-450 veic./h omogeneizzati in direzione della S.S. 47 e di circa 350 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta, sul rimanente tratto della S.P. 1, invece, i flussi si aggirano intorno ai 300 veic./h omogeneizzati monodirezionali.

Su via Brenta i flussi risultano rispettivamente di 200-250 veic./h omogeneizzati in direzione della S.P. 1 e di oltre 250 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta. Conseguentemente all'apertura della nuova bretella si evidenzia un aumento di traffico, sempre rispetto all'ipotesi a Medio Termine senza interventi, sul tratto della S.P. 133 dir compreso fra lo svincolo per la S.S. 47 e la nuova bretella con quasi 400 veic./h omogeneizzati in direzione della S.S. 47 e circa 300 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta.

Anche sulla S.P. 11 di Vetriolo si assiste, in direzione di Vetriolo, ad un aumento di traffico in relazione all'apertura dei nuovi impianti di risalita, mentre, in direzione di Levico, gli aumenti risultano più limitati anche tenendo conto che i flussi fanno riferimento all'ora di punta della mattina (07.30-08.30); si ipotizzano, infatti, flussi di 50-150 veic./h omogeneizzati in direzione di Levico, mentre in direzione Vetriolo i flussi si aggirano intorno ai 300-450 veic./h omogeneizzati.

Variabili risultano i flussi anche lungo la S.P. 228, con valori più elevati nel tratto centrale (c.so Centrale) pari a 150-300 veic./h omogeneizzati in direzione di Pergine Valsugana e a 100-300 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta.

## 10.4 Interventi previsti a Lungo Termine sulla rete viaria

A Lungo Termine sono stati previsti 3 scenari che si differenziano essenzialmente per la soluzione adottata per la variante della S.P. 11 di Vetriolo e per la previsione, negli scenari a Lungo Termine Ipotesi 2 e Ipotesi 3 (figura 10.3b e figura 10.3c), della chiusura dei passaggi a livello ferroviari.

### 10.4.1 Ampliamento Zona a Traffico Limitato a Lungo Termine

A Lungo Termine (figure 10.3a, 10.3b, 10.3c) si prevede, in tutte e tre le ipotesi, l'estensione della Zona a Traffico Limitato su v.le Vittorio Emanuele tra gli innesti della Strada per Vetriolo e di v.le Belvedere, oltre che su via Fosse.

Tale ampliamento della Z.T.L. è subordinato alla definizione di una variante alla S.P. 11 di Vetriolo che eviti il passaggio dal centro.

### 10.4.2 Adeguamenti degli assi stradali esistenti

- Adeguamento S.S. 47: se da un lato Levico non soffre grossi problemi di traffico sulla rete interna, la Strada Statale della Valsugana S.S. 47 presenta molte criticità sia in termini di congestione che di sicurezza. Il tratto di Statale compreso all'interno dei confini comunali di Levico è caratterizzato attualmente da una corsia per senso di marcia. La previsione di potenziamento di tale asse prevede l'ampliamento a 4 corsie, che proseguiranno nella galleria sotto il monte di Tenna (vedi Allegato E - Scheda E15).





S.S. 47

### 10.4.3 Nuovi assi di progetto

- Variante alla S.P. 11 di Vetriolo (Ipotesi 1): si prevede la realizzazione di una variante alla S.P. 11 di Vetriolo, in modo da permettere l'eliminazione del passaggio di v.le Vittorio Emanuele da parte dei flussi veicolari, il cui incremento è legato alla realizzazione del nuovo arroccamento per gli impianti sciistici. La variante si connette all'attuale S.P. 11 poco a monte di un tornante, attraversa delle zone attualmente prative, si innesta sul sedime della viabilità di accesso al tennis fino a ricongiungersi con l'attuale S.P. 11. Il pregio ambientale delle zone attraversate consiglia la definizione del tratto più a monte in trincea coperta, in modo da minimizzare l'impatto ambientale (figura 10.3a). Per la planimetria e per il profilo del tracciato previsto nell'Ipotesi 1 si fa riferimento alle schede E14a e E14c riportate nell'allegato E.
- Variante alla S.P. 11 di Vetriolo (Ipotesi 2): in questa ipotesi (figura 10.3b) si prevede un tracciato che connette direttamente il bivio tra v.le Vittorio Emanuele e v.le Belvedere con l'intersezione tra v.le Roma e la S.P. 11. La planimetria e il profilo del tracciato previsto nell'ipotesi 2 sono riportati nelle schede E14b e E14d riportate nell'allegato E.
- Variante alla S.P. 11 di Vetriolo (Ipotesi 3): in questa ipotesi (figura 10.3c) si prevede un nuovo tracciato che connette l'intersezione fra la S.P. 228 e v.le Vittorio Veneto con il

tornante della S.P. 11 attraverso un primo tratto in galleria. Per la planimetria e il profilo del tracciato previsto nell'ipotesi 3 si rimanda alle schede E14e e E14f riportate nell'allegato E.

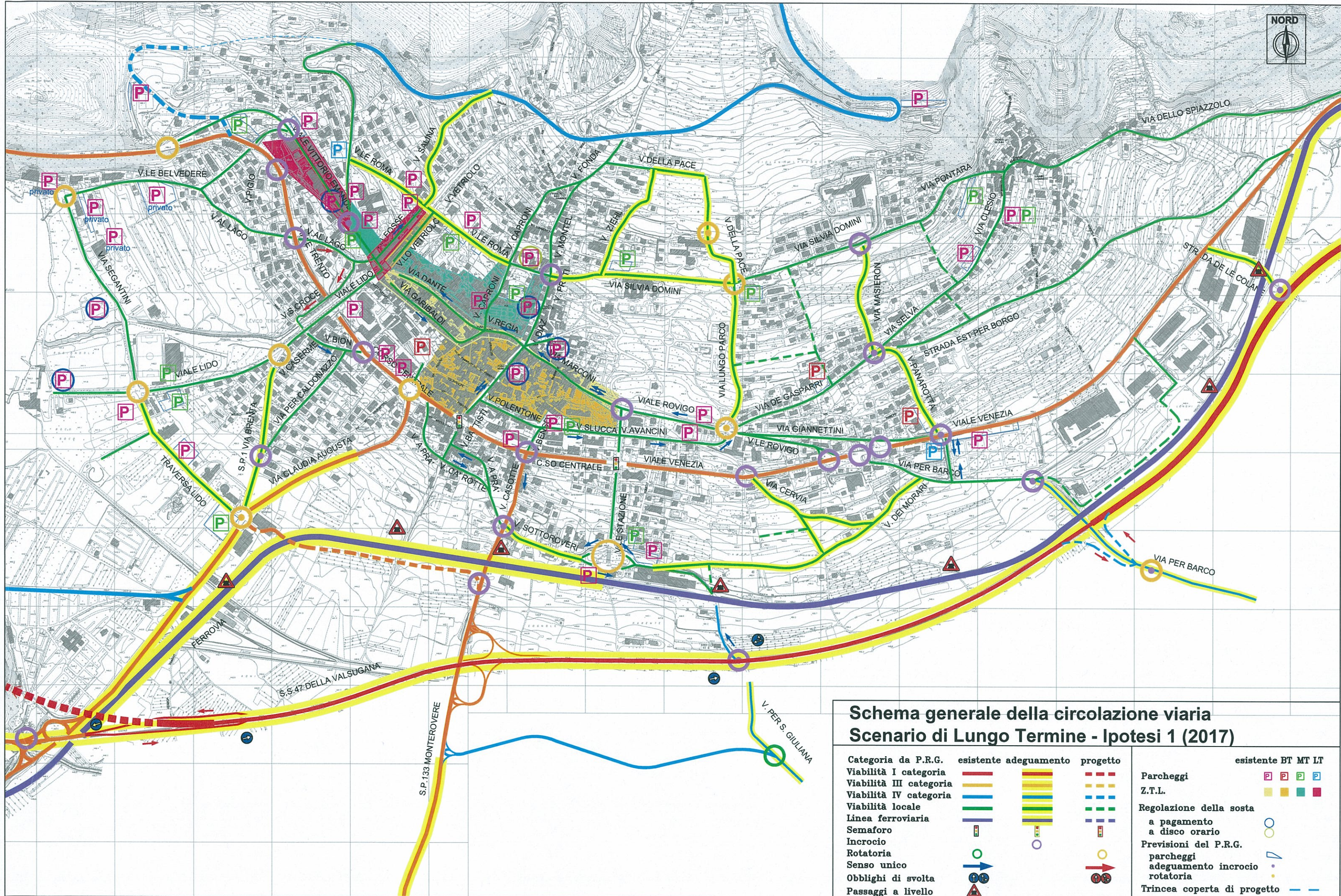


Variante S.P. 11 (1)

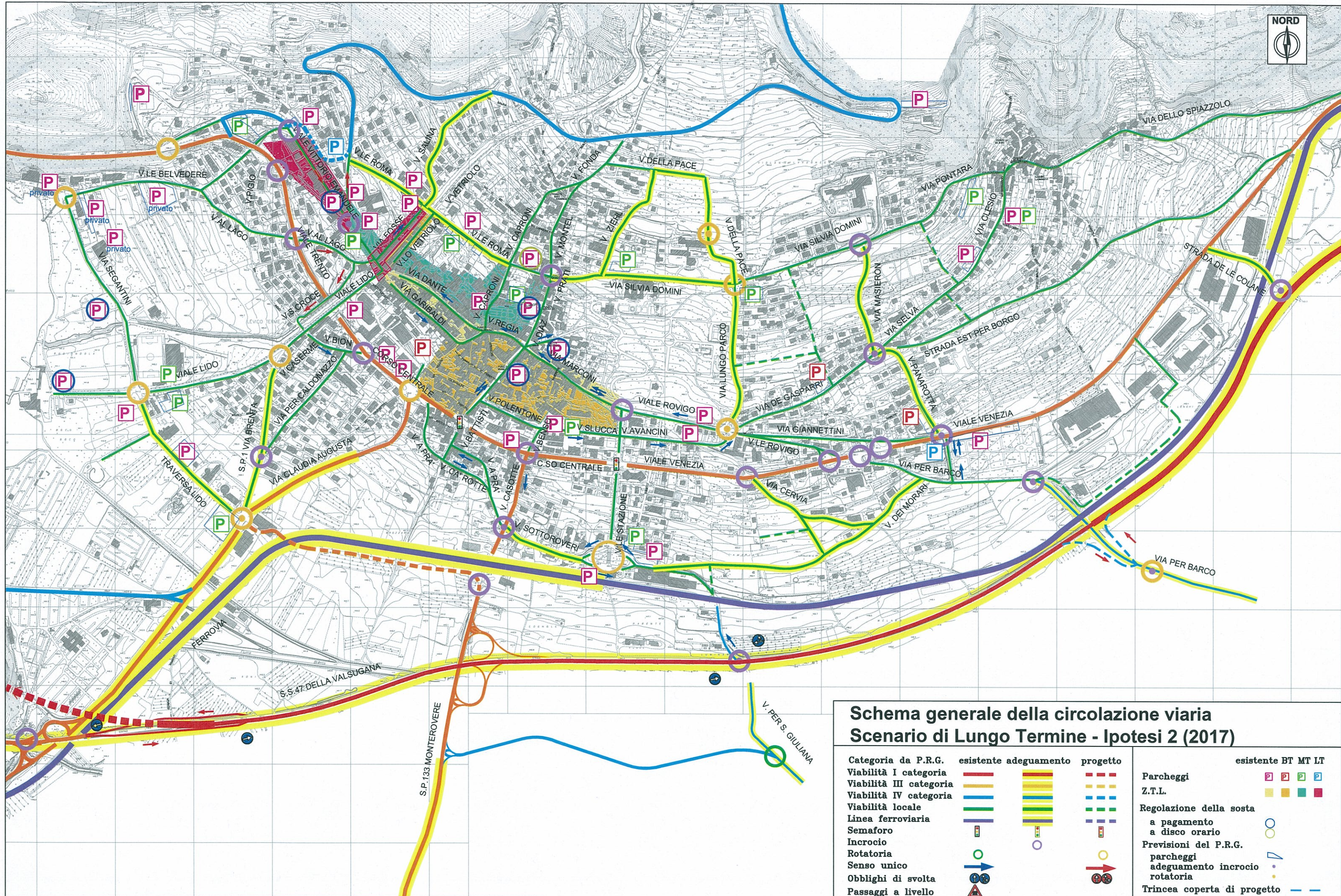


Variante S.P. 11 (2)





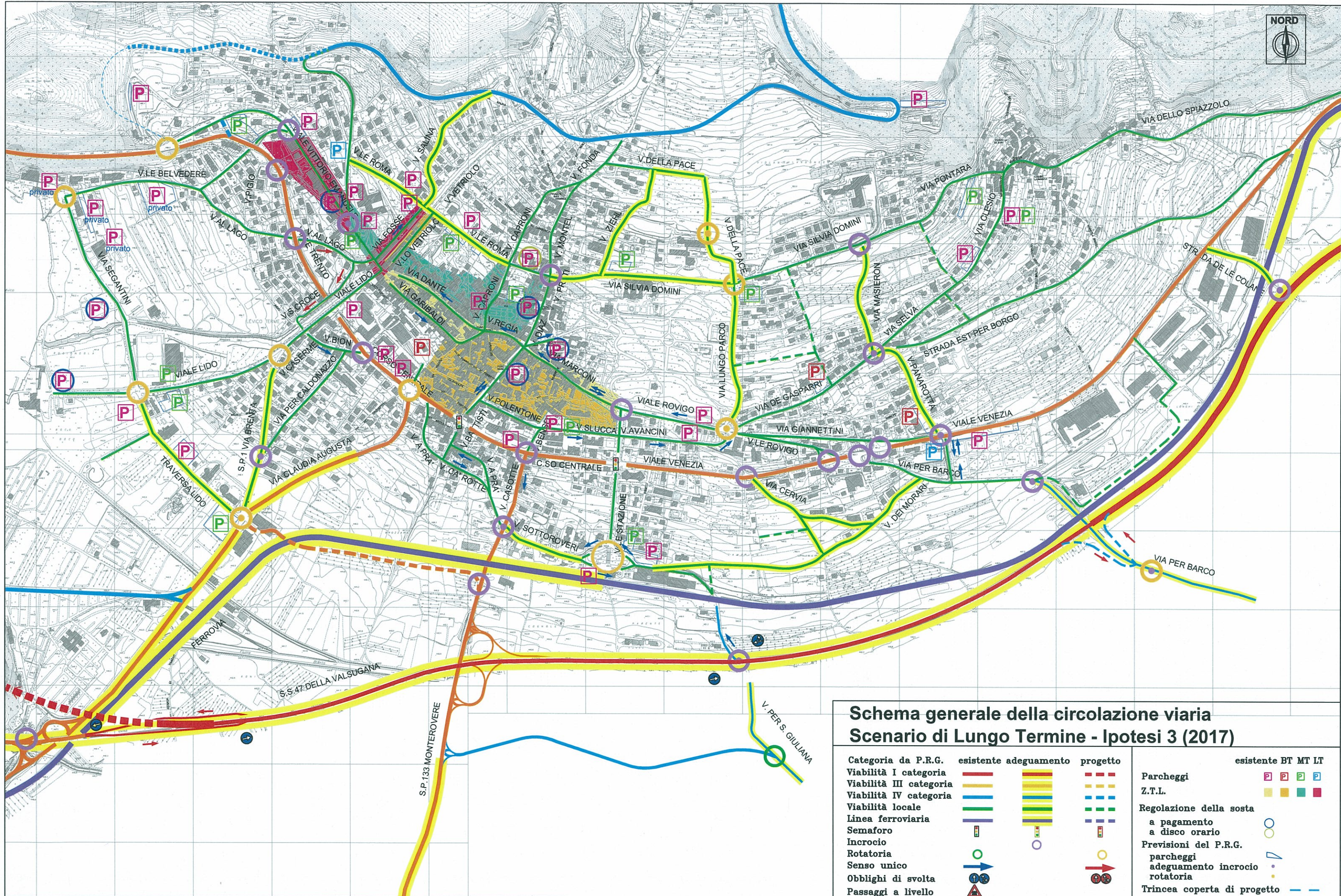




### Schema generale della circolazione viaria Scenario di Lungo Termine - Ipotesi 2 (2017)

Categoria da P.R.G.	esistente	adeguamento	progetto	esistente BT MT LT
Viabilità I categoria				
Viabilità III categoria				
Viabilità IV categoria				
Viabilità locale				
Linea ferroviaria				
Semaforo				
Incrocio				
Rotatoria				
Senso unico				
Obblighi di svolta				
Passaggi a livello				
Parcheggi				
Z.T.L.				
Regolazione della sosta				
a pagamento				
a disco orario				
Previsioni del P.R.G.				
parcheggi				
adeguamento incrocio				
rotatoria				
Trincea coperta di progetto				









Variante S.P. 11 (3)



Variante S.P. 11 (4)



Variante S.P. 11 (5)

- Galleria di Tenna: l'ampliamento a 4 corsie della S.S. 47, unitamente ai problemi ambientali legati al traffico in adiacenza al lago di Caldonazzo, impongono la realizzazione di una variante del tracciato in galleria sotto il monte di Tenna. L'innesto Est della variante sull'asse esistente è previsto tra gli svincoli con la S.P. 1 e con la S.P. 133dir di Monterovere. Sono previste le sole piste di collegamento tra il vecchio tracciato ad Ovest ed il tracciato esistente adeguato ad Est. Non sarà quindi possibile entrare in galleria per i veicoli provenienti da Ovest così pure non sarà possibile uscire dalla galleria svoltando verso Ovest. Per tali manovre potrà utilmente essere utilizzato il nuovo svincolo con la S.P. 133dir già realizzato poco più ad Est. Questo intervento è previsto in tutte e 3 le soluzioni a Lungo Termine.

#### 10.4.4 Livelli di servizio della rete a Lungo Termine senza interventi

Anche per l'orizzonte temporale a Lungo Termine (2017) è stato definito lo scenario senza interventi, i risultati sono evidenziati nella figura 10.3d. Anche in questo scenario l'unico intervento di cui si è tenuto conto riguarda i previsti nuovi impianti di risalita di Vetriolo.

La S.S. 47 presenta, lungo tutto il tratto che lambisce il comune di Levico Terme, livelli di servizio insufficienti o addirittura congestione, sulla direttrice per Trento i flussi risultano compresi fra un minimo di 950 veic./h omogeneizzati e un massimo di quasi 1250 veic./h omogeneizzati, sulla direttrice opposta i flussi risultano compresi fra 850 e 1200 veic./h omogeneizzati.



Sulla S.P. 1 i flussi più elevati si riscontrano sul tratto compreso fra l'incrocio con via Traversa Lido-via Brenta e lo svincolo per la S.S. 47 si registra, infatti, un flusso di quasi 600 veic./h omogeneizzati in direzione della S.S. 47, con livelli di servizio insufficienti, e flussi di 450 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta, con livelli di servizio sufficienti; sul rimanente tratto della S.P. 1 di innesto sulla S.P. 228 i livelli di servizio risultano buoni su entrambe le carreggiate con circa 300 veic./h omogeneizzati in direzione Sud e quasi 200 veic./h omogeneizzati in direzione del centro di Levico Terme.

Sulla S.P. 133dir di Monterovere i flussi più elevati sono quelli riscontrabili sul tratto di accesso a Levico, compreso fra lo svincolo per la S.S. 47 e l'intersezione con via Sottoroveri, oltre 150 risultano infatti i veic./h omogeneizzati in ingresso da tale direttrice e quasi 300 quelli in uscita.

La S.P. 228 presenta livelli di servizio buoni o comunque sufficienti con flussi variabili sui vari tratti in particolare in direzione di Pergine i flussi ipotizzabili risultano compresi fra un minimo di 50 ed un massimo di 400 veic./h omogeneizzati, mentre nella direzione opposta i flussi risultano compresi fra 50 e 300 veic./h omogeneizzati. Sulla S.P. 11 di Vetriolo, tenuto conto degli interventi sopra richiamati, i flussi risultano elevati in direzione di Vetriolo (250-450 veic./h omogeneizzati) e più limitati nella direzione opposta (50-200 veic./h omogeneizzati).

#### 10.4.5 Livelli di servizio della rete 1° Scenario a Lungo Termine

I flussi ipotizzati dal modello matematico di simulazione per questo primo scenario a Lungo Termine sono riportati nella figura 10.3e.

Lo scenario tiene conto di tutti gli interventi sopra descritti e in particolare della realizzazione della nuova variante alla S.P. 11 di Vetriolo che consente l'eliminazione del passaggio di v.le Vittorio Emanuele da parte dei flussi veicolari, il cui incremento è legato alla realizzazione del nuovo arroccamento per gli impianti sciistici. Sulla nuova bretella i flussi risultano pari ad oltre 50 veic./h omogeneizzati in direzione della S.P. 228 e pari ad oltre 250 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta. Sulla S.P. 11 i flussi risultano di oltre 50 veic./h omogeneizzati in direzione di Levico Terme e di quasi 450 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta.

La realizzazione dei nuovi collegamenti da via Lungo Parco a via Silvia Domini e via G. B. De Gasparri porta ad un aumento di traffico su via Lungo Parco dove il flusso risulta di 150-200 veic./h omogeneizzati, in direzione di p.zza Medici e di quasi 100 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta. In genere in questo scenario si assiste ad un aumento di traffico, rispetto allo scenario senza interventi, lungo l'asse v.le Roma-via Silvia Domini dove i flussi raggiungono, infatti, anche i 250 veic./h omogeneizzati monodirezionali.

Sulla S.P. 228 i flussi risultano variabili a seconda dei vari tratti, in particolare si osserva come tali flussi siano più limitati nel tratto ad Est dell'intersezione con v.le Stazione (massimo 150 veic./h monodirezionali), in relazione alla nuova viabilità nella zona produttiva prevista in questo scenario, e maggiori, invece, nel rimanente tratto (anche oltre 350 veic./h omogeneizzati monodirezionali).

Sulla nuova bretella fra la S.P. 133 dir e la S.P. 1 i flussi risultano di circa 250 veic./h omogeneizzati in direzione della S.P. 1 e di 100 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta.

Conseguentemente il traffico sul tratto della S.P. 133dir compreso fra lo svincolo con la S.S. 47 e l'innesto con la nuova bretella risulta di 400 veic./h omogeneizzati in direzione della strada statale e di 300 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta. Sulla S.P. 1 i flussi risultano di circa 350 veic./h omogeneizzati in direzione di Levico e di 300-450 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta.

La S.S. 47 presenta lungo quasi tutto il tracciato che lambisce il territorio comunale di Levico Terme congestione o comunque livelli di servizio insufficienti.

In direzione di Trento i flussi risultano di 950-1250 veic./h omogeneizzati e di 900-1200 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta.

#### 10.4.6 Livelli di servizio della rete 2° Scenario a Lungo Termine

Il secondo scenario a Lungo Termine si differenzia dal precedente per l'introduzione della chiusura di tutti i passaggi a livello ad esclusione di quelli per l'accesso ai fondi agricoli e per un nuovo tracciato della variante alla S.P. 11 di Vetriolo. I flussi assegnati dal modello matematico di simulazione per questo scenario sono evidenziati nella figura 10.3f.

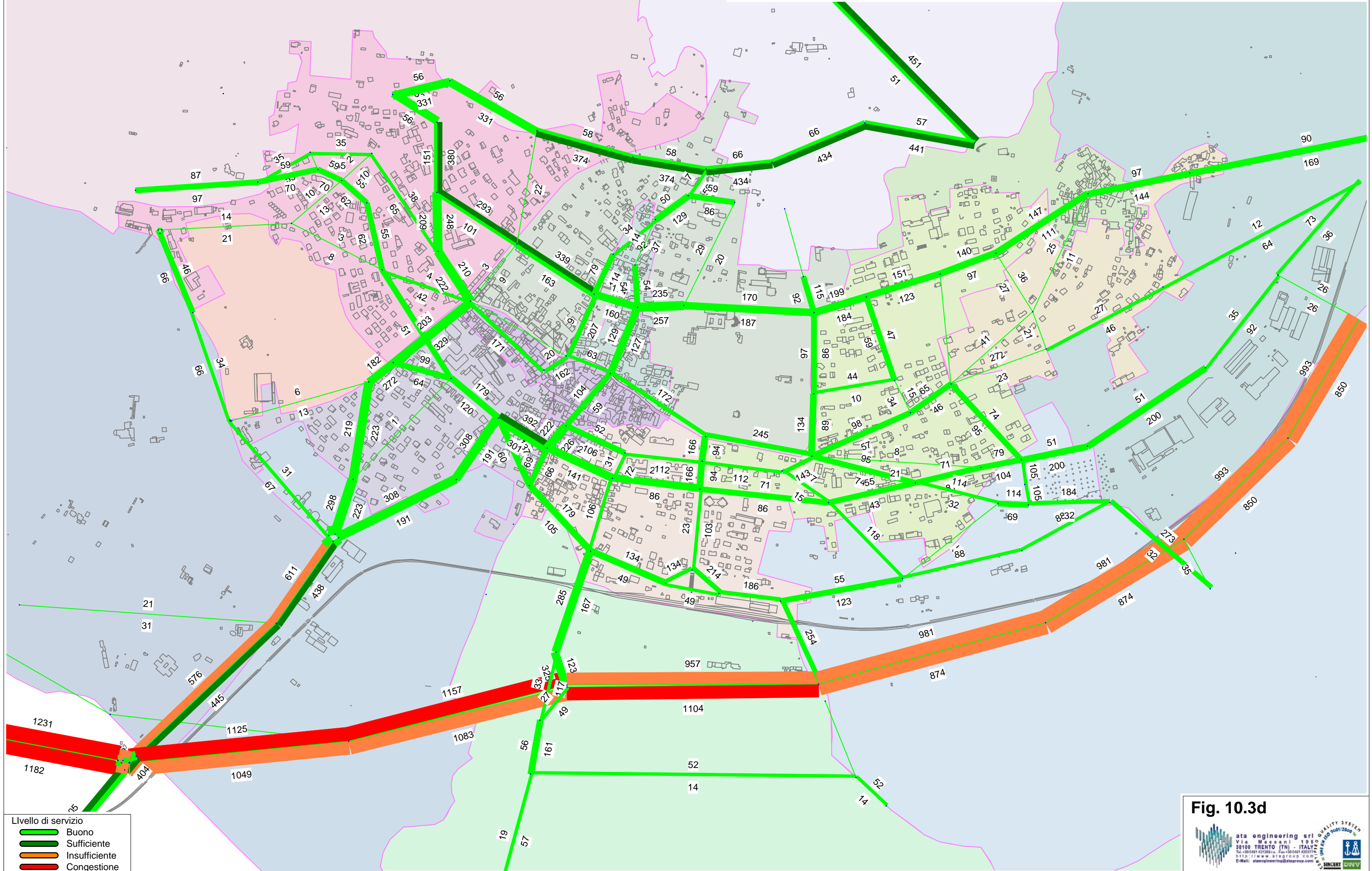
Con l'introduzione dell'intervento di chiusura dei passaggi a livello si assiste ad una diversa distribuzione dei flussi di traffico lungo la S.S. 47. In particolare se si confrontano i flussi con quelli ipotizzati nel 1° scenario a Lungo Termine si osserva un incremento di traffico lungo il tratto della S.S. 47 compreso fra lo svincolo per Barco e lo svincolo con la S.P. 133 di Monterovere con quasi 1150 veic./h omogeneizzati in direzione di Trento e 1000 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta. Nel tratto ad Ovest dello svincolo con la S.P. 133 i flussi diminuiscono rispetto al 1° scenario a Lungo Termine raggiungendo i circa 1150 veic./h omogeneizzati in direzione di Trento e i 1000 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta.

Sulla nuova bretella fra la S.P. 133dir e la S.P. 1 i flussi risultano di 300 veic./h omogeneizzati in direzione di via Claudia Augusta e di 250 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta. La chiusura del passaggio a livello su via Casotte porta ad una diminuzione di traffico, sempre



**Flussi orari omogeneizzati (veic. om./h) - Lungo Termine Senza Interventi (2017)**

Giorno feriale medio - Ora di punta (7.30-8.30)



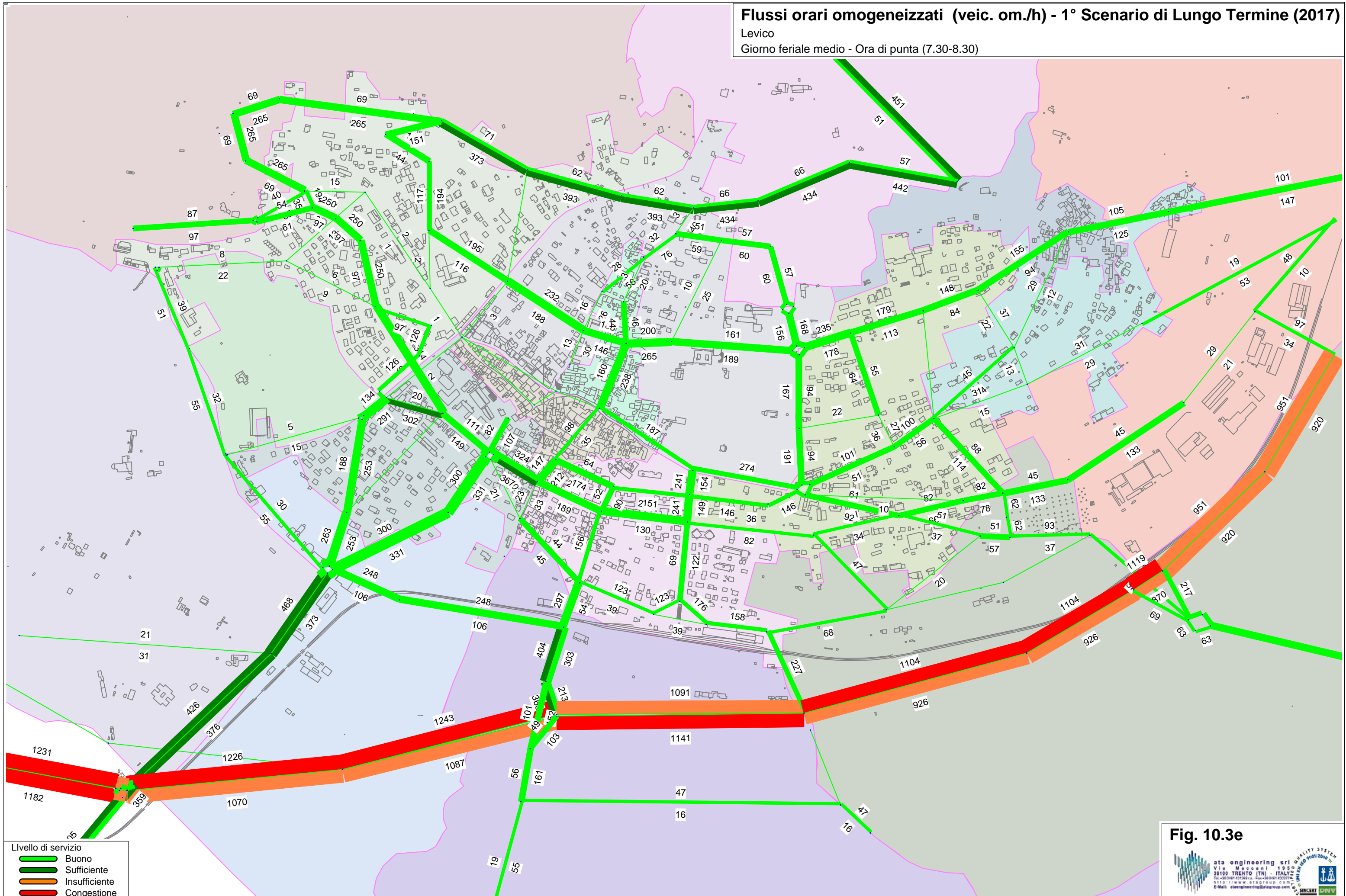
- Livello di servizio
- Buono
  - Sufficiente
  - Insufficiente
  - Congestione



# Flussi orari omogeneizzati (veic. om./h) - 1° Scenario di Lungo Termine (2017)

Levico

Giorno feriale medio - Ora di punta (7.30-8.30)



Comune di Levico

cube

Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico

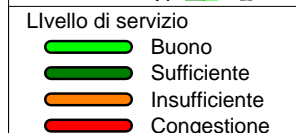
Fig. 10.3e



Concesso in licenza a ATA Engineering srl



Levico
Giorno feriale medio - Ora di punta (7.30-8.30)



 **ata engineering srl**  
Via Maccani 195  
38100 TRENTO (TN) - ITALY  
Tel. +39 0461 421269 e.a. Fax +39 0461 420377  
<http://www.atagroup.com>  
E-Mail: [ataengineering@atagroup.com](mailto:ataengineering@atagroup.com)



rispetto al 1° scenario a Lungo Termine, sul tratto della S.P. 133dir compreso fra la nuova bretella e lo svincolo per la S.S. 47 in particolare si registrano circa 300 veic./h omogeneizzati in direzione della nuova bretella e 250 nella direzione opposta.

Conseguentemente si registrano degli aumenti di traffico generalizzati lungo la S.P. 1 con 400-550 veic./h omogeneizzati in direzione della S.S. 47 e 400-450 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta.

#### 10.4.7 Livelli di servizio della rete 3° Scenario a Lungo Termine

I flussi definiti per il 3° scenario a Lungo Termine sono riportati nella figura 10.3g lo scenario si differenzia dallo scenario precedente esclusivamente per il nuovo tracciato della bretella fra la S.P. 11 di Vetriolo e la S.P. 228.

Sulla nuova bretella i flussi ipotizzabili risultano di circa 100 veic./h omogeneizzati in direzione della S.P. 228 e di 250 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta. La nuova bretella, oltre a garantire il collegamento diretto con la S.P. 11, interessata da un flusso di 350-450 veic./h omogeneizzati in direzione di Vetriolo e da un flusso di circa 50 veic./h omogeneizzati nella direzione opposta, facilita l'accesso/recesso su v.le Roma dove si assiste ad un limitato aumento di traffico, rispetto allo scenario precedente, con quasi 250 veic./h omogeneizzati in uscita da Levico e 150-200 veic./h omogeneizzati in entrata.

In linea generale comunque lo scenario non presenta variazioni significative sulla distribuzione del traffico, rispetto allo scenario precedente.

### 10.5 Parcheggi di Progetto

Lo studio del deficit di parcheggio ha portato al dimensionamento dei parcheggi da realizzare nel prossimo futuro. Nelle tavole relative agli scenari di intervento sono stati suddivisi gli interventi in orizzonti temporali. In particolare si prevedono i seguenti interventi.

Nel Breve Termine sarà ultimato il Parcheggio "Ognibeni", che risponderà al deficit di parcheggio del centro, entro un raggio d'influenza di 300 metri, quantificato in 123 stalli (tabella 10.1).

**Tab. 10.1 – Deficit di parcheggio in un'area di influenza di 300 m. dal parcheggio "Ognibeni"**

N. Zona	Via, Piazza, vicolo		OFFERTA DI SOSTA					OCCUPAZIONE DI SOSTA					TOTALE OCCUPAZIONE STALLI PER AUTO	INDICE DI OCCUPAZIONE	DEFICIT LT  = oc*1.2/0,8-off				
			PRIVATI	LIBERI SENZA SEGNALETICA	LIBERI CON SEGNALETICA	DISCO		PAGAMENTO	PRIVATI	LIBERI SENZA SEGNALETICA	LIBERI CON SEGNALETICA	DISCO				PAGAMENTO	DIVIETO		
						2 ORE	1 ORA					2 ORE						1 ORA	
9	viale	Roma				28	10		38			20	10		3	33	0.87	12	
9	via	3 Novembre/piazza Garollo			6			10	16		6			9	1	16	1.00	8	
9	piazza	Chiesa			14				14		14				3	17	1.21	12	
9	via	Montel	5	4					9	3	4				10	17	1.89	17	
9	piazza	Don Marco Libardoni			2				2		2				7	9	4.50	12	
9	via	Regia							0						1	1	-	2	
10	via	Caproni	29		7				36	25	7				2	34	0.94	15	
10	via	Marconi			14				14		11				3	14	1.00	7	
10	viale	Roma			30				30		30					30	1.00	15	
15	via	Battisti	6						6	1					2	3	0.50		
15	via	Miserere			7				7		4				1	5	0.71	1	
15	piazza	Venezia						21	21					14		14	0.67		
15	via	XI febbraio	6		2				8	6	2					8	1.00	4	
15	via	Garibaldi	9						9	9					3	12	1.33	9	
15	via	Dante							0						8	8	-	12	
TOTALE ZONA 15			21	0	9	0	0	21	51	16	0	6	0	0	14	14	50	0.98	
																			123

Il deficit è stato calcolato sulle sole vie congestionate considerando un incremento della domanda del 20% rispetto al dato rilevato e imponendo un indice di occupazione massimo dell'80%.

La distanza di 300 m risulta peraltro elevata in relazione alla pendenza delle vie servite da tale parcheggio.

Alcuni posti auto verranno ricavati, nel Breve Termine, anche su via De Gasparri e via Panarotta.

Nel medio periodo andranno quindi incrementati i parcheggi in modo da soddisfare le domande di sosta con parcheggi posti a distanze inferiori ai 150 m (tabella 10.2).

In particolare si prevedono i seguenti nuovi parcheggi:

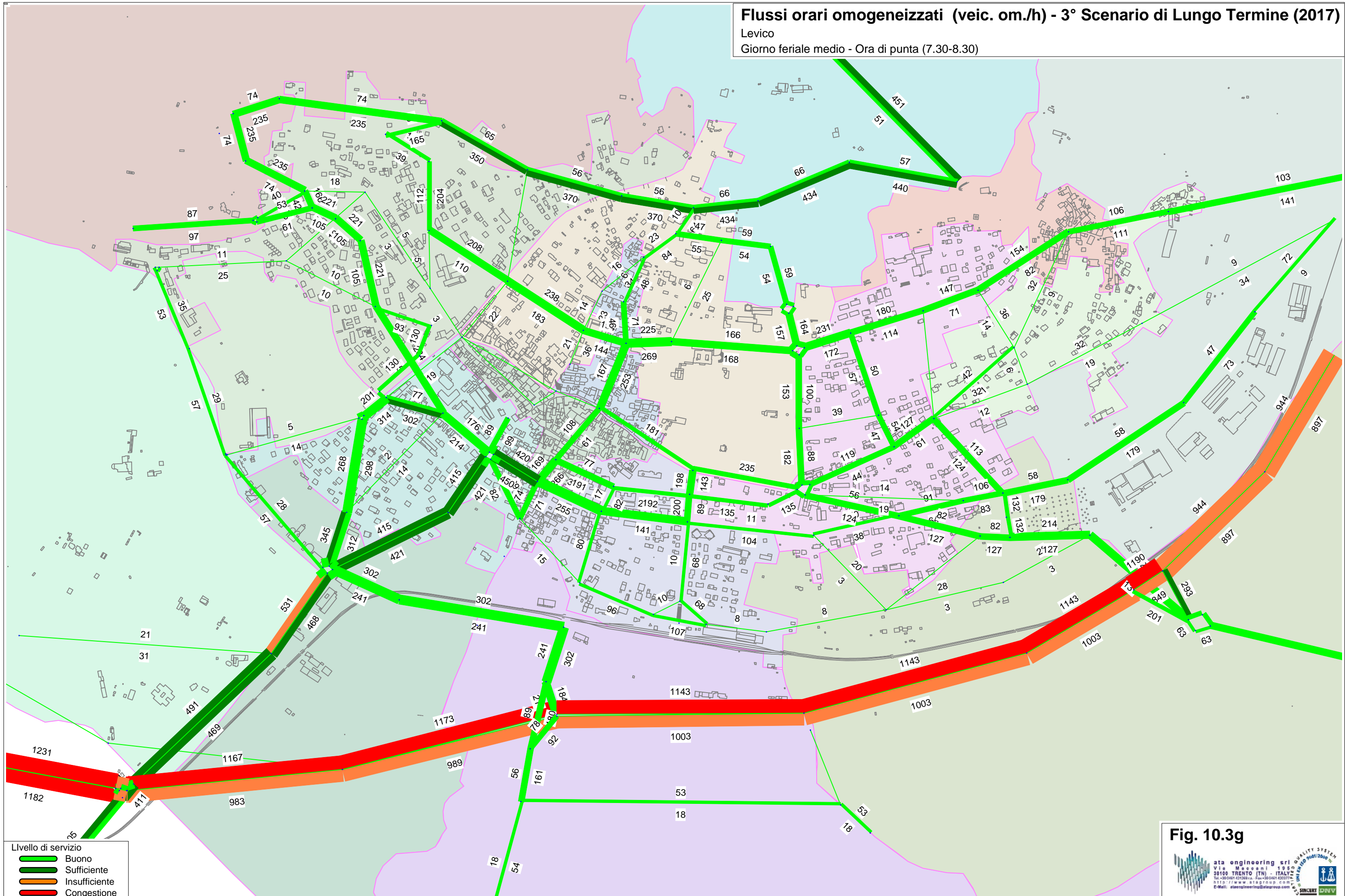
- Parcheggio Palalevico, utilizzando l'area prevista dal P.R.G. e/o l'area del campo sportivo adiacente alla struttura del Palalevico. Il dimensionamento del parcheggio è subordinato alla capacità ricettiva della struttura (1400 posti a sedere). Si prevedono indicativamente 200 posti auto.



# Flussi orari omogeneizzati (veic. om./h) - 3° Scenario di Lungo Termine (2017)

Levico

Giorno feriale medio - Ora di punta (7.30-8.30)



Livello di servizio	
<span style="color: green;">■</span>	Buono
<span style="color: darkgreen;">■</span>	Sufficiente
<span style="color: orange;">■</span>	Insufficiente
<span style="color: red;">■</span>	Congestione

Comune di Levico

cube

Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico

Fig. 10.3g



Concesso in licenza a ATA Engineering srl





V.le Lido

- Intersezione S.P. 11/S.P. 228: utilizzando l'area prevista dal P.R.G. si può rispondere al deficit di zona calcolato (14 stalli) e si possono compensare i 56 posti di v.le Vittorio Emanuele nell'eventualità di introdurre una Z.T.L. su tale via, per un totale di 70 stalli.
- Parcheggio sotto i giardini Salus: il deficit di sosta pubblica attualmente è di 27 stalli e sembra quindi non essere giustificabile la realizzazione di un parcheggio interrato sotto i giardini Salus.



Via al Lago (possibile accesso al parcheggio Salus)

- Parcheggio in via Roma: nell'area prevista dal P.R.G. possono trovare posto i 20 stalli necessari per colmare il deficit previsto ai quali è possibile aggiungere ulteriori parcheggi per pertinenze locali o per le terme.



Via Roma

- Parcheggio in prossimità di via Claricini: nell'area prevista dal P.R.G. si possono realizzare circa 50 posti auto, di cui 29 sono necessari per colmare il deficit, mentre 20 possono essere destinati ad uso pertinenziale o in funzione di un ampliamento della Z.T.L.



Parcheggio via Clarici (ampliamento di progetto)



- Parcheggio in via Silvia Domini: all'intersezione con via Ziehl, nell'area prevista dal P.R.G. si possono realizzare circa 32 stalli, sufficienti a colmare il deficit di zona calcolato.



Via Silvia Domini - V. Ziehl

- Parcheggio interrato via Matteoni: si propone la realizzazione di un parcheggio in struttura in via Matteoni, con funzioni strategiche di accesso al centro da Est. Il deficit calcolato è di 34 stalli. Tale intervento può essere accompagnato anche dalla ridefinizione dell'incrocio fra via Matteoni e via Avancini con la realizzazione di una rotatoria (Allegato E - Scheda E6).
- Il parcheggio della stazione ferroviaria dovrà essere ampliato, come previsto dal P.R.G., per rispondere al deficit rilevato, ma soprattutto come punto di interscambio modale in funzione del previsto potenziamento della linea ferroviaria.



Parcheggio stazione

- Nella zona di P.zza Medici andrebbero inoltre individuati 17 nuovi posti auto per colmare il deficit previsto. L'area destinata a parcheggio nel P.R.G. nei pressi di via Avancini non potrà essere utilizzata in quanto verrà destinata ad altri usi.
- Anche la zona di via a Prà lamenta un deficit di circa 20 stalli che non può trovare risposta in aree previste dal P.R.G.
- Parcheggio intersezione S.P. 1 – traversa Lido: l'area destinata a parcheggio dal P.R.G. è strategica a fini di interscambio modale (bus estivi) e per il lago.



S.P. 1 - traversa lido

- Altri interventi sulla sosta potranno essere fatti nelle zone periferiche non rilevate, dove non è quindi possibile determinare in maniera precisa un deficit di sosta. Si fa riferimento per esempio al parcheggio previsto su via Pontara o a eventuali ampliamenti di parcheggi esistenti come quello di via Clesio.





V. Pontara (Parcheggio di progetto)



Via Clesio

Tab. 10.2 – Deficit di parcheggio in aree di influenza di 150 m. dai parcheggi previsti a Medio Termine

N. Zona	Via, Piazza, vicolo	TOTALE OFFERTA STALLI PER AUTO	TOTALE OCCUPAZIONE STALLI PER AUTO	INDICE DI OCCUPAZIONE ATTUALE	DEFICIT per via a MT  = oc*1.2/0,8-off	
8	viale Lido	45	35	0,78	8	Nuovo Parcheggio Viale Lido (Palalido)
possibilità di realizzare altri stalli per Palalevico						
6	S.P.11 per Vetriolo	17	17	1,00	9	
6	via S.Biagio	3	5	1,67	5	S.P.11/ S.P.228
possibilità di trasferire gli stalli di sosta di Via Vittorio Emanuele						
6	via S.Croce	25	30	1,20	20	
14	via Caserme	13	13	1,00	7	P . Salus
6	viale Roma	38	33	0,87	12	
10	vicolo Vetriolo	0	4	-	6	
10	via per Vetriolo	0	1	-	2	P via Roma
possibilità parcheggi pertinenziali Terme possibilità parcheggi pertinenziali locali						
N. Zona	Via, Piazza, vicolo	TOTALE OFFERTA STALLI PER AUTO	TOTALE OCCUPAZIONE STALLI PER AUTO	INDICE DI OCCUPAZIONE ATTUALE	DEFICIT per via a MT  = oc*1.2/0,8-off	
9	piazza S. Francesco	10	8	0,80	2	
9	via 3 Novembre/piazza Garollo	16	16	1,00	8	
9	piazza Don Marco Libardoni	2	9	4,50	12	
10	via Marconi	14	14	1,00	7	P Via Claricini
possibilità di realizzare altri stalli pertinenziali						
9	via Montel	9	17	1,89	17	
10	viale Roma	30	30	1,00	15	P Via Silva Domini
11	via Avancini (2° tratto)	30	26	0,87	9	
11	piazza Medici	10	12	1,20	8	P V.Avancini/V.le Venezia
16	via Cavour	17	13	0,76	3	
16	via S.Lucca (oggi via Matteoni)	64	60	0,94	26	
16	via Xicco Polentone	10	10	1,00	5	P interrato Via Matteoni
16	Stazione	48	33	0,69	2	
16	viale Stazione	30	25	0,83	8	
16	via Tonelli (sotto via Venezia)	0	2	-	3	Ampliamento P Stazione
necessità di reperire aree per l'interscambio modale						
14	via Brolotondo	9	8	0,89	3	
14	via Brozzara	0	2	-	3	
16	via Battisti	17	14	0,82	4	
16	via Cà Rotte	0	3	-	5	
16	via Casotte	0	1	-	2	
16	via Prà	0	4	-	6	P. Zona Via A Pra ?
necessità di reperire nuove aree a parcheggio						



A Medio Termine il Parcheggio Ognibeni sarà chiamato ad assorbire una domanda più ridotta rispetto al Breve Termine (tabella 10.3). Rimangono disponibili 40 stalli da destinare ad uso pertinenziale o più funzionalmente da utilizzare in funzione dell'ampliamento della Z.T.L.

**Tab. 10.3 – Deficit di parcheggio in un'area di influenza di 150 m. dal parcheggio "Ognibeni" a Medio Termine**

N. Zona	Via, Piazza, vicolo	TOTALE OFFERTA STALLI PER AUTO	TOTALE OCCUPAZIONE STALLI PER AUTO	INDICE DI OCCUPAZIONE ATTUALE	DEFICIT per via a MT = oc*1.2/0,8-off
9	via Regia	0	1	-	2
9	piazza Chiesa	14	17	1,21	12
10	via Caproni	36	34	0,94	15
14	via Pasotte	6	11	1,83	11
15	piazza Venezia	0	14	-	21
15	via XI febbraio	8	8	1,00	4
15	via Garibaldi	9	12	1,33	9
15	via Dante	0	8	-	12
<b>P Ognibeni</b>					<b>possibilità di realizzare altri stalli pertinenziali</b>

Nel lungo periodo potranno essere realizzati nuovi parcheggi e in particolare:

- Parcheggio all'intersezione fra la S.P. 11 per Vetriolo e v.le Roma
- Parcheggio all'intersezione fra la S.P. 228 (v.le Venezia) e via Panarotta

## 10.6 Percorsi ciclabili e pedonali

L'uso della bicicletta e l'abitudine a spostarsi a piedi sono sempre più limitate dalle condizioni di oggettiva pericolosità riscontrabili in generale nei nostri contesti urbani a causa delle particolari condizioni di circolazione. Tra gli effetti determinati da tale spostamento modale, oltre all'abbattimento dell'inquinamento acustico ed atmosferico, bisogna anche ricordare che l'aumento degli spazi liberati dalle auto determina una riqualificazione dell'ambiente urbano, favorendo una fruizione degli spazi da parte di tutte le fasce di popolazione.

Dal concetto di classificazione funzionale delle strade urbane in strade di scorrimento, strade interquartierali, strade di quartiere e strade locali, collegato con la circolare 31 marzo 1993 della Presidenza del Consiglio dei Ministri, risulta che nelle strade di scorrimento la rete ciclabile deve prevedere la separazione (cioè l'introduzione di corsie o sedi proprie per le biciclette, separate da cordoli, a quota marciapiede), sulle strade di interquartiere è consentita la corsia ciclabile, per quelle di quartiere è possibile l'integrazione nel traffico ordinario, e in quelle locali sono possibili zone 30 e strade residenziali.

Comunque solo con l'attuazione di misure di sicurezza efficaci e diffuse, che sviluppino una rete continua di percorsi sicuri, è ipotizzabile ampliare la fascia di utenti abituali.

Tali misure di sicurezza devono avere una doppia valenza: tutti gli interventi infatti devono essere immediatamente individuabili e comprensibili sia da chi deve rispettarli (l'automobilista) sia da chi li utilizza (il ciclista, il pedone), in modo da rendere tali percorsi sia sicuri che affidabili.

In particolare, fra le misure da adottare per garantire la messa in sicurezza dei percorsi ciclo-pedonali, si ricordano la protezione degli attraversamenti, l'uso di una colorazione differente della sede stradale ad uso ciclo-pedonale e/o promiscuo, l'utilizzo di impianti speciali per la visualizzazione notturna degli attraversamenti a raso.

Accanto agli strumenti atti a garantire la sicurezza dell'utente, sono auspicabili anche una serie di interventi che permettano una facile fruizione. In particolare risultano importanti:

- piccoli punti per il ristoro (fontanelle, alberelli, panchine);
- la realizzazione di attrezzature per la sosta dei cicli, diffuse e protette;
- punti attrezzati per la custodia, il noleggio, la riparazione nei punti di maggior attrazione.

Ancora una volta poi si sottolinea l'importanza dell'incentivazione dello scambio intermodale, con luoghi per la sosta e il deposito bici alle stazioni del servizio di trasporto pubblico e presso i parcheggi scambiatori, servizi di bici trasportate sui servizi pubblici.

Gli itinerari ciclabili possono comprendere le seguenti tipologie:

- piste ciclabili in sede propria;
- piste ciclabili su corsia riservata;
- percorsi promiscui pedonali e ciclabili;
- percorsi promiscui ciclabili e veicolari.

Tali tipologie sono riportate in ordine decrescente rispetto alla sicurezza che le stesse offrono all'utenza, in particolare i percorsi promiscui ciclabili e veicolari vengono ammessi per dare continuità alla rete di itinerari quando non vi siano gli spazi stradali sufficienti a realizzare le piste ciclabili.



L'estensione della Z.T.L. faciliterà gli spostamenti delle "utenze deboli" lunghi gli assi via Marconi-via Regia-via Dante-via Garibaldi e quindi verso i parchi e le terme.

Il tracciato dei percorsi ciclabili/pedonali per il comune di Levico Terme è riportato nella figura 10.4 dove è evidenziata anche la localizzazione delle aree verdi, dei servizi pubblici, delle stazioni degli autobus e della ferrovia, oltre agli impianti sportivi e ai luoghi di svago e ristoro.

I percorsi ciclabili/pedonali riguardano il primo tratto della S.P. 11 di Vetriolo, quello con innesto sulla S.P. 228, v.le Roma, tutta via Silva Domini fino a Selva e via Lungo Parco; questo percorso si sviluppa poi lungo via Domenico Giannettini, v.le Rovigo, via G. Marconi, via Regia, via Dante, v.le Vittorio Emanuele, attraversa v.le Trento all'altezza del ponte e prosegue quindi lungo v.le Belvedere e via Segantini fino all'incrocio della stessa via Segantini con la S.P. 1 di Caldonazzo; una volta raggiunto tale incrocio si prevede il prolungamento di tale pista ciclabile lungo la S.P. 1 in direzione Calceranica-Caldonazzo fino a raggiungere il percorso ciclopedonale della Valsugana – tratto Caldonazzo-Novaledo.

Si prevede inoltre un percorso ciclabile/pedonale lungo v.le Lido e un altro di collegamento fra via Fosse, e quindi il percorso sopra descritto, e via Segantini costeggiando l'argine destro del rio Maggiore e via S. Croce.

Altri percorsi ciclabili/pedonali sono previsti lungo c.so Centrale, per quanto riguarda la S.P. 228, con prosecuzione su via Bion e lungo v.le Stazione da dove il percorso prosegue per via Sotto Roveri raggiungendo poi via C. Battisti, all'altezza dell'incrocio con c.so Centrale, per proseguire quindi verso p.zza Venezia e p.zza S. Rocco fino a raggiungere p.zza Montel.

Per il percorso ciclabile/pedonale che percorre v.le Stazione raggiungendo la Stazione FF.SS. si prevede un proseguimento ad Ovest della stazione stessa fino a raggiungere via Casotte (S.P. 133 di Monterovere) e la prosecuzione quindi lungo la stessa provinciale fino ad innestarsi sul percorso ciclopedonale della Valsugana – tratto Caldonazzo-Novaledo.

Il collegamento fra il percorso ciclabile/pedonale previsto lungo v.le Roma-via Silva Domini e quello lungo via G. Marconi-via Regia-via Dante è previsto inoltre anche attraverso un percorso lungo via Mons. Caproni (tratto v.le Dante – v.le Roma).

Nella figura 8.4 viene riportato inoltre il tratto del percorso ciclopedonale della Valsugana – tratto Caldonazzo-Novaledo che interessa il comune di Levico e il tracciato della pista ciclabile prevista per la valorizzazione del Lago di Levico. In particolare il primo percorso si sviluppa, per quanto riguarda il territorio di Levico, da Est verso Ovest lungo il fiume Brenta, mentre il secondo percorso consente il collegamento fra via Segantini e la S.P. 16 del Colle di Tenna costeggiando

per un tratto l'argine destro del fiume Brenta per poi svilupparsi intorno al camping Jolly e sul lato Est del camping Levico.

Occorre inoltre evidenziare la necessità di prevedere e realizzare numerosi ed adeguati spazi di sosta per motoveicoli e biciclette.

In particolare spazi attrezzati di questo tipo sono indispensabili presso i principali poli attrattori generatori.

Come evidenziato sempre in figura 8.4 questi spazi di sosta sono previsti presso la stazione ferroviaria e presso l'accesso al parco di v.le Rovigo, in prossimità della chiesa, in prossimità dell'uscita della S.P. 11 su v.le Vittorio Emanuele e lungo via Segantini, in prossimità dei campi da tennis.



