

Allegato sub 1)

Repertorio n.

Raccolta n.

**ATTO DI ACCORDO PUBBLICO / PRIVATO**

**ai sensi dell'art 6 Legge Regionale del Veneto**

**REPUBBLICA ITALIANA**

L'anno 202\_(duemilaventi\_\_\_\_\_) il giorno \_\_

del mese di \_\_\_\_\_.in \_\_\_\_\_,

via \_\_\_\_\_

ove espressamente richiesto..

Davanti a me ....., notaio in ....., con studio

in....., iscritto nel ruolo del collegio notarile del

....., sono presenti:

A) da una parte il

**COMUNE DI ALBIGNASEGO**

sede in Albignasego, Via Milano n. 7, Codice Fiscale

80008790281 e Partita IVA 00939330288, in persona del

Responsabile del Settore 5° del Comune di Albignasego

dott. Filippo Tombolato, nato a Camposampiero (PD) il 21

marzo 1977, domiciliato per il presente atto presso la

sede municipale di cui sopra, il quale interviene nel

presente atto in base al decreto legislativo 18.08.2000

n. 267, art. 107, comma 3, lettera C e successive

modificazioni ed integrazioni nonché dal Decreto del

Sindaco n° 5 del 30/01/2026 di nomina di Responsabile

**REGISTRATO A**

Il

al N.

serie

Esatti €

del 5° Settore "Governò del territorio, mobilità e  
transizione ambientale" dal 01/02/2026 al 15/09/2026;

Comune di Albignasego che di seguito verrà indicato  
anche soltanto come "il Comune";

**b)** dall'altra:

- la Società Immobiliare Euganei di Pula Fabio & C.  
S.a.s. con sede a Rimini (RN) in Via G. Brancaleoni  
Soleri n. 6 C.F. e n. iscrizione presso il registro  
delle Imprese di Padova 03882240405 rappresentata dal  
Legale rappresentante Fabio Pula nato a \_\_\_\_\_

il \_\_\_\_\_, residente a \_\_\_\_\_

in Via \_\_\_\_\_ n. \_\_\_\_\_, C.F.  
\_\_\_\_\_,'

di seguito congiuntamente indicata come "parte privata".

Detti signori, della cui identità personale e poteri io  
notaio sono certo,

**Premesso**

- che la parte privata è proprietaria esclusiva  
dell'immobile, in forza dell'atto notarile Rep n. 17183  
Racc n. 5294, situato nel Comune Censuario di  
Albignasego, in Vicolo L. da Vinci (laterale di Via  
Battaglia) individuato dai seguenti dati catastali:

In Comune di ALBIGNASEGO

sezione censuaria

Catasto **Terreni**, Foglio 1 **(uno)** mappali n. 1530 di mq.

**14528;**

Catasto **Fabbricati**, Foglio 1 (**uno**) mappale n. 1530 sub 1,  
(Categoria **D/8**, rendita euro 17.104), sub 3 (Categoria  
**D/1**, rendita euro 92);

- che la legge regionale (L.R.) n. 11 del 23 aprile 2004  
prevede che la pianificazione comunale si articoli in  
disposizioni strutturali, contenute nel Piano di assetto  
del Territorio (P.A.T.), e in disposizioni operative,  
contenute nel Piano degli Interventi (P.I.), che insieme  
costituiscono il Piano Regolatore Comunale (P.R.C.);

- che l'art. 6 della citata L.R. 11/2004 prevede che:

1. I Comuni possono concludere accordi con soggetti  
privati per assumere nella pianificazione proposte di  
progetti ed iniziative di rilevante interesse pubblico,  
al fine di determinare alcune previsioni del contenuto  
discrezionale degli atti di pianificazione territoriale  
ed urbanistica, nel rispetto della legislazione e della  
pianificazione sovraordinata, senza pregiudizio dei  
diritti dei terzi (vd. commi 1-2).

2. L'Accordo costituisce parte integrante dello strumento  
di pianificazione cui accede ed è soggetto alle medesime  
forme di pubblicità e di partecipazione. L'Accordo è  
recepito con il provvedimento di adozione dello strumento  
di pianificazione ed è condizionato alla conferma delle  
sue previsioni nel piano approvato (vd. comma 3).

3. Per quanto non disciplinato dalla L.R. 11/2004, trovano applicazione le disposizioni di cui l'art. 11 commi 2 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241 "Nuove norme sul procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi" e successive modificazioni (vd. Comma 4);

- che il Comune di Albignasego ha aderito al P.A.T.I. tematico della "Comunità Metropolitana di Padova", adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 7 dell'8.4.2009, approvato nella conferenza dei servizi del 18.7.2011, ratificato con Deliberazione di Giunta Provinciale n. 50 del 22.02.2012 e pubblicato sul B.U.R. Veneto n. 21 del 16.3.2012;

- che il P.A.T. del Comune di Albignasego è stato approvato con Decreto del Presidente della Provincia di Padova n.4 del 16.01.2015, modificato con successiva Variante n.1, approvata con Decreto del Presidente della Provincia di Padova n. 60 del 29.04.2019, e con Variante n. 2 approvata, ai sensi della LR n.14/2017 e smi, con Deliberazione di Consiglio Comunale n.10 del 28.02.2022;

- che la tav. 4 del P.A.T. classifica l'area oggetto del presente Accordo quale ambito di riqualificazione e riconversione e Servizi ed attrezzature di interesse comune di maggior rilevanza (n. 65 impianti di energia elettrica); di cui agli artt. 20.5 e 21 delle Norme

Tecniche;

- che a seguito dell'approvazione del P.A.T., il P.R.G. vigente è diventato, per le parti compatibili con il P.A.T., il primo Piano degli Interventi, ai sensi dell'articolo 48, 5° comma bis, della L.R. n. 11/2004;

- che sono state successivamente approvate varianti al Piano degli interventi ai sensi dell'articolo 18 della LR 11/2004, in coerenza ed attuazione del P.A.T.;

- che tali aree sono attualmente classificate dal vigente Piano degli Interventi quale zona D11/4 - ambiti di riqualificazione e riconversione, e area destinata alla viabilità. assoggettata alle attuali N.T.O. agli articoli 32bis,43;

- che nella seduta del Consiglio comunale del 30.09.2019 (DCC n. 47/2019) è stato presentato il "Documento programmatico preliminare del Sindaco relativo alla Variante n. 14 al Piano degli Interventi" prot. n. 32263 del 20.9.2019 con il quale sono stati indicati i contenuti della variante urbanistica tra i quali la selezione di proposte di accordo pubblico-privato e di richieste abitative;

- che in data 02.10.2020 prot. 33620 è stato pubblicato l'avviso pubblico per la formulazione di proposte di accordo pubblico-privato finalizzate alla selezione degli ambiti territoriali nei quali attuare interventi di nuova

urbanizzazione e/o riqualificazione in conformità alle scelte strategiche del P.A.T. e del P.A.T.I. della Comunità Metropolitana;

- che è avvenuta la concertazione della variante n. 14 al P.I., ai sensi degli articoli 5 e 18 della L.R. n. 11/2004 e smi, mediante pubblicazione del Documento Programmatico all'albo pretorio e nel sito internet comunale ed a seguito di incontro pubblico tenutosi in data 22.10.2019 presso la sede comunale di via Milano 7, i cui esiti sono stati riportati nel verbale prot. 36333 del 24.10.2019;

- che, in considerazione del numero delle istanze pervenute e la relativa complessità delle stesse, al fine di garantire tempistiche ragionevoli per l'accoglimento delle richieste, è stato deciso di suddividere operativamente la variante 14 in due parti come segue:

- la variante 14.1 con le richieste per esigenze abitative e/o limitate modifiche, conclusasi con l'approvazione del Consiglio Comunale nella seduta del 14.11.2022;

- la variante 14.2 con le richieste di accordo pubblico-privato;

- che in data 02.12.2020 prot. Comunale n. 42289 e successive modifiche e integrazioni la Società Immobiliare Euganei S.a.s. ha presentato la domanda

relativa alla proposta preliminare di conclusione di  
accordo pubblico/privato, ai sensi dell'articolo 6 della  
L.R. n. 11/2004, per la trasformazione dell'ambito  
mediante il suo riordino urbanistico ed edilizio, anche  
mediante la demolizione totale delle preesistenze, con  
dotazione di adeguate aree a servizi primari (verde e  
parcheggi) e l'insediamento di funzioni commerciali e  
direzionali;

- che con deliberazione del Consiglio comunale n. 25 del  
08.06.2023 sono state approvate le nuove "Linee guida per  
l'applicazione della perequazione urbanistica" che  
costituiscono i criteri a cui deve uniformarsi l'attività  
dell'Amministrazione nel calcolo e nell'applicazione  
della perequazione urbanistica prevista dall'art. 35  
della L.R. 11/2004 e smi, nonché nell'istruttoria ed  
elaborazione degli accordi pubblico-privato previsti  
dall'art. 6 della L.R. 11/2004 e smi.;

- che in osservanza alla procedura individuata dal  
Consiglio Comunale nelle "linee guida" approvate, la  
Giunta comunale con deliberazione n. 182 del 24.10.2023  
ha dichiarato, in via preliminare di rilevante interesse  
pubblico, la suddetta proposta di accordo pubblico-  
privato, ai sensi dell'articolo 6 della L.R. n. 11/2004 e  
smi (comunicazione prot. 2262 del 17.01.2024 e prot. 3698  
del 30.01.2024), con i seguenti indirizzi progettuali:

"La proposta dovrà prevedere una soluzione condivisa con gli enti interessati al fine di garantire la sicurezza e scorrevolezza dell'innesto lungo strada Battaglia mediante redazione di apposito studio del traffico. Si propone alla giunta comunale che vengano adottati i seguenti accorgimenti:

- l'ambito sia assoggettato a PUA come disposto dall'art. 20.5 delle NTA del PAT;
- che non sia previsto nessun ingresso da via Donatello se non a carattere ciclabile;
- il parcheggio dovrà essere privato ad uso pubblico;
- l'area dovrà mantenere anche in futuro la destinazione di vendita non alimentare (non devono essere previsti ristoranti tipo fast food o con attività drive).";

- in considerazione della complessità e la diversità di funzioni delle istanze selezionate, la Variante 14.2 è stata scomposta in ulteriori Varianti, rispettivamente: la variante 14/2A con n. 4 proposte di accordo pubblico-privato relative al sistema residenziale e dei servizi; la variante 14/2B con una proposta di accordo pubblico-privato relative al sistema produttivo; la variante 14/2C con la modifica di uno schema di accordo pubblico-privato volto all'attribuzione di volumi residenziali a fronte di opere e strutture per il tennis; la variante 14/2D con

una proposta di accordo pubblico-privato relativa ad un residuale caso residenziale e la proposta di cui al presente accordo;

- che per il proseguo dell'iter procedurale finalizzato alla predisposizione degli elaborati di variante da approvare ai sensi articolo 18 della L.R. 11/2004 e smi, è stata redatta dall'Ing. Giuliano Marella una perizia di stima asseverata, prot. 41478 del 15.12.2026 e successivo addendum prot. 5853 del 16.02.2026, per la determinazione del plusvalore economico così come stabilito dalle nuove "Linee guida per l'applicazione della perequazione urbanistica" approvate con deliberazione del Consiglio comunale n. 25 del 08.06.2023;

- il proponente a garanzia delle successive fasi ha restituito in data 19.02.2026 prot. 6443 la perizia di stima sottoscritta per accettazione;

- al fine di sopperire alla mancanza di parcheggi dell'ambito urbanizzato, il proponente ha depositato con lo schema planivolumetrico dell'intervento una proposta di realizzazione di un parcheggio pubblico all'ingresso di vicolo Leonardo da Vinci volto al soddisfacimento delle necessità dei residenti;

- che il professionista incaricato ha depositato in data 26.03.2026 al n. 11086 di protocollo la "SCHEMA URBANISTICA" (Elaborato 18.bis "Accordi tra soggetti

pubblici e privati, ai sensi dell'art.6 della LR n.11/2004 e smi") allegata al presente accordo, che disciplina gli interventi e ne definisce i dispositivi di attuazione, oltre che le prescrizioni e vincoli, parte integrante della variante al P.I. n. 14.2/D al Piano degli Interventi (P.I.) del Comune di Albignasego, ai sensi dell'articolo 18, comma 2, della legge regionale 23 aprile 2004 n. 11 e s.m.i., adottata con deliberazione di Consiglio comunale n. \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_ da sottoporre alla definitiva approvazione del Consiglio Comunale;

- che il proponente ha depositato per accettazione a garanzia dei successivi adempimenti lo schema di accordo sottoscritto in ogni sua pagina acquisito al protocollo comunale al n. 11122 del 27.03.2026;

- che il professionista incaricato ha depositato in data 27.03.2026 al n. 11219 di protocollo la proposta di variante al P.I. n. 14.2/D al Piano degli Interventi (P.I.) del Comune di Albignasego, ai sensi dell'articolo 18, comma 2, della legge regionale 23 aprile 2004 n. 11 e s.m.i.;

- che con delibera di Consiglio Comunale n. \_\_\_\_ del \_\_\_\_\_ è stato approvato lo schema di accordo e adottata la variante al P.I. n. 14.2/D al Piano degli Interventi (P.I.) del Comune di Albignasego, ai sensi

dell'articolo 18, comma 2, della legge regionale 23 aprile 2004 n. 11 e s.m.i., da sottoporre alla definitiva approvazione del Consiglio Comunale;

- questo accordo costituirà un allegato al P.I. e recepito nello strumento pianificatorio con l'approvazione della variante urbanistica;

TUTTO CIÒ PREMESSO

quale parte integrante e sostanziale del presente atto, hanno convenuto e stipulano quanto segue:

**ART. 1 - Premesse. Allegati**

1.1. Le premesse di cui sopra hanno natura di pattuizione e costituiscono ad ogni effetto parte sostanziale ed integrante del presente accordo.

1.2. La documentazione di seguito elencata presentata dalla Parte Privata e depositata in atti del Comune, è parte integrante e sostanziale del presente accordo:

- Descrizione dell'intervento e stima dei costi di demolizione, prot. 11084/2026

- Rilievo fotografico, prot. 19857/2025;

- Stato di fatto: Estratto di mappa, planimetria e dati stereometrici, prot. 19857/2025 e prot. 11084/2026;

- Stato di progetto: Planimetria di progetto, dati stereometrici e dimensionamento, parametri urbanistici, planimetria comparativa di sedime, prot. 11084/2026;

1.3. Si allega al presente atto, formandone conseguentemente parte integrante e sostanziale, debitamente sottoscritta anche dalla Parte Privata, sotto la lettera "A" la seguente documentazione in un unico plico:

- Allegato 1: "SCHEMA URBANISTICA" (Elaborato 18.bis "Accordi tra soggetti pubblici e privati, ai sensi dell'art.6 della LR n.11/2004 e smi") che disciplina gli interventi e ne definisce i dispositivi di attuazione, oltre che le prescrizioni e vincoli, prot. n. 11086 del 26.03.2026;

- Allegato 2: perizia di stima asseverata che ha determinato il plusvalore economico, prot. 41478 del 15.12.2025;

- Allegato 3: Schema planivolumetrico vincolante per l'attuazione dell'intervento, prot. n. 11084 del 26.03.2026;

- Allegato 4: studio di impatto viabilistico ai sensi dell'art. 7bis delle NTO del Piano degli Interventi (PI), prot. n. 27234 del 07.08.2025;

## **ART. 2 - Il "Rilevante interesse pubblico" della Proposta**

2.1. L'Amministrazione Comunale, con deliberazione di Giunta Comunale n. 182 del 24.10.2023, ha dichiarato di rilevante interesse pubblico la proposta di Accordo

Pubblico privato in oggetto in quanto rispondente ai seguenti obiettivi, come definiti nelle "linee guida per l'applicazione della perequazione urbanistica" approvate con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 25 del 08.06.2023:

- persegue gli obiettivi individuati dal documento preliminare del P.A.T. della Città di Albignasego;
- incentiva la razionalizzazione del patrimonio edilizio esistente, nonché promuove ed agevola la riqualificazione di aree urbane degradate con presenza di funzioni eterogenee e tessuti edilizi disorganici o incompiuti nonché di edifici a destinazione non residenziale dismessi o in via di dismissione ovvero da rilocalizzare, anche con interventi di demolizione e ricostruzione;
- persegue il recupero e la riabilitazione delle aree urbane degradate e dismesse;
- favorisce interventi atti ad incentivare e realizzare progetti di forestazione urbana, sia di valenza pubblica che privata;
- consegue gli obiettivi definiti all'art. 3 della LR 14/2017.

2.2. La proposta, pertanto:

A) determinerà la realizzazione a cura e spese della "Parte Privata" delle opere di urbanizzazione consistenti

nella realizzazione di viabilità, incrocio, marciapiedi, aree verdi e parcheggi, da cedere e vincolare all'uso pubblico;

B) determinerà la realizzazione e cessione a cura e spese della "Parte privata", a scomputo parziale degli oneri di urbanizzazione secondaria, l'esecuzione del parcheggio pubblico aggiuntivo agli standard del P.U.A. ubicato all'ingresso di Via Leonardo da Vinci, comprensivo di illuminazione, segnaletica verticale e orizzontale, adeguamento dei sottoservizi e della rete delle acque bianche, come meglio evidenziato nella scheda urbanistica (Allegato 1) e nello schema planivolumetrico (Allegato 3).

C) determinerà la rivitalizzazione di un significativo comparto dismesso con riduzione della volumetria rispetto a quella massima prevista dal P.I. vigente;

C) garantirà un impulso alla crescita economica del territorio con l'insediamento di una struttura commerciale / direzionale con divieto di attività con destinazione alimentare e ristoranti;

D) attua i principi urbanistici e di governo del territorio stabiliti dalla Regione Veneto con la Legge regionale n. 11/2004 [art. 2 comma 1 lett. a) b) d) e) f) e di contenimento di consumo di suolo stabiliti dalla

Legge regionale n. 14/2017 in quanto l'intervento di  
14360 mq non determina consumo di suolo;

2.3. La proposta, sottoposta alla perizia di stima  
dell'ing. Giuliano Marella prot. 41478 del 15.12.2025, ha  
determinato un corrispettivo economico per l'interesse  
pubblico, stabilito con i criteri di calcolo individuati  
nelle linee guida per l'applicazione della perequazione  
urbanistica, pari a 321.000,00 euro  
(trecentoventiunomilaeuro/00) e corrispondente al 50% del  
plusvalore economico.

2.4. Trattandosi di accordo urbanistico di valore  
superiore a Euro 150.000,00, ai sensi dell'art. 7bis  
della LR 11/2004, è stata acquisita informazione  
antimafia prot. \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_ di cui  
all'articolo 84, comma 3, del decreto legislativo 6  
settembre 2011, n. 159 "Codice delle leggi antimafia e  
delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in  
materia di documentazione antimafia, a norma degli  
articoli 1 e 2 della legge 13 agosto 2010, n. 136".

### **ART. 3 Obblighi del Comune**

3.1. Giusto il disposto dell'art. 6 della Legge regionale  
del Veneto n. 11/2004 il presente Accordo di  
pianificazione costituirà parte integrante del P.I. del  
"COMUNE DI ALBIGNASEGO".

3.2. Il Comune, ritenuto che la proposta formulata dalla "Parte Privata" rivesta rilevante interesse pubblico e che essa incida solo sui contenuti discrezionali della pianificazione urbanistica comunale, con deliberazione di Consiglio comunale n. \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_ ha approvato lo schema di accordo e adottato la variante al P.I. di recepimento dello stesso, e pertanto si impegna, come sopra rappresentato, a sottoporre la variante al P.I. alla definitiva approvazione del Consiglio comunale.

3.2. La variante urbanistica, come meglio descritta nella "SCHEDA URBANISTICA" (Elaborato 18.bis "Accordi tra soggetti pubblici e privati, ai sensi dell'art.6 della LR n.11/2004 e smi"), documento integrante della Variante urbanistica stessa, che, come richiamato al precedente punto 1.3., disciplina gli interventi e ne definisce i dispositivi di attuazione, oltre che le prescrizioni e vincoli, prevede la trasformazione dell'ambito mediante il suo riordino urbanistico ed edilizio, anche mediante la demolizione totale delle preesistenze, con dotazione di adeguate aree a servizi primari (verde e parcheggi) e l'insediamento di funzioni commerciali (una media struttura del settore NON alimentare, fino a 2.500 mq di superficie di vendita) e direzionali/ricettive, provviste di standard adeguate. Il progetto prevede

altresì adeguate opere di mitigazione, coerenti con il contesto circostante, in primo luogo il vincolo paesaggistico correlato alla presenza del fiume. L'intervento prevede pertanto la riconversione di un ambito degradato; la previsione di una soluzione condivisa con gli enti interessati, al fine di garantire la sicurezza e scorrevolezza dell'innesto lungo strada Battaglia; la cessione al Comune di opere di urbanizzazione ed aree a standard.

3.3. L'intervento si attuerà mediante un unico "Piano Urbanistico Attuativo" (PUA) che prevede due stralci funzionali, previo il saldo del contributo straordinario dovuto e l'ottenimento delle autorizzazioni e dei nulla osta / pareri previsti dalla normativa vigente, nel rispetto dei limiti di superficie e volume di cui al presente accordo. La realizzazione e cessione del parcheggio pubblico ubicato all'ingresso di Via Leonardo da Vinci (comprensivo di illuminazione, segnaletica verticale e orizzontale, adeguamento dei sottoservizi e della rete delle acque bianche) è aggiuntiva agli standard del P.U.A. ed a scomputo parziale degli oneri di urbanizzazione secondaria.

Nel caso in cui l'importo per la realizzazione/cessione del parcheggio pubblico da C.M.E. sia inferiore

all'importo degli oneri di urbanizzazione secondaria sarà dovuta la differenza mentre nulla è dovuto in caso di maggiore importo.

La ditta lottizzante potrà sottoporre al Comune l'approvazione di certificati di collaudo parziale ad ultimazione dei lavori previsti per ogni singolo stralcio.

La "Parte privata" si riserva la facoltà di indicare anche un nominativo diverso a cui intestare il titolo edilizio.

3.4. La variante al Piano degli Interventi verrà sottoposta al consiglio comunale per la definitiva approvazione a seguito della stipula del presente accordo nonchè acquisiti i pareri competenti sulla variante urbanistica.

#### **ART. 4 - Obblighi della "Parte Privata"**

4.1. La parte privata, a garanzia dei successivi versamenti, ha provveduto al deposito della polizza fidejussoria bancaria / assicurativa n. \_\_\_\_\_ rilasciata da \_\_\_\_\_, di importo corrispondente al contributo straordinario dovuto di 321.000,00 euro (trecentoventiunomilaeuro/00), così come determinato dalla perizia di stima dell'ing. Giuliano Marella prot. 41478 del 15.12.2025, corrispondente al 50% del plusvalore economico.

4.2. Successivamente alla stipula del presente atto e prima dell'approvazione della Variante urbanistica di recepimento dell'accordo, acquisiti i pareri competenti sulla variante medesima, la parte privata si impegna versare al Comune il 1° acconto del contributo straordinario dell'importo di Euro 100.000,00 (centomilaeuro/00)

4.3. Successivamente e condizionatamente all'approvazione della Variante urbanistica di recepimento dell'accordo, avente durata di anni 5 (cinque) dalla data di approvazione ai sensi della L.R. n.11/2004 e smi, la "Parte Privata" si obbliga:

- a richiedere l'approvazione del Piano Urbanistico Attuativo (P.U.A.) entro la scadenza temporale del Piano degli Interventi che ha introdotto la variazione urbanistica pena la decadenza della variante e dell'accordo stesso

- realizzare, contestualmente all'esecuzione delle opere di urbanizzazione del primo stralcio funzionale del PUA, a propria cura e spese, a scomputo parziale degli oneri di urbanizzazione secondaria e previa presentazione di idonea polizza fidejussoria a garanzia della corretta esecuzione, il parcheggio pubblico all'ingresso di Via Leonardo da Vinci, comprensivo di illuminazione,

segnaletica verticale e orizzontale, adeguamento dei sottoservizi e della rete delle acque bianche, nella scheda urbanistica (Allegato 1) e nello schema planivolumetrico (Allegato 3). La cessione al Comune di Albignasego dell'area a parcheggio dovrà avvenire con la cessione delle opere di urbanizzazione del primo stralcio funzionale del PUA, libera da ogni vincolo o gravata da vincoli, pesi, oneri reali e di altra natura, diritti di prelazione, ipoteche, trascrizioni ed iscrizioni pregiudizievoli, nonché da servitù passive, obbligandosi fin d'ora a garantire da evizione nei successivi atti di trasferimento.

- a versare al Comune entro trenta giorni dall'adozione del Piano Urbanistico Attuativo (PUA) da parte della Giunta comunale il 2° acconto del contributo straordinario dell'importo di Euro 100.000,00 (centomilaeuro/00);

- a versare al Comune all'atto della stipula della convenzione del P.U.A. il saldo del contributo straordinario dell'importo di Euro 121.000,00 (centoventunomilaeuro/00);

4.4. Ad avvenuta corresponsione del 100% del contributo straordinario pari a Euro 321.000,00, il Comune procederà con lo svincolo della polizza fidejussoria bancaria /

assicurativa n. \_\_\_\_\_ di cui al precedente punto 4.1.

4.5. Il mancato rispetto dei termini di cui sopra comporterà l'escussione della polizza da parte del Comune per le somme non versate.

#### **ART. 5.- Norme integrative**

5.1. Per quanto non espressamente previsto nel presente accordo, trovano applicazione le disposizioni dell'art. 6 della Legge regionale del Veneto n. 11/2004, oltre alle disposizioni contenute nei commi 2 e seguenti dell'art. 11 della Legge n. 241/1990 e s.m.i..

5.2. La realizzazione degli interventi secondo i parametri previsti dall'accordo rimane subordinata all'acquisizione delle prescritte autorizzazioni e/o nulla osta, comunque denominati, di cui alle norme vigenti.

Il Proponente dichiara di essere consapevole che l'entrata in vigore di nuove o diverse previsioni urbanistiche, da chiunque disposte, comportano la decadenza (o se possibile) la modificazione/adeguamento, del presente Accordo.

Anche in tal caso il Proponente, rinuncia ad ogni indennizzo o risarcimento o ristoro o al rimborso delle somme già versate e delle fidejussioni eventualmente già escusse.

**ART. 6 - Obblighi ulteriori**

6.1. Il presente Accordo deve ritenersi vincolante non solo per la "Parte Privata", che, come sopra rappresentata, sottoscrive, ma anche per i suoi eventuali successori ed aventi causa a qualsiasi titolo.

A tal proposito

In relazione a quanto stabilito al comma che precede, la "Parte Privata" si impegna, come sopra rappresentata ad inserire le previsioni del presente Accordo negli eventuali atti di cessione delle aree di Sua proprietà interne all'ambito interessato dall'Accordo stesso.

**ART. 7 - Spese**

7.1. Tutte le spese, le imposte e le tasse, inerenti e conseguenti al presente Atto, sono a carico della Parte privata, che, come sopra rappresentata, dichiara di assumerle.

7.2. Le Parti autorizzano la trascrizione del presente atto presso la Conservatoria dei Registri Immobiliari anche ai fini della opponibilità dello stesso ai propri aventi causa e ad ogni terzo ai sensi dell'art. 2645 quater c.c.

Si richiede ogni beneficio di legge applicabile alla presente convenzione ed in particolare dei benefici della L. 28.01.1977 n. 10 e successive modifiche e art. 1 comma

88 L. 27.12.2017 n. 205.

#### **ART. 8 - Diritti dei terzi**

8.1. Il presente Accordo non pregiudica i diritti di terzi ed è sospensivamente condizionato alla conferma delle sue previsioni nel P.I., senza possibilità di rivalsa o pretesa alcuna nei confronti del "COMUNE DI ALBIGNASEGO".

#### **ART. 9 - Controversie**

9.1. Le controversie in materia di formazione, conclusione ed esecuzione degli obblighi derivanti dal presente accordo sono riservate, a norma dell'art. 133, D.Lgs. n. 104/2010 e s.m.i., alla giurisdizione esclusiva del Giudice amministrativo.

#### **ART. 10 - Recesso, revoca e decadenza**

10.1 Per le motivazioni previste dall'art. 21-quinquies della legge 241/90, il Comune può revocare o recedere unilateralmente dal presente accordo mediante la modifica delle previsioni urbanistiche prima del rilascio dei titoli abilitativi edilizi; in tal caso le parti stabiliscono pattiziamente e consensualmente che l'importo massimo dell'indennizzo eventualmente riconoscibile da parte del Comune di Albignasego al soggetto attuatore, in relazione agli eventuali pregiudizi da quest'ultimo dimostrati ed in quanto non

rientranti nelle limitazioni di cui al comma 1-bis, non può superare la somma versata e/o spesa sostenuta per gli obblighi assunti.

10.2 Le previsioni operative che verranno recepite nella variante al PI conformemente a quanto previsto nel presente accordo, decadranno automaticamente se, decorsi cinque anni dall'entrata in vigore del PI a cui accedono, il titolo abilitativo edilizio non è rilasciato e assentito.

11.3 Nell'ipotesi di decadenza che precede, fino all'approvazione di una nuova disciplina urbanistica, si applicano le disposizioni del PI regolativo;

#### **ART. 11 - Dati personali**

11.1. Il legale rappresentante della "Parte Privata", con la sottoscrizione del presente Atto, autorizza il trattamento dei dati personali che lo riguardano, nei limiti degli obblighi e delle formalità derivanti dal presente atto.

11.2. Il legale rappresentante della "Parte Privata" dichiara di essere a conoscenza che il trattamento di detti dati avverrà presso l'Amministrazione comunale di Albignasego, con l'utilizzo di procedure anche informatiche, nei modi e nei limiti necessari per perseguire le finalità istituzionali, anche in caso di

eventuale comunicazione a terzi, nel caso di richiesta di accesso e/o controllo.

11.3. Il legale rappresentante della "Parte Privata" dichiara altresì di essere informato che sono riconosciuti i diritti di cui all'art. 7 D.Lgs. n. 196/2003 e s.m.i. e che il titolare del trattamento cui possono rivolgersi per l'esercizio dei loro diritti è il Dirigente dell'Area Urbanistica del Comune di Albignasego.

#### **ART. 12 - Condizioni**

12.1. La "Parte Privata", come sopra rappresentata, dichiara di conoscere ed espressamente approva, ai sensi e per gli effetti degli artt. 1341 e 1342 del Codice civile, tutte le clausole e condizioni di cui agli artt. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 e 11 del presente Accordo.

#### **ART. 13 - Allegati.**

I comparenti mi dispensano dalla lettura di quanto allegato.

E richiesto io Notaio ho ricevuto il presente atto che viene da me letto ai comparenti i quali dichiarano di approvarlo.

L'atto è scritto parte da me e parte dattiloscritto da persona di mia fiducia sotto la mia direzione in

\_\_\_\_\_ fogli dei quali occupa \_\_\_\_\_

facciate intere e fino a questo punto di questa

facciata e sottoscritto alle ore

(ore e minuti ).

F.to:

F.to: Filippo Tombolato

F.to: Notaio

PIANO DEGLI INTERVENTI VAR 14.2 D

COMUNE DI ALBIGNASEGO (PD)

ACCORDO PUBBLICO/PRIVATO

SCHEDA n.15

D.C.C. n. .... del .....

ATO n. 2 Sant'Agostino

INDIRIZZO: Via Battaglia, Via Donatello

FOGLIO: 1

PARTICELLE: 1530

SINTESI

La proposta prevede la trasformazione dell'ambito mediante il suo riordino urbanistico ed edilizio, anche mediante la demolizione totale delle preesistenze, con dotazione di adeguate aree a servizi primari (verde e parcheggi) e l'insediamento di funzioni commerciali (una media struttura del settore NON alimentare, fino a 2.500,00 mq di superficie di vendita) e direzionali/ricettive, provviste di standard adeguate. Il progetto prevede altresì adeguate opere di mitigazione, coerenti con il contesto circostante, in primo luogo il vincolo paesaggistico correlato alla presenza del fiume;

In merito alle modalità di conferimento della convenienza pubblica a favore del Comune, l'intervento prevede:

- la riconversione di un ambito degradato;
- la previsione di una soluzione condivisa con gli enti interessati, al fine di garantire la sicurezza e scorrevolezza dell'innesto lungo Strada Battaglia;
- la cessione al Comune di opere di urbanizzazione ed aree a standard.

Sarà integrato con la struttura urbana esistente, attraverso la proposizione delle dotazioni infrastrutturali e dei servizi, del sistema ecologico con particolare riferimento alla progettazione delle porzioni in ambito paesaggistico, agli spazi verdi di uso pubblico e privato, alle condizioni di permeabilità dei suoli, declinando possibili azioni finalizzate al raggiungimento del massimo livello di sostenibilità (ambientale, energetica, sociale, economica, etc...)

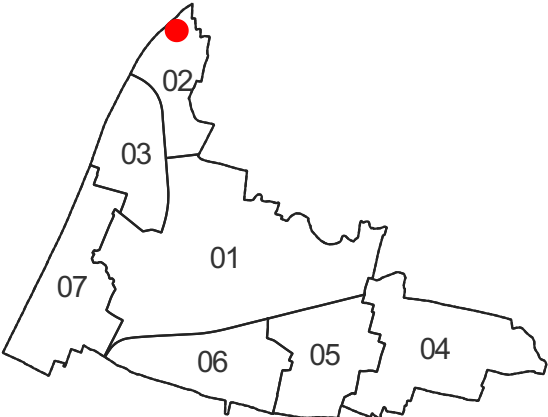
OBIETTIVI DI RILEVANTE INTERESSE PUBBLICO

D.C.C. n.25 del 08.06.2023

- incentiva la razionalizzazione del patrimonio edilizio esistente, nonché promuove ed agevola la riqualificazione di aree urbane degradate con presenza di funzioni eterogenee e tessuti edilizi disorganici o incompiuti nonché di edifici a destinazione non residenziale dismessi o in via di dismissione ovvero da rilocalizzare, anche con interventi di demolizione e ricostruzione;
- persegue il recupero e la riabilitazione delle aree urbane degradate e dismesse;
- favorisce interventi atti ad incentivare e realizzare progetti di forestazione urbana, sia di valenza pubblica che privata;
- consegue gli obiettivi definiti all'art. 3 della LR 14/2017.

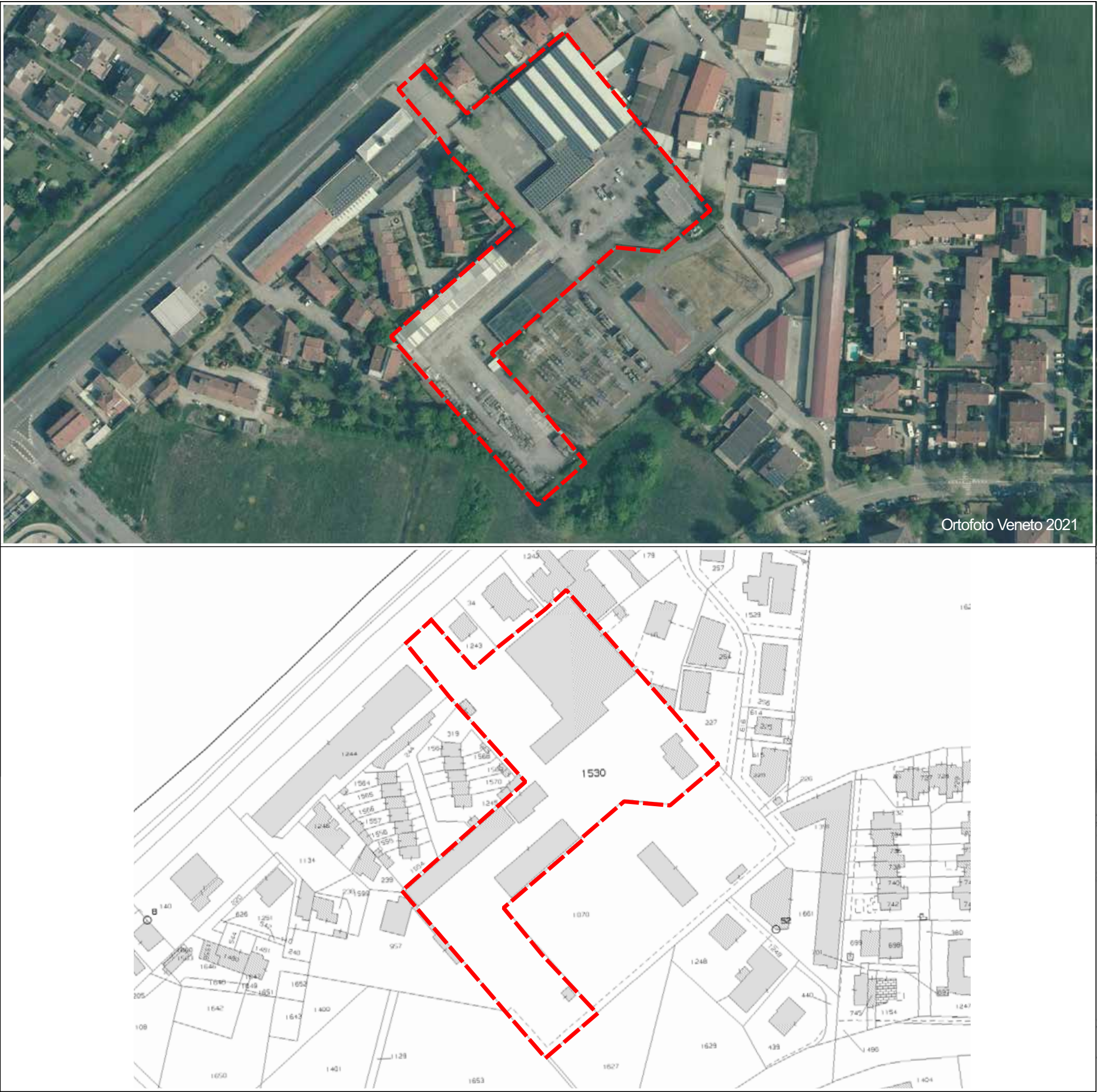
VALUTAZIONE DI RILEVANTE INTERESSE PUBBLICO

Con D.G.C. n.182 del 24.10.2023 la proposta di accordo pubblico-privato acquisita è stata valutata positivamente e dichiarata in via preliminare di rilevante interesse pubblico.





SCALA  
1:2.000



PIANO DEGLI INTERVENTI VAR 14.2 D

COMUNE DI ALBIGNASEGO (PD)

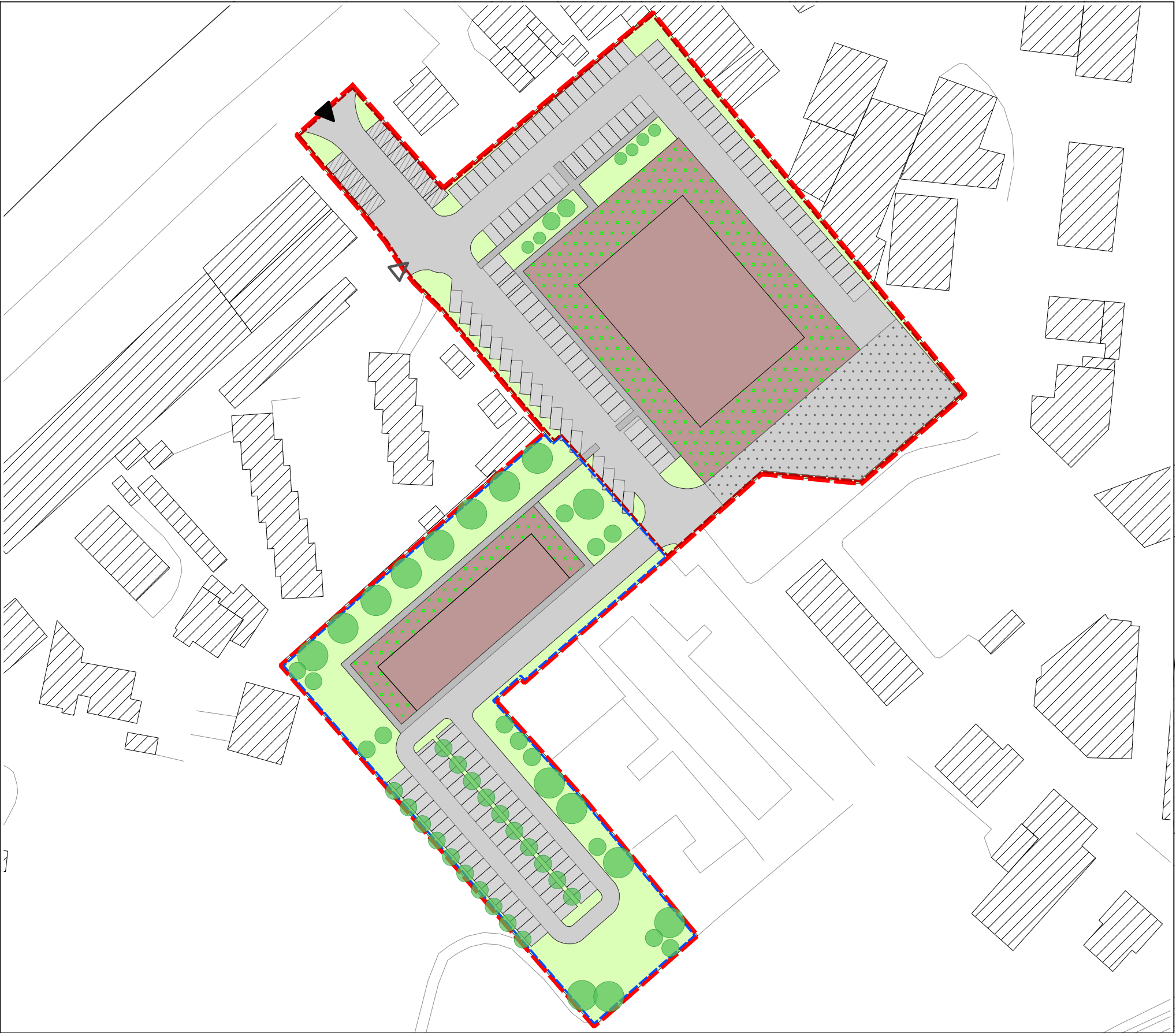
COMUNE DI ALBIGNASEGO - c\_a161 - REG\_UFF\_PROT - 0011086 - Ingresso - 26/03/2026 - 15:37

PARAMETRI URBANISTICI

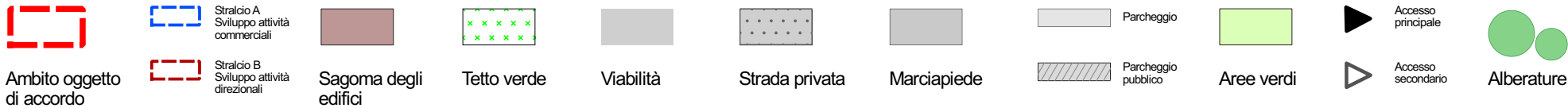
Superficie territoriale: ---  
Superficie fondiaria: A 8.860,00 mq; B 5.500,00 mq  
  
Indice di edificabilità territoriale (It): ---  
Indice massimo di copertura: 60% della superficie fondiaria  
  
Volume (V): ---  
Superficie lorda di pavimento (s.l.p.): A 3.000,00 mq; B 1.630,00 mq  
  
Altezza massima (H): A 9 ml; B 9 ml  
  
Standard urbanistici primari: parcheggi 2.087,5 mq - verde 3.249 mq  
Standard in cessione: 360,00 mq  
Superfici permeabili: A 2.447,50 mq; B 3.374,5 mq  
Superfici impermeabili: A 6.412,5 mq; B 2.125,5 mq  
  
Consumo di suolo: NO  
Opere fuori ambito: NO

DISPOSITIVI DI ATTUAZIONE

Modalità di intervento: Piano Urbanistico Attuativo  
Destinazioni d'uso: Stralcio A (commerciale), Stralcio B (direzionale e artigianale di servizio)  
Tipologia edilizia: Quanto previsto nell'accordo e nelle prescrizioni



SCALA  
1:1.000



PIANO DEGLI INTERVENTI VAR 14.2 D

COMUNE DI ALBIGNASEGO (PD)

COMUNE DI ALBIGNASEGO - c\_a161 - REG\_UFF\_PROT - 0011086 - Ingresso - 26/03/2026 - 15:37

DISPOSITIVI DI ATTUAZIONE

Prescrizioni particolari e vincoli:

- l'intervento è soggetto a Piano Urbanistico Attuativo, di cui alle modalità di intervento previste dall'articolo 19 della L.R. n. 11/2004 e art.7 della vigente normativa del PI, la cui attuazione può avvenire per stralci (A e B);
  - distanza da confini e fabbricati: si applicano le disposizioni di cui all'art.4 delle NTO;
  - per quanto non disciplinato nella presente scheda, si fa riferimento a quanto previsto nelle NTO vigenti (art. 22);
  - lo schema delle opere di urbanizzazione, nel rispetto delle quantità previste dalla normativa vigente, ha carattere indicativo e sarà definito in sede di progetto esecutivo. La viabilità, i marciapiedi, le aree verdi e i parcheggi saranno assoggettati a uso pubblico, fatta eccezione per la strada privata destinata alle operazioni di carico e scarico delle attività commerciali e direzionali;
  - al fine di sopperire alla carenza di dotazioni di sosta nell'ambito urbanizzato, è prevista la realizzazione, in cessione all'Amministrazione Comunale, di un parcheggio pubblico in corrispondenza dell'ingresso di Vicolo Leonardo da Vinci, destinato a soddisfare il fabbisogno dei residenti e a garantire l'accessibilità alla limitrofa area residenziale;
  - le opere di urbanizzazione, così come indicate nella presente scheda norma, e le opere di salvaguardia idraulica e di mitigazione ambientale dovranno essere realizzate secondo quanto previsto dalla normativa vigente previo nulla osta e/o parere favorevole degli enti o uffici competenti;
  - la sagoma degli edifici è vincolante. In fase di progettazione edilizia sono consentite limitate modifiche non sostanziali al perimetro della sagoma di PI, che non alterino e modifichino l'assetto urbanistico delle aree esterne ed architettonico degli edifici;
  - la proposta architettonica, come allegata all'accordo è da intendersi vincolante in ordine all'impianto tipologico e compositivo, nonché ai caratteri architettonici e alle scelte stilistiche generali. Sono tuttavia ammesse, in sede di progettazione esecutiva, variazioni di dettaglio e modifiche non sostanziali necessarie al perfezionamento tecnico-costruttivo e al corretto completamento dell'opera, purché non alterino in modo significativo l'assetto complessivo del progetto e rimangano coerenti con le previsioni urbanistiche ed edilizie di riferimento;
  - dovrà essere garantita attenzione all'aspetto dell'efficientamento energetico sugli edifici ed assicurare interventi di mitigazione in relazione agli spazi verdi;
  - è consentito l'insediamento di un'unica media struttura avente una superficie massima di mq 2.500 ed il divieto perentorio di attività con destinazione alimentare e ristoranti (anche tipo fast food o con attività drive);
  - dovranno essere attuate tutte le eventuali prescrizioni e vincoli derivanti dallo studio del traffico, redatto ai sensi dell'art.7 Bis delle NTO; dovranno essere realizzate, a carico del soggetto attuatore, le opere di adeguamento della viabilità esistente, al fine di prevedere una soluzione condivisa con gli enti interessati e previa acquisizione del preventivo parere favorevole degli stessi, per garantire la sicurezza e scorrevolezza dell'innesto lungo Strada Battaglia;
- le opere di adeguamento della viabilità esistente, comprensive della realizzazione di una corsia di decelerazione e/o immissione funzionale all'accesso al comparto a destinazione commerciale/direzionale, subordinatamente all'acquisizione del preventivo parere favorevole da parte dell'ente proprietario della strada;
- dovranno essere attuate tutte le eventuali prescrizioni definite dallo specifico studio di compatibilità idraulica, redatto ai sensi dell'art.47 delle NTO;
  - in fase di progettazione esecutiva dovrà essere redatto un progetto del verde con una dettagliata descrizione delle caratteristiche di tutti i materiali prescelti (vivi e non), degli aspetti tecnico agronomici e dell'inserimento paesaggistico ed ambientale. In particolare, si dovrà puntare all'inserimento paesistico dell'area e degli edifici di pertinenza. La relazione del progetto del verde dovrà elencare le tipologie arboree, arbustive ed erbacee tenendo conto delle caratteristiche degli esemplari arborei una volta giunti a maturità. Si dovrà produrre un elaborato che riporti le principali caratteristiche dell'opera e degli impianti, nonché viabilità, passi carrai e utenze attigui all'area di intervento. Le planimetrie di progetto dovranno altresì riportare l'indicazione delle zone di pertinenza delle alberature e degli arredi (secondo la normativa vigente per la sicurezza degli arredi) in relazione a tutti gli elementi e i manufatti presenti o previsti dal progetto;
  - le alberature messe a dimora dovranno essere a "pronto effetto"; al fine di ottenere le massime garanzie di attecchimento ed assicurare le condizioni ideali di sviluppo, le piante dovranno essere poste a dimora secondo le più avanzate tecniche agronomiche e arboricolturali;
  - sono fatte salve eventuali indicazioni stabilite nell'accordo sottoscritto;
  - eventuali modifiche non contemplate dalla presente scheda costituiscono variante al PI ai sensi dell'art. 18 della LR 11/2004.

PROF. ING. GIULIANO MARELLA

Professore Associato di Estimo

Università degli Studi di Padova – Dipartimento di Ingegneria Civile Edile ed Ambientale

CORSO VITTORIO EMANUELE II, 150 – 35123 PADOVA • TEL. 049 8805173 • studio.giuliano.marella@gmail.com

.....

COMUNE DI ALBIGNASEGO

**VALUTAZIONE DEL CONTRIBUTO STRAORDINARIO  
RELATIVO AD UN ACCORDO PUBBLICO PRIVATO  
EX ART. 6 DELLA LR 11/2004 E S.M.I.**

**DITTA IMMOBILIARE EUGANEI DI ABATI EOLO & C. S.A.S.**



## **INDICE**

|                                             |    |
|---------------------------------------------|----|
| 1. Premessa e quesito .....                 | 3  |
| 2. Quadro normativo di riferimento .....    | 4  |
| 3. Contenuti dell'istanza.....              | 7  |
| 4. Procedimento di stima .....              | 11 |
| 5. Analisi di mercato.....                  | 16 |
| 6. Stima del contributo straordinario ..... | 25 |
| 7. Definizioni, limiti, assunzioni.....     | 32 |
| 8. Considerazioni conclusive .....          | 34 |

## **1. PREMESSA E QUESITO**

Il Responsabile del Settore "Governo del territorio, mobilità e transizione ambientale" del Comune di Albignasego, con Determinazione n. 231 del 23.04.2024, ha affidato allo scrivente Prof. Ing. Giuliano Marella, con studio in Padova, Corso Vittorio Emanuele II n. 150, iscritto all'Albo dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Padova al n. 2933 e all'Albo dei Consulenti Tecnici del Tribunale di Padova, l'incarico (CIG B13787F7BC) di redazione di una perizia di stima sulla quantificazione del plusvalore economico (e del conseguente contributo straordinario dovuto) in relazione ad una proposta di accordo pubblico privato ai sensi dell'art. 6 della L.R. 11/2004.

La presente relazione tecnica si riferisce in particolare alla richiesta, avanzata dalla Ditta Immobiliare Euganei di Abati Eolo & C. S.A.S., di una variazione di destinazione d'uso con aumento di cubatura di un complesso edilizio cui si accede dalla S.S. n. 16 via Battaglia - Vicolo Leonardo da Vinci.

Esaminata la documentazione messa a disposizione dal Comune, compiuti i sopralluoghi dei beni e acquisiti i valori espressi dal mercato immobiliare locale, ad assolvimento dell'incarico ricevuto

è stato maturato il giudizio di stima che è esposto ed argomentato nel presente rapporto estimale.

## **2. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO**

Il presente elaborato ha l'obiettivo di valutare il contributo straordinario (beneficio pubblico) riferito alla proposta di variante allo strumento urbanistico generale presentata al Comune di Albignasego, così come indicata in premessa.

A tale riguardo, si deve ricordare che, nell'ambito della disciplina sul contributo di costruzione contenuta nel Testo Unico dell'Edilizia, e in particolare all'articolo 16, è stata definita (per effetto delle modifiche-integrazioni operate dal Decreto Legge n. 133 del 12 settembre 2014 detto "Sblocca Italia" e successivamente dalla Legge 120/2020) la modalità di calcolo del contributo straordinario.

In particolare, all'art. 16, comma 4, lettera d-ter) del DPR 380/2001 è espressamente previsto che gli oneri di urbanizzazione devono essere determinati anche in relazione *«alla valutazione del maggior valore generato da interventi su aree o immobili in variante urbanistica o in deroga. Tale maggior valore,*

*calcolato dall'amministrazione comunale, è suddiviso in misura non inferiore al 50 per cento tra il comune e la parte privata ed è erogato da quest'ultima al comune stesso sotto forma di contributo straordinario, che attesta l'interesse pubblico, in versamento finanziario, vincolato a specifico centro di costo per la realizzazione di opere pubbliche e servizi da realizzare nel contesto in cui ricade l'intervento, cessione di aree o immobili da destinare a servizi di pubblica utilità, edilizia residenziale sociale od opere pubbliche.». Al comma 4-bis dell'art. 16 è specificato inoltre che in merito a tale contributo «[...] sono fatte salve le diverse disposizioni delle legislazioni regionali e degli strumenti urbanistici generali comunali».*

Il Comune di Albignasego nel capitolo "Linee guida per l'attuazione degli accordi tra soggetti pubblici e privati (art. 6 della L.R. 11/2004 e s.m.i.)" contenuto nel documento "Linee guida per l'applicazione della perequazione urbanistica", approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 25 del 08.06.2023, ha affrontato il tema della definizione del maggior valore generato da interventi oggetto di Accordo Pubblico Privato.

Le linee guida sopra richiamate al punto 5.4 "Modalità di valutazione della convenienza pubblica" stabiliscono infatti che per

gli accordi pubblico privati le modalità di valutazione della componente finanziaria del beneficio pubblico avviene «*mediante una quantificazione del plusvalore economico derivante dalla trasformazione dell'area e cioè, della differenza tra il valore finale degli immobili conseguente alla trasformazione urbanistica operata dal P.I. ed il valore iniziale degli stessi, tenuto conto degli oneri e delle spese necessarie per attuare le opere di trasformazione previste, compresi quelli di eventuale bonifica dell'area. L'analisi del plusvalore conseguente ai programmi proposti implica la determinazione del valore dei terreni allo stato attuale ed il valore degli stessi a trasformazione urbanistica avvenuta. Tale "maggior valore" e la relativa procedura di calcolo, dovranno essere definiti mediante perizia di stima asseverata e sottoscritta da tecnico abilitato incaricato dal Comune con spese a carico del richiedente [...]* Ai fini perequativi, la soglia di convenienza pubblica ragguagliata al plusvalore fondiario determinato dalla trasformazione urbanistica di un'area, che rappresenta il beneficio per l'Amministrazione Comunale, viene fissata in una percentuale del 50%.» Nel calcolo del plusvalore non sono computabili le opere di urbanizzazione prescritte dalla disciplina vigente.

I soggetti promotori hanno avanzato una richiesta di accordo pubblico privato ai sensi dell'art. 6 della L.R. 11/2004 finalizzata alla riqualificazione di un complesso edilizio dismesso, con l'obiettivo di realizzare nuovi edifici a destinazione commerciale e direzionale.



7

Il complesso edilizio è ubicato in Vicolo Leonardo da Vinci, laterale della S.S. n. 16 "via Battaglia", poco prima del centro commerciale "Ipercity" per chi arriva da Padova. L'area non presenta fronte diretto su via Battaglia, ma si sviluppa verso l'interno con una conformazione irregolare, confinando sul lato sud-est con una centrale elettrica.

L'accesso principale, sia carrabile sia pedonale, ha luogo da Strada Battaglia, primo tratto della S.S. 16 Adriatica che collega Padova a Ferrara per procedere successivamente fino a Otranto.

Il contesto urbano circostante è eterogeneo e caratterizzato da edifici di diversa natura, tipologia e destinazione: si alternano fabbricati a uso commerciale, residenziale e artigianale.

Attualmente l'area è occupata da un fabbricato principale di notevoli dimensioni, un tempo adibito a magazzino e oggi in stato di disuso, sulla cui copertura è installato un impianto fotovoltaico, realizzato nel 2012. Sono inoltre presenti alcuni edifici minori: uno, nella parte sud del compendio, storicamente utilizzato come residenza del custode, e tre fabbricati localizzati nella zona est, destinati a magazzini dell'Enel e ad uffici.

Lo stato di conservazione del complesso si presenta non uniforme. In particolare, il fabbricato principale adibito a magazzino risulta dismesso da tempo e in condizioni scadenti, mentre i due corpi lineari paralleli destinati a uffici e magazzini sono attualmente in uso e conservati in discreto stato.

Dalle informazioni ricevute dalla proprietà, la superficie lorda complessiva dell'intero complesso edilizio è pari a 4.436 mq.

La proprietà risulta essere censita al Catasto Terreni del Comune di Albignasego al Foglio 1, Mappale 1530 con superficie catastale pari a 14.528 mq e al Catasto Fabbricati del Comune di Albignasego al Foglio 1, Mappale 1530, Subalterni 1, 2, 3, categoria D/8.

L'area, secondo l'attuale Piano degli Interventi, è ricompresa nella zona "D11 ambiti di riqualificazione e riconversione" disciplinata dall'art. 32bis delle NTO del P.I. L'art. 32 bis prevede che In tali ambiti, ai sensi dell'art. 20.5 delle N.T. del P.A.T.:

- la trasformabilità è condizionata all'adempimento di obblighi e/o impegni bilaterali tra pubblica amministrazione e soggetti proponenti, finalizzati alla riqualificazione e/o alla

riconversione, mediante P.U.A. perequato, dei contesti territoriali interessati;

- fino all’approvazione, ai sensi dell’art. 6 della L. R. 11/2004, dell’accordo pubblico-privato, non sono ammessi interventi diversi da quelli di cui alle lettere a), b), c), d), comma 1 dell’art. 3 del D.P.R. 380/2001, modifica delle destinazioni d’uso e aumento del numero delle unità immobiliari, fatti salvi gli interventi di mantenimento, adeguamento e/o messa a norma delle attività esistenti alla data di adozione del P.A.T., nel rispetto della normativa del P.I. vigente.

I parametri edificatori come indice di edificabilità, altezze, superficie coperta, caratteri degli interventi e tipologia edilizia sono demandati all’accordo pubblico privato.

Il privato proponente richiede di:

- suddividere l’ambito in due stralci denominati A e B;
- demolire tutti gli edifici attualmente presenti nell’ambito di intervento.

Nello stralcio A il proponente chiede la possibilità di realizzare un edificio commerciale di superficie coperta pari a 3.000 mq che si svilupperà su due piani fuori terra. Al piano terra prevede di

insediare una media struttura di vendita di superficie massima di 2.500 mq a carattere non alimentare ed un magazzino di 500 mq e al piano primo la realizzazione di una superficie destinata ad uffici.

Nello stralcio B è stato previsto un unico edificio a destinazione direzionale che si svilupperà su due piani fuori terra, per complessivi 1.630 mq.

Il proponente privato dunque richiede il cambio di destinazione d'uso da magazzini a funzioni commerciali e direzionali, nonché un incremento della superficie lorda di pavimento pari a 1.544 mq rispetto a quella attualmente sviluppata dagli edifici esistenti.

Si precisa che qualora le superfici o le destinazioni d'uso venissero modificate rispetto a quanto riportato nel presente elaborato, anche l'ammontare del contributo straordinario dovrà essere rideterminato.

#### **4. PROCEDIMENTO DI STIMA**

Considerata la rilevanza e la specificità della proposta pervenuta, si è provveduto a svolgere una disamina analitica dei valori espressi dal mercato locale.

Il calcolo del contributo straordinario è stato poi determinato come aliquota pari al 50% del plusvalore derivante dalla variante urbanistica richiesta. Tale plusvalore è stato individuato come differenza tra il valore del bene successivo alla variazione urbanistica (post accordo) ed il valore del bene antecedente alla variazione urbanistica (ante accordo), adottando approcci sintetici comparativi e, ove necessario, modelli di valutazione "per valore di trasformazione" nella forma dell'analisi dei flussi di cassa attualizzati (Discounted Cash Flow - DCF).

La formula adottata per la determinazione del contributo straordinario è quindi la seguente:

$$Cs = 50\% * (\text{Valore post accordo} - \text{Valore ante accordo})$$

Il modello di valutazione "per valore di trasformazione" nella forma dell'analisi dei flussi di cassa attualizzati (Discounted Cash Flow - DCF) si articola essenzialmente nelle seguenti fasi logiche:

- definizione dell'arco di sviluppo temporale dell'intervento;
- stima dei ricavi di vendita e dei costi di trasformazione per ciascun anno;
- calcolo del flusso di cassa generato dall'investimento;
- stima del tasso di attualizzazione;

- calcolo del Valore attuale netto (VAN) dell'investimento, che rappresenta il più probabile valore di mercato del bene oggetto di stima.

L'**arco temporale** di sviluppo – meglio precisato in ciascuna delle tabelle di calcolo – è espressione di tutte le fasi di progettazione, sviluppo e vendita del prodotto edilizio finito. Si è previsto dunque una fase preliminare per la predisposizione delle pratiche amministrative, urbanistiche e progettuali, il rilascio del permesso di costruire, l'affidamento dei lavori; una seconda fase dedicata alla cantierizzazione, alla realizzazione dell'intervento e una terza fase che corrisponde alla vendita del prodotto edilizio realizzato.

Per quanto concerne i **ricavi di vendita**, si è fatto riferimento alle fonti informative più attendibili che indicano valori per unità immobiliari ubicate nell'area di riferimento, ovvero all'istituto di ricerca Nomisma, al database "Real Value" di Scenari Immobiliari, all'Osservatorio del Mercato Immobiliare (OMI) dell'Agenzia delle Entrate e alla piattaforma Borsino Pro. Ai dati provenienti dalle fonti suddette sono state accostate e ponderate le rilevazioni dirette, fondate sulla personale conoscenza del mercato locale e

su colloqui con esperti del settore, in relazione alla destinazione d'uso, alla tipologia e alla microzona di riferimento del bene oggetto di analisi. Si rimanda al capitolo successivo che riepiloga le ricerche di mercato effettuate.

Per la stima del **costo di costruzione** sono state utilizzate due fonti. La prima è costituita dai "Costi parametrici" della Regione Veneto, a cura dell'Osservatorio Regionale degli Appalti, aggiornati al 2021 con DGR n. 918 del 05/07/2021. Si tratta dell'ultima versione disponibile in quanto le successive non riportano dati utili. Il documento regionale precisa che i costi ivi riportati non includono *"tutte le somme a disposizione della stazione appaltante quali I.V.A., spese tecniche di progettazione, direzione lavori e collaudi, acquisizioni terreni, eccetera"*. La seconda fonte è rappresentata dalla pubblicazione "Prezzi tipologie edilizie" del Collegio degli Ingegneri e Architetti di Milano, edizione 2024, edita dalla Tipografia del Genio Civile. "Prezzi tipologie edilizie", ove espressamente si dichiara che i costi indicati *"rappresentano i costi di costruzione e sono comprensivi di spese generali e utili delle imprese. Sono esclusi solamente i seguenti costi: terreno; oneri professionali; oneri di urbanizzazione; oneri di allacciamento"*. Dette fonti sono state comunque adattate e

ponderate anche in relazione alle effettive caratteristiche costruttive delle unità immobiliari ordinariamente reperibili in Albignasego, differenziate in relazione delle destinazioni d'uso, e agli incrementi dei prezzi intervenuti dalla data di riferimento dei listini ad oggi.

Le voci di costo indirette considerate nel modello estimativo sono:

a) **gli onorari e le spese tecniche**, che includono progettazione edilizia, strutturale ed impiantistica, direzione lavori, collaudi, agibilità, accatastamento, ecc., stimati come percentuale sul costo di costruzione; b) **gli oneri concessori**, che comprendono il contributo sul costo di costruzione e gli oneri di urbanizzazione determinati secondo indicazioni comunali; c) **il profitto del promotore**, come remunerazione del capitale proprio investito e del rischio d'impresa, stimato come percentuale sui ricavi di vendita; d) **le spese di commercializzazione**, stimate come percentuale sui ricavi di vendita.

Considerato che è stato imputato come voce di costo il profitto del promotore, da intendere come remunerazione del capitale proprio investito e compenso per l'assunzione del rischio, per quanto riguarda il **tasso di attualizzazione** si è considerato un tasso di riferimento "risk free", ovvero un rendimento a medio-lungo

termine dei Titoli di Stato (Rendistato) coerente con la durata temporale dell'intervento.

Il modello adottato è quello dei flussi di cassa attualizzati, secondo la formula per il calcolo del Valore Attuale Netto, che esprime il valore di mercato attuale del bene ( $Va$ ):

$$Va = \sum_{i=0}^n \frac{Vi}{(1+r)^i}$$

nella quale  $Vi$  è il flusso di cassa netto dato dalla differenza tra i ricavi di vendita e i costi di trasformazione,  $r$  è il tasso di attualizzazione e  $i$  l'anno di riferimento.

## **5. ANALISI DI MERCATO**

Un'analisi dei valori immobiliari locali non può prescindere da un più ampio cenno all'attuale congiuntura generale dei mercati nazionali.

\*

Nel primo semestre del 2025 il mercato immobiliare italiano mostra segnali di dinamismo e consolidamento. Gli investimenti istituzionali hanno raggiunto circa 2,7 miliardi di euro nel primo trimestre, con un incremento del 44% su base annua, trainati da

asset di qualità e con particolare attenzione al comparto hospitality. Forte anche l'interesse per il settore logistico, soprattutto in relazione a progetti di riqualificazione green, mentre il comparto office registra volumi stabili rispetto all'anno precedente.

Secondo Scenari Immobiliari, nel corso del 2025 il settore retail potrà arrivare a generare fino a 35 miliardi di euro di investimenti, favorito da una probabile riduzione dei tassi di interesse da parte della BCE, da un'inflazione allineata al target del 2% e da una maggiore capacità di spesa dei consumatori. Aumenta anche l'attenzione verso strategie value-add e mercati emergenti, per diversificare portafogli e rispondere a nuove esigenze tecnologiche e sociali.

Sul fronte residenziale, Nomisma e OMI evidenziano una fase di ripresa moderata ma costante: nel 2024 le compravendite hanno segnato un +1,3% (720.000 unità scambiate), con una forte accelerazione a fine anno (+7,6%) spinta dai mutui (+19,5% nell'ultimo trimestre). I prezzi tendono a stabilizzarsi, con prospettive di crescita sia nelle vendite che nelle locazioni (+2% per i contratti, +4% per i canoni).

Gli investitori stranieri hanno rafforzato il loro ruolo, raggiungendo il 67% del mercato nel 2024. Le previsioni stimano volumi annui di investimento in Italia tra i 10 e gli 11 miliardi di euro, sostenuti da condizioni macroeconomiche favorevoli.

Le principali tendenze del 2025 confermano la centralità di sostenibilità ed edifici green, l'avanzata del proptech e della digitalizzazione, la crescita degli affitti brevi nelle città turistiche e l'espansione degli spazi di co-working a scapito degli uffici tradizionali.

In sintesi, il mercato immobiliare italiano si avvia verso una fase di rinnovata attrattività, supportato da un quadro economico più stabile e da un crescente interesse internazionale.

Per ciò che concerne il settore commerciale, i centri commerciali in Italia mantengono fondamentali solidi, con footfall in crescita del +1,6% nel 2024 rispetto al 2023, pur restando inferiori ai livelli pre-Covid, e un fatturato in aumento dello 0,7%, superiore ai valori pre-pandemici. Nel primo trimestre 2025 emergono andamenti differenziati: forte crescita per i servizi (+5,5%) e la cura della persona (+2,9%), rallentamenti per abbigliamento, beni per la casa e tempo libero (-3,3%), stabilizzazione per la

ristorazione e contrazione più contenuta per l'elettronica di consumo (-7%). I centri commerciali rispondono alle nuove abitudini dei consumatori con revisioni del merchandising mix, adeguamenti dei format, resizing delle ancore alimentari e interventi ESG. Il comparto high-street conferma resilienza e buona attrattività, con espansione delle aperture non solo nelle principali città ma anche in destinazioni turistiche e leisure. Nonostante una lieve flessione nel lusso, il settore resta trainato da investitori e retailer internazionali, sostenuti dalla crescita dei flussi turistici.

Nel primo trimestre del 2025, la GDO italiana ha mostrato una crescita moderata a valore, con volumi in via di stabilizzazione rispetto al calo dello stesso periodo del 2024. I formati più dinamici sono stati i superstore (+12,2%) e i supermercati fino a 2.500 mq (+8,9%), mentre i discount hanno registrato una crescita più contenuta.

Lidl Italia ha consolidato la sua presenza nel mercato, raggiungendo una quota del 6% e aprendo 23 nuovi negozi nei primi due mesi dell'anno, con un investimento complessivo di 180 milioni di euro.

I consumatori continuano a mostrare attenzione alle promozioni e al rapporto qualità-prezzo, con una crescente preferenza per i prodotti a marchio del distributore e per quelli locali e sostenibili.

Per quanto riguarda il settore direzionale, I principali Osservatori di settore registrano una forte crescita dell'andamento del mercato immobiliare istituzionale italiano nel Q1 2025, il quale si è chiuso con circa 2.7 miliardi di euro di investimenti (+42% vs Q1 2024). Il comparto Uffici ha totalizzato circa 570 milioni di euro in investimenti nel primo trimestre, posizionandosi al terzo posto per volumi con una quota pari al 21% del totale, in linea con lo stesso periodo dell'anno precedente. Milano ha assorbito circa due terzi di questi volumi, mentre Roma si è attestata all'8%; infatti, quattro delle cinque principali operazioni concluse hanno riguardato il mercato milanese.

L'attività di investimento rimane concentrata nelle città di Milano e Roma, con un assorbimento complessivo per l'intero anno 2024 rispettivamente pari a 370.000 mq (-10% YoY) e 166.000 mq (-32% YoY).

Si consolida l'attenzione nei confronti di nuove esigenze dei tenant, che privilegiano la modernizzazione degli spazi interni e la creazione di ambienti di lavoro ibridi, anche a discapito della superficie complessiva dei propri uffici. Si parla di "flight-to-quality", la tendenza della maggior parte dei tenant a scegliere immobili che offrano servizi, amenities, eccellente location, efficienza energetica.

Nel settore, si rafforza inoltre l'interesse per le tematiche ESG legate alla transizione energetica degli edifici, un elemento chiave della domanda corporate, che ha riflessi sugli aspetti economici e reddituali degli investimenti (valori, canoni, rendimenti). Questo alimenta il ripensamento del layout degli spazi terziari, con l'obiettivo di soddisfare le nuove esigenze in termini di vivibilità e flessibilità.

La "posizione" continuerà a essere il fattore determinante per la domanda futura e l'offerta limitata dovrebbe spingere a un aumento dei canoni di locazione sia per gli spazi di fascia alta che per quelli secondari nelle aree centrali. Inoltre, ciò sta portando i locatari a considerare una strategia di "stay", ovvero a rimanere nelle sedi attuali dopo che i proprietari ristrutturano e ammodernano gli spazi, piuttosto che trasferirsi altrove.

\*

Al fine di fornire un'approfondita indagine sui valori di mercato in relazione alla destinazione d'uso commerciale GDO e direzionale sono state analizzate le seguenti fonti di informazione immobiliare che indicano valori per unità immobiliari ubicate nell'area di riferimento nel Comune di Albignasego:

1. L'Osservatorio del Mercato Immobiliare (OMI) dell'Agenzia delle Entrate, che è fonte di emanazione pubblica le cui quotazioni immobiliari semestrali individuano, per ogni delimitata zona territoriale omogenea di ciascun comune, un intervallo minimo/massimo, dei valori unitari di mercato e di locazione, articolati per tipologia immobiliare e stato di conservazione.
2. L'Istituto di ricerca Nomisma, società indipendente che realizza attività di ricerca e consulenza economica per imprese, associazioni e pubbliche amministrazioni, a livello nazionale e internazionale. Nomisma provvede semestralmente ad aggiornare un database, relativamente ad indicatori medi del mercato immobiliare (residenziale e d'impresa) in tutti i Comuni italiani. Per ciascuna localizzazione individuata, la banca dati contiene, in relazione ad ogni tipologia d'interesse,

i valori unitari minimi, medi e massimi, relativi a compravendite e locazioni delle tipologie censite.

3. Il BorsinoPro è una piattaforma che fornisce quotazioni medie suddivise per ogni delimitata zona territoriale omogenea di ciascun comune, per le destinazioni residenziale, commerciale, direzionale e industriale. I valori censiti sono riferiti ad immobili di dimensione media ed in medio stato di conservazione.
4. Il database "Real Value" di Scenari Immobiliari, istituto indipendente di studi e ricerche immobiliari, censisce a livello nazionale valori unitari nelle diverse destinazioni d'uso, con dati aggiornati semestralmente.

Si riportano in tabella le quotazioni di mercato reperite per il Comune di Albignasego dalle principali fonti di informazione immobiliare.

| Valore di mercato delle unità a destinazione direzionale |              |           |           |         |             |       |       |
|----------------------------------------------------------|--------------|-----------|-----------|---------|-------------|-------|-------|
| Fonte                                                    | Data         | Zona      | Tipologia | Stato   | Valore €/mq |       |       |
|                                                          |              |           |           |         | min         | med   | max   |
| OMI Ag. delle Entrate                                    | I sem 2025   | Mandriola | Uffici    | normale | 1.150       | 1.275 | 1.400 |
| Nomisma                                                  | I sem 2025   | Comune    | Uffici    | nd      | 1.107       | 1.241 | 1.376 |
| Scenari Immobiliari                                      | luglio 2025  | Comune    | Uffici    | nuovi   | 750         | 1.200 | 1.650 |
| Borsino Pro                                              | ultimi 12 m. | Mandriola | Uffici    | medio   | 962         | 1.107 | 1.251 |

PROF. ING. GIULIANO MARELLA

| Valore di mercato delle unità a destinazione commerciale |              |           |               |         |             |       |       |
|----------------------------------------------------------|--------------|-----------|---------------|---------|-------------|-------|-------|
| Fonte                                                    | Data         | Zona      | Tipologia     | Stato   | Valore €/mq |       |       |
|                                                          |              |           |               |         | min         | med   | max   |
| OMI Ag. delle Entrate                                    | I sem 2025   | Mandriola | Negozi        | normale | 1.400       | 1.550 | 1.700 |
| Nomisma                                                  | I sem 2025   | Comune    | Negozi        | nd      | 1.321       | 1.561 | 1.800 |
| Scenari Immobiliari                                      | luglio 2025  | Comune    | GSC 1501-5000 | nd      | 1.000       | 1.600 | 2.200 |
| Borsino Pro                                              | ultimi 12 m. | Mandriola | Negozi        | medio   | 1.096       | 1.333 | 1.570 |

| Valore di mercato delle unità a destinazione produttiva |              |           |                  |         |             |     |     |
|---------------------------------------------------------|--------------|-----------|------------------|---------|-------------|-----|-----|
| Fonte                                                   | Data         | Zona      | Tipologia        | Stato   | Valore €/mq |     |     |
|                                                         |              |           |                  |         | min         | med | max |
| Nomisma                                                 | I sem 2025   | Comune    | Capannoni        | nd      | 510         | 554 | 598 |
| OMI Ag. delle Entrate                                   | I sem 2025   | Mandriola | Capannoni tipici | normale | 510         | 555 | 600 |
| Scenari Immobiliari                                     | luglio 2025  | Comune    | Capannoni        | nd      | 360         | 505 | 650 |
| Borsino Pro                                             | ultimi 12 m. | Mandriola | Capannoni        | medio   | 339         | 457 | 574 |
| Borsino Pro                                             | ultimi 12 m. | Mandriola | Capannoni ind.   | medio   | 300         | 439 | 578 |
| Borsino Pro                                             | ultimi 12 m. | Mandriola | Magazzini        | medio   | 314         | 441 | 567 |
| Borsino Pro                                             | ultimi 12 m. | Mandriola | Laboratori       | medio   | 365         | 512 | 659 |
| Media                                                   |              |           |                  |         | 385         | 495 | 604 |

Ai dati provenienti dalle fonti suddette sono state accostate e ponderate le rilevazioni dirette, fondate sulla personale conoscenza del mercato locale e su colloqui con esperti del settore, in relazione alla destinazione d'uso, alla tipologia, allo stato di conservazione e di manutenzione e alla microzona di riferimento dei beni oggetto di analisi.

## **6. STIMA DEL CONTRIBUTO STRAORDINARIO**

Il contributo straordinario è stato determinato nella misura del 50% del maggior valore derivante dal mutamento di destinazione urbanistica richiesto. Tale plusvalore, come previsto dalla norma, è stato calcolato come differenza tra il valore dell'immobile a seguito della variazione urbanistica (Valore post) ed il valore dell'immobile antecedente la variazione urbanistica (Valore ante). Si riporta nelle tabelle che seguono il calcolo del contributo straordinario, con le seguenti avvertenze ed ipotesi estimative:

- Il valore unitario ante del compendio di stima è stato determinato secondo il metodo sintetico comparativo, in relazione alla destinazione d'uso e allo stato di conservazione dei beni. Si rimanda alle ricerche di mercato riportate in precedenza (cfr. il precedente paragrafo "Analisi di mercato").
- I costi di demolizione dei fabbricati sono stati assunti in conformità a quanto dichiarato dal proponente privato, in quanto ritenuti congrui.
- Nella valutazione complessiva del compendio è stato incluso anche il valore dell'impianto fotovoltaico installato in copertura. Per la stima si è fatto riferimento al costo di investimento sostenuto per la sua realizzazione, ridotto

attraverso l'applicazione di una percentuale di deprezzamento, volta a riflettere sia la vetustà fisica dell'impianto, sia l'obsolescenza funzionale. In particolare, poiché l'impianto è in esercizio dal 2012, esso ha già superato circa la metà della propria vita utile ordinaria (stimabile in 20-25 anni per impianti di questa tipologia), dunque la percentuale di deprezzamento applicata è pari al 50%.

- Il valore unitario relativo alla destinazione direzionale e alla media struttura di vendita è stato determinato adottando la metodologia per valore di trasformazione (DCF), che si riporta nelle tabelle 4 e 5.
- Il valore unitario attribuito alla zona soprastante la piastra commerciale stato calcolato assumendo come parametro di riferimento quello previsto per la destinazione direzionale. Su tale valore è stata applicata una decurtazione del 30%, dovuta ai maggiori costi di realizzazione derivanti dalla collocazione sommitale, quali ad esempio quelli per realizzazione di scale e ascensori e rafforzamenti strutturali.
- Le superfici lorde di pavimento pari a 3.000 mq per la media struttura di vendita, 1.350 mq per la zona direzionale

sommitale e i 1.630 mq per l'edificio direzionale è stata desunta dalla documentazione progettuale del proponente.

**Tabella 1 – Determinazione del valore ante**

|                                 | Valore              |          |
|---------------------------------|---------------------|----------|
| Immobile                        | 1.109.000,00        | €        |
| Valore di mercato unitario ante | 250,00              | €/mq     |
| Superficie lorda complessiva    | 4.436,00            | mq       |
| Demolizioni                     | 487.929,75          | €        |
| Impianto fotovoltaico           | 165.000,00          | €        |
| <b>VALORE ANTE VARIANTE</b>     | <b>1.761.929,75</b> | <b>€</b> |

**Tabella 2 – Determinazione del valore post**

|                                                         | Valore              |          |
|---------------------------------------------------------|---------------------|----------|
| Valore di mercato unitario post (GDO)                   | 703,49              | €/mq     |
| Superficie richiesta dal proponente                     | 3.000,00            | mq       |
| Valore post GDO                                         | 2.110.470,79        | €        |
| Valore di mercato unitario post (direzionale)           | 179,96              | €/mq     |
| Superficie richiesta dal proponente                     | 1.630,00            | mq       |
| Valore post direzionale                                 | 293.334,61          | €        |
| Valore di mercato unitario post (direzionale sommitale) | 125,97              | €/mq     |
| Superficie richiesta dal proponente                     | 1.350,00            | mq       |
| Valore post direzionale sommitale                       | 170.062,09          | €        |
| <b>VALORE POST VARIANTE</b>                             | <b>2.573.867,49</b> | <b>€</b> |

**Tabella 3 – Determinazione del contributo straordinario**

|                                                   | Valore            |          |
|---------------------------------------------------|-------------------|----------|
| VALORE ANTE VARIANTE                              | 1.761.929,75      | €        |
| VALORE POST VARIANTE                              | 2.573.867,49      | €        |
| PLUSVALORE (Vpost - Vante)                        | 811.937,74        | €        |
| <b>CONTRIBUTO STRAORDINARIO ARR. (50% del PV)</b> | <b>406.000,00</b> | <b>€</b> |

Per quanto concerne la stima del valore unitario nelle destinazioni media struttura di vendita e direzionale, il calcolo è esposto nelle tabelle 4 e 5 ed è basato sulle ipotesi qui elencate.

- a. I ricavi di vendita sono stati stimati facendo riferimento ai dati provenienti da banche dati istituzionali e di enti di ricerca (OMI dell'Agenzia delle Entrate, Osservatorio di Nomisma, "Real Value" di Scenari Immobiliari, ecc.) e dalle rilevazioni dirette, fondate sulla personale conoscenza del mercato locale e su colloqui con esperti del settore, in relazione alla destinazione d'uso, alla tipologia e alla microzona di riferimento del bene oggetto di valutazione (cfr. il precedente paragrafo "Valori unitari di mercato").
- b. I costi di costruzione dell'intervento sono stati stimati parametricamente in relazione alla tipologia e alla destinazione

d'uso mediante la consultazione di listini prezzi (cfr. paragrafo "Costi di costruzione").

- c. Gli oneri concessori, che comprendono il contributo sul costo di costruzione e gli oneri di urbanizzazione primari e secondari, sono stati determinati secondo parametri tabellari in relazione alle specifiche destinazioni d'uso.
- d. Gli onorari e le spese tecniche e organizzative, che includono la progettazione edilizia, strutturale ed impiantistica, direzione lavori, collaudi, agibilità, accatastamento, ecc., sono stati stimati pari al 9% (media struttura di vendita) e al 10% (direzionale) sul costo di costruzione.
- e. Le spese di commercializzazione sono valutate pari al 2% dei ricavi di vendita.
- f. il profitto o utile del promotore, come remunerazione del capitale proprio investito e del rischio d'impresa, stimato pari al 10% dei ricavi di vendita.
- g. il tasso di attualizzazione impiegato è pari al 3,5%: considerato che è stato imputato come voce di costo il profitto del promotore, da intendere come remunerazione del capitale proprio investito e compenso per l'assunzione del rischio; il tasso deve quindi essere considerato "risk free".

**Tabella 4 – Valore unitario media struttura di vendita**

| Periodi                               | 0               | 1             | 2                | totale        |
|---------------------------------------|-----------------|---------------|------------------|---------------|
| <b>Ricavi di vendita</b>              |                 | 0%<br>0,00    | 100%<br>2.700,00 | 2.700,00      |
| <b>Costi di costruzione</b>           | 50%<br>615,00   | 50%<br>615,00 | 0%<br>0,00       | 1.230,00      |
| <b>Oneri concessori</b>               | 100%<br>196,50  |               |                  | 196,50        |
| <b>Spese tecniche e organizzative</b> | 50%<br>55,35    | 50%<br>55,35  | 0%<br>0,00       | 110,70        |
| <b>Spese commercializz.</b>           |                 | 0%<br>0,00    | 100%<br>54,00    | 54,00         |
| <b>Utile</b>                          |                 |               | 100%<br>270,0    | 270,00        |
| <b>Flusso netto</b>                   | -866,85         | -670,35       | 2.376,00         | 838,80        |
| <b>Flusso netto attualizz.</b>        | 3,5%<br>-866,85 | -647,68       | 2.218,02         | 703,49        |
| <b>Valore dell'area post</b>          |                 |               |                  | <b>703,49</b> |

**Tabella 5 – Valore unitario destinazione direzionale**

| Periodi                               | 0       | 1       | 2        | totale        |
|---------------------------------------|---------|---------|----------|---------------|
| <b>Ricavi di vendita</b>              |         | 0%      | 100%     |               |
|                                       |         | 0,00    | 2.250,00 | 2.250,00      |
| <b>Costi di costruzione</b>           | 50%     | 50%     | 0%       |               |
|                                       | 675,00  | 675,00  | 0,00     | 1.350,00      |
| <b>Oneri concessori</b>               | 100%    |         |          |               |
|                                       | 208,50  |         |          | 208,50        |
| <b>Spese tecniche e organizzative</b> | 50%     | 50%     | 0%       |               |
|                                       | 67,50   | 67,50   | 0,00     | 135,00        |
| <b>Spese commercializz.</b>           |         | 0%      | 100%     |               |
|                                       |         | 0,00    | 45,00    | 45,00         |
| <b>Utile</b>                          |         |         | 100%     |               |
|                                       |         |         | 225,0    | 225,00        |
| <b>Flusso netto</b>                   | -951,00 | -742,50 | 1.980,00 | 286,50        |
| <b>Flusso netto attualizz.</b>        | 3,5%    | -951,00 | -717,39  | 1.848,35      |
|                                       |         |         |          | 179,96        |
| <b>Valore dell'area post</b>          |         |         |          | <b>179,96</b> |

## **7. DEFINIZIONI, LIMITI, ASSUNZIONI**

Il parere è stato svolto assumendo le seguenti ipotesi.

- La presente relazione si basa esclusivamente sul materiale fornito dal committente.
- Le consistenze sono state desunte dall'istanza dai proponenti e dai materiali forniti dal committente. Si precisa che, qualora le superfici e/o le destinazioni assentite in variante fossero diverse da quanto riportato, anche l'ammontare del contributo straordinario dovrà essere rideterminato.
- Qualora il proponente abbia indicato la consistenza esatta dei fabbricati che intende realizzare, il contributo straordinario è stato calcolato su tale base (anche qualora il prodotto dell'indice di fabbricabilità per la superficie dell'area avrebbe condotto ad una maggior consistenza edilizia). Pertanto, sarà cura degli uffici comunali indicare in sede di accoglimento dell'istanza che detta consistenza esatta non potrà essere aumentata, indipendentemente dall'indice.
- Non sono stati compiuti ulteriori approfondimenti amministrativi, urbanistici o tecnici, oltre all'analisi critica dei documenti sopra citati e allo svolgimento delle ricerche di mercato. Non sono state condotte ricerche esaustive in merito

all'eventuale presenza di vincoli, servitù, contratti, gravami o diritti di godimento del bene, né alla regolarità edilizia dei fabbricati e alla conformità a norme vigenti degli impianti e delle strutture.

- La relazione è finalizzata alla stima economica del beneficio pubblico. Nel caso il proponente intenda assolvere al pagamento del contributo mediante realizzazione e cessione di opere, la verifica dell'effettivo interesse da parte dell'Amministrazione per le opere proposte, e della congruità economica del relativo costo di costruzione indicato, non rientra nello scopo della presente relazione, in quanto sarà oggetto di controllo da parte degli uffici comunali preposti.
- La stima degli oneri concessori, ovvero degli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria e del contributo sul costo di costruzione, si deve intendere indicativa poiché le proposte avanzate dai proponenti fanno riferimento a progetti di massima. L'effettiva determinazione sarà compiuta dagli uffici comunali preposti.
- Eventuali costi di bonifica indicati dal proponente privato non sono oggetto di verifica da parte dell'autore, in quanto necessitano di verifica tecnico specialistica.

PROF. ING. GIULIANO MARELLA

- L'autore declina ogni responsabilità in merito ad eventuali dati erronei o non attendibili indicati dai proponenti.

## **8. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE**

Sulla base delle analisi e delle considerazioni sopra esposte, riscontrando il quesito posto, il contributo straordinario dovuto, con riferimento alla normativa attualmente vigente, è pari a **406.000,00 Euro** (Euro).

Padova, data della firma digitale

Il tecnico

Prof. Ing. Giuliano Marella

Firmato digitalmente da:  
GIULIANO MARELLA  
Data: 15/12/2025 11:30:16

PROF. ING. GIULIANO MARELLA

Professore Associato di Estimo

Università degli Studi di Padova – Dipartimento di Ingegneria Civile Edile ed Ambientale

CORSO VITTORIO EMANUELE II, 150 – 35123 PADOVA • TEL. 049 8805173 • studio.giuliano.marella@gmail.com

.....

## COMUNE DI ALBIGNASEGO

### VALUTAZIONE DEL CONTRIBUTO STRAORDINARIO

### RELATIVO AD UN ACCORDO PUBBLICO PRIVATO

### EX ART. 6 DELLA LR 11/2004 E S.M.I.

DITTA IMMOBILIARE EUGANEI DI ABATI EOLO & C. S.A.S.

### **ADDENDUM**

Con riferimento alla perizia di stima in oggetto, con nota prot. 4578 del 09.02.2026, è pervenuta al Comune di Albignasego dalla ditta Immobiliare Euganei la richiesta di *«...stralcio ed eliminazione dell'intera superficie ad uso direzionale prevista sulla parte superiore del fabbricato ad uso commerciale di mq 2.500 del settore non alimentare (oltre 500 per magazzini), perché ne sia tenuto conto in decurtazione del valore della plusvalenza determinata dal perito nominato da Codesto Comune»*.

A tal fine, lo scrivente ha provveduto a rideterminare il contributo dovuto come da tabelle seguenti.

**Tabella 1 – Determinazione del valore ante**

|                                 | Valore              |          |
|---------------------------------|---------------------|----------|
| Immobile                        | 1.109.000,00        | €        |
| Valore di mercato unitario ante | 250,00              | €/mq     |
| Superficie lorda complessiva    | 4.436,00            | mq       |
| Demolizioni                     | 487.929,75          | €        |
| Impianto fotovoltaico           | 165.000,00          | €        |
| <b>VALORE ANTE VARIANTE</b>     | <b>1.761.929,75</b> | <b>€</b> |

**Tabella 2 – Determinazione del valore post**

|                                                         |                     |          |
|---------------------------------------------------------|---------------------|----------|
| Valore di mercato unitario post (GDO)                   | 703,49              | €/mq     |
| Superficie richiesta dal proponente                     | 3.000,00            | mq       |
| Valore post GDO                                         | 2.110.470,79        | €        |
| Valore di mercato unitario post (direzionale)           | 179,96              | €/mq     |
| Superficie richiesta dal proponente                     | 1.630,00            | mq       |
| Valore post direzionale                                 | 293.334,61          | €        |
| Valore di mercato unitario post (direzionale sommitale) | 125,97              | €/mq     |
| Superficie richiesta dal proponente                     | 0,00                | mq       |
| Valore post direzionale sommitale                       | 0,00                | €        |
| <b>VALORE POST VARIANTE</b>                             | <b>2.403.805,40</b> | <b>€</b> |

PROF. ING. GIULIANO MARELLA

**Tabella 3 – Determinazione del contributo straordinario**

|                                            | Valore            |          |
|--------------------------------------------|-------------------|----------|
| VALORE ANTE VARIANTE                       | 1.761.929,75      | €        |
| VALORE POST VARIANTE                       | 2.403.805,40      | €        |
| PLUSVALORE (Vpost - Vante)                 | 641.875,65        | €        |
| CONTRIBUTO STRAORDINARIO ARR. (50% del PV) | <b>321.000,00</b> | <b>€</b> |

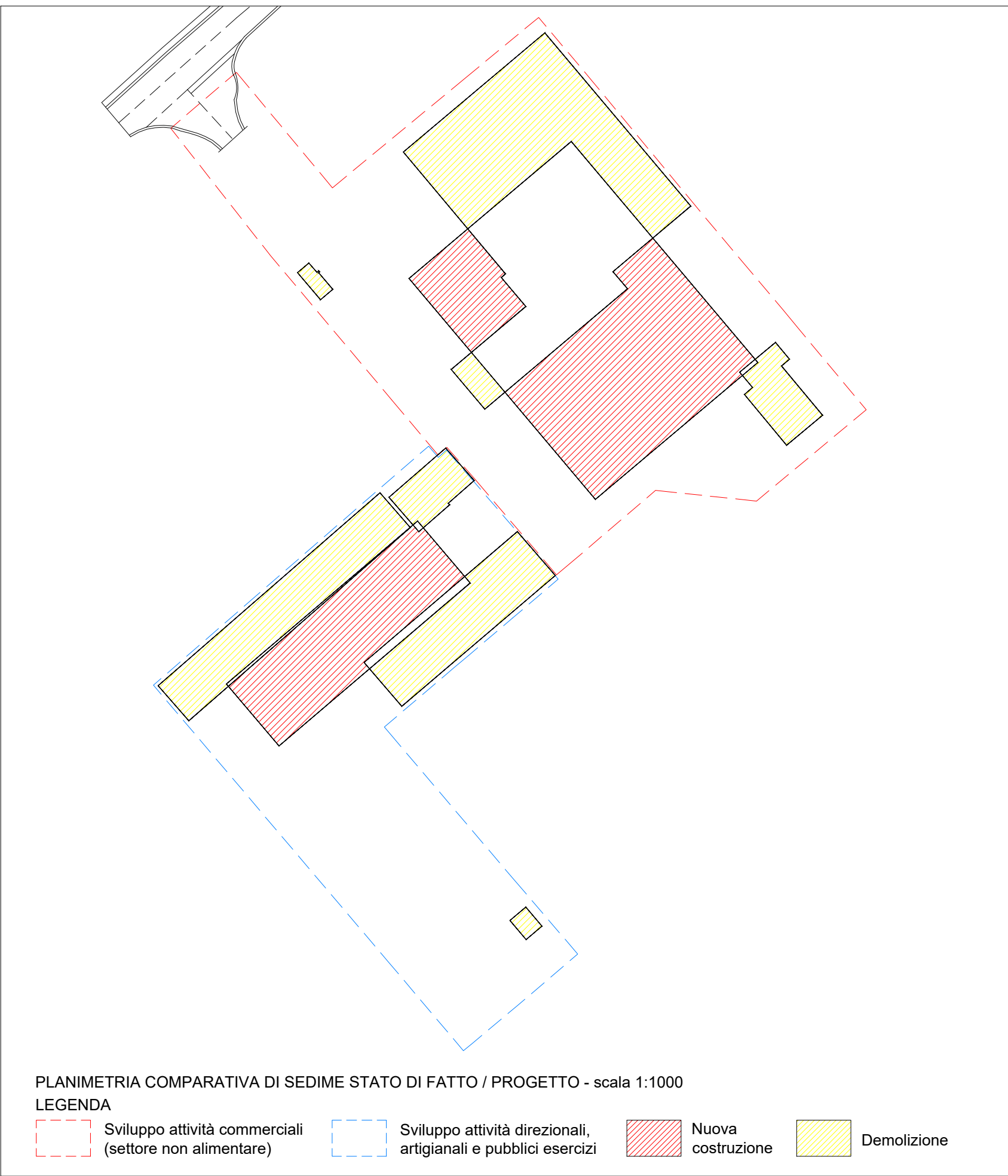
Pertanto, in caso di accoglimento della richiesta di riduzione della superficie, nei termini indicati dalla Ditta proprietaria, il contributo dovuto sarà rideterminato in **321.000,00 Euro**, ferme restando tutte le altre considerazioni espresse in perizia.

Padova, data della firma digitale

Il tecnico

Prof. Ing. Giuliano Marella

Firmato digitalmente da:  
GIULIANO MARELLA  
Data: 16/02/2026 13:00:36



PLANIMETRIA COMPARATIVA DI SEDIME STATO DI FATTO / PROGETTO - scala 1:1000

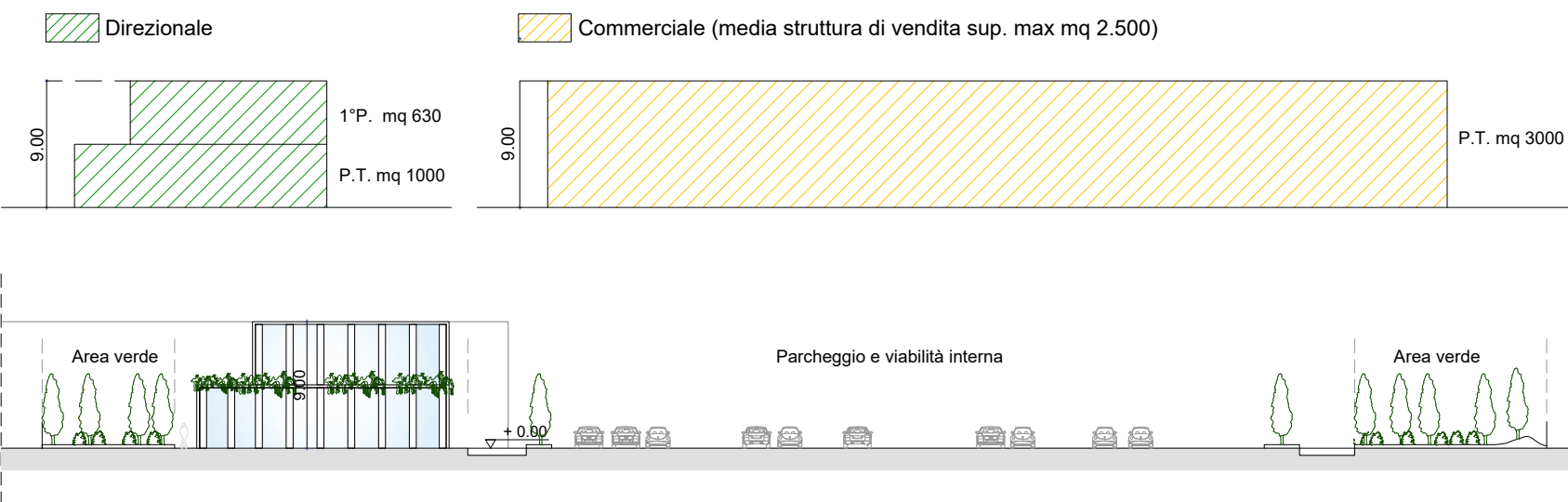
- LEGENDA
- Sviluppo attività commerciali (settore non alimentare)
  - Sviluppo attività direzionali, artigianali e pubblici esercizi
  - Nuova costruzione
  - Demolizione

| DATI DA NORMA (art. 36.1 P.I. Vigente)              |                                                                                                         |    |  | STANDARD RICHIESTI   |         |
|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|--|----------------------|---------|
| Rapporto di copertura                               | 60% S.I.                                                                                                | mq |  | 8.616                | mq      |
| Altezza massima                                     | 9                                                                                                       | ml |  | 9                    | ml      |
| Parcheggio pubblico aggiuntivo agli standard di PUA | di cui per disabili 1 posto ogni 50 o frazione                                                          | mq |  | 360                  | mq      |
| Destinazione                                        | STRALCIO A: Commerciale - media struttura di vendita non alimentare (max. 2.500 mq), magazzino (500 mq) |    |  | Commerciale (S.I.p.) | 3000 mq |
| Superficie fondiaria                                |                                                                                                         | mq |  | 8860                 | mq      |
| Superficie coperta                                  | 60% S.I.                                                                                                | mq |  | 3000 (< 5316)        | mq      |
| Parcheggi da asservire                              | 0,8 mq/mq S.I.p.                                                                                        | mq |  | 2400                 | mq      |
| Verde da asservire                                  | -                                                                                                       | mq |  | 815                  | mq      |
| Verde da cedere                                     | -                                                                                                       | mq |  | -                    | mq      |
| Superficie tetti verdi                              | -                                                                                                       | mq |  | 1650                 | mq      |
| Viabilità da asservire                              | -                                                                                                       | mq |  | -                    | mq      |
| Percorsi pedonali semipermeabili                    | -                                                                                                       | mq |  | 235                  | mq      |
| Indice di permeabilità fondiaria                    | > 30% S.I.                                                                                              | mq |  | 2658                 | mq      |
| Parcheggio permeabile                               | 50%                                                                                                     | mq |  | 1337,5 (> 1200)      | mq      |
| Spazio di sosta e depositi bici                     | 1 posto ogni 300 mq/S.I.p.                                                                              |    |  | 10                   |         |

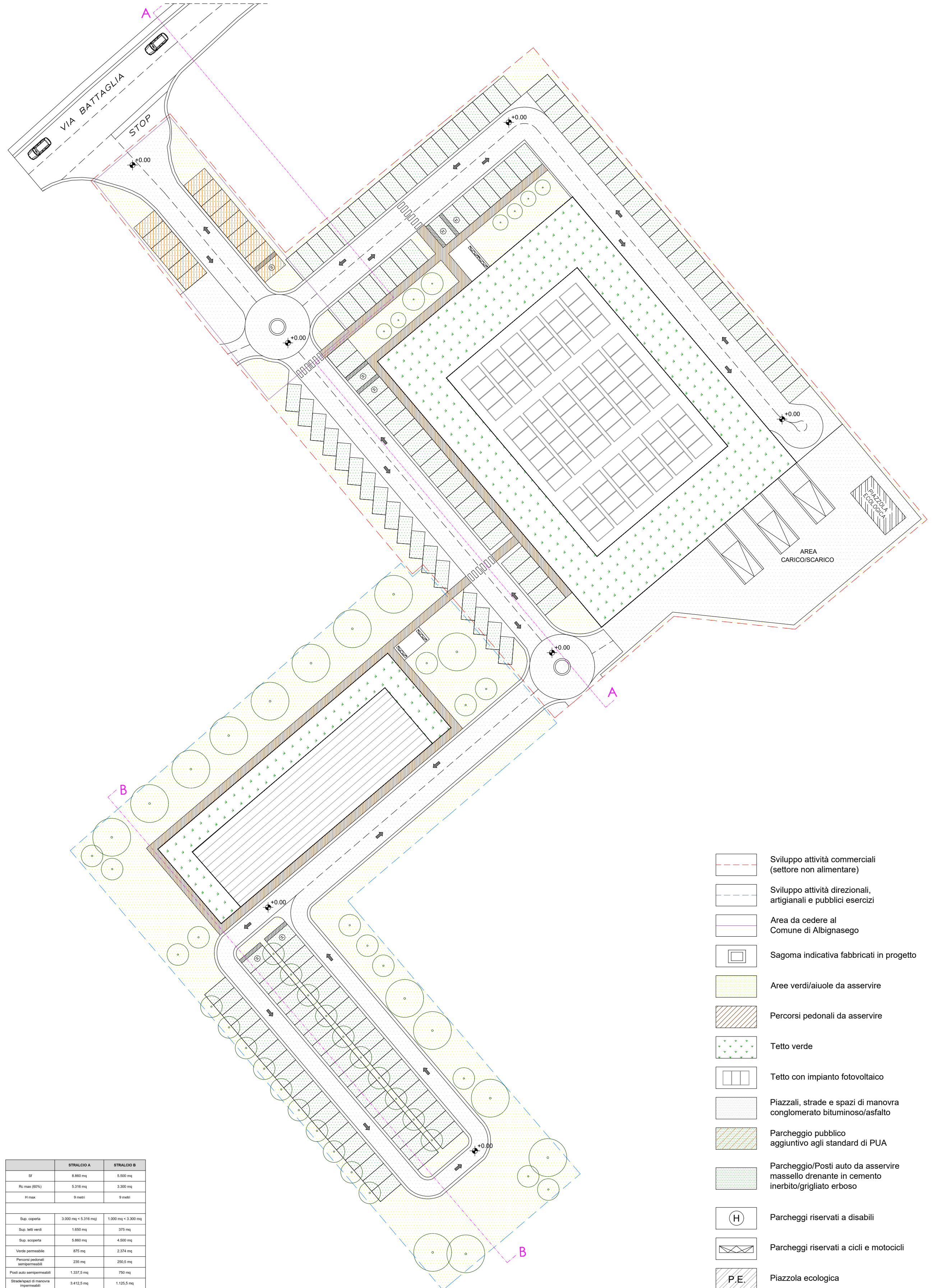
|                                  |                                                   |                      |                 |
|----------------------------------|---------------------------------------------------|----------------------|-----------------|
| Destinazione                     | STRALCIO B: Direzionale e artigianale di servizio | Direzionale (S.I.p.) | 1630 mq         |
| Superficie fondiaria             |                                                   | mq                   | 5500 mq         |
| Superficie coperta               | 60% S.I.                                          | mq                   | 1000 < 3300 mq  |
| Parcheggi da asservire           | 100 mq/mq S.I.p.                                  | mq                   | 815 mq          |
| Verde da asservire               | -                                                 | mq                   | 815 mq          |
| Verde da cedere                  | -                                                 | mq                   | - mq            |
| Superficie tetti verdi           | -                                                 | mq                   | 375 mq          |
| Viabilità da asservire           | -                                                 | mq                   | - mq            |
| Percorsi pedonali semipermeabili | -                                                 | mq                   | 250,5 mq        |
| Indice di permeabilità fondiaria | > 30% S.I.                                        | mq                   | 1650 mq         |
| Parcheggio permeabile            | > 50%                                             | mq                   | 750 (>407,5) mq |
| Spazio di sosta e depositi bici  | 1 posto ogni 300 mq/S.I.p.                        |                      | 5               |

DATI DI PROGETTO:

STRALCIO A - Sup. coperta = mq 3.000  
STRALCIO B - Sup. coperta = mq 1.000  
Totale Sup. coperta = mq 4.000 < mq 8.616  
Altezza = 9 ml  
Parcheggi pubblici = mq 360 (n° 15 posti auto di cui 1 posto disabili ogni 50 o frazione)  
Parcheggi (privati ad uso pubblico) = mq 4.008 (n° 167 posti auto di cui 1 posto disabili ogni 50 o frazione) > mq 3.215 (2.400 + 815 mq)  
Verde = mq 3.249 > mq 815  
Indice di permeabilità fondiaria = mq 7.442 > mq 4.308  
Parcheggio permeabile = mq 2.087,5 > mq 1.607,5 (1.200 + 407,5 mq)  
Spazio di sosta e depositi bici = n° 30 > n° 15



SEZIONE B-B - scala 1:500



PLANIMETRIA GENERALE DI PROGETTO - scala 1:500



SEZIONE A-A - scala 1:500

Comune di Albignasego Provincia di Padova

Proposta di accordo pubblico - privato, art. 6 L.R. 11 / 2004  
Variante n° 14.2 al P.I. del Comune di Albignasego

COMMITTENTE  
IMMOBILIARE EUGANEI di Betti Rossella & C. S.a.s.  
Via G. Brancaloni Soleri n. 6  
47923 Rimini (RN)

|      |               |
|------|---------------|
| REV  | DATA          |
| R_01 | 21 MARZO 2026 |

ELABORATO NUMERO

PLANIMETRIA DI PROGETTO,  
DATI STEREOMETRICI E DIMENSIONAMENTO  
PARAMETRI URBANISTICI,  
PLANIMETRIA COMPARATIVA DI SEDIME

02

SCALA  
varie

## PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA "EX ENEL"

### PROGETTO DEFINITIVO

DATI GENERALI: Provincia di Padova  
Comune di Albignasego  
Quartiere Sant'Agostino



COMMITTENTE: IMMOBILIARE EUGANEI

PROGETTISTA: Dott. Pian. Marco Fasan  
Ordine degli architetti, pianificatori e paesaggisti  
della Provincia di Venezia, sez. A n. 3437

### STUDIO DI IMPATTO VIABILISTICO

COMMESSA: 2507010

TIPOLOGIA: GN

ELABORATO: RL

NUMERO: 01

| REVISIONE | DATA       | DESCRIZIONE     | REDATTO                 | VERIFICATO | APPROVATO |
|-----------|------------|-----------------|-------------------------|------------|-----------|
| 0         | 04.07.2025 | PRIMA EMISSIONE | Dott. Pian. Marco Fasan | F.P.       | A.C.      |

#### Elitec S.r.l.

TREVISO  
ROMA  
PADOVA

Sede operativa  
Sede operativa  
Sede legale

Via Cesare Battisti, 155 - 31028 Vazzola (TV)  
Via degli Olmetti, 46 - 00060 Formello (RM)  
Via della Croce Rossa, 42 - 35129 Padova (PD)

+39 0422 1832425  
info@elitec.it  
P.IVA 04819970288

[www.elitec.it](http://www.elitec.it)  
SDI KRRH6B9

**PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL**  
**STUDIO IMPATTO VIABILISTICO**

**INDICE DEI CONTENUTI**

|                                                                                                            |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>PREMESSA .....</b>                                                                                      | <b>4</b>  |
| <b>1. OGGETTO DELLA VALUTAZIONE: PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL.....</b>                          | <b>5</b>  |
| <b>2. METODOLOGIA ED ORGANIZZAZIONE DELLO STUDIO .....</b>                                                 | <b>8</b>  |
| 2.1. METODOLOGIA.....                                                                                      | 8         |
| 2.2. STRUTTURA DEL DOCUMENTO .....                                                                         | 9         |
| 2.3. SCENARI DI ANALISI .....                                                                              | 9         |
| <b>PARTE A: AMBITO DI STUDIO .....</b>                                                                     | <b>11</b> |
| <b>3. INQUADRAMENTO .....</b>                                                                              | <b>12</b> |
| 3.1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....                                                                       | 12        |
| 3.2. INQUADRAMENTO URBANISTICO E VINCOLISTICO.....                                                         | 12        |
| <b>4. ASSETTO VIABILISTICO ED INQUADRAMENTO INFRASTRUTTURALE.....</b>                                      | <b>14</b> |
| 4.1. INQUADRAMENTO INFRASTRUTTURALE.....                                                                   | 14        |
| 4.2. ASSI VIARI .....                                                                                      | 15        |
| 4.3. NODI VIARI.....                                                                                       | 17        |
| 4.4. ACCESSIBILITA' .....                                                                                  | 21        |
| 4.4.1 Rete di trasporto pubblico.....                                                                      | 21        |
| 4.4.2 Rete di trasporto privato .....                                                                      | 22        |
| 4.4.3 Rete di trasporto pedonale e ciclabile.....                                                          | 23        |
| <b>PARTE B: STATO DI FATTO DEI FLUSSI VEICOLARI.....</b>                                                   | <b>24</b> |
| <b>5. RILIEVI DEL TRAFFICO VEICOLARE.....</b>                                                              | <b>25</b> |
| 5.1. METODOLOGIA DI INDAGINE .....                                                                         | 25        |
| 5.2. RISULTATI DELL'INDAGINE: RILIEVI DI TRAFFICO VEICOLARE IN CONTINUO .....                              | 30        |
| 5.3. RISULTATI DELL'INDAGINE: RILIEVI DEL TRAFFICO VEICOLARE IN ORA DI PUNTA.....                          | 34        |
| 5.3.1. Matrici O-D dei flussi veicolari ai nodi.....                                                       | 36        |
| <b>PARTE C: TRIP GENERATION MODEL .....</b>                                                                | <b>41</b> |
| <b>6. METODOLOGIA DI STIMA.....</b>                                                                        | <b>42</b> |
| 6.1. APPLICAZIONE DEL TRIP GENERATION MODEL AL CASO STUDIO – PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL ..... | 42        |
| 6.2. DIRETTRICI DI MOBILITA' .....                                                                         | 46        |
| <b>PARTE D: SCENARI DI STUDIO.....</b>                                                                     | <b>51</b> |
| <b>7. SCENARIO 0 - STATO DI FATTO .....</b>                                                                | <b>52</b> |
| 7.1. LIVELLO DI SERVIZIO DEGLI ASSI VIARI – STATO DI FATTO.....                                            | 52        |
| 7.2. LIVELLO DI SERVIZIO DEI NODI – STATO DI FATTO.....                                                    | 52        |

**PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL**  
**STUDIO IMPATTO VIABILISTICO**

**8. SCENARIO 1 - Realizzazione delle opere in progetto – PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL**  
**57**

|                           |    |
|---------------------------|----|
| 8.1. LOS SCENARIO 1 ..... | 57 |
|---------------------------|----|

**9. VALUTAZIONI CONCLUSIVE .....** **60**

**APPENDICE A: definizioni ed elementi di tecnica della circolazione .....** **62**

**ALLEGATO 1: Tabulati e statistiche rilievi del traffico veicolare .....** **66**

**INDICE DELLE FIGURE**

|                                                                                                                                 |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figura 1 - Stralcio mappatura del progetto. ....                                                                                | 7  |
| Figura 2 - Schema logico di sviluppo dello studio.....                                                                          | 8  |
| Figura 3 - Inquadramento area di intervento.....                                                                                | 12 |
| Figura 4 - Inquadramento urbanistico.....                                                                                       | 13 |
| Figura 5 - Dimensionamento dell'intervento .....                                                                                | 13 |
| Figura 6 - Inquadramento infrastrutturale e regime di circolazione prossimo all'ambito di intervento. ....                      | 14 |
| Figura 7 - Individuazione sezioni assi viari di interesse. ....                                                                 | 15 |
| Figura 8 - Individuazione nodi viari di interesse. ....                                                                         | 18 |
| Figura 9 - Accessibilità alle fermate TPL .....                                                                                 | 21 |
| Figura 10 - Isocrone: Tempi di percorrenza accesso mezzo auto.....                                                              | 22 |
| Figura 11 - Isocrone: Tempi di percorrenza accesso mezzo bicicletta .....                                                       | 23 |
| Figura 12 - Sezioni stradali oggetto di monitoraggio.....                                                                       | 26 |
| Figura 13 - Strumentazione utilizzata per le registrazioni video. ....                                                          | 27 |
| Figura 14 - Intersezioni stradali oggetto di monitoraggio. ....                                                                 | 28 |
| Figura 15 - Immagini rilievo traffico con Drone – Nodi oggetto di monitoraggio .....                                            | 30 |
| Figura 16 - Traffico giornaliero medio feriale rilevato lungo gli assi stradali in esame (maggio 2025).....                     | 31 |
| Figura 17 - Traffico giornaliero medio feriale (venerdì) rilevato lungo gli assi stradali in esame (maggio 2025). ....          | 32 |
| Figura 18 - Traffico giornaliero medio prefestivo rilevato lungo gli assi stradali in esame (maggio 2025). ...                  | 32 |
| Figura 19 - Volumi di traffico rilevati in ora di punta lungo gli assi stradali in esame (18.00-19.00).....                     | 33 |
| Figura 20 - Volumi di traffico rilevati in ora di punta prefestiva (sabato) lungo gli assi stradali in esame (11.00-12.00)..... | 34 |
| Figura 21 - Flussi veicolari ai nodi in ora di punta (18:00-19:00). ....                                                        | 35 |
| Figura 22 - Esercizi commerciali nell'area di studio analoghi a quello in progetto.....                                         | 47 |
| Figura 23 - Itinerari di accesso e distribuzione percentuale dei flussi attratti/generati. ....                                 | 48 |
| Figura 24 - Stralcio planimetria di progetto TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL. Accessi.....                                          | 49 |
| Figura 25 - Rappresentazione distribuzione spaziale dei flussi incrementali stimati per direttrice di traffico.....             | 50 |
| Figura 26 - Level of Service (LOS) - STATO DI FATTO.....                                                                        | 56 |
| Figura 27 - Flussi veicolari scenario 1 - ora di punta sulla rete (18.00-19.00).....                                            | 57 |
| Figura 28 - Level of Service (LOS) – SCENARIO 1. ....                                                                           | 59 |
| Figura 29: Livello di servizio (LOS) in rapporto alla % di tempo perso .....                                                    | 65 |

**INDICE DELLE TABELLE**

|                                                                                                |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabella 1 - Sezioni oggetto di rilievo del traffico veicolare in continuo .....                | 25 |
| Tabella 2 - Nodi oggetto di rilievo del traffico veicolare in ora di punta.....                | 27 |
| Tabella 3 - Flussi veicolari area di studio: traffico giornaliero per sezione di rilievo ..... | 31 |

**PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL**  
**STUDIO IMPATTO VIABILISTICO**

|                                                                                                                               |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabella 4 - Flussi veicolari area di studio: ora di punta feriale della rete.....                                             | 33 |
| Tabella 5 - Flussi veicolari area di studio: ora di punta della rete (sabato).....                                            | 33 |
| Tabella 6 - Flussi veicolari al nodo nell'ora di punta .....                                                                  | 35 |
| Tabella 7 - Scenario 1 di Progetto – Calcolo flussi veicolari indotti.....                                                    | 46 |
| Tabella 8 - Distribuzione % flussi indotti per Direttrice.....                                                                | 47 |
| Tabella 9 - Flussi di traffico veicolare orari stimati e distribuzione spaziale. ....                                         | 49 |
| Tabella 10 - Scenario Stato di fatto – Calcolo LOS assi viari .....                                                           | 52 |
| Tabella 11 - Scenario Stato di fatto – Calcolo LOS aste e nodi .....                                                          | 55 |
| Tabella 12 - Scenario 1 di Progetto – Calcolo LOS assi viari .....                                                            | 58 |
| Tabella 13 - Scenario 1 di Progetto – Calcolo LOS intersezioni .....                                                          | 58 |
| Tabella 14 - Scenario 1 di Progetto – Sintesi LOS assi viari e intersezioni in esame .....                                    | 58 |
| Tabella 15 - Sintesi LOS assi viari e intersezioni Confronto Stato di fatto e Progetto. INTERVALLO DI PUNTA 18:00-19:00 ..... | 61 |

**PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL****STUDIO IMPATTO VIABILISTICO****PREMESSA**

Il presente rapporto costituisce lo studio di impatto viabilistico indotto dalle opere urbanistiche programmate nell'ambito di un'area posta a nord-ovest del Comune di Albignasego, nel quartiere Sant'Agostino, in prossimità della SS16 via Battaglia e del canale omonimo. L'ambito, oggi degradato e in stato di abbandono, è ubicato all'interno della zona produttiva/commerciale, a diretto contatto con insediamenti residenziali e attività terziarie.

L'area è classificata, dal P.A.T. e dal Piano degli Interventi, come ambito di riqualificazione e riconversione (Z.T.O. D11), con trasformabilità subordinata alla sottoscrizione di accordi pubblico/privato ai sensi dell'art. 6 della L.R. 11/2004, in coerenza con quanto disposto dall'art. 20.5 delle N.T.A. del P.A.T.

La proposta si pone l'obiettivo di riqualificare integralmente l'ambito mediante:

- demolizione dei manufatti esistenti in stato di abbandono;
- arretramento dei volumi edilizi e liberazione delle aree di margine verso i fronti residenziali;
- miglioramento della permeabilità visiva e ambientale dell'area;
- deimpermeabilizzazione delle superfici e incremento della vegetazione;
- realizzazione di parcheggi pubblici e privati a servizio delle funzioni insediate;
- implementazione della viabilità interna.

L'intervento è suddiviso in due stralci funzionali:

- **Stralcio A:**  
Realizzazione di un edificio commerciale (3.000 mq coperti – H max 12 m) destinato a media struttura di vendita non alimentare (2.500 mq al piano terra) e ristorante al primo piano (escluso fast food/drive-in). L'edificio sarà arretrato rispetto alla sede stradale e dotato di verde pensile e pannelli fotovoltaici.
- **Stralcio B:**  
Realizzazione di un edificio direzionale (1.200 mq coperti), sviluppato su due livelli, con piano superiore ridotto per ospitare coperture verdi. Prevista la piantumazione di alberature ad alto fusto lungo il confine nord-est in funzione di mitigazione ambientale.

La proposta costituisce un intervento organico di riqualificazione funzionale e paesaggistica, coerente con gli strumenti urbanistici vigenti e con gli indirizzi ambientali della Variante 14. La nuova struttura insediativa consente un miglior rapporto tra edificato e spazi aperti, un incremento degli standard pubblici e una maggiore compatibilità con i tessuti urbani limitrofi.

L'accesso all'area da via Battaglia sarà oggetto di successiva definizione in sede di accordo operativo con il competente settore comunale.



**PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL**

STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

**1. OGGETTO DELLA VALUTAZIONE: PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL****AMBITO DI INTERVENTO**

L'ambito interessato riguarda un'area ubicata a ovest del comune di Albignasego, nel quartiere Sant'Agostino, a ridosso della strada SS16 via Battaglia e del canale Battaglia. L'area ospita alcuni edifici oggi dismessi. Si tratta, nel complesso, di un'area degradata situata all'interno della zona produttiva/commerciale, a ridosso di edifici residenziali e di alcune attività produttive e commerciali.

**CARATTERIZZAZIONE URBANISTICA**

Il P.A.T. individua l'area, nella tav. 4 "Carta della trasformabilità", come un ambito di riqualificazione e riconversione, così come il Piano degli Interventi. L'articolo 32 bis definisce per le Z.T.O. D11 - Ambiti di riqualificazione e riconversione: *"In tali ambiti, ai sensi dell'art. 20.5 delle N.T. del P.A.T., la trasformabilità è condizionata all'adempimento di obblighi e/o impegni bilaterali tra pubblica amministrazione e soggetti proponenti, finalizzati alla riqualificazione e/o alla riconversione, mediante P.U.A. perequato, dei contesti territoriali interessati; [...]"*

**LA SCELTA PROGETTUALE**

La proposta progettuale, in linea con gli indirizzi forniti dall'Amministrazione Comunale per la riqualificazione dell'area, può essere così sintetizzata:

- demolizione dei fabbricati esistenti che versano in condizioni di degrado e abbandono;
- demolizione dell'edificio posto al confine con l'edificio residenziale, al fine di liberare l'area e garantire una zona di rispetto verso l'insediamento residenziale esistente;
- arretramento del fronte costruito, al fine di dare maggior respiro e rendere possibile una permeabilità visiva verso l'interno dell'area;
- riqualificazione dell'area, rimuovendo la pavimentazione dalla maggior superficie possibile;
- inserimento di un significativo numero di alberi per ridurre le isole di calore;
- realizzazione di parcheggi a servizio sia della zona residenziale adiacente che delle attività commerciali presenti su via Battaglia, data la carenza attuale di spazi a parcheggio;
- realizzazione di una viabilità interna di distribuzione che consenta la circolazione all'interno del lotto.

**IPOTESI PROGETTUALI**

Considerando l'istanza depositata agli atti prot. n. 42289 del 02/12/2020 per la formulazione della Variante 14, la Committenza propone di poter eseguire un intervento diretto con accordo pubblico/privato ai sensi dell'art. 6 della L.R. 11/2004, ai fini della riqualificazione dell'ambito, coerentemente con quanto disposto dallo strumento pianificatorio strategico (P.A.T.). La nuova ipotesi progettuale, anche alla luce della situazione socio-economica post-pandemica e delle attuali contingenze dovute alla generalizzata incertezza finanziaria, si configura come segue:

- suddivisione dell'ambito in due stralci, denominati A e B;
- demolizione di tutti gli edifici presenti nell'ambito d'intervento, così da liberare completamente l'area da tutte le costruzioni poste a ridosso dei confini;

**Nello stralcio A:**

- si propone la realizzazione di un edificio commerciale con superficie coperta pari a 3.000 mq e altezza massima di 12 m, sviluppato su due piani fuori terra: al piano terra sarà insediata una media struttura di vendita non alimentare con superficie massima di 2.500 mq, mentre al primo piano è prevista la realizzazione di un ristorante (non fast food e senza servizio drive);

**PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL****STUDIO IMPATTO VIABILISTICO**

- l'edificio sarà caratterizzato da un'architettura semplice e lineare, con prevalenza dell'uso del vetro; le coperture piane ospiteranno verde pensile e pannelli fotovoltaici;
- l'edificio sarà arretrato rispetto all'esistente, liberando il fronte su via Battaglia.

**Nello stralcio B:**

- si prevede un unico edificio direzionale con superficie coperta pari a 1.200 mq, sviluppato su due piani fuori terra; il piano superiore avrà dimensioni ridotte rispetto al piano terra per consentire la realizzazione di verde pensile;
- al fine di separare maggiormente l'edificio direzionale dal complesso residenziale, lungo il confine nord-est sarà messo a dimora un filare di alberi ad alto fusto.



In entrambi gli stralci saranno realizzate aree verdi che non saranno solo di arredo urbano, ma anche opere di mitigazione paesaggistica e ambientale, integrando la rete ecologica comunale.

Saranno ricavati adeguati spazi a parcheggio: in prossimità dell'ingresso da via Battaglia sarà realizzata un'area a parcheggio destinata all'uso degli edifici residenziali. Tutta l'area parcheggio sarà realizzata con materiali drenanti per le zone di sosta, mentre per le corsie di distribuzione si utilizzerà, ove possibile, asfalto drenante.

**SOSTENIBILITÀ DELL'INTERVENTO**

L'intervento è concepito per riqualificare completamente l'area, riordinando il costruito e integrando il progetto nel contesto urbano, caratterizzato da funzioni differenti.

La progettazione architettonica degli edifici ha come filo conduttore il verde pensile, inteso come elemento sia di decoro architettonico sia di valore ambientale, per la riduzione delle temperature e la raccolta delle acque.



Per garantire l'invarianza idraulica, sono previsti parcheggi con pavimentazione drenante e sistemi di recupero dell'acqua piovana da terrazze e coperture, che sarà incanalata in serbatoi di accumulo e utilizzata per l'irrigazione delle aree verdi.

Infine, l'intervento prevede, nella zona est, la creazione di un bosco urbano che avvii un progetto di forestazione urbana, in grado di "guidare" i successivi interventi di trasformazione urbanistica, creando una significativa area verde.

**CONCLUSIONI**

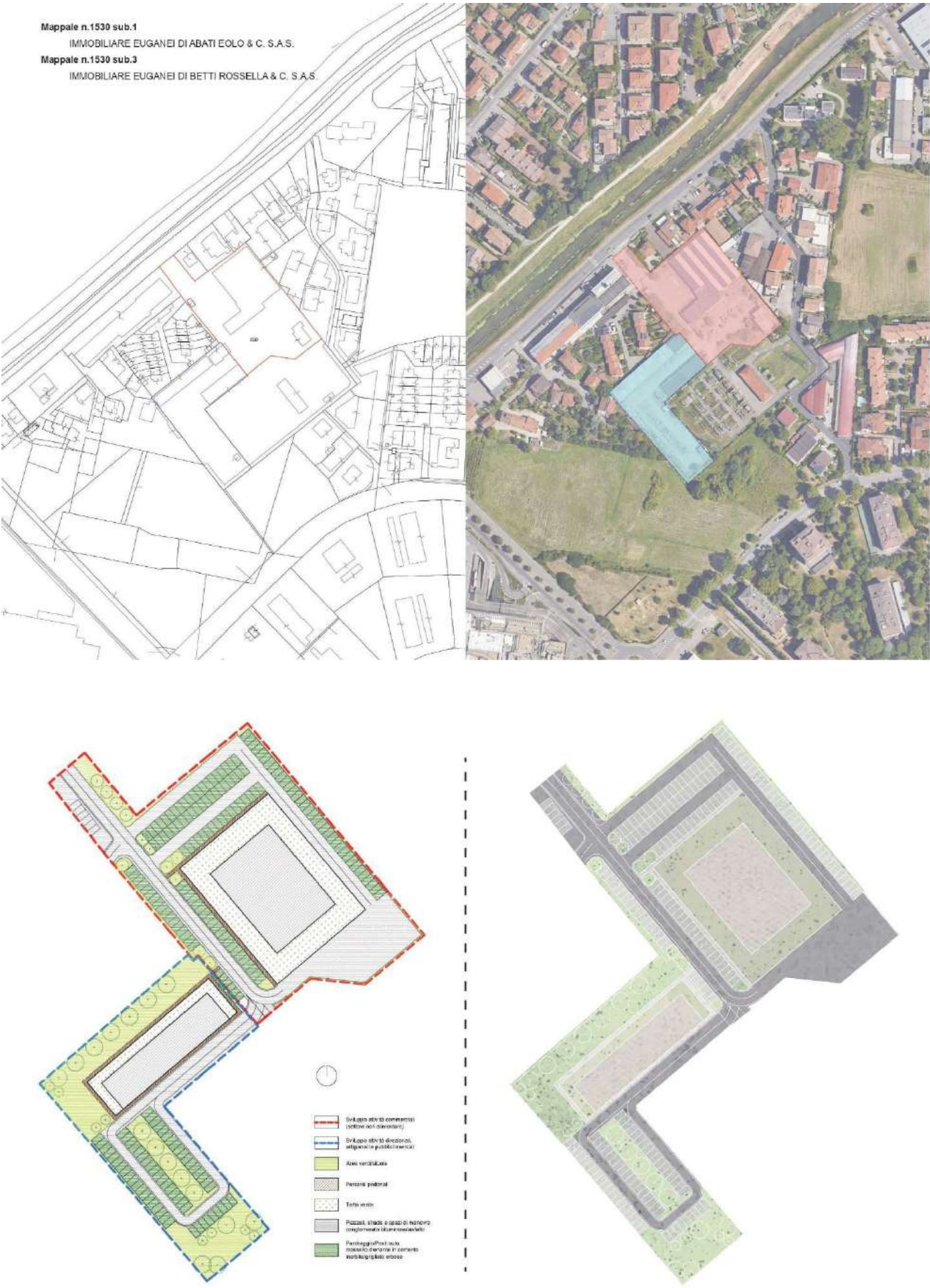
Nel complesso, come desumibile dagli schemi grafici allegati alla proposta progettuale, la nuova proposta riordina urbanisticamente l'ambito, integrando e valorizzando la progettazione del verde in coerenza con gli indirizzi di qualità ambientale e paesaggistica introdotti dalla Variante 14.

La struttura urbanistica dell'accordo consente inoltre di riordinare gli spazi per la sosta, attualmente carenti di standard a parcheggio. L'arretramento dell'edificio esistente rispetto al confine con il contesto residenziale a nord-ovest migliora l'armonizzazione con il tessuto urbano circostante.

In fase di definizione dell'accordo, saranno approfondite, con il settore preposto, le modalità di accesso all'area da via Battaglia.



PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL  
STUDIO IMPATTO VIABILISTICO



**PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL**  
**STUDIO IMPATTO VIABILISTICO**

**2. METODOLOGIA ED ORGANIZZAZIONE DELLO STUDIO**

**2.1. METODOLOGIA**

L'impostazione metodologica dello studio si basa sui seguenti macro step procedurali:

- STEP A. Inquadramento e contestualizzazione dell'intervento rispetto all'assetto delle reti di trasporto che caratterizzano il contesto territoriale di studio, oltre che nel panorama di sviluppo urbanistico desumibile dagli strumenti urbanistici vigenti;
- STEP B. Ricostruzione della domanda di mobilità che interessa il sistema viario, e quindi territoriale, oggetto dello studio. La domanda di trasporto locale viene quantificata sulla base dei nuovi dati di traffico raccolti nel corso dell'indagine sviluppata ad hoc nell'intera area di studio;
- STEP C. Applicazione del *trip generation model* che consente di calcolare il traffico attratto e generato dal comparto urbanistico in esame. I flussi incrementali sono elementi di input per valutare l'impatto sulla rete viaria dei nuovi insediamenti;
- STEP D. Analisi trasportistica degli scenari evolutivi della domanda e dell'offerta di trasporto in relazione agli scenari in esame e alla stima del traffico indotto (STEP C), valutazione dei livelli di servizio attesi nei diversi scenari di studio, e confronto con lo stato di fatto.

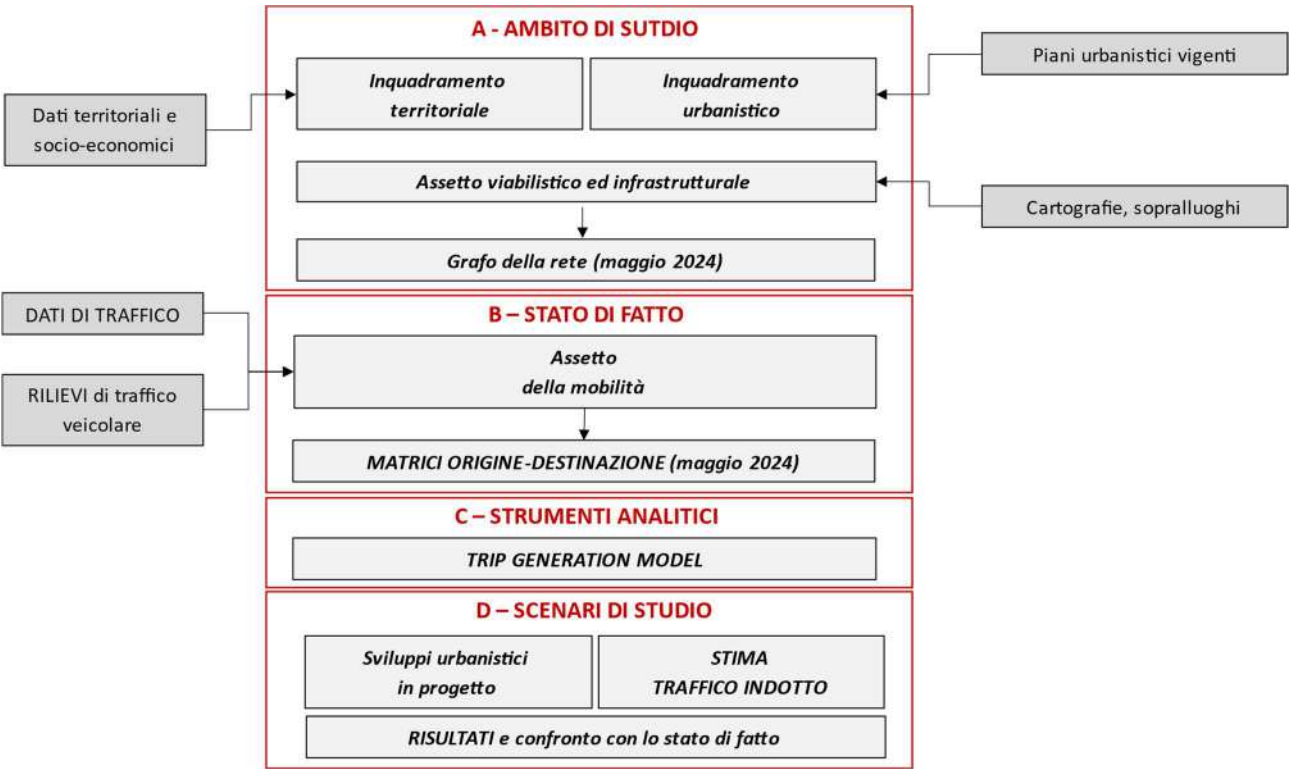


Figura 2 - Schema logico di sviluppo dello studio

**PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL****STUDIO IMPATTO VIABILISTICO**

Le risultanze dello studio sono costituite dalle seguenti elaborazioni e valutazioni di carattere trasportistico che consentono di caratterizzare gli effetti indotti dalle opere urbanistiche in progetto in termini di domanda di trasporto:

- Stima flussi veicolari in ora di punta, determinata sulla base dei rilievi di traffico effettuati, sulle principali infrastrutture del comparto, riferita alle componenti leggera e pesante;
- Stima dei livelli di servizio per ciascuno scenario di studio relativi ad aste e nodi viari nell'area in esame, e valutazioni in merito alla qualità del deflusso complessivo, con individuazione di eventuali nodi critici e accodamenti in corrispondenza degli stessi;
- Confronto tra scenari con valutazione delle eventuali criticità emergenti e di possibili scenari di intervento.



## 2.2. STRUTTURA DEL DOCUMENTO

Il documento si articola come segue:

- Oggetto della valutazione: viene descritto il progetto urbanistico in esame
- Metodologia e organizzazione del documento



### • **PARTE A - AMBITO DI STUDIO**

Presenta il contesto in cui si inseriscono le opere urbanistiche in progetto, analizzando i seguenti aspetti:

- Inquadramento territoriale
- Inquadramento urbanistico
- Assetto viabilistico ed inquadramento infrastrutturale
- Accessibilità al comparto



### • **PARTE B – STATO DI FATTO DEI FLUSSI VEICOLARI**

Analizza e rappresenta i flussi di traffico rilevati:

- Assetto della mobilità: analisi dei dati di traffico e di domanda disponibili
- Descrizione delle modalità di indagine e dei dati raccolti



### • **PARTE C – TRIP GENERATION MANUAL**

- Descrizione del modello di calcolo;
- Stima del traffico attratto e generato dal comparto urbanistico in esame

### • **PARTE D - SCENARI DI STUDIO**

- Valutazione scenario stato di fatto: calcolo LOS sulla rete viaria in esame
- Valutazione scenario di PROGETTO: calcolo LOS sulla rete viaria in esame, e confronto con i livelli di servizio dello stato di fatto
- Analisi e valutazione conclusive



## 2.3. SCENARI DI ANALISI

Al fine di valutare gli effetti sulla viabilità indotti dall'intervento urbanistico in progetto si è proceduto all'analisi dei seguenti scenari:

Codice elaborato: 25-17.ST.RE.02.0

**PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL****STUDIO IMPATTO VIABILISTICO****S 0. SCENARIO STATO DI FATTO: assetto della rete ante-operam**

Mediante apposito rilievo del traffico veicolare è stato ricostruito lo stato di fatto lungo i principali assi viari del comparto e alle intersezioni contermini all'area di intervento. La rete viaria nel raggio di influenza del comparto in oggetto è schematizzata attraverso alcuni parametri viabilistici:

- organizzazione e geometria della sede stradale;
- attuale regolamentazione della circolazione (sensi unici, svincoli, rotonde, ecc.);
- presenza di linee e collegamenti con la rete del trasporto pubblico.

I dati di traffico, utilizzati per la determinazione dello stato di fatto della viabilità contermini, sono stati ricavati da appositi rilievi di traffico.

**S 1. SCENARIO 1: Progetto di trasformazione Area Ex Enel**

Lo Scenario di progetto ricostruisce la domanda di trasporto futura nell'ambito territoriale oggetto di studio, e considera l'attivazione del nuovo insediamento urbanistico valutato nell'ipotesi cautelativa di attivazione di entrambi gli stralci in progetto (stralcio A + stralcio B), e delle infrastrutture di accesso allo stesso. La rete viabilistica dell'area di studio viene "caricata" con l'aggiunta dei flussi indotti dalla realizzazione del comparto urbanistico in esame, al fine di simulare lo scenario viabilistico che si andrà a configurare a progetto ultimato. In questo modo, è possibile stimare i carichi veicolari sugli assi principali ed alle intersezioni di maggior importanza.

La letteratura di riferimento per le valutazioni trasportistiche è riportata di seguito:

- **HCM (2016)**, "Highway Capacity Manual – 2016" TRB Transportation Research Board, Washington, D.C., 2016;
- **Trip Generation Manual** pubblicato dall'Institute of Transportation Engineers (ITE).



**PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL**  
**STUDIO IMPATTO VIABILISTICO**

---

COMUNE DI ALBIGNASEGO - c\_a161 - REG\_UFF\_PROT - 0027234 - Ingresso - 07/08/2025 - 11:24

**PARTE A: AMBITO DI STUDIO**



**PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL****STUDIO IMPATTO VIABILISTICO****3. INQUADRAMENTO****3.1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE**

L'area interessata dall'intervento urbanistico in parola è situata in Vicolo Leonardo da Vinci, in corrispondenza dell'intersezione tra lo stesso e Via Battaglia, una zona del territorio del Comune di Albignasego caratterizzata prevalentemente dalla presenza di insediamenti residenziali e commerciali; si colloca nel quadrante nord rispetto al centro urbano, nel punto più settentrionale del comune.

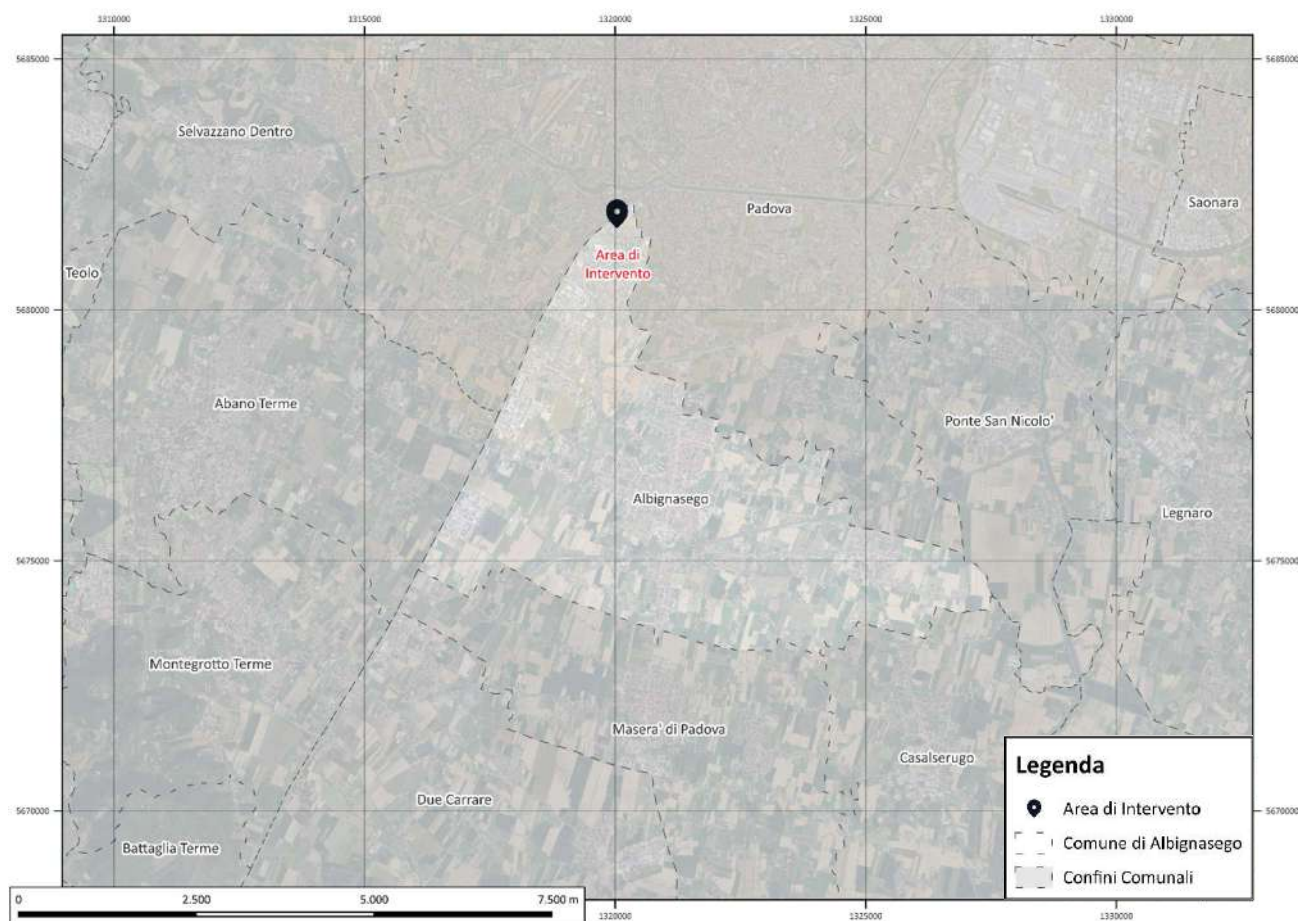


Figura 3 - Inquadramento area di intervento.

**3.2. INQUADRAMENTO URBANISTICO E VINCOLISTICO**

Il P.A.T. individua l'area, nella tav. 4 "Carta della trasformabilità", come un ambito di riqualificazione e riconversione, così come il Piano degli Interventi. L'articolo 32 bis definisce per le Z.T.O. D11 - Ambiti di riqualificazione e riconversione: *"In tali ambiti, ai sensi dell'art. 20.5 delle N.T. del P.A.T., la trasformabilità è condizionata all'adempimento di obblighi e/o impegni bilaterali tra pubblica amministrazione e soggetti proponenti, finalizzati alla riqualificazione e/o alla riconversione, mediante P.U.A. perequato, dei contesti territoriali interessati; [...]"*.



PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL

STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

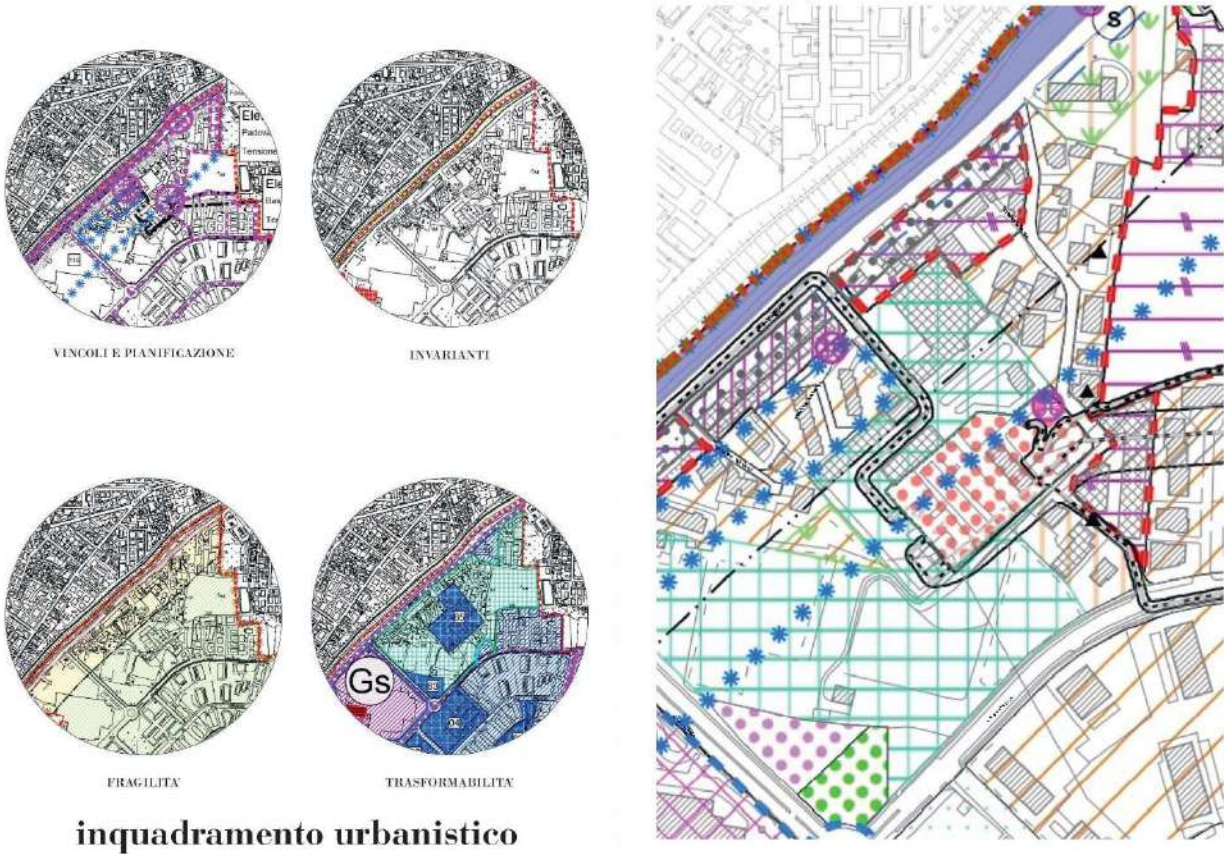


Figura 4 - Inquadramento urbanistico

**parametri urbanistici**  
(ai sensi dell'art. 32 bis delle N.T.O. del P.L.)

**Stato di fatto**

SUPERFICIE FONDIARIA: 14.360 mq (circa), 15.000 mq (compreso mappale 1243)  
VOLUME: 20.000 mc (circa)

STATO: edifici dismessi in stato di abbandono

**Stato di progetto**

**INDICI STEREOMETRICI E URBANISTICI PROPOSTI**

Rspporto di copertura: 60%  
Altezza massima: 12 metri

SUPERFICIE FONDIARIA: 14.360 mq (circa)

**Stalcio A**

8.860 mq SF con RC 60%

Destinazione d'uso: commerciale (2.5000 mq non alimentare con ristorazione e 500 mq magazzino)

**StalcioB**

5.500 mq con RC 60%

Destinazione d'uso: direzionale e artigianale di servizio

Figura 5 - Dimensionamento dell'intervento

**PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL****STUDIO IMPATTO VIABILISTICO****4. ASSETTO VIABILISTICO ED INQUADRAMENTO INFRASTRUTTURALE****4.1. INQUADRAMENTO INFRASTRUTTURALE**

La viabilità principale nell'ambito di studio è rappresentata dalla "SS16 Adriatica - Via Battaglia", connessa in direzione nord al centro di Padova, e in direzione sud con il Raccordo Tangenziale Padova Sud. La stessa ha la funzione di accesso al comparto e di distribuzione dei flussi veicolari all'interno del territorio.

La rete secondaria che consente l'accesso alla futura area commerciale-direzionale è costituita da vicolo Leonardo da Vinci, che si attesta a nord su via Battaglia.

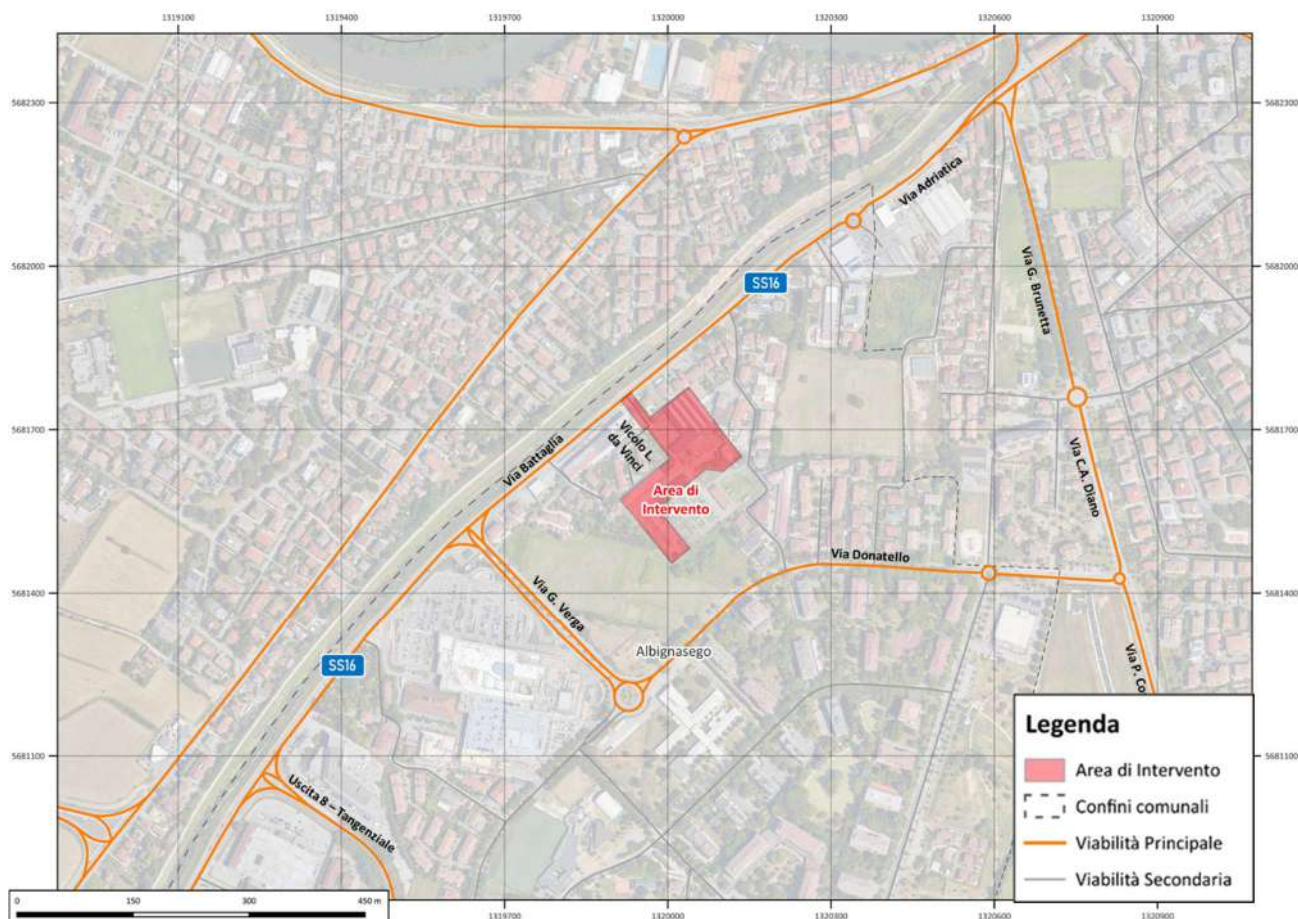


Figura 6 - Inquadramento infrastrutturale e regime di circolazione prossimo all'ambito di intervento.

**PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL****STUDIO IMPATTO VIABILISTICO****4.2. ASSI VIARI**

Nel contesto territoriale oggetto di analisi gli assi viari principali appartengono alla categoria C (via Battaglia), le strade urbane di scorrimento alla categoria D (via G. Verga) e la rete locale alla categoria F (vicolo L. da Vinci).

In particolare, gli assi di interesse ai fini delle verifiche tecniche di seguito condotte, e sui quali graviteranno i principali flussi veicolari diretti al comparto in valutazione, sono:

- ASSE 1: SS16 Via Battaglia;
- ASSE 2: Via G. Verga;
- ASSE 3: Vicolo L. da Vinci

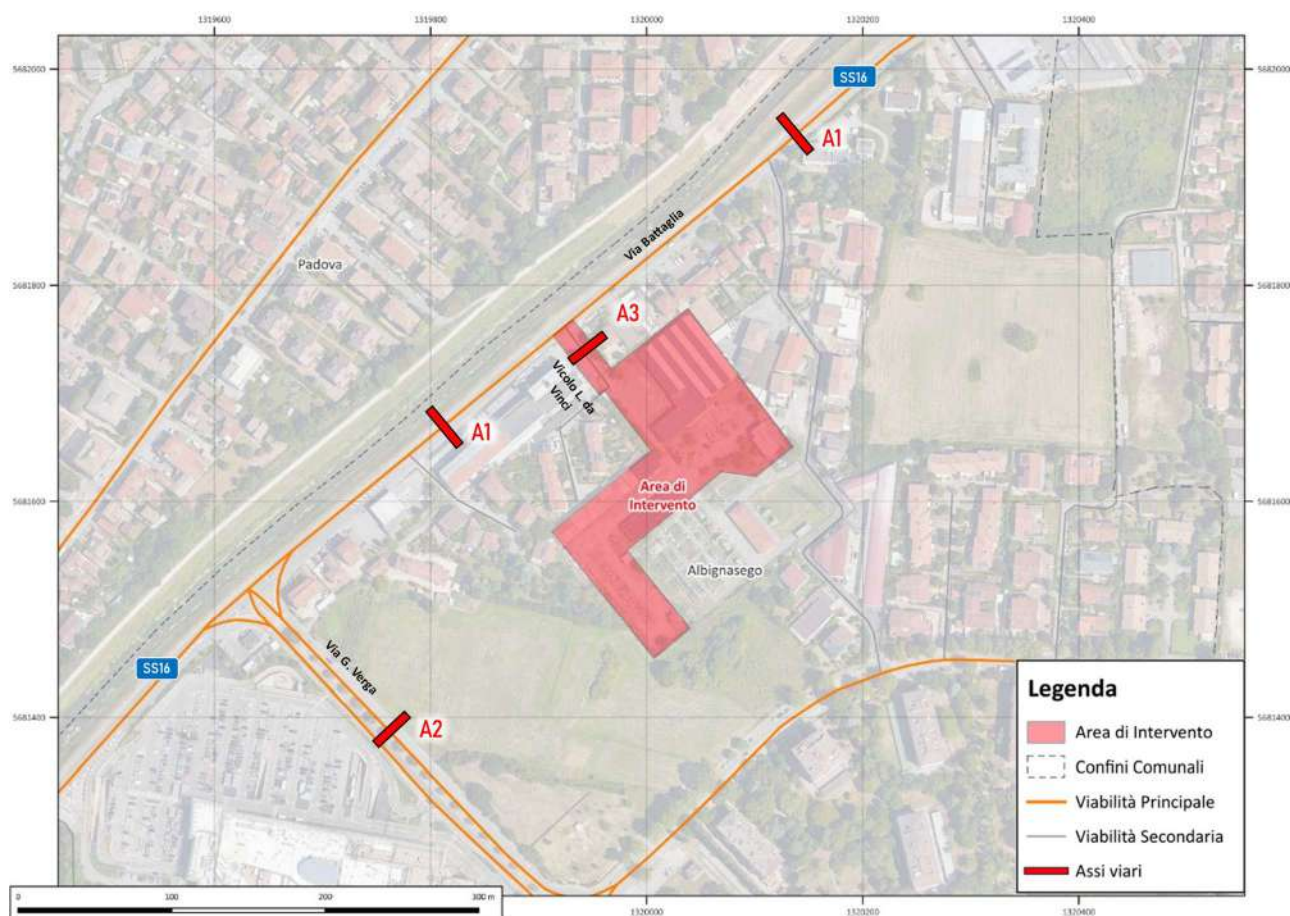


Figura 7 - Individuazione sezioni assi viari di interesse.

Di seguito alcune sintetiche schede descrittive delle tratte viarie prese a riferimento e che saranno potenzialmente interessate dai flussi veicolari da e per l'area di studio. I tratti stradali esaminati ricadono nell'intorno di circa 500m dall'area di studio. La classificazione proposta è riconducibile al DM 5.11.2001 n°6792 e ss.mm. che definisce i criteri per la gerarchizzazione delle strade.

PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL

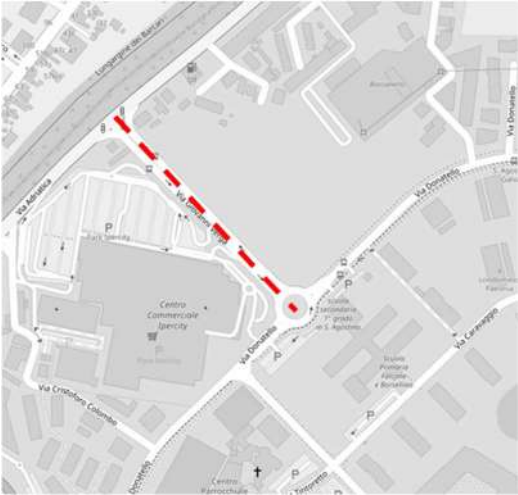
STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

ASSE 1 – Via Battaglia



|                               |              |
|-------------------------------|--------------|
| Tipo strada (DM 5 nov. 2001)  | C1           |
| Larghezza complessiva         | 10.50 m      |
| Carreggiata                   | Singola      |
| Numero corsie                 | 1+1          |
| Larghezza corsie              | 3.75 m       |
| Senso di circolazione         | Doppio senso |
| Banchine laterali             | 1,5 m        |
| Marciapiedi                   | No           |
| Pista ciclabile               | No           |
| Illuminazione                 | Si           |
| Presenza di sosta a margine   | No           |
| Fermate di trasporto pubblico | Si           |

ASSE 2 – Via G. Verga



|                               |              |
|-------------------------------|--------------|
| Tipo strada (DM 5 nov. 2001)  | D            |
| Larghezza complessiva         | 16 m         |
| Carreggiata                   | Doppia       |
| Numero corsie                 | 2+2          |
| Larghezza corsie              | 3.50 m       |
| Senso di circolazione         | Doppio senso |
| Banchine laterali             | -            |
| Marciapiedi                   | Si           |
| Pista ciclabile               | No           |
| Illuminazione                 | Si           |
| Presenza di sosta a margine   | No           |
| Fermate di trasporto pubblico | Si           |

**PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL**  
 STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

**ASSE 3 – Vicolo L. da Vinci**



|                                      |              |
|--------------------------------------|--------------|
| <i>Tipo strada (DM 5 nov. 2001)</i>  | F            |
| <i>Larghezza complessiva</i>         | 10.00 m ca   |
| <i>Carreggiata</i>                   | Singola      |
| <i>Numero corsie</i>                 | 1+1          |
| <i>Larghezza corsie</i>              | -            |
| <i>Senso di circolazione</i>         | Doppio senso |
| <i>Banchine laterali</i>             | -            |
| <i>Marciapiedi</i>                   | No           |
| <i>Pista ciclabile</i>               | No           |
| <i>Illuminazione</i>                 | Si           |
| <i>Presenza di sosta a margine</i>   | Si           |
| <i>Fermate di trasporto pubblico</i> | No           |

4.3. NODI VIARI

Nel presente studio si considerano le seguenti intersezioni, interessate dalla realizzazione del nuovo comparto urbanistico in progetto:

- NODO 1 – Trivio Via Battaglia – Uscita 8 Tangenziale Padova Sud;
- NODO 2 – Trivio Via Battaglia – Via G. Verga;
- NODO 3 – Trivio Via Battaglia – Vicolo L. da Vinci;
- NODO 4 – Rotatoria Via Battaglia – Via Adriatica;
- NODO 5 – Intersezione Via Adriatica – Ponte Isonzo – Via G. Brunetta.

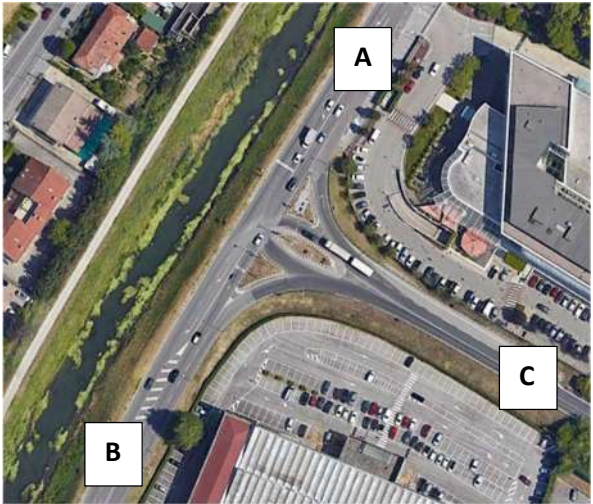
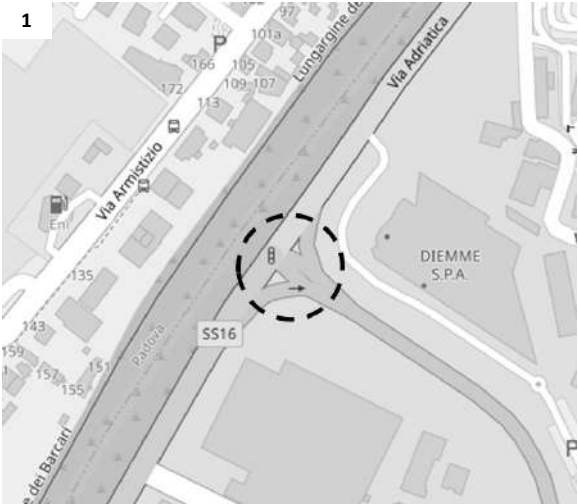
PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL

STUDIO IMPATTO VIABILISTICO



Figura 8 - Individuazione nodi viari di interesse.

NODO 1 – Trivio Via Battaglia – Uscita 8 Tangenziale Padova Sud



Regolamentazione

Rami

|                            | Numero di corsie | Corsie specializzate | Svolte consentite |
|----------------------------|------------------|----------------------|-------------------|
| A: SS16 Via Battaglia nord | 2                | 1                    | Dritto/Sinistra   |
| B: SS16 Via Battaglia sud  | 2                | 1                    | Dritto/Destra     |
| C: Uscita 8 Tangenziale    | 2                | 1                    | Destra/Sinistra   |

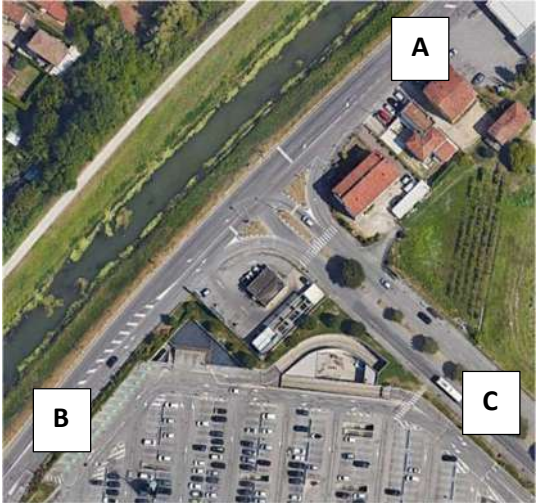
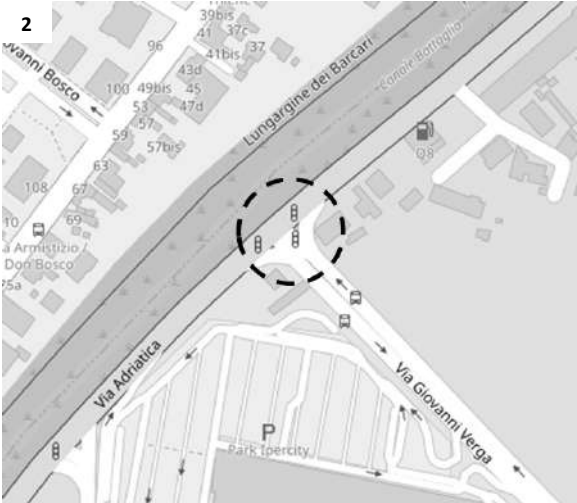
Attraversamenti

No

PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL

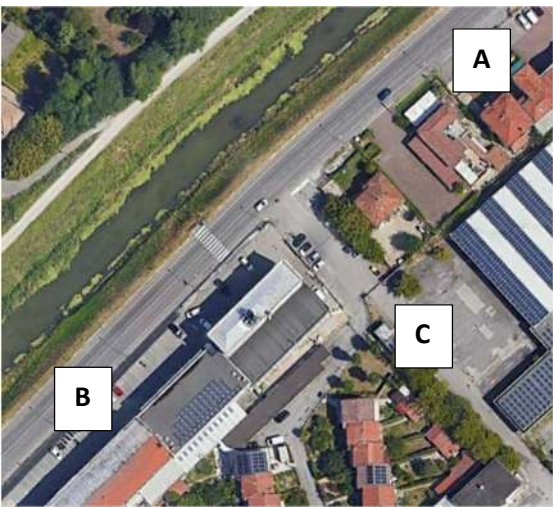
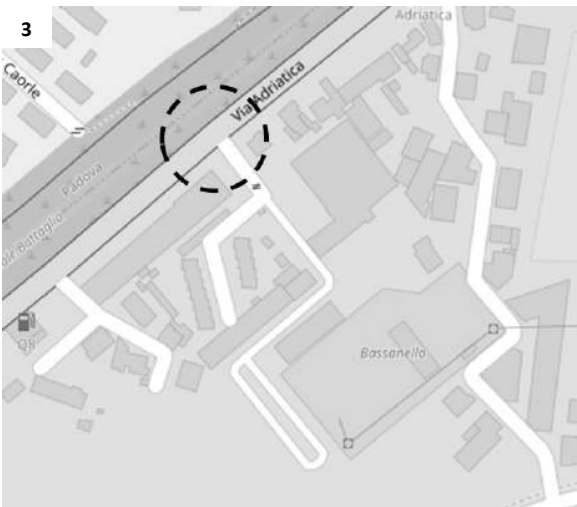
STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

NODO 2 – Trivio Via Battaglia – Via G. Verga



|                                 |                         |                             |                          |
|---------------------------------|-------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| <b>Regolamentazione</b>         |                         | Incrocio semaforizzato      |                          |
| <b>Rami</b>                     |                         | 3                           |                          |
|                                 | <b>Numero di corsie</b> | <b>Corsie specializzate</b> | <b>Svolte consentite</b> |
| A: SS16 Via Battaglia nord      | 2                       | 1                           | Dritto/Sinistra          |
| B: SS16 Via Battaglia sud       | 1                       | 1                           | Dritto/Destra            |
| C: Via G. Verga                 | 2                       | 1                           | Destra/Sinistra          |
| <b>Attraversamenti</b>          |                         |                             |                          |
| Pedonale a raso su via G. Verga |                         |                             |                          |

NODO 3 – Trivio Via Battaglia – Vicolo L. da Vinci

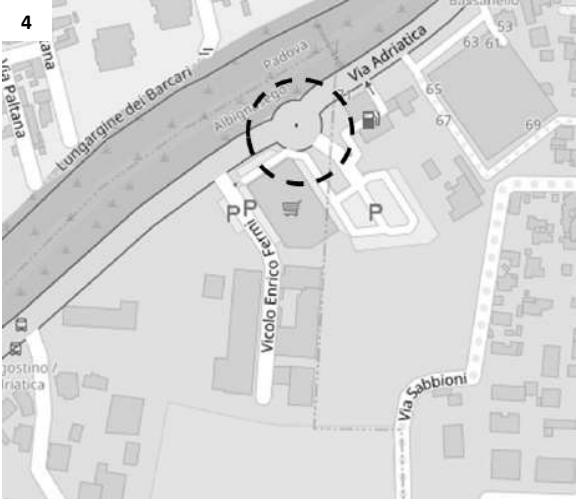


|                                      |                         |                             |                          |
|--------------------------------------|-------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| <b>Regolamentazione</b>              |                         | Incrocio regolato da stop   |                          |
| <b>Rami</b>                          |                         | 3                           |                          |
|                                      | <b>Numero di corsie</b> | <b>Corsie specializzate</b> | <b>Svolte consentite</b> |
| A: SS16 Via Battaglia nord           | 1                       | -                           | Dritto/Sinistra          |
| B: SS16 Via Battaglia sud            | 1                       | -                           | Dritto/Destra            |
| C: Vicolo L. da Vinci                | 1                       | -                           | Destra/Sinistra          |
| <b>Attraversamenti</b>               |                         |                             |                          |
| Pedonale a raso su via Battaglia sud |                         |                             |                          |

PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL

STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

NODO 4 – Rotatoria Via Battaglia – Via Adriatica



Regolamentazione

Rotatoria

Rami

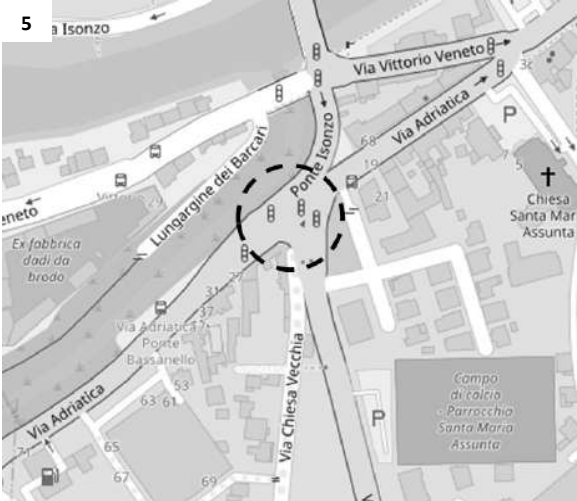
3

|                             | Numero di corsie | Corsie specializzate | Svolta destra svincolata |
|-----------------------------|------------------|----------------------|--------------------------|
| A: SS16 Via Adriatica       | 1                | -                    | No                       |
| B: SS16 Via Battaglia ovest | 1                | -                    | No                       |
| C: Via Battaglia sud        | 1                | -                    | No                       |

Attraversamenti

Pedonale a raso su via Battaglia sud

NODO 5 – Intersezione Via Adriatica – Ponte Isonzo – Via G. Brunetta



Regolamentazione

Incrocio semaforizzato

Rami

4

|                             | Numero di corsie | Corsie specializzate | Svolte consentite |
|-----------------------------|------------------|----------------------|-------------------|
| A: Ponte Isonzo             | 2                | 2                    | Dritto/Sinistra   |
| B: SS16 Via Adriatica ovest | 2                | 2                    | Dritto/Destra     |
| C: Via G. Brunetta          | 1                | -                    | Destra/Sinistra   |
| D: SS16 Via Adriatica est   | 3                | 3                    | -                 |

Attraversamenti

Pedonali a raso su tutti i rami, ciclopedonale a raso su via Adriatica est

**PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL****STUDIO IMPATTO VIABILISTICO****4.4. ACCESSIBILITA'**

Data la specificità dell'intervento in oggetto, l'analisi dell'accessibilità si riferisce a tre distinte modalità di trasporto: trasporto pubblico, trasporto privato con mezzo auto e mezzo bicicletta.

**4.4.1 Rete di trasporto pubblico**

Nell'area di studio opera *Busitalia S.p.A.*, azienda che offre servizi di trasporto pubblico nella provincia di Padova. L'area d'intervento è servita nelle immediate vicinanze sia dalle linee urbane U24 e U43 (fr. Statale Adriatica a 200m), collegate con la stazione di Padova, sia dalle linee extraurbane E007, E013-V e E0166 (fr. Officine Maniero a meno di 100m), che collegano Padova con Monselice, Este e Rovigo.

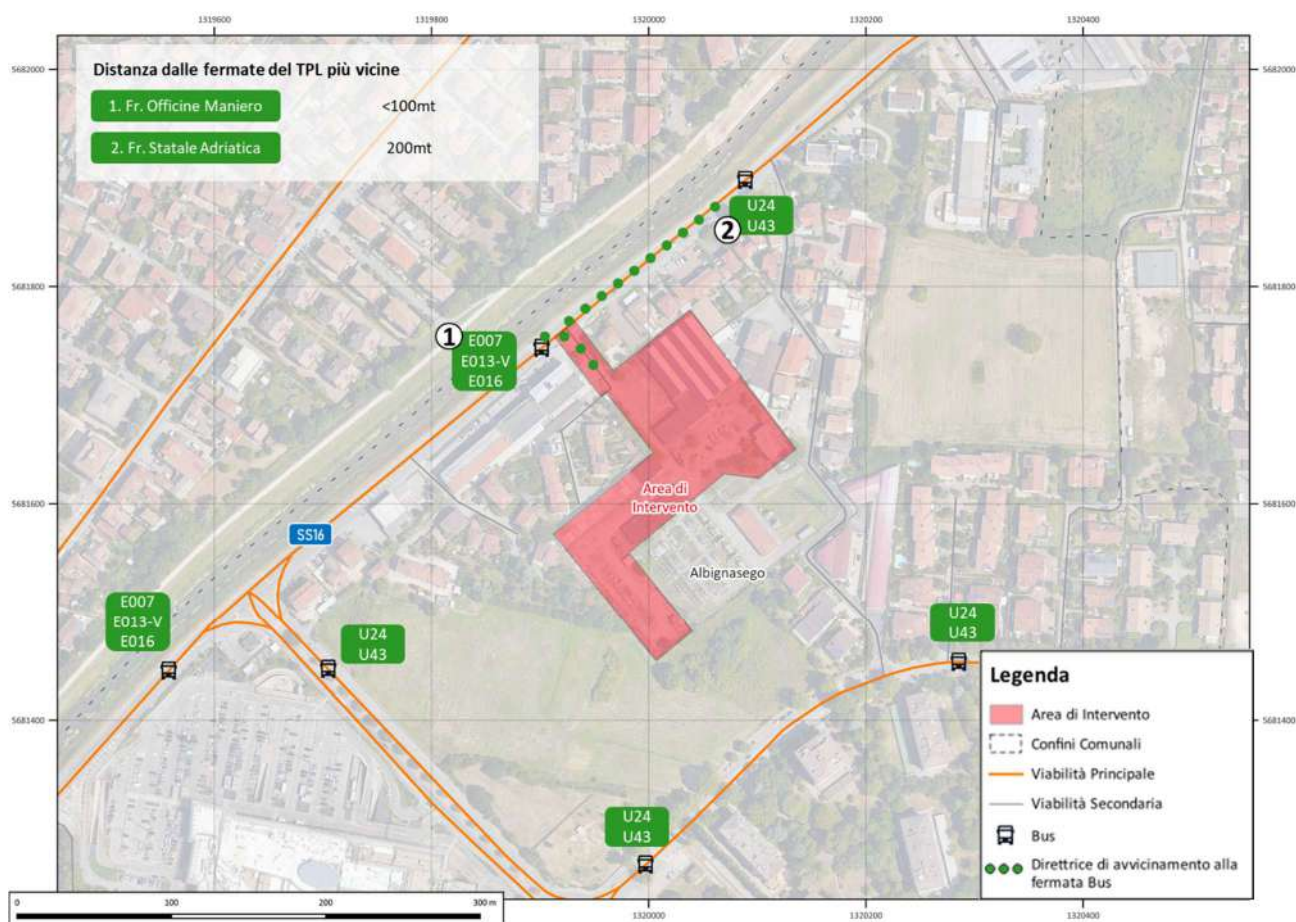


Figura 9 - Accessibilità alle fermate TPL

**PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL****STUDIO IMPATTO VIABILISTICO****4.4.2 Rete di trasporto privato**

L'ambito in esame è inserito in un contesto urbano.

La viabilità principale limitrofa alla zona di studio, la SS16 - Via Battaglia, è connessa alla viabilità provinciale e regionale rendendo poco dispendiosi in termini di tempo e consumi gli spostamenti da, e per, l'area di intervento.

La vicinanza al raccordo Tangenziale Sud di Padova consente di raggiungere in 10 minuti l'A4 e l'A13, oltre al centro di Padova.

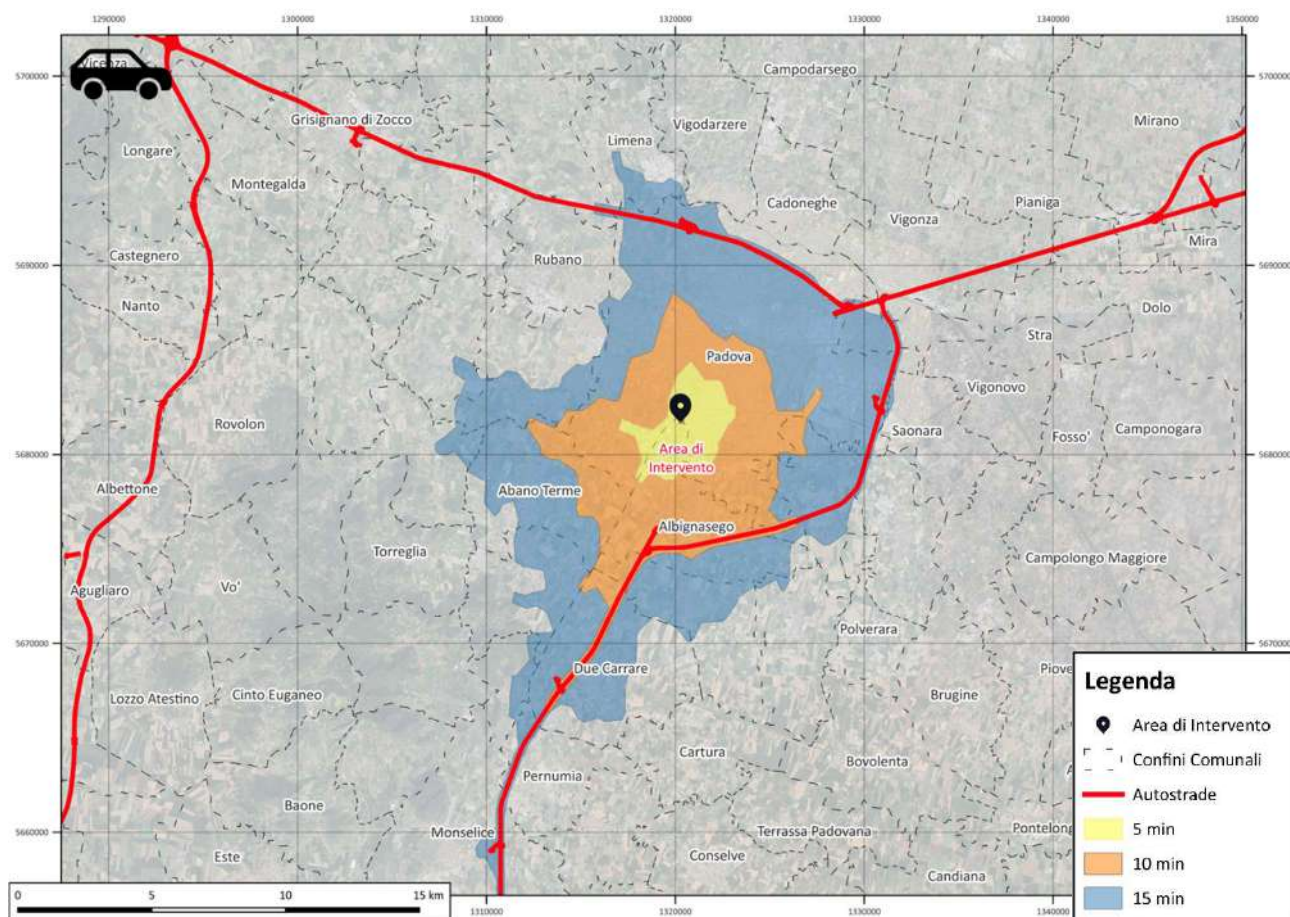


Figura 10 - Isocrone: Tempi di percorrenza accesso mezzo auto.

**PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL****STUDIO IMPATTO VIABILISTICO****4.4.3 Rete di trasporto pedonale e ciclabile**

L'area di studio è localizzata in un ambito scarsamente dotato di piste ciclabili, tuttavia, nonostante la carenza di infrastrutture, attraverso l'utilizzo di una bicicletta si può raggiungere in ca 10 minuti il centro di Padova.

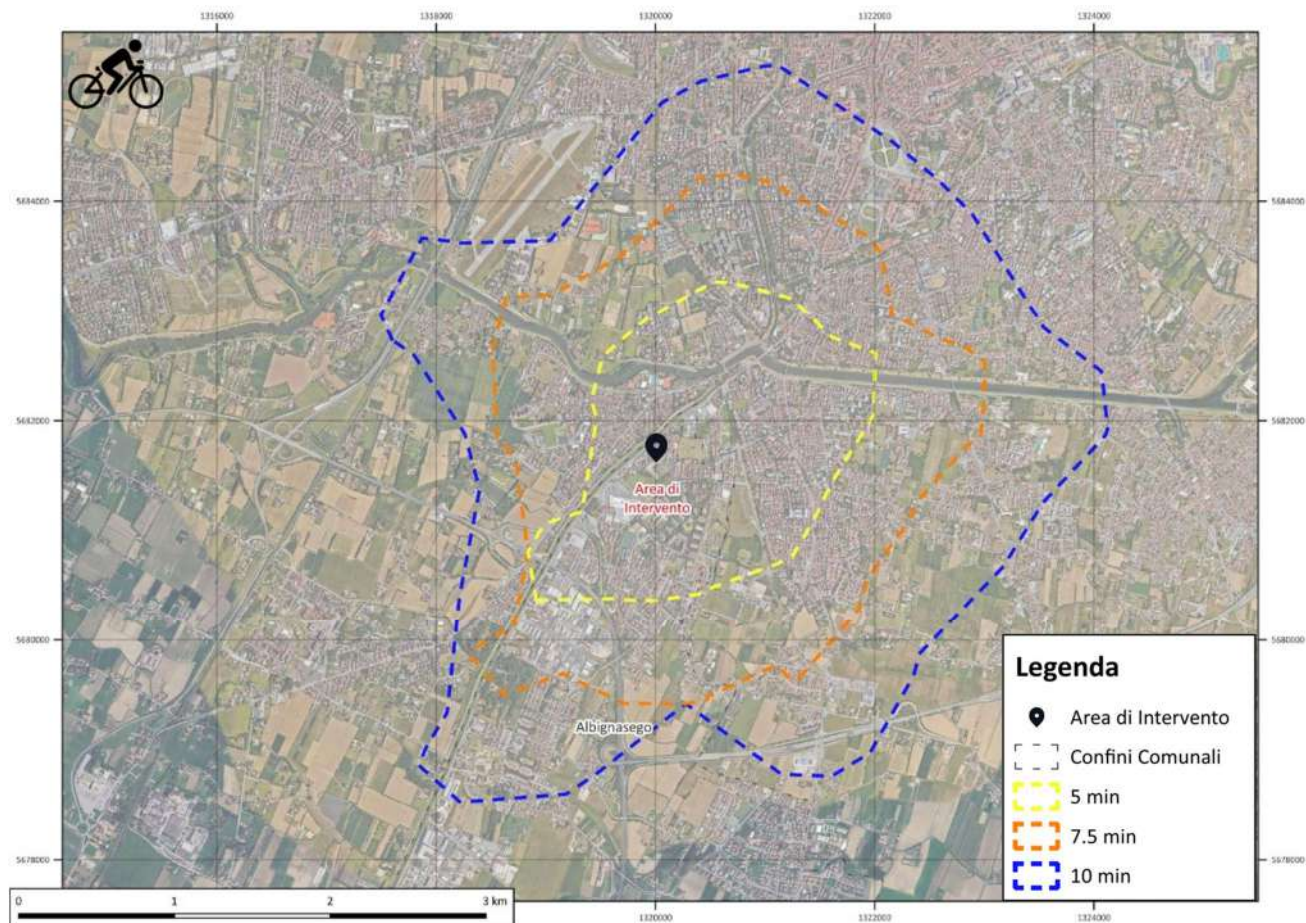


Figura 11 - Isocrone: Tempi di percorrenza accesso mezzo bicicletta

PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL  
STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

**PARTE B:**      **STATO DI FATTO DEI FLUSSI VEICOLARI**



PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL

STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

5. RILIEVI DEL TRAFFICO VEICOLARE

5.1. METODOLOGIA DI INDAGINE

Al fine di caratterizzare le dinamiche di mobilità che interessano la rete viaria di adduzione all'area oggetto di studio sono stati svolti dei rilievi del traffico veicolare lungo le principali aste di adduzione.

I rilievi del traffico in continuo (24h su 24) per 7 giorni hanno permesso di individuare l'ora di punta sulla rete, che, nell'ambito di studio, ricade **nell'intervallo orario compreso tra le ore 18:00 e le 19:00**. Successivamente sono stati effettuati rilievi semiautomatici ai nodi individuati nelle ore di massimo afflusso.

Le fonti dei dati raccolti per la ricostruzione dell'assetto della mobilità su gomma sono dunque le seguenti:

- Rilievi di traffico veicolare in continuo su tre (3) sezioni stradali;
- Rilievi di traffico veicolare in ora di punta su cinque (5) intersezioni;
- Sopralluoghi dedicati alla "interpretazione delle condizioni di deflusso" della rete stradale durante l'ora di punta, così come ad una valutazione critica delle manovre alle intersezioni e lungo le aste viarie afferenti ai nodi, al fine di verificare e comprendere l'effettiva condizione di funzionamento e regolazione dei flussi (visibilità, velocità di approccio dei veicoli, corretto inserimento, corretta gestione delle precedenza ai nodi, ...).

○ **Rilievi del traffico SEZIONI STRADALI**

I **rilievi del traffico in continuo lungo le SEZIONI STRADALI** sono stati condotti da **giovedì 22 maggio 2025 a mercoledì 28 maggio 2025** per via automatica, mediante dispositivi tipo radar EasyDataBlue di proprietà della scrivente, al fine di determinare l'entità del flusso giornaliero medio e individuare l'ora di punta.

Le sezioni monitorate sono elencate in tabella.

*Tabella 1 - Sezioni oggetto di rilievo del traffico veicolare in continuo*

| SEZ STRADALE | LOCALIZZAZIONE  |
|--------------|-----------------|
| SEZIONE 1    | Via Battaglia   |
| SEZIONE 2    | Via Adriatica   |
| SEZIONE 3    | Via G. Brunetta |

PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL  
STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

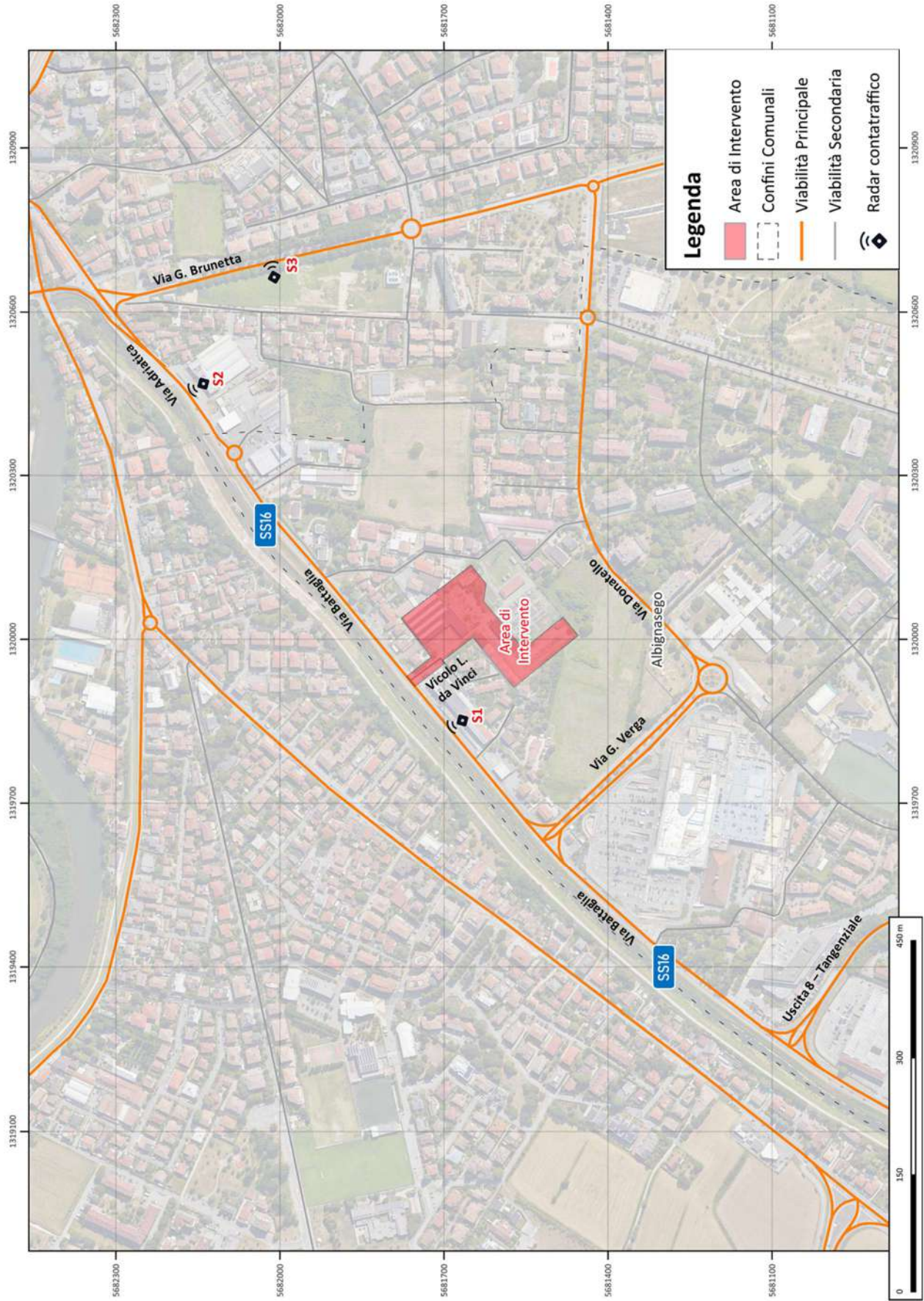


Figura 12 - Sezioni stradali oggetto di monitoraggio.

PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL

STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

○ **Rilievi delle manovre di svolta**

Date le specifiche caratteristiche dell'indagine, al fine di raccogliere dati relativi ai flussi che impegnano la viabilità limitrofa all'ambito urbanistico oggetto di valutazione, e contemporaneamente quantificare i volumi di svolta, sono state monitorate tutte le manovre in corrispondenza delle intersezioni individuate mediante registrazioni video in ora di punta.

In funzione della dimensione e complessità dei nodi, si sono utilizzati più dispositivi per la registrazione video:

- 1 Drone;
- 10 Telecamere grandangolari.



Figura 13 - Strumentazione utilizzata per le registrazioni video.

Il flusso di attività per la raccolta dei dati è il seguente:

- Registrazione video in continuo per tutte le direzioni di marcia dalle 17.30 alle 19.30;
- Raccolta dati dall'esame delle registrazioni e determinazione di:
  - Flusso veicolare al nodo;
  - Flussi veicolari per ogni direzione e svolta.

La strumentazione di registrazione è posta in più punti dell'intersezione per una visione complessiva di tutte le manovre. Tutte le registrazioni hanno una durata limitata nel tempo (2h), e i dati raccolti sono utilizzati esclusivamente a fini statistici.

I nodi monitorati sono i seguenti:

Tabella 2 - Nodi oggetto di rilievo del traffico veicolare in ora di punta

| NODO   | LOCALIZZAZIONE                                              |
|--------|-------------------------------------------------------------|
| NODO 1 | Trivio Via Battaglia – Uscita 8 Tangenziale Padova Sud      |
| NODO 2 | Trivio Via Battaglia – Via G. Verga                         |
| NODO 3 | Trivio Via Battaglia – Vicolo L. da Vinci                   |
| NODO 4 | Rotatoria Via Battaglia – Via Adriatica                     |
| NODO 5 | Intersezione Via Adriatica – Ponte Isonzo – Via G. Brunetta |

PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL  
STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

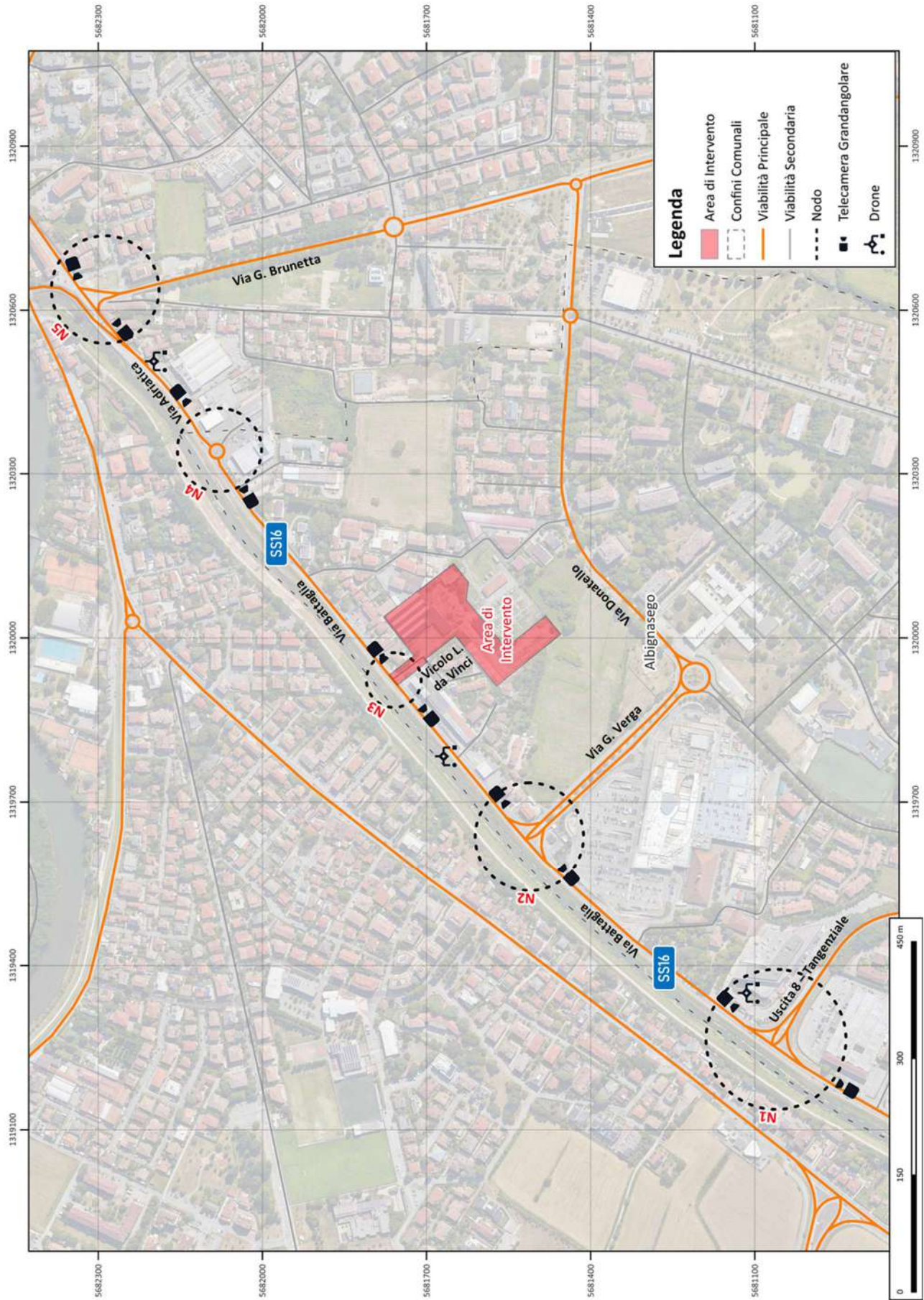


Figura 14 - Intersezioni stradali oggetto di monitoraggio.

PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL

STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

COMUNE DI ALBIGNASEGO - c\_a161 - REG\_UFF\_PROT - 0027234 - Ingresso - 07/08/2025 - 11:24



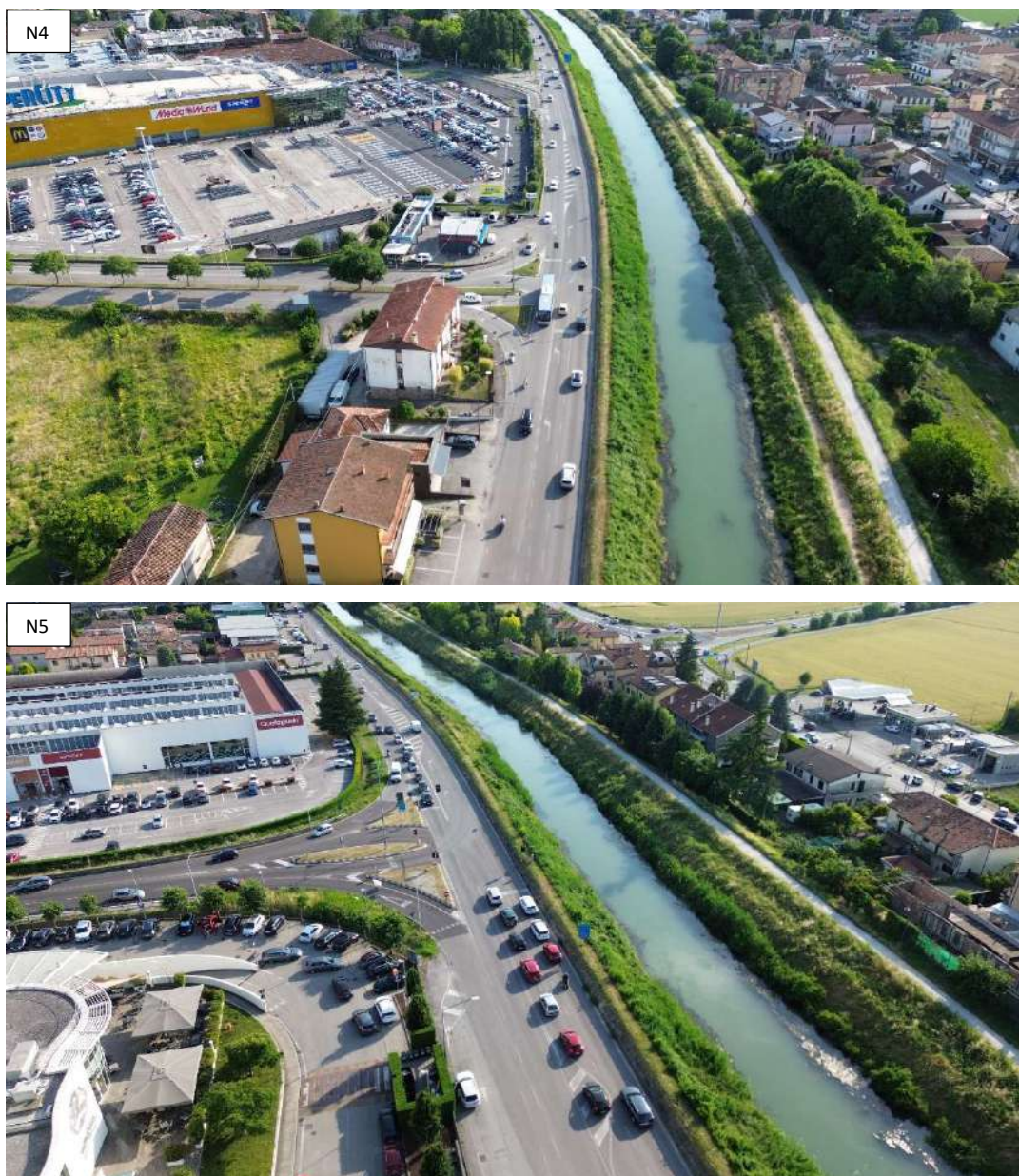
**PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL****STUDIO IMPATTO VIABILISTICO**

Figura 15 - Immagini rilievo traffico con Drone – Nodi oggetto di monitoraggio

## 5.2. RISULTATI DELL'INDAGINE: RILIEVI DI TRAFFICO VEICOLARE IN CONTINUO

Sulla base dei dati raccolti ed in riferimento all'intervallo temporale di indagine, la portata dei flussi veicolari misurati lungo gli assi viari principali è stata quantificata come segue:

- La SS16, asse viario che collega Padova ad Albignasego nella tratta in esame, presenta una pressione veicolare tra i 14.300 e i 14.800 veicoli/giorno (gg feriali) e fino a 14.900 veicoli/giorno il sabato, con punte di circa 1.200 veicoli/ora e una percentuale di pesanti sul totale che si attesta mediamente intorno al 5,4-5,9%. Al sabato, nell'intervallo mattinale ricompreso tra le 11:00 e le 12:00, i flussi veicolari si attestano a valori leggermente inferiori rispetto al venerdì, seppur con scostamenti minimi.
- Via G. Brunetta, strada a est del comparto, ma non direttamente connessa allo stesso, ha registrato una pressione veicolare di circa 9.600 veicoli/giorno (gg feriali), con una quota di pesanti intorno al



PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL

STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

2,9% e punte di circa 750 veicoli/ora. Al sabato i valori giornalieri registrati sull’asta si attestano a circa 8.500 veicoli/giorno, con punte di circa 650 veicoli/ora bidirezionali nell’intervallo 11:00-12:00.

Tabella 3 - Flussi veicolari area di studio: traffico giornaliero per sezione di rilievo

| Flussi veicolari area di studio – STATO DI FATTO maggio 2025 – Traffico Giornaliero |                                          |                                     |                   |                                       |                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|
| Sezione / Postazione                                                                | Flusso feriale medio (lun-ve) [veic/24h] | Flusso feriale (venerdì) [veic/24h] | % veicoli pesanti | Flusso prefestivo (sabato) [veic/24h] | Flusso festivo (domenica) [veic/24h] |
| Sezione 1 – SS16 via Battaglia                                                      | 14.302                                   | 14.930                              | 5,9               | 14.033                                | 10.203                               |
| Sezione 2 – SS16 via Adriatica                                                      | 14.784                                   | 15.424                              | 5,4               | 14.878                                | 10.792                               |
| Sezione 3 - via G. Brunetta                                                         | 9.630                                    | 10.120                              | 2,9               | 8.415                                 | 6.018                                |

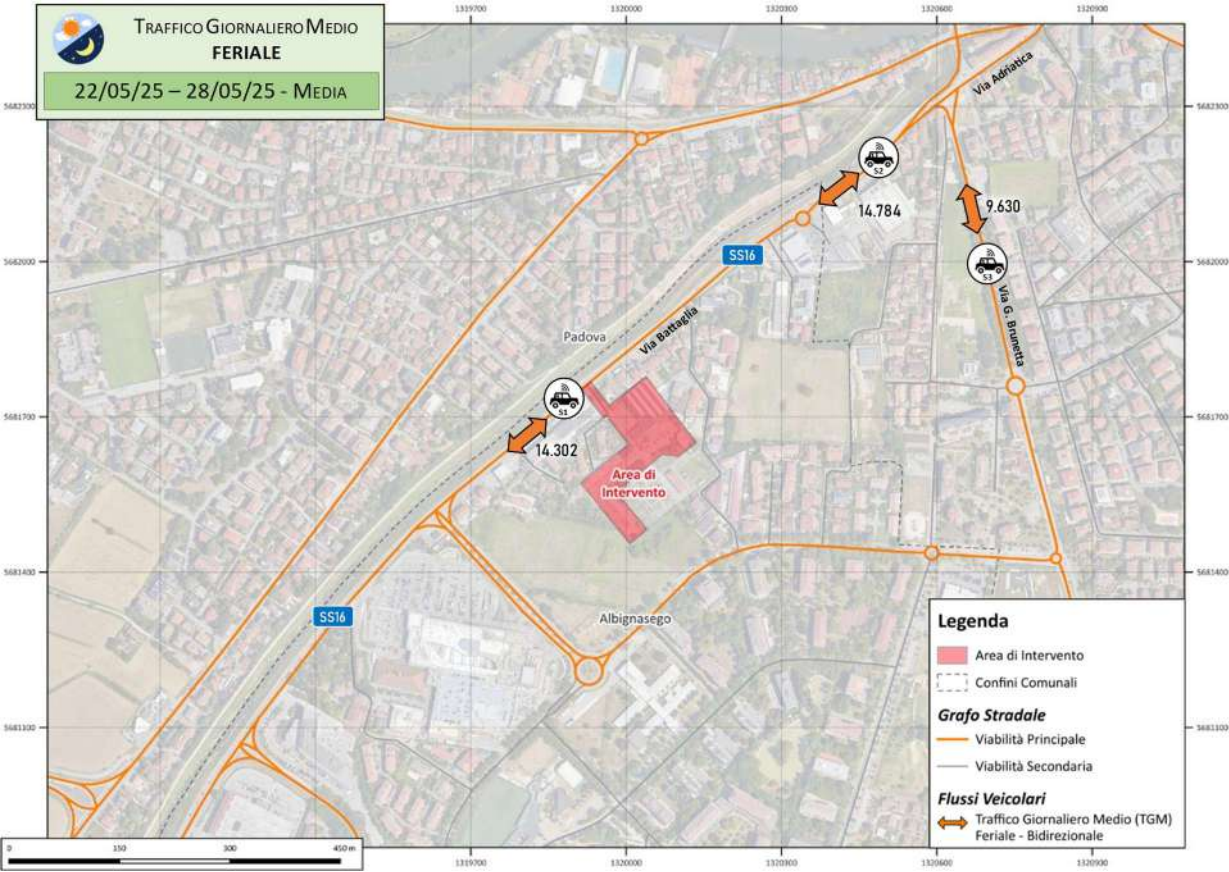


Figura 16 - Traffico giornaliero medio feriale rilevato lungo gli assi stradali in esame (maggio 2025).

PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL

STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

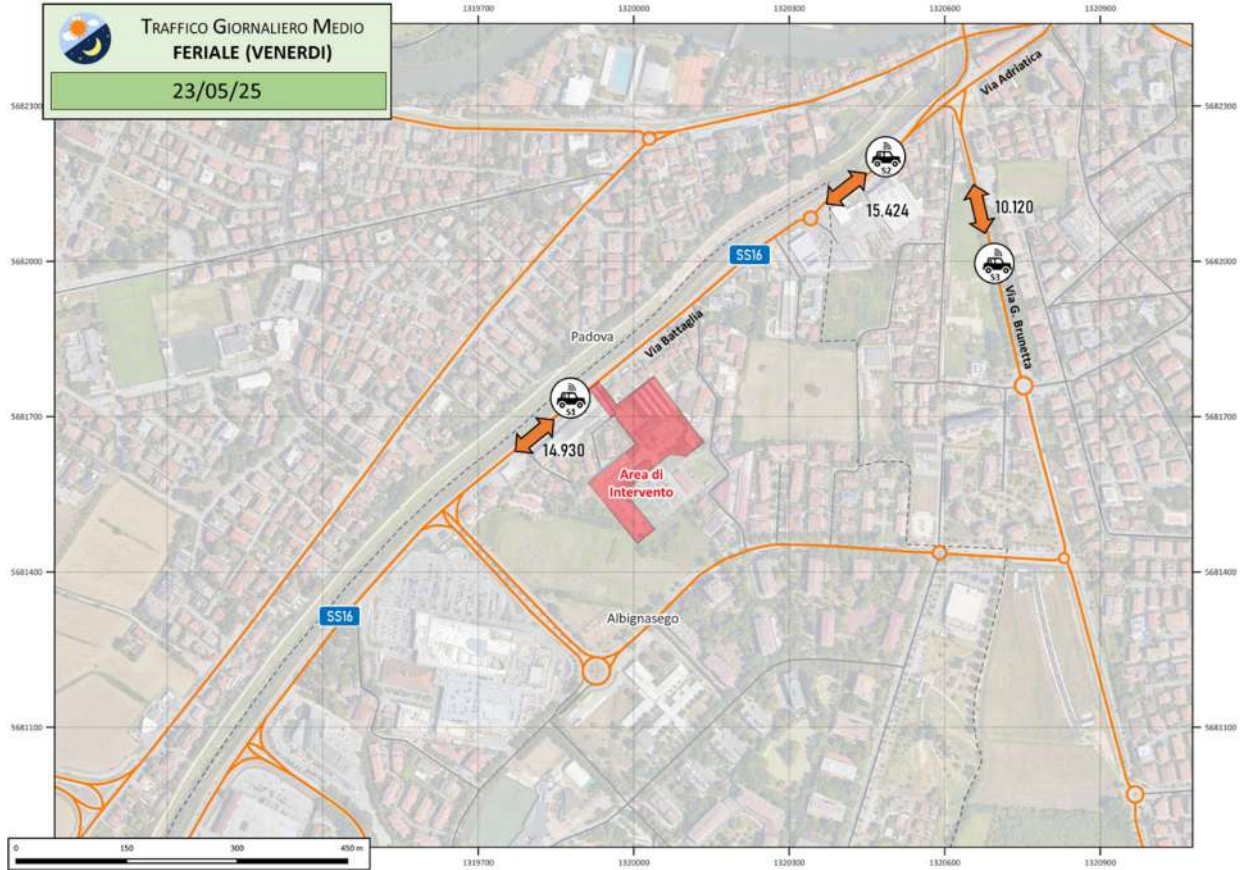


Figura 17 - Traffico giornaliero medio feriale (venerdi) rilevato lungo gli assi stradali in esame (maggio 2025).

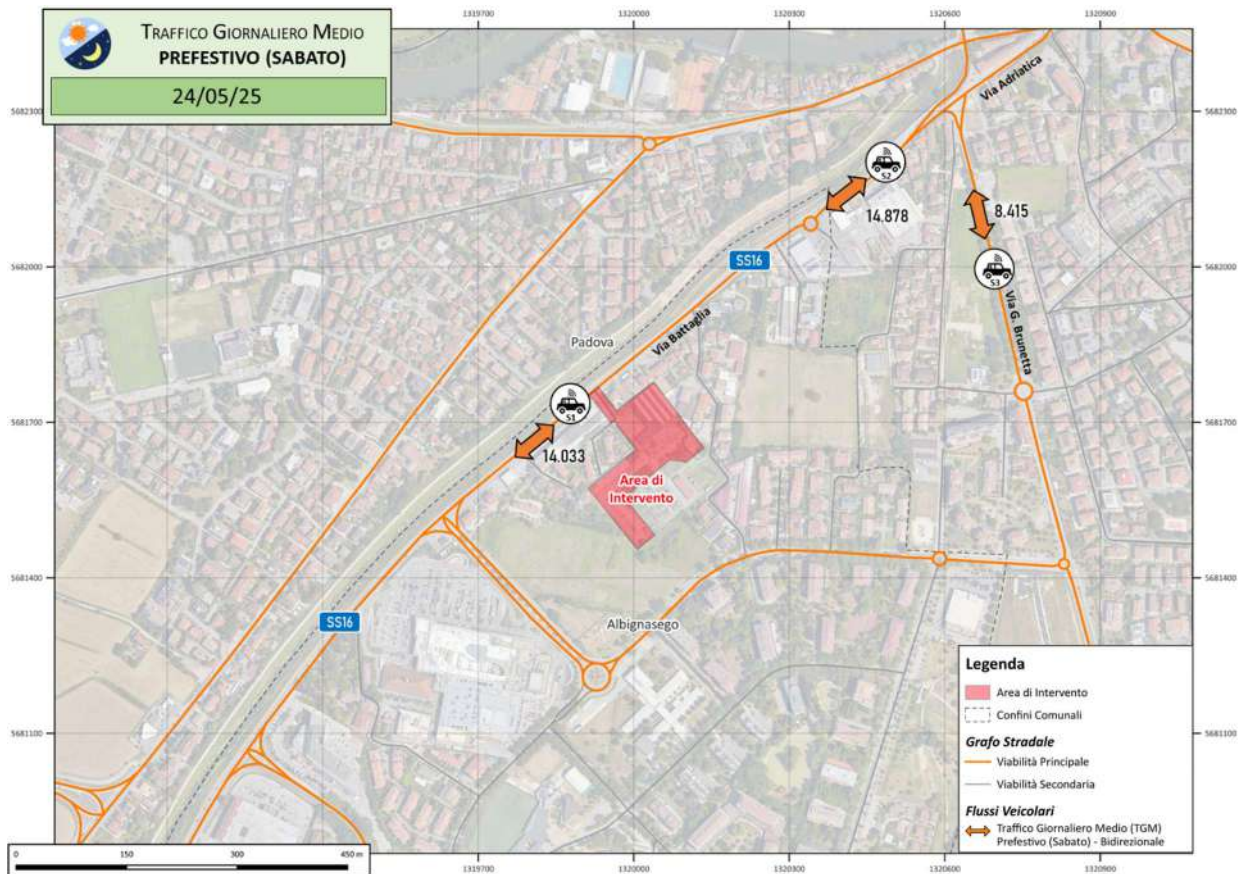


Figura 18 - Traffico giornaliero medio prefestivo rilevato lungo gli assi stradali in esame (maggio 2025).

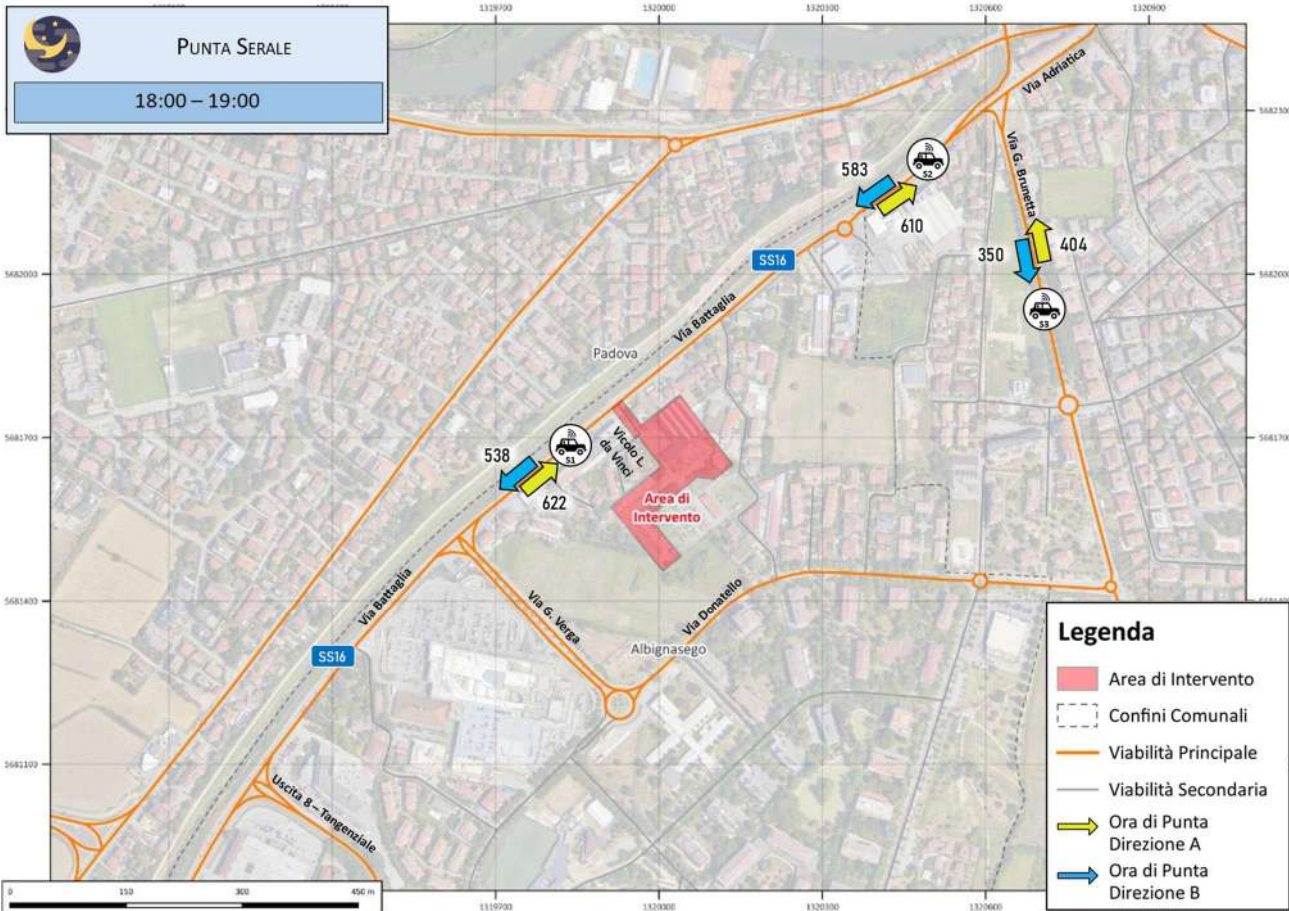
PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL

STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

I flussi veicolari misurati (alle sezioni) in ora di punta feriale allo stato di fatto maggio 2025 sono rappresentati in tabella e nell'immagine seguente.

Tabella 4 - Flussi veicolari area di studio: ora di punta feriale della rete

| Flussi veicolari area di studio – STATO DI FATTO maggio 2025 – ora di punta feriale 18.00 - 19.00 |        |        |               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|---------------|
| Sezione / Postazione                                                                              | Dir. A | Dir. B | Totale flusso |
| Sezione 1 - Via Battaglia                                                                         | 622    | 538    | 1.160         |
| Sezione 2 - Via Adriatica                                                                         | 610    | 583    | 1.193         |
| Sezione 3 - Via G. Brunetta                                                                       | 404    | 350    | 754           |



I flussi veicolari misurati (alle sezioni) in ora di punta prefestiva (sabato) allo stato di fatto maggio 2025 sono rappresentati in tabella e nell'immagine seguente.

Tabella 5 - Flussi veicolari area di studio: ora di punta della rete (sabato)

| Flussi veicolari area di studio – STATO DI FATTO maggio 2025 – ora di punta 11.00 - 12.00 (sabato) |        |        |               |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|---------------|
| Sezione / Postazione                                                                               | Dir. A | Dir. B | Totale flusso |
| Sezione 1 - Via Battaglia                                                                          | 555    | 534    | 1.089         |
| Sezione 2 - Via Adriatica                                                                          | 576    | 598    | 1.174         |
| Sezione 3 - Via G. Brunetta                                                                        | 306    | 346    | 652           |

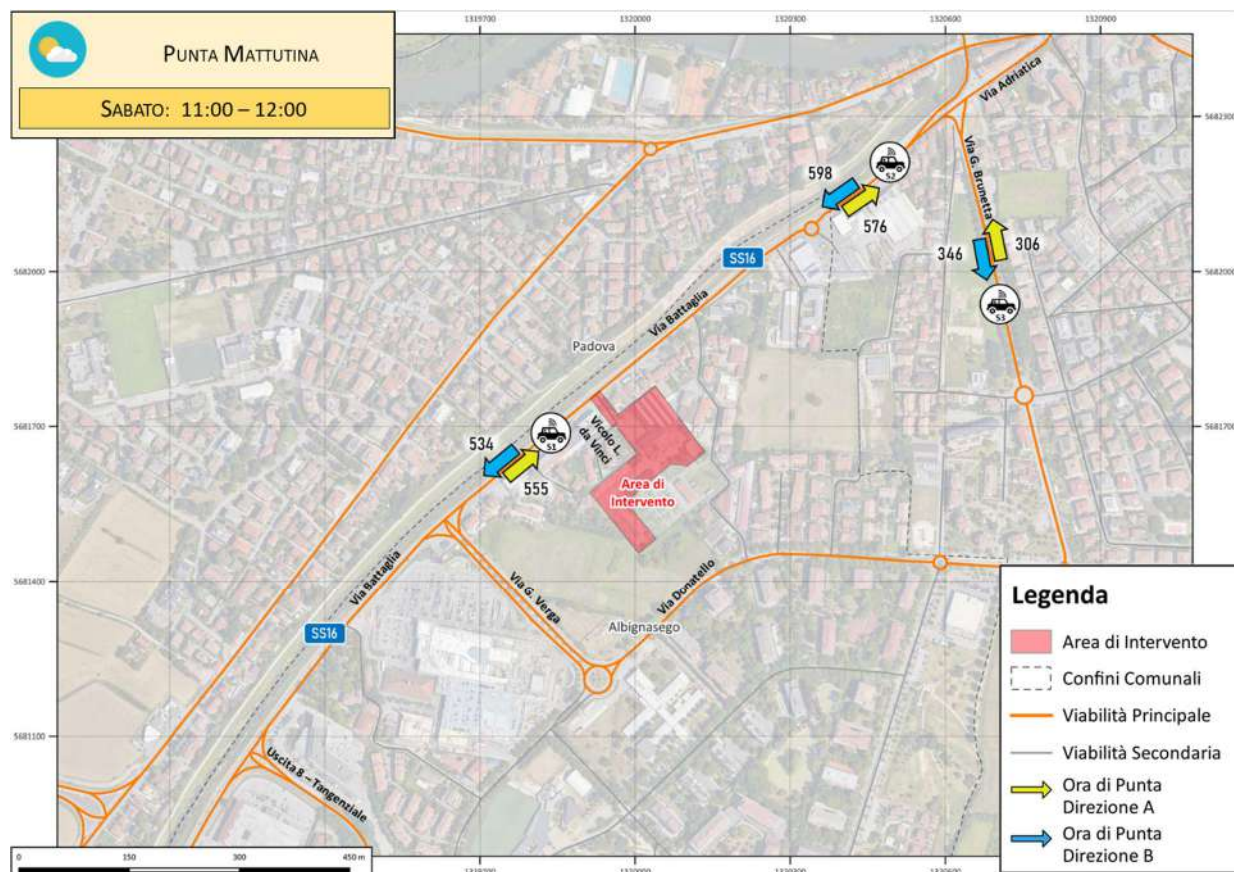
**PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL****STUDIO IMPATTO VIABILISTICO**

Figura 20 - Volumi di traffico rilevati in ora di punta prefestiva (sabato) lungo gli assi stradali in esame (11.00-12.00).

Per i dettagli sui dati di traffico raccolti si rimanda all'allegato 1 della presente "Tabulati e statistiche rilievi del traffico veicolare".

### 5.3. RISULTATI DELL'INDAGINE: RILIEVI DEL TRAFFICO VEICOLARE IN ORA DI PUNTA

I rilievi semiautomatici hanno consentito di completare e dettagliare il quadro della mobilità nell'area di studio. Grazie ai dati raccolti con l'indagine in continuo è stato possibile individuare l'ora di massimo carico sulla rete che sarà presa a riferimento per le valutazioni analitiche riportate nei paragrafi seguenti, e ricostruire la distribuzione dei flussi di traffico veicolare ai nodi presi a riferimento ed elaborare e dettagliare la matrice Origine – Destinazione, dalle 18:00 alle 19:00 in un giorno ferial.

Sono stati oggetto di conteggio semi-automatico le intersezioni:

- N.1. Nodo 1: Trivio Via Battaglia – Uscita 8 Tangenziale Padova Sud;
- N.2. Nodo 2: Trivio Via Battaglia – Via G. Verga;
- N.3. Nodo 3: Trivio Via Battaglia – Vicolo L. da Vinci;
- N.4. Nodo 4: Rotatoria Via Battaglia – Via Adriatica;
- N.5. Nodo 5: Intersezione Via Adriatica – Ponte Isonzo – Via G. Brunetta.

**PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL**  
 STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

I valori dei flussi veicolari registrati ai nodi nell'intervallo orario preso a riferimento sono i seguenti:

Tabella 6 - Flussi veicolari al nodo nell'ora di punta

| Flussi veicolari area di studio – STATO DI FATTO maggio 2025 – ora di punta 18.00 - 19.00 |                      |                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|-----------------------|
| INTERSEZIONE                                                                              | TIPOLOGIA            | Totale flusso al nodo |
| N.1: Trivio Via Battaglia – Uscita 8 Tangenziale Padova Sud                               | Trivio               | 2.314                 |
| N.2: Trivio Via Battaglia – Via G. Verga                                                  | Trivio               | 1.780                 |
| N.3: Trivio Via Battaglia – Vicolo L. da Vinci                                            | Trivio               | 1.178                 |
| N.4: Rotatoria Via Battaglia – Via Adriatica                                              | Rotatoria            | 1.290                 |
| N.5: Intersezione Via Adriatica – Ponte Isonzo – Via G. Brunetta                          | Inter. semaforizzata | 1.897                 |

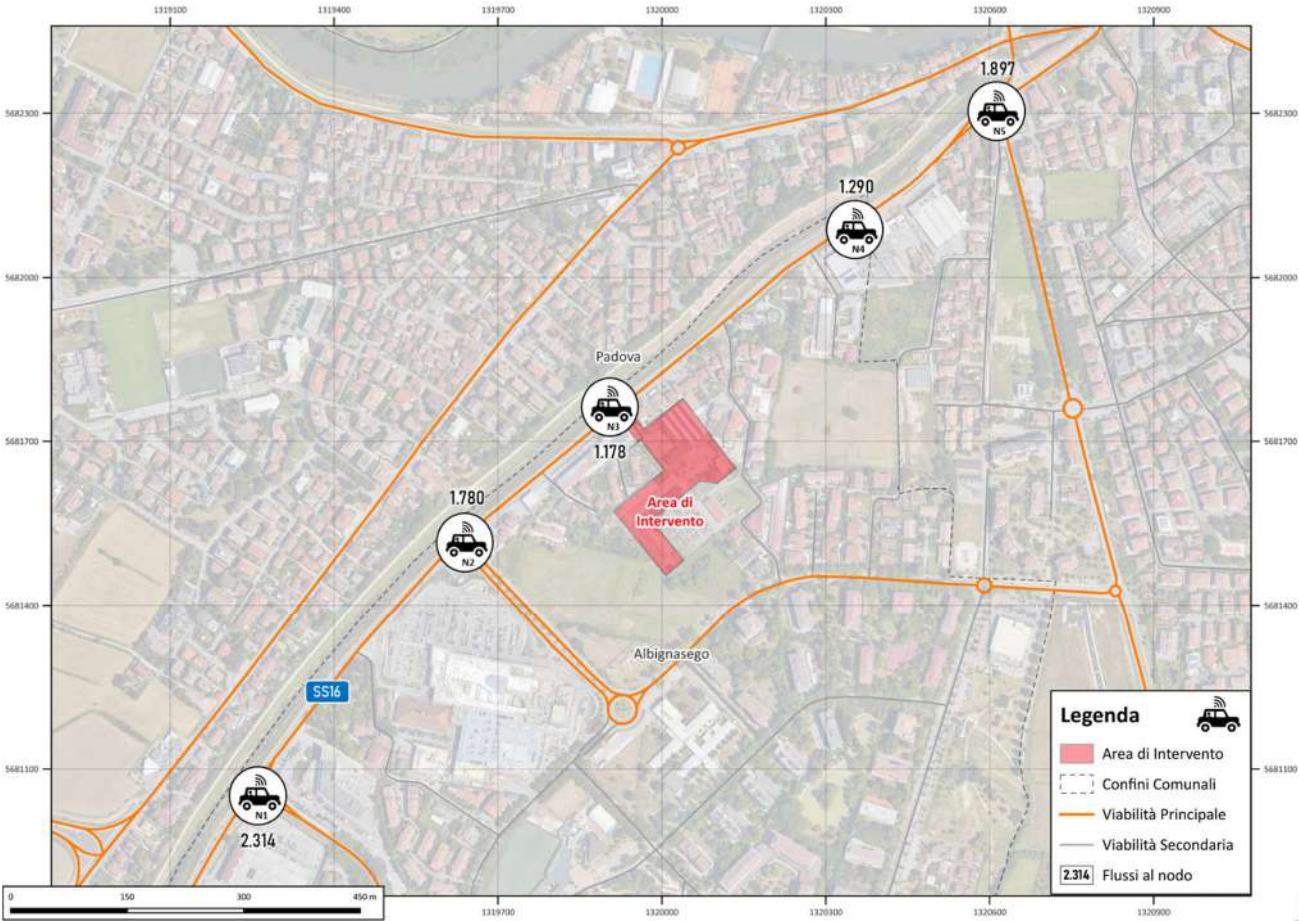


Figura 21 - Flussi veicolari ai nodi in ora di punta (18:00-19:00).

PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL  
STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

5.3.1. Matrici O-D dei flussi veicolari ai nodi

Per i nodi della rete individuati come potenzialmente interessati dai principali itinerari di accesso al comparto in progetto, è stata determinata, nell’ora di punta la matrice origine/destinazione dei flussi veicolari.

I dati raccolti e di seguito schematicamente illustrati verranno utilizzati per determinare il livello di servizio – LOS – delle singole intersezioni prese a riferimento.

NODO 1

Trivio Via Battaglia – Uscita 8 Tangenziale Padova Sud  
(ora di punta 18.00-19.00)



PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL  
 STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

NODO 2

Trivio Via Battaglia – Via G. Verga  
 (ora di punta 18.00-19.00)

MATRICE ORIGINE/DESTINAZIONE  
 NODO 2 GIOVEDÌ POMERIGGIO 18:00 – 19:00

| Ramo     | A   | B   | C   | Tot. IN |
|----------|-----|-----|-----|---------|
| A        | 0   | 383 | 155 | 538     |
| B        | 465 | 0   | 325 | 790     |
| C        | 157 | 295 | 0   | 452     |
| Tot. OUT | 622 | 678 | 480 | 1.780   |



PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL  
 STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

NODO 3

Trivio Via Battaglia – Vicolo L. da Vinci  
 (ora di punta 18.00-19.00)

MATRICE ORIGINE/DESTINAZIONE  
 NODO 3 GIOVEDÌ POMERIGGIO 18:00– 19:00

| Ramo     | A   | B   | C  | Tot. IN |
|----------|-----|-----|----|---------|
| A        | 0   | 526 | 6  | 532     |
| B        | 594 | 0   | 28 | 622     |
| C        | 12  | 12  | 0  | 24      |
| Tot. OUT | 606 | 538 | 34 | 1.178   |



PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL  
 STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

NODO 4

Rotatoria Via Battaglia – Via Adriatica  
 (ora di punta 18.00-19.00)

MATRICE ORIGINE/DESTINAZIONE  
 NODO 4 GIOVEDÌ POMERIGGIO 18:00– 19:00

| Ramo     | A   | B   | C   | Tot. IN |
|----------|-----|-----|-----|---------|
| A        | 0   | 493 | 90  | 583     |
| B        | 569 | 20  | 46  | 635     |
| C        | 41  | 31  | 0   | 72      |
| Tot. OUT | 610 | 544 | 136 | 1290    |



PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL  
 STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

NODO 5

Intersezione Via Adriatica – Ponte Isonzo – Via G. Brunetta  
 (ora di punta 18.00-19.00)

| MATRICE ORIGINE/DESTINAZIONE<br>NODO 5 GIOVEDÌ POMERIGGIO 18:00 – 19:00 |   |     |     |     |         |
|-------------------------------------------------------------------------|---|-----|-----|-----|---------|
| Ramo                                                                    | A | B   | C   | D   | Tot. IN |
| A                                                                       | 0 | 583 | 296 | 4   | 883     |
| B                                                                       | 0 | 0   | 54  | 556 | 610     |
| C                                                                       | 0 | 0   | 0   | 404 | 404     |
| D                                                                       | 0 | 0   | 0   | 0   | 0       |
| Tot. OUT                                                                | 0 | 583 | 350 | 964 | 1.897   |



PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL

STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

COMUNE DI ALBIGNASEGO - c\_a161 - REG\_UFF\_PROT - 0027234 - Ingresso - 07/08/2025 - 11:24



PARTE C:      TRIP GENERATION MODEL

## PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL

## STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

**6. METODOLOGIA DI STIMA**

Il Manuale "Trip Generation" pubblicato dall'Institute of Transportation Engineers, o ITE2, riporta una procedura di stima preliminare del traffico generato in presenza di differenti tipi di destinazione ed uso del suolo, o land use, che da tempo è diffusa sia negli Stati Uniti che in altri Paesi.

Questa procedura standardizzata si basa sull'utilizzo di funzioni generative e/o indici per categoria di destinazione ed uso del suolo parametrizzati su grandezze caratteristiche, come superficie di vendita (SLP), numero di addetti, numero di unità abitative, e così via.

La determinazione delle funzioni generative come degli indici per categoria è fatta sull'analisi statistica dei flussi di traffico rilevati per strutture analoghe.

La stima del traffico generato dalla particolare infrastruttura/comparto urbanistico è quindi ottenuta moltiplicando il valore tipico di uso del suolo preso a riferimento (es., i metri quadrati di superficie coperta destinata all'attività, il numero di addetti, la superficie dell'intera area, ecc.) per l'indice di generazione del corrispondente intervallo riportato dal Manuale ITE, ovvero sostituendo il valore specifico del parametro nella rispettiva equazione della curva di generazione.

### 6.1. APPLICAZIONE DEL TRIP GENERATION MODEL AL CASO STUDIO – PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL

Premesso che il progetto in esame prevede la realizzazione di un nuovo insediamento commerciale - direzionale che presenterà la seguente configurazione:

*L'intervento è suddiviso in due stralci funzionali:*

**Stralcio A:**

*Realizzazione di un edificio commerciale (3.000 mq coperti – H max 12 m) destinato a media struttura di vendita non alimentare (2.500 mq al piano terra) e ristorante al primo piano (escluso fast food/drive-in). L'edificio sarà arretrato rispetto alla sede stradale e dotato di verde pensile e pannelli fotovoltaici.*

**Stralcio B:**

*Realizzazione di un edificio direzionale (1.200 mq coperti), sviluppato su due livelli, con piano superiore ridotto per ospitare coperture verdi. Prevista la piantumazione di alberature ad alto fusto lungo il confine nord-est in funzione di mitigazione ambientale.*

Per il calcolo del traffico indotto dalle nuove superfici in programma è stato utilizzato il *Trip Generation Model*. In particolare sono state individuate le seguenti tipologie di insediamenti sulla base dei quali sono stati calcolati i flussi attratti e generati dal nuovo comparto urbanistico (Description CODE):

- **Small Office Building (712):** *A small office building houses a single tenant and is less than or equal to 5,000 gross square feet in size. It is a location where affairs of a business, commercial or industrial organization, or professional person or firm are conducted.*
- **Variety Store (814):** *A variety store is a retail store that sells a broad range of inexpensive items often at a single price. Items sold at these stores typically include kitchen supplies, cleaning products, home office supplies, food products, household goods, decorations, and toys.*
- **Quality Restaurant (931):** *This land use consists of high quality, full-service eating establishments with a typical duration of stay of at least one hour.*

Definita la tipologia insediativa, il software utilizzato esamina la variabile indipendente e il numero di iterazioni necessario per generare una curva di regressione, una equazione di regressione e un coefficiente



PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL

STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

di determinazione (R2). Più il coefficiente R2 è vicino ad 1.00, migliore è l’attendibilità dell’equazione rispetto ai casi studiati. Di seguito si riporta la scheda utilizzata per il calcolo dei veicoli aggiuntivi per tipo di funzione individuata.

Small Office Building  
(712)

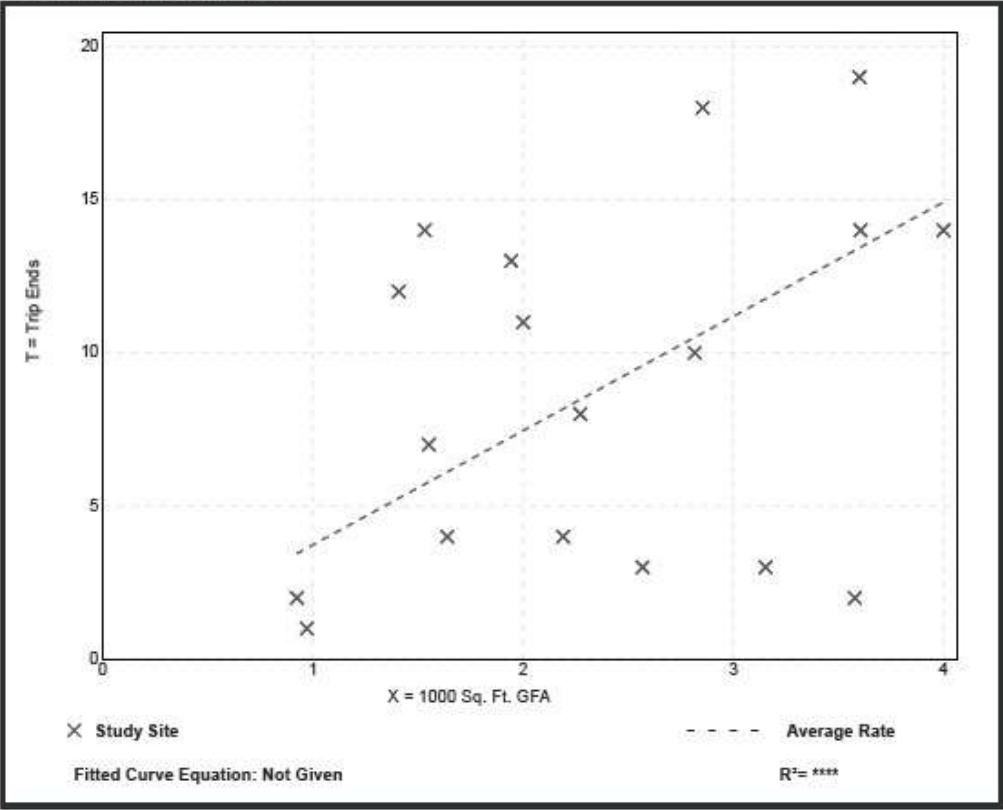
Vehicle Trip Ends vs: 1000 Sq. Ft. GFA  
On a: Weekday,  
PM Peak Hour of Generator

Setting/Location: General Urban/Suburban  
Number of Studies: 18  
1000 Sq. Ft. GFA: 2  
Directional Distribution: 46% entering, 54% exiting

Vehicle Trip Generation per 1000 Sq. Ft. GFA

| Average Rate | Range of Rates | Standard Deviation |
|--------------|----------------|--------------------|
| 3.73         | 0.56 - 9.14    | 2.37               |

Data Plot and Equation



PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL

STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

Variety Store  
(814)

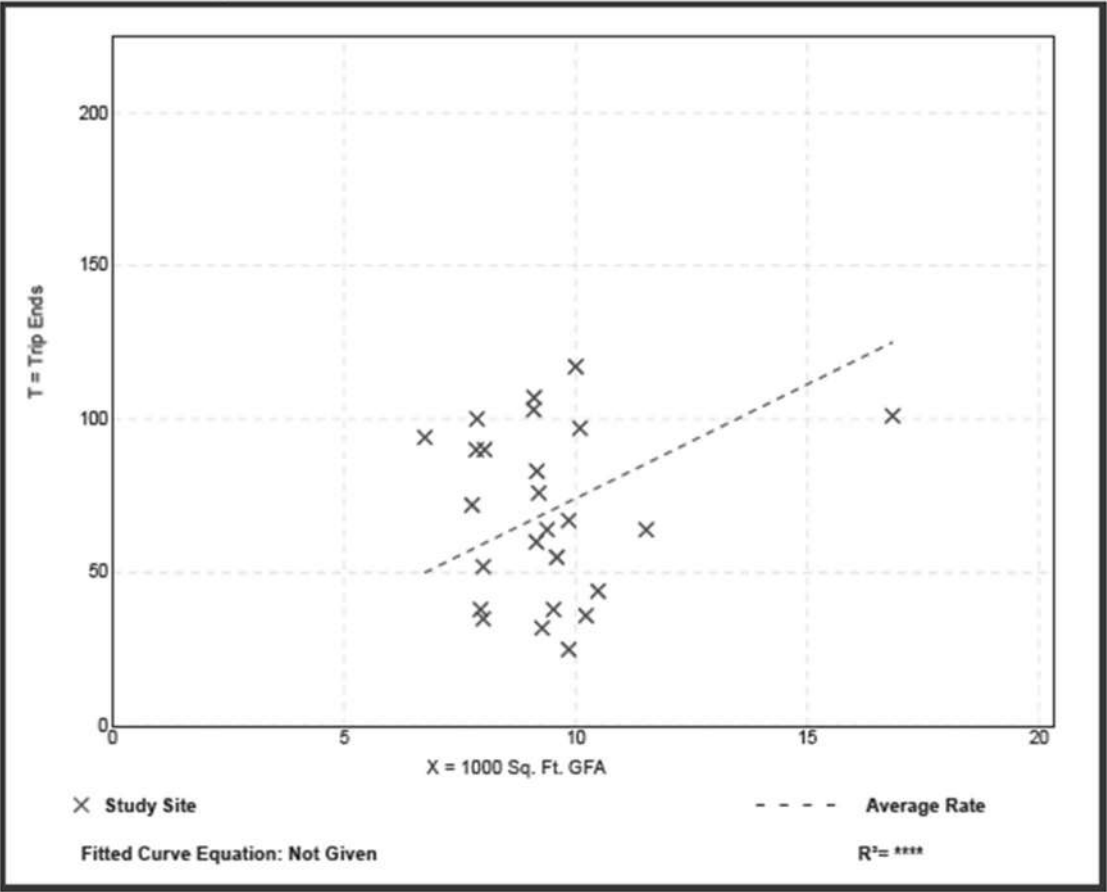
Vehicle Trip Ends vs: 1000 Sq. Ft. GFA  
 On a: Weekday,  
 PM Peak Hour of Generator

Setting/Location: General Urban/Suburban  
 Number of Studies: 25  
 1000 Sq. Ft. GFA: 9  
 Directional Distribution: 50% entering, 50% exiting

Vehicle Trip Generation per 1000 Sq. Ft. GFA

| Average Rate | Range of Rates | Standard Deviation |
|--------------|----------------|--------------------|
| 7.42         | 2.54 - 13.95   | 3.24               |

Data Plot and Equation



PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL

STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

Quality Restaurant  
(931)

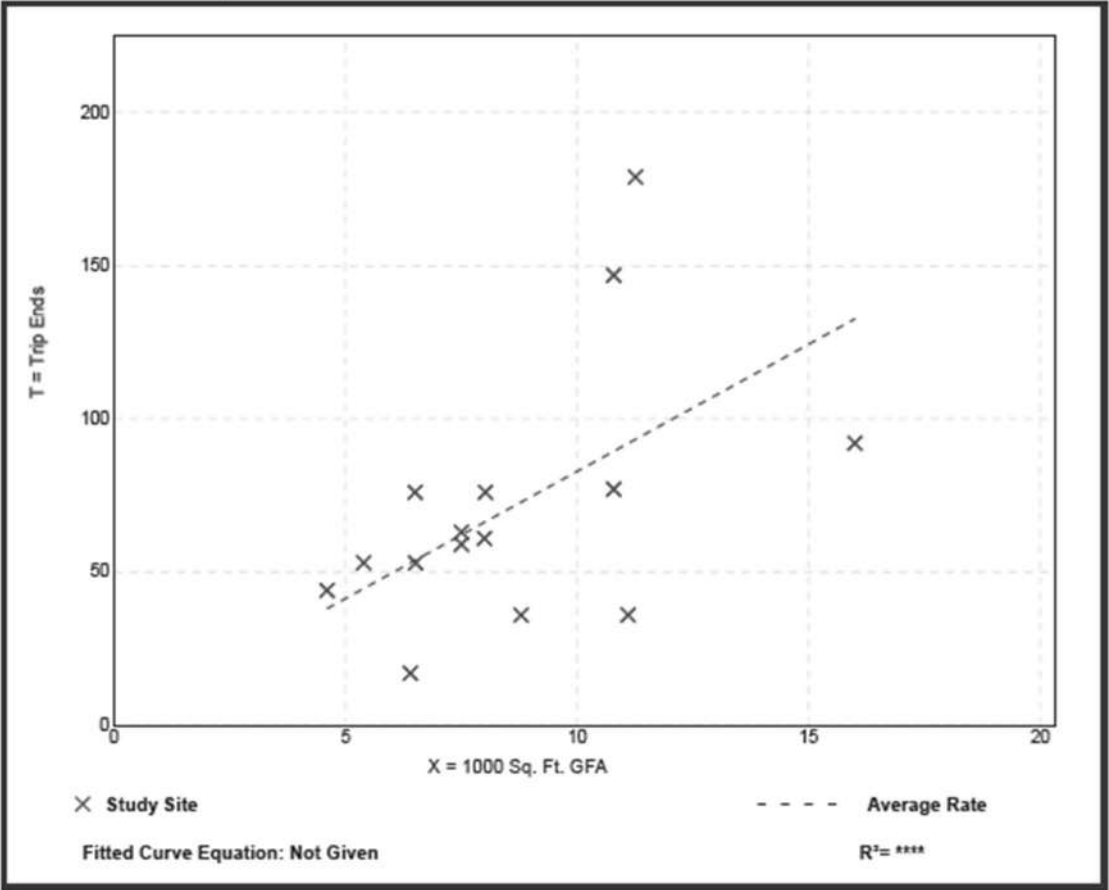
Vehicle Trip Ends vs: 1000 Sq. Ft. GFA  
On a: Weekday,  
PM Peak Hour of Generator

Setting/Location: General Urban/Suburban  
Number of Studies: 15  
1000 Sq. Ft. GFA: 9  
Directional Distribution: 61% entering, 39% exiting

Vehicle Trip Generation per 1000 Sq. Ft. GFA

| Average Rate | Range of Rates | Standard Deviation |
|--------------|----------------|--------------------|
| 8.28         | 2.66 - 15.90   | 3.89               |

Data Plot and Equation



PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL

STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

Le tabelle seguenti riportano il calcolo basato sulla distribuzione descritta e la stima del traffico calcolata mediante *Trip Generation Model*:

Tabella 7 - Scenario 1 di Progetto – Calcolo flussi veicolari indotti.

| Description/ITE Code        | Units            | Expected Units | Total Generated Trips |         |         | Total Distribution of Generated Trips |        |         |       |        |         |
|-----------------------------|------------------|----------------|-----------------------|---------|---------|---------------------------------------|--------|---------|-------|--------|---------|
|                             |                  |                | Daily                 | AM Hour | PM Hour | AM In                                 | AM Out | Pass-By | PM In | PM Out | Pass-By |
| Small Office Building (712) | KFS <sup>2</sup> | 21,5           | 237                   | 34      | 32      | 30                                    | 4      | 0       | 5     | 27     | 0       |
| Variety Store (814)         | KFS <sup>2</sup> | 26,9           | 1.540                 | 29      | 135     | 16                                    | 8      | 5       | 56    | 56     | 23      |
| Quality Restaurant (931)    | Seets            | 120            | 343                   | 24      | 32      | 8                                     | 5      | 11      | 12    | 6      | 14      |



| VOLUME DI TRAFFICO GENERATO SCENARIO 1 – OPERE URBANISTICHE IN PROGETTO |                             |                  |                                          |                            |                         |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|------------------|------------------------------------------|----------------------------|-------------------------|
| DESTINAZIONE                                                            | DESCRIPTION (CODE)          | KFS <sup>2</sup> | STIMA FLUSSI VEICOLARE ATTRATTO/GENERATO |                            |                         |
|                                                                         |                             |                  | FLUSSO GIORNALIERO [veic/giorno]         | PUNTA MATTUTINA [veic/ora] | PUNTA SERALE [veic/ora] |
| Nuovo comparto direzionale                                              | Small Office Building (712) | 21,5             | 237                                      | 34                         | 32                      |
| Nuovo comparto commerciale                                              | Variety Store (814)         | 26,9             | 1.540                                    | 29                         | 135                     |
| Nuovo comparto ristorazione                                             | Quality Restaurant (931)    | 120              | 343                                      | 24                         | 32                      |
| TOTALI                                                                  |                             |                  | 2.120                                    | 87                         | 199                     |



L'applicazione del modello di generazione del traffico veicolare utilizzato ha permesso di calcolare i valori di traffico incrementali riassunti nella seguente tabella, che evidenziano come la punta dell'indotto ricada nell'intervallo orario serale. I flussi indotti stimati sono pari a 199 veicoli/ora di cui 73 in ingresso, 89 in uscita e 37 pass-by (ossia, veicoli già presenti nella corrente veicolare). Pertanto ai fini della presente, e come descritto in precedenza, tali dati saranno utilizzati per aggiornare i flussi sulle aste e le matrici O/D dei nodi, e per calcolare i LOS in configurazione *di progetto*.



6.2. DIRETTRICI DI MOBILITA'

Si è analizzata la dimensione del bacino di utenza e quindi la distribuzione dei veicoli lungo le principali direttrici di accesso alla struttura commerciale/direzionale in esame.

Stante l'entità della superficie di vendita e la natura del contesto, in cui sono presenti supermercati di analoghe dimensioni nel raggio di pochi chilometri, si assume che il bacino d'utenza sia limitato agli abitati del quadrante di Albignasego e una minima parte dell'area di Padova.



PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL

STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

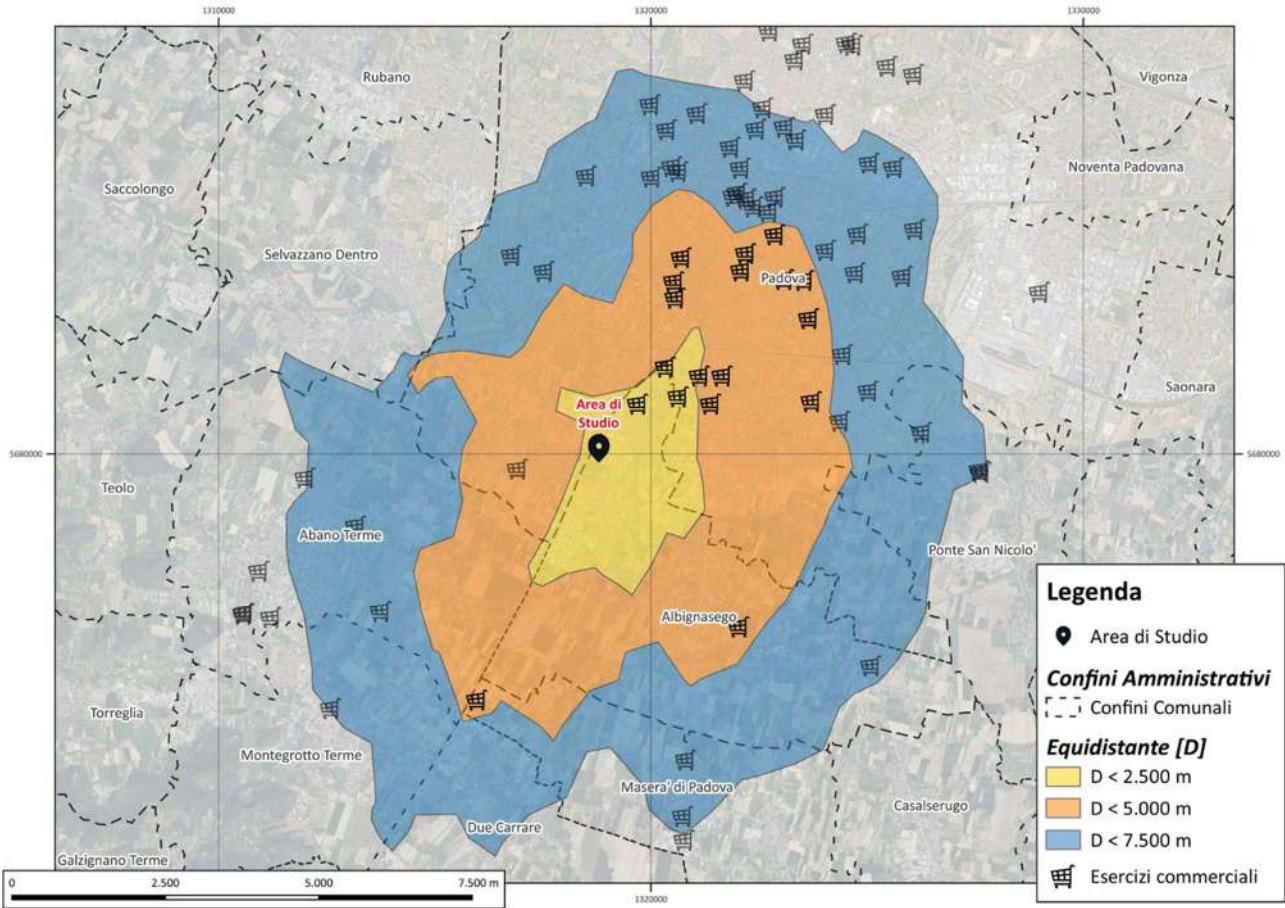


Figura 22 - Esercizi commerciali nell'area di studio analoghi a quello in progetto.

Analizzata la dispersione territoriale di strutture commerciali, si è definita la distribuzione dei flussi indotti dal comparto in esame. In particolare, in relazione alla tipologia di attività in fase di progettazione, destinazione commerciale-direzionale, e il contesto in cui è inserita, si sono assunti quali principali poli/servizi attrattori:

- il centro del comune di Albignasego, dove sono presenti scuole, servizi per la persona, alimentari, ecc, e la tangenziale sud di Padova che permette di raggiungere aree industriali e commerciali della provincia (direttrice Sud);
- Padova centro (direttrice Nord), capoluogo della provincia.

La seguente tabella descrive il peso stimato del traffico veicolare distribuito per ogni direttrice:

Tabella 8 - Distribuzione % flussi indotti per Direttrice.

| DIRETTRICI                                    | PESO sul totale dei flussi indotti (in %) |
|-----------------------------------------------|-------------------------------------------|
| Nord – Centro di Padova                       | 35                                        |
| Sud – Centro di Albignasego e Tangenziale Sud | 65                                        |
| <b>TOTALE</b>                                 | <b>100</b>                                |

PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL

STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

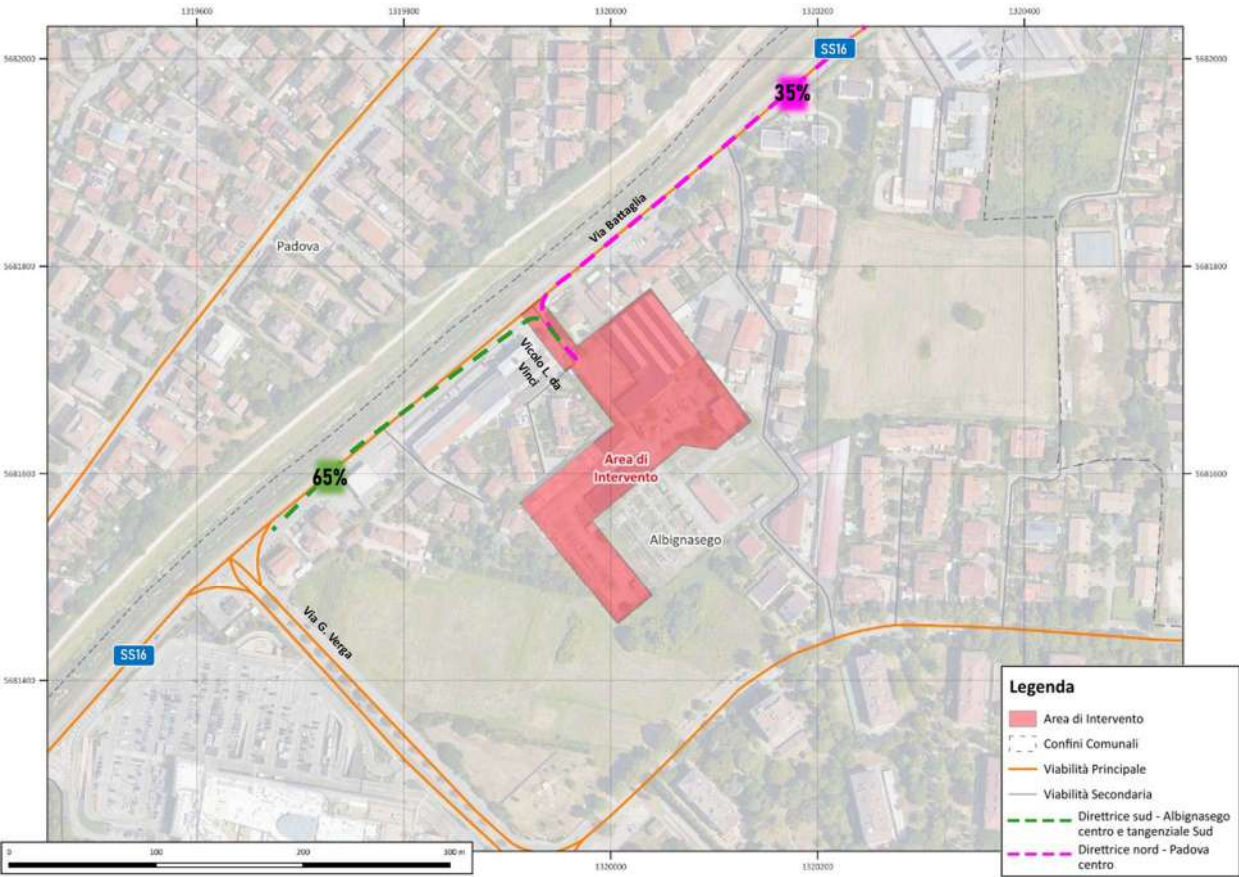


Figura 23 - Itinerari di accesso e distribuzione percentuale dei flussi attratti/generati.



PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL  
STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

COMUNE DI ALBIGNASEGO - c\_a161 - REG\_UFF\_PROT - 0027234 - Ingresso - 07/08/2025 - 11:24

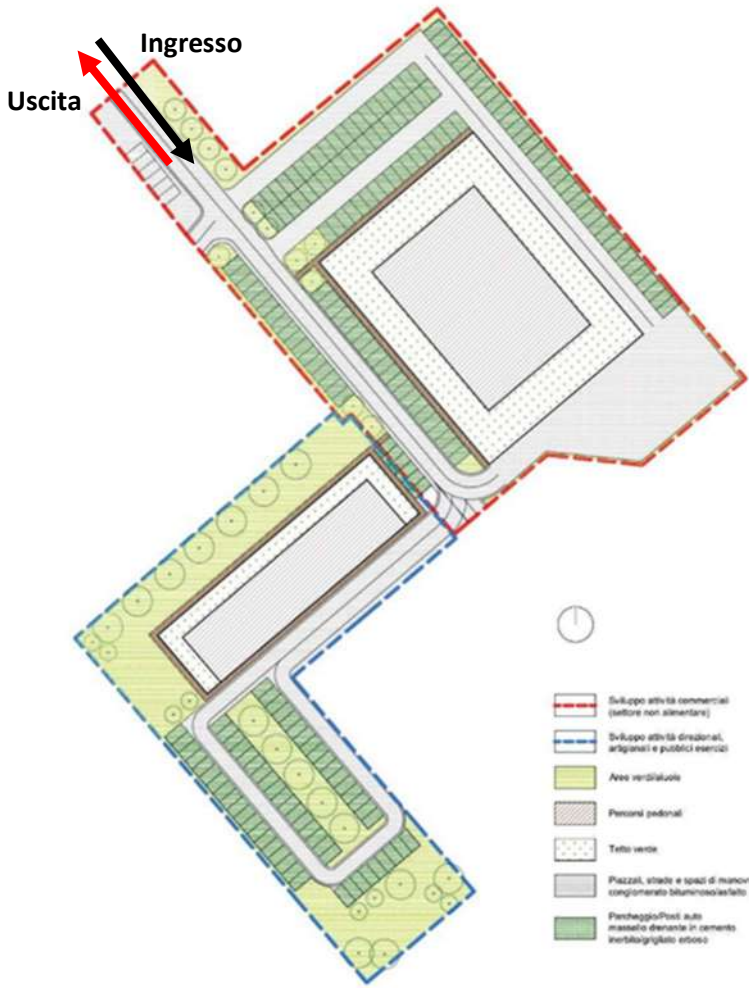


Figura 24 - Stralcio planimetria di progetto TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL. Accessi

Riassumendo, stimato il flusso veicolare attratto e generato dal nuovo comparto urbanistico e definite le principali direttrici di mobilità, è possibile definire gli itinerari di accesso/egresso ed il corrispondente flusso veicolare:

Tabella 9 - Flussi di traffico veicolare orari stimati e distribuzione spaziale.

| DIRETTRICI                                    | Flussi indotti IN INGRESSO (veic/ora) | Flussi INDOTTI IN USCITA (veic/ora) | Flussi PASS-BY (veic/ora) |
|-----------------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------|
| Nord – Centro di Padova                       | 26                                    | 31                                  | 13                        |
| Sud – Centro di Albignasego e Tangenziale Sud | 47                                    | 58                                  | 24                        |
| TOTALE                                        | 73                                    | 89                                  | 37                        |

PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL  
STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

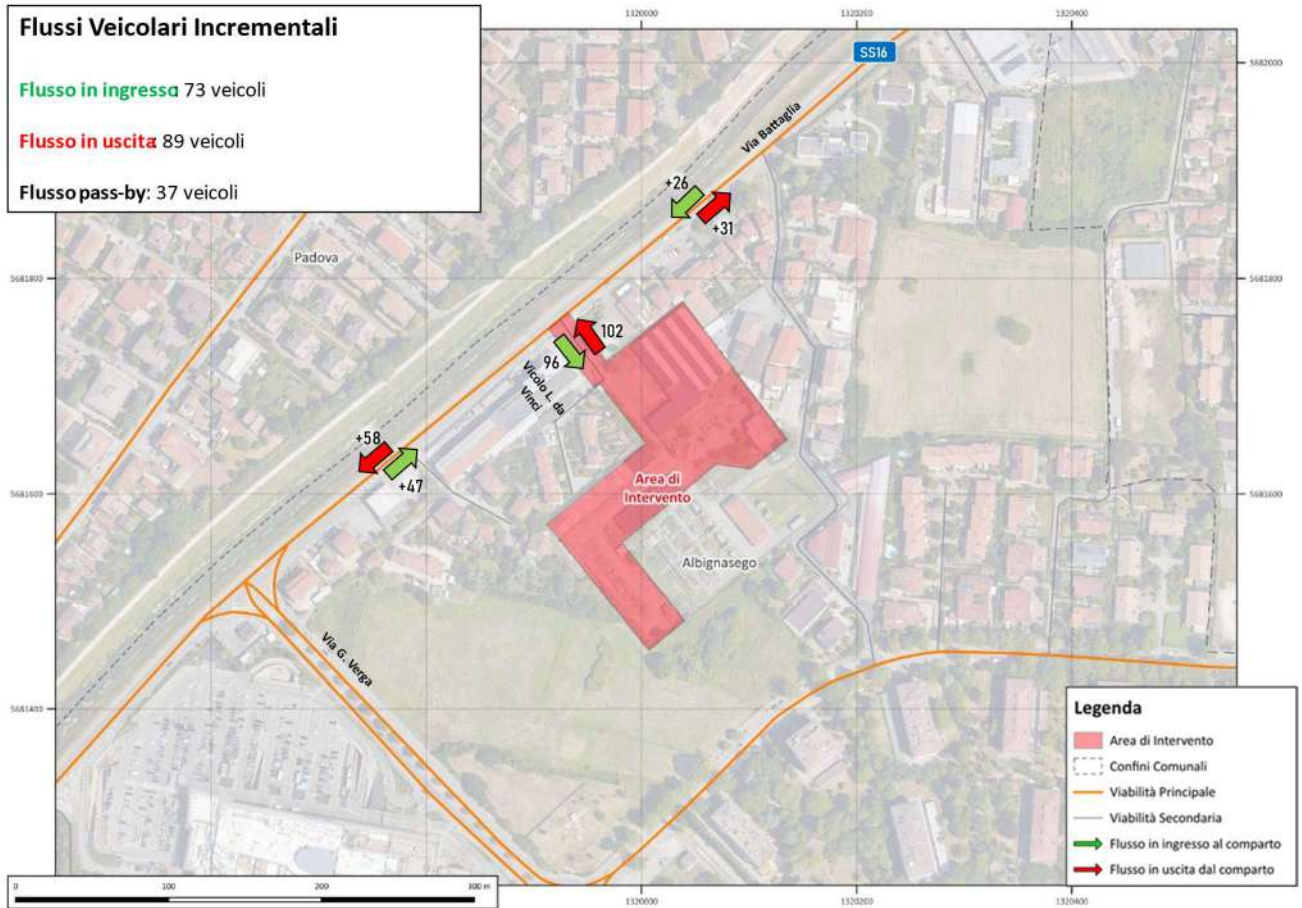


Figura 25 - Rappresentazione distribuzione spaziale dei flussi incrementali stimati per direttrice di traffico

PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL  
STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

COMUNE DI ALBIGNASEGO - c\_a161 - REG\_UFF\_PROT - 0027234 - Ingresso - 07/08/2025 - 11:24

**PARTE D:**      **SCENARI DI STUDIO**



**PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL**  
**STUDIO IMPATTO VIABILISTICO**

**7. SCENARIO 0 - STATO DI FATTO**

Ai fini della presente è opportuno valutare il rapporto tra la pressione veicolare e le geometrie di aste e nodi viari presi in esame ove ricadono le programmate opere urbanistiche descritte. Allo scenario 0 – ante operam – stato di fatto sono calcolati gli attuali livelli di servizio della rete (maggio 2025).

**7.1. LIVELLO DI SERVIZIO DEGLI ASSI VIARI – STATO DI FATTO**

La seguente tabella descrive i LOS in ora di punta per le sezioni stradali valutate nella campagna di indagine illustrata.

*Tabella 10 - Scenario Stato di fatto – Calcolo LOS assi viari*

| <b>STATO DI FATTO – LOS - Livelli di servizio delle SEZIONI STRADALI in esame (18.00 - 19.00)</b> |            |             |            |               |            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-------------|------------|---------------|------------|
|                                                                                                   | <b>V*</b>  | <b>Fhvs</b> | <b>Vps</b> | <b>PTSF %</b> | <b>LOS</b> |
| Sezione 1 - Via Battaglia                                                                         | <b>622</b> | 0,95        | 809,2      | 49,9          | <b>B</b>   |
| Sezione 2 - Via Adriatica                                                                         | <b>610</b> | 0,95        | 793,6      | 49,2          | <b>B</b>   |
| Sezione 3 - Via G. Brunetta                                                                       | <b>404</b> | 0,97        | 509,5      | 35,1          | <b>A</b>   |

*\*: flussi veicolari orari sulla corsia più carica*

*I LOS calcolati per le aste varie in esame nell'intervallo di punta preso a riferimento evidenziano un livello di deflusso ottimale con LOS A su via G. Brunetta e un LOS pari a B lungo via Battaglia e via Adriatica.*

**7.2. LIVELLO DI SERVIZIO DEI NODI – STATO DI FATTO**

In base ai dati disponibili e raccolti descritti in precedenza, si riportano di seguito i risultati relativi alla stima dei LOS (livelli di servizio) dei nodi in esame:

- NODO 1 – Trivio Via Battaglia – Uscita 8 Tangenziale Padova Sud;
- NODO 2 – Trivio Via Battaglia – Via G. Verga;
- NODO 3 – Trivio Via Battaglia – Vicolo L. da Vinci;
- NODO 4 – Rotatoria Via Battaglia – Via Adriatica;
- NODO 5 – Intersezione Via Adriatica – Ponte Isonzo – Via G. Brunetta.

PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL

STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

NODO 1 – Trivio Via Battaglia – Uscita 8 Tangenziale Padova Sud

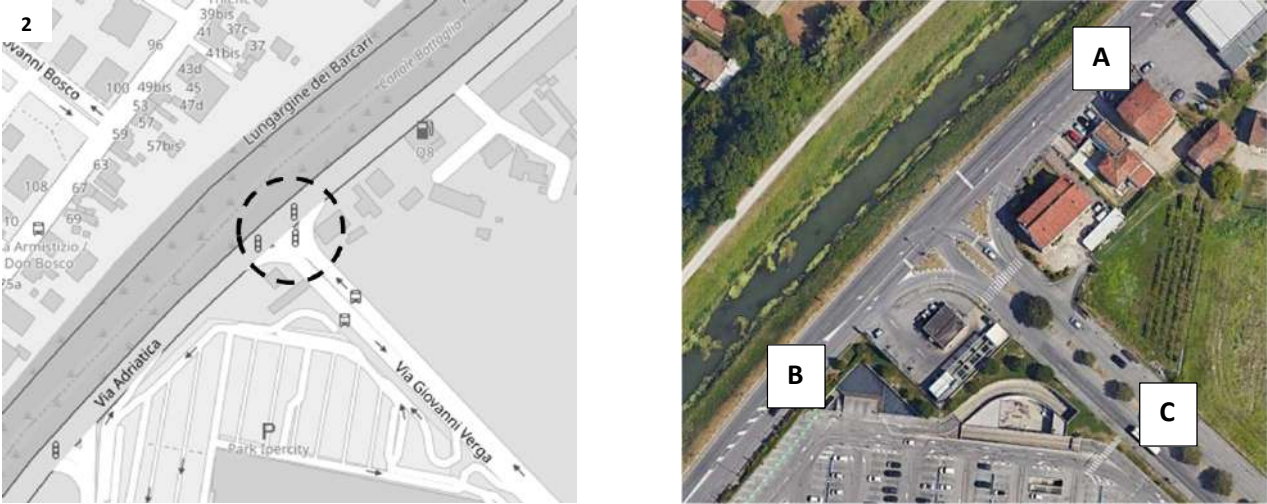


NODO 1 - Stato di fatto

Trivio Via Battaglia – Uscita 8 Tangenziale Padova Sud

| RAMO                                | FLUSSI IN INGRESSO<br>[veic/ora] | PERDITEMPO MEDIO PER<br>VEICOLO [s] | LOS      |
|-------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|----------|
| Ramo A: Via Battaglia nord          | 678                              | 21                                  | C        |
| Ramo B: Via Battaglia sud           | 1.088                            | 18                                  | C        |
| Ramo C: Uscita 8 Tangenziale Padova | 548                              | 13                                  | B        |
| <b>TOT</b>                          | <b>2.314</b>                     | <b>17</b>                           | <b>C</b> |

NODO 2 – Trivio Via Battaglia – Via G. Verga



NODO 2 - Stato di fatto

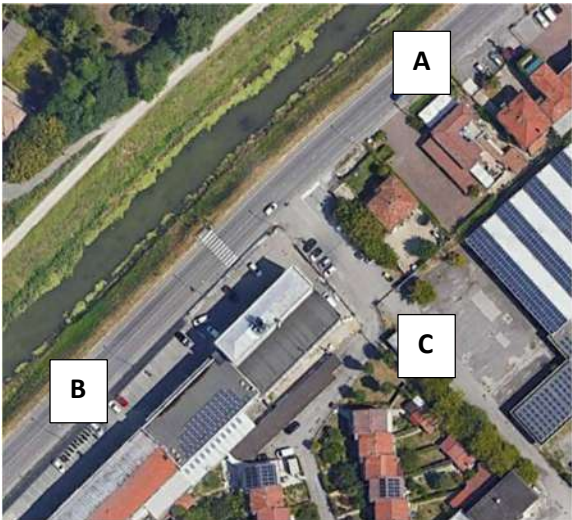
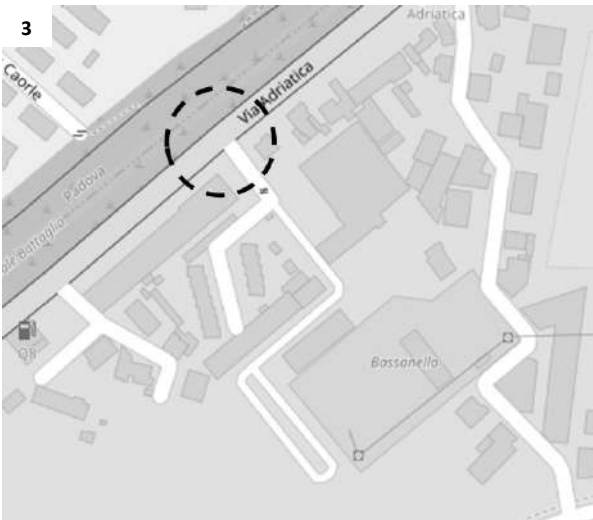
Trivio Via Battaglia – Via G. Verga

| RAMO                       | FLUSSI IN INGRESSO<br>[veic/ora] | PERDITEMPO MEDIO PER<br>VEICOLO [s] | LOS      |
|----------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|----------|
| Ramo A: Via Battaglia nord | 538                              | 18                                  | C        |
| Ramo B: Via Battaglia sud  | 790                              | 17                                  | C        |
| Ramo C: Via G. Verga       | 452                              | 12                                  | B        |
| <b>TOT</b>                 | <b>1.780</b>                     | <b>16</b>                           | <b>C</b> |

PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL

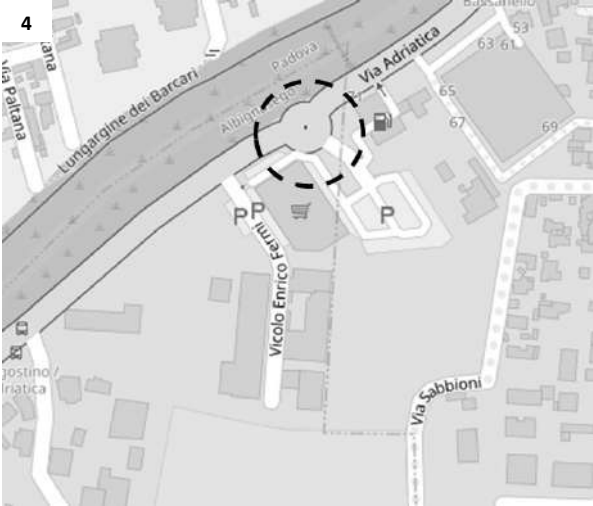
STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

NODO 3 – Trivio Via Battaglia – Vicolo L. da Vinci



| NODO 3 - Stato di fatto<br>Trivio Via Battaglia – Vicolo L. da Vinci |                                  |                                     |          |
|----------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|----------|
| RAMO                                                                 | FLUSSI IN INGRESSO<br>[veic/ora] | PERDITEMPO MEDIO PER<br>VEICOLO [s] | LOS      |
| Ramo A: Via Battaglia nord                                           | 532                              | 12                                  | B        |
| Ramo B: Via Battaglia sud                                            | 622                              | 11                                  | B        |
| Ramo C: Vicolo L. da Vinci                                           | 24                               | 7                                   | A        |
| <b>TOT</b>                                                           | <b>1.178</b>                     | <b>11</b>                           | <b>B</b> |

NODO 4 – Rotatoria Via Battaglia – Via Adriatica

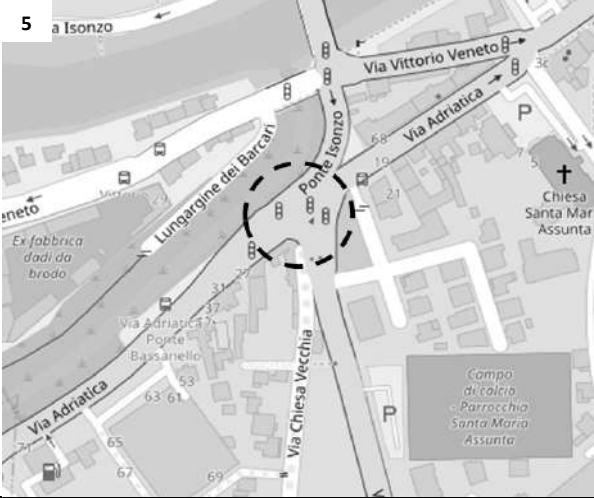


| NODO 4 - Stato di fatto<br>Rotatoria Via Battaglia – Via Adriatica |                                  |                                     |          |
|--------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|----------|
| RAMO                                                               | FLUSSI IN INGRESSO<br>[veic/ora] | PERDITEMPO MEDIO PER<br>VEICOLO [s] | LOS      |
| Ramo A: Via Adriatica                                              | 583                              | 11                                  | B        |
| Ramo B: Via Battaglia ovest                                        | 635                              | 13                                  | B        |
| Ramo C: Via Battaglia est                                          | 72                               | 4                                   | A        |
| <b>TOT</b>                                                         | <b>1.290</b>                     | <b>11</b>                           | <b>B</b> |

PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL

STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

NODO 5 – Intersezione Via Adriatica – Ponte Isonzo – Via G. Brunetta



NODO 5 - Stato di fatto

Intersezione Via Adriatica – Ponte Isonzo – Via G. Brunetta

| RAMO                       | FLUSSI IN INGRESSO<br>[veic/ora] | PERDITEMPO MEDIO PER<br>VEICOLO [s] | LOS |
|----------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|-----|
| Ramo A: Ponte Isonzo       | 833                              | 14                                  | B   |
| Ramo B: Via Adriatica sud  | 610                              | 12                                  | B   |
| Ramo C: Via G. Brunetta    | 404                              | 11                                  | B   |
| Ramo D: Via Adriatica nord | -                                | 1                                   | A   |
| TOT                        | 1.897                            | 12                                  | B*  |

\*si sono considerate le sole manovre che hanno effetti diretti sulle vie in esame (via Adriatica-via G. Brunetta)

Riassumendo, si riportano i LOS degli archi e nodi calcolati per lo scenario STATO DI FATTO – ora di punta maggio 2025.

Tabella 11 - Scenario Stato di fatto – Calcolo LOS aste e nodi

| STATO DI FATTO – LOS - Livelli di servizio delle sezioni e nodi stradali in esame (18.00-19.00) |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| SEZIONI STRADALI                                                                                | LOS |
| Sezione 1: Via Battaglia sud                                                                    | B   |
| Sezione 2: Via Battaglia nord                                                                   | B   |
| Sezione 3: Via G. Brunetta                                                                      | A   |
| INTERSEZIONI                                                                                    |     |
| Nodo 1: Trivio Via Battaglia – Uscita 8 Tangenziale Padova Sud                                  | C   |
| Nodo 2: Trivio Via Battaglia – Via G. Verga                                                     | C   |
| Nodo 3: Trivio Via Battaglia – Vicolo L. da Vinci                                               | B   |
| Nodo 4: Rotatoria Via Battaglia – Via Adriatica                                                 | B   |
| Nodo 5: Intersezione Via Adriatica – Ponte Isonzo – Via G. Brunetta                             | B   |

All'esame del LOS dello scenario stato di fatto, il sistema viario in esame presenta un livello di deflusso buono nell'ora di massimo carico presa a riferimento e registrata nell'intervallo orario tra le 18:00 e le 19:00, con LOS che variano tra LOS B e LOS C in corrispondenza dei nodi presi a riferimento.

PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL

STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

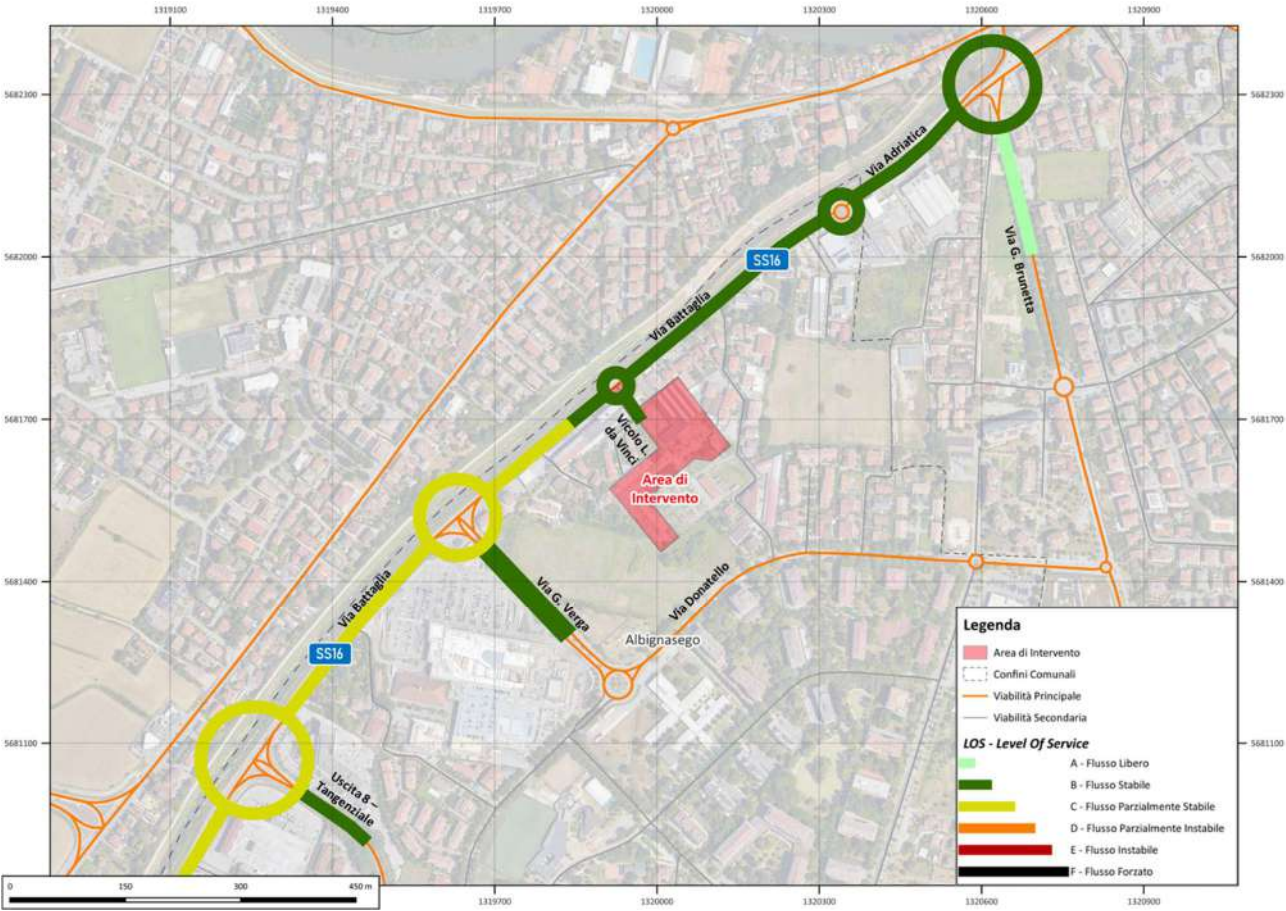


Figura 26 - Level of Service (LOS) - STATO DI FATTO.

**PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL**

## STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

**8. SCENARIO 1 - Realizzazione delle opere in progetto – PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL****8.1. LOS SCENARIO 1**

Le stime dei flussi indotti dal nuovo del comparto urbanistico in esame descritte consentono di definire la nuova configurazione dei carichi veicolari che impegneranno la rete viaria nell'ora di punta individuata.

Dall'esame dei valori di traffico stimati emerge che lungo via Battaglia converge il 100% dei flussi in ingresso ed uscita dal comparto, che poi si ripartiscono nelle diverse direttrici di traffico individuate: Tangenziale Sud di Padova, Albignasego centro e Padova centro.

La nuova configurazione del traffico cautelativamente stimata consente di ricalcolare le portate veicolari di tutte le aste viarie prese in esame, e determinare i valori dei livelli di servizio nello scenario di progetto.

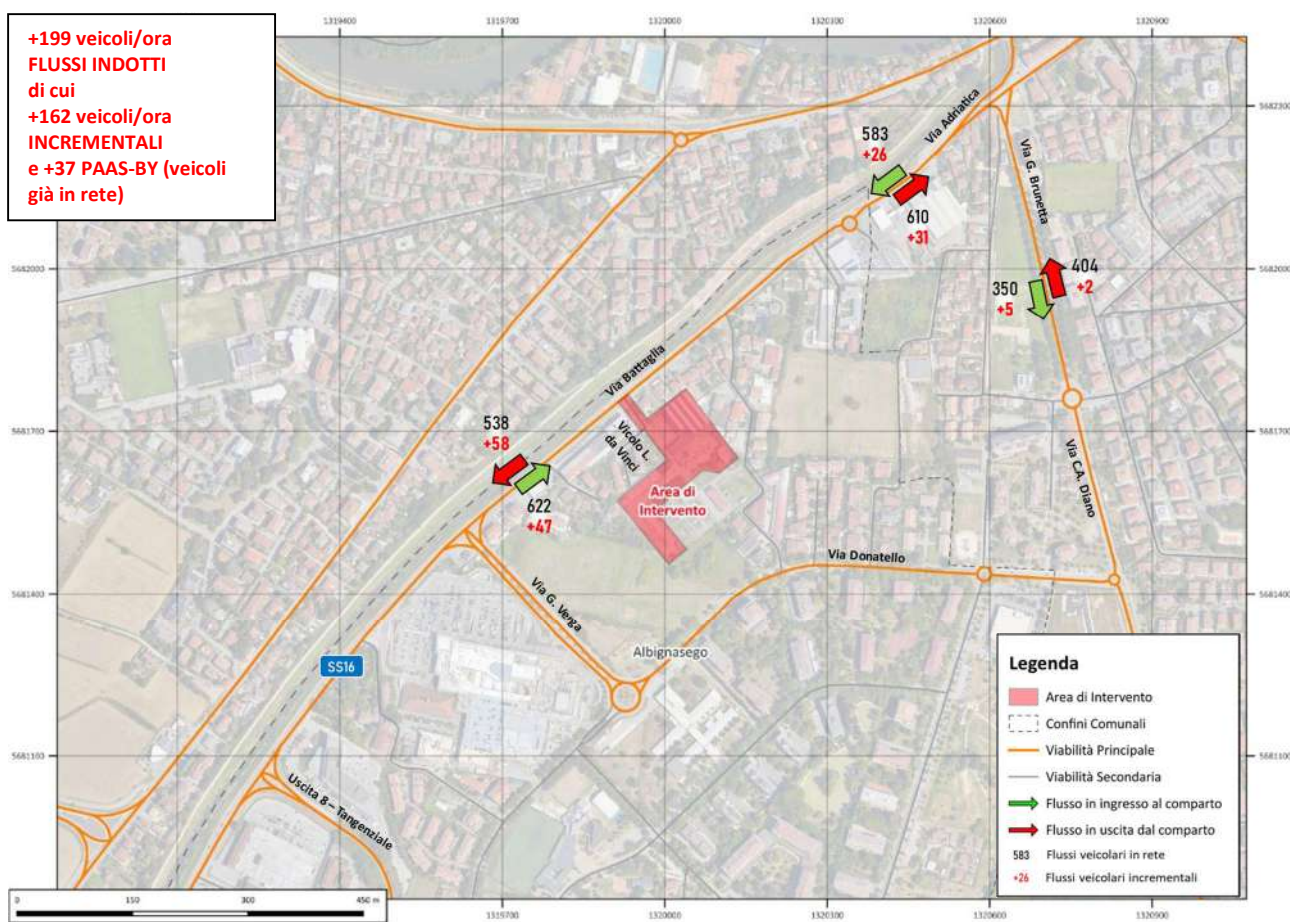


Figura 27 - Flussi veicolari scenario 1 - ora di punta sulla rete (18.00-19.00).

Le sezioni viarie e i nodi/intersezioni valutati sono i medesimi dello scenario STATO DI FATTO. Il calcolo del LOS – Level Of Service, è basato sull'ora di punta relativa all'intervallo **orario serale compreso tra le 18:00 e le 19:00.**

PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL

STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

Tabella 12 - Scenario 1 di Progetto – Calcolo LOS assi viari

| SCENARIO 1 PROGETTO – LOS - Livelli di servizio delle sezioni stradali in esame (18.00 - 19.00) |        |      |       |        |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|------|-------|--------|-----|
|                                                                                                 | V*     | Fhvs | Vps   | PTSF % | LOS |
| Sezione 1 - Via Battaglia                                                                       | 622+47 | 0,95 | 870,3 | 52,5   | B   |
| Sezione 2 - Via Adriatica                                                                       | 610+31 | 0,95 | 833,9 | 51,0   | B   |
| Sezione 3 - Via G. Brunetta                                                                     | 404+2  | 0,97 | 515,8 | 35,5   | A   |

\*: flussi veicolari orari sulla corsia più carica

Dai rilievi del traffico veicolare disponibili, nell’ora di massimo carico, sommando i flussi incrementali stimati descritti, è stato possibile determinare anche le nuove portate di servizio dei rami afferenti ai nodi in parola.

Tabella 13 - Scenario 1 di Progetto – Calcolo LOS intersezioni

| SCENARIO 1 PROGETTO – LOS - Livelli di servizio delle INTERSEZIONI STRADALI in esame (08.00 - 09.00) |                                       |                                  |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|-----|
|                                                                                                      | Flussi in ingresso al NODO [veic/ora] | Perditempo MEDIO PER VEICOLO [s] | LOS |
| Nodo 1: Trivio Via Battaglia – Uscita 8 Tangenziale Padova Sud                                       | 2.314+42                              | 17                               | C   |
| Nodo 2: Trivio Via Battaglia – Via G. Verga                                                          | 1.780+105                             | 18                               | C   |
| Nodo 3: Trivio Via Battaglia – Vicolo L. da Vinci                                                    | 1.178+162                             | 20                               | C   |
| Nodo 4: Rotatoria Via Battaglia – Via Adriatica                                                      | 1.290+57                              | 11                               | B   |
| Nodo 5: Intersezione Via Adriatica – Ponte Isonzo – Via G. Brunetta                                  | 1.897+57                              | 12                               | B   |

La nuova corrente veicolare che andrà a sommarsi ai flussi esistenti induce un incremento di traffico sulla rete viaria; in particolare, si evidenzia un aumento del ritardo medio, con valore di LOS C, per il trivio tra via Battaglia e Vicolo L. da Vinci in virtù dell’aumento del traffico veicolare (+162 veicoli/ora) e delle caratteristiche geometriche del nodo. Lungo le aste e negli altri nodi presi a riferimento si rileva solo un lieve aumento del ritardo medio, e i livelli di servizio si mantengono in linea con quelli dello stato di fatto.

Tabella 14 - Scenario 1 di Progetto – Sintesi LOS assi viari e intersezioni in esame

| SCENARIO 1 PROGETTO – LOS - Livelli di servizio delle sezioni e nodi stradali in esame (18.00-19.00) |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| SEZIONI STRADALI                                                                                     | LOS |
| Sezione 1: Via Battaglia sud                                                                         | B   |
| Sezione 2: Via Battaglia nord                                                                        | B   |
| Sezione 3: Via G. Brunetta                                                                           | A   |
| INTERSEZIONI                                                                                         |     |
| Nodo 1: Trivio Via Battaglia – Uscita 8 Tangenziale Padova Sud                                       | C   |
| Nodo 2: Trivio Via Battaglia – Via G. Verga                                                          | C   |
| Nodo 3: Trivio Via Battaglia – Vicolo L. da Vinci                                                    | C   |
| Nodo 4: Rotatoria Via Battaglia – Via Adriatica                                                      | B   |
| Nodo 5: Intersezione Via Adriatica – Ponte Isonzo – Via G. Brunetta                                  | B   |

Sottolineando che tutte le valutazioni descritte fanno riferimento all’ora di massimo carico sulla rete e sono pertanto da ritenersi cautelative, si può concludere che il comparto in esame, pur inducendo un possibile incremento di traffico sulla rete viaria ad esso afferente, non comporta un impatto tale da modificare gli attuali livelli di deflusso veicolare che caratterizzano aste e nodi ad esso afferenti, fatta eccezione per il nodo

PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL

STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

tra via Battaglia – Vicolo Da Vinci, che sarà interessato da tutte le correnti veicolari da e per il comparto in esame, con LOS che passa da LOS B a LOS C.

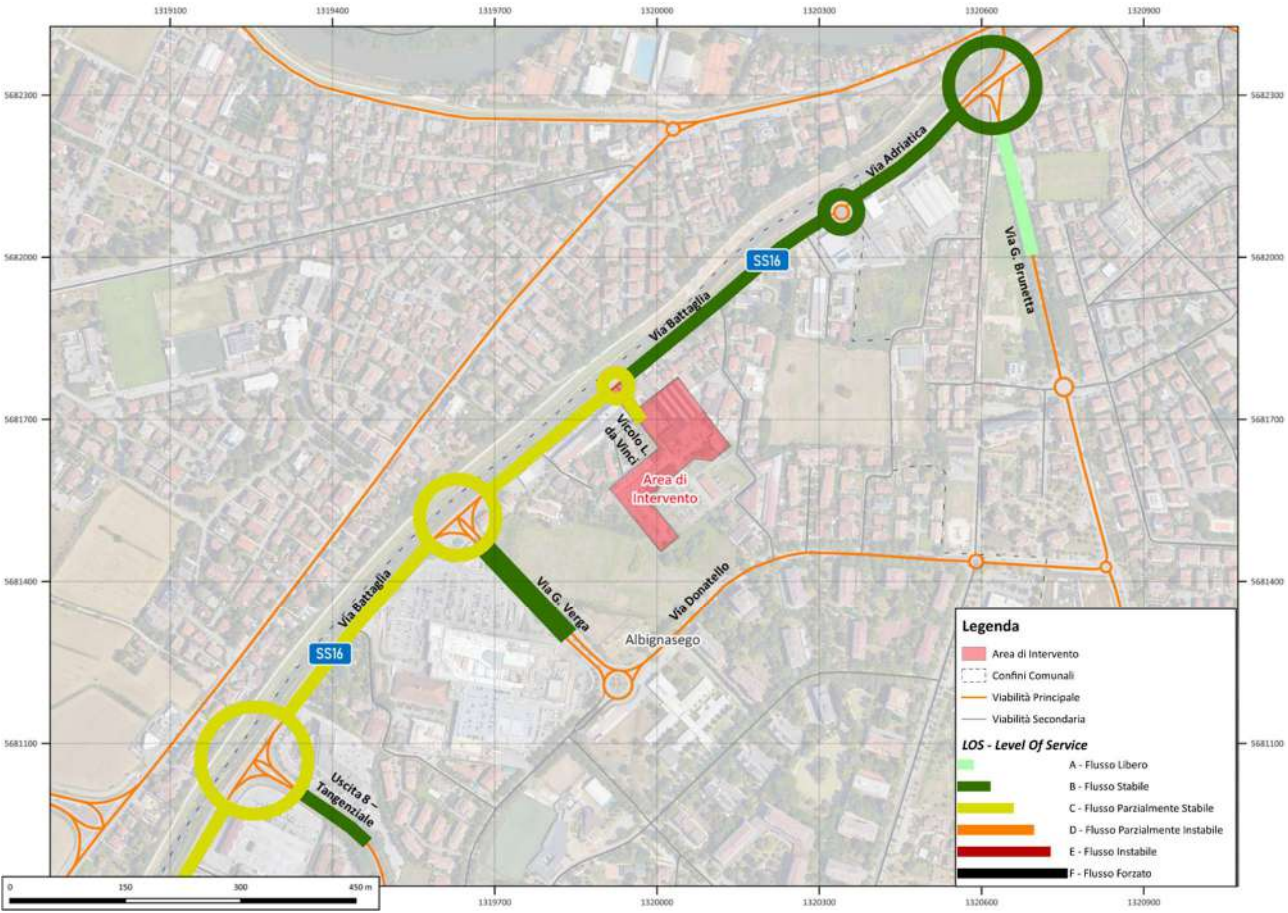


Figura 28 - Level of Service (LOS) – SCENARIO 1.

**PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL****STUDIO IMPATTO VIABILISTICO****9. VALUTAZIONI CONCLUSIVE**

Il presente rapporto costituisce lo studio di impatto viabilistico dell'intervento di lottizzazione denominato AREA EX-ENEL, progetto di trasformazione, sito in vicolo Da Vinci in comune di Albignasego (PD).

L'ambito, oggi degradato e in stato di abbandono, è ubicato all'interno della zona produttiva/commerciale, a diretto contatto con insediamenti residenziali e attività terziarie.

L'intervento è suddiviso in due stralci funzionali:

- **Stralcio A:**

Realizzazione di un edificio commerciale (3.000 mq coperti – H max 12 m) destinato a media struttura di vendita non alimentare (2.500 mq al piano terra) e ristorante al primo piano (escluso fast food/drive-in). L'edificio sarà arretrato rispetto alla sede stradale e dotato di verde pensile e pannelli fotovoltaici.

- **Stralcio B:**

Realizzazione di un edificio direzionale (1.200 mq coperti), sviluppato su due livelli, con piano superiore ridotto per ospitare coperture verdi. Prevista la piantumazione di alberature ad alto fusto lungo il confine nord-est in funzione di mitigazione ambientale.

Al fine di caratterizzare le dinamiche veicolari che interessano l'area di studio, sono state utilizzate le seguenti fonti informative:

- Rilievi di traffico veicolare in continuo su tre (3) sezioni stradali per 7 giorni, da giovedì 22 a mercoledì 28 maggio 2025;
- Rilievi di traffico veicolare in corrispondenza dei principali nodi (5) di accesso al comparto, nell'intervallo orario di punta serale, dalle 17:30 alle 19:30.

È stato dunque ricostruito lo stato di fatto dei flussi veicolari in area di studio, ovvero nell'intorno dell'ambito di intervento, nell'intervallo più gravoso della punta serale preso a riferimento (18:00 - 19:00) e sono stati valutati i livelli di servizio di aste e nodi viari esistenti.

*L'esame dei LOS dello scenario stato di fatto evidenzia che nell'ora di punta della rete misurata nell'intervallo 18:00-19:00 (maggio 2025) i perditempo medi sulle aste e sui nodi ricadono nell'intervallo tra i 12 e i 21 secondi per veicolo, con LOS compresi tra LOS B e LOS C.*

L'impatto della realizzazione delle opere urbanistiche in parola, è stato poi valutato nello scenario di studio 1 – *scenario di progetto*.

Dalle stime analitiche condotte nello *scenario di progetto* emerge che la pressione veicolare lungo la rete viaria tende ad aumentare per circa 162 veicoli/ora di cui +73 in ingresso, +89 in uscita; il comparto attrae inoltre 37 pass-by, ossia veicoli già presenti nella corrente veicolare.

La nuova corrente veicolare che andrà a sommarsi ai flussi esistenti induce un incremento di traffico che, in ragione dei LOS calcolati nello scenario stato di fatto e delle dinamiche veicolari osservate nel corso delle indagini descritte, la rete viaria è in grado di assorbire.

In particolare, dalle verifiche tecniche condotte si osserva un modesto aumento dei tempi di attesa sul nodo di ingresso al comparto, intersezione tra Via Battaglia e Vicolo Da Vinci, con un LOS che passa da LOS B dello stato di fatto, ad un LOS C nello scenario di progetto. Per tutte le aste e gli altri nodi in esame, gli incrementi di traffico indotto dal comparto non comportano modifiche ai livelli di servizio ante-opera anche nell'ora di



PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL

STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

massimo afflusso presa cautelativamente a riferimento, mantenendo quindi un deflusso complessivamente buono.

Tabella 15 - Sintesi LOS assi viari e intersezioni Confronto Stato di fatto e Progetto. INTERVALLO DI PUNTA 18:00-19:00

| CONFRONTO LOS - Livelli di servizio delle sezioni e nodi stradali (18:00-19:00) |                        |            |
|---------------------------------------------------------------------------------|------------------------|------------|
| SEZIONI STRADALI                                                                | LOS – Level of Service |            |
|                                                                                 | Stato di fatto         | SCENARIO 1 |
| Sezione 1: Via Battaglia sud                                                    | B                      | B          |
| Sezione 2: Via Battaglia nord                                                   | B                      | B          |
| Sezione 3: Via G. Brunetta                                                      | A                      | A          |
| INTERSEZIONI                                                                    |                        |            |
| Nodo 1: Trivio Via Battaglia – Uscita 8 Tangenziale Padova Sud                  | C                      | C          |
| Nodo 2: Trivio Via Battaglia – Via G. Verga                                     | C                      | C          |
| Nodo 3: Trivio Via Battaglia – Vicolo L. da Vinci                               | B                      | C          |
| Nodo 4: Rotatoria Via Battaglia – Via Adriatica                                 | B                      | B          |
| Nodo 5: Intersezione Via Adriatica – Ponte Isonzo – Via G. Brunetta             | B                      | B          |

Concludendo, e sottolineando che tutte le valutazioni descritte fanno riferimento all’ora di massimo carico sulla rete e sono pertanto da ritenersi cautelative, dalle verifiche analitiche descritte si evince che il comparto in esame, pur inducendo un possibile incremento di traffico sulla rete viaria ad esso afferente, non comporta un impatto tale da modificare gli attuali livelli di deflusso veicolare che caratterizzano aste e nodi limitrofi, ad eccezione del nodo tra via Battaglia – Vicolo Da Vinci, che sarà interessato da tutte le correnti veicolari da e per il comparto in esame, e che passa da un LOS B ad un LOS C nello scenario di progetto.

Pertanto si suggerisce di potenziare e/o riconfigurare l’intersezione, o in alternativa valutare la possibilità di aprire altri accessi al comparto non direttamente connessi a via Battaglia.

## PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL

## STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

**APPENDICE A: definizioni ed elementi di tecnica della circolazione**

L'entità del traffico può essere rappresentata attraverso differenti parametri. L'analisi e le considerazioni sui flussi indotti dall'insediamento necessitano perciò di riferimenti teorici che vengono sinteticamente forniti di seguito.

Le condizioni di deflusso in un tronco stradale sono notoriamente espresse sulla base del rapporto fra traffico veicolare e proprietà tecnico-funzionali della piattaforma, da esplicitare mediante opportuni parametri.

Il traffico può essere caratterizzato mediante diverse grandezze (numero di veicoli circolanti, composizione del parco veicolare, quantità di merci trasportate, numero di viaggiatori, peso totale del trasporto, velocità dei mezzi), riferite, comunque, ad una prefissata unità temporale e disaggregate in funzione di tipologia e modalità di trasporto, ovvero correlate alla lunghezza dell'itinerario percorso o del tronco esaminato.

Per definire la capacità di un asse stradale, devono essere preventivamente quantificati alcuni parametri, necessari per rappresentarne le correnti condizioni di esercizio.

I principali a cui si farà riferimento nel seguito sono:

- **Volume di traffico orario o flusso orario Q** (veic/h): numero di veicoli che transitano, in un'ora, attraverso una data sezione stradale; il volume può essere definito dal numero di veicoli che passano nella singola corsia o senso di marcia ovvero nei due sensi, e può essere qualificato per tipologia veicolare; il volume orario medio è il rapporto fra numero di veicoli censiti in una sezione stradale ed il numero di ore in cui è durato il rilevamento.
- **Flusso di servizio QS** (veic/h per corsia): secondo l'HCM (Highway Capacity Manual del Transportation Research Board statunitense), è definito dal massimo valore del flusso orario dei veicoli che transitano attraverso una singola corsia o sezione stradale, in prefissate condizioni di esercizio; tale flusso è espresso come il volume massimo che transita nel periodo di 15 minuti, ma rapportato all'ora. Il rapporto tra volume orario e volume massimo in 15 minuti riferito all'ora si definisce *Fattore dell'ora di punta* (Phf).
- **Capacità**: si conviene definire capacità o più specificatamente capacità possibile di una strada il massimo numero di veicoli che vi possono transitare in condizioni prevalenti di strada e di traffico. La capacità rappresenta la risposta dell'offerta dell'infrastruttura alla domanda prevalente di movimento; sarà soddisfacente dal punto di vista tecnico quando si mantiene superiore alla portata, dal punto di vista tecnico ed economico insieme quando praticamente uguaglia la portata;
- **Traffico medio giornaliero annuo Tmga**: è il rapporto fra il numero di veicoli che transitano in una data sezione (in genere, riferito ai due sensi di marcia) e 365. Tale dato si riporta ad un intervallo di tempo molto ampio e non tiene conto delle oscillazioni del traffico nei vari periodi dell'anno per cui è più significativo il valore del traffico medio giornaliero Tmg definito come rapporto tra il numero di veicoli che, in un dato numero di giorni, opportunamente scelti nell'arco dell'anno, transitano attraverso la data sezione ed il numero di giorni in cui si è eseguito il rilevamento;
- **Densità di traffico D**: è il numero di veicoli che, per corsia, si trovano nello stesso istante in un definito tronco stradale; la densità misura il numero di veicoli per miglio o per chilometro e per corsia;
- **Densità critica**: è la densità di circolazione allorquando la portata raggiunge la capacità possibile di una strada (vedi definizioni successive);
- **Portata** (volume di circolazione o di flusso): numero di veicoli che transitano per una sezione della strada (o corsia, in un senso od in entrambi i sensi) nell'unità di tempo; equivale al prodotto della densità per la velocità media di deflusso. La portata rappresenta una situazione di fatto, che tende ad uguagliare la domanda di movimento dei veicoli; e questa alla sua volta tende ad uguagliare quello che possiamo chiamare il desiderio di mobilità dell'utenza;



**PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL****STUDIO IMPATTO VIABILISTICO**

- **Livello di servizio:** si definisce come la misura della prestazione della strada nello smaltire il traffico; si tratta, perciò, di un indice più significativo della semplice conoscenza del flusso massimo o capacità. I livelli di servizio, indicati con le lettere da A ad F, *dovrebbero coprire tutto il campo delle condizioni di circolazione; il livello A rappresenta le condizioni operative migliori e quello F le peggiori. Il livello di servizio è una misura qualitativa dell'effetto di un certo numero di fattori che comprendono la velocità ed il tempo di percorrenza, le interruzioni del traffico, la libertà di manovra, la sicurezza, la comodità della guida ed i costi di esercizio.* In pratica la scelta dei singoli livelli è stata definita in base a particolari valori di alcuni di questi fattori. Da rilevare che la progettazione stradale avviene facendo riferimento ai livelli servizio B e C, e non al livello A che comporterebbe "diseconomicità" della struttura, essendo sfruttata pienamente per pochi periodi nella sua vita utile.

| Livello di Servizio | Ritardo di controllo medio (sec/veic) |
|---------------------|---------------------------------------|
| A                   | 0-10                                  |
| B                   | >10-15                                |
| C                   | >15-25                                |
| D                   | >25-35                                |
| E                   | >35-50                                |
| F                   | >50                                   |

Sulla base del flusso di servizio  $Q_S$ , si può determinare la densità di traffico  $D$ , ovvero il numero di veicoli che, per corsia, si trova nello stesso istante in un definito tronco stradale. La densità è correlata a flusso di servizio e velocità media di deflusso  $V_m$  dalla relazione:

$$Q_S = V_m \times D$$

Le condizioni di deflusso di una corrente di traffico (quantificata come sopra) sono determinate da diversi fattori, e, in particolare, dalle interazioni reciproche fra i veicoli e dalle caratteristiche della piattaforma stradale lungo la quale avviene il transito.

Una corrente veicolare si dice di tipo *ininterrotto* quando le condizioni interne ed esterne della corrente stessa sono tali da non determinare interruzioni nella circolazione o da imporre variazioni di velocità nei mezzi. Viceversa, il traffico si dice *interrotto* se sussistono, lungo la strada elementi tali da produrre interruzioni periodiche nella corrente (incroci semaforizzati, intersezioni), o da determinare significativi rallentamenti e riduzioni di velocità.

Per una corretta analisi delle condizioni di movimento di una corrente veicolare su una data arteria occorre stimare il massimo volume di traffico, in veicoli all'ora, che si può raggiungere nella medesima.

Questo valore massimo, riferito alla singola corsia e al singolo tronco – con caratteristiche di uniformità – costituisce la capacità della strada. Il valore della capacità, che può chiamarsi ideale ( $C_i$ ), deve corrispondere a precise condizioni operative riguardanti la geometria della medesima, il traffico e i dispositivi di regolazione e controllo della circolazione. La capacità, inoltre, si riferisce sempre al flusso relativo ad un intervallo di tempo limitato (15 minuti), nel quale può ammettersi costanza di condizioni, salvo poi riportare tale indicazione all'ora intera. Se il traffico è ininterrotto, per strade con carreggiata a più corsie separate da spartitraffico le condizioni ideali di deflusso assunte dal HCM per un ambito sub-urbano (Cap. 3), possono essere le seguenti:

1. caratteristiche della strada:
  - velocità di progetto  $V = 112 \text{ Km/h}$  / 70 miglia/h);
  - larghezza minima di corsia di 3,66 m (12 ft);
  - distanza minima di ostacoli dai cigli di 1,80 m (6 ft).

**PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL****STUDIO IMPATTO VIABILISTICO**

2. traffico costituito solo da autovetture.

In queste condizioni la capacità è pari a  $C_i = 2.000$  veic/h per corsia, e si riduce a 1.900 veic/h se la velocità di progetto è inferiore (80 Km/h, ovvero 50 miglia/h). Se le ipotesi predette non sono rispettate si deve ricorrere all'utilizzo di coefficienti correttivi per rendere attendibile la valutazione.

Nel caso di strade a carreggiata unica a due corsie, (HCM Cap. 8) in condizioni "ideali", la capacità, riferita al volume totale nei due sensi, si può assumere pari a 2.800 veic./h.

Le condizioni "ideali" sono le seguenti:

- velocità di progetto maggiore o uguale a 96 Km/h (60 miglia/h);
- larghezza di corsia di almeno 3.66 m (12 ft);
- larghezza della banchina di almeno 1.80 m (6 ft);
- nessun attraversamento o altro condizionamento nel tronco in esame;
- circolazione di sole autovetture;
- volume di traffico uguale nei due sensi di marcia.

Nel caso di strade a carreggiata unica a due o quattro corsie in ambito urbano, considerando le interferenze tra flussi veicolari determinate dalla ridotta velocità di circolazione, dalla presenza di accessi carrabili, immissioni, attraversamenti pedonali, diventa difficile attribuire al parametro capacità una valenza decisiva agli effetti della caratterizzazione delle condizioni di deflusso, per quanto "ininterrotto" questo possa essere. La brevità delle strade urbane rende altresì poco credibile la definizione univoca di Livelli di servizio per singoli tronchi.

In generale, livello di servizio si definisce come misura dell'attitudine di una strada a smaltire il traffico veicolare. I livelli di servizio, indicati con lettere tra A ed F, schematizzano tutte le possibili condizioni di circolazione: il livello A rappresenta le condizioni operative migliori, il livello F quelle peggiori. Intuitivamente, i vari livelli di servizio definiscono i seguenti stati di circolazione:

- livello A: circolazione libera. Ogni veicolo si muove senza alcun vincolo e in libertà assoluta di manovra entro la corrente di appartenenza: massimo comfort, flusso stabile;
- livello B: circolazione ancora libera, ma con modesta riduzione della velocità. Le manovre cominciano a risentire della presenza di altri utenti: comfort accettabile, flusso stabile;
- livello C: la presenza di altri veicoli determina vincoli sempre maggiori sulla velocità desiderata e la libertà di manovra. Si hanno riduzioni di comfort, anche se il flusso è ancora stabile;
- livello D: il campo di scelta della velocità e la libertà di manovra si riducono. Si ha elevata densità veicolare nel tratto stradale considerato se insorgono problemi di disturbo: si abbassa il comfort ed il flusso può divenire instabile;
- livello E: il flusso si avvicina al limite della capacità compatibile e si riducono velocità e libertà di manovra. Il flusso diviene instabile (anche modeste perturbazioni possono causare fenomeni di congestione),
- livello F: flusso forzato. Il volume si abbassa insieme alla velocità e si verificano facilmente condizioni instabili di deflusso fino alla paralisi.

**Nelle strade a carreggiata unica** è di grande importanza l'influenza, sul livello di servizio, dell'andamento piano – altimetrico del tracciato, specialmente se nella corrente di traffico è sufficientemente elevato il numero di veicoli pesanti.

PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL

STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

In queste strade, infatti, il flusso di servizio e la circolazione risultano vincolati dalla possibilità di effettuare sorpassi e, conseguentemente, dalla differenziazione dei flussi di traffico nei due sensi, dato che la corrente di una direzione risulta condizionata, talvolta in maniera determinante, da quella che si sviluppa in senso opposto. La procedura analitica desunta dall’HCM richiede i seguenti dati di input (per ulteriori dettagli si veda “High Capacity Manual”):

- Tipo di strada (ex:C1,E,F, ecc.);
- Larghezza delle corsie (in metri).
- Velocità di progetto (in km/h)
- Larghezza dei franchi laterali e spartitraffico (in metri)
- Porta oraria (veicoli equivalenti ora max misurato nella direzione più carica)
- % di veicoli pesanti su totale veicoli.

Sulla base dei dati di INPUT viene calcolata l’intensità di traffico con la seguente relazione:

$$V_{ps} = \frac{V}{PHF \times f_{gs} \times f_{HVS}}$$

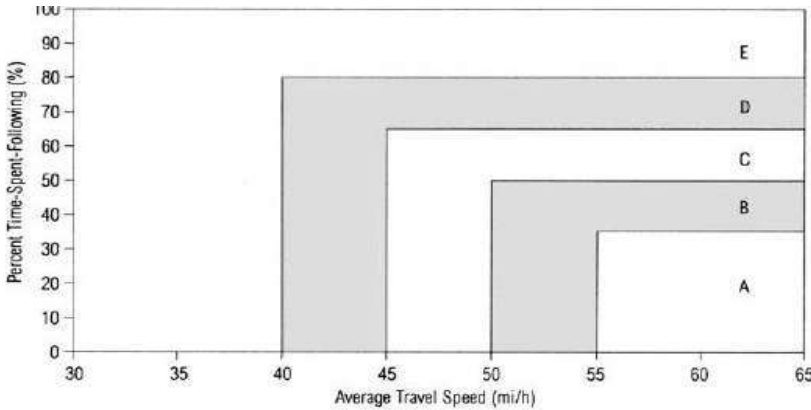
Dove:

- V : veicoli equivalenti ora max misurato nella direzione più carica
- Fgs : coefficiente che tiene conto dell’andamento altimetrico (valori da tabella HCM)
- PHF: fattore dell’ora di punta
- Fhvs = coefficiente che tiene conto della presenza dei veicoli lenti

Successivamente è necessario calcolare il Percent Time Spent Following:

$$PTSF= 100*(1-\exp(-0.000879*Vps)) - (Fd/np)$$

Dove Fd/np è un fattore correttivo per effetto di split direzionale ed estensione delle zone a sorpasso impedito.



| EXHIBIT 20-4. LOS CRITERIA FOR TWO-LANE HIGHWAYS IN CLASS II |                              |
|--------------------------------------------------------------|------------------------------|
| LOS                                                          | Percent Time-Spent-Following |
| A                                                            | ≤ 40                         |
| B                                                            | > 40–55                      |
| C                                                            | > 55–70                      |
| D                                                            | > 70–85                      |
| E                                                            | > 85                         |

Note:  
LOS F applies whenever the flow rate exceeds the segment capacity.

Figura 29: Livello di servizio (LOS) in rapporto alla % di tempo perso

PROGETTO DI TRASFORMAZIONE AREA EX ENEL  
STUDIO IMPATTO VIABILISTICO

**ALLEGATO 1: Tabulati e statistiche rilievi del traffico veicolare**



|                                                                |                  |
|----------------------------------------------------------------|------------------|
| Via Battaglia - a sud del comparto in esame - ALBIGNASEGO (PD) |                  |
| STUDIO DI IMPATTO VIABILISTICO                                 |                  |
| Comune:                                                        | ALBIGNASEGO (PD) |
| Località:                                                      | Sant'Agostino    |
| Direzione A:                                                   | PADOVA           |
| Direzione B:                                                   | ABANO TERME      |
| Postazione nr. 1                                               |                  |
| Via Battaglia - a sud del comparto in esame                    |                  |
| Limite di Velocità                                             | 50 km/h          |
| Larghezza della carreggiata                                    | 10,5 m           |
| Coordinate: 45°22'57.2"N 11°51'32.8"E                          |                  |

|                                                                      |                   |                        |             |
|----------------------------------------------------------------------|-------------------|------------------------|-------------|
| Rilievi del traffico da giovedì 22 maggio a mercoledì 28 maggio 2025 |                   |                        |             |
|                                                                      |                   |                        |             |
| Traffico Giornaliero Medio - TGM                                     | TGM feriale       |                        | 14.302      |
|                                                                      | TGM sabato        |                        | 14.033      |
|                                                                      | TGM festivo       |                        | 10.203      |
|                                                                      | TGM               |                        | 13.678      |
|                                                                      |                   |                        |             |
| Traffico Diurno Medio - TDM                                          | TDM feriale       |                        | 11.456      |
|                                                                      | TDM sabato        |                        | 10.943      |
|                                                                      | TDM festivo       |                        | 7.925       |
|                                                                      | TDM               |                        | 10.878      |
|                                                                      |                   |                        |             |
| Ora di punta<br>su tutto l'intervallo di rilievo                     | Totale sezione    |                        | 1.160       |
|                                                                      | Giorno            | giovedì 22 maggio 2025 |             |
|                                                                      | intervallo orario |                        | 18:00-19:00 |
| Ora di punta                                                         | Direzione A       |                        | 622         |
|                                                                      | Giorno            | giovedì 22 maggio 2025 |             |
|                                                                      | intervallo orario |                        | 18:00-19:00 |
|                                                                      | Direzione B       |                        | 575         |
|                                                                      | Giorno            | venerdì 23 maggio 2025 |             |
| intervallo orario                                                    |                   | 16:00-17:00            |             |

|                                              |                     |       |
|----------------------------------------------|---------------------|-------|
| Composizione veicolare su gg feriale (%)     |                     |       |
| Auto                                         | 94,1%               |       |
|                                              | Veicoli commerciali | 5,9%  |
| Velocità media rilevata (intervallo in km/h) |                     |       |
| V10                                          | Auto                | 60-69 |
|                                              | Veicoli commerciali | 50-59 |
|                                              | Auto                | 48    |
| V50                                          | Veicoli commerciali | 46    |
|                                              | Auto                | 63    |
|                                              | Veicoli commerciali | 60    |
| V85                                          | Auto                | 75    |
|                                              | Veicoli commerciali | 71    |
| V MAX                                        | Auto                | 138   |
|                                              | Veicoli commerciali | 122   |



Via Battaglia - a sud del comparto in esame - ALBIGNASEGO (PD)

giovedì 22 maggio 2025

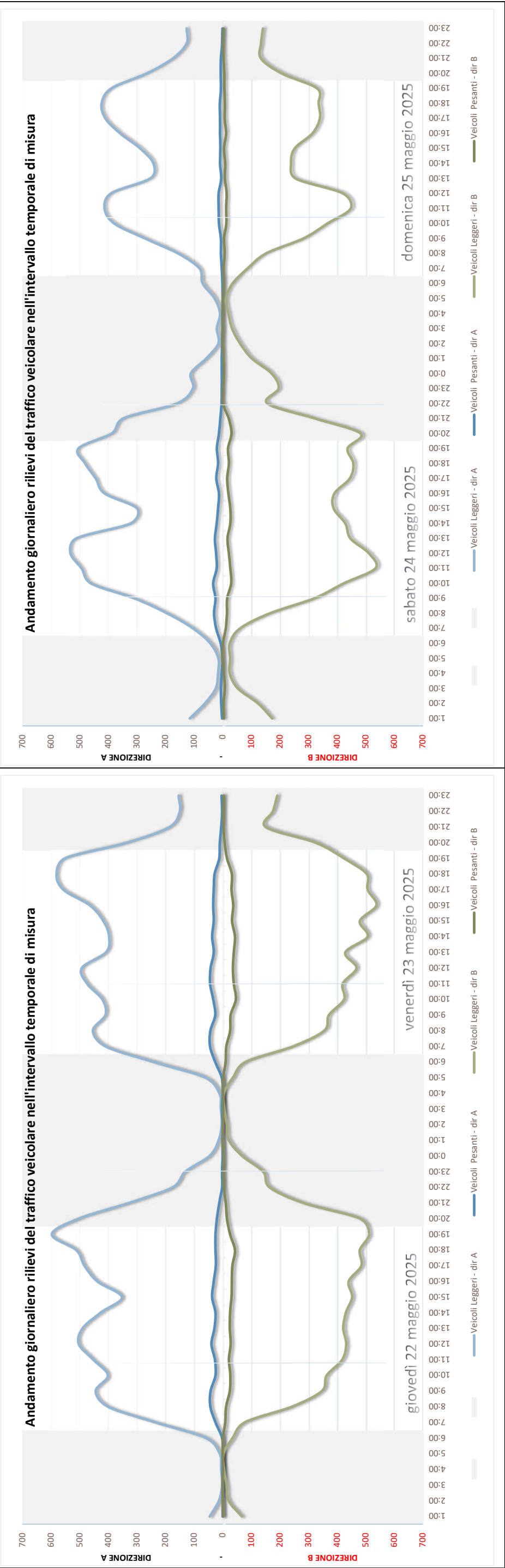
venerdì 23 maggio 2025

sabato 24 maggio 2025

domenica 25 maggio 2025

|       | Direzione A |     |       |       |     | Direzione B |     |       |       |     | Direzione A |       |     |       |       | Direzione B |       |       |     |       | Direzione A |     |       |       |     | Direzione B |  |  |  |  |
|-------|-------------|-----|-------|-------|-----|-------------|-----|-------|-------|-----|-------------|-------|-----|-------|-------|-------------|-------|-------|-----|-------|-------------|-----|-------|-------|-----|-------------|--|--|--|--|
|       |             |     |       |       |     |             |     |       |       |     |             |       |     |       |       |             |       |       |     |       |             |     |       |       |     |             |  |  |  |  |
|       | L           | P   | T     | L     | T   | L           | P   | T     | L     | P   | T           | L     | P   | T     | L     | P           | T     | L     | P   | T     | L           | P   | T     | L     | P   | T           |  |  |  |  |
| 0:00  | 45          | 0   | 45    | 67    | 69  | 46          | 0   | 46    | 46    | 0   | 46          | 69    | 3   | 72    | 115   | 2           | 117   | 173   | 4   | 177   | 111         | 3   | 114   | 171   | 4   | 175         |  |  |  |  |
| 1:00  | 13          | 0   | 13    | 21    | 21  | 15          | 1   | 15    | 14    | 1   | 15          | 22    | 0   | 22    | 62    | 5           | 67    | 124   | 3   | 127   | 57          | 3   | 60    | 102   | 3   | 105         |  |  |  |  |
| 2:00  | 2           | 0   | 2     | 14    | 0   | 3           | 0   | 3     | 3     | 0   | 3           | 15    | 1   | 16    | 24    | 6           | 30    | 53    | 8   | 61    | 15          | 2   | 17    | 61    | 0   | 61          |  |  |  |  |
| 3:00  | 5           | 1   | 6     | 5     | 1   | 6           | 2   | 8     | 6     | 2   | 8           | 6     | 2   | 8     | 16    | 3           | 19    | 25    | 4   | 29    | 20          | 1   | 21    | 33    | 1   | 34          |  |  |  |  |
| 4:00  | 10          | 0   | 10    | 3     | 0   | 11          | 0   | 11    | 11    | 0   | 11          | 4     | 1   | 5     | 15    | 1           | 16    | 26    | 0   | 26    | 9           | 1   | 10    | 20    | 0   | 20          |  |  |  |  |
| 5:00  | 58          | 2   | 60    | 35    | 1   | 36          | 3   | 63    | 60    | 3   | 63          | 36    | 2   | 38    | 43    | 7           | 50    | 25    | 1   | 26    | 28          | 0   | 28    | 12    | 1   | 13          |  |  |  |  |
| 6:00  | 235         | 25  | 260   | 78    | 9   | 87          | 26  | 266   | 240   | 26  | 266         | 80    | 10  | 90    | 103   | 23          | 126   | 61    | 11  | 72    | 70          | 1   | 71    | 35    | 4   | 39          |  |  |  |  |
| 7:00  | 400         | 43  | 443   | 242   | 12  | 254         | 44  | 453   | 409   | 44  | 453         | 247   | 13  | 260   | 193   | 30          | 223   | 165   | 15  | 180   | 81          | 3   | 84    | 87    | 3   | 90          |  |  |  |  |
| 8:00  | 444         | 42  | 486   | 347   | 25  | 372         | 43  | 497   | 454   | 43  | 497         | 355   | 26  | 381   | 307   | 25          | 332   | 320   | 16  | 336   | 156         | 6   | 162   | 152   | 7   | 159         |  |  |  |  |
| 9:00  | 401         | 25  | 426   | 364   | 27  | 391         | 26  | 436   | 410   | 26  | 436         | 372   | 28  | 400   | 460   | 33          | 493   | 423   | 30  | 453   | 271         | 6   | 277   | 283   | 5   | 288         |  |  |  |  |
| 10:00 | 452         | 27  | 479   | 418   | 22  | 440         | 33  | 454   | 421   | 33  | 454         | 425   | 46  | 471   | 493   | 21          | 514   | 534   | 27  | 561   | 379         | 13  | 392   | 367   | 13  | 380         |  |  |  |  |
| 11:00 | 503         | 39  | 542   | 432   | 28  | 460         | 44  | 518   | 474   | 44  | 518         | 420   | 39  | 459   | 532   | 23          | 555   | 512   | 22  | 534   | 413         | 14  | 427   | 448   | 12  | 460         |  |  |  |  |
| 12:00 | 490         | 29  | 519   | 422   | 25  | 447         | 42  | 534   | 492   | 42  | 534         | 468   | 36  | 504   | 512   | 27          | 539   | 447   | 17  | 464   | 390         | 14  | 404   | 421   | 14  | 435         |  |  |  |  |
| 13:00 | 426         | 25  | 451   | 431   | 26  | 457         | 31  | 439   | 408   | 31  | 439         | 429   | 39  | 468   | 322   | 21          | 343   | 429   | 27  | 456   | 253         | 5   | 258   | 255   | 8   | 263         |  |  |  |  |
| 14:00 | 352         | 37  | 389   | 453   | 31  | 484         | 37  | 434   | 397   | 37  | 434         | 507   | 43  | 550   | 299   | 16          | 315   | 388   | 27  | 415   | 242         | 9   | 251   | 239   | 9   | 248         |  |  |  |  |
| 15:00 | 438         | 31  | 469   | 441   | 32  | 473         | 31  | 448   | 417   | 31  | 448         | 480   | 33  | 513   | 413   | 13          | 426   | 391   | 20  | 411   | 288         | 8   | 296   | 282   | 5   | 257         |  |  |  |  |
| 16:00 | 483         | 24  | 507   | 485   | 34  | 519         | 34  | 497   | 464   | 33  | 497         | 538   | 37  | 575   | 444   | 22          | 466   | 445   | 16  | 461   | 358         | 9   | 367   | 314   | 12  | 326         |  |  |  |  |
| 17:00 | 512         | 25  | 537   | 480   | 43  | 523         | 31  | 588   | 557   | 31  | 588         | 507   | 31  | 538   | 481   | 16          | 497   | 457   | 22  | 479   | 410         | 9   | 419   | 340   | 7   | 347         |  |  |  |  |
| 18:00 | 597         | 25  | 622   | 512   | 26  | 538         | 28  | 609   | 581   | 28  | 609         | 504   | 32  | 536   | 504   | 20          | 524   | 437   | 19  | 456   | 423         | 10  | 433   | 336   | 8   | 344         |  |  |  |  |
| 19:00 | 503         | 20  | 523   | 481   | 15  | 496         | 12  | 562   | 550   | 12  | 562         | 424   | 15  | 439   | 387   | 13          | 400   | 482   | 31  | 513   | 389         | 6   | 395   | 331   | 6   | 337         |  |  |  |  |
| 20:00 | 327         | 12  | 339   | 283   | 11  | 294         | 10  | 344   | 334   | 10  | 344         | 326   | 7   | 333   | 347   | 8           | 355   | 322   | 21  | 343   | 265         | 7   | 272   | 207   | 6   | 213         |  |  |  |  |
| 21:00 | 175         | 2   | 177   | 165   | 4   | 169         | 5   | 190   | 185   | 5   | 190         | 151   | 3   | 154   | 158   | 4           | 162   | 156   | 1   | 157   | 174         | 6   | 180   | 134   | 3   | 137         |  |  |  |  |
| 22:00 | 131         | 2   | 133   | 142   | 3   | 145         | 2   | 152   | 150   | 2   | 152         | 176   | 2   | 178   | 104   | 3           | 107   | 196   | 1   | 197   | 126         | 2   | 128   | 134   | 1   | 135         |  |  |  |  |
| 23:00 | 100         | 0   | 100   | 131   | 3   | 134         | 4   | 158   | 154   | 4   | 158         | 191   | 4   | 195   | 182   | 3           | 185   | 233   | 5   | 238   | 126         | 1   | 127   | 141   | 3   | 144         |  |  |  |  |
| 8-20  | 5.601       | 349 | 5.950 | 5.266 | 334 | 5.600       | 391 | 6.016 | 5.625 | 391 | 6.016       | 5.429 | 405 | 5.834 | 5.154 | 250         | 5.404 | 5.265 | 274 | 5.539 | 3.972       | 109 | 4.081 | 3.738 | 106 | 3.844       |  |  |  |  |
| 20-8  | 1.501       | 87  | 1.588 | 1.186 | 46  | 1.232       | 97  | 1.709 | 1.612 | 97  | 1.709       | 1.323 | 48  | 1.371 | 1.362 | 95          | 1.457 | 1.559 | 74  | 1.633 | 1.082       | 30  | 1.112 | 1.137 | 29  | 1.166       |  |  |  |  |
| 24 h  | 7.102       | 436 | 7.538 | 6.452 | 380 | 6.832       | 488 | 7.725 | 7.237 | 488 | 7.725       | 6.752 | 453 | 7.205 | 6.516 | 345         | 6.861 | 6.824 | 348 | 7.172 | 5.054       | 139 | 5.193 | 4.875 | 135 | 5.010       |  |  |  |  |

Legenda: L- Veicoli Leggeri; P - Veicoli Commerciali-Pesanti; T: Totale Veicoli



Via Battaglia - a sud del comparto in esame - ALBIGNASEGO (PD)

lunedì 26 maggio 2025

martedì 27 maggio 2025

mercoledì 28 maggio 2025

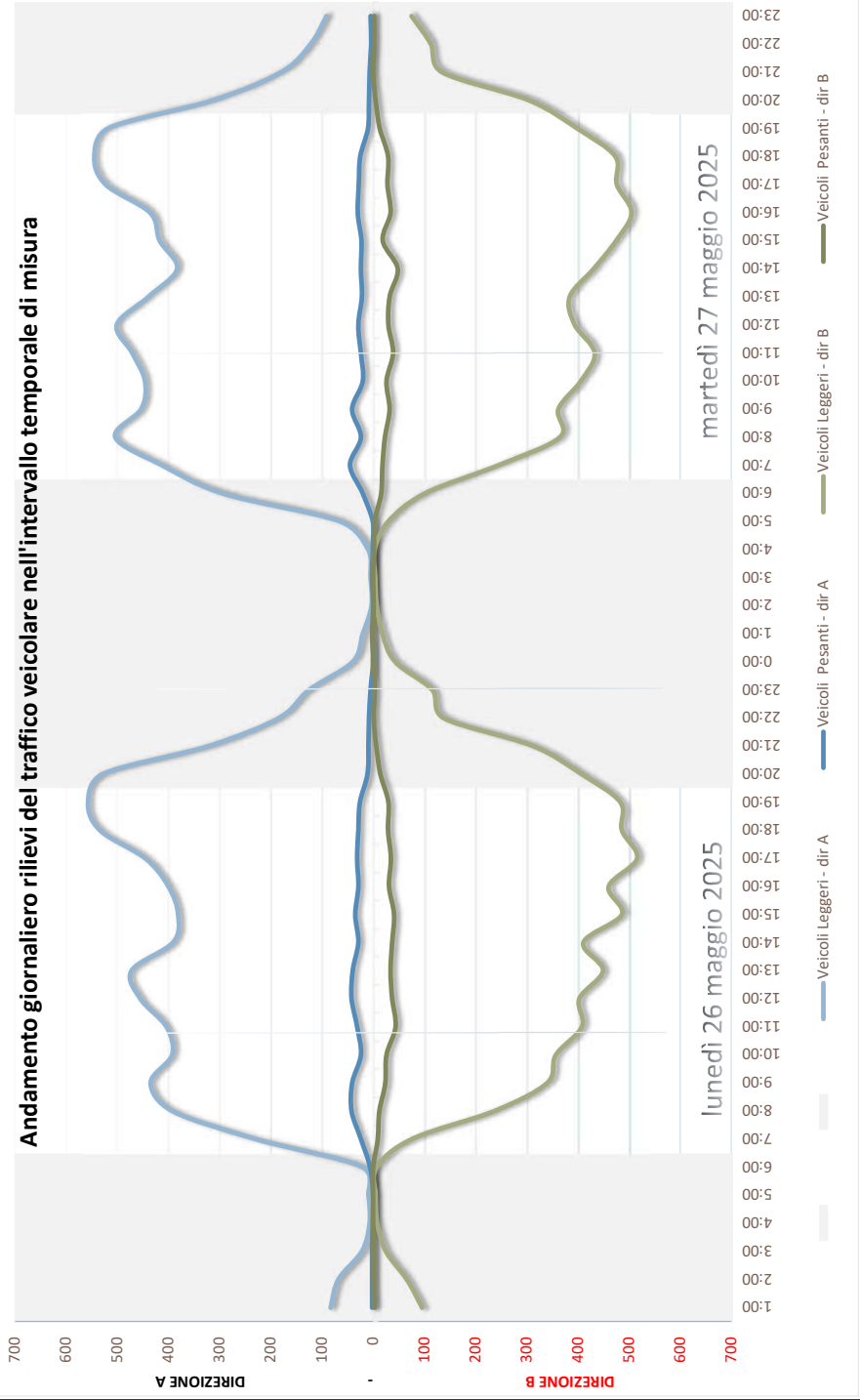
MEDIA DEI VALORI MISURATI

|       | Direzione A |     |       |       |     |       | Direzione B |     |       |       |     |       |
|-------|-------------|-----|-------|-------|-----|-------|-------------|-----|-------|-------|-----|-------|
|       | L           | P   | T     | L     | P   | T     | L           | P   | T     | L     | P   | T     |
| 0:00  | 83          | 2   | 85    | 96    | 3   | 99    | 43          | 0   | 43    | 39    | 0   | 39    |
| 1:00  | 68          | 2   | 70    | 66    | 1   | 67    | 18          | 0   | 18    | 19    | 1   | 20    |
| 2:00  | 22          | 2   | 24    | 25    | 2   | 26    | 7           | 1   | 8     | 2     | 0   | 2     |
| 3:00  | 7           | 1   | 8     | 8     | 0   | 8     | 4           | 0   | 4     | 4     | 1   | 5     |
| 4:00  | 9           | 0   | 9     | 5     | 0   | 5     | 3           | 2   | 5     | 9     | 0   | 9     |
| 5:00  | 21          | 6   | 27    | 7     | 0   | 7     | 30          | 3   | 33    | 63    | 0   | 63    |
| 6:00  | 230         | 24  | 254   | 76    | 9   | 85    | 101         | 16  | 117   | 288   | 19  | 307   |
| 7:00  | 392         | 42  | 434   | 237   | 12  | 249   | 245         | 18  | 263   | 403   | 44  | 447   |
| 8:00  | 435         | 41  | 476   | 340   | 24  | 364   | 365         | 23  | 388   | 493   | 23  | 516   |
| 9:00  | 393         | 24  | 417   | 357   | 26  | 383   | 362         | 32  | 394   | 443   | 40  | 483   |
| 10:00 | 404         | 31  | 435   | 408   | 44  | 452   | 406         | 26  | 432   | 437   | 19  | 456   |
| 11:00 | 455         | 42  | 497   | 403   | 37  | 440   | 433         | 39  | 472   | 461   | 23  | 484   |
| 12:00 | 472         | 40  | 512   | 449   | 34  | 483   | 394         | 30  | 424   | 490   | 28  | 518   |
| 13:00 | 391         | 29  | 420   | 411   | 37  | 448   | 384         | 32  | 416   | 430   | 21  | 451   |
| 14:00 | 381         | 35  | 416   | 486   | 41  | 527   | 431         | 48  | 479   | 375   | 23  | 398   |
| 15:00 | 400         | 29  | 429   | 460   | 31  | 491   | 475         | 19  | 494   | 408   | 22  | 430   |
| 16:00 | 445         | 31  | 476   | 516   | 35  | 551   | 505         | 34  | 539   | 427   | 29  | 456   |
| 17:00 | 534         | 29  | 563   | 486   | 29  | 515   | 523         | 28  | 504   | 512   | 27  | 539   |
| 18:00 | 557         | 26  | 583   | 483   | 30  | 513   | 473         | 29  | 502   | 534   | 24  | 558   |
| 19:00 | 528         | 11  | 539   | 407   | 14  | 421   | 398         | 13  | 411   | 506   | 9   | 515   |
| 20:00 | 320         | 9   | 329   | 312   | 6   | 318   | 305         | 5   | 310   | 306   | 7   | 313   |
| 21:00 | 184         | 8   | 192   | 138   | 1   | 139   | 135         | 0   | 135   | 176   | 6   | 182   |
| 22:00 | 125         | 5   | 130   | 116   | 3   | 119   | 113         | 2   | 115   | 119   | 3   | 122   |
| 23:00 | 93          | 6   | 99    | 77    | 3   | 80    | 75          | 2   | 77    | 89    | 4   | 93    |
| 8-20  | 5.395       | 368 | 5.763 | 5.206 | 382 | 5.588 | 5.102       | 353 | 5.455 | 5.516 | 288 | 5.804 |
| 20-8  | 1.554       | 107 | 1.661 | 1.163 | 39  | 1.202 | 1.079       | 49  | 1.128 | 1.517 | 85  | 1.602 |
| 24 h  | 6.949       | 475 | 7.424 | 6.369 | 421 | 6.790 | 6.181       | 402 | 6.583 | 7.033 | 373 | 7.406 |

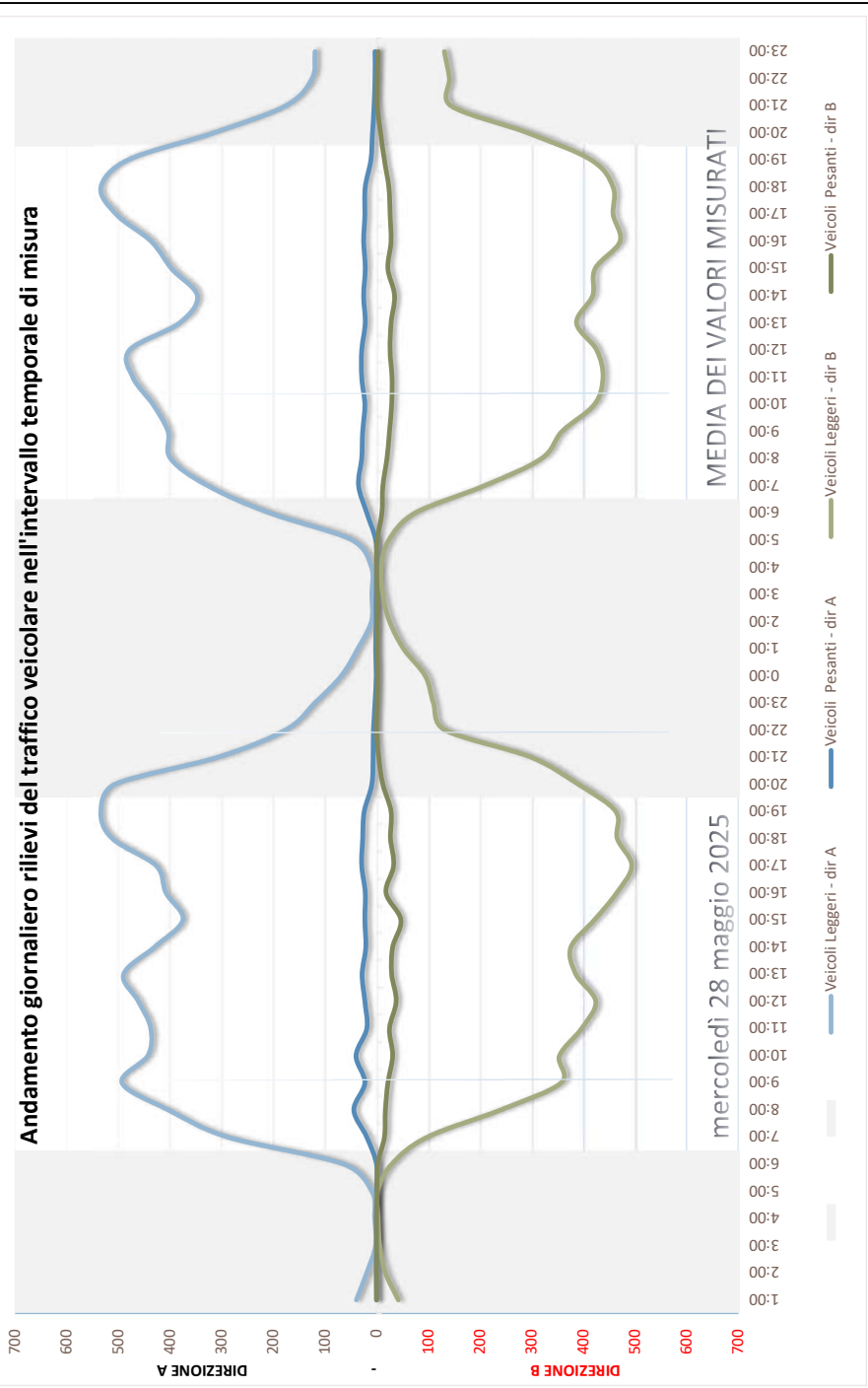
| Direzione A |     |       |       |     |       | Direzione B |     |       |       |     |       |
|-------------|-----|-------|-------|-----|-------|-------------|-----|-------|-------|-----|-------|
| L           | P   | T     | L     | P   | T     | L           | P   | T     | L     | P   | T     |
| 68          | 1   | 69    | 42    | 0   | 42    | 357         | 22  | 379   | 399   | 29  | 428   |
| 36          | 2   | 38    | 17    | 0   | 17    | 354         | 31  | 385   | 404   | 27  | 431   |
| 10          | 1   | 11    | 6     | 0   | 6     | 397         | 25  | 422   | 433   | 23  | 456   |
| 9           | 1   | 10    | 3     | 0   | 3     | 424         | 38  | 462   | 472   | 29  | 501   |
| 10          | 0   | 10    | 2     | 1   | 3     | 386         | 29  | 415   | 478   | 29  | 507   |
| 24          | 2   | 50    | 29    | 2   | 31    | 376         | 31  | 407   | 381   | 22  | 403   |
| 208         | 19  | 227   | 98    | 15  | 113   | 422         | 47  | 469   | 347   | 25  | 372   |
| 327         | 35  | 362   | 240   | 17  | 257   | 468         | 18  | 483   | 397   | 22  | 419   |
| 319         | 20  | 339   | 357   | 22  | 379   | 494         | 33  | 527   | 436   | 25  | 461   |
| 359         | 25  | 384   | 354   | 31  | 385   | 494         | 33  | 527   | 504   | 23  | 527   |
| 422         | 29  | 451   | 397   | 25  | 422   | 466         | 27  | 493   | 458   | 26  | 484   |
| 438         | 30  | 468   | 424   | 38  | 462   | 463         | 28  | 491   | 534   | 22  | 556   |
| 426         | 26  | 452   | 386   | 29  | 415   | 506         | 12  | 402   | 482   | 11  | 493   |
| 387         | 28  | 415   | 376   | 31  | 407   | 298         | 4   | 302   | 316   | 8   | 324   |
| 418         | 35  | 453   | 422   | 47  | 469   | 132         | 0   | 132   | 176   | 5   | 181   |
| 423         | 22  | 445   | 397   | 22  | 419   | 110         | 1   | 111   | 125   | 3   | 128   |
| 471         | 28  | 499   | 494   | 33  | 527   | 73          | 1   | 74    | 119   | 3   | 122   |
| 458         | 24  | 482   | 504   | 23  | 527   | 4.994       | 341 | 5.335 | 5.267 | 287 | 5.554 |
| 458         | 24  | 482   | 463   | 28  | 491   | 1.050       | 41  | 1.091 | 1.452 | 80  | 1.532 |
| 416         | 15  | 431   | 390   | 12  | 402   | 6.044       | 382 | 6.426 | 6.719 | 367 | 7.086 |
| 293         | 8   | 301   | 298   | 4   | 302   |             |     |       |       |     |       |
| 144         | 1   | 145   | 132   | 0   | 132   |             |     |       |       |     |       |
| 141         | 1   | 142   | 110   | 1   | 111   |             |     |       |       |     |       |
| 131         | 3   | 134   | 73    | 1   | 74    |             |     |       |       |     |       |
| 4.995       | 308 | 5.303 | 4.994 | 341 | 5.335 |             |     |       |       |     |       |
| 1.209       | 41  | 1.250 | 1.050 | 41  | 1.091 |             |     |       |       |     |       |
| 6.204       | 349 | 6.553 | 6.044 | 382 | 6.426 |             |     |       |       |     |       |

Legenda: L - Veicoli Leggeri; P - Veicoli Commerciali-Pesanti; T: Totale Veicoli

Andamento giornaliero rilievi del traffico veicolare nell'intervallo temporale di misura

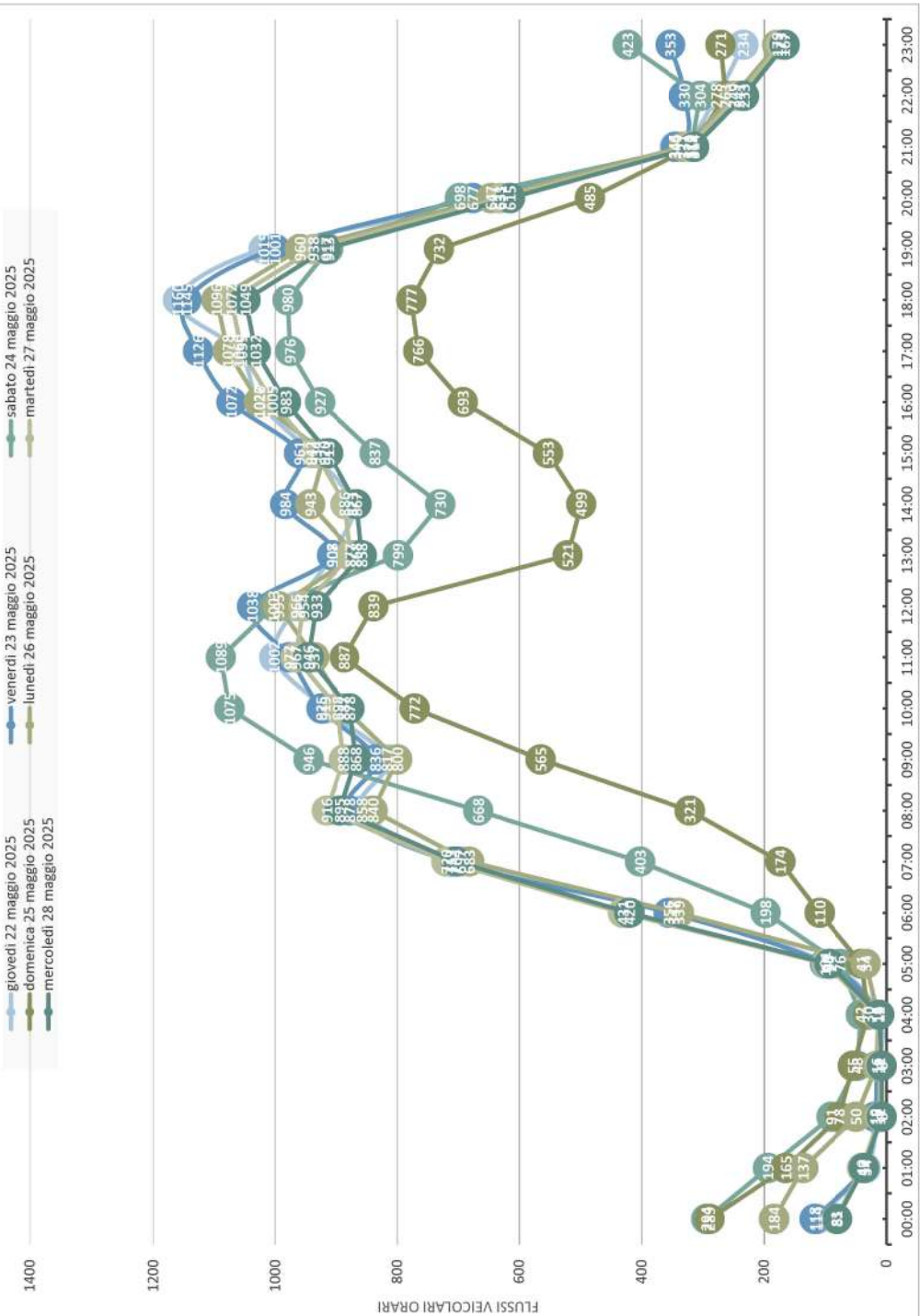


Andamento giornaliero rilievi del traffico veicolare nell'intervallo temporale di misura

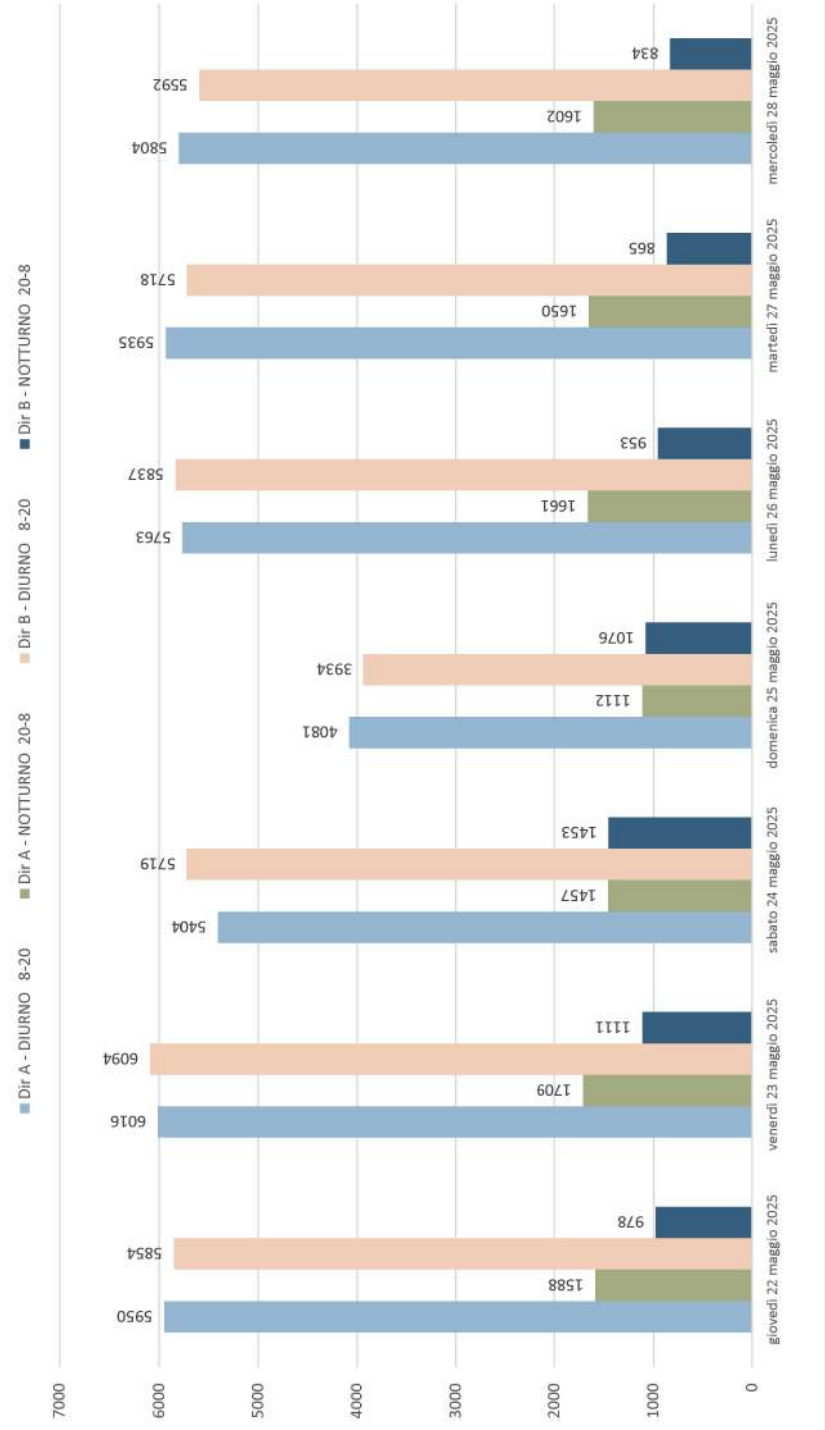


Via Battaglia - a sud del comparto in esame - ALBIGNASEGO (PD)

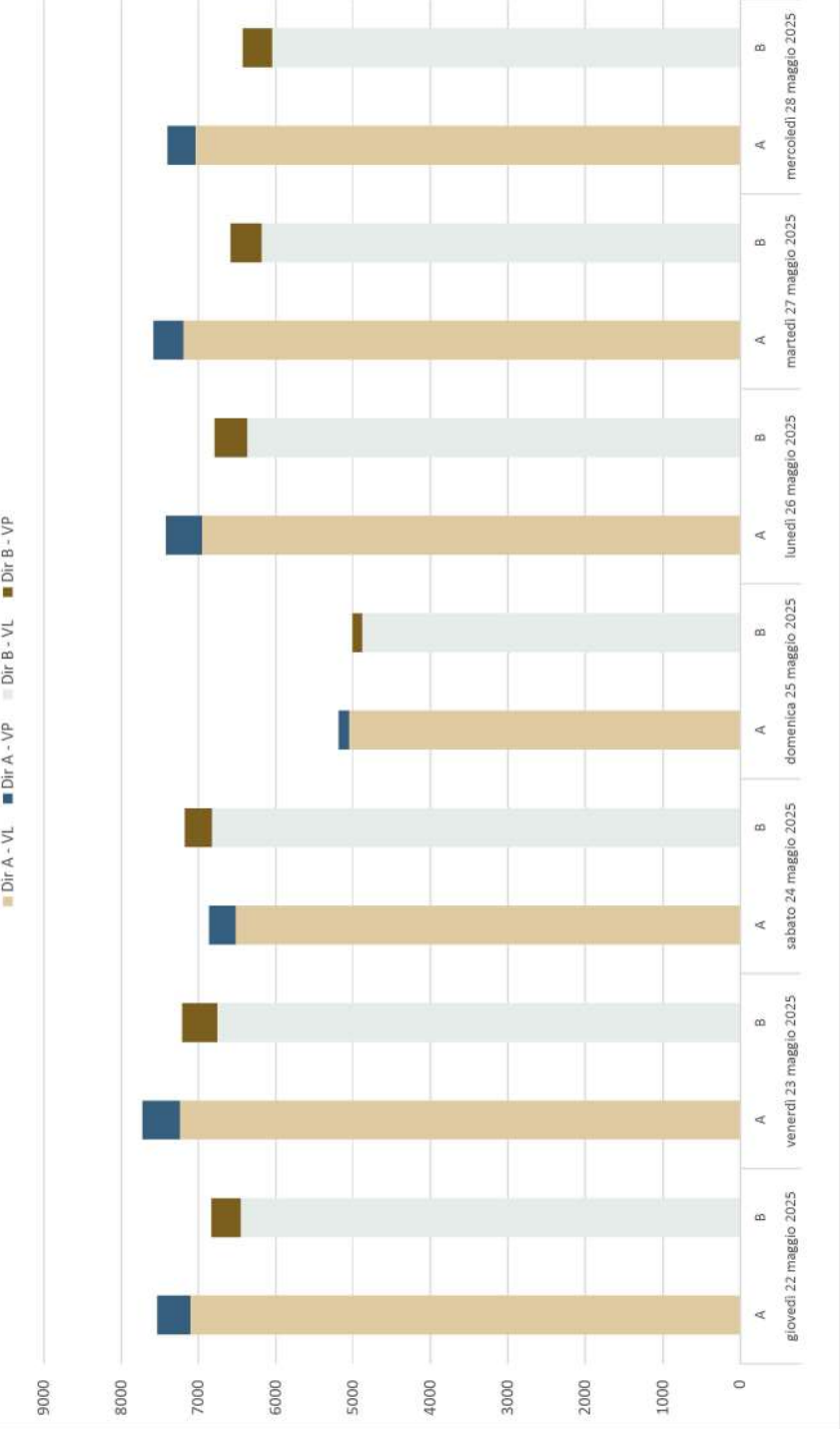
Andamento giornaliero rilievo del traffico veicolare



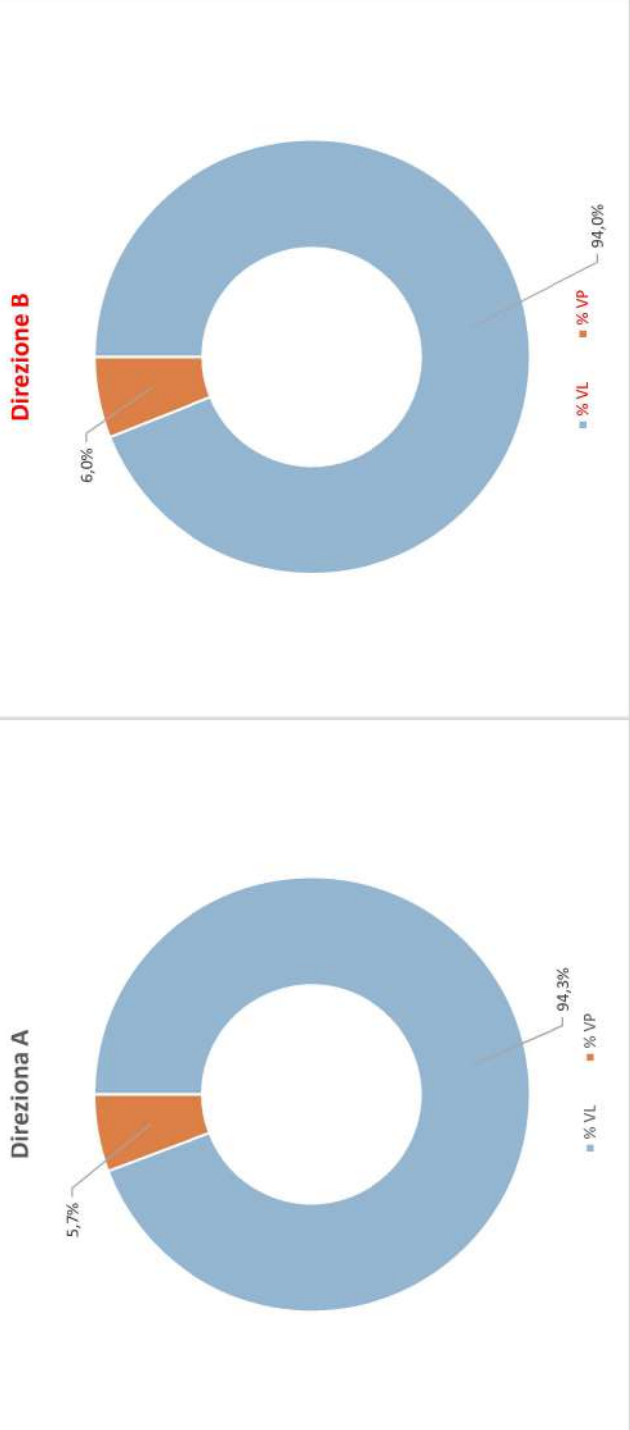
Traffico Diurno (8-20) e Notturno (20-8)



Traffico Leggeri e Pesanti

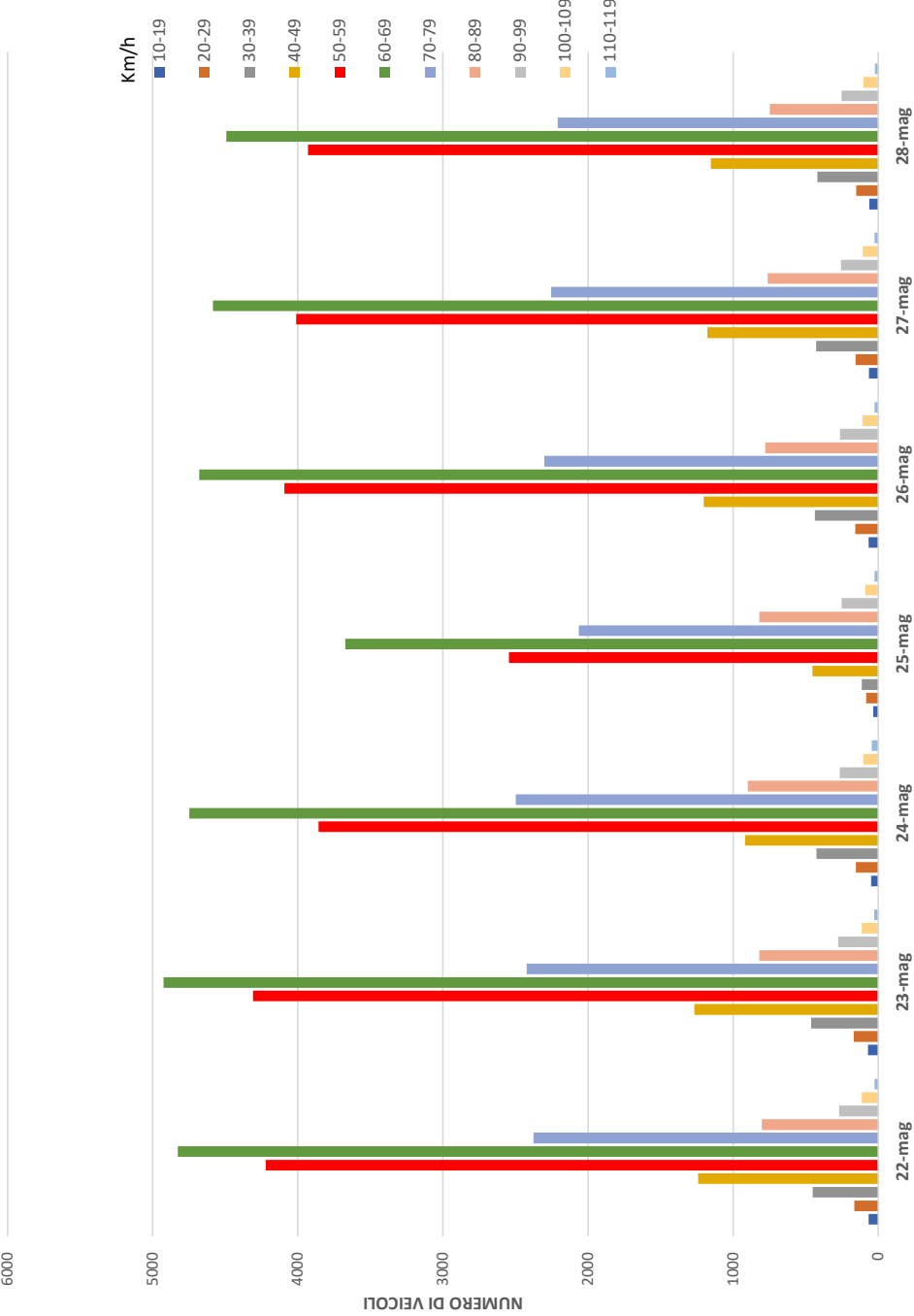


Distribuzione per tipologia di veicoli e direzione di marcia

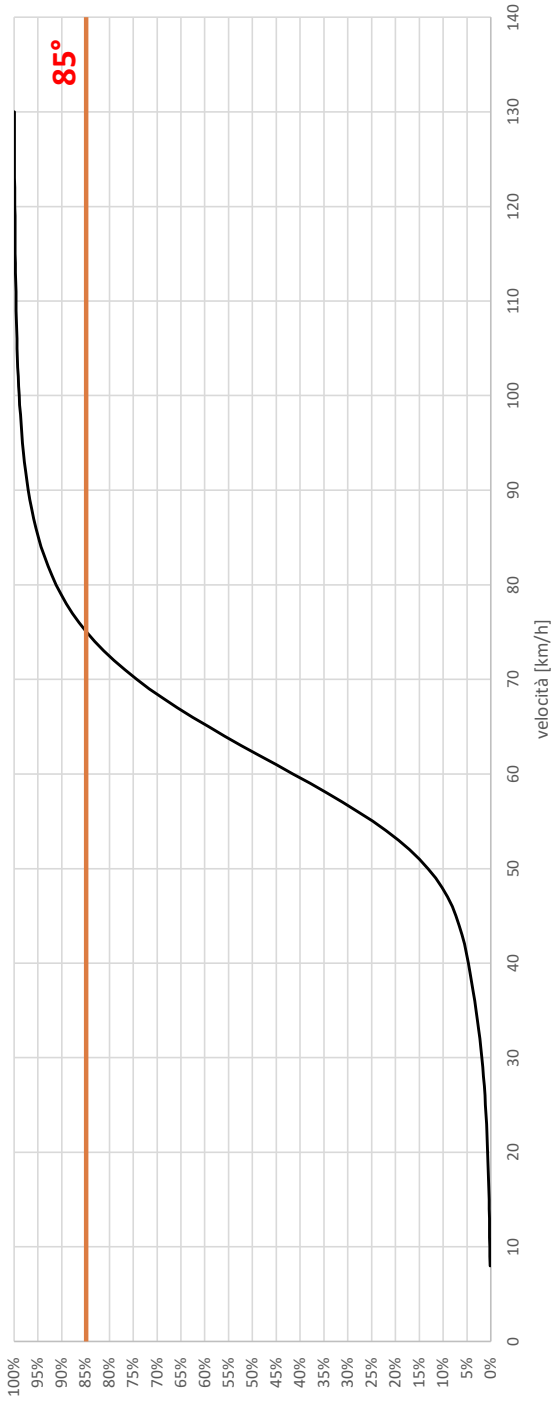


Via Battaglia - a sud del comparto in esame - ALBIGNASEGO (PD)

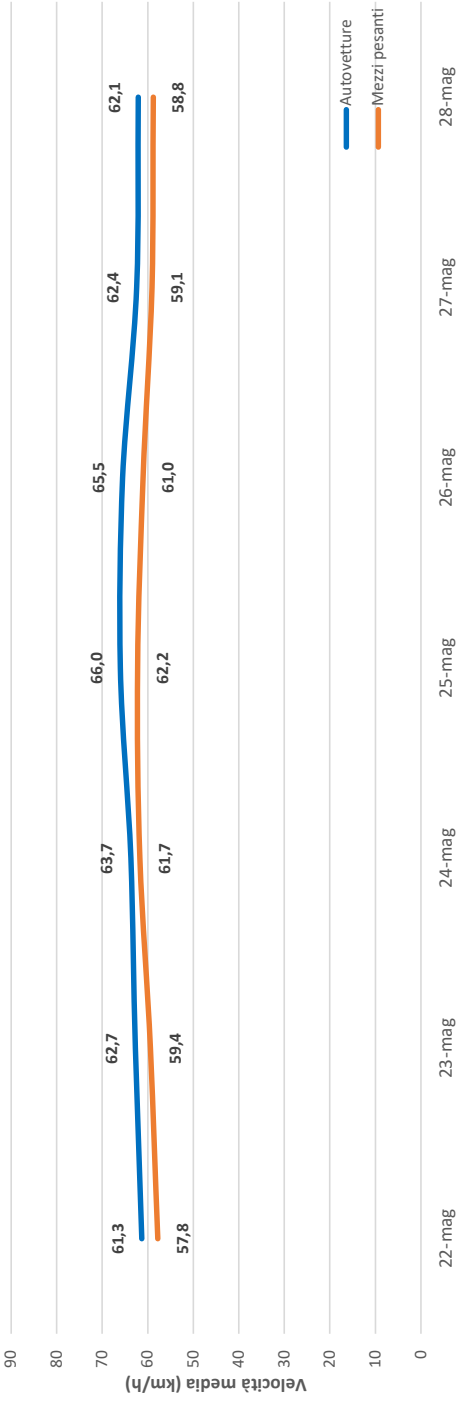
Classi di velocità per giorno di rilievo



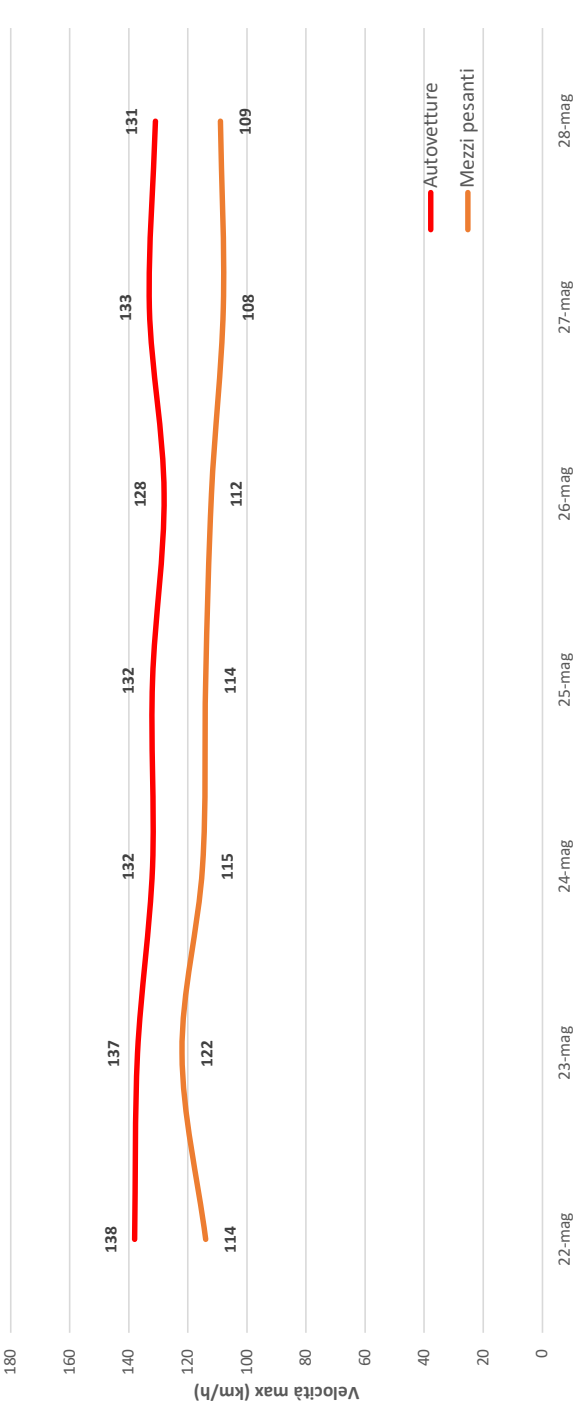
Distribuzione percentili velocità



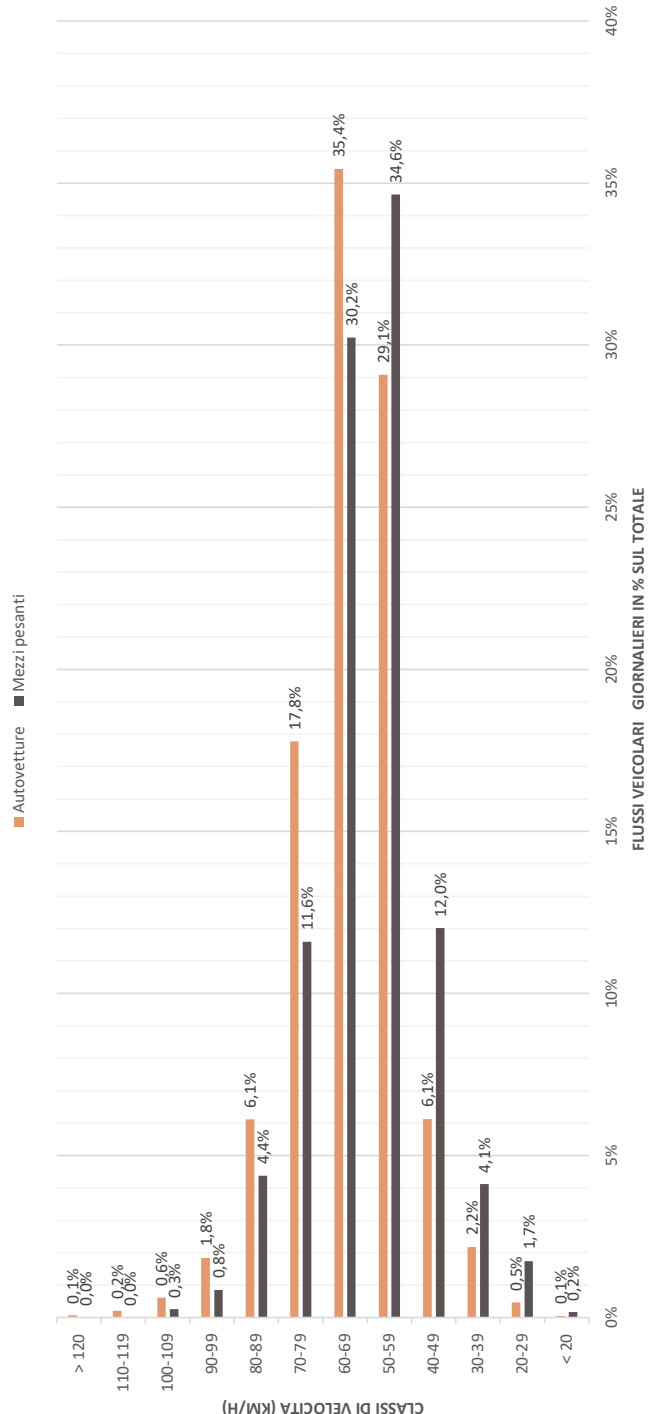
Velocità media sul totale rilevato



Velocità massima sul totale rilevato



Distribuzione classi di velocità sul totale veicoli



**Via Adriatica - a nord del comparto in esame - PADOVA (PD)**

# STUDIO DI IMPATTO VIABILISTICO

|              |                    |
|--------------|--------------------|
| Comune:      | <b>PADOVA (PD)</b> |
| Località:    | <b>Guizza</b>      |
| Direzione A: | <b>PADOVA</b>      |
| Direzione B: | <b>ABANO TERME</b> |

## Postazione nr. 2

## Via Adriatica - a nord del comparto in esame

|                                       |                |
|---------------------------------------|----------------|
| Limite di Velocità                    | <b>50 km/h</b> |
| Larghezza della carreggiata           | <b>10,5 m</b>  |
| Coordinate: 45°23'02.4"N 11°51'42.9"E |                |



## Rilievi del traffico da giovedì 22 maggio a mercoledì 28 maggio 2025

|                                         |               |
|-----------------------------------------|---------------|
|                                         |               |
| <b>Traffico Giornaliero Medio - TGM</b> |               |
| TGM feriale                             | <b>14.784</b> |
| TGM sabato                              | <b>14.878</b> |
| TGM festivo                             | <b>10.792</b> |
| TGM                                     | <b>14.227</b> |

|                                    |               |
|------------------------------------|---------------|
| <b>Traffico Diurno Medio - TDM</b> |               |
| TDM feriale                        | <b>11.787</b> |
| TDM sabato                         | <b>11.557</b> |
| TDM festivo                        | <b>8.338</b>  |
| TDM                                | <b>11.262</b> |

|                                         |                       |                        |
|-----------------------------------------|-----------------------|------------------------|
| <b>Ora di punta</b>                     | <b>Totale sezione</b> | <b>1.193</b>           |
| <b>su tutto l'intervallo di rilievo</b> | Giorno                | giovedì 22 maggio 2025 |
|                                         | intervallo orario     | 18:00-19:00            |

|              |                   |                        |     |
|--------------|-------------------|------------------------|-----|
| Ora di punta | Direzione A       |                        | 610 |
|              | Giorno            | giovedì 22 maggio 2025 |     |
|              | intervallo orario | 18:00-19:00            |     |
|              | Direzione B       |                        | 611 |
|              | Giorno            | sabato 24 maggio 2025  |     |
|              | intervallo orario | 10:00-11:00            |     |

|                                          |                     |       |
|------------------------------------------|---------------------|-------|
| Composizione veicolare su gg feriale (%) | Auto                | 94,6% |
|                                          | Veicoli commerciali | 5,4%  |

| Velocità media rilevata (intervallo in km/h) |                     |       |
|----------------------------------------------|---------------------|-------|
| V10                                          | Auto                | 30-39 |
|                                              | Veicoli commerciali | 30-39 |
|                                              | Auto                | 26    |
| V50                                          | Veicoli commerciali | 24    |
|                                              | Auto                | 38    |
|                                              | Veicoli commerciali | 35    |
| V85                                          | Auto                | 44    |
|                                              | Veicoli commerciali | 40    |
|                                              | Auto                | 90    |
| V MAX                                        | Veicoli commerciali | 66    |

Via Adriatica - a nord del comparto in esame - PADOVA (PD)

giovedì 22 maggio 2025

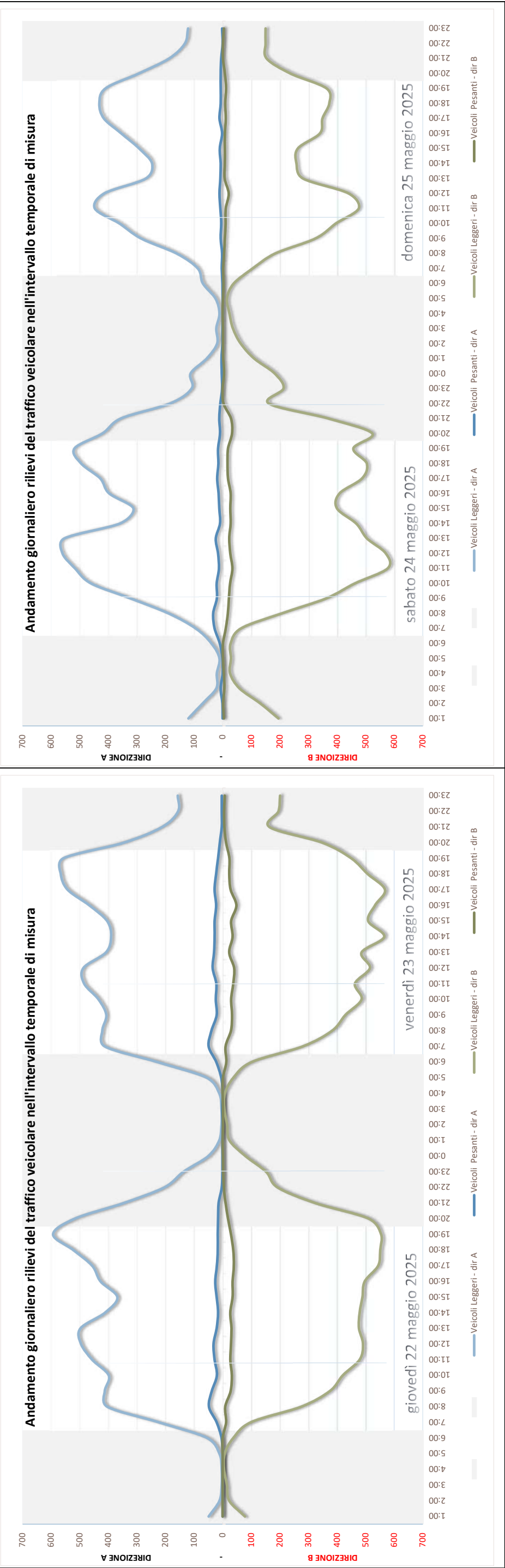
venerdì 23 maggio 2025

sabato 24 maggio 2025

domenica 25 maggio 2025

|       | Direzione A |     |       |  | Direzione B |     |       |  | Direzione A |     |       |  | Direzione B |     |       |  | Direzione A |     |       |  | Direzione B |     |       |  |
|-------|-------------|-----|-------|--|-------------|-----|-------|--|-------------|-----|-------|--|-------------|-----|-------|--|-------------|-----|-------|--|-------------|-----|-------|--|
|       | L           | P   | T     |  | L           | P   | T     |  | L           | P   | T     |  | L           | P   | T     |  | L           | P   | T     |  | L           | P   | T     |  |
| 0:00  | 49          | 0   | 49    |  | 78          | 0   | 78    |  | 50          | 1   | 51    |  | 80          | 1   | 81    |  | 120         | 0   | 120   |  | 195         | 4   | 199   |  |
| 1:00  | 11          | 0   | 11    |  | 23          | 0   | 23    |  | 12          | 1   | 13    |  | 24          | 0   | 24    |  | 70          | 1   | 71    |  | 132         | 2   | 134   |  |
| 2:00  | 3           | 0   | 3     |  | 15          | 0   | 15    |  | 4           | 0   | 4     |  | 16          | 1   | 17    |  | 22          | 7   | 29    |  | 59          | 6   | 65    |  |
| 3:00  | 3           | 1   | 4     |  | 5           | 0   | 5     |  | 4           | 2   | 6     |  | 6           | 1   | 7     |  | 20          | 0   | 20    |  | 26          | 4   | 30    |  |
| 4:00  | 11          | 0   | 11    |  | 7           | 0   | 7     |  | 12          | 0   | 12    |  | 8           | 0   | 8     |  | 11          | 1   | 12    |  | 29          | 1   | 30    |  |
| 5:00  | 54          | 4   | 58    |  | 37          | 0   | 37    |  | 56          | 5   | 61    |  | 38          | 1   | 39    |  | 39          | 10  | 49    |  | 28          | 1   | 29    |  |
| 6:00  | 223         | 21  | 244   |  | 98          | 12  | 110   |  | 228         | 22  | 250   |  | 101         | 13  | 114   |  | 94          | 28  | 122   |  | 64          | 11  | 75    |  |
| 7:00  | 403         | 48  | 451   |  | 274         | 9   | 283   |  | 412         | 49  | 461   |  | 280         | 10  | 290   |  | 189         | 33  | 222   |  | 206         | 18  | 224   |  |
| 8:00  | 412         | 38  | 450   |  | 375         | 28  | 403   |  | 421         | 39  | 460   |  | 383         | 29  | 412   |  | 322         | 20  | 342   |  | 362         | 22  | 384   |  |
| 9:00  | 398         | 20  | 418   |  | 420         | 32  | 452   |  | 407         | 21  | 428   |  | 429         | 33  | 462   |  | 460         | 21  | 481   |  | 462         | 26  | 488   |  |
| 10:00 | 456         | 28  | 484   |  | 479         | 27  | 506   |  | 434         | 24  | 458   |  | 486         | 30  | 516   |  | 516         | 13  | 529   |  | 577         | 34  | 611   |  |
| 11:00 | 495         | 32  | 527   |  | 491         | 29  | 520   |  | 484         | 22  | 506   |  | 463         | 37  | 500   |  | 560         | 16  | 576   |  | 571         | 27  | 598   |  |
| 12:00 | 497         | 21  | 518   |  | 477         | 31  | 508   |  | 487         | 35  | 522   |  | 515         | 40  | 555   |  | 554         | 24  | 578   |  | 505         | 23  | 528   |  |
| 13:00 | 411         | 16  | 427   |  | 479         | 27  | 506   |  | 408         | 30  | 438   |  | 486         | 23  | 509   |  | 359         | 9   | 368   |  | 467         | 28  | 495   |  |
| 14:00 | 368         | 21  | 389   |  | 489         | 35  | 524   |  | 390         | 28  | 418   |  | 565         | 35  | 600   |  | 312         | 12  | 324   |  | 400         | 27  | 427   |  |
| 15:00 | 427         | 26  | 453   |  | 497         | 35  | 532   |  | 404         | 28  | 432   |  | 509         | 30  | 539   |  | 397         | 14  | 411   |  | 409         | 28  | 437   |  |
| 16:00 | 456         | 20  | 476   |  | 544         | 39  | 583   |  | 466         | 23  | 489   |  | 533         | 48  | 581   |  | 428         | 19  | 447   |  | 488         | 19  | 507   |  |
| 17:00 | 522         | 17  | 539   |  | 551         | 37  | 588   |  | 542         | 28  | 570   |  | 568         | 28  | 596   |  | 495         | 15  | 510   |  | 504         | 17  | 521   |  |
| 18:00 | 593         | 17  | 610   |  | 554         | 29  | 583   |  | 566         | 23  | 589   |  | 507         | 23  | 530   |  | 518         | 16  | 534   |  | 457         | 19  | 476   |  |
| 19:00 | 517         | 16  | 533   |  | 511         | 19  | 530   |  | 557         | 16  | 573   |  | 450         | 24  | 474   |  | 420         | 9   | 429   |  | 523         | 33  | 556   |  |
| 20:00 | 345         | 14  | 359   |  | 323         | 10  | 333   |  | 346         | 10  | 356   |  | 349         | 12  | 361   |  | 355         | 12  | 367   |  | 368         | 29  | 397   |  |
| 21:00 | 204         | 3   | 207   |  | 192         | 4   | 196   |  | 212         | 3   | 215   |  | 164         | 6   | 170   |  | 183         | 8   | 191   |  | 161         | 3   | 164   |  |
| 22:00 | 137         | 1   | 138   |  | 152         | 2   | 154   |  | 156         | 3   | 159   |  | 195         | 5   | 200   |  | 108         | 2   | 110   |  | 213         | 0   | 213   |  |
| 23:00 | 99          | 4   | 103   |  | 161         | 3   | 164   |  | 157         | 3   | 160   |  | 201         | 7   | 208   |  | 189         | 4   | 193   |  | 249         | 6   | 255   |  |
| 8-20  | 5.552       | 272 | 5.824 |  | 5.867       | 368 | 6.235 |  | 5.566       | 317 | 5.883 |  | 5.894       | 380 | 6.274 |  | 5.341       | 188 | 5.529 |  | 5.725       | 303 | 6.028 |  |
| 20-8  | 1.542       | 96  | 1.638 |  | 1.365       | 40  | 1.405 |  | 1.649       | 99  | 1.748 |  | 1.462       | 57  | 1.519 |  | 1.400       | 106 | 1.506 |  | 1.730       | 85  | 1.815 |  |
| 24 h  | 7.094       | 368 | 7.462 |  | 7.232       | 408 | 7.640 |  | 7.215       | 416 | 7.631 |  | 7.356       | 437 | 7.793 |  | 6.741       | 294 | 7.035 |  | 7.455       | 388 | 7.843 |  |

Legenda: L- Veicoli Leggeri; P - Veicoli Commerciali-Pesanti; T: Totale Veicoli

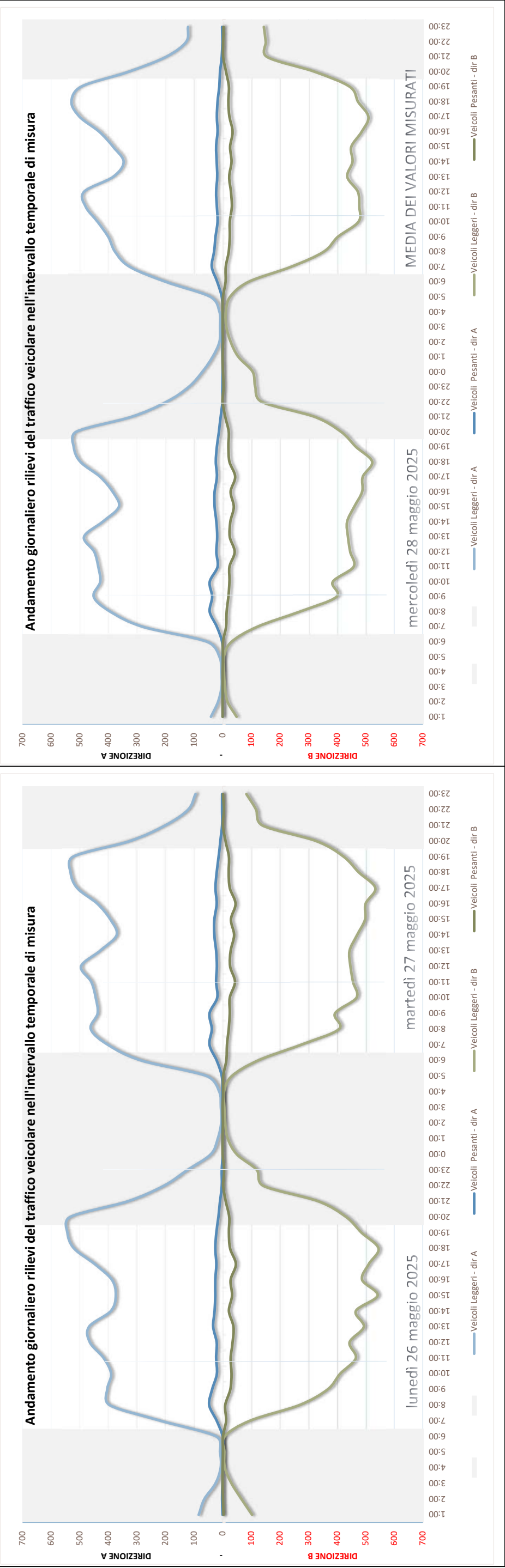


Via Adriatica - a nord del comparto in esame - PADOVA (PD)

| mercoledì 28 maggio 2025 |       |     |       |     |             |       |     |       |       |             |       |       |     |       |
|--------------------------|-------|-----|-------|-----|-------------|-------|-----|-------|-------|-------------|-------|-------|-----|-------|
| Direzione A              |       |     |       |     | Direzione B |       |     |       |       | Direzione A |       |       |     |       |
| L                        | P     | T   | L     | P   | T           | L     | P   | T     | L     | P           | T     | L     | P   | T     |
| 0:00                     | 84    | 0   | 84    | 3   | 106         | 42    | 0   | 42    | 50    | 0           | 50    | 41    | 0   | 41    |
| 1:00                     | 64    | 2   | 66    | 1   | 67          | 17    | 1   | 18    | 18    | 0           | 18    | 16    | 0   | 16    |
| 2:00                     | 25    | 1   | 26    | 0   | 31          | 5     | 1   | 6     | 10    | 0           | 10    | 4     | 0   | 4     |
| 3:00                     | 7     | 0   | 7     | 0   | 8           | 6     | 1   | 7     | 6     | 0           | 6     | 5     | 0   | 5     |
| 4:00                     | 9     | 0   | 9     | 1   | 7           | 12    | 1   | 13    | 7     | 2           | 7     | 11    | 0   | 11    |
| 5:00                     | 23    | 0   | 23    | 1   | 8           | 56    | 3   | 59    | 34    | 2           | 34    | 54    | 2   | 56    |
| 6:00                     | 218   | 21  | 239   | 12  | 108         | 96    | 12  | 306   | 137   | 20          | 299   | 124   | 12  | 133   |
| 7:00                     | 395   | 47  | 442   | 9   | 277         | 268   | 9   | 447   | 289   | 45          | 437   | 268   | 14  | 282   |
| 8:00                     | 404   | 37  | 441   | 27  | 394         | 367   | 37  | 499   | 428   | 37          | 488   | 398   | 20  | 418   |
| 9:00                     | 390   | 20  | 410   | 31  | 442         | 411   | 31  | 463   | 418   | 45          | 473   | 385   | 24  | 409   |
| 10:00                    | 416   | 23  | 439   | 28  | 494         | 466   | 28  | 493   | 493   | 18          | 453   | 488   | 24  | 482   |
| 11:00                    | 464   | 21  | 485   | 35  | 479         | 444   | 35  | 479   | 499   | 22          | 471   | 446   | 42  | 488   |
| 12:00                    | 467   | 33  | 500   | 38  | 532         | 494   | 38  | 532   | 473   | 19          | 504   | 438   | 25  | 463   |
| 13:00                    | 391   | 28  | 419   | 22  | 488         | 466   | 22  | 488   | 472   | 22          | 442   | 435   | 27  | 462   |
| 14:00                    | 374   | 26  | 400   | 33  | 575         | 542   | 33  | 575   | 510   | 39          | 499   | 460   | 39  | 499   |
| 15:00                    | 387   | 26  | 413   | 28  | 516         | 542   | 28  | 516   | 527   | 28          | 413   | 488   | 28  | 516   |
| 16:00                    | 447   | 22  | 469   | 46  | 557         | 511   | 46  | 557   | 545   | 20          | 449   | 490   | 44  | 534   |
| 17:00                    | 520   | 26  | 546   | 26  | 571         | 545   | 26  | 571   | 559   | 24          | 522   | 523   | 24  | 547   |
| 18:00                    | 543   | 22  | 565   | 22  | 508         | 486   | 22  | 508   | 497   | 20          | 541   | 466   | 20  | 486   |
| 19:00                    | 534   | 15  | 549   | 23  | 455         | 523   | 14  | 537   | 445   | 13          | 525   | 512   | 12  | 508   |
| 20:00                    | 332   | 9   | 341   | 11  | 346         | 325   | 8   | 333   | 338   | 7           | 325   | 318   | 9   | 339   |
| 21:00                    | 206   | 3   | 209   | 2   | 144         | 201   | 2   | 203   | 140   | 1           | 197   | 196   | 3   | 201   |
| 22:00                    | 124   | 3   | 127   | 5   | 125         | 121   | 2   | 123   | 121   | 1           | 119   | 118   | 1   | 129   |
| 23:00                    | 97    | 3   | 100   | 2   | 87          | 95    | 2   | 97    | 84    | 1           | 94    | 93    | 0   | 81    |
| 8-20                     | 5.337 | 299 | 5.636 | 359 | 6.011       | 5.491 | 308 | 5.799 | 5.866 | 296         | 5.672 | 5.376 | 338 | 5.739 |
| 20-8                     | 1.584 | 89  | 1.673 | 47  | 1.314       | 1.566 | 88  | 1.654 | 1.234 | 77          | 1.604 | 1.527 | 40  | 1.195 |
| 24 h                     | 6.921 | 388 | 7.309 | 406 | 7.325       | 7.057 | 396 | 7.453 | 7.100 | 373         | 7.276 | 6.903 | 378 | 6.934 |

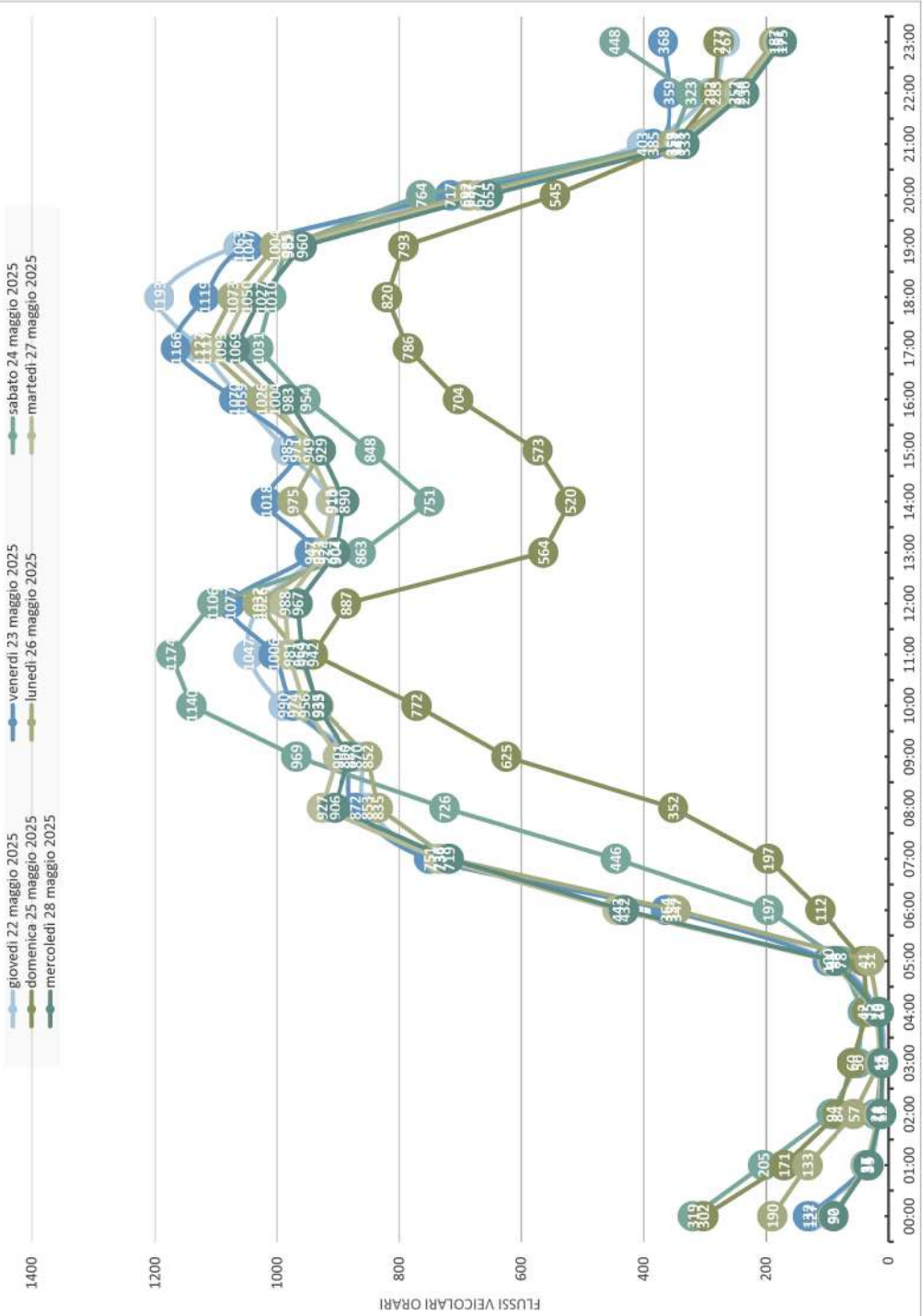
| Direzione A |       |     |       |     | Direzione B |       |     |       |       | Direzione A |       |       |     |       |
|-------------|-------|-----|-------|-----|-------------|-------|-----|-------|-------|-------------|-------|-------|-----|-------|
| L           | P     | T   | L     | P   | T           | L     | P   | T     | L     | P           | T     | L     | P   | T     |
| 0:00        | 105   | 1   | 106   | 0   | 71          | 71    | 0   | 71    | 49    | 0           | 49    | 376   | 30  | 406   |
| 1:00        | 55    | 0   | 55    | 1   | 36          | 35    | 1   | 36    | 17    | 0           | 17    | 400   | 25  | 425   |
| 2:00        | 28    | 1   | 29    | 1   | 12          | 11    | 1   | 12    | 8     | 0           | 8     | 437   | 18  | 455   |
| 3:00        | 13    | 0   | 13    | 0   | 9           | 9     | 0   | 9     | 5     | 0           | 5     | 479   | 20  | 499   |
| 4:00        | 11    | 0   | 11    | 0   | 11          | 11    | 0   | 11    | 5     | 1           | 5     | 485   | 23  | 508   |
| 5:00        | 26    | 1   | 27    | 3   | 46          | 43    | 3   | 46    | 32    | 1           | 32    | 383   | 19  | 402   |
| 6:00        | 91    | 10  | 101   | 19  | 218         | 199   | 19  | 218   | 462   | 23          | 485   | 346   | 21  | 367   |
| 7:00        | 239   | 11  | 250   | 38  | 363         | 325   | 38  | 363   | 463   | 31          | 485   | 383   | 23  | 406   |
| 8:00        | 353   | 21  | 374   | 30  | 406         | 376   | 30  | 406   | 499   | 26          | 476   | 454   | 31  | 485   |
| 9:00        | 403   | 25  | 428   | 25  | 425         | 400   | 25  | 425   | 516   | 26          | 476   | 450   | 26  | 476   |
| 10:00       | 475   | 25  | 500   | 18  | 455         | 437   | 18  | 455   | 534   | 18          | 449   | 486   | 35  | 521   |
| 11:00       | 478   | 32  | 510   | 20  | 499         | 479   | 20  | 499   | 520   | 24          | 520   | 500   | 24  | 534   |
| 12:00       | 473   | 29  | 502   | 23  | 508         | 485   | 23  | 508   | 486   | 18          | 547   | 529   | 18  | 494   |
| 13:00       | 436   | 23  | 459   | 19  | 402         | 383   | 19  | 402   | 435   | 12          | 508   | 496   | 12  | 508   |
| 14:00       | 454   | 31  | 485   | 21  | 367         | 346   | 21  | 367   | 435   | 9           | 339   | 330   | 9   | 339   |
| 15:00       | 450   | 26  | 476   | 26  | 476         | 383   | 23  | 406   | 330   | 3           | 201   | 198   | 3   | 157   |
| 16:00       | 486   | 35  | 521   | 18  | 449         | 431   | 18  | 449   | 136   | 0           | 136   | 155   | 2   | 157   |
| 17:00       | 510   | 24  | 534   | 20  | 520         | 500   | 20  | 520   | 114   | 3           | 117   | 128   | 1   | 153   |
| 18:00       | 474   | 20  | 494   | 18  | 547         | 529   | 18  | 547   | 81    | 0           | 81    | 121   | 2   | 123   |
| 19:00       | 445   | 22  | 467   | 12  | 508         | 496   | 12  | 508   | 5.401 | 338         | 5.739 | 5.245 | 247 | 5.492 |
| 8-20        | 5.437 | 313 | 5.750 | 313 | 5.492       | 5.245 | 247 | 5.492 | 6.356 | 378         | 6.934 | 6.726 | 324 | 7.050 |
| 20-8        | 1.341 | 43  | 1.384 | 43  | 1.558       | 1.481 | 77  | 1.558 | 1.155 | 40          | 1.195 | 1.481 | 77  | 1.558 |
| 24 h        | 6.778 | 356 | 7.134 | 356 | 7.050       | 6.726 | 324 | 7.050 | 6.356 | 378         | 6.934 | 6.726 | 324 | 7.050 |

Legenda: L - Veicoli Leggeri; P - Veicoli Commerciali-Pesanti; T: Totale Veicoli

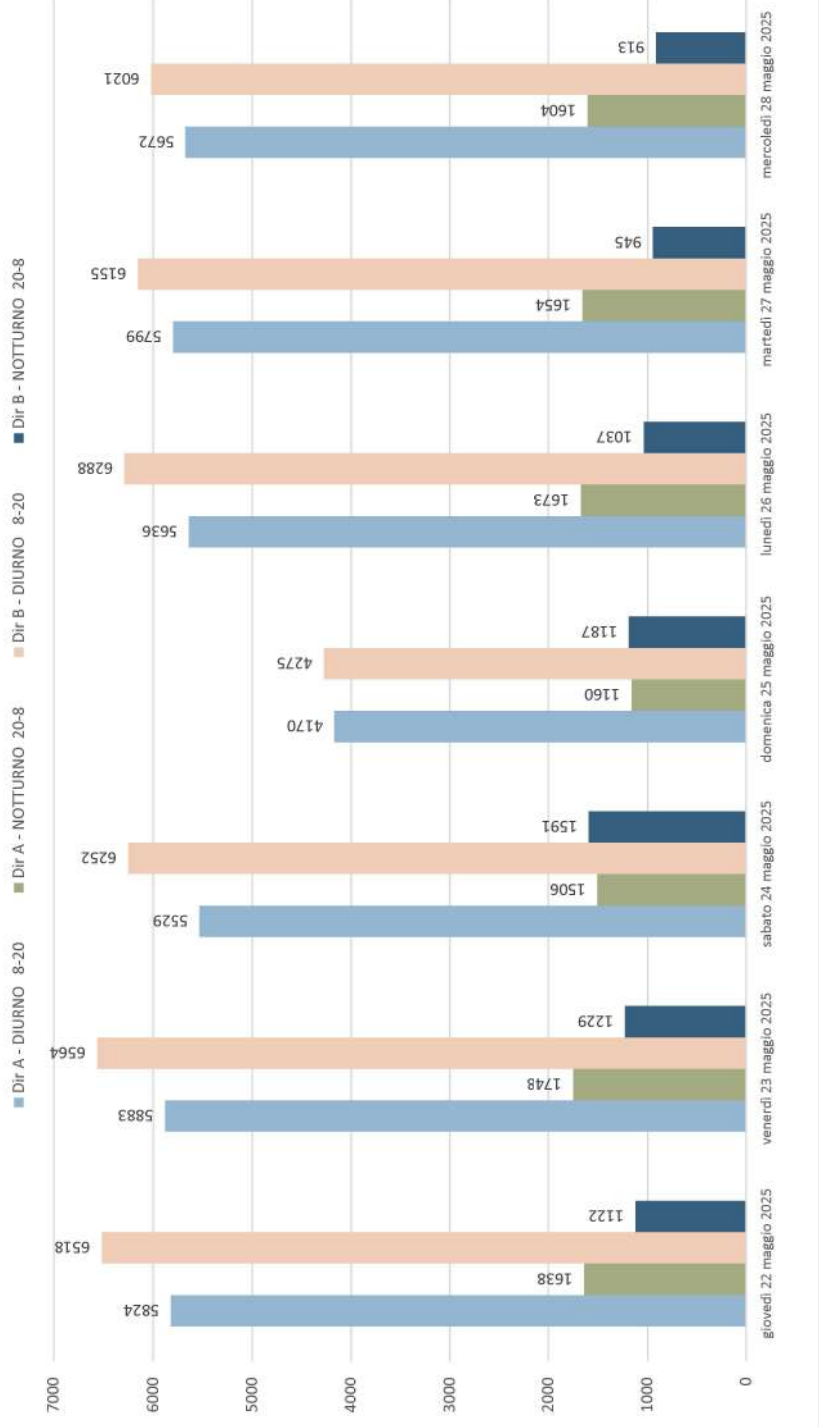


Via Adriatica - a nord del comparto in esame - PADOVA (PD)

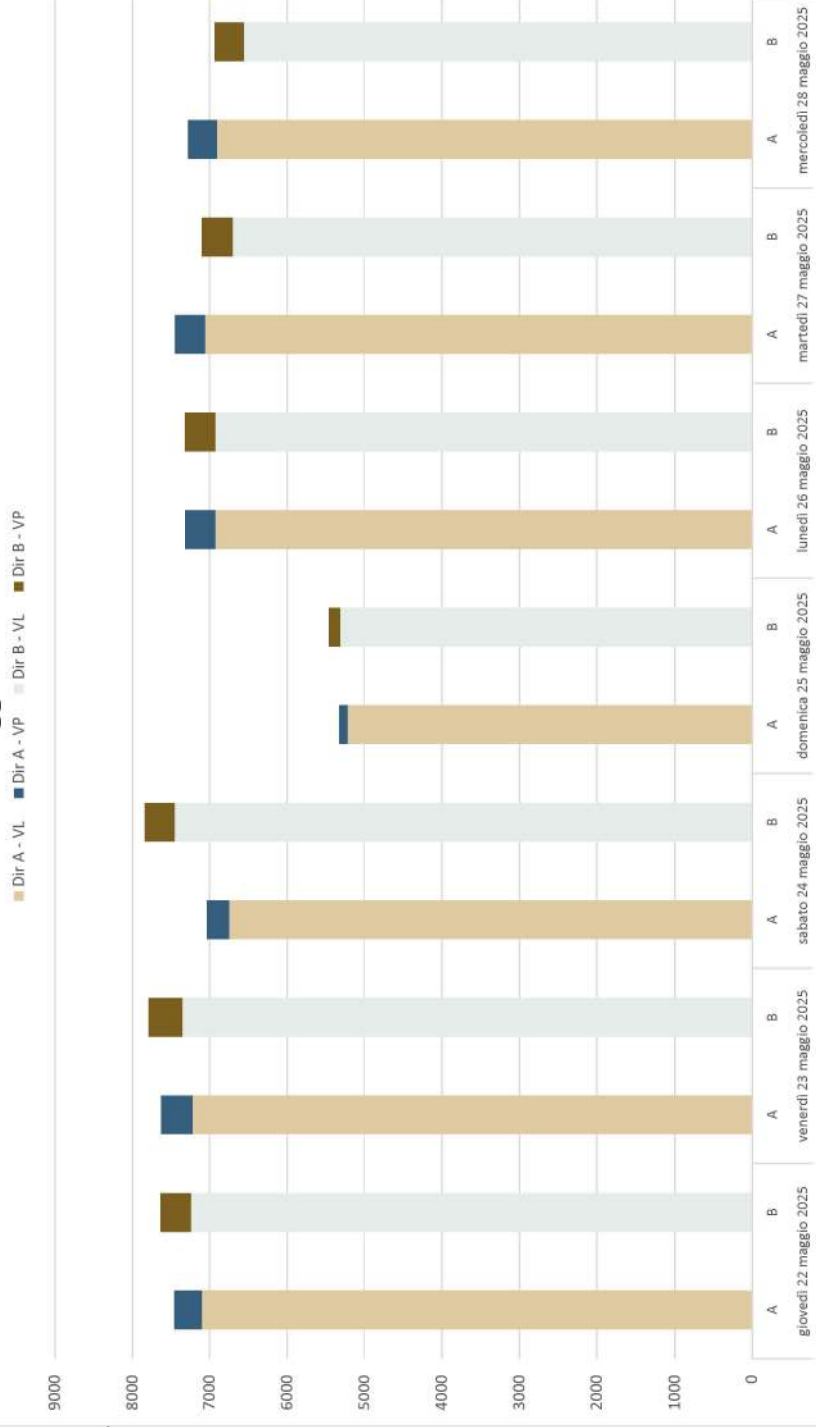
Andamento giornaliero rilievo del traffico veicolare



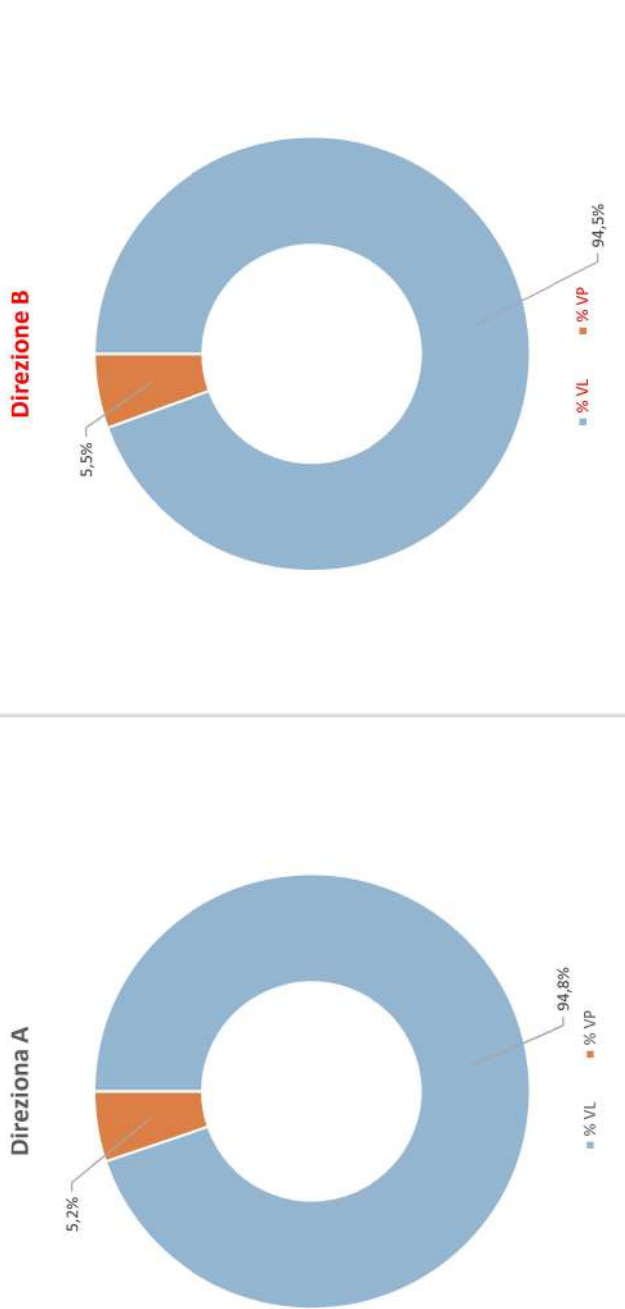
Traffico Diurno (8-20) e Notturno (20-8)



Traffico Leggeri e Pesanti

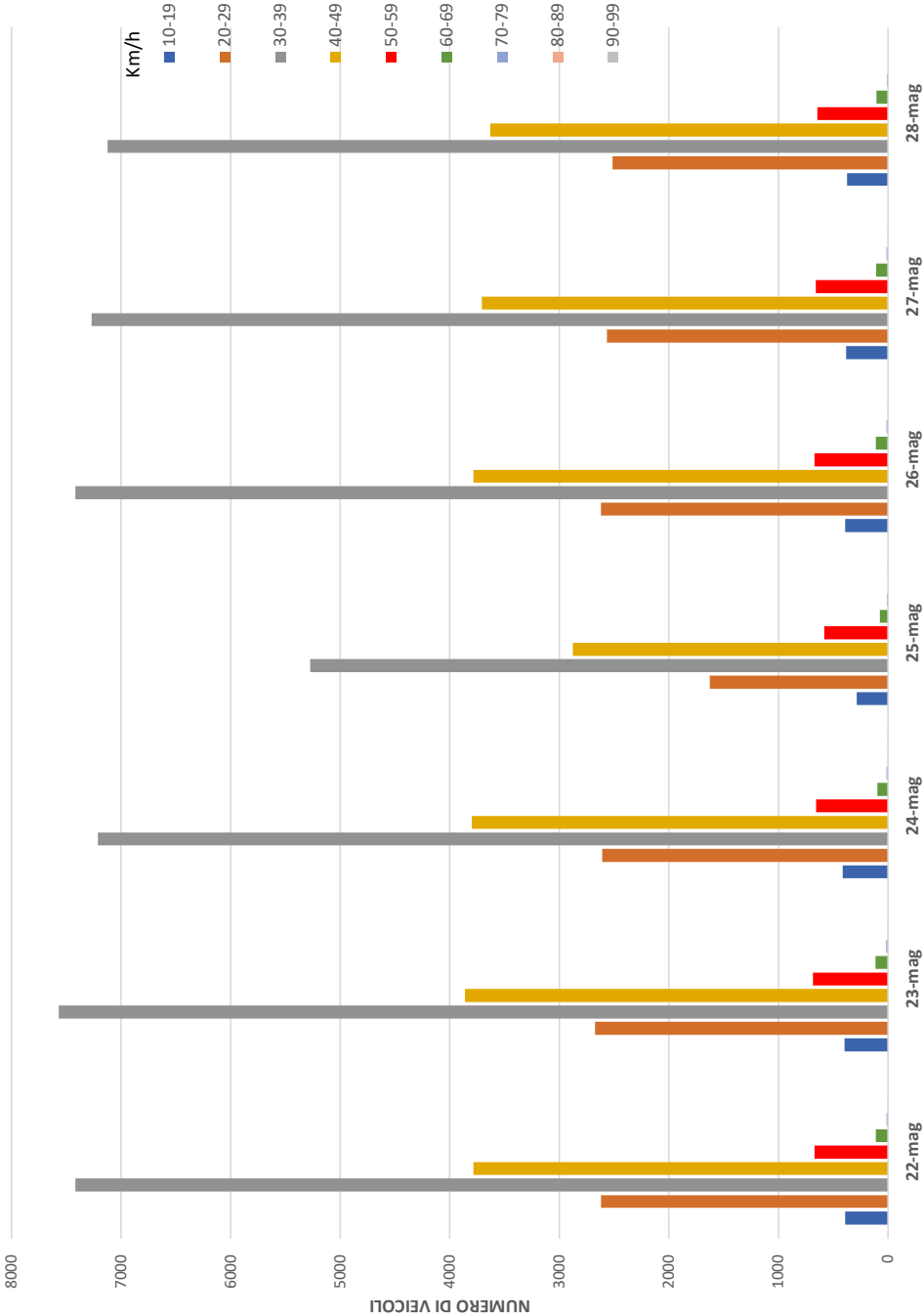


Distribuzione per tipologia di veicoli e direzione di marcia

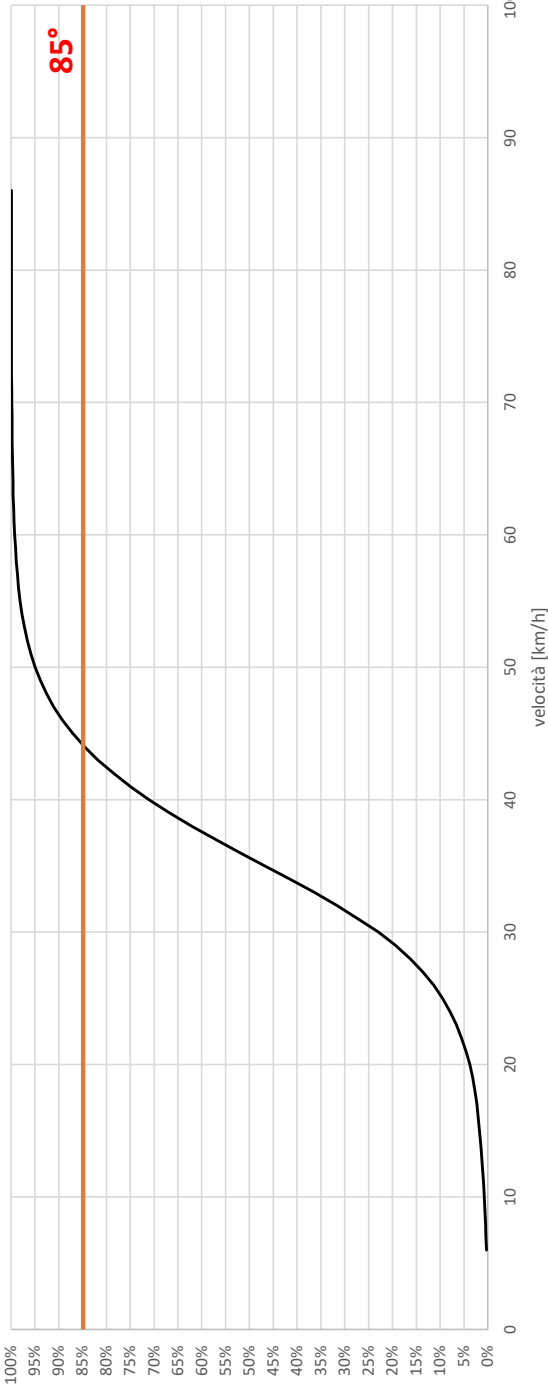


Via Adriatica - a nord del comparto in esame - PADOVA (PD)

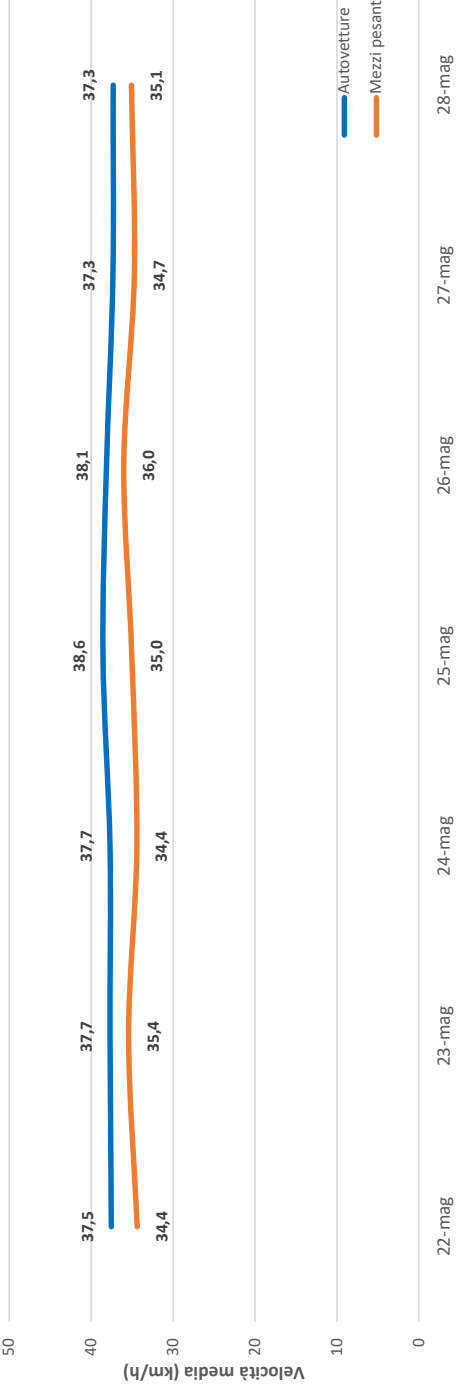
Classi di velocità per giorno di rilievo



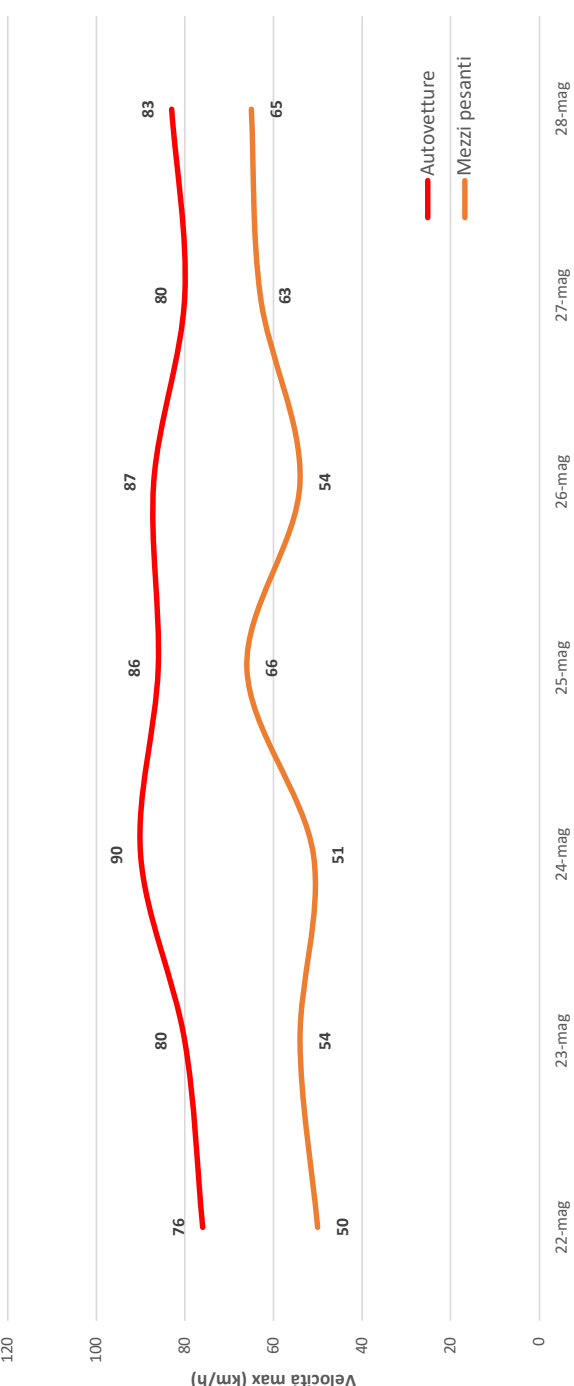
Distribuzione percentili velocità



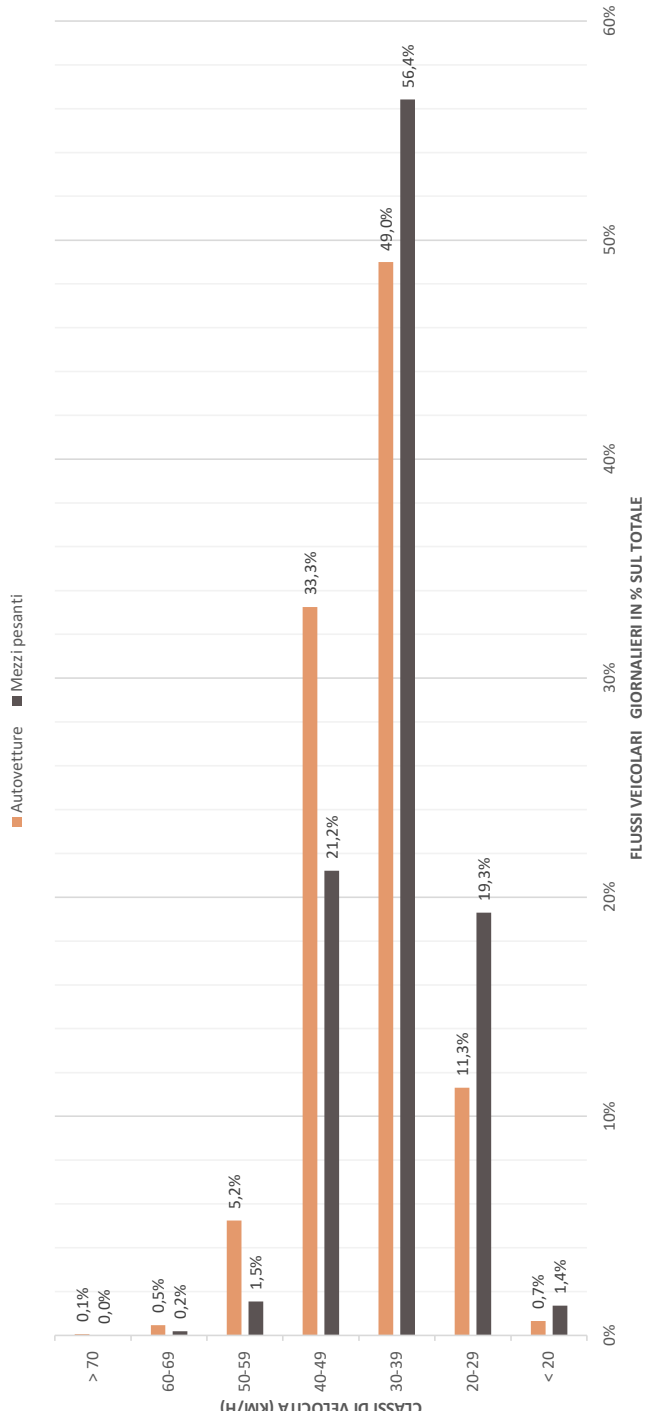
Velocità media sul totale rilevato



Velocità massima sul totale rilevato



Distribuzione classi di velocità sul totale veicoli



| Via Giulio Brunetta - a est del comparto in esame - PADOVA (PD) |             |
|-----------------------------------------------------------------|-------------|
| STUDIO DI IMPATTO VIABILISTICO                                  |             |
| Comune:                                                         | PADOVA (PD) |
| Località:                                                       | Guizza      |
| Direzione A:                                                    | PADOVA      |
| Direzione B:                                                    | ALBIGNASEGO |
| Postazione nr. 3                                                |             |
| Via Giulio Brunetta - a est del comparto in esame               |             |
| Limite di Velocità                                              | 50 km/h     |
| Larghezza della carreggiata                                     | 8,5 m       |
| Coordinate: 45°22'59.6"N 11°51'50.2"E                           |             |



| Rilievi del traffico da giovedì 22 maggio a mercoledì 28 maggio 2025 |                     |                        |             |
|----------------------------------------------------------------------|---------------------|------------------------|-------------|
|                                                                      |                     |                        |             |
| Traffico Giornaliero Medio - TGM                                     | TGM feriale         |                        | 9.630       |
|                                                                      | TGM sabato          |                        | 8.415       |
|                                                                      | TGM festivo         |                        | 6.018       |
|                                                                      | TGM                 |                        | 8.940       |
|                                                                      |                     |                        |             |
| Traffico Diurno Medio - TDM                                          | TDM feriale         |                        | 7.328       |
|                                                                      | TDM sabato          |                        | 6.198       |
|                                                                      | TDM festivo         |                        | 4.275       |
|                                                                      | TDM                 |                        | 6.730       |
|                                                                      |                     |                        |             |
| Ora di punta<br>su tutto l'intervallo di rilievo                     | Totale sezione      |                        | 776         |
|                                                                      | Giorno              | martedì 27 maggio 2025 |             |
| Ora di punta                                                         | intervallo orario   |                        | 08:00-09:00 |
|                                                                      | Direzione A         |                        | 514         |
|                                                                      | Giorno              | martedì 27 maggio 2025 |             |
|                                                                      | intervallo orario   |                        | 08:00-09:00 |
|                                                                      | Direzione B         |                        | 370         |
|                                                                      | Giorno              | giovedì 22 maggio 2025 |             |
|                                                                      | intervallo orario   |                        | 19:00-20:00 |
|                                                                      |                     |                        |             |
| Composizione veicolare su gg feriale (%)                             |                     | Auto                   | 97,1%       |
|                                                                      |                     | Veicoli commerciali    | 2,9%        |
|                                                                      |                     |                        |             |
| Velocità media rilevata (intervallo in km/h)                         |                     | Auto                   | 40-49       |
| V10                                                                  | Veicoli commerciali |                        | 40-49       |
|                                                                      | Auto                |                        | 40          |
| V50                                                                  | Veicoli commerciali |                        | 38          |
|                                                                      | Auto                |                        | 50          |
| V85                                                                  | Veicoli commerciali |                        | 47          |
|                                                                      | Auto                |                        | 59          |
| V MAX                                                                | Veicoli commerciali |                        | 56          |
|                                                                      | Auto                |                        | 118         |
|                                                                      |                     | Veicoli commerciali    | 90          |

Via Giulio Brunetta - a est del comparto in esame - PADOVA (PD)

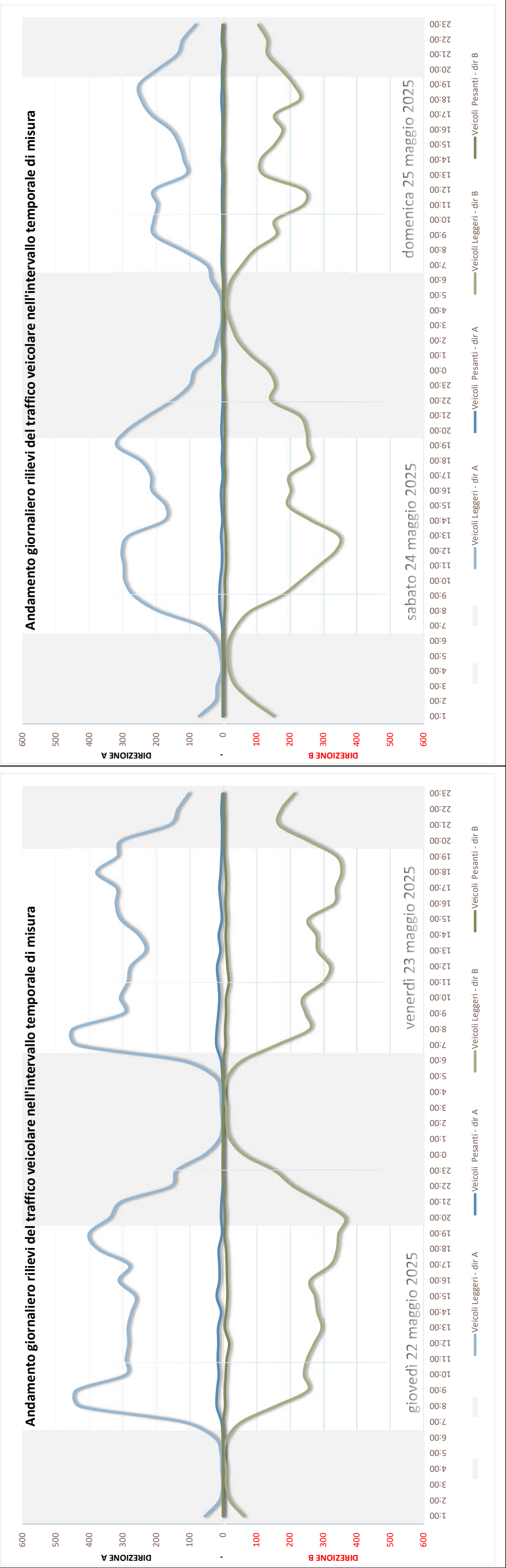
giovedì 22 maggio 2025

sabato 24 maggio 2025

domenica 25 maggio 2025

|       | Direzione A |     |       |       |     |       | Direzione B |     |       |       |     |       | Direzione A |    |       |       |    |       | Direzione B |    |       |       |    |       | Direzione A |    |       |       |    |       | Direzione B |  |  |  |  |  |
|-------|-------------|-----|-------|-------|-----|-------|-------------|-----|-------|-------|-----|-------|-------------|----|-------|-------|----|-------|-------------|----|-------|-------|----|-------|-------------|----|-------|-------|----|-------|-------------|--|--|--|--|--|
|       | L           | P   | T     | L     | P   | T     | L           | P   | T     | L     | P   | T     | L           | P  | T     | L     | P  | T     | L           | P  | T     | L     | P  | T     | L           | P  | T     | L     | P  | T     |             |  |  |  |  |  |
| 0:00  | 55          | 0   | 55    | 62    | 0   | 62    | 57          | 1   | 58    | 64    | 0   | 64    | 73          | 1  | 74    | 266   | 11 | 277   | 289         | 6  | 265   | 173   | 6  | 179   | 86          | 2  | 88    | 136   | 1  | 137   |             |  |  |  |  |  |
| 1:00  | 11          | 0   | 11    | 20    | 0   | 20    | 12          | 0   | 12    | 21    | 0   | 21    | 24          | 1  | 25    | 294   | 9  | 303   | 294         | 5  | 236   | 231   | 5  | 236   | 33          | 1  | 34    | 83    | 3  | 86    |             |  |  |  |  |  |
| 2:00  | 2           | 0   | 2     | 9     | 0   | 9     | 3           | 0   | 3     | 10    | 0   | 10    | 19          | 1  | 20    | 308   | 11 | 319   | 238         | 9  | 247   | 297   | 4  | 294   | 19          | 4  | 23    | 44    | 0  | 44    |             |  |  |  |  |  |
| 3:00  | 5           | 0   | 5     | 9     | 0   | 9     | 6           | 0   | 6     | 10    | 0   | 10    | 6           | 0  | 10    | 286   | 14 | 300   | 277         | 18 | 317   | 300   | 17 | 346   | 5           | 1  | 7     | 24    | 1  | 25    |             |  |  |  |  |  |
| 4:00  | 7           | 0   | 7     | 3     | 1   | 4     | 8           | 0   | 8     | 4     | 2   | 6     | 8           | 0  | 8     | 277   | 18 | 295   | 320         | 13 | 333   | 347   | 8  | 355   | 5           | 0  | 5     | 10    | 0  | 10    |             |  |  |  |  |  |
| 5:00  | 25          | 1   | 26    | 13    | 0   | 13    | 26          | 2   | 28    | 14    | 0   | 14    | 20          | 2  | 22    | 252   | 13 | 265   | 283         | 6  | 289   | 171   | 5  | 176   | 9           | 0  | 9     | 11    | 1  | 12    |             |  |  |  |  |  |
| 6:00  | 120         | 5   | 125   | 55    | 0   | 55    | 123         | 6   | 129   | 57    | 1   | 58    | 67          | 3  | 70    | 437   | 20 | 457   | 160         | 7  | 167   | 82    | 5  | 87    | 35          | 0  | 35    | 24    | 0  | 24    |             |  |  |  |  |  |
| 7:00  | 428         | 19  | 447   | 156   | 6   | 162   | 437         | 20  | 457   | 160   | 7   | 167   | 193         | 9  | 202   | 266   | 11 | 277   | 289         | 6  | 265   | 266   | 11 | 277   | 49          | 4  | 53    | 56    | 1  | 57    |             |  |  |  |  |  |
| 8:00  | 441         | 18  | 459   | 253   | 5   | 258   | 451         | 19  | 470   | 289   | 6   | 265   | 266         | 11 | 277   | 294   | 9  | 303   | 294         | 5  | 236   | 173   | 6  | 179   | 124         | 4  | 128   | 94    | 1  | 95    |             |  |  |  |  |  |
| 9:00  | 292         | 13  | 305   | 242   | 8   | 250   | 298         | 14  | 312   | 247   | 9   | 256   | 294         | 9  | 303   | 301   | 4  | 301   | 231         | 5  | 236   | 231   | 5  | 236   | 207         | 2  | 209   | 159   | 0  | 159   |             |  |  |  |  |  |
| 10:00 | 291         | 16  | 307   | 251   | 11  | 262   | 308         | 11  | 319   | 238   | 9   | 247   | 297         | 4  | 301   | 306   | 3  | 306   | 285         | 9  | 294   | 285   | 9  | 294   | 208         | 2  | 210   | 155   | 1  | 156   |             |  |  |  |  |  |
| 11:00 | 283         | 14  | 297   | 273   | 18  | 291   | 286         | 14  | 300   | 277   | 18  | 317   | 303         | 3  | 306   | 303   | 3  | 306   | 337         | 9  | 346   | 337   | 9  | 346   | 197         | 3  | 200   | 240   | 1  | 241   |             |  |  |  |  |  |
| 12:00 | 285         | 15  | 300   | 295   | 5   | 300   | 277         | 18  | 295   | 320   | 13  | 333   | 283         | 6  | 289   | 283   | 6  | 289   | 347         | 8  | 355   | 347   | 8  | 355   | 208         | 3  | 211   | 241   | 2  | 243   |             |  |  |  |  |  |
| 13:00 | 274         | 6   | 280   | 282   | 10  | 292   | 232         | 8   | 240   | 283   | 10  | 293   | 177         | 2  | 179   | 266   | 4  | 270   | 266         | 4  | 270   | 266   | 4  | 270   | 112         | 2  | 114   | 122   | 3  | 125   |             |  |  |  |  |  |
| 14:00 | 262         | 19  | 281   | 275   | 13  | 288   | 252         | 13  | 265   | 279   | 8   | 287   | 171         | 5  | 176   | 171   | 5  | 176   | 194         | 3  | 197   | 194   | 3  | 197   | 118         | 4  | 122   | 112   | 0  | 112   |             |  |  |  |  |  |
| 15:00 | 312         | 11  | 323   | 260   | 12  | 272   | 307         | 4   | 311   | 254   | 10  | 264   | 213         | 6  | 219   | 203   | 3  | 206   | 203         | 3  | 206   | 203   | 3  | 206   | 131         | 2  | 133   | 163   | 1  | 154   |             |  |  |  |  |  |
| 16:00 | 281         | 11  | 292   | 322   | 11  | 333   | 321         | 7   | 328   | 332   | 7   | 339   | 216         | 1  | 217   | 198   | 6  | 204   | 198         | 6  | 204   | 198   | 6  | 204   | 157         | 2  | 159   | 178   | 1  | 179   |             |  |  |  |  |  |
| 17:00 | 374         | 13  | 387   | 341   | 9   | 350   | 319         | 11  | 330   | 338   | 9   | 347   | 247         | 4  | 251   | 263   | 4  | 267   | 263         | 4  | 267   | 263   | 4  | 267   | 215         | 2  | 217   | 154   | 3  | 157   |             |  |  |  |  |  |
| 18:00 | 401         | 3   | 404   | 346   | 4   | 350   | 379         | 7   | 386   | 354   | 8   | 362   | 319         | 2  | 321   | 283   | 4  | 257   | 283         | 4  | 257   | 283   | 4  | 257   | 245         | 5  | 250   | 229   | 4  | 233   |             |  |  |  |  |  |
| 19:00 | 339         | 6   | 345   | 364   | 6   | 370   | 316         | 5   | 321   | 340   | 4   | 344   | 289         | 5  | 294   | 249   | 5  | 254   | 249         | 5  | 254   | 249   | 5  | 254   | 252         | 3  | 255   | 212   | 1  | 213   |             |  |  |  |  |  |
| 20:00 | 306         | 5   | 311   | 293   | 3   | 296   | 306         | 3   | 309   | 256   | 2   | 258   | 224         | 3  | 227   | 228   | 4  | 232   | 228         | 4  | 232   | 228   | 4  | 232   | 198         | 3  | 201   | 174   | 1  | 175   |             |  |  |  |  |  |
| 21:00 | 157         | 1   | 158   | 211   | 2   | 213   | 161         | 3   | 164   | 168   | 3   | 171   | 152         | 1  | 153   | 144   | 4  | 148   | 144         | 4  | 148   | 144   | 4  | 148   | 138         | 0  | 138   | 133   | 2  | 135   |             |  |  |  |  |  |
| 22:00 | 141         | 1   | 142   | 154   | 0   | 154   | 136         | 5   | 141   | 174   | 2   | 176   | 101         | 1  | 102   | 186   | 0  | 156   | 186         | 0  | 156   | 186   | 0  | 156   | 121         | 4  | 125   | 132   | 0  | 132   |             |  |  |  |  |  |
| 23:00 | 114         | 1   | 115   | 144   | 2   | 146   | 103         | 2   | 105   | 213   | 1   | 214   | 118         | 1  | 119   | 190   | 2  | 192   | 190         | 2  | 192   | 190   | 2  | 192   | 82          | 1  | 83    | 105   | 0  | 105   |             |  |  |  |  |  |
| 8-20  | 3.835       | 145 | 3.980 | 3.504 | 112 | 3.616 | 3.746       | 131 | 3.877 | 3.544 | 110 | 3.654 | 3.075       | 58 | 3.133 | 2.999 | 66 | 3.065 | 2.999       | 66 | 3.065 | 2.999 | 66 | 3.065 | 2.174       | 34 | 2.208 | 2.049 | 18 | 2.067 |             |  |  |  |  |  |
| 20-8  | 1.371       | 33  | 1.404 | 1.129 | 14  | 1.143 | 1.378       | 42  | 1.420 | 1.151 | 18  | 1.169 | 1.004       | 23 | 1.027 | 1.167 | 23 | 1.190 | 1.167       | 23 | 1.190 | 1.167 | 23 | 1.190 | 781         | 20 | 801   | 932   | 10 | 942   |             |  |  |  |  |  |
| 24 h  | 5.206       | 178 | 5.384 | 4.633 | 126 | 4.759 | 5.124       | 173 | 5.297 | 4.695 | 128 | 4.823 | 4.079       | 81 | 4.160 | 4.166 | 89 | 4.255 | 4.166       | 89 | 4.255 | 4.166 | 89 | 4.255 | 2.955       | 54 | 3.009 | 2.981 | 28 | 3.009 |             |  |  |  |  |  |

Legenda: L- Veicoli Leggeri; P - Veicoli Commerciali-Pesanti; T: Totale Veicoli



Via Giulio Brunetta - a est del comparto in esame - PADOVA (PD)

lunedì 26 maggio 2025

martedì 27 maggio 2025

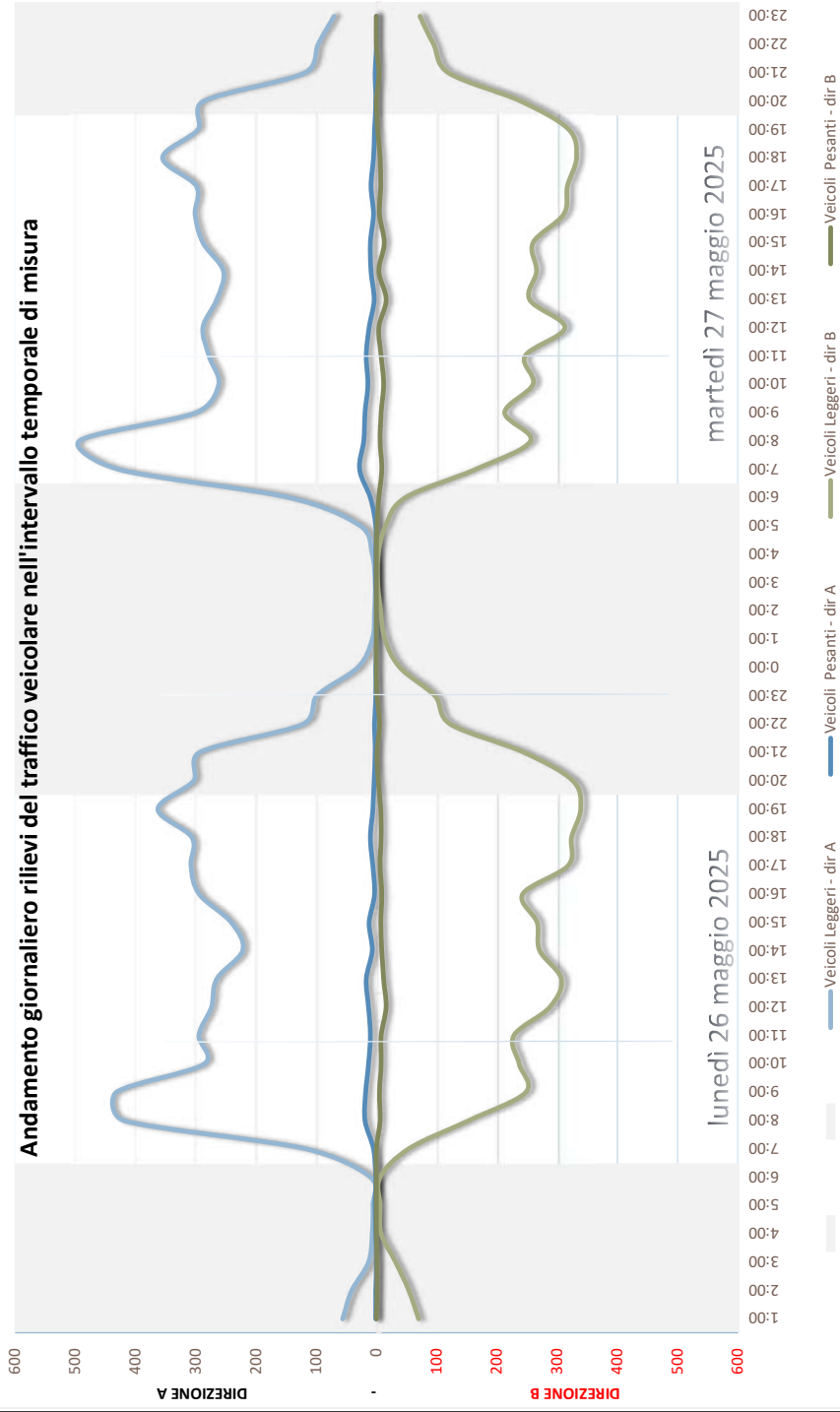
mercoledì 28 maggio 2025

MEDIA DEI VALORI MISURATI

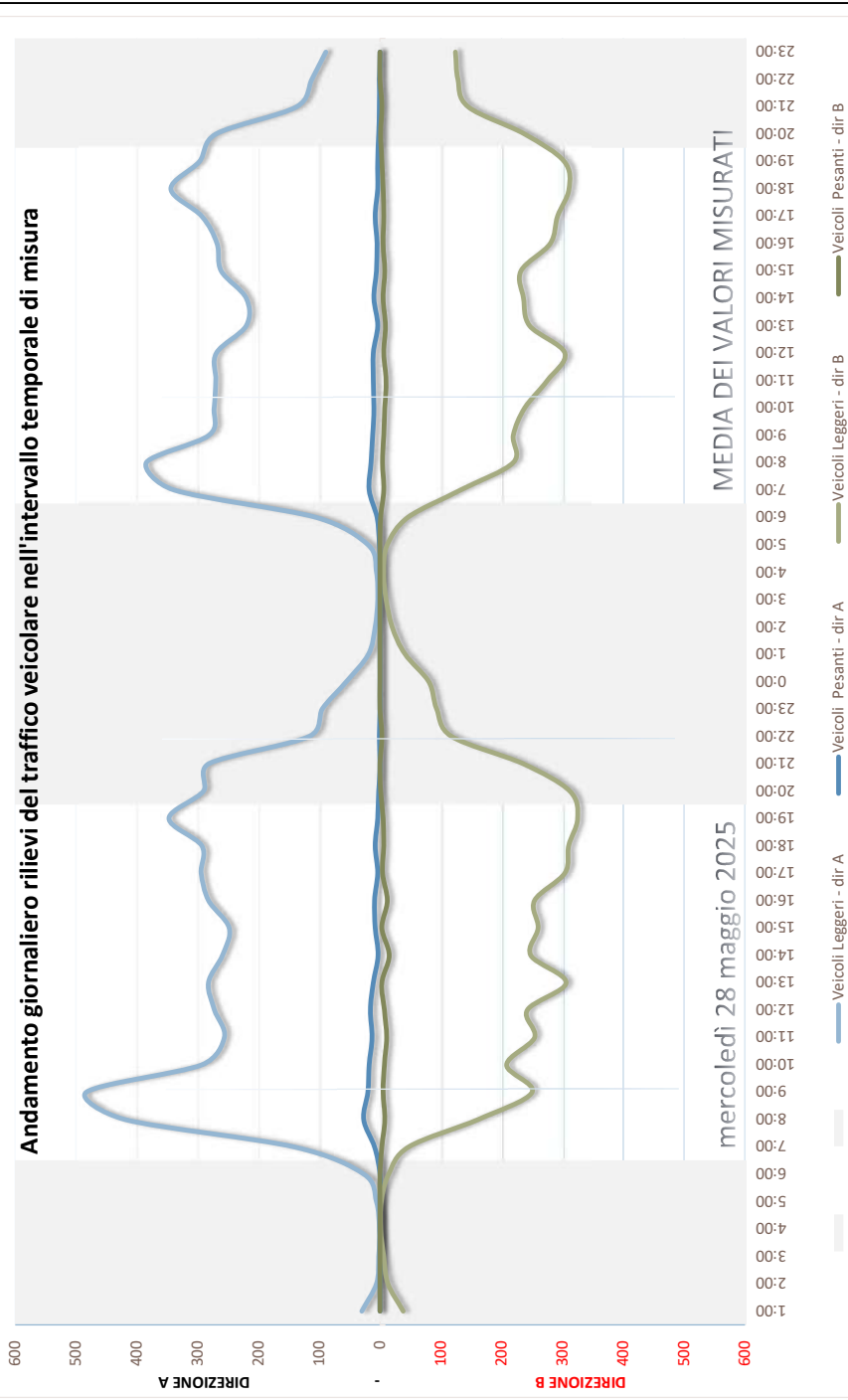
|       | Direzione A |     |       |       |     | Direzione B |       |     |       |       | Direzione A |       |       |     |       | Direzione B |    |       |       |     | Direzione A |       |    |       |       | Direzione B |       |       |    |       |
|-------|-------------|-----|-------|-------|-----|-------------|-------|-----|-------|-------|-------------|-------|-------|-----|-------|-------------|----|-------|-------|-----|-------------|-------|----|-------|-------|-------------|-------|-------|----|-------|
|       | L           | P   | T     | L     | P   | T           | L     | P   | T     | L     | P           | T     | L     | P   | T     | L           | P  | T     | L     | P   | T           | L     | P  | T     | L     | P           | T     |       |    |       |
| 0:00  | 56          | 1   | 57    | 70    | 0   | 70          | 31    | 1   | 32    | 39    | 0           | 39    | 30    | 0   | 30    | 38          | 0  | 38    | 55    | 0   | 55          | 80    | 0  | 80    | 55    | 0           | 55    | 80    | 0  | 80    |
| 1:00  | 41          | 1   | 42    | 55    | 1   | 55          | 7     | 0   | 7     | 14    | 0           | 14    | 6     | 0   | 6     | 13          | 0  | 13    | 19    | 0   | 19          | 41    | 0  | 41    | 19    | 0           | 19    | 41    | 0  | 41    |
| 2:00  | 13          | 0   | 13    | 33    | 1   | 33          | 3     | 0   | 3     | 7     | 0           | 7     | 2     | 0   | 2     | 6           | 0  | 6     | 8     | 0   | 8           | 20    | 0  | 20    | 8     | 0           | 8     | 20    | 0  | 20    |
| 3:00  | 7           | 1   | 8     | 8     | 0   | 8           | 2     | 1   | 3     | 2     | 0           | 2     | 1     | 0   | 1     | 1           | 0  | 1     | 4     | 0   | 4           | 10    | 0  | 10    | 4     | 0           | 4     | 10    | 0  | 10    |
| 4:00  | 6           | 2   | 8     | 6     | 0   | 6           | 7     | 1   | 8     | 3     | 0           | 3     | 6     | 0   | 6     | 2           | 0  | 2     | 6     | 0   | 6           | 6     | 0  | 6     | 6     | 0           | 6     | 6     | 0  | 6     |
| 5:00  | 10          | 1   | 11    | 6     | 0   | 6           | 27    | 1   | 28    | 15    | 1           | 16    | 26    | 0   | 26    | 14          | 0  | 14    | 20    | 1   | 21          | 12    | 0  | 12    | 20    | 1           | 21    | 12    | 0  | 12    |
| 6:00  | 118         | 5   | 123   | 54    | 0   | 54          | 144   | 10  | 154   | 48    | 4           | 52    | 141   | 9   | 150   | 47          | 3  | 50    | 106   | 5   | 111         | 46    | 1  | 47    | 106   | 5           | 111   | 46    | 1  | 47    |
| 7:00  | 419         | 19  | 438   | 153   | 6   | 159         | 428   | 28  | 456   | 165   | 9           | 174   | 419   | 27  | 446   | 161         | 8  | 169   | 339   | 18  | 357         | 133   | 6  | 139   | 339   | 18          | 357   | 133   | 6  | 139   |
| 8:00  | 432         | 18  | 450   | 248   | 5   | 253         | 493   | 21  | 514   | 256   | 6           | 262   | 483   | 20  | 503   | 250         | 5  | 255   | 384   | 15  | 399         | 219   | 4  | 223   | 384   | 15          | 399   | 219   | 4  | 223   |
| 9:00  | 286         | 13  | 299   | 237   | 8   | 245         | 299   | 19  | 318   | 213   | 8           | 221   | 293   | 18  | 311   | 208         | 7  | 215   | 281   | 12  | 293         | 219   | 6  | 225   | 281   | 12          | 293   | 219   | 6  | 225   |
| 10:00 | 295         | 10  | 305   | 228   | 8   | 236         | 262   | 14  | 276   | 260   | 12          | 272   | 256   | 13  | 273   | 254         | 11 | 265   | 273   | 10  | 283         | 238   | 8  | 246   | 273   | 10          | 283   | 238   | 8  | 246   |
| 11:00 | 274         | 13  | 287   | 288   | 16  | 304         | 278   | 17  | 295   | 247   | 8           | 255   | 272   | 16  | 288   | 242         | 7  | 249   | 270   | 11  | 281         | 275   | 10 | 285   | 270   | 11          | 281   | 275   | 10 | 285   |
| 12:00 | 265         | 17  | 282   | 307   | 12  | 319         | 288   | 12  | 300   | 313   | 4           | 317   | 282   | 11  | 293   | 306         | 3  | 309   | 269   | 11  | 280         | 304   | 6  | 310   | 269   | 11          | 280   | 304   | 6  | 310   |
| 13:00 | 222         | 7   | 229   | 271   | 9   | 280         | 265   | 4   | 269   | 254   | 16          | 270   | 259   | 3   | 262   | 248         | 15 | 263   | 220   | 4   | 224         | 246   | 9  | 255   | 220   | 4           | 224   | 246   | 9  | 255   |
| 14:00 | 241         | 12  | 253   | 267   | 7   | 274         | 254   | 9   | 263   | 266   | 4           | 270   | 248   | 8   | 256   | 260         | 3  | 263   | 220   | 10  | 230         | 236   | 5  | 241   | 220   | 10          | 230   | 236   | 5  | 241   |
| 15:00 | 294         | 3   | 297   | 243   | 9   | 252         | 288   | 10  | 298   | 260   | 13          | 273   | 282   | 9   | 291   | 254         | 12 | 266   | 261   | 6   | 267         | 232   | 8  | 240   | 261   | 6           | 267   | 232   | 8  | 240   |
| 16:00 | 308         | 6   | 314   | 318   | 6   | 324         | 301   | 5   | 306   | 311   | 5           | 316   | 294   | 4   | 298   | 304         | 4  | 308   | 268   | 5   | 273         | 280   | 5  | 285   | 268   | 5           | 273   | 280   | 5  | 285   |
| 17:00 | 306         | 10  | 316   | 324   | 8   | 332         | 299   | 9   | 308   | 317   | 7           | 324   | 293   | 8   | 301   | 310         | 6  | 316   | 293   | 8   | 301         | 292   | 6  | 298   | 293   | 8           | 301   | 292   | 6  | 298   |
| 18:00 | 363         | 6   | 369   | 339   | 7   | 346         | 355   | 5   | 360   | 332   | 6           | 338   | 347   | 4   | 351   | 325         | 5  | 330   | 344   | 4   | 348         | 311   | 5  | 316   | 344   | 4           | 348   | 311   | 5  | 316   |
| 19:00 | 303         | 4   | 307   | 326   | 3   | 329         | 296   | 3   | 299   | 319   | 2           | 321   | 290   | 2   | 292   | 312         | 1  | 313   | 297   | 4   | 301         | 303   | 3  | 306   | 297   | 4           | 301   | 303   | 3  | 306   |
| 20:00 | 293         | 2   | 295   | 245   | 1   | 246         | 287   | 1   | 288   | 240   | 0           | 240   | 281   | 0   | 281   | 235         | 0  | 235   | 270   | 2   | 272         | 238   | 1  | 239   | 270   | 2           | 272   | 238   | 1  | 239   |
| 21:00 | 122         | 3   | 125   | 123   | 5   | 128         | 119   | 2   | 121   | 120   | 4           | 124   | 116   | 1   | 117   | 117         | 3  | 120   | 137   | 1   | 138         | 145   | 3  | 148   | 137   | 1           | 138   | 145   | 3  | 148   |
| 22:00 | 99          | 1   | 100   | 97    | 1   | 98          | 97    | 0   | 97    | 95    | 0           | 95    | 95    | 0   | 95    | 93          | 0  | 93    | 112   | 1   | 113         | 128   | 0  | 128   | 112   | 1           | 113   | 128   | 0  | 128   |
| 23:00 | 72          | 0   | 72    | 74    | 0   | 74          | 70    | 0   | 70    | 72    | 0           | 72    | 68    | 0   | 68    | 70          | 0  | 70    | 89    | 0   | 89          | 124   | 0  | 124   | 89    | 0           | 89    | 124   | 0  | 124   |
| 8-20  | 3.589       | 119 | 3.708 | 3.396 | 98  | 3.494       | 3.678 | 128 | 3.806 | 3.348 | 91          | 3.439 | 3.599 | 116 | 3.715 | 3.273       | 79 | 3.352 | 3.380 | 100 | 3.480       | 3.155 | 75 | 3.230 | 3.380 | 100         | 3.480 | 3.155 | 75 | 3.230 |
| 20-8  | 1.256       | 36  | 1.292 | 922   | 15  | 937         | 1.222 | 45  | 1.267 | 820   | 18          | 838   | 1.191 | 37  | 1.228 | 797         | 14 | 811   | 1.165 | 28  | 1.193       | 983   | 11 | 994   | 1.165 | 28          | 1.193 | 983   | 11 | 994   |
| 24 h  | 4.845       | 155 | 5.000 | 4.318 | 113 | 4.431       | 4.900 | 173 | 5.073 | 4.168 | 109         | 4.277 | 4.790 | 153 | 4.943 | 4.070       | 93 | 4.163 | 4.545 | 128 | 4.673       | 4.138 | 86 | 4.254 | 4.545 | 128         | 4.673 | 4.138 | 86 | 4.254 |

Legenda: L- Veicoli Leggeri; P - Veicoli Commerciali-Pesanti; T: Totale Veicoli

Andamento giornaliero rilievi del traffico veicolare nell'intervallo temporale di misura

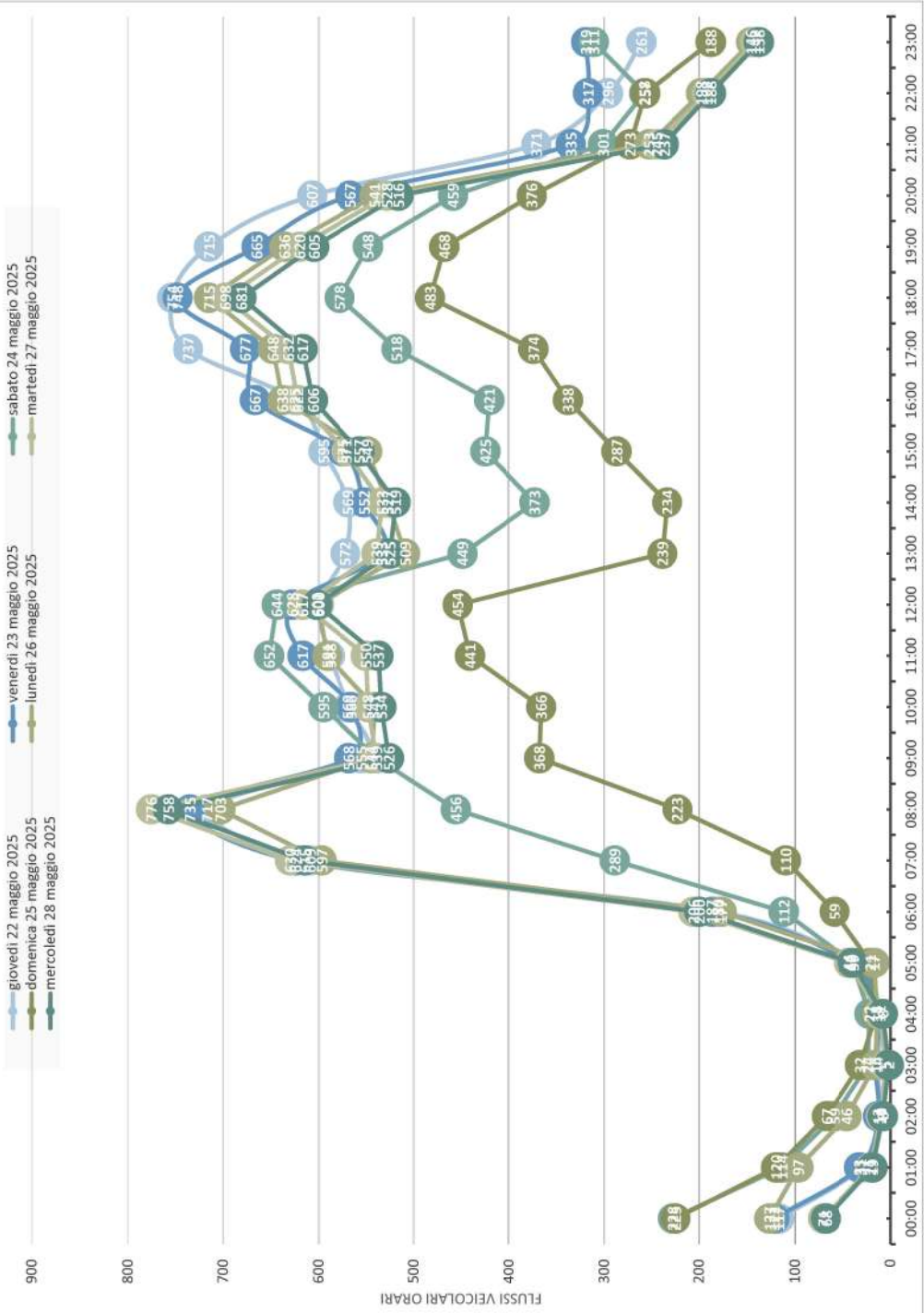


Andamento giornaliero rilievi del traffico veicolare nell'intervallo temporale di misura

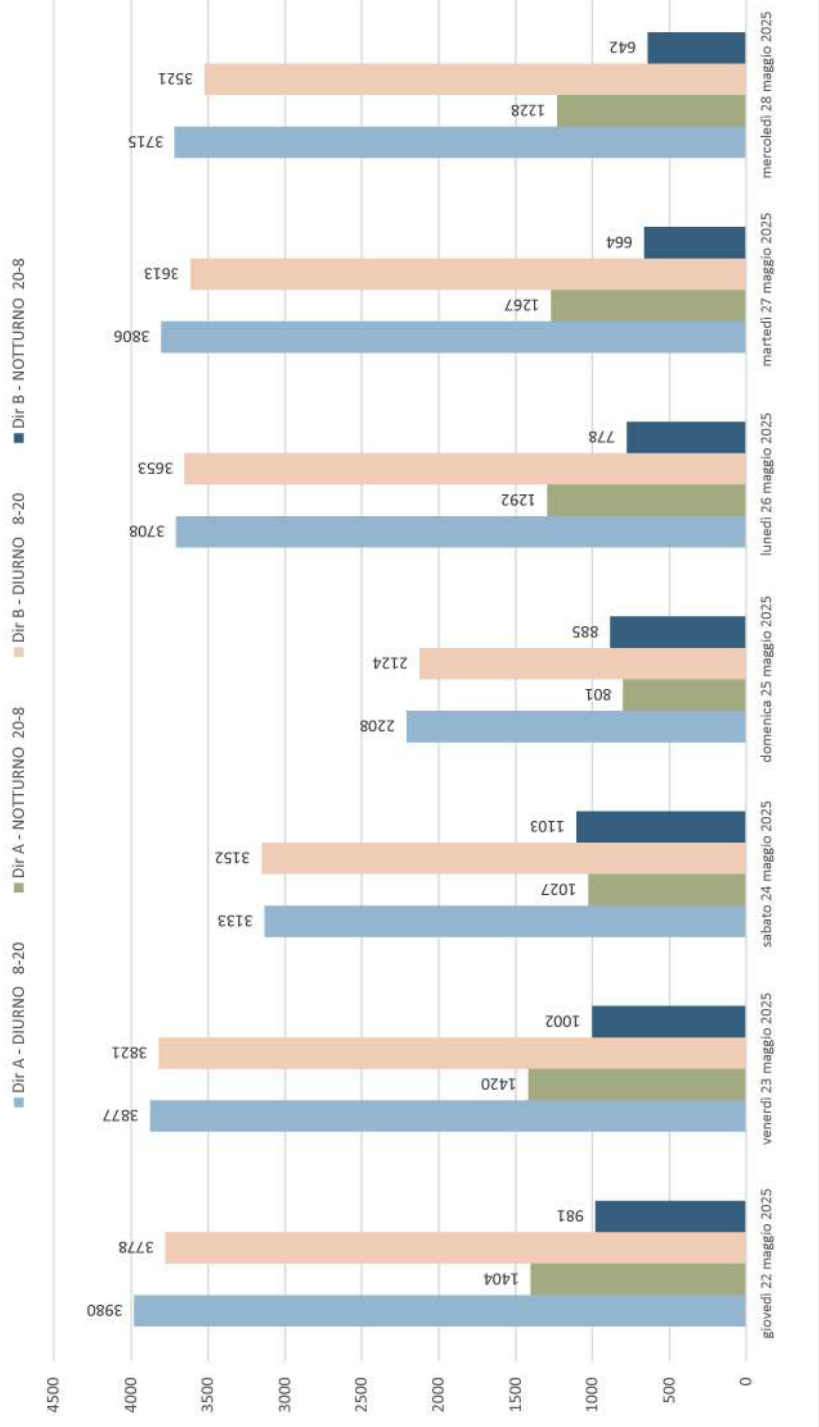


Via Giulio Brunetta - a est del comparto in esame - PADOVA (PD)

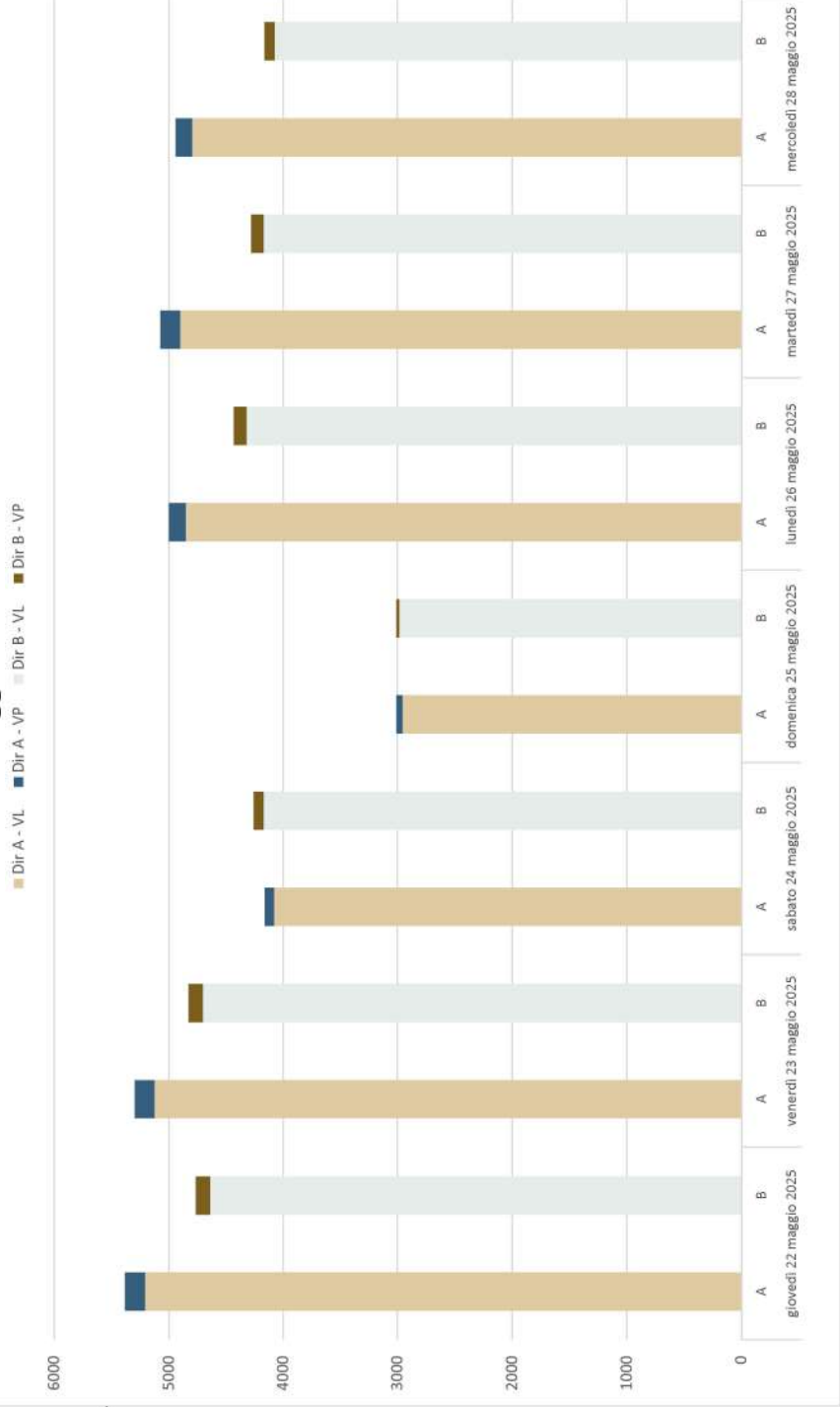
Andamento giornaliero rilievo del traffico veicolare



Traffico Diurno (8-20) e Notturno (20-8)



Traffico Leggeri e Pesanti

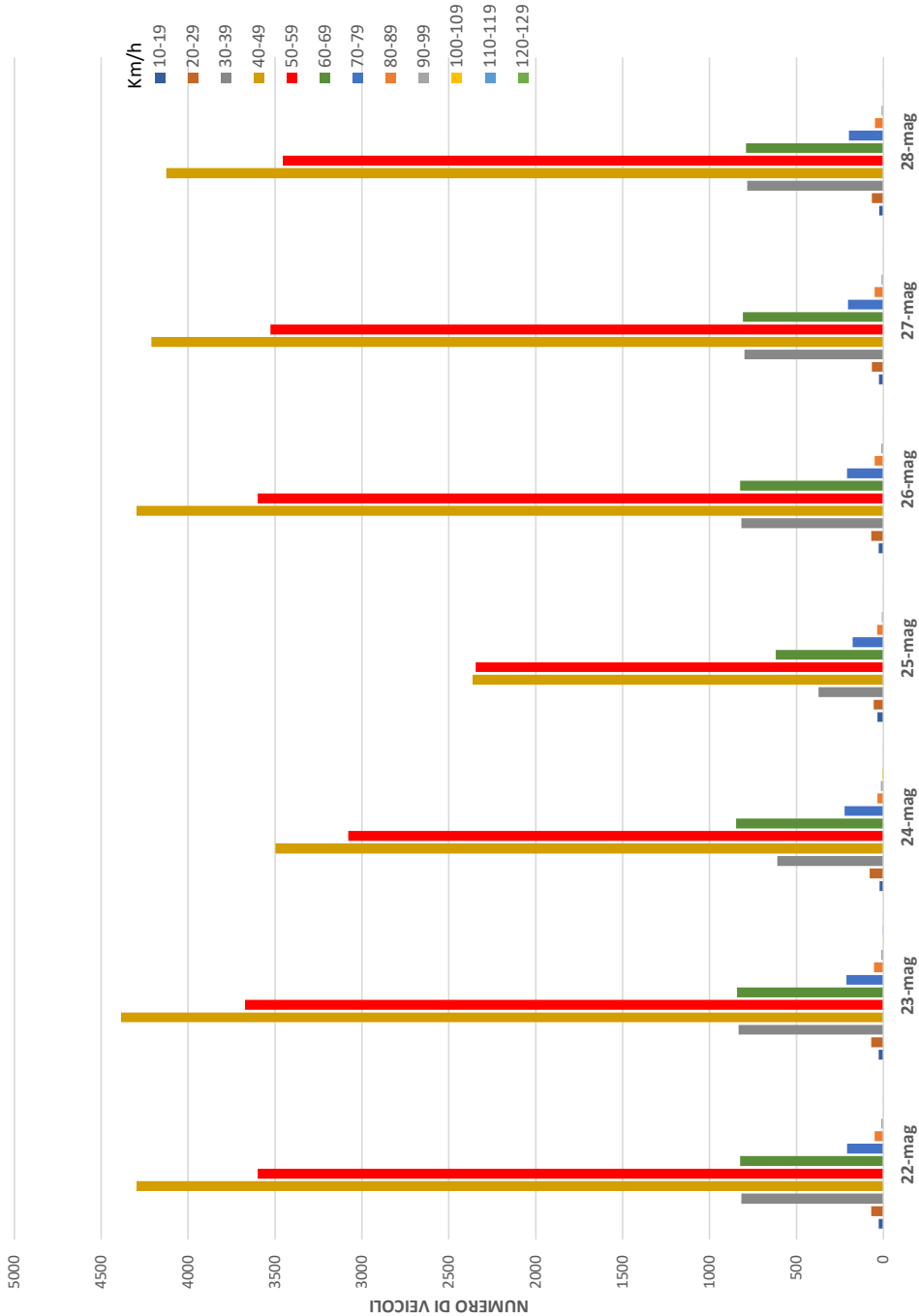


Distribuzione per tipologia di veicoli e direzione di marcia

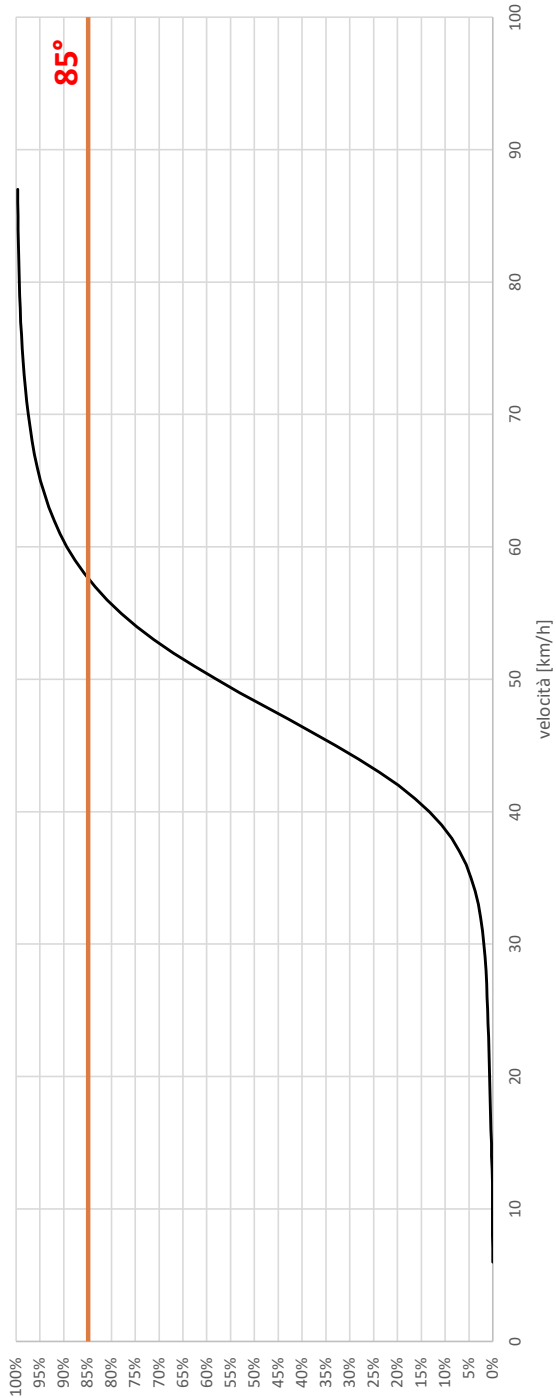


Via Giulio Brunetta - a est del comparto in esame - PADOVA (PD)

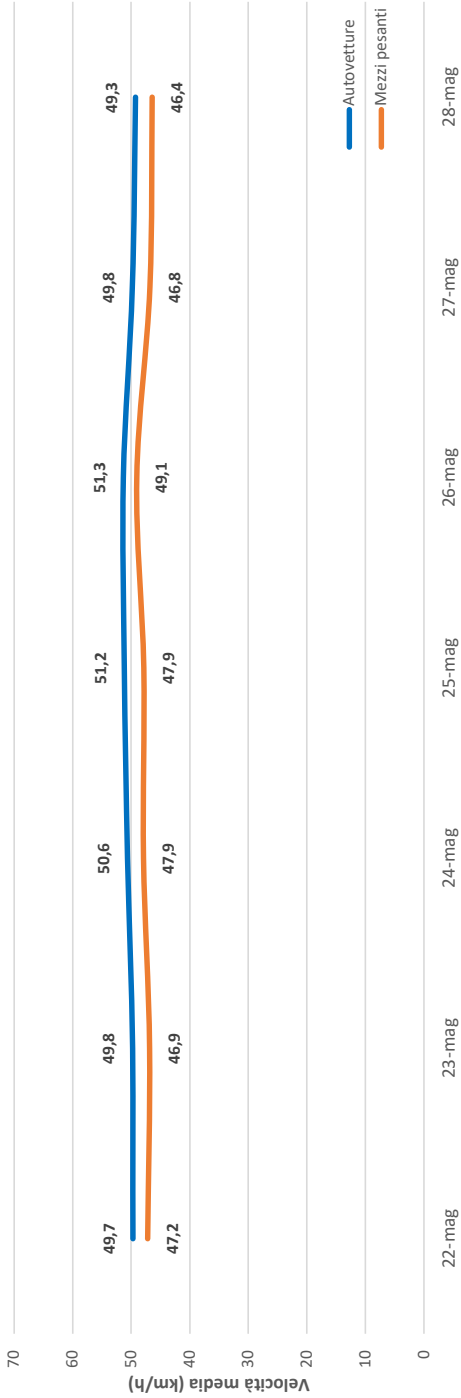
Classi di velocità per giorno di rilievo



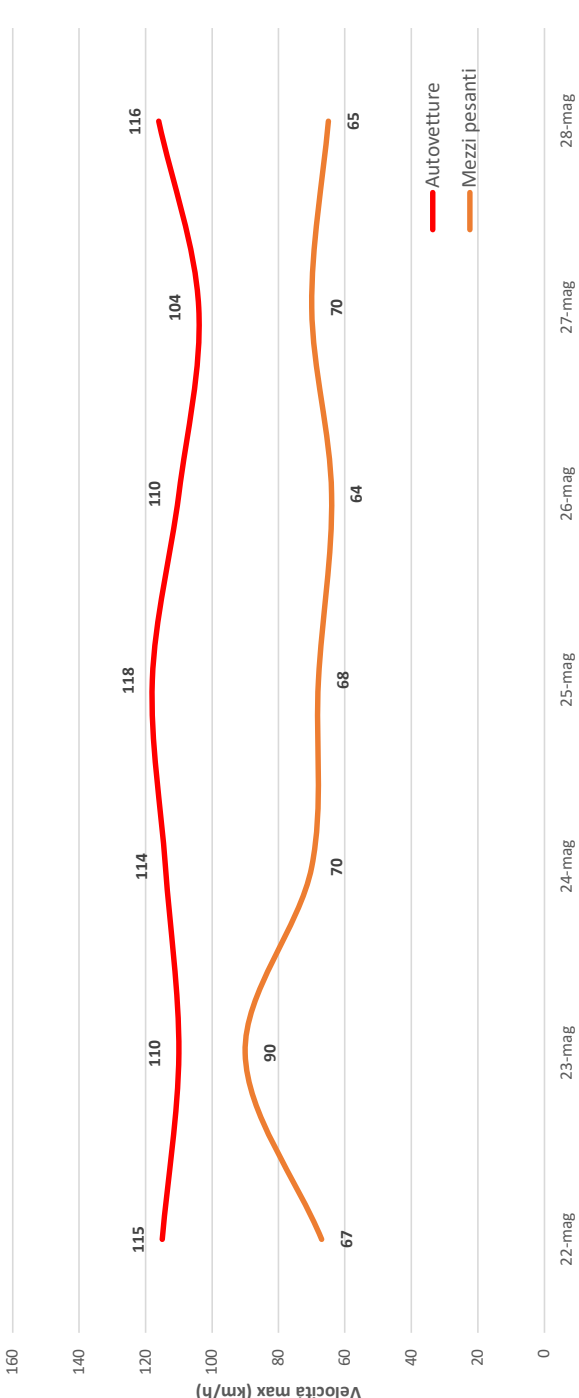
Distribuzione percentili velocità



Velocità media sul totale rilevato



Velocità massima sul totale rilevato



Distribuzione classi di velocità sul totale veicoli

