

Provincia Autonoma di Trento
Comunità della Valle di Cembra



PIANO TERRITORIALE DI COMUNITA'
PIANO STRALCIO VIABILITA'

RENDICONTAZIONE AMBIENTALE

Il Consiglio di Comunità	La C.U.P.
DELIBERA DI PRIMA ADOZIONE Deliberazione del Consiglio n. 22 del 31/10/2019 DELIBERA DI ADOZIONE DEFINITIVA _____	VERBALE DI DELIBERAZIONE _____
Il Tecnico	La Giunta Provinciale
ORDINE DEGLI ARCHITETTI DELLA PROV. DI TRENTO dott.arch. GIUSEPPE GORFER ISCRIZIONE ALBO N° 459 	

MARZO 2020

Provincia Autonoma di Trento
Comunità della Valle di Cembra

Indice:

1.	IL CONTESTO DEL RAPPORTO AMBIENTALE	5
1.1	La a definizione del mandato valutativo e la procedura di approvazione del piano	5
1.2	Analisi della cartografia del PUP	10
1.3	Il gruppo di valutazione, gli strumenti utilizzati, le fonti informative	11
1.4	La relazione tra i diversi strumenti pianificatori	11
1.5	L'area geografica di riferimento	12
1.6	Inquadramento geografico	13
2.	SCHEDA DI SINTESI DEGLI OBIETTIVI E DEI CONTENUTI DEL PIANO CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE AREE SIGNIFICATIVAMENTE INTERESSATE	15
2.1	Il quadro di riferimento: il PUP e l'accordo quadro di programma del PTC	15
2.2	Indirizzi e ipotesi per le strategie territoriali	16
2.3	Obiettivi generali, strumenti, soggetti coinvolti	19
2.4	Settori di utilizzo della viabilità	24
3.	IL CONTESTO AMBIENTALE, PAESAGGISTICO E TERRITORIALE	28
3.1	Le caratteristiche ambientali	28
3.2	L'esito della valutazione strategica della pianificazione sovraordinata	29
3.3	I risultati ambientali dei precedenti strumenti di pianificazione	29
4.	LA VALUTAZIONE DELLE AZIONI PER ATTUARE LE STRATEGIE	29
4.1	I possibili effetti significativi sull'ambiente e sul quadro paesaggistico e territoriale	29
4.2	Le azioni individuate e la stima degli impatti	30
4.3	Effetti finanziari delle azioni previste	30
4.4	Valutazione delle ricadute sull'ambiente in rapporto ai fattori economici e sociali	31
4.5	Realizzabilità ed efficacia delle azioni del piano	31
5.	VALUTAZIONE DEL PROCESSO DI CONSULTAZIONE	31
6.	SINTESI DEI RISULTATI DEL PROCESSO DI VALUTAZIONE	33

RENDICONTAZIONE URBANISTICA AI SENSI DELL'ART.6 DELLA L.P.1/2008 E DELLA L.P. 15 DICEMBRE 2004, N.10 E SUCCESSIVE MODIFICAZIONI E INTEGRAZIONI INTRODOTTE CON D.P.P. 24 NOVEMBRE 2009, n.29-31/Leg.

1. IL CONTESTO DEL RAPPORTO AMBIENTALE

1.1 La definizione del mandato valutativo e la procedura di approvazione del piano

Gli obiettivi del Piano Stralcio Viabilità:

Il piano territoriale della comunità (PTC) è lo strumento di pianificazione con il quale sono definite, sotto il profilo urbanistico e paesaggistico, le strategie per uno sviluppo sostenibile del territorio, nell'obiettivo di conseguire un elevato livello di competitività del sistema territoriale, di riequilibrio e di coesione sociale e di valorizzazione delle identità locali, nella cornice delle funzioni riservate alla comunità dalla legge provinciale di riforma istituzionale n. 3 del 2006.

La definizione di tale strumento urbanistico di livello intermedio con competenze da definirsi alla scala di area vasta, spetta alla Comunità. Il fine è quello di:

- spostare sul territorio, dalla dimensione provinciale al livello intermedio delle comunità locali, definito nell'ottica della sussidiarietà responsabile, una parte importante delle decisioni relative all'organizzazione del territorio e all'uso razionale delle risorse;
- assumere a livello locale e intermedio, in quello che può essere definito il Piano di area vasta, quelle responsabilità sovracomunali che superano il livello di competenza dei singoli Comuni o che comunque presuppongono una verifica territoriale più ampia;
- rafforzare in capo ai Comuni le attuali competenze, raccordandole al nuovo sistema istituzionale e dotandole di strumenti innovativi nell'ottica di una efficiente autonomia gestionale.

Il piano territoriale della comunità ha quindi il compito, e rappresenta l'opportunità, di pianificare nell'ottica dello sviluppo territoriale.

Questo può essere fatto facendosi carico di tutto il quadro strategico, **oppure procedendo per stralci tematici secondo una gerarchia di priorità individuata localmente**, fermo restando che, l'iter per l'adozione e l'approvazione degli eventuali stralci tematici, è lo stesso previsto per l'approvazione del Piano territoriale.

Alla luce delle problematiche riscontrate sul territorio e del dibattito in corso anche a livello provinciale in tema di **viabilità** e, più in generale di **mobilità**, **la Comunità della Valle di Cembra ha riconosciuto a tali aspetti un'importanza prioritaria** rispetto al più generale processo di formazione del Piano Territoriale della Comunità, ed ha attivato un percorso di confronto e

concertazione, al fine di predisporre entro tempi ravvicinati un quadro programmatico organico e condiviso in materia.

Il Documento preliminare del PTC della Valle di Cembra ha trattato e analizzato le problematiche principali in relazione alla viabilità della Valle di Cembra, facendo riferimento al quadro normativo provinciale. Questo si configura come un atto di indirizzo e programmazione, ed anticipa questi contenuti rispetto a quelli generali del redigendo “Piano stralcio” del PTC.

Il presente **Documento rappresenta una dichiarazione di intenti ed un quadro programmatico condiviso** per la pianificazione e il coordinamento degli interventi provinciali in materia di viabilità già previsti per l’anno 2012 e seguenti.

Tale procedura è coerente con la legge urbanistica provinciale n. 15/2015 che contempla, tra gli obiettivi e contenuti del piano territoriale della comunità, anche la “... individuazione della viabilità e della mobilità di valenza sovracomunale, ...” (art. 23, comma 5).



Aspetti procedurali:

Del progetto di Piano Stralcio Viabilità è stato incaricato un professionista architetto esterno all'Amministrazione della Comunità della Valle di Cembra, incaricato della progettazione del Piano Stralcio.

Con deliberazione n. 11 del 23 giugno dell'Assemblea della Comunità prendeva avvio il processo partecipativo per l'intera pianificazione territoriale, tra cui anche l'argomento della viabilità. Con

verbale di deliberazione n. 48 del 03/04/2017 è stato affidato l'incarico per la stesura del Piano Stralcio della Viabilità e si sono intrapresi una serie di incontri con le giunte comunali della Valle di Cembra al fine di raccogliere le varie criticità e proposte da inserire nel progetto di Piano Stralcio Viabilità. Ne sono uscite interessanti richieste e proposte che, analizzate e individuate, sono state riportate su una bozza di piano. Tale bozza è stata conseguentemente discussa con il Servizio, Viabilità della Provincia autonoma di Trento che con comunicazione di data 26/07/2019 a firma del dirigente ing. Mario Monaco, ha dato parere positivo sottolineando e suggerendo alcune criticità e modifiche da apportare ma accogliendo l'impianto progettuale proposto.

Il mandato valutativo:

In considerazione della natura del Piano Stralcio e delle "indicazioni metodologiche per la rendicontazione degli strumenti di pianificazione territoriale", di cui all'allegato III delle disposizioni regolamentari di applicazione della Direttiva 2001/42/CE ai sensi dell'art.11 della L.P. 15 dicembre 2004, n.10, nella definizione del mandato valutativo, (scoping) si è provveduto in primo luogo ad effettuare uno screening per la verifica degli aspetti da sottoporre a rendicontazione, il cui esito è riportato nei seguenti dati di sintesi:

Determinazione dei possibili effetti significativi in relazione alle caratteristiche del Piano Stralcio ed alle caratteristiche degli effetti e delle aree che possono essere interessate (allegato II DPGP 14 settembre 2006, n.15-68/Leg – LINEE GUIDA APPENDICE 1)

CARATTERISTICHE AMBIENTALI DELLE AREE CHE POTREBBERO ESSERE SIGNIFICATIVAMENTE INTERESSATE	ESITO	OSSERVAZIONI
Vulnerabilità delle aree interessate - previsioni di infrastrutture che interessano aree di particolare valore ambientale		
infrastrutture che interessano beni del patrimonio culturale	NO	
infrastrutture che interessano ambienti tutelati a livello nazionale o comunitario (SIC, ZPS, ecc.)	NO	
infrastrutture che interessano ambienti tutelati a livello locale (riserve naturali di interesse locale)	NO	
infrastrutture che interessano aree agricole individuate dal PUP	NO	Il presente piano stralcio riprende le varie previsioni urbanistiche dei relativi PRG. Solo in questi casi, ma con previsioni urbanistiche già attuate, vengono interessate aree agricole individuate dal PUP. Le nuove previsioni, non interessano tali aree.
Presenza di criticità ambientali peculiari del territorio	NO	Il Piano interessa in prevalenza tracciati già esistenti. I tratti di nuova previsione non presentano particolari criticità ambientali.

CARATTERISTICHE DEL PIANO STRALCIO DELLA VIABILITA'	ESITO	OSSERVAZIONI
In quale misura il piano stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse?		Il presente piano stralcio non assume valenza strategica in quanto non inserisce elementi progettuali significativi rispetto all'assetto viario esistente e/o previsto nei relativi strumenti urbanistici e dal PUP o tali da comportare interferenze e alterazione del sistema ambientale
Previsione di elementi progettuali che possono inquadrare il Piano stralcio a valenza strategica	NO	
Previsione di progetti da sottoporre a VIA	NO	
Previsione di grandi trasformazioni territoriali	NO	
Presenza di previsioni in grado di influenzare altri piani, inclusi quelli gerarchicamente ordinati		
Presenza di previsioni in grado di incrementare o ridurre le criticità e/o opportunità ambientali presenti sul territorio	SI	Il piano propone azioni tese a rafforzare l'assetto strutturale del territorio della Comunità nel rispetto dei processi già avviati con le precedenti e esistenti pianificazioni. Proprio in quest'ottica ha per obiettivo la riduzione di alcune criticità, soprattutto in merito alla sicurezza, del sistema viario esistente. Nel contempo vengono confermate le previsioni urbanistiche già individuate nei vari livelli di pianificazione.
PUP	SI	Le previsioni riportate nel Piano Stralcio riprendono e confermano le previsioni del PUP e riprese dai relativi PRG. Vengono inserite alcune previsioni di carattere locale, in parte già previste nello Studio Preliminare del PTC.
PTC	SI	Vengono riprese le indicazioni e previsioni fornite dalle linee guida preliminari del PTC.
Piano Generale di Utilizzazione delle Acque Pubbliche	NO	Il Piano Stralcio riporta previsioni urbanistiche relative alla viabilità già previste e riportate nei vari strumenti urbanistici del territorio, compreso il PUP. Gli interventi non previsti da tali strumenti sono minimali e non interagiscono coi documenti richiesti.
Carta di sintesi geologica	NO	
Carta delle risorse idriche	NO	
Pertinenza del Piano Stralcio Viabilità per l'integrazione delle considerazioni ambientali		
Presenza di particolari previsioni finalizzate alla promozione di uno sviluppo sostenibile	SI	Il Piano stralcio prevede e rimanda allo specifico piano delle piste ciclabili di valle. Inoltre rimanda ad uno studio di fattibilità della Ferrovia delle Valli dell'Avisio (Transdolomites). Nonostante l'autonomia di tali progetti, vengono menzionati quali possibili completamenti al piano.
Problemi ambientali pertinenti al Piano Stralcio della Viabilità		
Inquinamento acqua	NO	
Inquinamento dell'aria	NO	La realizzazione delle circonvallazioni dei centri abitati comporteranno una riduzione dell'emissione di gas di scarico degli automezzi.
Inquinamento del suolo	NO	
Inquinamento acustico	NO	

PRESENZA DI EVENTUALI EFFETTI AMBIENTALI E LORO CARATTERISTICHE	ESITO	OSSERVAZIONI
Previsioni che determinano una significativa variazione dell'uso delle risorse		
Acqua	NO	
Suolo	NO	
Sottosuolo	NO	
Energia	NO	
Flora e fauna	NO	
Previsioni che determinano un significativo aumento della produzione di rifiuti ed emissioni	SI	Le previsioni sono mirate prevalentemente alla messa sicurezza dei vari tracciati stradali e delle loro intersezioni. Le possibili circonvallazioni ai centri abitati porteranno un sicuro beneficio in termini non solo di viabilità e vivibilità, ma anche per le emissioni di inquinanti.
Previsioni di effetti inerenti priorità ambientali del contesto o rispetto ad aree di particolare valore	NO	
Previsione di effetti comportanti rischi per la salute umana	NO	

In conclusione alle verifiche preliminari svolte, il cui esito è stato costantemente monitorato nel corso dell'elaborazione del Piano Stralcio della Viabilità, si è delineato nel metodo e nei contenuti il mandato valutativo.

Nel metodo, si è inteso procedere secondo quanto previsto dalle indicazioni metodologiche per la rendicontazione urbanistica dei piani regolatori generali predisposte dal Servizio Urbanistica della Provincia Autonoma di Trento, con riferimento all'allegato III *“linee guida per l'autovalutazione degli strumenti di pianificazione territoriale”* delle disposizioni regolamentari di applicazione della direttiva 2001/42/CE, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente, ai sensi dell'art.11 della Legge Provinciale 15 settembre 2004, n.10”.

Nei contenuti, è emersa l'opportunità di strutturare il processo valutativo in 2 direzioni:

- verifica della coerenza con la pianificazione sovra-ordinata per quanto riguarda la valutazione degli effetti significativi rispetto al PUP;
- verifica di coerenza e di “incidenza” delle azioni trasformatrici introdotte dal Piano Stralcio della Viabilità in relazione all'assetto territoriale in continuità con la pianificazione precedente.

1.2 Analisi della cartografia del PUP

L'analisi della cartografia del PUP per verificare la coerenza con quanto previsto nel Piano Stralcio della Viabilità ha evidenziato come non sussistano incongruenze. Il PUP prevede in gran parte gli interventi proposti e, per quelli in previsione, non sottolinea particolari emergenze. La cartografia generale, essendo di notevoli dimensioni, viene allegata. A seguire alcune considerazioni sugli interventi non previsti dal PUP.

Carta del paesaggio

Gli elementi non previsti nella cartografia del PUP sono prevalentemente gli attraversamenti della Valle. In particolare quello tra Lisignago e Albiano di carattere unicamente pedonale, quello tra Cembra e Lona, che riprende un tracciato viario esistente e previsto nel PRG di Lona Lases, e l'individuazione di un percorso sul versante di Cembra che utilizzi prevalentemente la viabilità esistente. Infine il collegamento tra Grumes e Sover, in parte già esistente e che necessita di brevi nuovi tracciati stradali. Tutti questi interventi, ricalcando principalmente tracciati esistenti, interessano l'area di interesse fluviale e la loro realizzazione dovrà prendere atto della delicatezza di queste aree. Le dimensioni modeste degli interventi appaiono comunque compatibili.

Inquadramento strutturale

L'inquadramento strutturale riprende integralmente le indicazioni del PUP proponendo una più dettagliata definizione. Come nel punto precedente risultano nuovi interventi i collegamenti tra i versanti della valle.

Reti ecologiche

Gli inserimenti di nuovi tracciati individuati nei collegamenti dei versanti di valle, interessano unicamente le aree di protezione fluviale. Pertanto si rimanda alle precedenti considerazioni.

Aree agricole

Il sistema delle aree agricole evidenzia le aree agricole di interesse e le aree agricole. Le previsioni del Piano Stralcio della Viabilità ricalcano il sistema strutturale del PUP. La viabilità di progetto individuata nei collegamenti tra i versanti è riconoscibile in tre precisi tracciati, riprendono prevalentemente tracciati esistenti. La parte di questi individuata in nuova viabilità in quanto non esistente sul terreno, non interessa aree agricole individuate dal PUP. In generale le previsioni non riducono la superficie agricola individuata dal PUP rimandando ai vari strumenti urbanistici locali la conferma e l'analisi di eventuali perequazioni.

Sistema insediativo

Il sistema insediativo non evidenzia particolari interventi strategici e la cartografia di Variante appare coerente. Il piano riprende tutte le indicazioni implementandole con i tre collegamenti tra li versanti di valle individuati.

Sistema tutele paesistiche

Il sistema delle tutele paesistiche non pone particolari problematiche.

1.3 Il gruppo di valutazione, gli strumenti utilizzati, le fonti informative

Il presente Piano Stralcio della Mobilità, riprende le indicazioni espresse nello studio preliminare del PTC. Da questo vengono riprese le finalità e gli obiettivi, riproponendo una serie di analisi territoriali ed economiche che si ritiene siano alla base del presente progetto. A tale scopo vengono riprese e rivisti alcuni capitoli dello studio preliminare, opportunamente adeguati al presente progetto. Parlare di viabilità non può prescindere dalle analisi territoriali proposte in tale documento e pertanto appare sostanziale riprenderle al fine di coordinare il seguente progetto di viabilità.

1.4 La relazione tra i diversi strumenti pianificatori

Gli strumenti e le fonti informative principali sono stati i documenti urbanistici attualmente attivi sul territorio. A livello provinciale il sistema della pianificazione e della programmazione economica si compone di un insieme di atti e di documenti organizzati secondo una struttura gerarchica a più livelli in cui i diversi piani e programmi interagiscono dialetticamente tra di loro.

In base a quanto disposto dall'art. 52 della l.p. n. 3/2000, il **Piano provinciale della mobilità** costituisce lo strumento pianificatorio per l'attuazione delle politiche provinciali e per la programmazione delle opere e degli interventi a carattere strategico sotto l'aspetto della mobilità e della mobilità sostenibile, in attuazione del Piano Urbanistico Provinciale e dell'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 22 marzo 1974, n. 381 (Norme di attuazione dello statuto speciale per la regione Trentino - Alto Adige in materia di urbanistica ed opere pubbliche) e coerentemente con gli obiettivi e le azioni strategiche definiti nel Programma di Sviluppo Provinciale.

Relativamente al **Programma di Sviluppo Provinciale (PSP)** per la XIV Legislatura (approvato con Deliberazione della Giunta Provinciale n. 608 del 26.03.2010), ed in particolare con riferimento all'Asse 5, capitale ambientale e infrastrutturale ed alle infrastrutture per la mobilità interna ed internazionale, tra gli obiettivi individuati dal PSP è evidenziata la necessità di "... proseguire con il

miglioramento della rete viabilistica provinciale con priorità alle varianti ai centri abitati...” al fine di liberarli dal traffico di attraversamento e completare la rete delle piste ciclabili, oltre ad altre indicazioni che prevedono tra l’altro, la realizzazione di un nuovo sistema di collegamento ferroviario capace di connettere i vari territori della provincia, e la sperimentazione di forme di trasporto alternativo a basso impatto ecologico.

Il seguente Programma di Sviluppo Provinciale (PSP) per la XV Legislatura confermava un buon livello sia di dotazione che di estensione territoriale delle infrastrutture. Tuttavia gli obiettivi specificavano il miglioramento delle reti interne e delle interconnessioni con l’esterno, valorizzando le opportunità che ne derivano, anche nell’ambito della futura strategia macroregionale alpina.

Il Programma di sviluppo provinciale, in merito al tema della mobilità evidenzia alcune criticità in campo ambientale e territoriale: il sistema dei trasporti, nel suo complesso, genera infatti diverse implicazioni che interessano sia le componenti ambientali, sia quelle antropiche. Gli impatti più rilevanti sono riconducibili all’inquinamento atmosferico, all’inquinamento acustico, agli impatti energetici e al degrado degli elementi urbanistici, paesaggistici e naturalistici di molte zone del Trentino. Questi puntuali fattori di criticità, sui quali si potranno collocare le priorità per ulteriori azioni future a livello provinciale, si inseriscono in un quadro che non si discosta dalla tendenza generale riscontrata in ambito nazionale ed europeo.

In relazione al Piano Urbanistico Provinciale (Approvato con la Legge provinciale 27 Maggio 2008, n. 5), il presente “Documento Stralcio” in materia di mobilità si inserisce nel generale contesto dell’individuazione dei corridoi interni che “... intendono delineare un modello di mobilità alternativa orientato all’integrazione dei territori, alla razionalizzazione dei traffici e al contenimento dell’inquinamento atmosferico.” finalizzata al raggiungimento dell’obiettivo dell’integrazione territoriale interna.

1.5 L'area geografica di riferimento

Anche se il presente **documento stralcio** si limita ad affrontare le tematiche della mobilità e della viabilità, l’analisi operata non poteva esimersi dalla valutazione “allargata” dei caratteri fisici del territorio (inquadramento strutturale), e ciò al fine di individuare i punti forza e di debolezza e tracciare le linee per una programmazione territoriale che, coerentemente con i principi del Piano Urbanistico Provinciale, persegua **l’obiettivo dello sviluppo sostenibile**.

L’inquadramento strutturale permette di superare l’approccio settoriale e complementare alle diverse tematiche, per riportarlo al centro dell’attenzione nelle scelte di sviluppo locale e nelle relative verifiche di coerenza.

Esso rappresenta infatti la struttura complessiva del territorio, dove le reti ambientali e infrastrutturali, anche di livello regionale ed interregionale, e i sistemi degli elementi permanenti (invarianti) sono le componenti forti e unificanti, mentre la morfologia variegata del paesaggio alla scala di valle è quella che fa emergere i caratteri identitari.

Il Documento Preliminare del PTC ha sviluppato alcuni aspetti significativi suddiviso nei capitoli successivi.

1.6 Inquadramento geografico

La Valle di Cembra è quel profondo solco che il Torrente Avisio infligge alle rocce porfiriche che la costituiscono, nell'ultima parte del suo percorso, dopo essersi lasciato alle spalle la Val di Fiemme e prima di gettarsi letteralmente nella Piana Rotaliana, quindi nell'Adige.

Esso è il principale affluente di sinistra dell'Adige in territorio trentino, il cui percorso, in direzione NE-SW, si svolge attraverso il tratto superiore, conosciuto come Val di Fassa, quello intermedio, noto come Val di Fiemme e appunto quello inferiore che corrisponde alla Valle di Cembra. E' pertanto collocata nel Trentino nord-orientale, a ridosso del confine con l'Alto Adige che segue quasi tutto il versante destro. Il territorio è dominato dalle asperità dettate proprio dal solco del torrente che rende i versanti ripidi e difficilmente percorribili.

Geograficamente si trova in una situazione molto favorevole con molteplici collegamenti e una stretta vicinanza al capoluogo di provincia. Essa infatti è il collegamento naturale per le valli di Fiemme e Fassa, ma trova anche interessanti contatti con la Valsugana e l'altopiano di Pinè, oltre alla Piana Rotaliana verso Lavis e Faedo, senza dimenticare ovviamente il contatto diretto con Trento.

Molte quindi sono le direttrici che vi confluiscono, ma proprio per le asperità del territorio, nessuna di esse ha mai trovato sviluppo prioritario e di fatto la valle è rimasta succube proprio della sua morfologia territoriale.

Questa situazione tuttavia non nega una localizzazione assolutamente invidiabile che rappresenta indiscutibilmente una imponente ricchezza e opportunità.

Il clima è pressoché uniforme sull'intero territorio ed è eminentemente prealpino, mentre l'esposizione al sole è differenziata fra le due sponde privilegiando, come è ovvio, quella destra. Il paese di Gresta rimane senza sole per qualche tempo tra novembre e marzo.

La temperatura media annua è di circa 11°C, ma d'inverno scende abbondantemente sotto lo zero, come in estate arriva anche ai 30°C. La temperatura varia in media di 1°C ogni 178 metri di dislivello.

La piovosità media è di 900 mm annui con maggio e ottobre fra i mesi maggiormente umidi, con un possibile terzo massimo in luglio. I venti scorrono entro la valle come in un canale e sono il Foehn settentrionale in autunno e meridionale in inverno e primavera. I venti provenienti da sud, umidi e caldi, portano pioggia, mentre quelli da nord sono invece freddi e asciutti.

Notevoli sono le brezze che spirano di notte e nelle prime ore del giorno dalle sommità dei monti raffreddati alle valli e nel pomeriggio in direzione opposta. A rinforzare la brezza di valle contribuisce l'Ora del Garda che spira regolarmente durante i mesi estivi in direzione sud-nord dalle 11 alle 17, mentre la Tramontana spira dalle 19 alle 7 del mattino in direzione opposta. Fra l'alternarsi delle due subentra un equilibrio di pressione e domina la calma, ciò si verifica dalle 7 alle 9 e dalle 17 alle 19.

I venti irregolari mantengono la loro direzione, ma si adattano alla conformazione della valle, mentre quelli che scendono dalle valli secondarie cambiano direzione e velocità.

In attuazione del mandato valutativo, saranno considerate eventuali interferenze con la pianificazione provinciale e analizzate le eventuali controindicazioni delle scelte effettuate.



2. SCHEDA DI SINTESI DEGLI OBIETTIVI E DEI CONTENUTI DEL PIANO CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE AREE SIGNIFICATIVAMENTE INTERESSATE

2.1 Il quadro di riferimento: il PUP e l'accordo quadro di programma del PTC

Sulla base di quanto proposto nel Documento Preliminare e della successiva rielaborazione in sede di Tavolo di Confronto e Consultazione, il documento preliminare del PTC sviluppa una serie di azioni e strategie di intervento che devono strutturare lo stesso PTC. Queste sono individuate **nell'Allegato 1 del PCT** e costituite dalle **Tabelle riassuntive delle Strategie e delle Azioni**. Lo strumento più incisivo per leggere in maniera veloce e diretta i contenuti chiave del Documento stesso. Le azioni individuate sono le seguenti:

- a. Reti ecologiche e ambientali – Aree di protezione fluviale
- b. Boschi e pascoli
- c. Settore del porfido
- d. Insediamenti abitati
- e. Infrastrutture, servizi e attrezzature pubbliche
- f. Commercio e terziario
- g. Aree produttive
- h. Agricoltura
- i. Vocazionalità turistica
- j. Viabilità e mobilità
- k. Produzione e gestione di energia
- l. Governo del paesaggio

Negli obiettivi del PTC la Val di Cembra promuove una dinamica di sviluppo sociale, economico e culturale partendo innanzitutto dal **territorio**, con i suoi caratteri identitari e vocazionali, puntando a colmare le lacune anche strutturali e ad attivare le potenzialità inesprese o di prospettiva.

La valle, infatti, pur nelle sue articolate vicissitudini storiche, anche recenti che l'hanno portata a una sorta di isolamento territoriale, è riuscita ad esprimersi validamente proprio attraverso le eccellenti **risorse del territorio** che riguardano soprattutto la produzione vitivinicola e la cavatura e lavorazione del porfido.

Non rientrare negli ambiti di turismo eccellente delle valli dell'Avisio e non disporre di una viabilità confortevole e di lunga percorrenza non è stato certamente un vantaggio, ma ovviamente anche questi fattori derivano proprio dai caratteri morfologici e ambientali del territorio.

Oggi però avere un territorio sostanzialmente integro e dislocato in modo strategico rispetto a Trento, alla Rotaliana, alla Valsugana, all'Altopiano di Pinè e alla Val di Fiemme, rappresentano ingenti potenzialità che vanno colte, interpretate e valorizzate nei modi più adeguati.

Se a questo poi si aggiunge un'estensione contenuta del territorio insediato e una interessante situazione dei centri abitati e storici, si ha conferma di come la Val di Cembra abbia nel proprio paesaggio una delle più rilevanti risorse a cui ispirare le modalità di sviluppo futuro. L'altra grande risorsa è rappresentata dall'attaccamento che gli abitanti hanno per la propria valle, seppure i paesi abbiano anche assistito a stagioni di massiccia emigrazione.

Si definiscono quindi i due valori fondamentali a cui il PTC farà riferimento che sono il **territorio** e il **paesaggio**, quale sua espressione visiva, percettiva e qualitativa.

Ma si individuano anche i capisaldi strutturali rappresentati dalle due vocazioni riconosciute della **viticoltura** e del **porfido** a cui si affiancano lo sviluppo della **vocazionalità turistica** come reale opportunità per il futuro e il consolidamento di un valido **settore artigianale** che ha visto negli anni stagioni controverse.

L'obiettivo finale, quindi, consiste nel far interagire fra loro i 4 capisaldi, valorizzando il territorio come espressione e veicolo di qualità nei rapporti sociali ed economici con l'esterno. Il tutto in una dinamica che prende ispirazione dal concetto di *marketing territoriale* e che quindi non prescinde da quelli di *sostenibilità* e *competitività* indicati peraltro anche dal PUP.

E' chiaro però che ogni strategia deve porre al proprio centro il governo responsabile dell'occupazione e della demografia che corrono su equilibri veramente delicati tanto da evidenziare ancora ingenti fenomeni di pendolarismo lavorativo e che si basano su centri abitati molto piccoli che nel lungo periodo potrebbero subire contraccolpi abitativi irreversibili.

Il PTC quindi è occasione di verifica dei fatti e di assunzione di consapevolezza, ma è anche strumento di governo di un intero territorio che dimostra grandi risorse e potenzialità, ma che va organizzato in modo sistemico e unitario, proprio come espresso sinteticamente dall'enunciato della *Vision*.

2.2 Indirizzi e ipotesi per le strategie territoriali

Le prospettive per il futuro contemplano quattro settori trainanti che si basano essenzialmente sull'integrazione delle proprie strategie nell'ottica del marketing territoriale. Il tutto assecondando l'equilibrio dei sistemi e l'ampia sostenibilità delle strategie, allo scopo di sostanziare il giusto presidio del territorio.

A margine di queste argomentazioni va comunque considerato che il modello di sviluppo che ha sempre caratterizzato l'Italia, è scaturito soprattutto da un capitalismo legato allo sviluppo locale su

base territoriale. Questo sistema ha sempre garantito una forte competitività internazionale che però oggi sembra non funzionare più.

Evidentemente anche lo sviluppo locale sta cambiando o deve cambiare, assecondando maggiori e migliori strategie di sviluppo del territorio, superando ovviamente le ottiche localistiche per spendere meglio le specificità di un territorio all'interno di aree strategiche, distretti e reti che aspirino a una trans-territorialità. E nello specifico la Valle di Cembra ha veramente bisogno di rimanere nelle reti e distretti trentini, ma anche di entrare in altre ed ulteriori reti extraterritoriali.

Ma in questi anni il sistema delle Piccole e Medie Imprese del Triveneto si è quanto meno indebolito ed è anche per questo che le reti e le filiere in futuro dovranno essere diverse, con approcci più aperti e con una concretezza industriosa basata sui beni collettivi del territorio che saranno proprio quelli in grado di mantenere la competitività. E probabilmente sarà proprio su questi beni che anche la Comunità Europea potrà investire maggiormente in futuro.

A fronte di tutto il lavoro di analisi e approfondimento critico che costituisce il Documento Preliminare Definitivo, si sono dedotti alcuni semplici propositi che si ritiene possano condensare in sé un po' tutte le valutazioni e le strategie complessive. Si tratta dello sviluppo delle competenze e dei campi di azione specifici del PTC che tuttavia provengono dall'assimilazione dei quattro grandi capisaldi del PUP per il governo del territorio.



Identità

Il PTC basa le proprie strategie sulla valorizzazione dell'identità della Valle di Cembra, attraverso le sue vocazionalità, le sue specificità e le sue eccellenze, pur senza sottrarsi dall'attualizzarne i contenuti e assecondarne la dinamicità evolutiva.

Integrazione

Il PTC individua nell'integrazione uno degli aspetti sostanziali per lo sviluppo della Valle di Cembra, sia declinato nei rapporti con i territori circostanti e in generale con il Trentino, ma anche e soprattutto declinato in senso interno come interpretazione a scala territoriale delle dinamiche produttive, sociali e insediative del territorio.

Sostenibilità

Il PTC promuove, in tutti i campi, un modello di sviluppo sostenibile, in coerenza con la storia anche recente di questo territorio e nell'intenzione di evolvere verso situazioni di eccellenza ambientale e paesaggistica.

Competitività

Il PTC trova compimento attraverso la generale competitività del territorio quale connubio fra i tre punti precedenti e l'evoluzione degli scenari sovra-territoriali fino alla scala internazionale, con l'obiettivo di includere la Valle di Cembra entro le migliori e lungimiranti dinamiche di sviluppo territoriale.

Il riferimento per la valutazione strategica della variante, il PUP illustra nel Rapporto di valutazione strategica, il processo di piano, verificandone i relativi contenuti rispetto agli assi strategici (**identità, sostenibilità integrazione, competitività**), fornendo per ciascuno i possibili obiettivi a carattere strategico e le linee operative.

Tutti gli indirizzi definiti dal PUP si configurano come basi per l'elaborazione delle strategie dei Piani territoriali delle comunità.

PUNTI DI FORZA E OPPORTUNITA'

- Il territorio presenta situazioni differenziate, ponendo in stretta relazione ambiti disagiati con centri relativamente forti, in particolare per la presenza di attività economiche significative (estrazione del porfido in sponda sinistra nella parte bassa della valle).
- Nel corso degli ultimi anni si è formato un sistema strettamente connesso all'area urbana di Trento, con il recupero delle funzioni abitative dei comuni minori.

- La valorizzazione delle specificità agricole e ambientali sostiene flussi ancora modesti di turismo che possono contribuire peraltro al rafforzamento dell'immagine della valle e delle produzioni locali. I vigneti terrazzati devono essere, al proposito, fattore qualificante del prodotto vitivinicolo, compensando i maggiori oneri colturali.
- La presenza del parco fluviale, lungo il fondovalle dell'Avisio, può assumere un ruolo non solo naturalistico-ricreativo, con ricadute sui settori del turismo e dell'agricoltura della zona.

PUNTI DI DEBOLEZZA E RISCHI

- I piccoli comuni dell'alta valle hanno perso nel corso degli ultimi decenni le funzioni agricole tradizionali e soprattutto quote importanti di popolazione. Il riutilizzo a fini abitativi degli edifici abbandonati o sottoutilizzati deve avvenire entro un disegno di riassetto integrato delle funzioni urbane.
- L'escavazione del porfido rappresenta inevitabilmente un fattore di grande impatto ambientale. Va perseguita la qualificazione delle modalità estrattive e la valorizzazione del prodotto, integrando funzioni di semplice escavazione con attività di lavorazione e promozione, come peraltro posto tra gli obiettivi del distretto del porfido.

2.3 Obiettivi generali, strumenti, soggetti coinvolti

Il presente **Documento Stralcio** in materia di mobilità riguarda l'intero territorio della Valle di Cembra e rappresenta la sintesi di quanto espresso nel documento preliminare del PTC.

L'obiettivo del presente piano stralcio è di risolvere/attenuare le criticità che, ormai quotidianamente e soprattutto nelle ore di punta ed in alcuni periodi dell'anno, si manifestano in prossimità dei centri abitati e nelle aree peri urbane.

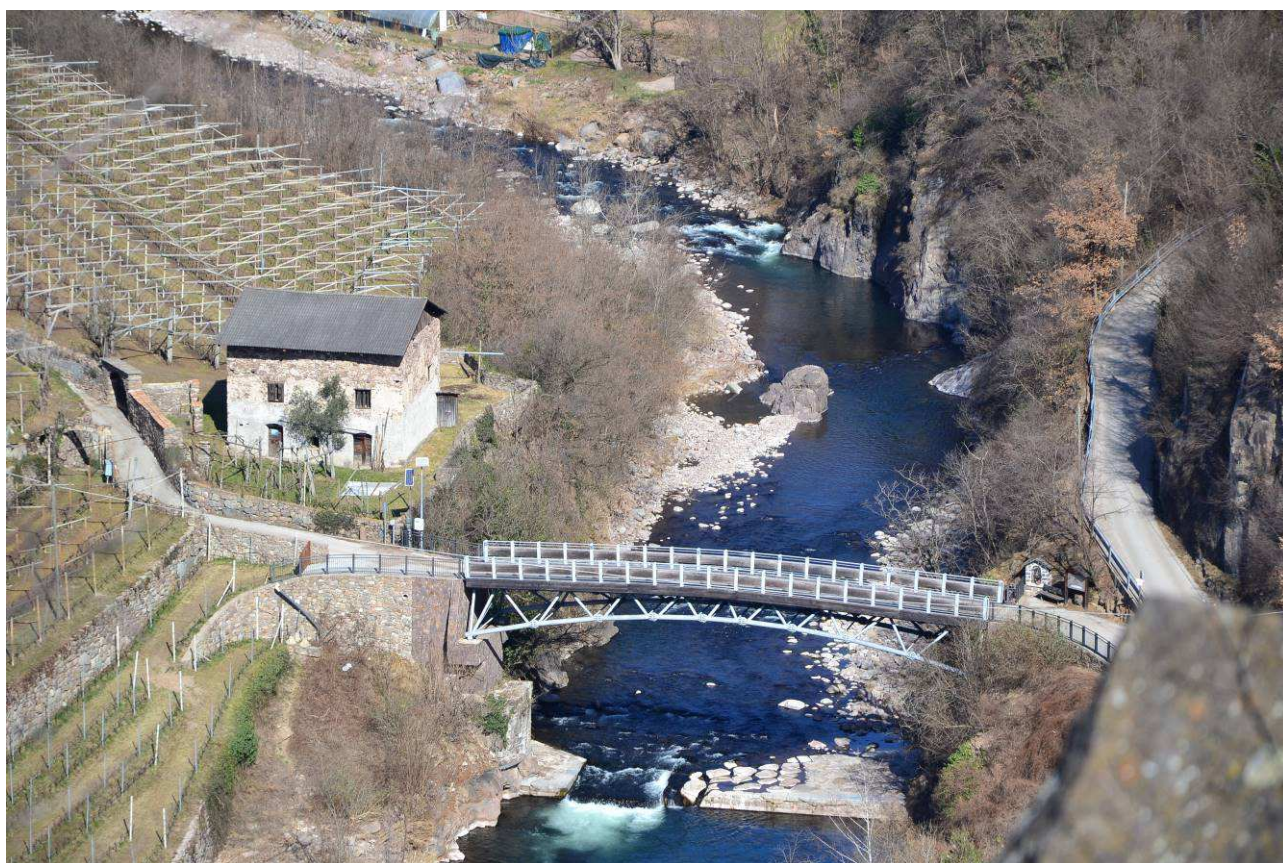
La situazione viabilistica della Valle di Cembra nel corso del tempo è andata stabilizzandosi non offrendo allo stato attuale grandi manovre strategiche se non con consistenti opere che si contrapporrebbero ai caratteri paesaggistici e storico ambientali della valle. In un'epoca inoltre di limitate risorse economiche. Gli obiettivi saranno unicamente volti ad un miglioramento della vivibilità dei centri abitati e di una percorrenza migliore possibile nella coerenza con il territorio e la situazione finanziaria attuale.

Quella della viabilità è sempre stata una questione importante per la Val di Cembra che ha influito in modo pesantissimo sul suo tipo di sviluppo e sulla sua paradossale marginalità nella rete dei collegamenti trentini, seppure si trovi in posizione nevralgica rispetto a Rotaliana, Valsugana,

Fiemme, Pinetano e Trento città. D'altronde la situazione non nasce ieri e le vicende storiche raccontano di una valle spaccata e del torrente Avisio come confine di giurisdizione.

Ma non va ricercato alcun accanimento nei confronti del territorio cembrano che abbiamo già visto essere veramente aspro e poco adatto a collegamenti veloci e di lunga percorrenza, salvo realizzare imponenti viadotti o avvalersi di lunghe gallerie. Non vi è dubbio però che decidere di privilegiare la salita alla Val di Fiemme attraverso Egna e San Lugano, ha di fatto trasformato la Val di Cembra in una mera appendice delle altre due valli dell'Avisio. La linea ha poi trovato conferma con lo sbarramento di Stramentizzo che devia le acque del torrente a scopi idroelettrici.

Da tutte queste premesse si ottiene una rete viaria strutturate su due arterie che percorrono linearmente i versanti e che diramano dall'imbocco con la Val di Fiemme per giungere separate in Piana Rotaliana e a Trento. Le due strade seguono pedissequamente le vallecicole e collegano in modo accurato tutti i paesi, attraverso un percorso tanto tortuoso quanto caratteristico che certo non ha mai favorito uno sviluppo imprenditoriale e invogliato a percorrere la valle.



Negli ultimi vent'anni, tuttavia, sono state realizzate imponenti opere di raddrizzamento stradale e soprattutto di deviazione rispetto ai paesi che subivano passivamente il traffico e che oggi invece sono quasi rinati. Ci si riferisce ai paesi di Albiano, Giovo, e Faver senza dimenticare Cembra che ha trovato internamente il modo di regolamentare il traffico nel centro storico. Ma ci sono ancora

altre situazioni da risolvere e che riguardano in particolare i paesi di Valda e Lisignago. Infine è pressoché al termine il potenziamento del collegamento con la Val di Fiemme in sponda destra, ma è auspicabile anche un miglioramento del tratto Segonzano-Sover.

A questo tipo di viabilità, definibile “lineare”, si deve aggiungere quella di collegamento fra le due sponde che nei secoli è stata garantita da ben quattro ponti sull’Avisio e che oggi si sono ridotti al solo Ponte dell’Amicizia, posto al centro della valle. Naturalmente i nuovi mezzi di trasporto motorizzati consentono anche di mantenere un solo ponte, mentre con i carri era più opportuno disporre di maggiori collegamenti e tratti più brevi. Rimane comunque la carenza di rapporti fra le due sponde e seppure il potenziamento di questo tipo di viabilità non è esplicitamente percepito come un bisogno, è opportuno tenere presente che potrebbe diventarlo in futuro, soprattutto se la valle intenderà valorizzare i suoi rapporti interni.

Già qualche manifestazione di bisogno stradale sorge fra i paesi di Grumes e Sover, mentre vi sono idee per realizzare collegamenti agricoli fra Lases e Cembra, ma si tratta di idee mirate che puntano a risolvere situazioni specifiche. Il PTC, nel suo piano stralcio, tuttavia non potrà esimersi dal trattare in modo approfondito e lungimirante questo argomento, magari anche con idee innovative o con semplici indirizzi, ma ciò che sarà più importante è che la viabilità sia in linea con le strategie di sviluppo che si intendono prendere. Bisognerà quindi intraprendere azioni certamente in grado di valorizzare il territorio, ma anche di inserirvisi adeguatamente, la lunga percorrenza può effettivamente non fare al nostro caso come peraltro nemmeno l’alta capacità.

La cosiddetta viabilità dedicata, invece, potrà essere importante e andrà attuata su basi strategiche che anche il PTC dovrà indicare; ci si riferisce a quella riguardante il settore del porfido (anche extra-territoriale), quella agricola e quella per il turismo in tutte le sue forme.

Strettamente legato a questo argomento vi è quello della mobilità che presenta in valle notevoli carenze e che si manifestano un po’ ovunque. Il trasporto pubblico è garantito dal servizio di autocorriere che sembra adeguato negli orari di punta e relativamente al capoluogo di provincia, ma che diventa assolutamente carente nei collegamenti interni e anche verso Cavalese. Vi è la percezione di un territorio scoperto che non sembra autosufficiente e seppure si riconoscano le menzionate difficoltà viarie e i costi connessi, viene manifestato in modo unanime il reale bisogno di miglioramento.

A questo proposito andranno valutate soluzioni di servizio e di infrastrutture che il PTC dovrà cercare di allineare anche con previsioni specifiche, ma il grande tema che dovrà essere trattato con molta attenzione è quello dei collegamenti ferroviari. In Val di Cembra si possono trovare sbocchi, per quanto nel lunghissimo periodo, attraverso Metroland o con il Trenino dell’Avisio. Sono due soluzioni alternative che provengono da origini diverse e che dovranno necessariamente inserirsi nel

programma di mobilità provinciale, ma il PTC rappresenta la preziosa e imperdibile occasione che il territorio ha di esprimersi ufficialmente a questo proposito. Per cui, senza tentare di dare indirizzi, si evidenzia l'importanza assoluta dell'argomento, la sua portata generazionale e l'ampia partecipazione con cui dovranno essere prese decisioni in merito.

Il Documento preliminare del PTC individua alcune azioni che vengono riportate e che il presente Piano Stralcio cerca di porre soluzione.

AZIONE - J.1 Creazione di una valida rete viaria in grado anche di integrare la valle con l'esterno, ma anche i diversi ambiti interni

La situazione geografica e geomorfologica della valle è complessa e contraddittoria perché esprime la propria centralità provinciale attraverso un territorio aspro e difficile da percorrere. Bisogna però saper interpretare al meglio gli elementi caratterizzanti dell'ambito geografico lavorando sul collegamento con l'esterno, fra le due sponde e infine assecondando specifiche necessità puntuali.

Strategie

J.1.1 - Migliorare i collegamenti con l'esterno

La situazione di imbocco per la valle di Cembra da Lavis, rappresenta la problematicità più cospicua per il dislivello da superare e per l'area urbana di fondovalle che coinvolge.

Tuttavia serve una soluzione efficace da condividere con il territorio della Rotaliana per garantire alla valle di Cembra una porta viaria che non rappresenti un limite tale da diventare un ostacolo anche per gli ambiti produttivi che certamente risentono di tali macroscopiche difficoltà viabilistiche. Altra situazione importante è quella che riguarda il collegamento con Pinè. Si tratta di una strada molto importante e di carattere strategico che deve essere completata per garantire validi rapporti con quel comprensorio turistico ed economico. I collegamenti verso monte e verso la Valsugana sono ritenuti validi, mentre quello verso Faedo può rimanere di carattere secondario e da spendere soprattutto in termini turistici.

J.1.2 - Risoluzione di alcune specifiche problematiche importanti

E' necessario poter risolvere le due situazioni interne più problematiche che rappresentano una reale difficoltà per il territorio. Si tratta delle strettoie di Lisignago e di Valda che lo stesso PUP identifica come criticità e che necessitano interventi impegnativi ma irrinunciabili. In questi due casi ci sono ampi benefici anche per i paesi che possono liberarsi di un traffico certamente incongruo con la

qualità urbana. Una ulteriore situazione extraurbana di debolezza riguarda il tratto che collega Segonzano con Sover e che potrebbe assumere una conformazione più confortevole.

J.1.3 - Migliorare i collegamenti interni e fra le due sponde

Si ritiene che la valle otterrebbe grandi benefici dalla presenza di maggiori connessioni fra le due sponde. Nella fattispecie, oltre al Ponte dell'Amicizia, dovrebbero essere ripristinati gli antichi collegamenti fra Grumes e Sover (già parzialmente esistente) e quello fra Cembra e Lona-Lases con Albiano. Più agili tragitti fra i due versanti, anche se solo di carattere pedonale e turistico, aiuterebbero anche alla miglior fruizione di strutture, infrastrutture e dotazioni di servizio. La creazione di queste connessioni potrebbe valorizzare molto i flussi est-ovest verso Pinè e la Valsugana.

J.1.4 - Strategie per flussi dedicati a specifici ambiti produttivi

In un'ottica di rete viaria si profila l'opportunità di individuare una viabilità più specializzata che possa servire i diversi ambiti produttivi come il porfido, l'agricoltura, il turismo, l'artigianato, ecc. Può inoltre diversificarsi per utenza: traffico pesante, traffico veloce, motociclistico, ciclistico, ecc. Sarebbe inoltre auspicabile la segnalazione di itinerari di visita e conoscenza del territorio.

AZIONE - J.2 Mobilità

In uno sviluppo futuro e di lungo periodo della valle, devono trovare spazio riflessioni e approfondimenti che oggi possono sembrare improbabili, ma che proprio per il loro carattere innovativo possono rappresentare, in futuro, delle opportunità che scelte miopi odierne possono ostacolare definitivamente.

Strategie

J.2.1 - Valutazioni sulla ferrovia

Si ritiene che lo sviluppo di una ferrovia dell'Avisio possa rappresentare una importante opportunità di adeguamento della valle agli standard migliori di servizio per la mobilità, previa attenta valutazione progettuale e adeguato coinvolgimento della popolazione. Nel contempo si garantiscono utili collegamenti con le valli limitrofe e con il fondovalle atesino che saranno sempre più importanti per il futuro sviluppo dei territori periferici. Si lascia alle fasi successive individuare i tracciati più convenienti, pur suggerendo la strategia di servire quanti più abitanti e paesi possibile

evitando accentramenti di fermata. Particolare attenzione dovrà comunque essere prestata nel controllo degli effetti di impatto ambientale e paesaggistico.

J.2.2 - Razionalizzare la mobilità su gomma

Il servizio su gomma sostiene oggi la mobilità pubblica della valle, ma si ritiene che debba essere migliorato, implementato e diversificato. Ci sono situazioni e bisogni che necessitano potenziamenti o specifici servizi aggiuntivi e mirati, anche con capacità ridotta. In futuro tale tipo di mobilità deve relazionarsi con quello che potrà offrire l'eventuale ferrovia. Alcune misure di miglioramento e razionalizzazione dei percorsi, tuttavia, possono essere messe in atto fin da subito.

J.2.3 - Strumenti innovativi di mobilità

Rimane auspicabile l'utilizzo di modalità innovative per lo spostamento, magari che utilizzano energie rinnovabili, mezzi elettrici e modalità che contengano il numero dei mezzi (anche privati) in movimento.

2.4 Settori di utilizzo della viabilità

Settore agricolo

Il settore agricolo è particolarmente significativo nella Valle di Cembra, soprattutto per il versante in destra Avisio. Tutta l'attività agricola e relativo trasporto si basa sulla viabilità esistente che si presenta idonea e presenta criticità più che altro di tipo puntuale e relativamente alla sicurezza. I dati relativi alla stazione di monitoraggio di Lisignago evidenziano un discreto transito di trattori con rimorchio nel decennio 2008/2018 che si attesta su una media di 2.882 con un passaggio dai 2.435 del 2008 ai 4.166 del 2018. Il dato è riferito ai transiti sulla SS 612 ma gran parte del traffico agricolo si distribuisce anche sulle strade minori delle quali non esistono dati. Forte il calo del traffico specifico nel fine settimana, dato che evidenzia il carattere professionale dell'attività agricola della Valle di Cembra. Il transito agricolo, tipicamente lento, può comportare rallentamenti al traffico con aumento delle situazioni di pericolo. La realizzazione di varianti può attuare una separazione, almeno nei punti critici, tra il traffico agricolo e quello veicolare normale con conseguente riduzione delle situazioni di pericolo e aumento della scorrevolezza. La cosa è anche favorevole alla riduzione dell'inquinamento riducendo gli ingorghi, rallentamenti e colonne.

Settore residenziale

L'attraversamento della Valle di Cembra, su entrambe le direttrici individuabili nella S.P. 71 e nella SS 612, rappresentano i collegamenti principali da e per la valle. Tra le varie funzioni di utilizzo di queste arterie stradali, fondamentale è anche quello residenziale, vale a dire di movimento da e per la residenza per varie finalità. Forte è infatti il pendolarismo della valle con il capoluogo e i centri maggiori della Valle dell'Adige. I dati forniti dal punto di rilevamento n. 144 sito sulla SS 612 nei pressi di Lisignago, e quello n. 152 sito sulla S.P. 71 nei pressi di Stramentizzo, evidenziano una media di traffico nel periodo 2008/2018 rispettivamente di 821.336 e di 602.422 passaggi annui. Forte la differenza tra le due strade con una prevalenza di mobilità, anche di carattere locale, sulla SS 612. La S.P. 71, vista la collocazione del sito di rilevamento, rileva un traffico più di transito che di spostamento locale. La distribuzione dei dati all'interno della settimana è omogeneo, segno di un costante movimentazione delle persone indipendentemente da motivi lavorativi, commerciali o turistici. La razionalizzazione e scorrevolezza non può che portare benefici alle situazioni di traffico che per alcuni centri, specialmente in alcune ore del giorno, risultano essere fortemente critiche.

Settore produttivo/commerciale

Nella Valle di Cembra è anche fiorente un'attività imprenditoriale, specialmente nel settore delle costruzioni, che è evidente nel traffico specifico. Forti sono i numeri dei transiti di furgoni e di autocarri fino agli 8,70 m di lunghezza. Anche in questo caso maggiori sono i transiti sulla SS 612 rispetto la SP 71. Nel dettaglio la media dei passaggi nel periodo 2008/2018 sono i seguenti:

	<u>SS 612</u>	<u>SP 71</u>
Furgoni	47.728	35.652
Autocarri fino a m 8,70	25.221	22.146
Autocarri oltre i m 8,70	8.691	14.377
Autocarri con rimorchio	1.553	711

La lettura di questi dati evidenzia ancor una volta la differente caratteristica delle due arterie di traffico. Di carattere prevalentemente locale la SS 612, di carattere di transito la SP 71 con un incremento del trasporto pesante rispetto a quello dei furgoni e piccoli autocarri.

Il carattere commerciale del traffico è evidente nel forte calo di passaggi riscontrato nel fine settimana.

Trasporto pubblico

Una vera alternativa alla strada può essere rappresentata dal potenziamento del trasporto pubblico locale, sia urbano che extraurbano, anche con corsie riservate e vie preferenziali.

La Valle di Cembra è servita esclusivamente dal trasporto extraurbano. Il Progetto preliminare del PTC evidenziava alcuni dati sull'utilizzo del trasporto pubblico. Dai dati emersi si evidenzia che i maggiori fruitori del trasporto pubblico sono gli studenti caratterizzando un pendolarismo tra la Valle di Cembra e le aree metropolitane della valle dell'Adige.

Il numero di corse totali del servizio extraurbano per l'anno 2011 ammonta a 508. Tale numero è stato calcolato in un giorno feriale di scuola e sono state considerate tutte le corse sia di linea, sia corse operai, sia corse scolastiche.

Attualmente il servizio pubblico rappresenta un'alternativa al traffico privato ma è ancora distante all'avere un ruolo sostanziale nel sistema mobilità della Valle. La distribuzione dei centri abitati, la diversificazione degli orari di utilizzo, la stessa economia presente in valle, la presenza della sola modalità del trasporto su gomma, rende ancora poco competitivo il trasporto pubblico.

La morfologia del territorio rende difficile, oltre che oneroso, l'individuazione di corsie preferenziali o di tipi di trasporto intermodali. Unico intervento auspicabile è la razionalizzazione del numero e degli orari delle corse che meglio si adattino ai bisogni delle persone e della loro necessità di mobilità.

I dati del passaggio di autobus, che non distingue quelli di carattere di trasporto pubblico e turistico, riporta ancora una volta una forte dicotomia tra le due strade. Sempre nel periodo 2008/2018, i dati medi annuali confronta i 3.825 passaggi sulla SP 71 contro i 7.390 della SS 612. Evidente è pertanto il peso del trasporto pubblico sul transito medio di questo tipo di veicoli.

Turismo

Il turismo rappresenta un grande interesse per lo sviluppo economico della valle, in continua espansione e con una valenza fortemente slow. I dati sul traffico evidenziano poco questo aspetto se non il forte incremento dei passaggi delle motociclette, specchio di un turismo di biker in continua espansione e di forte interesse. Specialmente la SS 612 ha un forte appeal su questo tipo di fruitori che ha visto di conseguenza la nascita di strutture ad essi dedicate. I dati forniti dai centri di rilevamento provinciale riportano alcune criticità che mettono in dubbio i dati specifici, ma nell'ottica generale dimostrano una forte crescita nel decennio considerato. La valenza turistica di questi dati è evidenziata dal forte incremento numerico nei fine settimana.



Media dei passaggi nel decennio 2008/18

SP 71

	motocicli	autovetture	autovetture con rim.	furgoni	autocarri fino 8,7 m	autocarri oltre 8,7 m	autocarro con rim.	trattore con rim.	autobus	TOTALE
2008	53 822	677 137	4 860	35 355	32 055	22 115	485	9 157	4 141	839 127
2009	61 517	677 570	4 320	34 712	31 169	15 909	516	8 288	4 137	838 138
2010	61 961	682 709	4 168	36 601	33 118	16 727	650	8 122	4 222	848 278
2011	81 942	710 245	4 837	41 090	31 041	17 974	682	9 012	4 935	901 758
2012	73 860	688 263	4 181	43 096	30 664	16 648	853	8 494	5 824	871 883
2013	55 245	623 992	3 910	38 334	2 541	15 316	534	6 796	3 959	750 627
2014	85 749	564 545	3 772	39 580	22 871	12 195	836	7 960	3 605	741 113
2015	418 319	319 958	2 218	19 614	11 706	6 877	620	4 176	1 877	785 365
2016	291 393	348 781	2 224	18 539	11 051	6 458	599	4 019	1 901	684 965
2017	68 403	664 992	4 377	40 368	19 132	14 507	1 017	8 530	3 920	825 246
2018	69 246	668 446	4 055	44 885	18 261	13 423	1 024	8 821	3 551	831 712

SS 612

	motocicli	autovetture	autovetture con rim.	furgoni	autocarri fino 8,7 m	autocarri oltre 8,7 m	autocarro con rim.	trattore con rim.	autobus	TOTALE
2008	66 894	961 754	10 590	44 579	33 446	16 036	1 932	2 435	9 308	1 146 974
2009	70 814	977 619	10 561	49 459	34 716	13 002	2 115	2 400	9 950	1 170 636
2010	70 094	984 403	10 176	53 791	33 039	11 556	1 983	2 593	9 484	1 177 119
2011	67 494	984 889	10 658	54 520	32 858	9 656	2 272	2 987	9 360	1 174 694
2012	273 542	739 207	8 222	40 716	24 328	6 532	1 433	6 661	6 922	1 107 563
2013	954 190	200 939	2 399	10 555	6 446	1 905	434	1 643	2 224	1 180 735
2014	658 146	523 804	5 730	27 919	18 524	4 816	1 113	1 524	4 732	1 246 308
2015	668 377	534 484	5 486	27 908	16 478	4 461	1 035	1 679	4 734	1 264 642
2016	355 673	830 575	8 780	52 399	21 501	7 186	1 396	2 545	6 485	1 286 540
2017	68 583	1 136 686	11 949	79 672	27 712	10 049	1 676	3 065	9 259	1 348 651
2018	73 120	1 160 334	12 164	83 490	28 385	10 401	1 693	4 166	8 835	1 382 588

I dati più approfonditi e specifici per giorno della settimana sono riportati in appendice alla fine del presente documento.

3. IL CONTESTO AMBIENTALE, PAESAGGISTICO E TERRITORIALE

3.1 Le caratteristiche ambientali

Il terreno della valle è a carattere siliceo e vi è qualche zona a frigorifero naturale dove le particolari condizioni e la conservazione del ghiaccio per periodi più lunghi, determinano l'esistenza di una tipica flora alpina. Rispetto alla Val di Fiemme, il cambiamento vegetazionale è notevole in Val di Cembra a causa della diminuita altitudine, infatti al posto delle fiorenti conifere compare il bosco misto.

Il paesaggio floristico è chiaramente divisibile in zone, con un vigoroso ceduo di latifoglie sul piano basale, lungo i dirupi dell'Avisio e nelle zone franose; seguono i terreni coltivati fino ai terrazzi dove domina la vite anche si va estendendo la coltura dei piccoli frutti con buoni risultati specie nella parte alta della valle. Sopra i paesi inizia il dominio del pino silvestre consociato col larice e col castagno. Oltre gli 800 m di altitudine subentra l'abete bianco, quello rosso e ancora il larice e il faggio in sottobosco. La linea divisoria è in genere definita dal larice con il pino sotto e l'abete sopra. Molte sono le specie vegetali superiori presenti nella zona, fra cui oltre a quelle già menzionate si individuano la betulla, l'ippocastano, il ciliegio, il cipresso, l'edera, il faggio, il frassino, il noce, il nocciolo, l'olmo, l'ontano, il pino cembro, il pioppo, la quercia, la robinia, il salice, il sambuco, il sorbo e il tiglio.

Cospicua è ancora la fauna alpina con il gallo cedrone, il fagiano, il francolino, la coturnice, la starna, il capriolo, la lepre e la lontra in qualche tratto dell'Avisio.

Come si è visto vi sono numerosi laghi che costituiscono interessanti habitat per le caratteristiche specie di flora e fauna. La valle è interessata da alcuni siti di particolare interesse naturalistico classificati all'interno della Rete Natura 2000 come Riserva Naturale Provinciale che sono di seguito identificati.

Sul territorio della Valle di Cembra è stata anche attivata uno dei casi di Rete delle Riserve trentino che ha preso avvio già da qualche tempo e che si snoda prevalentemente nella parte alta della valle sconfinando anche nei comuni della limitrofa Comunità di Fiemme.

3.2 L'esito della valutazione strategica della pianificazione sovraordinata

Come già evidenziato, il quadro di riferimento della pianificazione sovra-ordinata è rappresentato prioritariamente dal PUP, mentre per quanto riguarda il PTC in fase di elaborazione da parte della Comunità della Valle di Cembra, può essere considerata unicamente la bozza del documento preliminare.

3.3 I risultati ambientali dei precedenti strumenti di pianificazione

I risultati degni di interesse, riferiti alle varie pianificazioni sono evidenziati nell'analisi esposta nella relazione di Piano. A livello generale si può osservare come l'assetto territoriale è storicamente consolidato e ha mostrato una parziale realizzazione delle pianificazioni previste. In particolare sono periodicamente riportate nelle pianificazioni locali le previsioni del PUP e che lo strumento preliminare del PTC ha ripreso. Questo piano non fa altro che riportare queste indicazioni inserendo alcune nuove proposte, di carattere prevalentemente locale.

Per quanto riguarda l'aspetto paesaggistico, l'assetto stradale è ormai consolidato e entrato nell'immagine complessiva della valle. Le gallerie di attraversamento dei principali centri abitati, sia quelle realizzate che in previsioni, non comportano grandi variazioni al paesaggio visivo, di contro producendo consistenti vantaggi alla vivibilità dei centri.

Le proposte di nuovo inserimento, sono espressamente di carattere secondario e riprendono prevalentemente tracciati esistenti arrecando di conseguenza limitati se non nulle variazioni paesaggistiche.

4. LA VALUTAZIONE DELLE AZIONI PER ATTUARE LE STRATEGIE

4.1 I possibili effetti significativi sull'ambiente e sul quadro paesaggistico e territoriale

La portata trasformativa del Presente Piano Stralcio della Viabilità non è tale da comportare alterazioni sull'ambiente e sul quadro paesaggistico e territoriale. Il Piano Stralcio della Viabilità intende perseguire principalmente una politica di recupero e possibile trasformazione/adeguamento della rete viaria esistente riducendo al minimo possibili effetti significativi sul paesaggio e allo sviluppo territoriale qualificando i suoi aspetti culturali e ambientali. Per quanto riguarda i possibili aspetti di incidenza negativa in relazione alle dinamiche del rischio idrogeologico si rimanda alla

specifica analisi svolta su base cartografica, dei rispettivi strumenti di pianificazione che svilupperanno in maniera puntuale i relativi interventi.

4.2 Le azioni individuate e la stima degli impatti

Come più volte evidenziato, il presente Piano Stralcio della Viabilità non affronta nuove scelte di tipo strategico, rispettando le previsioni individuate nel PUP e, a caduta, nei vari strumenti urbanistici, costituendo di fatto lo strumento di livello intermedio, facente capo alla Comunità di Valle, la sede più appropriata ad assumere strategie territoriali di indirizzo per i vari PRG.

Nella sezione dedicata all'analisi delle caratteristiche, ambientali, paesaggistiche e territoriali delle aree significative rispetto agli aspetti di coerenza con il PUP, si è avuto modo di chiarire, l'entità delle modifiche proposte, le finalità ed i prevedibili impatti derivanti dalle azioni introdotte dalla variante, evidenziandone gli aspetti sostanziali e rilevanti ai fini della sostenibilità delle previsioni.

Le azioni introdotte dal Piano Stralcio della Viabilità sulle aree interessate non producono nuovi impatti ambientali diretti, indiretti e cumulativi, ma confermano quelli già previsti in sede di pianificazione superiore.

Per quanto riguarda invece gli aspetti di coerenza interna, ovvero le azioni previste, le motivazioni delle stesse e gli impatti prevedibili si rimanda alle analisi territoriali riportate nella relazione di Piano.

Gli approfondimenti svolti hanno permesso di fotografare l'assetto viabilistico, sia per quanto riguarda la gerarchia dei tracciati, sia in loro utilizzo. Le azioni intraprese dalla Piano si sono tradotte in alcuni punti ben definiti:

- non incrementare ulteriormente la presenza di viabilità;
- assicurare un maggior collegamento, soprattutto di carattere pedonale e turistico, tra i due versanti di valle;
- dare conferma alla pianificazione prevista da tempo;
- eliminare o limitare determinate situazioni di pericolo di criticità dei tracciati stradali.

4.3 Effetti finanziari delle azioni previste

Il Piano comporta previsioni urbanistiche tali da determinare impegni finanziari sia da parte della Provincia Autonoma di Trento che da parte delle varie Amministrazioni Comunali o da altri Enti pubblici. Alcune di esse dovranno essere inserite in precise previsioni economiche e piani finanziari, altre potranno essere gestite direttamente dalle Amministrazioni Comunali in base alle proprie previsioni economiche e disponibilità di finanziamento. Dall'attuazione delle opere previste

nel Piano derivano nella totalità dei casi previsti, evidenti vantaggi per la collettività in virtù della realizzazione di opere di interesse generale.

4.4 Valutazione delle ricadute sull'ambiente in rapporto ai fattori economici e sociali

Nel quadro generale la realizzazione delle opere previste nel Piano Stralcio Viabilità possono determinare ricadute di natura economica o sociale sia positive che negative. In particolar modo, la realizzazione delle varianti ai centri abitati, possono comportare una calo di transito attraverso gli stessi, creando flessioni di utenza agli esercizi economici presenti. Di contro producono un grande beneficio sulla vivibilità degli stessi. E' anche veritiero come non esistano numerose attività economiche direttamente affacciate sulla pubblica via e pertanto non è provato l'effetto negativo prodotto.

Effetti positivi si possono riscontrare anche sulla velocità dei trasporti proprio in vista del mancato attraversamento dei centri abitati, e conseguente rallentamento.

La presenza di ulteriori punti di attraversamento della valle, soprattutto di carattere pedonale e ciclopedonale, potranno creare uno sviluppo del settore turistico con la proposta di nuovi tracciati e luoghi di visita.

4.5 Realizzabilità ed efficacia delle azioni del piano

Le azioni previste dal Piano Stralcio della Viabilità sono prevalentemente indirizzate alla "gestione" della vivibilità esistente dove gioca un ruolo primario l'attività di supporto, di realizzazione e controllo da parte dell'Amministrazione Provinciale e, a ricaduta, della Comunità di Valle e delle Amministrazioni Comunali.

Le azioni messe in campo dal Piano, sono rivolte unicamente all'iniziativa pubblica, ai vari livelli. Provincia, Comunità, Comuni. La realizzabilità delle azioni, in relazione alla scala degli interventi trasformativi prevedibili, può considerarsi concreta a medio termine, rispetto alle aspettative del territorio.

5. VALUTAZIONE DEL PROCESSO DI CONSULTAZIONE

Il Piano Stralcio della Viabilità propone sostanzialmente l'attivazione di un argomento del Piano Territoriale della Comunità. Detto piano è stato redatto unicamente in fase preliminare ed è stato attuato unicamente per il settore Commerciale con il relativo Piano Stralcio Commerciale. Il

Processo partecipativo per l'intero Piano Territoriale della Comunità e, nel caso specifico, per il Piano Stralcio della Viabilità, è partito dal 2011 con deliberazione n. 11 del 23 giugno dell'Assemblea della Comunità che prevedeva:

- di dare avvio al processo di pianificazione territoriale della Comunità;
- di attuare un percorso di ascolto e confronto finalizzato alla costruzione del documento strategico di riferimento per lo sviluppo sostenibile della Valle di Cembra, che vuole rappresentare l'alveo entro il quale costruire il "Piano territoriale di comunità" ed è funzionale ad un coinvolgimento delle Amministrazioni pubbliche, degli enti socio economici e, più in generale, degli attori dello sviluppo territoriale in un percorso di progettazioni storiche e territoriali.

In data 25 giugno 2013 è stata presentata all'Assemblea della Comunità la proposta di Documento preliminare, al fine di avviare la fase con il Tavolo di confronto e consultazione previsto dall'art. 22 della L.P. 1/2008 nell'ambito di adozione del Piano Territoriale della Comunità.

Con successiva deliberazione n. 47 del 17 marzo 2014, è stato dato avvio al "Tavolo di confronto e consultazione" e ne sono stati nominati i componenti accreditati tra gli amministratori pubblici e le associazioni portatrici di interesse.

Il TCC si è riunito per 12 sedute durante le quali, nell'ambito del processo partecipativo, si sono affrontati 12 differenti argomenti tra i quali quello inerente la viabilità. A conclusione degli incontri il Tecnico stesore della bozza del Documento preliminare e relatore del TCC, ha predisposto delle schede riepilogative aggiornate secondo le indicazioni del tavolo. La scheda contraddistinta dalla lettera J riepiloga quanto evidenziato durante gli incontri del TCC inerenti la viabilità.

A conclusione di questo percorso, l'Assemblea della Comunità con proprio atto n. 6 del 27 maggio 2015, ha approvato in via definitiva il "Documento Preliminare Definitivo", il "Documento di sintesi del Tavolo di Confronto e Consultazione" e il "Documento di autovalutazione del Documento Preliminare".

Altro processo partecipativo è stato poi attivato nel corso del 2016 dall'Autorità per la partecipazione locale (APL) della Provincia autonoma di Trento in forza della L.P. 16 giugno 2006, n. 3 "Norme in materia di autogoverno dell'autonomia del Trentino" per la stesura del "FONDO STRATEGICO TERRITORIALE" e conclusosi nel giugno 2017.

L'APL ha proposto alla Comunità l'organizzazione di un percorso partecipativo aperto a tutti gli abitanti per condividere e individuare quali sono gli interventi strategici per il futuro e lo sviluppo della Comunità stessa. Nel corso di un laboratorio interattivo sono stati presentati e poi approfonditi dai partecipanti gli interventi, le idee e i progetti legati al fondo strategico territoriale proposti dalla Comunità in accordo con i Comuni. Tali proposte sono state presentate e discusse nel corso dei

World Cafe organizzati dall'UMST Sviluppo della Riforma Istituzionale della Provincia autonoma di Trento nel corso dell'autunno 2016 a cui sono stati invitati i potatori di interesse della valle. Dalla sintesi di quella serata e dalla relativa sintesi effettuata dalla conferenza dei Sindaci in seno ad ogni Comunità, è stato redatto un documento in cui sono stati elencati gli interventi che impegnano la Comunità nei prossimi anni per uno sviluppo sostenibile e per una maggiore coesione territoriale e sociale. Tale documento costituisce l'oggetto del processo partecipativo in cui i cittadini sono chiamati a compiere una "progettazione".

Gli argomenti discussi e trattati dagli stakeholder presenti nei workshop, risultavano tra l'altro:

- intervento 3 – *Collegamenti tra le due sponde della Valle di Cembra*
- intervento 4 – *Collegamento della Valle di Cembra con l'Altipiano di Piné.*

Nella primavera del 2017 si sono intrapresi degli incontri con le varie amministrazioni della Valle di Cembra al fine di raccogliere le varie criticità e proposte da inserire nel progetto di Piano Stralcio Viabilità. Ne sono uscite interessanti richieste e proposte che, analizzate e individuate, sono state riportate su una bozza di piano. Tale bozza è stata conseguentemente discussa con il Servizio, Viabilità della Provincia autonoma di Trento che con comunicazione di data 26/07/2019 a firma del dirigente ing. Mario Monaco, ha dato parere positivo sottolineando e suggerendo alcune criticità e modifiche da apportare ma accogliendo l'impianto progettuale proposto.

6. SINTESI DEI RISULTATI DEL PROCESSO DI VALUTAZIONE

Il Piano Stralcio della Viabilità propone sostanzialmente l'attivazione di un argomento del Piano Territoriale della Comunità. Detto piano è stato redatto unicamente in fase preliminare ed è stato attuato unicamente per il settore Commerciale con il relativo Piano Stralcio Commerciale. Gli elementi da inserire nel Piano Stralcio della Viabilità provengono principalmente dalle conclusioni del processo partecipativo avviato nel 2011 e conclusosi con l'esposizione di un'analisi delle proposte infrastrutturali contenute nel Piano da parte del Servizio Viabilità della Provincia autonoma di Trento. Tale analisi ha condiviso l'impostazione generale suggerendo alcune soluzioni specificando, comunque, come attualmente né nel Bilancio Provinciale, né negli strumenti programmatori della Provincia in materia di viabilità e afferenti l'attività del Servizio provinciale, sono previste risorse finanziarie per l'attuazione degli interventi interessanti la rete viabile provinciale.

Il progetto e le analisi effettuate hanno dimostrato come le proposte riportate rappresentino nella quasi totalità opere e interventi già pianificati sia a livello locale (PRG) che a livello

sovracomunale (PUP e PTC). Le nuove proposte rappresentano interventi di messa in sicurezza e di collegamenti, prevalentemente di tipo pedonale, tra le opposte sponde della Valle.

Il processo di valutazione ha permesso di esaminare le azioni introdotte dal Piano Stralcio della Viabilità in relazione alla coerenza delle stesse con la pianificazione sovra-ordinata ed in particolare con il PUP, ed in relazione agli effetti sul territorio.

E' emerso sostanzialmente che l'entità ed i contenuti delle azioni introdotte non è tale da alterare l'assetto territoriale rispetto a quanto già previsto e in essere e tantomeno da assumere nuovi indirizzi strategici significativi.

La valutazione svolta ha permesso di analizzare le criticità e le opportunità derivanti dalle modifiche previste, la natura e l'entità delle stesse, in relazione al contesto territoriale, alle disposizioni del PUP e della Legge Urbanistica Provinciale. In base alla valutazione svolta, si è pertanto potuto accertare, che gli effetti prodotti alle diverse scale di riferimento, è coerente con il PUP.

Per quanto riguarda ulteriori aspetti afferenti più in generale le tematiche ambientali o comunque di coerenza con la pianificazione sovraordinata, attraverso l'analisi preliminare resa in termini di verifica di assoggettabilità, si è potuto appurare come lo sviluppo dei vari progetti delle azioni previste nel Piano Stralcio della Viabilità dovranno essere approfondite nei casi specifici negli strumenti subordinati che ne dovranno individuare le esatte collocazioni con i relativi approfondimenti valutativi.

Il Piano Stralcio della Viabilità rappresenta pertanto lo strumento urbanistico intermedio che individua gli interventi relativi alla viabilità di carattere sovracomunale e provinciale demandando ai relativi PRG il loro approfondimento in coerenza con quanto previsto dalla legge urbanistica.

Il Piano Stralcio della Viabilità rientra dunque nella normale gestione delle esigenze urbanistiche della Comunità di Valle, e può essere valutata pienamente coerente con le linee e gli indirizzi imposti dal vigente Piano Urbanistico Provinciale.

Le conclusioni riportate nel presente documento, sono assunte all'atto dell'approvazione della variante da parte dell'Assemblea della Comunità.

Arch. Giuseppe Gorfer



APPENDICE

S.P. 71 - 2008

giorni	Motocicli	% di Motocicli	Autovetture	% di Autovetture	Autovetture con rimorchio	% di Autovetture con rimorchio	Furgoni	% di Furgoni	Autocamion (fino a 8,7m)	% di Autocamion (fino a 8,7m)	Autocamion (oltre 8,7m)	% di Autocamion (oltre 8,7m)	Autocarro con rimorchio	% di Autocarro con rimorchio	Tiratore con semirimorchio	% di Tiratore con semirimorchio	Autobus	% di Autobus	Totale
0 Lunedì	5404	4,854656	87947	79,163480	680	0,612133	5456	4,911456	5235	4,712523	4116	3,610684	35	0,088219	1664	1,497925	592	0,532916	11187
1 Martedì	5500	4,833342	92981	79,300315	790	0,672691	6540	5,913332	5719	5,175001	4076	3,511819	92	0,077553	1009	0,077553	603	0,500312	11628
2 Mercoledì	6365	5,308236	93785	78,214131	730	0,608800	6739	5,203156	6243	5,206492	4076	3,407775	93	0,077559	1778	1,482933	596	0,457048	11508
3 Giovedì	6088	5,278262	90359	78,370746	675	0,585221	6823	5,135208	5813	4,885110	4166	3,637908	78	0,065892	1826	1,563132	585	0,507182	11531
4 Venerdì	6590	5,434227	95038	79,070710	795	0,650109	6735	5,903797	5998	4,711223	4055	3,354208	90	0,081160	1733	1,435209	611	0,506008	12049
5 Sabato	10765	8,647728	101694	84,064776	770	0,665616	3120	2,585570	2343	1,836528	1776	1,057778	74	0,010830	307	0,253780	720	0,585184	12071
6 Domenica	13162	9,939361	115333	87,094387	422	0,318876	1933	1,458716	785	0,593552	329	0,248446	4	0,003021	40	0,003020	414	0,312635	132423

S.P. 71 - 2009

giorno	Motocicli	% di Motocicli	Autovetture	% di Autovetture	Autovetture con rimorchio	% di Autovetture con rimorchio	Furgoni	% di Furgoni	Autocamion (fino a 8,7m)	% di Autocamion (fino a 8,7m)	Autocamion (oltre 8,7m)	% di Autocamion (oltre 8,7m)	Autocarro con rimorchio	% di Autocarro con rimorchio	Tiratore con semirimorchio	% di Tiratore con semirimorchio	Autobus	% di Autobus	Totale
01 Lunedì	5805	5,352845	86675	79,923834	594	0,547733	5354	4,938574	4399	4,545077	2880	2,637233	94	0,088219	1450	1,373943	646	0,555683	103447
1 Martedì	6794	5,835166	92014	78,029102	659	0,565996	6265	5,338223	5902	4,811392	2813	2,418002	99	0,085028	1506	1,381822	577	0,495668	116132
2 Mercoledì	6298	5,476807	90806	78,995829	643	0,539160	5824	5,094012	5096	5,301146	3083	2,581029	95	0,082613	1508	1,354853	591	0,513940	114934
3 Giovedì	7177	6,070885	92947	78,622061	594	0,502453	6201	5,245305	5906	4,811183	3081	2,581158	90	0,078129	1777	1,480836	597	0,504861	118270
4 Venerdì	7574	6,226877	96307	79,251950	720	0,501040	5950	4,801724	5504	4,500043	3038	2,407657	108	0,087091	1610	1,331042	634	0,521236	121634
5 Sabato	11358	9,331405	102330	84,01378	730	0,58847	3254	2,673363	2337	1,820312	728	0,398104	26	0,011361	244	0,200463	711	0,54137	121718
6 Domenica	16311	12,078892	116401	85,155055	380	0,277885	1884	1,353640	805	0,566811	306	0,223558	4	0,003926	41	0,028884	381	0,278727	139553

S.P. 71 - 2010

giorni	Motocicli	% di Motocicli	Autovetture	% di Autovetture	Autovetture con rimorchio	% di Autovetture con rimorchio	Furgoni	% di Furgoni	Autocamion (fino a 8,7m)	% di Autocamion (fino a 8,7m)	Autocamion (oltre 8,7m)	% di Autocamion (oltre 8,7m)	Autocarro con rimorchio	% di Autocarro con rimorchio	Tiratore con semirimorchio	% di Tiratore con semirimorchio	Autobus	% di Autobus	Totale
01 Lunedì	6170	5,500953	87519	78,850056	583	0,525452	5752	5,184274	5543	4,988854	3134	2,824645	143	0,128885	1458	1,314032	650	0,565838	110852
1 Martedì	6363	5,365894	93012	78,556769	605	0,510975	6710	5,862519	6142	5,187458	3121	2,835057	118	0,090861	1711	1,415088	599	0,505008	118401
2 Mercoledì	7192	6,029359	94311	79,004913	556	0,480118	5959	5,028833	6123	5,133171	2990	2,511674	96	0,082158	1424	1,193800	594	0,497935	119283
3 Giovedì	6838	5,833817	91456	78,216323	638	0,546495	6312	5,388240	6201	5,303309	3022	2,584518	138	0,118022	1594	1,353244	627	0,536232	116877
4 Venerdì	7410	5,980440	97514	78,724126	745	0,601447	6441	5,098800	6026	4,864855	3300	2,664126	120	0,104143	1623	1,302666	671	0,541706	123868
5 Sabato	11977	9,713785	103290	83,771969	647	0,540967	3328	2,099130	2204	1,787525	840	0,881217	19	0,015410	287	0,232768	687	0,557182	123299
6 Domenica	15812	11,739015	115507	85,288606	373	0,275179	2039	1,504264	879	0,648479	314	0,231652	5	0,003689	25	0,018444	394	0,260672	135548

S.P. 71 - 2011

giorni	Motocicli	% di Motocicli	Autovetture	% di Autovetture	Autovetture con rimorchio	% di Autovetture con rimorchio	Furgoni	% di Furgoni	Autocamion (fino a 8,7m)	% di Autocamion (fino a 8,7m)	Autocamion (oltre 8,7m)	% di Autocamion (oltre 8,7m)	Autocarro con rimorchio	% di Autocarro con rimorchio	Tiratore con semirimorchio	% di Tiratore con semirimorchio	Autobus	% di Autobus	Totale
01 Lunedì	6574	6,083657	88855	78,383365	728	0,635059	6214	5,420683	5033	4,380457	3338	2,912723	126	0,108614	1621	1,414053	745	0,648889	114635
1 Martedì	8324	6,740627	95579	77,388170	670	0,581266	7178	5,812616	5727	4,837622	3345	2,708721	119	0,096364	1841	1,490809	707	0,572516	123450
2 Mercoledì	8530	6,832746	96721	77,475060	608	0,559116	7042	5,640820	5015	4,738065	3382	2,700068	126	0,110020	1747	1,308331	679	0,543806	124840
3 Giovedì	9004	7,344028	94885	77,409698	659	0,537573	6981	5,594686	5414	4,416419	3129	2,552452	134	0,108309	1683	1,372894	689	0,562045	122588
4 Venerdì	10633	8,000572	102306	79,977946	703	0,589751	7125	5,861053	5041	4,354935	3515	2,644766	142	0,108645	1793	1,349104	765	0,575900	123503
5 Sabato	16736	12,201647	107748	80,074566	840	0,638039	3866	2,580521	2162	1,824782	980	0,736488	22	0,018533	275	0,205557	826	0,620754	133064
6 Domenica	22241	14,803746	123142	81,951071	450	0,298523	2584	1,718820	949	0,631600	284	0,188032	13	0,008553	52	0,034342	524	0,348778	130239

S.P. 71 - 2012

giorni	Motocicli	% di Motocicli	Autovetture	% di Autovetture	Autovetture con rimorchio	% di Autovetture con rimorchio	Furgoni	% di Furgoni	Autocamion (fino a 8,7m)	% di Autocamion (fino a 8,7m)	Autocamion (oltre 8,7m)	% di Autocamion (oltre 8,7m)	Autocarro con rimorchio	% di Autocarro con rimorchio	Tiratore con semirimorchio	% di Tiratore con semirimorchio	Autobus	% di Autobus	Totale
0 Lunedì	6777	5,866720	90442	78,203016	507	0,516812	6808	5,708331	5370	4,648707	2997	2,554448	173	0,149763	1541	1,334014	921	0,707202	115516
1 Martedì	7536	6,212055	92853	77,219612	531	0,466909	7509	6,316168	5040	4,051168	3108	2,536723	186	0,130158	1669	1,389074	922	0,604133	120152
2 Mercoledì	8193	6,728313	94078	77,259401	601	0,493557	7704	6,533697	5767	4,760653	3298	2,706407	183	0,150285	1668	1,369397	847	0,665579	121769
3 Giovedì	8667	7,136016	93559	77,041072	877	0,557482	7430	6,183208	5406	4,525729	3038	2,500021	146	0,120225	1583	1,300335	845	0,605823	121439
4 Venerdì	8551	7,380526	89773	77,102109	054	0,505789	7787	6,522288	5554	4,278870	3265	2,525077	100	0,123740	1703	1,317091	876	0,677478	125303
5 Sabato	15504	12,426761	100853	80,835664	661	0,529805	3953	3,163407	1545	1,478804	747	0,598735	15	0,010223	260	0,224426	905	0,725375	124763
6 Domenica	17629	12,885393	116705	83,897888	430	0,309491	2535	1,524555	774	0,557083	181	0,111780	10	0,007180	50	0,035987	608	0,437605	135938

S.P. 71 - 2013

giorni	Motocicli	% di Motocicli	Autovetture	% di Autovetture	Autovetture con rimorchio	% di Autovetture con rimorchio	Furgoni	% di Furgoni	Autocamion (fino a 8,7m)	% di Autocamion (fino a 8,7m)	Autocamion (oltre 8,7m)	% di Autocamion (oltre 8,7m)	Autocarro con rimorchio	% di Autocarro con rimorchio	Tiratore con semirimorchio	% di Tiratore con semirimorchio	Autobus	% di Autobus	Totale
0 Lunedì	4077	4,081683	76315	70,385626	502	0,502557	5850	5,855504	4283	4,287030	2019	2,921746	119	0,110112	1219	1,220147	632	0,632565	100006
1 Martedì	5891	5,369140	85894	78,755935	510	0,4616915	6873	6,315104	4815	4,414839	3111	2,832454	88	0,080887	1382	1,267168	540	0,489122	105034
2 Mercoledì	5059	5,454410	84900	79,301993	526	0,4632223	6327	5,910267	4687	4,358804	2035	2,565270	108	0,100006	1291	1,205867	536	0,516379	107051
3 Giovedì	7057	6,407312	86771	78,631737	585	0,526978	6558	5,941166	4615	4,180335	2864	2,534526	96	0,086171	1247	1,129713	579	0,524542	110352
4 Venerdì	8887	5,982687	81300	79,512751	588	0,521883	6194	5,657731	4683	4,106875	2824	2,490338	92	0,080153	1323	1,152630	611	0,531632	117781
5 Sabato	11531	10,262022	92527	82,875038	699	0,616390	3825	3,393465	1888	1,470029	571	0,505968	19	0,016036	303	0,268491	660	0,584032	112053
6 Domenica	13063	10,635041	107285	85,622815	367	0,332329	2407	2,014700	805	0,581785	192	0,160723	12	0,010745	31	0,025850	378	0,316424	115460

S.P. 71 - 2014

giorni	Motocicli	% di Motocicli	Autovetture	% di Autovetture	Autovetture con rimorchio	% di Autovetture con rimorchio	Furgoni	% di Furgoni	Autocamion (fino a 8,7m)	% di Autocamion (fino a 8,7m)	Autocamion (oltre 8,7m)	% di Autocamion (oltre 8,7m)	Autocarro con rimorchio	% di Autocarro con rimorchio	Tiratore con semirimorchio	% di Tiratore con semirimorchio	Autobus	% di Autobus	Totale
0 Lunedì	9508	9,581953	74469	75,909767	501	0,592241	5420	5,524062	3705	3,778801	2149	2,190577	196	0,199792	1495	1,524843	570	0,589793	98102
1 Martedì	9540	9,478300	75302	74,815688	501	0,497765	6267	6,276528	4303	4,275571	2347	2,431167	147	0,146051	1613	1,612583	550	0,576577	100650
2 Mercoledì	9481	9,142367	78751	75,938247	403	0,475301	6158	5,038054	4364	4,208131	2250	2,169637	156	0,150428	1513	1,458660	535	0,518784	103704
3 Giovedì	10689	10,532689	75715	74,541713	532	0,523756	6012	5,918837	4169	4,104397	2370	2,333274	121	0,119725	1478	1,455957	509	0,501712	101574
4 Venerdì	12559	11,354521	80250	74,409040	640	0,531251	6036	5,980039	4166	3,800905	2244	2,000436	107	0,173370	1536	1,424042	517	0,479315	107062
5 Sabato	15403	14,727806	82435	78,392501	618	0,587460	3857	3,478335	1531	1,455385	536	0,557050	10	0,018061	286	0,271871	572	0,543742	105707
6 Domenica	18801	15,534567	97615	81,175365	407	0,358450	2258	1,811723	613	0,509703	149	0,123908	10	0,008376	38	0,031600	351	0,300293	120252

S.P. 71 - 2015

giorni	Motocicli	% di Motocicli	Autovetture	% di Autovetture	Autovetture con rimorchio	% di Autovetture con rimorchio	Furgoni	% di Furgoni	Autocamion (fino a 8,7m)	% di Autocamion (fino a 8,7m)	Autocamion (oltre 8,7m)	% di Autocamion (oltre 8,7m)	Autocarro con rimorchio	% di Autocarro con rimorchio	Tiratore con semirimorchio	% di Tiratore con semirimorchio	Autobus	% di Autobus	Totale
0 Lunedì	53777	51,955323	41765	40,338744	344	0,332656	3071	2,971381	1853	1,888569	1330	1,286143	150	0,145054	821	0,793927	298	0,288173	103410
1 Martedì	57020	52,072581	44237	40,358718	318	0,291322	3353	3,088002	2081	1,906572	1275	1,164373	117	0,100848	766	0,699537	283	0,258445	109501
2 Mercoledì	56827	52,170945	43558	40,075813	305	0,280871	3234	2,974622	2258	2,107487	1235	1,127989	102	0,093946	803	0,738005	275	0,253938	108909
3 Giovedì	58144	53,286283	43690	39,362133	281	0,263165	3220	2,901032	2132	1,928807	1350	1,162711	108	0,097302	794	0,715346	276	0,248660	110895
4 Venerdì	60377	53,474037	44325	39,257278	343	0,303784	3158	2,821741	2179	1,928873	1270	1,124800	127	0,112480	835	0,735534	287	0,236474	123009
5 Sabato	63062	55,700917	48789	40,030368	372	0,329049	1959	1,732816	721	0,637154	320	0,203053	14	0,012394	138	0,122067	290	0,263593	113053
6 Domenica	68062	53,673070	56213	44,326222	254	0,200303	1601	1,262530	372	0,293357	106	0,083561	2	0,001577	16	0,014063	179	0,141158	126808

S.P. 71 - 2016

giorni	Motocicli	% di Motocicli	Autovetture	% di Autovetture	Autovetture con rimorchio	% di Autovetture con rimorchio	Furgoni	% di Furgoni	Autocamion (fino a 8,7m)	% di Autocamion (fino a 8,7m)	Autocamion (oltre 8,7m)	% di Autocamion (oltre 8,7m)	Autocarro con rimorchio	% di Autocarro con rimorchio	Tiratore con semirimorchio	% di Tiratore con semirimorchio	Autobus	% di Autobus	Totale
0 Lunedì	37058	41.181504	45722	50.800561	324	0.360052	2778	3.084890	1747	1.941302	1199	1.332415	124	0.137768	752	0.835379	285	0.316712	80087
1 Martedì	39599	42.100785	45248	49.192271	305	0.328091	3219	3.530444	1917	2.131858	1241	1.330207	121	0.134478	702	0.759393	264	0.294679	92736
2 Mercoledì	36433	41.803244	47280	50.121912	382	0.383759	2985	3.164423	2055	2.178522	1144	1.212764	108	0.114452	865	0.741016	264	0.276969	94330
3 Giovedì	40022	42.099173	47534	50.001052	201	0.306103	3110	3.271411	1916	2.015442	1139	1.108154	97	0.102034	885	0.720552	272	0.286117	95068
4 Venerdì	43832	42.270089	51914	50.074754	382	0.308406	3152	3.040328	2088	2.014809	1124	1.051178	119	0.111784	781	0.753330	280	0.270080	103073
5 Sabato	46062	44.740369	52741	51.227733	359	0.359412	1838	1.785263	982	0.827267	488	0.454722	14	0.013588	257	0.249526	343	0.333158	102954
6 Domenica	45387	42.728613	58342	51.826113	191	0.178817	1389	1.317090	405	0.381288	143	0.134628	16	0.015063	143	0.134628	193	0.181700	105216

S.P. 71 - 2017

giorni	Motocicli	% di Motocicli	Autovetture	% di Autovetture	Autovetture con rimorchio	% di Autovetture con rimorchio	Furgoni	% di Furgoni	Autocamion (fino a 8,7m)	% di Autocamion (fino a 8,7m)	Autocamion (oltre 8,7m)	% di Autocamion (oltre 8,7m)	Autocarro con rimorchio	% di Autocarro con rimorchio	Tiratore con semirimorchio	% di Tiratore con semirimorchio	Autobus	% di Autobus	Totale
0 Lunedì	7111	8.580116	95923	78.517526	503	0.534475	6123	5.095807	3114	2.881519	2689	2.487323	236	0.218387	1651	1.536965	319	0.512700	100038
1 Martedì	6705	5.972423	80008	80.164065	585	0.503260	6851	5.094323	3359	2.890001	2688	2.385204	170	0.151428	1561	1.360448	568	0.505043	112268
2 Mercoledì	6738	5.990389	90524	80.338251	600	0.530729	6308	5.080018	3494	3.080813	2591	2.291893	208	0.181871	1690	1.461887	597	0.528070	113052
3 Giovedì	7754	5.757293	90737	78.073658	606	0.597021	6778	5.907625	3545	3.089325	2708	2.430507	171	0.149020	1695	1.460410	504	0.525352	114750
4 Venerdì	9105	7.527542	95737	78.141764	751	0.620520	6874	5.682448	3558	2.947249	2631	2.174937	155	0.161198	1588	1.256200	549	0.453835	120859
5 Sabato	14214	11.587353	100224	81.582500	735	0.588145	4408	3.587240	1458	1.188523	850	0.686870	24	0.019531	309	0.251465	518	0.527314	122880
6 Domenica	16175	12.593079	111539	83.698657	457	0.342536	3224	2.419372	604	0.453246	258	0.194355	12	0.009005	55	0.142023	335	0.251395	133251

S.P. 71 - 2018

giorni	Motocicli	% di Motocicli	Autovetture	% di Autovetture	Autovetture con rimorchio	% di Autovetture con rimorchio	Furgoni	% di Furgoni	Autocamion (fino a 8,7m)	% di Autocamion (fino a 8,7m)	Autocamion (oltre 8,7m)	% di Autocamion (oltre 8,7m)	Autocarro con rimorchio	% di Autocarro con rimorchio	Tiratore con semirimorchio	% di Tiratore con semirimorchio	Autobus	% di Autobus	Totale
0 Lunedì	6374	5.752504	88452	79.837809	558	0.526894	7056	6.404717	3160	2.851934	2511	2.265705	237	0.213895	1808	1.631728	559	0.504504	110807
1 Martedì	6777	6.072952	89109	78.851783	530	0.471870	7339	6.621383	3047	2.730468	2492	2.231115	138	0.121871	1600	1.433782	513	0.459708	111593
2 Mercoledì	6933	6.093219	91296	79.421159	530	0.482927	7036	6.163037	3163	2.762711	2309	2.016788	206	0.179930	1751	1.324405	515	0.449825	114489
3 Giovedì	7658	6.774473	89535	79.215074	573	0.506891	7242	6.406468	3324	2.940500	2389	2.113374	193	0.170733	1604	1.418542	524	0.463545	113042
4 Venerdì	7660	6.384238	95294	79.422618	681	0.567580	7850	6.408408	3548	2.857086	2854	2.211080	201	0.167524	1742	1.451872	514	0.428304	110883
5 Sabato	14388	11.478444	102214	81.344181	721	0.575199	4941	3.941826	1417	1.130433	707	0.611896	43	0.034304	268	0.213805	589	0.498992	123348
6 Domenica	18776	13.723205	112538	82.471144	425	0.311453	3472	2.544429	602	0.441171	301	0.220586	8	0.005863	48	0.035176	337	0.246968	136455

S.S. 612 - 2008

giorni	Motocicli	% di Motocicli	Autovetture	% di Autovetture	Autovetture con rimorchio	% di Autovetture con rimorchio	Furgoni	% di Furgoni	Autocarri (fino a 8,7m)	% di Autocarri (fino a 8,7m)	Autocarri (oltre 8,7m)	% di Autocarri (oltre 8,7m)	Autocarri con rimorchio	% di Autocarri con rimorchio	Tiratore con semirimorchio	% di Tiratore con semirimorchio	Autobus	% di Autobus	Totale
0 Lunedì	7420	4.807362	130470	82.602558	1672	1.058406	7423	4.930201	5533	3.502766	3136	1.985313	362	0.229172	300	0.245808	1545	0.078006	157060
1 Martedì	7515	4.469000	140735	82.674326	1704	1.052501	8007	4.741585	5143	3.127412	3143	1.854288	340	0.205309	475	0.200214	1686	0.094604	169501
2 Mercoledì	8002	4.602257	140415	82.175976	1724	1.000990	8033	4.676970	9530	3.04661	3204	1.875175	362	0.211864	504	0.242971	1601	0.090023	170064
3 Giovedì	8145	4.856685	138271	82.447680	1634	0.974318	7845	4.777601	8157	3.871284	3128	1.883955	354	0.211082	541	0.322586	1634	0.074318	167707
4 Venerdì	8088	5.206388	142892	82.014636	1884	1.000783	7853	4.031502	5812	3.382553	2891	1.680930	366	0.231010	381	0.222558	1640	0.046514	172720
5 Sabato	13271	9.324447	137155	85.035568	1701	1.066979	3483	2.154767	2380	1.432693	424	0.255951	103	0.064608	90	0.054454	804	0.504322	159422
6 Domenica	13483	9.061156	132505	80.103543	151	0.128360	1505	1.011425	575	0.388441	72	0.048387	4	0.002688	54	0.035250	318	0.213710	148800

S.S. 612 - 2009

giorni	Motocicli	% di Motocicli	Autovetture	% di Autovetture	Autovetture con rimorchio	% di Autovetture con rimorchio	Furgoni	% di Furgoni	Autocarri (fino a 8,7m)	% di Autocarri (fino a 8,7m)	Autocarri (oltre 8,7m)	% di Autocarri (oltre 8,7m)	Autocarri con rimorchio	% di Autocarri con rimorchio	Tiratore con semirimorchio	% di Tiratore con semirimorchio	Autobus	% di Autobus	Totale
0 Lunedì	7574	4.684301	133011	82.263481	1608	0.994502	8176	5.056621	6102	3.820574	2614	1.616684	377	0.233164	301	0.241822	1746	1.073551	161630
1 Martedì	8281	4.939457	137853	82.226593	1670	0.996123	8657	5.163734	6139	3.661795	2453	1.463167	405	0.241575	448	0.267223	1744	1.040262	167050
2 Mercoledì	8030	4.624057	142832	82.253703	1740	1.002140	8238	5.320601	6540	3.160695	2515	1.403064	372	0.214252	506	0.291429	1794	1.033249	173627
3 Giovedì	8770	4.975108	146652	82.374418	1585	0.888618	6919	5.178312	6674	3.715883	2487	1.366848	413	0.231682	477	0.267931	1817	1.026638	178031
4 Venerdì	9784	5.491300	146806	82.292187	1845	1.035627	8649	4.854818	6278	3.525037	2350	1.324143	428	0.230120	448	0.251480	1758	0.986732	178153
5 Sabato	13547	8.385939	130465	85.710005	1867	1.153579	3036	2.314497	2407	1.489941	437	0.210504	120	0.044200	96	0.053234	785	0.435910	181350
6 Domenica	14328	9.887575	132700	88.153315	249	0.166038	1684	1.129021	576	0.384087	77	0.051345	2	0.001534	44	0.020340	306	0.210446	145066

S.S. 612 - 2010

giorni	Motocicli	% di Motocicli	Autovetture	% di Autovetture	Autovetture con rimorchio	% di Autovetture con rimorchio	Furgoni	% di Furgoni	Autocarri (fino a 8,7m)	% di Autocarri (fino a 8,7m)	Autocarri (oltre 8,7m)	% di Autocarri (oltre 8,7m)	Autocarri con rimorchio	% di Autocarri con rimorchio	Tiratore con semirimorchio	% di Tiratore con semirimorchio	Autobus	% di Autobus	Totale
0 Lunedì	7790	4.787424	134448	82.626384	1507	0.926142	8790	5.407515	5855	3.475338	2181	1.340356	348	0.213857	395	0.242751	1505	0.980223	162718
1 Martedì	8105	4.675573	143521	82.414346	1579	0.904192	9593	5.699440	6233	3.69240	2152	1.232313	376	0.210311	549	0.312659	1700	0.976817	174631
2 Mercoledì	8812	5.120428	141567	82.260961	1697	0.906393	9541	5.544031	5857	3.403353	2151	1.245951	341	0.198743	474	0.275429	1555	0.961619	172095
3 Giovedì	9100	5.029880	146404	81.688160	1580	0.880314	1060	5.885488	6417	3.661387	2381	1.332572	413	0.231143	558	0.312965	1745	0.976623	178677
4 Venerdì	9628	5.308105	150033	82.716131	1700	0.986992	9252	5.168322	5886	3.245067	2100	1.207300	398	0.210425	400	0.270147	1706	0.940551	181383
5 Sabato	12962	8.049592	139277	85.861270	1773	1.100321	4114	2.678721	2367	1.489157	419	0.261122	90	0.050952	83	0.051538	754	0.488183	161047
6 Domenica	13637	9.304714	129563	88.466104	241	0.164420	1042	1.324982	624	0.425741	82	0.055047	9	0.008140	47	0.032067	323	0.220375	146568

S.S. 612 - 2011

giorni	Motocicli	% di Motocicli	Autovetture	% di Autovetture	Autovetture con rimorchio	% di Autovetture con rimorchio	Furgoni	% di Furgoni	Autocarri (fino a 8,7m)	% di Autocarri (fino a 8,7m)	Autocarri (oltre 8,7m)	% di Autocarri (oltre 8,7m)	Autocarri con rimorchio	% di Autocarri con rimorchio	Tiratore con semirimorchio	% di Tiratore con semirimorchio	Autobus	% di Autobus	Totale
0 Lunedì	7549	4.826005	139481	82.531071	1579	0.949530	9334	5.345196	5718	3.493302	1631	1.167867	414	0.250386	521	0.315999	1689	1.021500	165345
1 Martedì	8237	4.809655	141142	82.418167	1777	1.037670	9509	5.552733	5948	3.477144	1646	1.136357	438	0.250768	585	0.341608	1657	0.967597	171246
2 Mercoledì	8213	4.807068	144438	82.805380	1608	0.671101	9887	5.554454	6146	3.514053	1764	1.008847	445	0.254409	560	0.320280	1702	0.733380	174853
3 Giovedì	8408	4.984755	143191	82.348391	1590	0.931524	9271	5.354046	5944	3.455476	1663	1.020049	417	0.241271	631	0.365086	1570	0.908381	172835
4 Venerdì	9403	5.170919	150089	82.670470	1035	1.011219	9703	5.305212	5843	3.272244	1766	0.890280	451	0.248389	575	0.316694	1675	0.922545	181563
5 Sabato	12342	7.511040	139554	86.070063	1021	1.184779	4611	2.843530	2412	1.487603	390	0.240533	103	0.063525	73	0.045023	734	0.452695	162140
6 Domenica	13242	9.026031	130004	80.813514	248	0.167679	2125	1.440446	649	0.442372	64	0.043624	4	0.002726	42	0.020823	333	0.226900	146709

S.S. 612 - 2012

giorno	Motocicli	% di Motocicli	Autovetture	% di Autovetture	Autovetture con rimorchio	% di Autovetture con rimorchio	Furgoni	% di Furgoni	Autocari (fino a 8,7m)	% di Autocari (fino a 8,7m)	Autocari (oltre 8,7m)	% di Autocari (oltre 8,7m)	Autocarro con rimorchio	% di Autocarro con rimorchio	Tiratore con semirimorchio	% di Tiratore con semirimorchio	Autobus	% di Autobus	Totale
1 Lunedì	39234	25,022868	101685	64,807331	1376	0,876881	6815	4,343033	4072	2,504066	1222	0,773751	253	0,191231	1037	0,654482	1234	0,788308	158018
1 Martedì	39066	24,276810	105478	65,547293	1242	0,771817	7023	4,304700	4175	2,597016	1255	0,773995	302	0,197672	1209	0,750688	1102	0,745311	150919
2 Mercoledì	42990	26,270522	104285	63,727917	1211	0,740370	7015	4,286323	4432	2,703688	1183	0,722924	270	0,194995	1097	0,670370	1158	0,707647	163941
3 Giovedì	41102	24,543050	100389	65,318055	1402	0,837135	7304	4,361404	4808	2,750360	1279	0,793723	259	0,194855	930	0,585327	1108	0,715356	187480
4 Venerdì	40841	24,024683	112088	65,839257	1478	0,858432	7366	4,327101	4504	2,049174	1178	0,692357	270	0,198827	1033	0,622368	1222	0,713840	168900
5 Sabato	39619	24,407785	104932	69,940579	1291	0,860485	3411	2,137373	1971	1,313737	339	0,223955	66	0,043991	914	0,542558	587	0,391255	150030
6 Domenica	33890	21,665056	88349	72,735193	222	0,162630	1792	1,371955	580	0,424628	76	0,055911	13	0,009513	527	0,385828	341	0,279652	135590

S.S. 612 - 2013

giorno	Motocicli	% di Motocicli	Autovetture	% di Autovetture	Autovetture con rimorchio	% di Autovetture con rimorchio	Furgoni	% di Furgoni	Autocari (fino a 8,7m)	% di Autocari (fino a 8,7m)	Autocari (oltre 8,7m)	% di Autocari (oltre 8,7m)	Autocarro con rimorchio	% di Autocarro con rimorchio	Tiratore con semirimorchio	% di Tiratore con semirimorchio	Autobus	% di Autobus	Totale
1 Lunedì	131518	79,003843	28741	17,439716	365	0,221470	1812	1,099501	1203	0,239567	405	0,245749	80	0,053397	289	0,147455	382	0,231793	184802
1 Martedì	141847	89,485601	20857	16,941799	366	0,224865	1851	1,050278	1130	0,641175	373	0,211644	74	0,041988	309	0,175320	402	0,228000	175920
2 Mercoledì	141335	81,368210	23664	16,159202	359	0,202385	1871	1,057758	1119	0,530531	382	0,198738	92	0,051885	190	0,107112	403	0,227189	177355
3 Giovedì	142192	81,118147	20767	16,426205	337	0,192253	1822	1,039420	1158	0,559479	289	0,110514	75	0,042705	222	0,128647	390	0,222400	175290
4 Venerdì	145432	81,641022	30602	16,852714	410	0,225750	1860	1,024314	1109	0,513240	367	0,202109	78	0,043508	343	0,188892	373	0,205413	181595
5 Sabato	131032	81,472362	27678	17,147298	412	0,256171	814	0,506121	551	0,312595	88	0,051716	22	0,013978	150	0,082066	183	0,113785	180830
6 Domenica	113034	90,745028	26700	18,464220	120	0,082895	525	0,353089	168	0,115179	21	0,014522	4	0,002765	141	0,097508	51	0,092930	144504

S.S. 612 - 2014

giorno	Motocicli	% di Motocicli	Autovetture	% di Autovetture	Autovetture con rimorchio	% di Autovetture con rimorchio	Furgoni	% di Furgoni	Autocari (fino a 8,7m)	% di Autocari (fino a 8,7m)	Autocari (oltre 8,7m)	% di Autocari (oltre 8,7m)	Autocarro con rimorchio	% di Autocarro con rimorchio	Tiratore con semirimorchio	% di Tiratore con semirimorchio	Autobus	% di Autobus	Totale
1 Lunedì	59832	51,806228	77878	47,088505	898	0,517876	4554	2,525268	2928	1,682681	944	0,544406	209	0,120531	274	0,158116	783	0,451557	173400
1 Martedì	60336	52,240405	76051	41,577020	992	0,541934	4855	2,023310	3055	1,083350	1028	0,501001	233	0,127288	320	0,174818	848	0,463206	183048
2 Mercoledì	69548	52,211767	79236	41,580380	890	0,470991	5235	2,414687	3065	1,048903	964	0,514607	227	0,118058	306	0,162037	880	0,461550	180662
3 Giovedì	57691	52,560474	77051	41,455550	894	0,475617	4894	2,633108	3154	1,113461	833	0,448177	194	0,104377	288	0,154952	835	0,448253	185864
4 Venerdì	101147	53,103548	77766	40,807402	1000	0,590837	4952	2,504273	3144	1,053440	836	0,430655	187	0,093344	273	0,143572	835	0,430120	180140
5 Sabato	92390	55,190500	70113	41,903012	955	0,510747	2045	1,221610	1338	0,592274	167	0,099760	53	0,031660	45	0,023901	396	0,236556	157402
6 Domenica	51802	52,814080	70609	45,818059	194	0,125337	1384	0,694155	470	0,303651	44	0,026427	10	0,005461	15	0,009591	155	0,100140	154783

S.S. 612 - 2015

giorno	Motocicli	% di Motocicli	Autovetture	% di Autovetture	Autovetture con rimorchio	% di Autovetture con rimorchio	Furgoni	% di Furgoni	Autocari (fino a 8,7m)	% di Autocari (fino a 8,7m)	Autocari (oltre 8,7m)	% di Autocari (oltre 8,7m)	Autocarro con rimorchio	% di Autocarro con rimorchio	Tiratore con semirimorchio	% di Tiratore con semirimorchio	Autobus	% di Autobus	Totale
1 Lunedì	92245	51,063704	74756	47,103722	852	0,476956	4739	2,668077	2753	1,550532	896	0,504641	188	0,105884	320	0,185798	764	0,427103	177552
1 Martedì	86030	52,178595	76458	41,981979	850	0,460723	4718	2,590585	2866	1,157378	902	0,496275	186	0,103777	301	0,165275	807	0,443112	182421
2 Mercoledì	99804	52,282766	79637	41,752972	970	0,503562	5002	2,622500	3090	1,520577	924	0,432015	199	0,104334	337	0,176886	871	0,458857	190734
3 Giovedì	100853	52,680234	76618	41,501182	866	0,452385	4906	2,562817	3046	1,511162	795	0,415205	181	0,094552	296	0,154626	850	0,448726	191430
4 Venerdì	102498	53,231580	76143	41,115160	910	0,472748	4912	2,551803	2881	1,408883	704	0,412487	207	0,107537	348	0,180788	830	0,431180	192401
5 Sabato	94680	55,311914	71377	41,703622	812	0,474428	2165	1,264950	1407	0,822071	202	0,110023	60	0,039731	53	0,030966	401	0,234293	171753
6 Domenica	83301	52,337570	73455	46,176513	276	0,141885	1466	0,971080	435	0,273316	48	0,030158	3	0,001885	15	0,009474	172	0,108167	159151

S.S. 612 - 2016

giorni	Motocicli	% di Motocicli	Autovetture	% di Autovetture	Autovetture con rimorchio	% di Autovetture con rimorchio	Furgoni	% di Furgoni	Autocamion (fino a 8,7m)	% di Autocamion (fino a 8,7m)	Autocamion (oltre 8,7m)	% di Autocamion (oltre 8,7m)	Autocarro con rimorchio	% di Autocarro con rimorchio	Tiratore con semirimorchio	% di Tiratore con semirimorchio	Autobus	% di Autobus	Totale
1. Lunedì	79432	27,654545	113679	63,533021	1270	0,767779	8157	4,533791	3128	1,918841	1207	0,671559	245	0,136928	390	0,217864	1071	0,593561	178929
2. Martedì	52939	20,250389	116075	62,326015	1351	0,725905	8952	4,735997	4010	2,130404	1540	0,921263	242	0,129156	470	0,250645	1167	0,622247	107516
3. Mercoledì	50701	26,226530	124256	64,295137	1457	0,763560	9387	4,854551	4100	2,10518	1389	0,735562	259	0,133553	566	0,292736	1224	0,633052	193346
4. Giovedì	51119	26,702430	123251	64,005516	1492	0,774811	9224	4,790121	3910	2,046081	1301	0,675523	269	0,139593	503	0,261213	1161	0,604477	192553
5. Venerdì	53818	20,605432	130132	64,331912	1442	0,712886	9105	4,791738	3923	1,939372	1306	0,655033	300	0,143308	485	0,239104	1111	0,578895	202282
6. Sabato	51952	29,366531	116189	65,792155	1411	0,758981	4419	2,502765	1672	0,847772	388	0,219708	76	0,043035	95	0,053784	488	0,276331	176600
7. Domenica	45102	29,234841	108183	68,378920	347	0,223437	2045	1,703144	428	0,275584	45	0,025970	5	0,003220	30	0,023181	200	0,128782	153301

S.S. 612 - 2017

giorni	Motocicli	% di Motocicli	Autovetture	% di Autovetture	Autovetture con rimorchio	% di Autovetture con rimorchio	Furgoni	% di Furgoni	Autocamion (fino a 8,7m)	% di Autocamion (fino a 8,7m)	Autocamion (oltre 8,7m)	% di Autocamion (oltre 8,7m)	Autocarro con rimorchio	% di Autocarro con rimorchio	Tiratore con semirimorchio	% di Tiratore con semirimorchio	Autobus	% di Autobus	Totale
1. Lunedì	7506	4,025874	155579	83,445431	1700	0,960074	13052	7,000403	4405	2,411448	1671	0,866248	276	0,148034	523	0,280513	1551	0,831885	185444
2. Martedì	7323	3,745799	163221	83,495430	1901	0,972383	13430	6,969500	5010	2,550251	2156	1,102819	296	0,132430	500	0,300907	1355	0,759400	193459
3. Mercoledì	7536	3,797060	160033	83,404432	2109	1,045955	13926	6,903573	5231	2,594305	1752	0,888739	301	0,149280	615	0,305000	1691	0,836640	201634
4. Giovedì	8218	4,032780	168907	82,386537	2185	1,072235	14378	7,055548	5320	2,815075	2027	0,994700	383	0,187948	638	0,313083	1715	0,841594	203780
5. Venerdì	8108	4,151248	171742	83,410382	1918	0,840430	13824	7,103533	4920	2,392354	1768	0,873553	322	0,150443	523	0,257085	1575	0,765209	203820
6. Sabato	13947	7,526105	159244	95,932445	1545	0,890227	6927	3,730000	2124	1,145159	533	0,267621	93	0,049566	119	0,064216	603	0,368566	185313
7. Domenica	14785	8,800362	140680	85,055604	370	0,217705	4135	2,432037	501	0,347730	72	0,042384	8	0,003530	47	0,027854	289	0,170045	180655

S.S. 612 - 2018

giorni	Motocicli	% di Motocicli	Autovetture	% di Autovetture	Autovetture con rimorchio	% di Autovetture con rimorchio	Furgoni	% di Furgoni	Autocamion (fino a 8,7m)	% di Autocamion (fino a 8,7m)	Autocamion (oltre 8,7m)	% di Autocamion (oltre 8,7m)	Autocarro con rimorchio	% di Autocarro con rimorchio	Tiratore con semirimorchio	% di Tiratore con semirimorchio	Autobus	% di Autobus	Totale
1. Lunedì	7401	3,822668	182772	83,266800	1854	0,953785	13878	7,101046	4822	2,467304	1913	0,978837	200	0,148388	840	0,434413	1557	0,796680	185438
2. Martedì	7305	3,820528	185072	83,154671	2022	1,005170	14057	7,006221	5060	2,540984	2090	1,052033	253	0,147590	790	0,392923	1543	0,777293	190512
3. Mercoledì	8183	3,954191	172365	83,250246	2023	0,977554	14368	6,942608	5413	2,615671	1811	0,875112	318	0,153664	852	0,411704	1512	0,778951	206945
4. Giovedì	8337	4,077770	180597	82,038127	2056	1,005925	14318	7,003179	5356	2,610711	2087	1,011005	348	0,170213	770	0,376620	1931	0,797750	204450
5. Venerdì	9058	4,030017	177870	82,922014	2003	0,903900	15017	7,001083	5313	2,777189	1983	0,925757	374	0,174378	735	0,312064	1511	0,716891	214177
6. Sabato	14702	7,803916	181553	85,754930	1654	0,899175	7324	3,887577	1846	0,978556	467	0,247883	57	0,030256	121	0,054227	626	0,332281	188305
7. Domenica	17164	9,842867	151150	86,681908	502	0,287980	4513	2,500037	575	0,320753	70	0,040144	13	0,007455	59	0,033656	322	0,184662	174373