

REVISIONE | 00
DATA | MAGGIO 2026
COMMESSA | C26-003642



Antonio
Aprea
28.05.2026
12:05:55
GMT+02:00

N I E R



**Automobili Lamborghini S.p.A - Stabilimento di
Sant'Agata Bolognese**

STUDIO DI IMPATTO SULLA MOBILITA'

Verifica di Assoggettabilità a VIA

NIER Ingegneria S.p.A. Ing. Marco Stagni	Automobili Lamborghini S.p.A. Massimo Scarpenti	Nier Ingegneria S.p.A. Ing. Antonio Aprea
Redatto	Verificato	Approvato

COMUNE DI SANT'AGATA BOLOGNESE

(Città Metropolitana di Bologna)

**VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA PER
LO STABILIMENTO LAMBORGHINI A
SANT'AGATA BOLOGNESE (BO)**

studio di accessibilità e di impatto sulla mobilità



Dott. Ing. MARCO STAGNI

Via Borgo S. Pietro 99/4 – 40126 Bologna

Tel. 3479261473

ing-marco.stagni@outlook.it

C.F.: STGMRC75T29F205U

P.I.: 02442681207

Tecnico Competente in Acustica

0119_Lamborghini/Rev0/I Stesura

Bologna, Maggio 2026

INDICE

1. PREMESSA METODOLOGIA E SINTESI	3
2. AREA DI INTERVENTO E ACCESSIBILITÀ.....	7
2.1. accessibilità veicolare	7
2.2. accessibilità col trasporto pubblico	9
2.3. accessibilità ciclabile.....	12
2.4. accessibilità pedonale.....	15
2.5. livello di sicurezza della mobilità	15
3. DINAMICHE DI MOBILITA' ATTUALI	17
3.1. funzionamento attuale dello stabilimento.....	17
3.2. carico urbanistico e caratteristiche degli spostamenti generati da Lamborghini	17
3.3. il sistema dei parcheggi	19
3.4. I veicoli in accesso alla Lamborghini.....	22
3.4.1. auto.....	22
3.4.2. mezzi pesanti	23
3.5. Le indagini di traffico di Aprile 2026 – sintesi dei risultati	24
3.5.1. fascia oraria 7.30-8.30	25
3.5.2. fascia oraria 17.00-18.00	28
3.6. approfondimento sul semaforo modena/pedicello/pietrobuoni	29
4. LE TRASFORMAZIONI PREVISTE	32
4.1. Scenario di Progetto	32
4.2. Scenario di Cantiere.....	33
5. AZIONI DI MOBILITY-MANAGEMENT	35
6. CONCLUSIONI.....	37

ALLEGATO: report sui rilievi di traffico

1. PREMESSA METODOLOGIA E SINTESI

Lo stabilimento Lamborghini Spa è ubicato nel comune di S. Agata Bolognese, a sud-ovest dell'area urbana, prospiciente la SP 255 e limitrofo alla SP16. Questa viabilità rappresenta le direttrici di accesso dall'area vasta fra Bologna e Modena.

La Lamborghini si affaccia su Via Modena (tratta urbana della SP 255) ed è racchiusa, assieme ad altre aziende, in un quadrilatero costituito in senso antiorario da Via Modena-Via A. Costa-Via Montirone-Via Pedicello.

La Via Modena (SP 255), direttrice est-ovest dell'area, costituisce l'asse viario privilegiato per l'accesso allo stabilimento, sia per chi proviene dal territorio modenese, sia per chi si sposta dal bolognese. La SP 16, direttrice nord-sud, garantisce un'interconnessione trasversale con le arterie principali del sistema viario regionale.

La viabilità di prossimità, oltre i tratti della SP255 (Via Modena) e SP16 (Via Malmenago), è costituita da Via A. Costa, Via Lamborghini-Via Turati, Via Montirone, tutte di accesso ad aree di parcheggio a servizio della sede Lamborghini ed altre aziende.

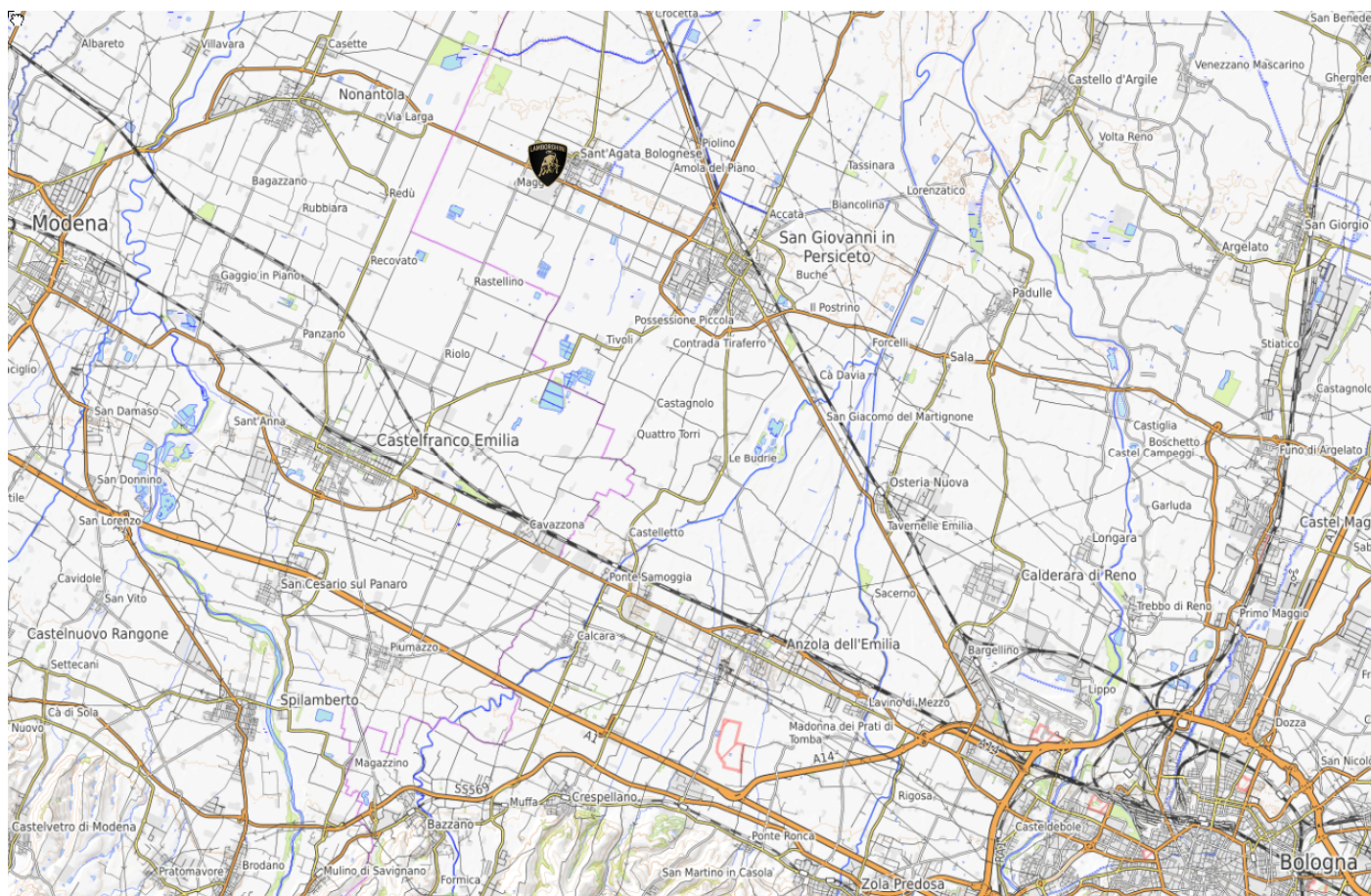


FIGURA 1.1 inquadramento territoriale

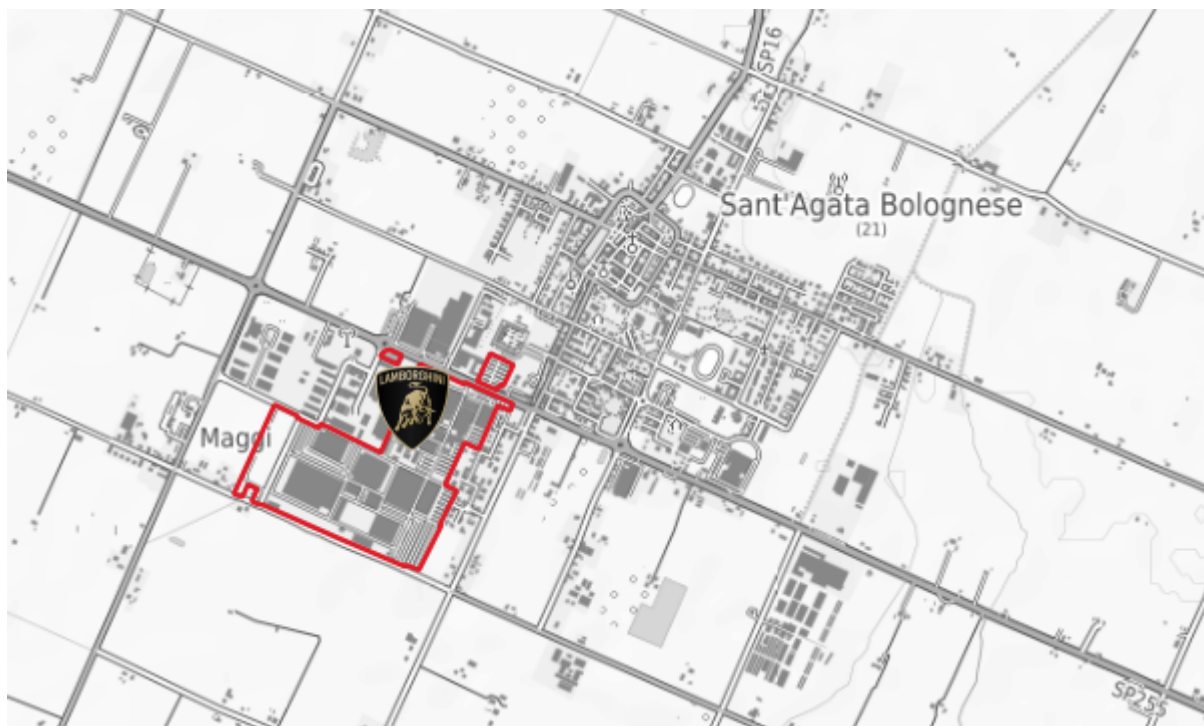


FIGURA 1.2 mappa con evidenziazione sedime stabilimento Lamborghini

L'azienda prevede di realizzare in un orizzonte temporale di breve periodo, coincidente col biennio 2026-2027, alcune modifiche all'interno del sedime attuale dello stabilimento, volte ad una riorganizzazione ed ottimizzazione dei processi produttivi, senza variazioni al numero di dipendenti/addetti che attualmente lavorano all'interno dello stabilimento.

Considerato dunque che gli interventi previsti non genereranno incrementi di mobilità stante l'invarianza del carico urbanistico generato dallo stabilimento rispetto alla situazione odierna, la parte fondante dello studio riguarda la caratterizzazione del contesto territoriale e di mobilità attuale, a partire dai dati messi a disposizione dalla Lamborghini, dagli enti pubblici e da quelli rilevati direttamente sulle strade durante una specifica campagna di monitoraggio del traffico eseguita ad Aprile 2026.

Vengono già qui evidenziati gli elementi più significativi emersi, che saranno poi approfonditi ed illustrati compiutamente nei paragrafi successivi. Tali elementi sono:

- dal punto di vista della mobilità veicolare, il comparto è in posizione strategica, esso insiste proprio su una viabilità direttamente collegata agli assi portanti della viabilità, in particolare la SP 255 e in minor quota la SP16; da questi ci si può distribuire agevolmente verso tutte le direzioni, per accedere al territorio a media/lunga distanza;
- il carico urbanistico, ovvero il numero di persone indotte dalle diverse funzioni ospitate dallo stabilimento (produzione, uffici tecnico-amministrativi, mensa, museo, ecc.) è stimabile in circa 3'600 durante le 24h di un giorno feriale medio, ed è costituito per il 95% (circa 3'400) dai dipendenti/addetti diretti ed indiretti (comprensivi cioè dei dipendenti Lamborghini e dei dipendenti di ditte esterne che lavorano organicamente

nello stabilimento di Sant'Agata) e per il resto da visitatori esterni (principalmente quelli del museo); la percentuale che utilizza l'auto per accedere allo stabilimento è stata stimata in circa l'80%, ovvero le auto indotte da Lamborghini in un giorno feriale medio ammontano a circa 2'900;

- i dipendenti/addetti diretti ed indiretti in un giorno feriale medio¹, si suddividono su diversi turni, il 41% circa lavora nel turno centrale (fisso o flessibile) con ingresso compreso tra le 7:30 e le 9:30, il 28% circa nel turno 1 (6:00-13:00), il 28% circa nel turno 2 (13:00-20:00) e il 3% circa nel turno 3 (20:00-3:00).
- i sopralluoghi e le indagini effettuate, hanno evidenziato come la viabilità in cui si inserisce direttamente l'intervento, è trafficata oltre che nelle fasce orarie di punta canoniche (mattina e sera), dove al traffico indotto da Lamborghini si somma il traffico di attraversamento e quello generato/attratto da Sant'Agata città e dalle altre realtà produttive presenti in zona, anche nella fascia oraria di metà giornata, individuata approssimativamente tra le 12:45 e le 13:45, dove si ha il cambio turno tra turno 1 e 2;
- nelle fasce orarie di punta il traffico si concentra sostanzialmente nel tratto di via Modena compreso tra le rotatorie Via Modena/via A. Costa ad ovest e Via 21 Aprile 1945/Via Persiceto (rotatoria S.Cristoforo) ad est; le altre strade paiono invece moderatamente trafficate o comunque non si sono riscontrate particolari criticità;
- l'intersezione più gravata di traffico è l'intersezione via Modena/Pedicello/Pietrobuoni, intersezione regolata da un sistema semaforico che nel complesso non permette di rendere ottimale il deflusso dei tanti veicoli in ingresso al nodo stesso;
- tra le 3 fasce orarie di punta individuate, quella con il maggior carico veicolare è risultata quella del mattino tra le 7:30 e le 8:30, durante la quale sulla Via Modena, nel tratto prospiciente la Lamborghini transitano circa 1'000 veicoli leggeri (somma nelle due direzioni), di cui più del 50% è indotto dalla Lamborghini, ed è molto significativa la percentuale di mezzi pesanti, pari a circa l'11% sul totale dei veicoli; di questi mezzi pesanti solo una minima parte, contrariamente ai veicoli leggeri, sono indotti da Lamborghini; il traffico che accede all'incrocio semaforizzato Via Modena/Via Pedicello/C.so Pietrobuoni è di oltre 1'300 veicoli totali, quello che accede alla rotatoria Via Modena/Via A.Costa è invece di quasi 1'100 veicoli.

Dunque il nodo più sollecitato e al contempo meno efficiente per un migliore deflusso del traffico è risultato quello all'intersezione semaforizzata Via Modena/Via Pedicello/C.so Pietrobuoni, che comunque, stante gli incrementi nulli di traffico indotto previsti, nello scenario futuro di breve termine non vedrà modificarsi la sua funzionalità.

In conclusione si può ritenere che la rete infrastrutturale nello scenario futuro di breve termine analizzato, manterrà invariati i livelli di servizio attuali sulla rete di viabilità di accesso allo stabilimento; al contempo si evidenzia come l'azienda sia impegnata nel rafforzare le proprie azioni di mobility-management (vedi cap.5) che potranno portare ad una desaturazione del traffico

¹ la giornata di venerdì può fare eccezione, in quanto generalmente la percentuale di lavoratori in smart-working (tutti nel turno centrale) è più elevata e il turno notturno può non essere attivato.

veicolare dei propri dipendenti, migliorando le condizioni di circolazione rispetto allo scenario attuale. Altri interventi più strutturali saranno invece approfonditi dall'azienda nell'impostazione dello scenario futuro di più lungo orizzonte, nell'ambito del procedimento di PAUR riguardante l'ampliamento a sud dello stabilimento.

2. AREA DI INTERVENTO E ACCESSIBILITÀ

Automobili Lamborghini S.p.A. ha la propria sede a Sant'Agata Bolognese, in via Modena 12, nel cuore della Pianura Padana, in una posizione geografica strategica compresa tra i poli urbani di Bologna e Modena. Lo stabilimento si trova a circa 19 km da Modena e 34 km da Bologna, distanze che lo collocano lungo un corridoio ad alta densità produttiva e di mobilità, caratterizzato da un costante flusso di lavoratori e merci.

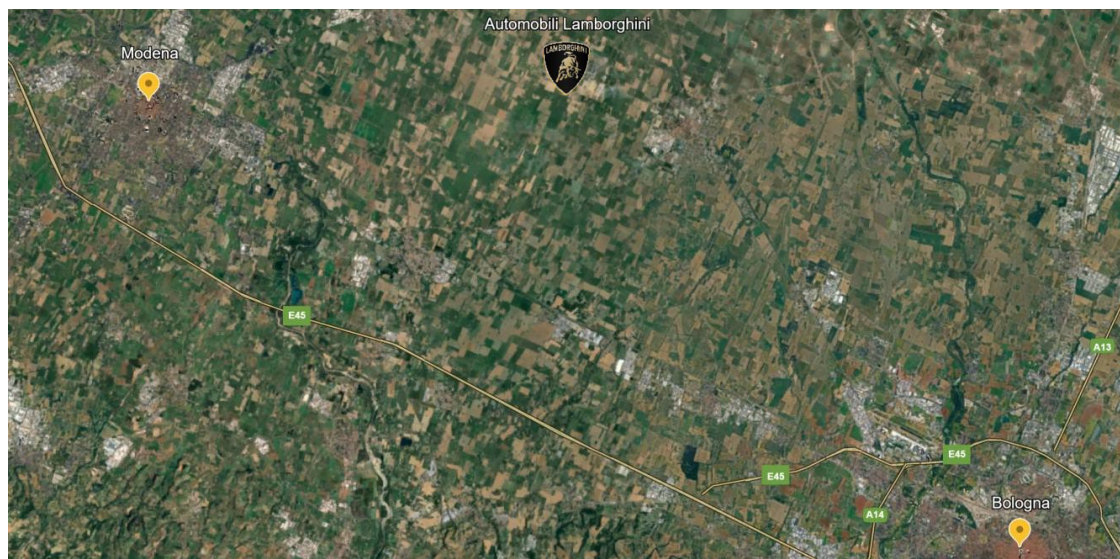


Figura 2.1 - Inquadramento territoriale

2.1. accessibilità veicolare

Il sito aziendale è direttamente servito dalla Strada Provinciale 255 (SP255), che rappresenta la principale direttrice est-ovest dell'area, connettendo i centri di Nonantola e San Giovanni in Persiceto. Questa infrastruttura costituisce l'asse viario privilegiato per l'accesso allo stabilimento, sia per chi proviene dal territorio modenese, sia per chi si sposta dal bolognese.

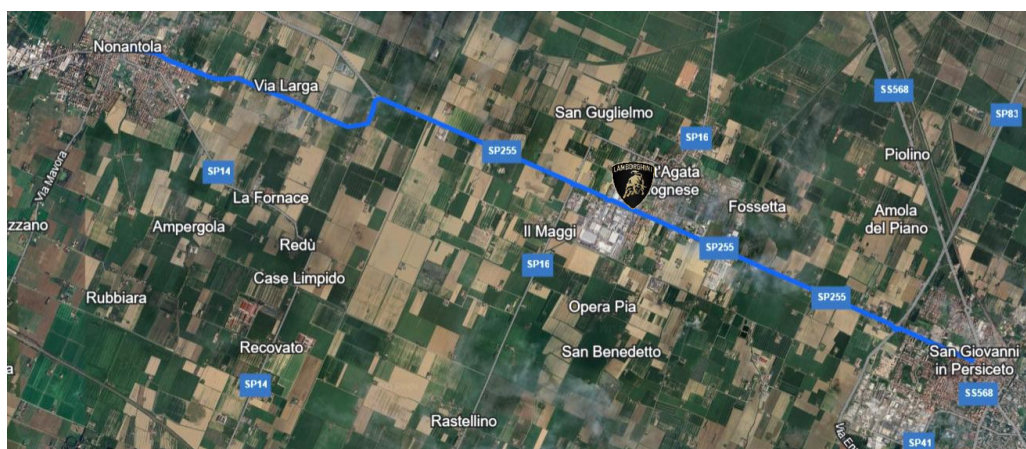


Figura 2.1.1 - Strada Provinciale 255

Ad essa si integra la Strada Provinciale 16 (SP16), che attraversa Sant'Agata Bolognese in direzione nord-sud, collegando Crevalcore con Castelfranco Emilia e garantendo quindi un'interconnessione trasversale con le arterie principali del sistema viario regionale.

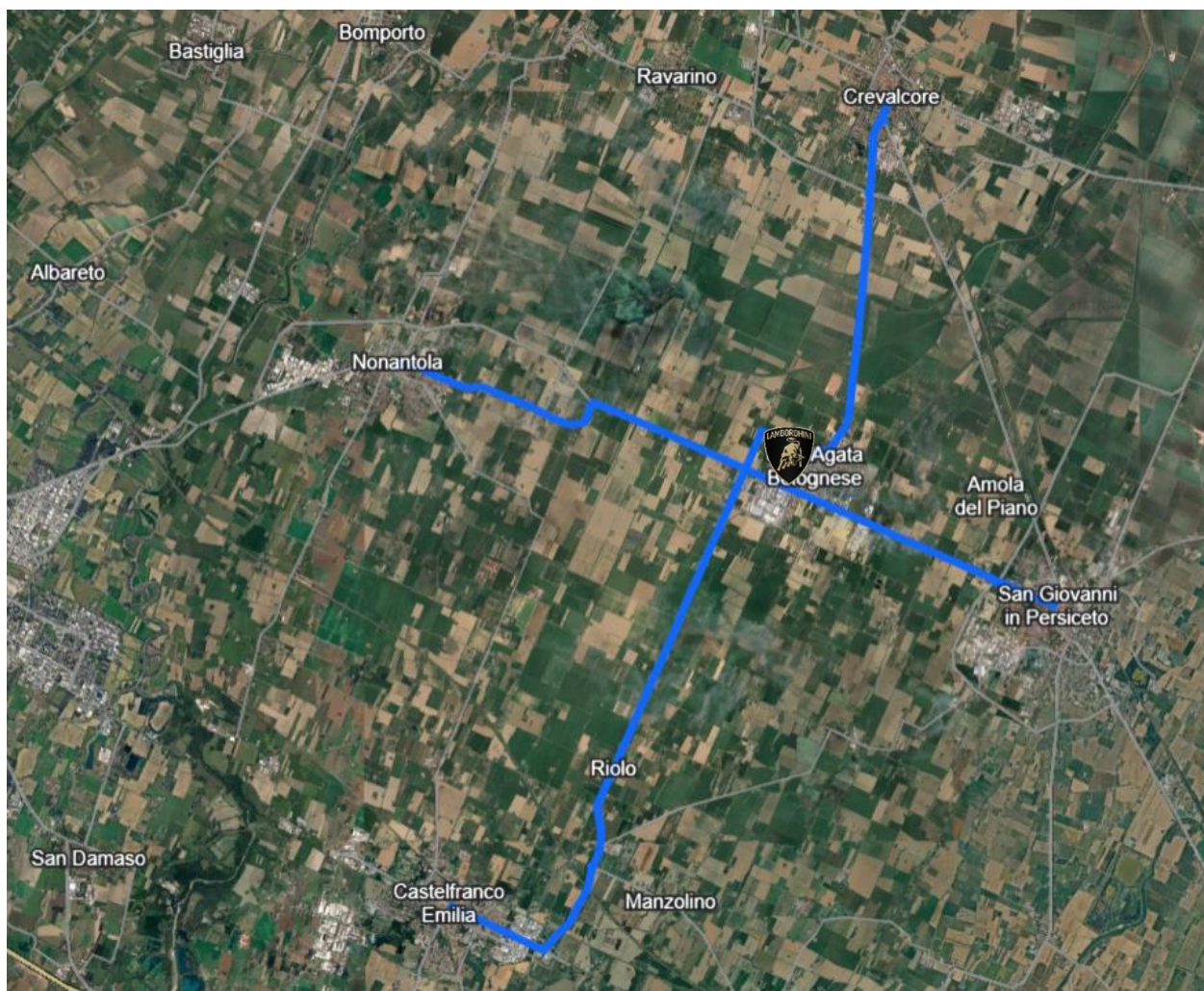


Figura 2.1.2- Strada Provinciale 255 e Strada Provinciale 16

La viabilità di prossimità, oltre i tratti della SP255 e SP16 antistanti o limitrofi alla sede (rispettivamente Via Modena e Via Malmenago, fra loro collegate con una intersezione a rotatoria, è costituita da:

- Via A. Costa, di accesso ad aree di parcheggio a servizio della sede, collegata con intersezione a rotatoria con Via Modena (SP255)
- Via Lamborghini-Via Turati, di accesso ad aree di parcheggio a servizio della sede, collegata con intersezione a raso con via Malmenago (SP16)
- Via Montirone, che collega, a sud dell'area aziendale, Via Malmenago con Via Pedicello; quest'ultima è collegata mediante intersezione semaforizzata con la Via Modena (SP 255); anche Via Montirone consente l'accesso ad aree di parcheggio a servizio della sede.

2.2. accessibilità col trasporto pubblico

Il servizio di trasporto pubblico locale² nella zona circostante la sede di Automobili Lamborghini S.p.A. è gestito da TPER. Le linee principali che servono lo stabilimento sono le seguenti:

- **Linea 552:** collega Modena a Ferrara, passando per Nonantola e Sant'Agata Bolognese. La fermata più vicina allo stabilimento è "Sant'Agata Bolognese", situata su via Modena a circa 300 m dall'ingresso principale;
- **Linea 576:** collega Bologna a Crevalcore, passando per San Giovanni in Persiceto e Sant'Agata Bolognese. La fermata "Sant'Agata B. Chiesa Frati" si trova a circa 400 m dallo stabilimento.
- **Linea 538:** collega San Giovanni in Persiceto a Nonantola, passando per Sant'Agata Bolognese. La fermata più vicina distante e risulta poco comoda per gli spostamenti quotidiani dei dipendenti.

Queste linee offrono collegamenti utili con i principali centri abitati della zona, ma la distanza delle fermate dallo stabilimento e la frequenza dei passaggi influenzano l'efficacia del trasporto pubblico come alternativa all'uso dell'auto privata.

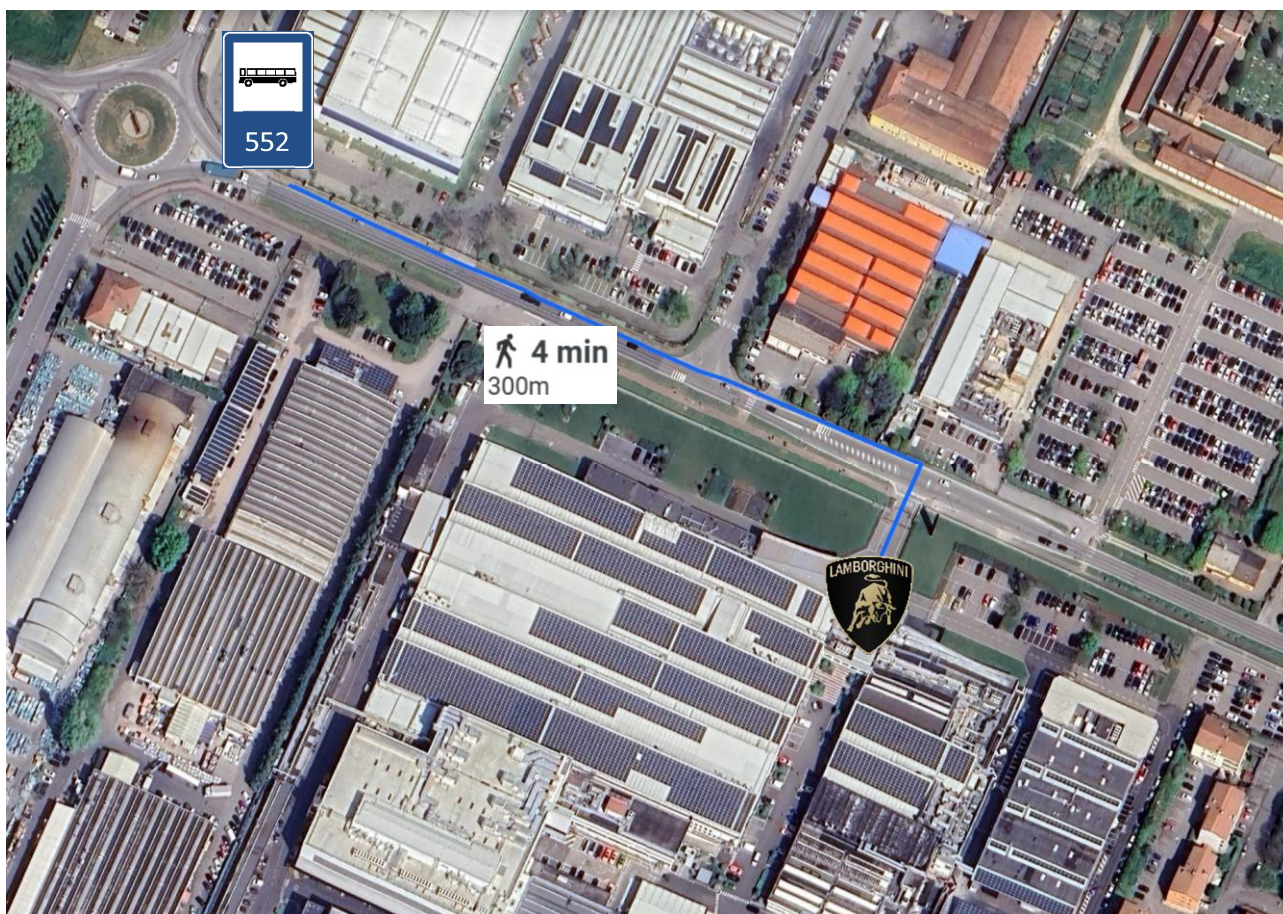


Figura 2.2.1 - Fermata "Sant'Agata Bolognese"

² informazioni acquisite dal PSCL (Piano Spostamenti Casa-Lavoro) dell'azienda Lamborghini del 2025



Figura 2.2.2 - Fermata "Sant'Agata B. Chiesa Frati"

In particolare, considerando i turni di lavoro dei dipendenti:

- **Turno 06:00–13:00:** per la Linea 576 le corse in partenza da Crevalcore risultano adeguate e permettono di raggiungere lo stabilimento in tempo utile per l'inizio del turno. Al contrario, le corse con origine da Bologna non consentono l'arrivo entro le 6:00. Al termine del turno, invece, sono disponibili più soluzioni di rientro. La Linea 552 non garantisce collegamenti utili per la fascia di inizio turno, mentre risulta più funzionale per le corse pomeridiane, agevolando il rientro dei dipendenti.
- **Turno 13:00–20:00:** le corse pomeridiane e serali della Linea 552 e della Linea 576 consentono il rientro dei lavoratori, anche se la frequenza diminuisce progressivamente nel tardo pomeriggio.
- **Turno 20:00–03:00:** per i lavoratori notturni, l'offerta di TPL è limitata e risulta poco compatibile con gli orari di uscita, rendendo necessario l'uso di mezzi privati o altre soluzioni di trasporto.
- **Turno giornaliero 08:00–17:00:** le corse disponibili nelle prime ore della mattina permettono un agevole accesso allo stabilimento, mentre nel pomeriggio la frequenza garantisce un rientro regolare.

In sintesi, sebbene le linee TPER garantiscano un collegamento con i principali comuni circostanti, l'offerta non è pienamente adeguata per i turni con inizio alle 6:00 e per quelli notturni, che rimangono scarsamente serviti. Al contrario, i turni diurni e pomeridiani risultano complessivamente ben supportati.

Dal punto di vista ferroviario, il Comune di Sant'Agata Bolognese non è direttamente servito da una stazione. Le stazioni più vicine sono situate nei Comuni di San Giovanni in Persiceto, Crevalcore e Castelfranco Emilia, collocate lungo le linee ferroviarie regionali Bologna–Verona e Modena–Bologna, nelle quali è possibile fare dunque interscambio. In particolare:

- **la stazione di San Giovanni in Persiceto**, lungo la linea Bologna–Verona, è situata a circa 6 km dallo stabilimento;
- **la stazione di Crevalcore**: anch'essa sulla linea Bologna–Verona, è situata a circa 8 km di distanza;
- **la stazione di Castelfranco Emilia**: servita dalla linea Modena–Bologna, è situata a circa 13 km di distanza.

Questi collegamenti ferroviari, seppur utili, richiedono ulteriori spostamenti con mezzi pubblici o privati per raggiungere lo stabilimento, limitandone l'efficacia come alternativa al trasporto privato.

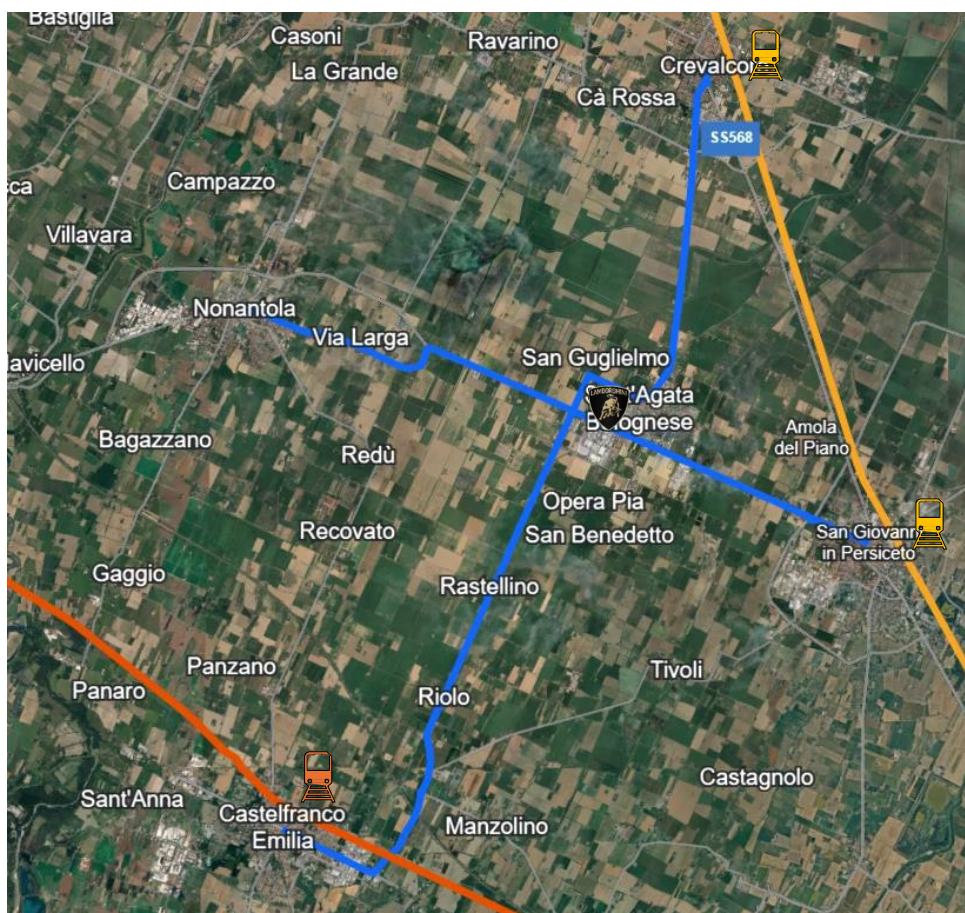


Figura 2.2.3 – Il sistema ferroviario nell'area vasta relativa a Sant'Agata Bolognese

2.3. accessibilità ciclabile

La rete ciclabile e ciclopedonale nell'area di Sant'Agata Bolognese è oggi in una fase di crescita e consolidamento, con l'obiettivo di rafforzare le connessioni sostenibili tra i principali centri abitati e i poli produttivi, tra cui lo stabilimento di Automobili Lamborghini S.p.A.

La pianificazione avviata dalla Città Metropolitana di Bologna attraverso il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e il progetto della **Bicipolitana Bolognese** costituisce il quadro di riferimento principale, puntando a ridurre la dipendenza dal trasporto privato e promuovere forme di mobilità attiva.

A N o v e m b r e 2025 lo stato di avanzamento della rete ciclabile Bicipolitana, fornito dalla Città metropolitana di Bologna, era:

- 48% della rete risulta esistente o in corso di realizzazione (487 km)
- 29% pianificata (292 km)
- 12% progettata finanziata (92 km)
- 11% progettata non ancora finanziata (126 km).

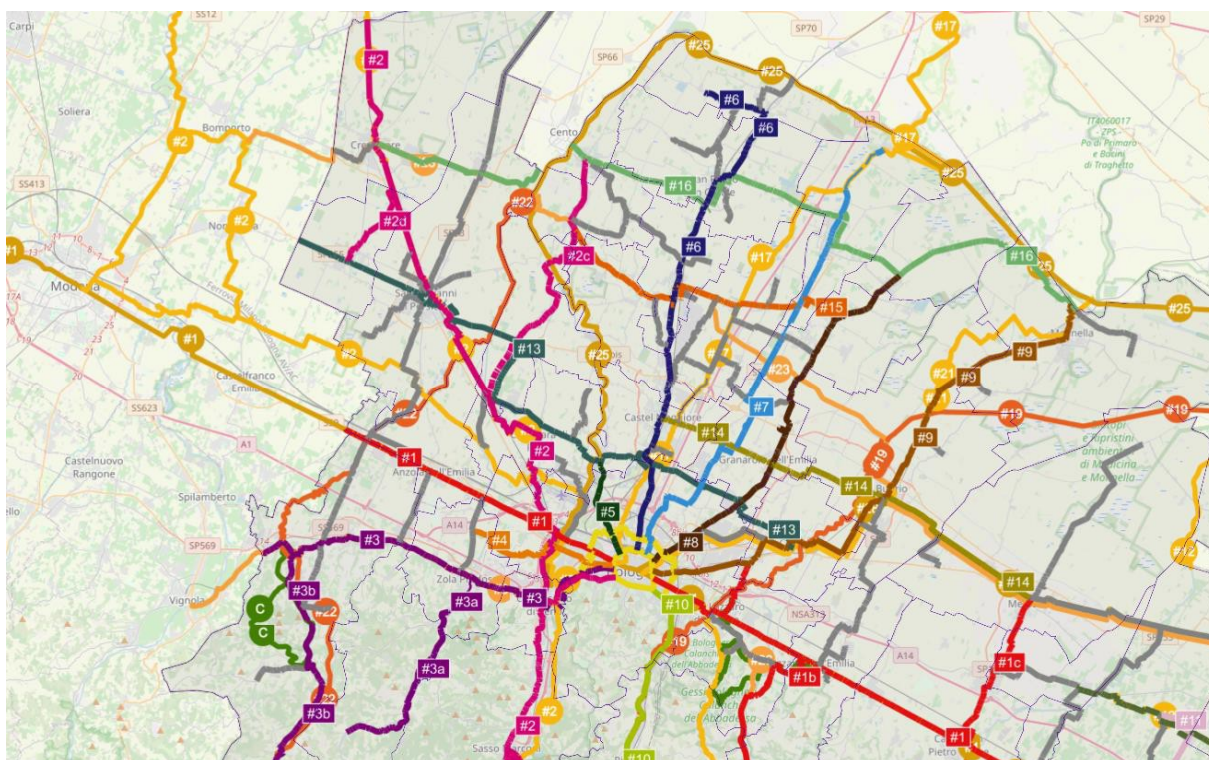


Figura 2.3.1- Bicipolitana (www.bicipolitanabolognese.it)

Il Comune di Sant'Agata Bolognese è interessato da due linee strategiche:

- la **linea 2** (Crevalcore – Porretta Terme) **diramazione 2d**. La linea 2 della Bicipolitana ricalca quasi interamente il tracciato dell'itinerario europeo della Ciclovia del Sole (EV7). Si tratta di una linea unica, capace di unire da nord a sud la pianura bolognese agli Appennini. Nel territorio metropolitano, il recupero dell'ex-rilevato ferroviario della linea Bologna-Verona

permette di attraversare la pianura bolognese toccando i centri di Crevalcore, San Giovanni in Persiceto, Sala Bolognese, Calderara e Anzola dell'Emilia. La linea 2 della Bicipolitana prevede una diramazione che da Crevalcore collega il centro abitato con Sant'Agata Bolognese. La linea 2 non è ancora completa. La linea 2 della Bicipolitana è lunga 113,8km, di questi 49,6 km sono esistenti e 1,9 km sono in corso di realizzazione, 27,1 sono i km progettati e finanziati e 4,2 km quelli progettati ma non finanziati.

- la **linea 13** (Sant'Agata Bolognese– Castenaso). La linea 13 della Bicipolitana collega il comune di Sant'Agata Bolognese a Castenaso, tagliando trasversalmente la pianura bolognese a nord-ovest del comune capoluogo. Attraversa i centri di Sant'Agata Bolognese, San Giovanni in Persiceto, Sala Bolognese, Calderara di Reno, Trebbio di Reno, Corticella, Quarto Inferiore e Castenaso. La linea 13 intercetta tutte le linee ciclabili radiali che collegano Bologna con i comuni a nord (linea 2, 5, 6, 7, 8 e 9), oltre alle numerose linee per il tempo libero come la Ciclovía del Sole, la Ciclovía Samoggia, la Ciclovía del Reno, la Ciclovía del Navile e la Ciclovía Antiche Paludi Bolognesi. La linea 13 della Bicipolitana è lunga 43,9km di cui 17,7 km sono esistenti, 0,9km sono in corso di realizzazione e 6km sono progettati e finanziati.

Nell'area della sede della Lamborghini l'assetto previsto è indicato nelle figure estratte dalla mappa interattiva della Bicipolitana³; si rileva già che l'“ultimo miglio” per gli spostamenti in bici è adeguatamente risolto, in quanto l'ingresso principale dello stabilimento si trova in Via Modena (SP 255), lungo la quale è presente percorso ciclo-pedonale (molto utilizzato) in sede separata rispetto alla carreggiata principale sulla via Modena lungo il confine dell'azienda, che garantisce una protezione adeguata per i ciclisti.

Ad un scala più ampia, il collegamento sicuramente più importante in ottica mobilità ciclabile per i dipendenti Lamborghini, è la pista ciclabile lungo la Strada Provinciale 255 (tratto della Linea 13) che collega Sant'Agata a San Giovanni in Persiceto. Il tracciato è già esistente tra la tangenziale di Persiceto e la rotatoria “San Cristoforo” (per un totale di circa 3,5 km) e dall'intersezione semaforizzata via Modena/Pedicello/Pietrobuoni fino alla rotatoria all'intersezione con via Malmenago (per circa un altro Km - è il tratto parallelo al confine nord dello stabilimento Lamborghini descritto in precedenza); in questi tratti il percorso (ciclo-pedonale bidirezionale) è largo 3 metri, in sede propria separata dal traffico motorizzato, con attraversamenti ciclo-pedonali.

Per ricucire i due percorsi descritti sopra e riuscire ad avere un tracciato continuo in sede separata tra la Lamborghini a San Giovanni, rimane da realizzare dunque solo un breve tratto; sono circa 300 m che sono però molto importanti, in quanto in quel tratto la circolazione in promiscuo delle bici con i veicoli motorizzati su via Modena è poco sicura, vista l'alta percentuale di mezzi pesanti e la larghezza non eccessiva della sede stradale, e tale situazione può dunque scoraggiare in maniera significativa l'utilizzo di tale mezzo.

Il collegamento con il centro urbano di Sant'Agata (tratto della Linea 2 – diramazione 2d) è invece adeguatamente risolto dal percorso ciclo-pedonale in sede separata lungo via Frati, che dal centro arriva fino all'attraversamento semaforizzato su via Modena e da qui si ricongiunge alla linea 13 verso Lamborghini.

³ consultabile qui <https://cartografia.cittametropolitana.bo.it/bicipolitana/>

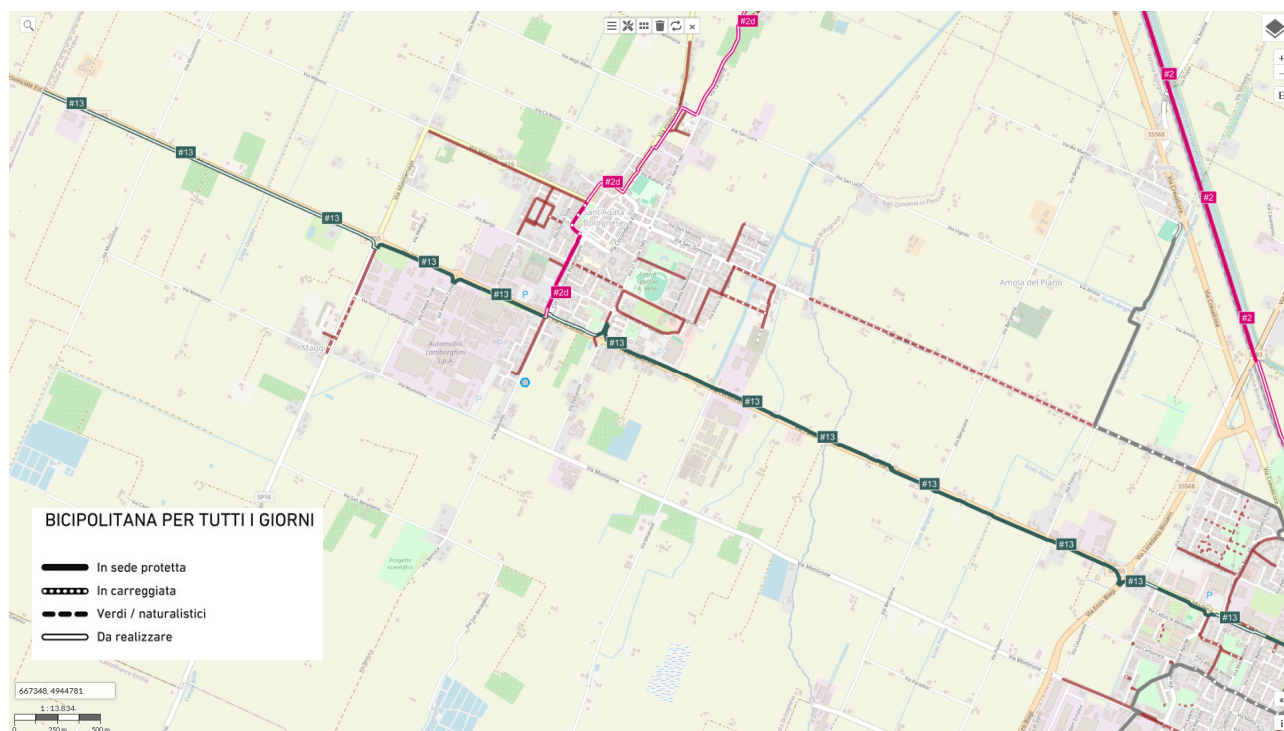


Figura 2.3.2- Rete Bicipolitana a servizio di Sant'Agata Bolognese

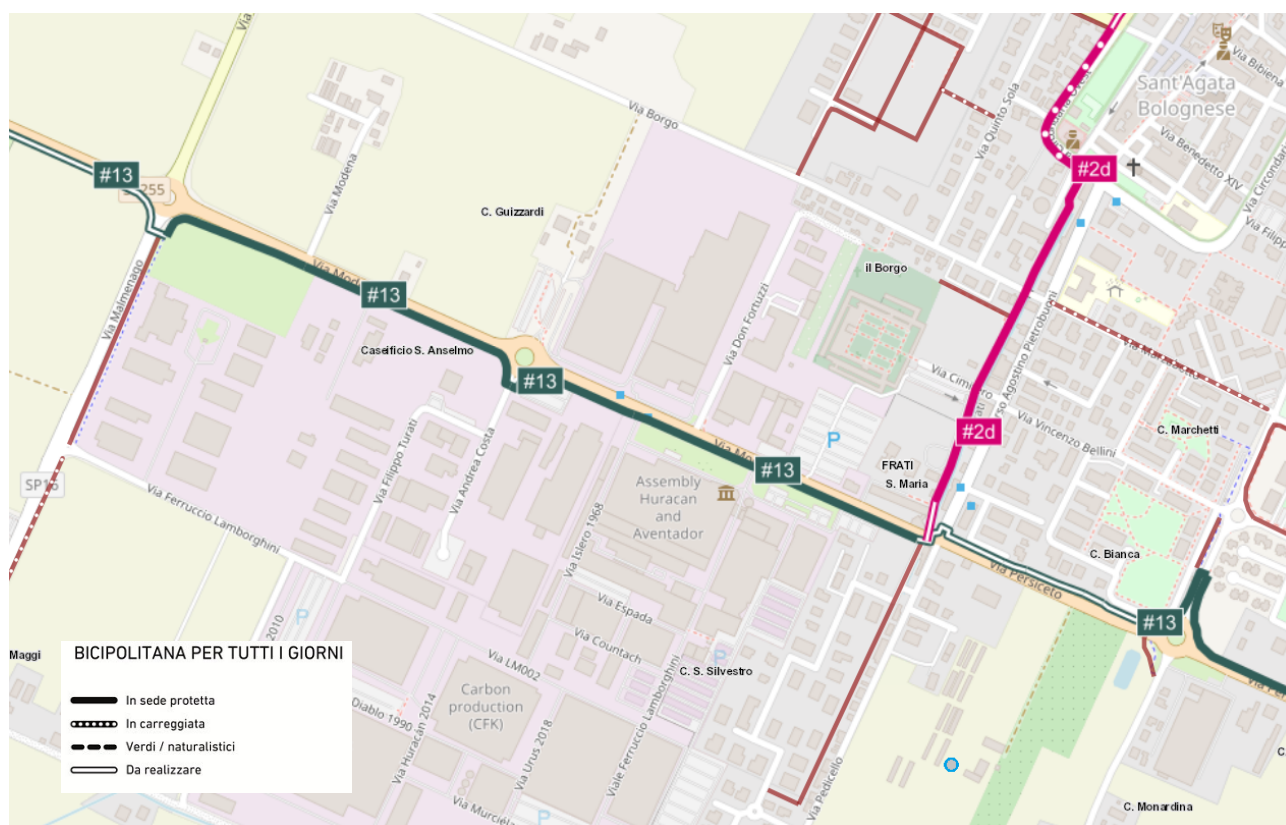


Figura 2.3.3- Rete Bicipolitana in prossimità dello stabilimento

2.4. accessibilità pedonale

L'ingresso principale dello stabilimento si trova in Via Modena (SP 255), lungo la quale è presente un molto utilizzato percorso ciclo-pedonale in sede separata rispetto alla carreggiata principale sulla via Modena lungo il confine dell'azienda, che garantisce una protezione adeguata "dell'ultimo miglio" per gli spostamenti a piedi; il percorso si estende per circa 1,4 Km da via Malmenago e poi dall'incrocio Via Modena – Via Malmenago ad ovest, fino all'incrocio Via Modena – Corso A. Pietrobuoni ad est.

Considerato il grande utilizzo dei parcheggi su strada nei dintorni dello stabilimento, si rilevano comunque alcune discontinuità dei percorsi pedonali:

- l'assenza di un marciapiede o percorso pedonale protetto nel tratto di raccordo tra via Modena e Corso A. Pietrobuoni; il pedone deve percorrere circa 30 metri lungo la curva stradale, con esposizione diretta al traffico, per raggiungere l'attraversamento pedonale semaforizzato;
- anche lungo via F. Lamborghini, si rileva un tratto dove non vi sono percorsi pedonali, lungo una tratta della stessa utilizzata dai dipendenti per raggiungere gli ingressi pedonali aziendali dalle aree di parcheggio sul lato ovest della via Lamborghini stessa, dove peraltro i mezzi pesanti transitano regolarmente.

2.5. livello di sicurezza della mobilità

Per quanto riguarda la mobilità veicolare, sulla via Modena nelle ore di punta la sicurezza è garantita dalle velocità ridotte dovute alla presenza del semaforo e al contemporaneo grande flusso di traffico; in queste condizioni anche gli attraversamenti pedonali (sotto semaforo e non), paiono garantire un adeguato livello di sicurezza e fungono anch'essi da elementi di moderazione della velocità, considerato che il numero di pedoni, in quelle ore di punta, è significativo.

In altre parole la tratta di via Modena più trafficata, è – nelle ore di punta – fruita con velocità ridotte a causa dell'entità dei veicoli circolanti e delle caratteristiche periurbane della strada, contraddistinta dalla commistione di tipologie di traffico differenti (con percentuale elevata di mezzi pesanti), presenza di accessi ed intersezioni, di corsie di canalizzazione per svolta a sinistra, di attraversamenti pedonali (3 di cui 1 semaforizzato e 2 non) e di fermate del trasporto pubblico.

Non è stato approfondito il medesimo contesto nelle ore non di punta, dove la diminuzione dell'entità di traffico può far aumentare la velocità di fruizione della via Modena, riducendo il livello di sicurezza, ad esempio nei periodi serali o notturni, fattore potenzialmente critico in relazione ai turni lavorativi che terminano in orari di scarsa illuminazione naturale.

Nelle altre strade non si segnalano particolari criticità per la mobilità veicolare, mentre per la mobilità pedonale, visto anche il massiccio utilizzo dei parcheggi su strada, si ribadiscono alcuni elementi già indicati al paragrafo precedente:

- l'assenza di un marciapiede o percorso pedonale protetto nel tratto di raccordo tra via Modena e Corso A. Pietrobuoni: il pedone deve percorrere circa 30 metri lungo la curva

stradale, con esposizione diretta al traffico, per raggiungere l'attraversamento pedonale semaforizzato;

- anche lungo via F. Lamborghini, si rileva un tratto dove non vi sono percorsi pedonali, lungo una tratta della stessa utilizzato dai dipendenti per raggiungere gli ingressi pedonali aziendali dalle aree di parcheggio sul lato ovest della via Lamborghini stessa, dove peraltro i mezzi pesanti transitano regolarmente.

Per completare l'analisi, si riporta una localizzazione degli incidenti negli ultimi 3 anni disponibili (2022-2023-2024) nei pressi dell'azienda, da cui si evince che in quelle annualità nel tratto di via Modena, si sono registrati 5 incidenti, di cui 1 mortale e gli altri con feriti.

Gli altri incidenti sono registrati nella zona più vicina al centro, uno su via Montirone, uno su via A.Costa e uno all'intersezione Montirone/Malmenago.

La fonte dei dati è l'applicativo per il monitoraggio degli incidenti stradali della Regione Emilia Romagna consultabile qui

<https://servizimoka.regione.emilia-romagna.it/mokaApp/apps/MISTER20/index.html> .



Figura 2.5.1- Localizzazione incidenti in prossimità dello stabilimento nel triennio 2022-2023-2024

3. DINAMICHE DI MOBILITA' ATTUALI

3.1. funzionamento attuale dello stabilimento

Rimandando ai documenti specifici per i dettagli, di seguito si riporta uno stralcio del Masterplan dello stato attuale, con in arancione le aree di cantiere attive (vedi specifico paragrafo) e le diverse funzione delle aree dello stabilimento.

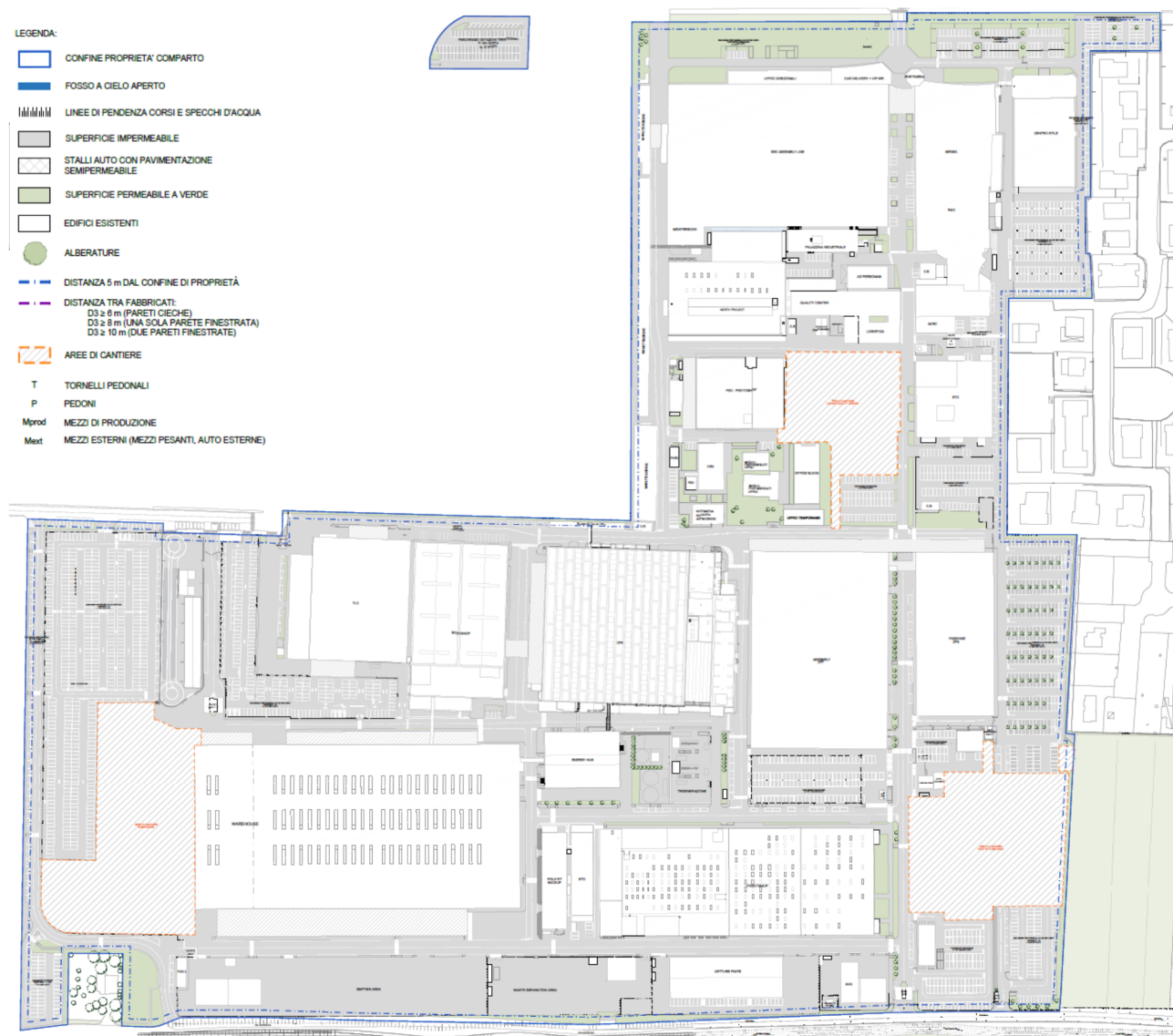


Figura 3.1.1 – Stralcio Masterplan AS IS (Stato Attuale – Aprile 2026)

3.2. carico urbanistico e caratteristiche degli spostamenti generati da Lamborghini

Automobili Lamborghini S.p.A., con sede a Sant'Agata Bolognese, all'interno della Città Metropolitana di Bologna, occupa (febbraio 2026) **3160 dipendenti**, di cui 1601 operai e 1559 impiegati. A questi si sommano 658 operai interinali e 143 impiegati interinali/in stage per un totale di **3961 addetti totali**.

Oltre gli addetti Lamborghini lavorano stabilmente nella sede anche addetti di altre aziende, il più importante è Schnellecke, un provider logistico, che ha poco meno di 350 lavoratori totali, di cui 255 nell'edificio Warehouse, 40 nel TLC/CFK, 50 nel HA SSC/URUS. Vi sono ulteriori altre aziende (per esempio per le attività di manutenzione e raccolta rifiuti) che contano un centinaio di ulteriori addetti.

Dunque attualmente i dipendenti, diretti ed indiretti, che lavorano nello stabilimento di Sant'Agata ammontano circa a 4.400; il relativo carico urbanistico (numero di presenze nelle 24h del giorno feriale medio) è però sensibilmente minore e si può stimare in circa 3.400 persone (3'000 Lamborghini + 400 altre aziende) mediamente nel giorno feriale, in quanto si deve tenere conto della percentuale fisiologica di assenze (stimabile in un 6% del totale dei dipendenti) e dalla quota di impiegati in smart-working; infine al dato di cui sopra, si devono ulteriormente aggiungere i circa 200 visitatori al museo, per un totale di circa 3.600 persone che gravitano nello stabilimento durante le 24h.

I 3.400 dipendenti/addetti diretti ed indiretti del giorno feriale medio⁴, si suddividono su diversi turni:

- il 41% (circa 1.400) lavora nel turno centrale (fisso o flessibile) con ingresso compreso tra le 7:30 e le 9:30,
- il 28% (circa 950) nel turno 1 (6:00-13:00),
- il 28% (circa 950) nel turno 2 (13:00-20:00)
- il 3% (circa 100) nel turno 3 (20:00-3:00).

Per quanto riguarda le caratteristiche degli spostamenti generati da Lamborghini, si riportano alcune informazioni significative sui dati acquisiti dal Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) 2025, attraverso una indagine campionaria, ritenuta adeguata a garantirne la rappresentatività dei risultati; in particolare dai questionari somministrati ai dipendenti è emerso che:

- la maggior parte del personale con orario centrale flessibile entra tra le 7:45 e le 8:30, con picchi nelle fasce 8:00-8:15 (18%) e 8:15-8:30 (20%). L'orario di uscita si concentra principalmente tra le 17:45 e le 18:15. Pertanto, nonostante la flessibilità concessa, la maggioranza dei lavoratori tende a concentrarsi in ingressi tra le 7:45 e le 8:30 e uscite tra le 17:45 e le 18:15;
- gli addetti provengono soprattutto, nell'ordine, da Modena, Bologna, poi da San Giovanni in Persiceto, Sant'Agata Bolognese, Crevalcore, Nonantola, e Castelfranco Emilia. Un quinto circa proviene da altre località, sia vicine che più distanti;
- tra gli addetti che utilizzano una sola modalità di trasporto (93.7%), l'88.3% utilizza l'automobile, mentre le altre modalità di trasporto sono marginali (poco più del 6% si spostano con soluzioni sostenibili come bicicletta, monopattino o a piedi, mentre l'autobus urbano o extraurbano è utilizzato solo da poco più del 3%, moto e treno registrano un utilizzo quasi trascurabile);
- tra coloro che dichiarano di spostarsi abitualmente utilizzando più mezzi (meno del 6%), emerge tutta una varietà di combinazioni fra auto, treno, bus, micromobilità;

⁴ la giornata di venerdì può fare eccezione, in quanto generalmente la percentuale di lavoratori in smart-working (tutti nel turno centrale) è più elevata e il turno notturno può non essere attivato.

- fra coloro che utilizzano l'auto come unico mezzo, l'87.8% si reca al lavoro da sola, il resto fa ricorso sostanzialmente al "car pooling" (utilizzo dell'auto di proprietà in condivisione con colleghi), l'8.04% come conducente; del tutto marginali l'uso di auto sharing o l'accompagnamento da amici o familiari.

In conclusione il dato forse più significativo riguarda la propensione all'utilizzo dell'auto, ovvero il rapporto fra numero di auto che accedono ai parcheggi ed addetti che ammonta dunque a circa l'80% (79.2%) e che è stato preso a riferimento come dato medio per il totale dei dipendenti, trovando peraltro riscontro dall'elaborazione dei dati registrati durante la specifica campagna di indagine di aprile 2026 (vedi successivi paragrafi).

3.3. il sistema dei parcheggi

Il sistema dei parcheggi a servizio dei dipendenti dello stabilimento è costituito da quelli ad esclusivo utilizzo dei dipendenti Lamborghini e da quelli disponibili sulla viabilità pubblica.

Per quanto riguarda i primi, sono suddivisibili in 10 aree indicate alla fig.3.3.1, con capienze ed ingressi diversi, così come riportato nella tabella riassuntiva a corredo della figura; come si evince dalla tabella i parcheggi ad esclusivo utilizzo di Lamborghini sono in totale 2'038 stalli (sono esclusi dal conteggio quelli a servizio delle macchine appena prodotte); togliendo da questi quelli di P direzione (6 posti per i dirigenti) e quelli di P0 occupati da macchine di servizio (53 su 79), significa che **per i dipendenti sono a disposizione 1'979 stalli**, che, prendendo a riferimento i punti di ingresso, si possono così suddividere:

- 1.040 stalli con ingresso da via Modena (P Nord, P0, P1, P2 – 53% circa dei totali),
- 774 stalli con ingresso da via Lamborghini (P4 e P5 – 39% circa dei totali),
- 88 stalli con ingresso da via Montirone (P3 – 5% circa),
- 77 stalli con ingresso da via A.Costa (P Costa – 4% circa).

Oltre ai citati parcheggi, esiste la possibilità per i dipendenti di Automobili Lamborghini S.p.A., nei giorni feriali e durante l'orario lavorativo dell'azienda, di utilizzare il parcheggio del Cinema Multisala del Comune di Sant'Agata Bolognese, con ingresso in Via Alcide De Gasperi 2, da cui è attivo un servizio navetta.

Nel dettaglio i parcheggi funzionano in questo modo:

- **P NORD:** 362 capienza massima; 394 flusso vetture giornaliero rilevato in data 8/04/2026; è utilizzato dai turnisti del turno 1 (entrano tra le 5-5:30 del mattino 220 vetture, che poi escono alle 13). Il resto della capienza (136) è utilizzato dal turno centrale (entrano tra le 7:30 e le 8:30 ed escono tra le 17 e le 18); il parcheggio è sostanzialmente pieno dalle 8:30 alle 13:30, nel pomeriggio vi entrano 64 auto ulteriori; il flusso in ingresso totale è quindi maggiore della capienza; dopo le 20:30 si svuota ed è vuoto fino alle 5-5:30;
- **P1:** 348 capienza massima, si satura entro le 8:30 (usato solo da chi fa turno centrale);
- **P2:** 304 capienza massima, 28% turnover;
- **P3:** 88 capienza massima, percentuale turnover bassa;
- **P4:** 217 capienza massima; 242 flusso vetture giornaliero rilevato in data 8/04/2026; è utilizzato dai turnisti del turno 1 (entrano tra le 5-5:30 del mattino 220 vetture, che poi escono alle 13);

- **P5:** 557 capienza massima di cui 150 stalli riservati per il turno unico che vengono saturati entro le 9:00; poi la sbarra si blocca e riapre alle 11:30 per lasciare spazio a chi entra per il secondo turno dopo le 12 ed escono dopo le 20;
- **P COSTA:** 77 capienza massima; utilizzato solo da chi fa turno centrale, si satura dunque verso le 9.

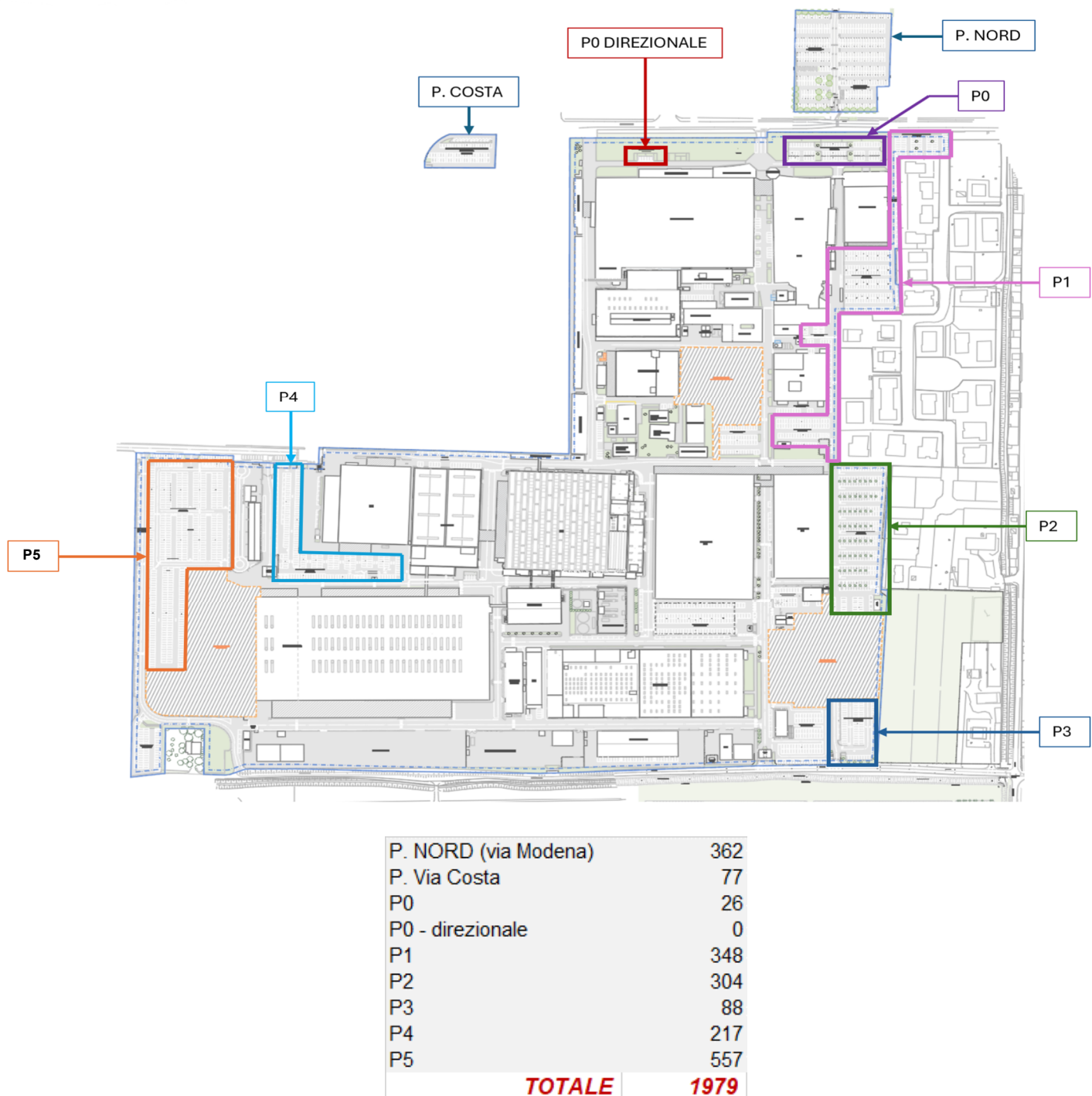


Figura 3.3.1 - Mappa ed elenco dei parcheggi Lamborghini

Ai parcheggi ad uso esclusivo per i dipendenti Lamborghini, si aggiungono i parcheggi su strada segnalati nella figura 3.3.2 in azzurro, utilizzati da chi non può accedere alle aree di parcheggio interne, per un totale di circa 500 stalli.

Per le altre tipologie di mezzi (motoveicoli, bici e monopattini) all'interno dello stabilimento vi è questa dotazione: 51 posti moto, 123 bici e vi è una zona adibita per il deposito dei monopattini. Per chi non può accedere allo stabilimento, generalmente è utilizzata via Lamborghini per parcheggiare biciclette o ciclomotori, assicurando i mezzi alla recinzione dell'area Lamborghini.

In conclusione sommando i parcheggi interni, più stalli pubblici sulla viabilità di prossimità, gli stalli a disposizione per i dipendenti diretti ed indiretti in prossimità dello stabilimento, ammontano a circa 2.500. Lo scaglionamento degli ingressi segue di pari passo l'offerta di sosta disponibile, seguendo indicativamente questo andamento nelle 24h:

- **Turno 1 (5:30-6:30)** - 950 dipendenti circa in arrivo di cui l'80% auto = 760 stalli fabbisogno di sosta – soddisfatto per i dipendenti Lamborghini dai posti riservati all'interno dei parcheggi Lamborghini (P Nord e P2) e per gli altri su strada, dove non vi sono difficoltà a trovare parcheggio,
- **Turno unico** – 1.400 dipendenti circa in arrivo nella fascia del mattino 7-9 di cui 80% in auto = 1.120 stalli fabbisogno di sosta (che diventano 1.880 cumulando quelli del turno 1) – per i dipendenti Lamborghini il fabbisogno è completamente soddisfatto dai parcheggi Lamborghini – per gli altri la ricerca di parcheggio su strada inizia a diventare più difficoltoso, ma l'offerta rilevata è comunque sufficiente;
- **Turno 2 (12:30-13:30)** - 950 dipendenti circa in arrivo di cui l'80% auto = 760 stalli fabbisogno di sosta (che diventano 2.640 cumulando quelli del turno 1 e del turno centrale) – questo fabbisogno è soddisfatto per metà dai posti riservati in P5; per l'altra metà su strada – è questo il periodo più critico per ricercare il posto, ovvero il fabbisogno cumulato è maggiore dell'offerta a disposizione (di circa 150 posti) a causa della sovrapposizione dei turni e viene risolta nella pratica o utilizzando parcheggi anche più lontano di quelli indicati, per esempio nella zona urbana di Sant'Agata, o arrivando con molto anticipo rispetto all'inizio del turno per riuscire ad intercettare un posto auto; in tutti i casi la consuetudine è circolare sulla viabilità in prossimità dello stabilimento alla ricerca un posto auto, generando un traffico "parassita" sulle strade; incide sulla difficoltà di ricerca anche il fatto che i posti su strada sono a disposizione anche dell'indotto delle altre aziende presenti in zona;
- **Turno 3 (20:00-21:00)** — 100 dipendenti in arrivo di cui 90% auto = 90 auto fabbisogno di sosta – questo fabbisogno è soddisfatto senza particolari problemi in quanto nel frattempo i dipendenti del turno unico hanno liberato i loro stalli.

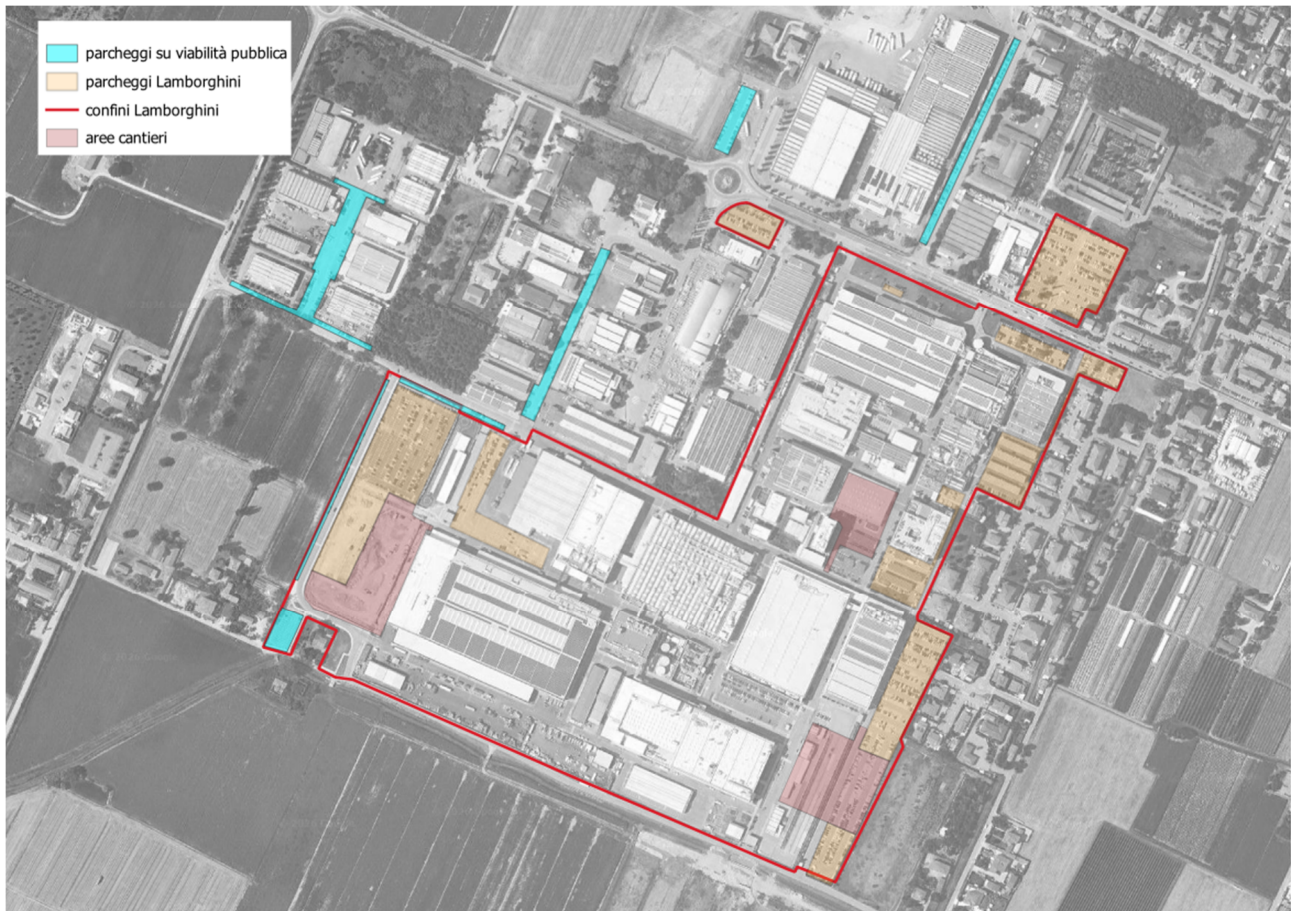


Figura 3.3.2 - Mappa dei parcheggi Lamborghini e su strada in prossimità dello stabilimento

3.4. I veicoli in accesso alla Lamborghini

La Lamborghini ha supportato la raccolta delle informazioni rappresentative delle attuali dinamiche di mobilità, condividendo una serie di dati storici e raccogliendone altri registrati tra l'8 ed il 9 aprile 2026, in concomitanza con l'esecuzione della campagna di indagini di traffico sulle strade.

3.4.1. auto

a) **ADDETTI LAMBORGHINI**

Gli addetti Lamborghini sono 3.961, che, come già indicato, comprendono i 3.160 assunti e gli 801 interinali+in stage. Elaborando i vari dati delle giornate oggetto di analisi, si può stimare che gli addetti presenti in stabilimento durante le 24h siano state circa 3.000, ovvero circa il 75% del totale, mancando una percentuale di persone per ferie, smart working e malattia.

Le auto che sono entrate nei parcheggi Lamborghini, la cui apertura è controllata con il badge, ammontano a 2.105 nel giorno 9/04. Il numero potrebbe essere leggermente sottostimato in quanto può capitare quando la auto sono in fila in attesa di entrare, che ad una apertura della sbarra associata ad un badge, corrispondano più auto che entrano.

b) **ADDETTI INDIRETTI**

Per questi addetti (tipo addetti del provider logistico Schnellecke) non è stata possibile effettuare un'analisi di dettaglio, in quanto essi non possono accedere alle aree di parcheggio all'interno dello stabilimento e dunque utilizzano per parcheggiare le strade pubbliche di cui alla figura 3.1.3.

c) VISITATORI MUSEO E FABBRICA

Nello stabilimento è presente il museo Lamborghini, ed è possibile anche fare il tour delle linee di produzione; in bassa stagione (fra cui le giornate di analisi dell'8 aprile e 9 aprile 2026) si hanno circa 200 visitatori in media nel giorno feriali; in alta stagione (luglio) si hanno valori più elevati con circa 700 visitatori mediamente nel giorno feriali, con punte anche fino a circa 1200 nei weekend; nei giorni feriali i visitatori parcheggiano all'esterno nei parcheggi pubblici disponibili intorno all'azienda (principalmente Via don Fortuzzi, area residenziale, via Suor Teresa Veronesi, area industriali nei pressi di Via Turati), mentre nei giorni festivi hanno a disposizione anche il P Nord.

In linea generale l'afflusso dei visitatori non crea grandi disagi, in quanto il numero di auto è sensibilmente meno rispetto al numero di visitatori (ovvero è da considerarsi un coefficiente medio di occupazione dei veicoli almeno pari 2,5) e gli arrivi sono spalmati lungo l'arco della giornata e al di fuori delle ore di punta. In alta stagione (luglio), il maggior afflusso dei visitatori è comunque equilibrato dal minor numero di traffico in generale presente sulle strade.

3.4.2. mezzi pesanti

a) CANTIERI

Vi sono cantieri attualmente attivi, riconducibili allo scenario analizzato (vedi specifico paragrafo 4.2) caratterizzati per le giornate di analisi di Aprile 2026, così come di seguito riportato:

- cantiere LQC – accesso dei mezzi da via Lamborghini (Gate 7), con un transito stimato di circa 10 mezzi/giorno;
- cantiere New Polo RT – accessi da via Montirone (Gate 3) e dalla viabilità di collegamento tra via Montirone e via Lamborghini (Gate 6), con un transito complessivo stimato pari a circa 8 mezzi/giorno;
- cantiere Warehouse – accesso da via Lamborghini (Gate 5), con un transito stimato di circa 5 mezzi/giorno.

b) AREA ECOLOGICA

I mezzi in questione, per ritiro rifiuti, consegne materiali, consegne da magazzini esterni, consegne auto per rottamazioni, comprendono bilico con pianale, bilico con ragno, autotreno motrice e rimorchio con ragno, motrice press container, bilico centinato. La frequenza dei mezzi è sostanzialmente costante durante l'anno e pari a circa 80 mezzi ogni mese, circa 4/5 mezzi al giorno ed essi accedono allo stabilimento dalla strada di collegamento tra via Montirone e via Lamborghini (Gate 6).

c) BISARCHE

Per le forniture di materiale occorrenti nelle linee di produzione e per il trasporto dei veicoli Lamborghini finiti, in media entrano 15 bisarche/gg, per la maggior parte dei casi dalla strada di collegamento tra via Montirone e via Lamborghini (Gate 6) e qualcuna da via Lamborghini (Gate 7).

3.5. Le indagini di traffico di Aprile 2026 – sintesi dei risultati

Il monitoraggio sul traffico è stato realizzato mercoledì 8 e giovedì 9 aprile 2026 presso la viabilità ed il nodo individuati in fig.3.4.1. Le indagini sono consistite in conteggi veicolari classificati sulle manovre di svolta nelle seguenti intersezioni:

- N1 - nella rotatoria Via Modena/Via A. Costa,
- N2 - nella intersezione semaforizzata Via Modena/Via Pedicello/C.so Pietrobuoni,
- N3 - nella intersezione semaforizzata Via Montirone/Via Pedicello/Corso A. Pietrobuoni,
- N4 - nella intersezione Via Lamborghini/strada di collegamento con Via Montirone.

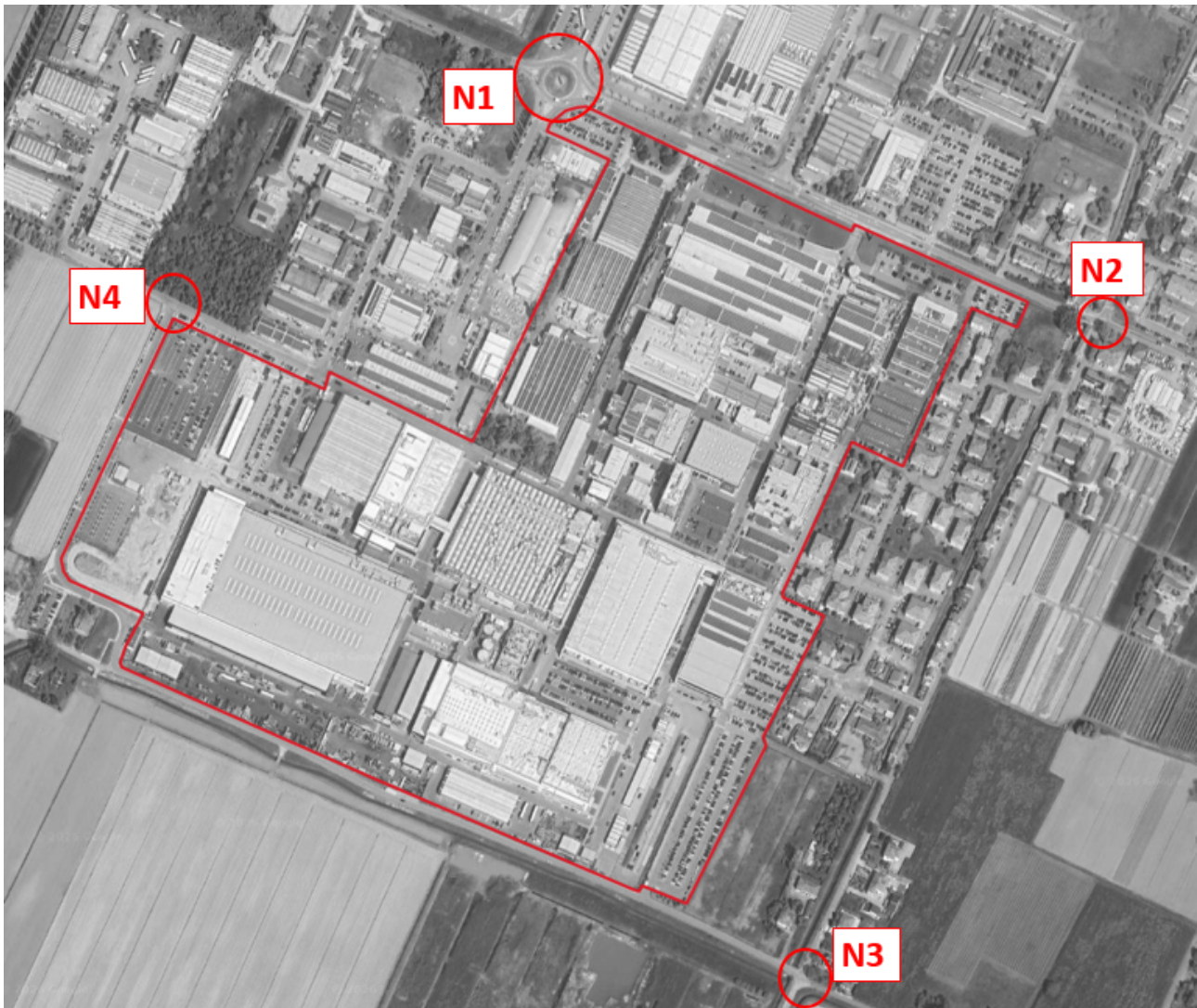


Figura 3.5.1: i nodi oggetto del monitoraggio sul traffico

Oltre questi nodi, oggetto di indagini di lungo periodo, è stata oggetto di indagine “spot” la via Modena nei pressi dell’ingresso principale Lamborghini, per verificare i flussi in ingresso ai parcheggi principali; le indagini sono state eseguite mediante ausilio di videocamere e successiva ricostruzione numerica dei flussi veicolari in back-office.

Si riporta di seguito una tabella riassuntiva con il confronto tra gli orari di punta riscontrati all'interno delle ore di cui si sono acquisiti i filmati; come si può evincere l'ora di punta del mattino (7.30-8.30) è il periodo con il più alto volume di traffico complessivo, ed il nodo più trafficato risulta sempre essere l'intersezione semaforizzata Via Modena/Via Pedicello/c.so Pietrobuoni, seguito dalla rotatoria Via Modena/Via A.Costa. Le altre 2 ore di punta in sostanza si equivalgono.

Visto che l'ora di punta del mattino 7.30-8.30 e quella della sera 17.00-18.00 sono quelle che coinvolgono i volumi più elevati anche in relazione al traffico "altro" (non indotto da Lamborghini), nei successivi paragrafi se ne descrivono nel dettaglio i risultati delle indagini.

Per ulteriori approfondimenti si rimanda anche allo specifico allegato "report sui rilievi di traffico".

nodo	nome	7:30-8:30		
		veic. tot in ingresso al nodo	% pesanti	veiceq. in ingresso al nodo
N1	rotatoria via Modena/via A.Costa	1.091	11,2%	1.274
N2	semaforo via Modena/via Pedicello	1.335	10,9%	1.553
N3	semaforo via Montirone/Via Pedicello	367	4,1%	390
N4	intersezione a T via Lamborghini	346	11,6%	406

nodo	nome	12:45-13:45		
		veic. tot in ingresso al nodo	% pesanti	veiceq. In ingresso al nodo
N1	rotatoria via Modena/via A.Costa	860	12,8%	1.025
N2	semaforo via Modena/via Pedicello	1.130	15,3%	1.390
N3	semaforo via Montirone/Via Pedicello	280	3,6%	295
N4	intersezione a T via Lamborghini	320	11,4%	374

nodo	nome	17:00-1800		
		veic. tot in ingresso al nodo	% pesanti	veiceq. In ingresso al nodo
N1	rotatoria via Modena/via A.Costa	986	7,2%	1.093
N2	semaforo via Modena/via Pedicello	1.199	8,5%	1.352
N3	semaforo via Montirone/Via Pedicello	287	3,5%	302
N4	intersezione a T via Lamborghini	278	9,1%	316

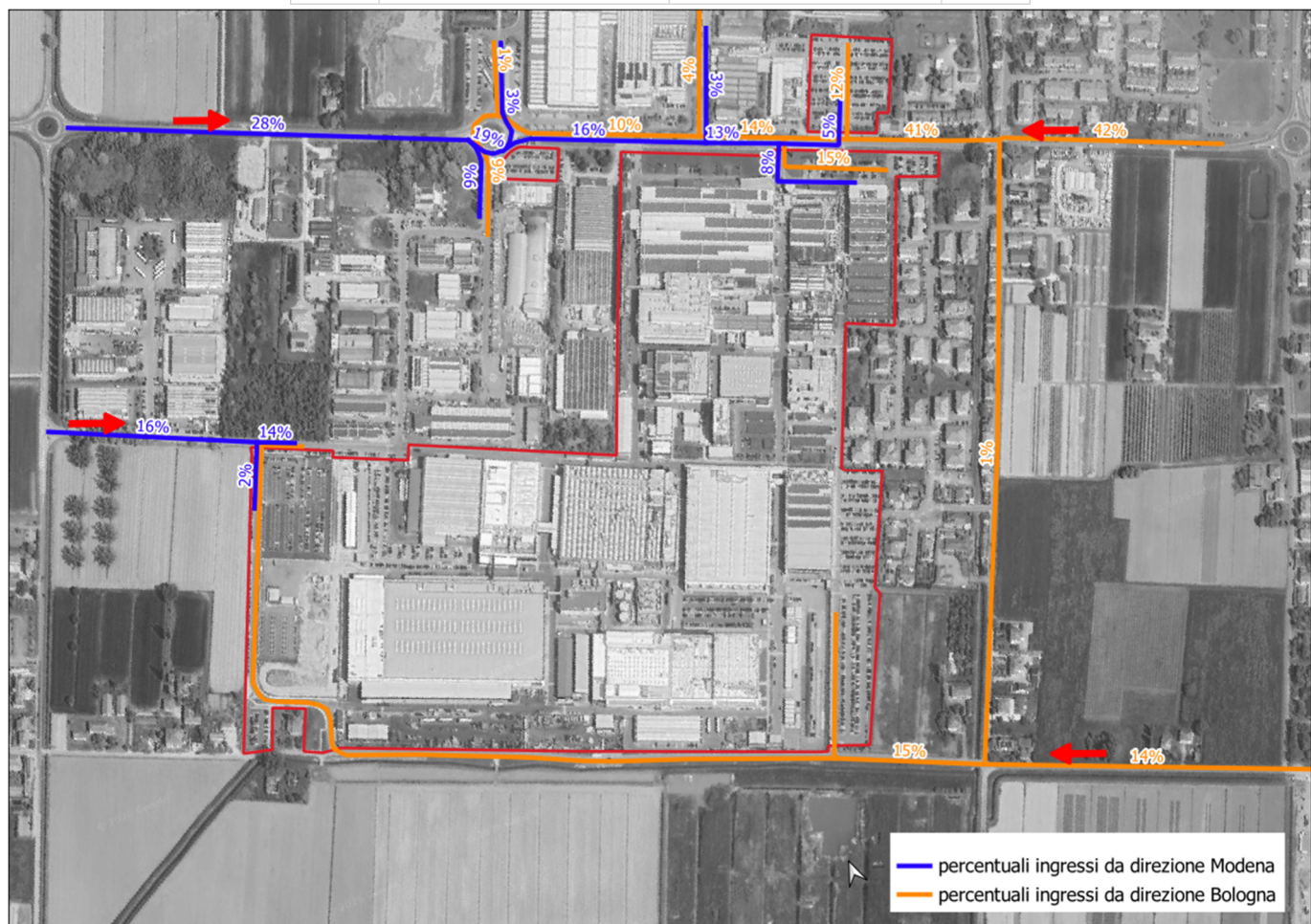
Figura 3.5.2: Il traffico nelle fasce di punta

3.5.1. fascia oraria 7.30-8.30

Andando ad esaminare nel dettaglio i diversi flussi rilevati, è stato possibile, conoscendo la dislocazione dei parcheggi, riuscire ad associare i flussi rilevati ai destinati delle aree di parcheggio, ovvero con buona approssimazione all'indotto riferibile allo stabilimento Lamborghini. In tal senso si sono prodotte alcune elaborazioni grafiche, con evidenziazione del peso percentuale delle direttrici di provenienza degli addetti. La suddivisione tra gli arrivi lato "Bologna" e lato "Modena" è risultata dunque leggermente sbilanciata su Bologna, da cui proviene il 56% degli arrivi (42% dalla via Modena

e 14% dalla via Montirone), mentre dal lato Modena ne provengono il restante 44% (28% dalla via Modena e 16% dalla via Lamborghini); poi i flussi si suddividono ulteriormente verso gli ingressi ai parcheggi. Ai parcheggi Lamborghini con ingresso su via Modena confluiscono, dalle due direzioni, il 40% degli addetti, di cui il 23% diretto a P0, P1 e P2 e il 17% diretto a P Nord.

h 7:30 - 8:30 - arrivo addetti			
n auto	accesso su	direzione	%
142	via Lamborghini	da Modena	14%
97	via Costa	da Bologna (via Modena)	9%
89	via Costa	da Modena (via Modena)	9%
25	strada privata ad uso pubblico	da Modena (via Lamborghini)	2%
148	via Montirone	da Bologna (via Montirone)	14%
13	via Montirone	da Bologna (via Pedicello)	1%
121	P Nord - via Modena	da Bologna (via Modena)	12%
49	P Nord - via Modena	da Modena (via Modena)	5%
152	P1 - via Modena	da Bologna (via Modena)	15%
82	P1 - via Modena	da Modena (via Modena)	8%
12	area parcheggio a nord di N1	da Bologna (via Modena)	1%
32	area parcheggio a nord di N1	da Modena (via Modena)	3%
36	via Don Fortuzzi	da Bologna (via Modena)	4%
29	via Don Fortuzzi	da Modena (via Modena)	3%
1027			



Figg. 3.5.1.2: flussi verso le zone di parcheggio e percentuali delle provenienze dell'indotto Lamborghini

Infine l'ultima elaborazione riguarda le dinamiche dei flussi sulla via Modena nel tratto compreso tra il semaforo (N2) e la rotonda via Modena/via A.Costa (N1), ovvero dove sono presenti l'ingresso principale e l'ingresso al P nord. Si evince come i veicoli in ingresso all'ingresso Lamborghini sono 82 (0 pesanti) da lato Modena e 152 + 1 navetta dal lato Bologna; i veicoli in uscita sono 3 auto diretti verso Modena e 9 + 2 navette verso Bologna; mentre i veicoli in ingresso al P nord (solo auto) sono 49 dal lato Modena e 121 dal lato Bologna; in uscita sono 5 verso Modena e 2 verso Bologna.

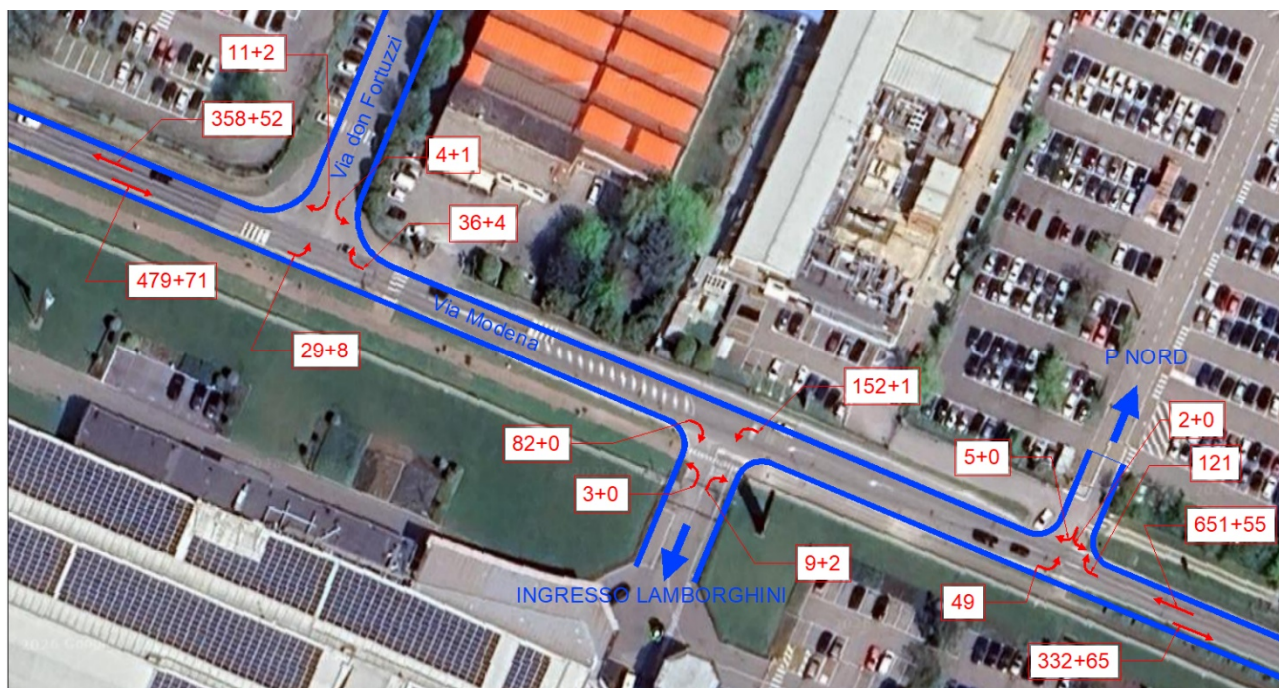


Figura 3.5.1.2: flussi sulla via Modena

Per quanto riguarda i singoli nodi, si è registrato che:

(N1) rotatoria Via Modena/Via A. Costa (7.30-8.30)

- sulla Via Modena, sia ad ovest che a est della rotatoria, transitano complessivamente nei due sensi poco meno di 1000 veicoli (10% dei quali sono pesanti), l'80% dei quali attraversa la rotatoria rimanendo sulla stessa Via Modena. I veicoli che svoltano da est sono 97 verso Via A. Costa e 14 verso Via Modena nord; i veicoli che svoltano da ovest sono 34 verso Via Modena nord e 89 verso Via A. Costa.
- sulla Via A. Costa, in uscita dalla rotatoria, transitano 187 veicoli, essenzialmente auto; 97 provengono da est, 89 da ovest. In entrata alla rotatoria sono solo 27 veicoli.
- il ramo nord di Via Modena ha un traffico trascurabile (poco più di 50 veicoli complessivi nei due sensi).

(N2) intersezione Via Modena/Via Pedicello/C.so Pietrobuoni (7.30-8.30)

- Il traffico sulla Via Modena ovest ammonta a 1110 veicoli complessivi nei due sensi, di cui l'11.6% sono pesanti; sulla Via Modena est sono 1009, di cui 13.% pesanti. Anche in questo caso oltre l'80% del traffico attraversa la rotatoria rimanendo sulla stessa Via Modena. I veicoli che svoltano da est sono 97 verso Via Pedicello sud e 14 verso c.so Pietrobuoni. I

veicoli che svoltano da ovest sono 34 verso C.so Pietrobuoni e 89 verso Via Pedicello sud. La situazione più gravosa per l'impianto semaforico in termini di flussi "concorrenti" da servire è costituita dal traffico in ingresso da Via Modena est (451 veicoli) e quello in ingresso da C.so Pietrobuoni (237 veicoli).

- Il traffico complessivo nei due sensi su C.so Pietrobuoni è di 349 veicoli; 237 sono i diretti verso Via Modena, dei quali 150 svoltano verso ovest, 61 verso est e 26 verso sud.
- Il traffico complessivo nei due sensi su Via Pedicello sud è di 202; 164 sono i diretti verso Via Modena, dei quali 61 svoltano verso ovest, 61 verso est.

(N3) intersezione Via Montirone/Via Pedicello (7.30-8.30)

- Il traffico su Via Montirone ovest verso l'intersezione ammonta a 60 veicoli, quelli dalla intersezione a 164 veicoli (149 da Via Montirone est, 14 da Via Pedicello nord).
- Il traffico su Via Montirone est verso l'intersezione ammonta a 225 veicoli (149 proseguono su via Montirone ovest, 62 svoltano verso Via Pedicello nord, 13 verso Via Pedicello sud); quelli dalla intersezione a 93 veicoli.
- Il traffico su Via Pedicello nord verso l'intersezione ammonta a 39 veicoli, quello dalla intersezione 88 veicoli (di cui 63 da Via Montirone est).

Il traffico su Via Pedicello sud ammonta a solo di 65 veicoli complessivi nei due sensi.

(N4) intersezione Via Lamborghini/strada privata ad uso pubblico (7.30-8.30)

- il traffico su Via Lamborghini ovest verso l'intersezione ammonta a 191 veicoli (25 pesanti), di cui 152 (10 pesanti) proseguono su Via Lamborghini est e 40 svoltano nella strada privata ad uso pubblico. Il traffico dalla intersezione è di solo 67 veicoli (14 pesanti).
- il traffico su Via Lamborghini est verso l'intersezione è di soli 33 veicoli. Il traffico dalla intersezione ammonta a 228 veicoli (11 pesanti), di cui 152 provengono da Via Lamborghini ovest, 75 (solo leggeri) dalla strada privata ad uso pubblico.
- Il traffico sulla strada privata ad uso pubblico ammonta a 122 veicoli verso Via Lamborghini (12 pesanti), dei quali 75 solo leggeri svoltano in Via Lamborghini est e 46 (12 pesanti) verso Via Lamborghini ovest. Il traffico da Via Lamborghini ammonta a 51 veicoli (15 pesanti).

3.5.2. fascia oraria 17.00-18.00

Per quanto riguarda i singoli nodi, in questa fascia oraria si è registrato che:

(N1) rotatoria Via Modena/Via A. Costa (17.00-18.00)

- sulla Via Modena, sia ad ovest che a est della rotatoria, transitano complessivamente nei due sensi circa 900 veicoli (quasi l'8% dei quali sono pesanti), l' 87% dei quali attraversa la rotatoria rimanendo sulla stessa Via Modena. I veicoli che si immettono da Via A. Costa verso est sono 78 e 49 verso Via Modena ovest; i veicoli che si immettono verso Via Modena ovest da Via Modena nord sono 33.
- sulla Via A. Costa, in ingresso alla rotatoria, transitano 128 veicoli, essenzialmente auto; in uscita dalla rotatoria sono solo 15 veicoli.
- il ramo nord di Via Modena ha un traffico trascurabile (meno di 50 veicoli complessivi nei due sensi).

(N2) intersezione Via Modena/Via Pedicello/C.so Pietrobuoni (17.00-18.00)

- Il traffico sulla Via Modena ovest ammonta a 951 veicoli complessivi nei due sensi , di cui quasi il 10% sono pesanti; sulla Via Modena est sono 1009, di cui quasi 10% pesanti. Anche in questo caso oltre l'80% del traffico attraversa la rotatoria rimanendo sulla stessa Via Modena. I veicoli che svoltano da ovest sono 7 verso Via Pedicello e 75 verso c.so Pietrobuoni. I veicoli che svoltano da est sono 28 verso C.so Pietrobuoni e 29 verso Via Pedicello. La situazione più gravosa per l'impianto semaforico in termini di flussi "concorrenti" da servire è costituita dal traffico in ingresso da Via Modena ovest (592 veicoli) e quello in uscita da C.so Pietrobuoni (149 veicoli).
- Il traffico complessivo nei due sensi su C.so Pietrobuoni è di 287 veicoli, omogeneo nei due sensi; 109 sono i diretti verso Via Modena, dei quali 27 svoltano verso ovest, 82 verso est e 40 verso sud.
- Il traffico complessivo nei due sensi su Via Pedicello sud è di 151 veicoli, omogeneo nei due sensi; 69 sono i diretti verso Via Modena, dei quali 35 svoltano verso ovest, 34 verso est.

(N3) intersezione Via Montirone/Via Pedicello (17.00-18.00)

- Il traffico su Via Montirone ovest verso l'intersezione ammonta a 130 veicoli (110 verso Via Montirone est, 17 verso Via Pedicello nord). , quelli dalla intersezione a 65 veicoli
- Il traffico su Via Montirone est verso l'intersezione ammonta a 92 veicoli (55 proseguono su via Montirone ovest, 22 svoltano verso Via Pedicello nord, 21 verso Via Pedicello sud); quelli dalla intersezione a 134 veicoli.
- Il traffico su Via Pedicello nord verso l'intersezione ammonta a 28 veicoli, quello dalla intersezione 52 veicoli (di cui 22 da Via Montirone est e 17 da Via Montirone ovest).
- Il traffico su Via Pedicello sud ammonta a solo di 67 veicoli complessivi nei due sensi.

(N4) intersezione Via Lamborghini/strada privata ad uso pubblico (17.00-18.00)

- il traffico su Via Lamborghini ovest verso l'intersezione ammonta a soli 57 veicoli (8 pesanti), di cui 22 (2 pesanti) proseguono su Via Lamborghini est e 34 svoltano nella strada privata ad uso pubblico. Il traffico dalla intersezione è di 153 veicoli (15 pesanti).
- il traffico su Via Lamborghini est verso l'intersezione è di 168 veicoli , di cui 106 proseguono su Via Lamborghini ovest, 62 svoltano sulla strada privata ad uso pubblico.
- Il traffico sulla strada privata ad uso pubblico ammonta a 53 veicoli verso Via Lamborghini (9 pesanti), dei quali 7 svoltano in Via Lamborghini est e 46 (8 pesanti) verso Via Lamborghini ovest. Il traffico da Via Lamborghini ammonta a 96 veicoli (8 pesanti).

3.6. approfondimento sul semaforo modena/pedicello/pietrobuoni

Considerato che questo è il nodo maggiormente sollecitato, si riporta di seguito una dettagliata ricostruzione del suo funzionamento attuale.

Fasi semaforiche

Per quanto si è potuto apprendere e verificare sul campo:

- il semaforo funziona a ciclo fisso durante tutta la giornata,
- il ciclo è di durata 100 secondi,

- il ciclo è composta da due fasi, una per la via Modena e una per Pedicello/Pietrobuoni, ovvero NON vi sono fasi dedicate alle svolte a sinistra;
- l'unica variazione, per quanto potuto verificare sul campo, riguarda il verde su via Modena dal lato Modena, che si prolunga di 16 sec rispetto al verde su via Modena dalla direzione opposto (vedi diagramma di seguito riportato);
- gli attraversamenti pedonali sono sincronizzati con le 2 fasi;
- è presente un tempo di "tutto rosso" di 8 secondi a fine ciclo per liberare l'intersezione.



Figura 3.6.1 – Planimetria intersezione

Postazione										
FASE 1a - ramo 1	37"							57"		
FASE 1b - ramo 3	53"							43"		
FASE 2 - rami 2 e 4	59"							27"		8"
FASE PED. su ramo 2	37"							57"		
FASE PED. su ramo 3	59"							27"		8"
Ciclo semaforico	100"	37"	6"	10"	4"	#		27"	6"	8"

Figura 3.6.2 – Ciclo semaforico attuale

Nei diversi orari indagati, i flussi di traffico sono differenti (vedi tabella sotto), in particolare emergono le diverse entità delle svolte a sinistra nelle 3 ore di punta indagate.

(quantità espresse in veiceq.)	7:30-8:30	12:45-13:45	17:00-18:00
svolta sx da via Modena verso centro di Sant'Agata (manovra da 3 a 2)	24	73	77
svolta sx da via Modena verso via Pedicello (manovra da 1 a 4)	9	33	31
svolta sx da c.so Pietrobuoni verso via Modena (manovra da 2 a 1)	69	75	87
svolta sx da via Pedicello verso via Modena (manovra da 4 a 3)	64	23	6
Ingressi totali dal ramo 2	246	178	155
Ingressi totali dal ramo 4	176	97	78

Figura 3.6.3 – Flussi all'intersezione nelle ore di punta

Dettaglio ora di punta 7.30-8.30

Analizzando le singole manovre sulla base della matrice delle svolte sotto riportata, si evidenzia come il flusso massimo è quello est-ovest (da Bologna verso Modena – da ramo 1 a ramo 3) con 589 veicoli equivalenti; a seguire la direzione opposta con 472 (da 3 a 1); da evidenziare poi i flussi di svolta a sinistra da C.so A. Pietrobuoni sulla via Modena con 69 veiceq, poi da Via Modena ovest a C.so A. Pietrobuoni 24 veiceq, da Via Pedicello a Via Modena ovest 64 veiceq, ed infine da Via Modena est a Via Pedicello 9 veiceq; da aggiungere al quadro quantitativo, il significativo flusso pedonale in attraversamento del ramo 3, che ammonta a 120 pedoni+ 20 bici (somma nelle 2 direzioni).

VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
7:30-8:30					
O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	32	589	9	630
2	69	0	150	28	246
3	472	24	0	6	501
4	50	63	64	0	176
TOT	590	118	803	43	1553

Figura 3.6.4 – Matrice delle svolte nell'ora di punta del mattino

Con questi flussi e i tempi semaforici come sopra descritti, i livelli di servizi stimati per ciascuno dei singoli rami sono:

- Ramo 1 – Livello di servizio E/F – è spesso necessario attendere più cicli per attraversare l'intersezione,
- Ramo 2 – Livello di servizio B – i flussi riescono ad attraversare l'intersezione in 1 ciclo,
- Ramo 3 - Livello di servizio C – in qualche caso i veicoli sono costretti ad attendere più di un ciclo,
- Ramo 2 – Livello di servizio B – i flussi riescono ad attraversare l'intersezione in 1 ciclo.

La situazione più penalizzante in questa fascia oraria è per il ramo 1, ovvero la via Modena lato Bologna, dove, in alcuni momenti all'interno dell'ora di punta, si generano ritardi ed accodamenti.

4. LE TRASFORMAZIONI PREVISTE

4.1. Scenario di Progetto

Nel periodo 2026–2027, Lamborghini prevede l'avvio e lo sviluppo di un programma di interventi volto al potenziamento delle capacità produttive, di ricerca e sviluppo e delle funzioni direzionali, in coerenza con le prospettive di crescita e di innovazione aziendale.

Di seguito vengono descritti i principali progetti oggetto del presente studio:

- installazione di una **nuova macchina CNC all'interno del reparto CFK**, destinata alla lavorazione di componenti realizzati in materiale composito;
- realizzazione del **nuovo edificio denominato Polo RT**, dedicato alle attività di rework delle vetture provenienti dai reparti produttivi e e di rientro dai road test propedeutici alla consegna al cliente.
- **Realizzazione e ampliamento del cantiere LQC**, che prevede l'estensione degli attuali reparti PSC e Protoshop, con un completo re-layout dell'edificio. Al suo interno saranno inoltre integrati il reparto Meisterbock e le attività di stampa 3D oggi collocate nella Palazzina Industriale. Le funzioni ospitate sono principalmente legate all'ambito R&D.
- **Selleria**, cantiere in continuità con quello del Polo RT; il progetto è propedeutico alla realizzazione di una nuova area dedicata alla selleria che sarà collocata al primo piano.
- **Ampliamento di una porzione del magazzino logistico (Warehouse)** per lo stoccaggio delle materie prime necessarie all'approvvigionamento delle linee di produzione.
- **Ampliamento della caserma del presidio Antincendio**, in vista della futura espansione aziendale, e alla realizzazione al primo piano di nuovi spazi ad uso ufficio.
- **Torre 2 – nuovo edificio direzionale**, che ospiterà nuovi uffici, inclusa una porzione degli uffici della Direzione;
- **Boutique** - ampliamento del negozio di vendita del merchandising di Automobili Lamborghini

Come già anticipato in premessa, l'azienda prevede di realizzare le modifiche sopra descritte (tutte all'interno del sedime attuale dello stabilimento) in un orizzonte temporale di breve periodo, con finalità volte alla riorganizzazione ed ottimizzazione dei processi produttivi e rilocalizzazione dei dipendenti, senza incremento al numero di questi ultimi.

In tal senso l'impatto sulla mobilità è da intendersi invariata rispetto allo scenario attuale, ed è dunque a tale scenario che ci si è riferito per caratterizzare le dinamiche di mobilità.

- Torre 2: accesso da via Lamborghini (Gate 7), con un numero medio di circa 5 mezzi/giorno; nelle fasi di maggiore operatività legate ai getti in calcestruzzo il transito potrà raggiungere punte fino a circa 20 mezzi/giorno;
- Caserma: contributo medio stimato pari a circa 5 mezzi/giorno;
- Boutique: contributo medio stimato pari a circa 5 mezzi/giorno.

Nelle condizioni di massima sovrapposizione delle attività, il traffico pesante complessivamente indotto dai cantieri potrà attestarsi mediamente intorno a circa 30 mezzi/giorno, valore ritenuto rappresentativo dello scenario di maggiore interferenza operativa.

Tale mole di traffico non crea particolari disagi, essendo gli arrivi/partenze di questi mezzi distribuiti lungo tutta la giornata e rappresentando una modesta percentuale del traffico pesante transitante sulla via Modena; inoltre l'organizzazione dei flussi di mezzi pesanti "ordinariamente" indotti dallo stabilimento per alimentare i processi produttivi, è consolidata ed efficiente, e i mezzi di cantiere la osservano analogamente; in particolare vi sono gate di accesso specifici ed utilizzati esclusivamente dai mezzi pesanti, in modo che i flussi di traffico di diversa tipologia siano separati, in particolare quelli dei mezzi pesanti (appunto), da quelli delle auto dei dipendenti in entrata/uscita dai parcheggi aziendali.

5. AZIONI DI MOBILITY-MANAGEMENT

Sono già in atto, avranno continuità e saranno rafforzate negli scenari futuri, alcune azioni di mobility management aziendale finalizzate a desaturare il traffico veicolare indotto da Lamborghini; in particolare tali azioni riguardano:

- **NAVETTA AZIENDALE** – l'azienda ha attivo un servizio di navetta aziendale che parte dalla stazione di San Giovanni in Persiceto, fa tappa al parcheggio del cinema multisala di Sant'Agata Bolognese e poi giunge alla sede produttiva di Lamborghini S.p.A.; esso è utilizzato attualmente da un centinaio di persone al giorno, con dati relativi al 2025 molto positivi con un trend di crescita significativo (aumento del 42% da 69 media giornaliera passeggeri gennaio a 98 media giornaliera passeggeri novembre); già in quest'anno 2026 è stato aumentato il numero delle corse ampliando la flessibilità per gli impiegati del turno centrale (white collar) in ingresso al mattino e in uscita dopo le 18:45, e inserendo una corsa in più per il secondo turno alle 11:45; ci si attende quindi un ulteriore incremento degli utilizzatori del servizio, che potrà essere verificato a consuntivo; per chi utilizza questo servizio lungo il tragitto completo da S.Giovanni, sono previsti degli incentivi economici;
- **CARPOOLING** – esiste specifica app per facilitare la condivisione dello spostamento tra i dipendenti - nel primo trimestre dell'anno 2026, 331 persone hanno certificato almeno un viaggio e tra queste, 152 utenti hanno viaggiato con una media di circa due volte a settimana (andata e ritorno); si continuerà a sensibilizzare i dipendenti sull'esistenza di questa possibilità e degli incentivi economici ad esso legati, attraverso organizzazione di giornate di comunicazione dell'iniziativa, organizzazione di eventi e contest in cui vengono premiati ulteriormente coloro che effettuano il numero maggiore di spostamenti con questa modalità; è inoltre in previsione da parte dell'azienda un aumento del budget a disposizione delle iniziative connesse a questa azione;
- **BIKE TO WORK** – è l'azione finalizzata ad incrementare gli spostamenti casa-lavoro effettuati in bicicletta attraverso incentivi economici; sono previste anche specifiche giornate di comunicazione dell'iniziativa, ed organizzazione di eventi e contest in cui vengono premiati ulteriormente coloro che effettuano il numero maggiore di spostamenti casa-lavoro in bicicletta; è inoltre in previsione da parte dell'azienda di aumentare il budget a disposizione delle iniziative connesse a questa azione; per favorire la mobilità ciclabile l'azienda ha predisposto, all'interno dello stabilimento, spogliatoi dotati di docce ed apposite aree per parcheggiare in sicurezza e al coperto il mezzo;
- **INCENTIVI ECONOMICI** – come già sopra indicato, esistono incentivi economici (cashback) per chi effettua gli spostamenti per recarsi in azienda con il CARPOOLING, in BICI o a PIEDI e anche con la navetta aziendale per chi la utilizza dalla Stazione di S.Giovanni;
- **SMARTWORKING** – è in essere il nuovo contratto integrativo Aziendale con possibilità di 12 giorni al mese di smartworking per i dipendenti impiegati e venerdì di flessibilità per gli operatori diretti, e dunque ci si potrà attendere aumento delle percentuali di fruizione dello stesso.

Vi sono poi alcune regole per minimizzare il traffico parassita dovuto alla ricerca di uno stallone di sosta e per facilitare l'accesso/egresso ai/dai parcheggi:

- **REGOLAMENTAZIONE PARCHEGGI** con ingresso da via MODENA – i parcheggi aziendali con ingresso da via Modena, ovvero P Nord, P0, P1 e P2, una volta raggiunta la piena capienza nelle ore mattutine, non consentiranno l'accesso a ulteriori veicoli fino alle 13:10;
- **REGOLAMENTAZIONE USCITA PARCHEGGIO P NORD** – l'uscita dal parcheggio P Nord è

consentita esclusivamente verso destra (esiste segnaletica verticale in tal senso); per dirigersi verso Bologna deve essere sempre utilizzata l'uscita lato cimitero per poi immettersi su C.so Pietrobuoni, per poi portarsi al semaforo con via Modena (obbligo non sempre rispettato).

Per ottimizzare la gestione e l'utilizzo dei parcheggi, è inoltre prevista una campagna di comunicazione per sensibilizzare i dipendenti all'utilizzo del sistema "smartparking", che permette di informare i dipendenti stessi della raggiunta capienza dei parcheggi con accesso da via Modena, in modo che essi possano dirigersi verso le altre aree di parcheggio utilizzando strade meno trafficate.

L'azienda è anche impegnata in attività di comunicazione e coinvolgimento dei dipendenti sulle iniziative nell'ambito della mobilità sostenibile, mostrando i benefici ambientali ed economici, le soluzioni in campo e le opportunità già esistenti.

Infine si segnala che l'azienda si è inserita in un percorso partecipativo avviato dalla Città Metropolitana di Bologna, la quale ha creato un network di aziende, chiamato "Club Pro", finalizzato a rispondere al bisogno di confronto strutturato, continuativo e diretto tra Città metropolitana e Comune di Bologna e le imprese eccellenti del territorio e mira a facilitare l'aggregazione e lo scambio e trovare sinergie su temi strategici; in particolare sono stati organizzati già tre incontri tra questo network, città metropolitana di Bologna e i comuni di San Giovanni in Persiceto e Sant'Agata Bolognese e con Confindustria Emilia, finalizzati ad indagare l'opportunità di creare una nuova linea pubblica utile a servire il territorio nei percorsi e negli orari utili ai lavoratori della zona oggetto di studio e dunque anche di Automobili Lamborghini.

6. CONCLUSIONI

Le attuali dinamiche della mobilità riscontrate qualitativamente e quantitativamente durante la campagna di indagini, rappresentano una situazione dove nelle 3 ore di punta, in un delimitato tratto della rete analizzata (la via Modena compresa tra le rotatorie Via Modena/via A. Costa ad ovest e Via 21 Aprile 1945/Via Persiceto ad est) si concentra la maggior parte del traffico generato/attratto dalla Lamborghini (per esempio nell'ora di punta 7:30-8:30 è più del 50% del traffico totale che transita su questo tratto); le altre strade paiono invece moderatamente trafficate o comunque non si sono riscontrate particolari criticità.

Su tale particolare tratto della rete, si ritiene che il sistema inizi a funzionare in modo non ottimale ma ancora gestibile; in particolare, all'interno di quel tratto, visti i sopralluoghi e le indagini effettuate, l'intersezione più sollecitata e al contempo meno efficiente per un migliore deflusso del traffico, è l'intersezione semaforizzata Modena/Pedicello/Pietrobuoni. E' da evidenziare che nello scenario di progetto (o futuro di breve termine) il nodo in questione manterrà invariata la sua funzionalità, stante gli incrementi nulli di traffico indotto previsti in tale scenario.

In conclusione si può ritenere che la rete infrastrutturale nello scenario futuro di breve termine analizzato, manterrà invariati i livelli di servizio attuali sulla rete di viabilità di accesso allo stabilimento; al contempo si evidenzia come l'azienda sia impegnata nel rafforzare le proprie azioni di mobility-management (vedi cap.5) che potranno portare ad una desaturazione del traffico veicolare dei propri dipendenti, migliorando le condizioni di circolazione rispetto allo scenario attuale. **Altri interventi più strutturali saranno invece approfonditi dall'azienda nell'impostazione dello scenario futuro di più lungo orizzonte, nell'ambito del procedimento di PAUR riguardante l'ampliamento a sud dello stabilimento.**

COMUNE DI SANT'AGATA BOLOGNESE

(Città Metropolitana di Bologna)

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA PER LO
STABILIMENTO LAMBORGHINI A SANT'AGATA
BOLOGNESE (BO)

studio di accessibilità e di impatto sulla mobilità

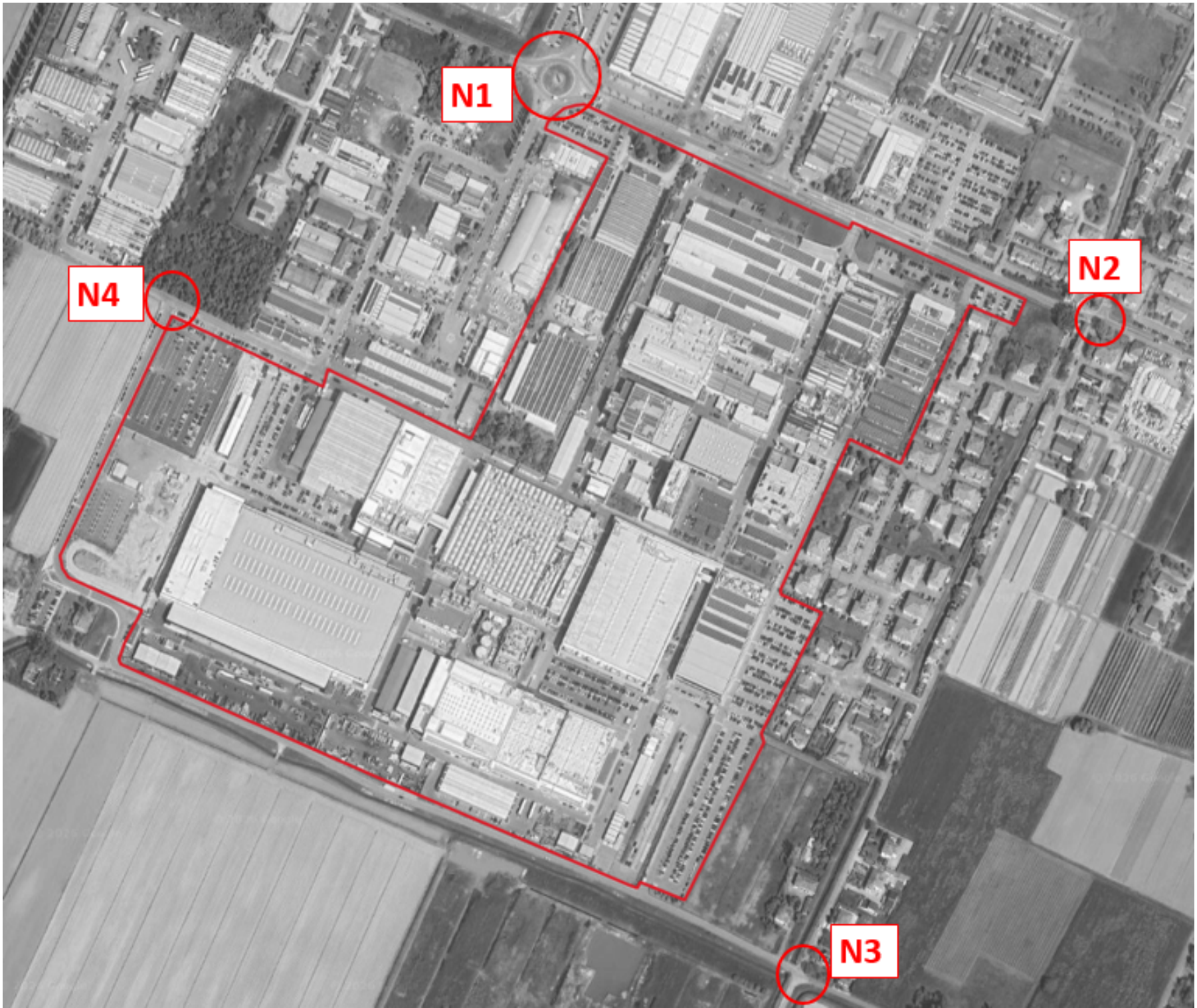
ALLEGATO: report sui rilievi di traffico

VISTA D’INSIEME e PRINCIPALI RISULTATI

nodo	nome	7:30-8:30		
		veic. tot in ingresso al nodo	% pesanti	veiceq. in ingresso al nodo
N1	rotatoria via Modena/via A.Costa	1.091	11,2%	1.274
N2	semaforo via Modena/via Pedicello	1.335	10,9%	1.553
N3	semaforo via Montirone/Via Pedicello	367	4,1%	390
N4	intersezione a T via Lamborghini	346	11,6%	406

nodo	nome	12:45-13:45		
		veic. tot in ingresso al nodo	% pesanti	veiceq. In ingresso al nodo
N1	rotatoria via Modena/via A.Costa	860	12,8%	1.025
N2	semaforo via Modena/via Pedicello	1.130	15,3%	1.390
N3	semaforo via Montirone/Via Pedicello	280	3,6%	295
N4	intersezione a T via Lamborghini	320	11,4%	374

nodo	nome	17:00-1800		
		veic. tot in ingresso al nodo	% pesanti	veiceq. In ingresso al nodo
N1	rotatoria via Modena/via A.Costa	986	7,2%	1.093
N2	semaforo via Modena/via Pedicello	1.199	8,5%	1.352
N3	semaforo via Montirone/Via Pedicello	287	3,5%	302
N4	intersezione a T via Lamborghini	278	9,1%	316



H 7:30 – 8:30 – vista d'insieme dei rilievi – stima addetti in arrivo

Elaborazione con screen-line sulle vie di accesso alla Lamborghini e alle altre attività comprese entro la screen-line (rettangolo celeste in figura).

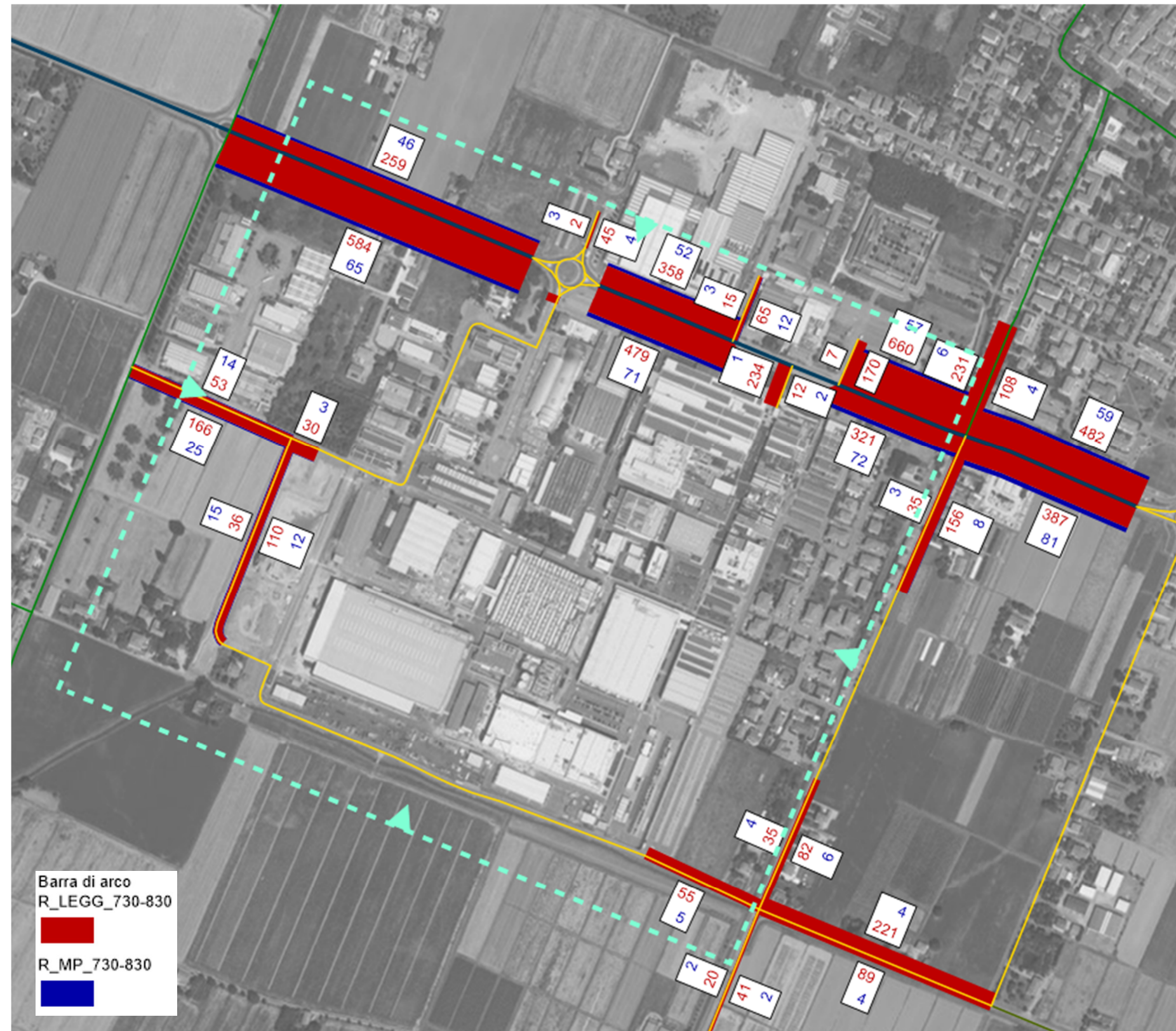
Totali ingressi nella screen-line (senso di marcia concorde con la screen-line):

- 1'571 leggeri (auto + commerciali) in rosso
- 150 mezzi pesanti in blu

Totali usciti dalla screen-line (senso di marcia discorde con la screen-line):

- 688 leggeri (auto + commerciali) in rosso
- 137 mezzi pesanti in blu

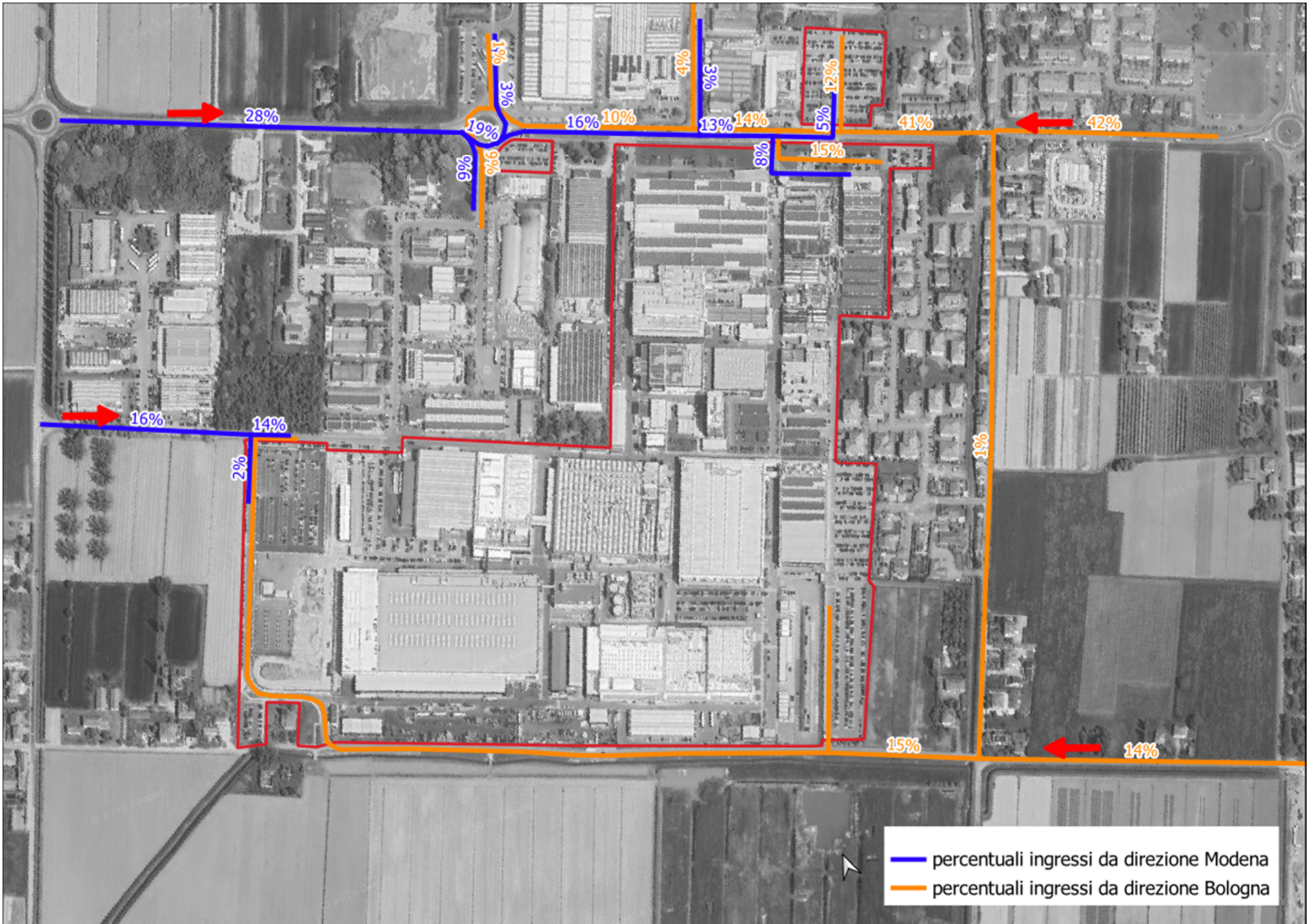
La differenza tra ingressi ed uscite dei veicoli leggeri (circa 900) può essere una prima stima degli addetti in arrivo in questa fascia oraria destinati alle aziende con sede all'interno della screen-line, inclusa dunque Lamborghini (al netto dei generati dalle zone residenziali sempre comprese nella screen-line e a chi per trovare parcheggio attraversa la screen-line).



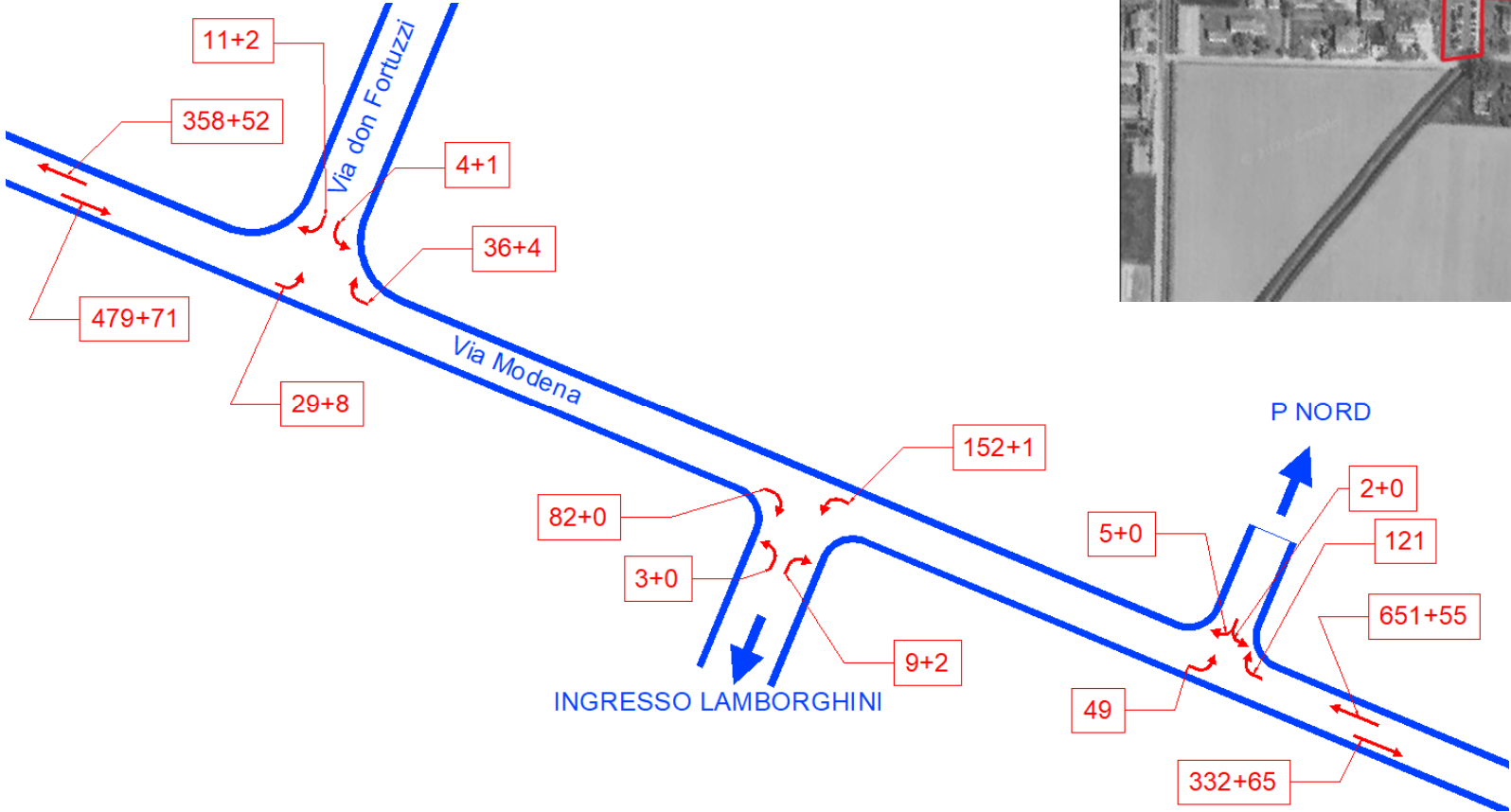
H 7:30 – 8:30 – vista d’insieme dei rilievi – itinerari di ingresso

Andando ad esaminare nel dettaglio i diversi flussi rilevati, una stima più verosimile è quella che porta il conteggio a circa 1'000 auto di addetti destinati alle aziende presenti nella screen-line, con i seguenti accessi.

h 7:30 - 8:30 - arrivo addetti			
n auto	accesso su	direzione	%
142	via Lamborghini	da Modena	14%
97	via Costa	da Bologna (via Modena)	9%
89	via Costa	da Modena (via Modena)	9%
25	strada privata ad uso pubblico	da Modena (via Lamborghini)	2%
148	via Montirone	da Bologna (via Montirone)	14%
13	via Montirone	da Bologna (via Pedicello)	1%
121	P Nord - via Modena	da Bologna (via Modena)	12%
49	P Nord - via Modena	da Modena (via Modena)	5%
152	P1 - via Modena	da Bologna (via Modena)	15%
82	P1 - via Modena	da Modena (via Modena)	8%
12	area parcheggio a nord di N1	da Bologna (via Modena)	1%
32	area parcheggio a nord di N1	da Modena (via Modena)	3%
36	via Don Fortuzzi	da Bologna (via Modena)	4%
29	via Don Fortuzzi	da Modena (via Modena)	3%
1027			



H 7:30 – 8:30 – dettaglio flussi su Via Modena



H 7:30 – 9:00 – dettaglio risultati N1

Rilevio traffico attuale (giovedì 9 Aprile 2026)											
ORA DI PUNTA 7:30-8:30											
LEGGERI (auto+commerciali)						PESANTI (compresi BUS)					
7:30-8:30						7:30-8:30					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	2	12	247	97	358	1	4	2	46	0	52
2	0	0	2	0	2	2	2	0	0	1	3
3	461	32	2	89	584	3	63	2	0	0	65
4	16	1	8	0	25	4	2	0	0	0	2
TOT	479	45	259	186	969	TOT	71	4	46	1	122
% distribuzione manovre di svolta						VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
7:30-8:30						7:30-8:30					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	2%	3%	74%	20%	100%	1	12	17	362	97	488
2	53%	0%	21%	26%	100%	2	5	0	2	3	10
3	83%	5%	0%	12%	100%	3	619	37	2	89	747
4	70%	3%	27%	0%	100%	4	21	1	8	0	30
TOT	657	55	374	189	1274	TOT	657	55	374	189	1274

mezz'ora 1											
LEGGERI (auto+commerciali)						PESANTI (compresi BUS)					
7:30-8:00						7:30-8:00					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	1	3	129	43	176	1	4	2	24	0	30
2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
3	271	10	0	23	304	3	36	1	0	0	37
4	8	0	4	0	12	4	0	0	0	0	0
TOT	280	13	133	66	492	TOT	40	3	24	0	67
% distribuzione manovre di svolta						VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
7:30-8:00						7:30-8:00					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	4%	3%	75%	17%	100%	1	11	8	189	43	251
2	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	#DIV/0!	2	0	0	0	0	0
3	91%	3%	0%	6%	100%	3	361	13	0	23	396,5
4	67%	0%	33%	0%	100%	4	8	0	4	0	12
TOT	380	20,5	193	66	659,5	TOT	380	20,5	193	66	659,5

mezz'ora 2											
LEGGERI (auto+commerciali)						PESANTI (compresi BUS)					
8:00-8:30						8:00-8:30					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	1	9	118	54	182	1	0	0	22	0	22
2	0	0	2	0	2	2	2	0	0	1	3
3	190	22	2	66	280	3	27	1	0	0	28
4	8	1	4	0	13	4	2	0	0	0	2
TOT	199	32	126	120	477	TOT	31	1	22	1	55
% distribuzione manovre di svolta						VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
8:00-8:30						8:00-8:30					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0%	4%	73%	23%	100%	1	1	9	173	54	237
2	53%	0%	21%	26%	100%	2	5	0	2	3	9,5
3	74%	7%	1%	19%	100%	3	258	25	2	66	350
4	72%	6%	22%	0%	100%	4	13	1	4	0	18
TOT	276,5	34,5	181	122,5	614,5	TOT	276,5	34,5	181	122,5	614,5

mezz'ora 3											
LEGGERI (auto+commerciali)						PESANTI (compresi BUS)					
8:30-9:00						8:30-9:00					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	1	11	114	43	169	1	0	0	20	1	21
2	5	0	0	6	11	2	0	0	0	0	0
3	171	16	0	39	226	3	21	0	0	1	22
4	13	3	6	1	23	4	2	0	0	0	2
TOT	190	30	120	89	429	TOT	23	0	20	2	45
% distribuzione manovre di svolta						VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
8:30-9:00						8:30-9:00					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0%	5%	74%	21%	100%	1	1	11	164	46	221,5
2	45%	0%	0%	55%	100%	2	5	0	0	6	11
3	80%	6%	0%	15%	100%	3	224	16	0	42	281
4	64%	11%	21%	4%	100%	4	18	3	6	1	28
TOT	247,5	30	170	94	541,5	TOT	247,5	30	170	94	541,5



Ramo 1:	Via Modena lato est
Ramo 2:	Via Modena lato nord
Ramo 3:	Via Modena lato ovest
Ramo 4:	Via Andrea Costa

MANOVRA									
LEGGERI					PESANTI				



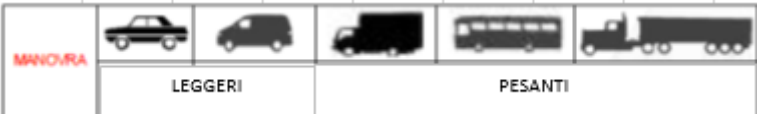
H 7:30 – 9:00 – dettaglio risultati N2

Rilievo traffico attuale (giovedì 9 Aprile 2026)											
ORA DI PUNTA 7:30-8:30											
LEGGERI (auto+commerciali)						PESANTI (compresi BUS)					
7:30-8:30						7:30-8:30					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	27	451	4	482	1	0	2	55	2	59
2	56	0	150	25	231	2	5	0	0	1	6
3	294	21	0	6	321	3	71	1	0	0	72
4	37	60	59	0	156	4	5	1	2	0	8
TOT	387	108	660	35	1190	TOT	81	4	57	3	145
% distribuzione manovre di svolta						VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
7:30-8:30						7:30-8:30					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0%	5%	93%	1%	100%	1	0	32	589	9	630
2	28%	0%	61%	11%	100%	2	69	0	150	28	246
3	94%	5%	0%	1%	100%	3	472	24	0	6	501
4	28%	36%	36%	0%	100%	4	50	63	64	0	176
TOT						TOT	590	118	803	43	1553



mezz'ora 1							mezz'ora 2							mezz'ora 3													
LEGGERI (auto+commerciali)							PESANTI (compresi BUS)							LEGGERI (auto+commerciali)							PESANTI (compresi BUS)						
7:30-8:00							7:30-8:00							8:00-8:30							8:00-8:30						
O/D	1	2	3	4	TOT		O/D	1	2	3	4	TOT		O/D	1	2	3	4	TOT		O/D	1	2	3	4	TOT	
1	0	8	248	2	258		1	0	1	22	2	25		1	0	16	169	11	196		1	0	2	32	0	34	
2	28	0	93	15	136		2	2	0	0	0	2		2	18	0	38	20	76		2	2	0	0	0	2	
3	164	9	0	5	178		3	37	0	0	0	37		3	123	17	0	5	145		3	35	1	0	1	37	
4	22	26	25	0	73		4	3	1	2	0	6		4	23	31	11	0	65		4	2	1	0	0	3	
TOT	214	43	366	22	645		TOT	42	2	24	2	70		TOT	164	64	218	36	482		TOT	39	4	32	1	76	
% distribuzione manovre di svolta							VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)							% distribuzione manovre di svolta							VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)						
7:30-8:00							7:30-8:00							8:00-8:30							8:00-8:30						
O/D	1	2	3	4	TOT		O/D	1	2	3	4	TOT		O/D	1	2	3	4	TOT		O/D	1	2	3	4	TOT	
1	0%	3%	95%	2%	100%		1	0	11	303	7	321		1	0%	7%	92%	1%	100%		1	0	22	286	2	309	
2	23%	0%	66%	11%	100%		2	33	0	93	15	141		2	34%	0%	54%	12%	100%		2	36	0	57	13	105	
3	95%	3%	0%	2%	100%		3	257	9	0	5	271		3	93%	6%	0%	0%	100%		3	215	15	0	1	231	
4	34%	32%	34%	0%	100%		4	30	29	30	0	88		4	23%	39%	39%	0%	100%		4	20	34	34	0	88	
TOT	319	48	426	27	820		TOT	319	48	426	27	820		TOT	271	70	377	16	733		TOT	271	70	377	16	733	

Ramo 1:	Via Modena lato est
Ramo 2:	
Ramo 3:	Via Modena lato ovest
Ramo 4:	Via Pedicello



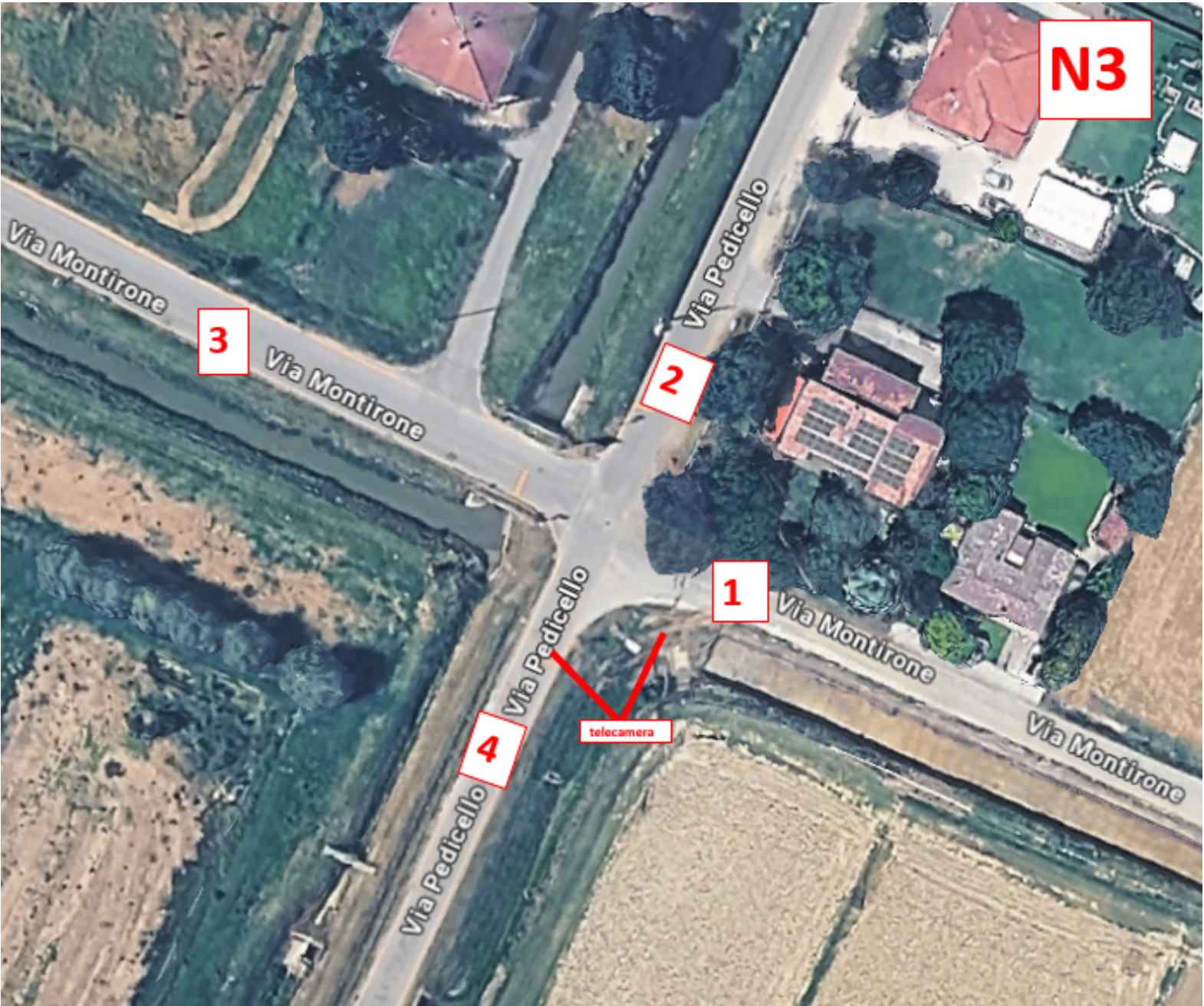
H 7:30 – 9:00 – dettaglio risultati N3

Rilievo traffico attuale (giovedì 9 Aprile 2026)											
ORA DI PUNTA 7:30-8:30											
LEGGERI (auto+commerciali)						PESANTI (compresi BUS)					
7:30-8:30						7:30-8:30					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	61	148	12	221	1	0	2	1	1	4
2	15	0	12	8	35	2	1	0	2	1	4
3	48	7	0	0	55	3	2	3	0	0	5
4	26	14	1	0	41	4	1	1	0	0	2
TOT	89	82	161	20	352	TOT	4	6	3	2	15
% distribuzione manovre di svolta						VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
7:30-8:30						7:30-8:30					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0%	29%	65%	6%	100%	1	0	66	151	15	231
2	39%	0%	38%	23%	100%	2	18	0	17	11	45
3	79%	21%	0%	0%	100%	3	53	15	0	0	68
4	62%	36%	2%	0%	100%	4	29	17	1	0	46
TOT						TOT	99	97	169	25	390

mezz'ora 1											
LEGGERI (auto+commerciali)						PESANTI (compresi BUS)					
7:30-8:00						7:30-8:00					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	22	69	7	98	1	0	1	1	1	3
2	9	0	7	5	21	2	1	0	2	1	4
3	34	2	0	0	36	3	1	2	0	0	3
4	15	6	0	0	21	4	0	1	0	0	1
TOT	58	30	76	12	176	TOT	2	4	3	2	11
% distribuzione manovre di svolta						VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
7:30-8:00						7:30-8:00					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0%	23%	68%	9%	100%	1	0	25	72	10	106
2	37%	0%	39%	24%	100%	2	12	0	12	8	31
3	84%	16%	0%	0%	100%	3	37	7	0	0	44
4	64%	36%	0%	0%	100%	4	15	9	0	0	24
TOT						TOT	63	40	84	17	204

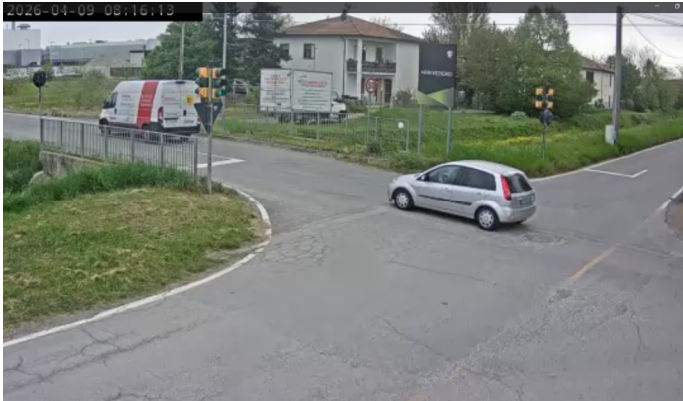
mezz'ora 2											
LEGGERI (auto+commerciali)						PESANTI (compresi BUS)					
8:00-8:30						8:00-8:30					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	39	79	5	123	1	0	1	0	0	1
2	6	0	5	3	14	2	0	0	0	0	0
3	14	5	0	0	19	3	1	1	0	0	2
4	11	8	1	0	20	4	1	0	0	0	1
TOT	31	52	85	8	176	TOT	2	2	0	0	4
% distribuzione manovre di svolta						VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
8:00-8:30						8:00-8:30					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0%	33%	63%	4%	100%	1	0	42	79	5	126
2	43%	0%	36%	21%	100%	2	6	0	5	3	14
3	69%	31%	0%	0%	100%	3	17	8	0	0	24
4	60%	36%	4%	0%	100%	4	14	8	1	0	23
TOT						TOT	36	57	85	8	186

mezz'ora 3											
LEGGERI (auto+commerciali)						PESANTI (compresi BUS)					
8:30-9:00						8:30-9:00					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	18	45	6	69	1	0	0	0	0	0
2	4	0	3	4	11	2	1	0	1	0	2
3	14	5	0	3	22	3	1	0	0	0	1
4	9	5	1	0	15	4	0	0	0	0	0
TOT	27	28	49	13	117	TOT	2	0	1	0	3
% distribuzione manovre di svolta						VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
8:30-9:00						8:30-9:00					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0%	26%	65%	9%	100%	1	0	18	45	6	69
2	41%	0%	34%	25%	100%	2	7	0	6	4	16
3	67%	20%	0%	12%	100%	3	17	5	0	3	25
4	60%	33%	7%	0%	100%	4	9	5	1	0	15
TOT						TOT	32	28	52	13	125



Ramo 1:	Via Montirone lato est
Ramo 2:	Via Pedicello lato nord
Ramo 3:	Via Montirone lato ovest
Ramo 4:	Via Pedicello lato sud

MANOVRA					
LEGGERI			PESANTI		



H 7:30 – 9:00 – dettaglio risultati N4

Rilievo traffico attuale (giovedì 9 Aprile 2026)											
ORA DI PUNTA 7:30-8:30											
LEGGERI (auto+commerciali)						PESANTI (compresi BUS)					
7:30-8:30						7:30-8:30					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	25	142	0	166	1	0	15	10	0	25
2	34	1	75	0	110	2	12	0	0	0	12
3	19	9	1	0	30	3	3	0	0	0	3
4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
TOT	53	36	217	0	306	TOT	14	15	11	0	40
% distribuzione manovre di svolta						VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
7:30-8:30						7:30-8:30					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0%	27%	73%	0%	100%	1	0	62	167	0	230
2	45%	1%	54%	0%	100%	2	62	1	76	0	139
3	72%	26%	3%	0%	100%	3	27	9	1	0	37
						4	0	0	0	0	0
TOT						TOT	89	73	244	0	406

ANMR0011 - dalle 7:27 per 24min e 37sec

LEGGERI (auto+commerciali)

O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	8	62	0	70
2	16	1	28	0	45
3	6	2	1	0	9
4	0	0	0	0	0
TOT	22	11	91	0	124

% distribuzione manovre di svolta

O/D	1	2	3	4	TOT
1	0%	31%	69%	0%	100%
2	50%	2%	49%	0%	100%
3	74%	17%	9%	0%	100%

PESANTI (compresi BUS)

O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	10	4	0	14
2	5	0	0	0	5
3	1	0	0	0	1
4	0	0	0	0	0
TOT	6	10	4	0	20

VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)

O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	33	72	0	105
2	29	1	28	0	58
3	9	2	1	0	12
4	0	0	0	0	0
TOT	37	36	101	0	174

ANMR0012 - dalle 7:51 per 24min e 37sec

LEGGERI (auto+commerciali)

O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	10	53	0	63
2	13	0	30	0	43
3	8	2	0	0	10
4	0	0	0	0	0
TOT	21	12	83	0	116

% distribuzione manovre di svolta

O/D	1	2	3	4	TOT
1	0%	21%	79%	0%	100%
2	43%	0%	57%	0%	100%
3	84%	16%	0%	0%	100%

PESANTI (compresi BUS)

O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	3	5	0	8
2	4	0	0	0	4
3	1	0	0	0	1
4	0	0	0	0	0
TOT	5	3	5	0	13

VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)

O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	18	66	0	83
2	23	0	30	0	53
3	11	2	0	0	13
4	0	0	0	0	0
TOT	34	20	96	0	149

ANMR0013 - dalle 8:16 per 24min e 37sec

LEGGERI (auto+commerciali)

O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	16	64	0	80
2	11	1	40	0	52
3	13	13	0	0	26
4	0	0	0	0	0
TOT	24	30	104	0	158

% distribuzione manovre di svolta

O/D	1	2	3	4	TOT
1	0%	29%	72%	0%	100%
2	37%	1%	61%	0%	100%
3	58%	42%	0%	0%	100%

PESANTI (compresi BUS)

O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	5	3	0	8
2	6	0	1	0	7
3	2	0	0	0	2
4	0	0	0	0	0
TOT	8	5	4	0	17

VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)

O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	28,5	71,5	0	100
2	26	1	42,5	0	69,5
3	18	13	0	0	31
4	0	0	0	0	0
TOT	44	42,5	114	0	200,5

ANMR0014 - dalle 8:41 per 24min e 37sec

LEGGERI (auto+commerciali)

O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	9	18	0	27
2	12	0	13	0	25
3	22	15	0	0	37
4	0	0	0	0	0
TOT	34	24	31	0	89

% distribuzione manovre di svolta

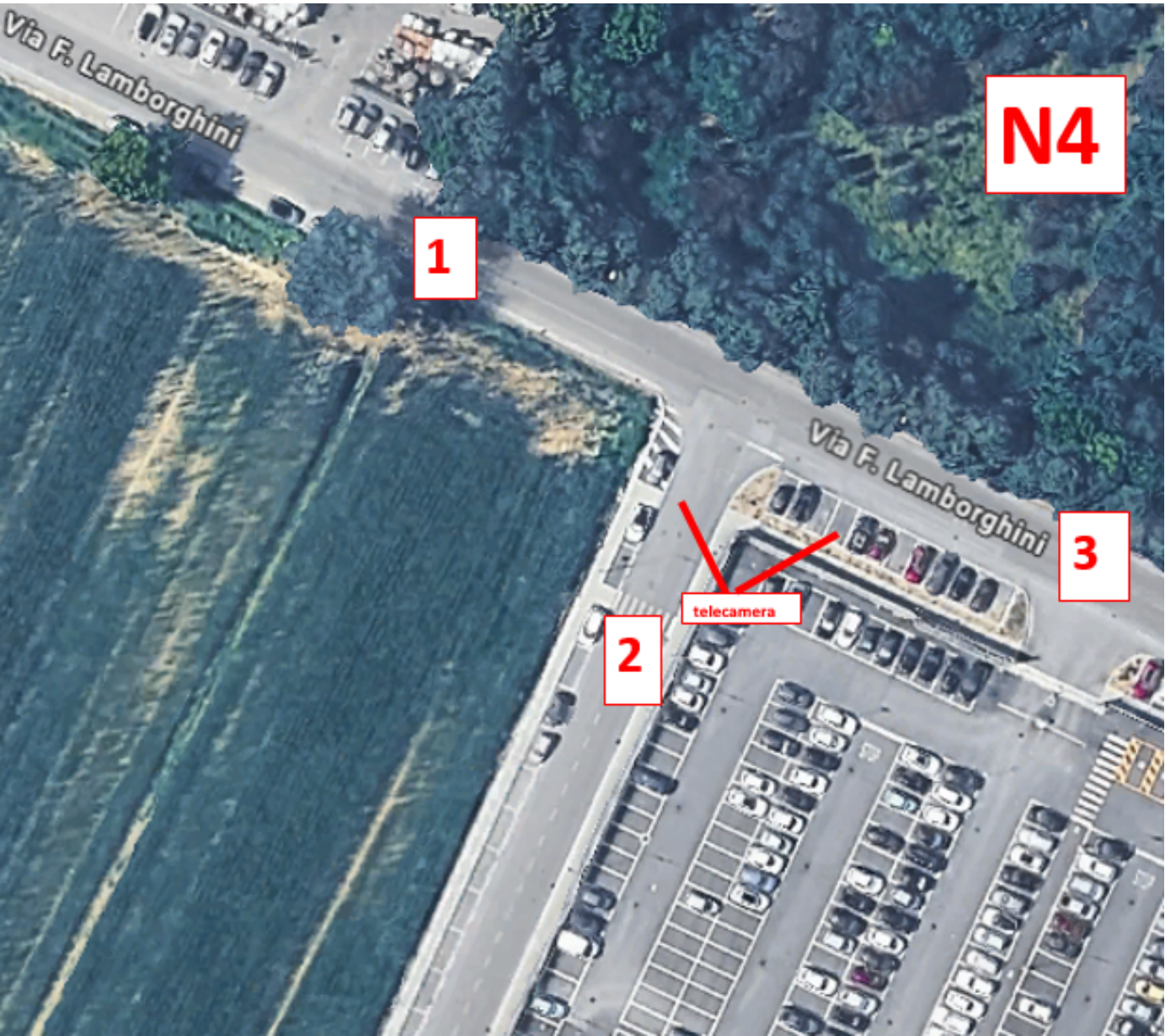
O/D	1	2	3	4	TOT
1	0%	46%	54%	0%	100%
2	49%	0%	51%	0%	100%
3	66%	34%	0%	0%	100%

PESANTI (compresi BUS)

O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	7	5	0	12
2	3	0	3	0	6
3	3	0	0	0	3
4	0	0	0	0	0
TOT	6	7	8	0	21

VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)

O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	26,5	30,5	0	57
2	19,5	0	20,5	0	40
3	29,5	15	0	0	44,5
4	0	0	0	0	0
TOT	49	41,5	51	0	141,5



Ramo 1:	Via Lamborghini lato ovest
Ramo 2:	strada privata ad uso pubblico
Ramo 3:	Via Lamborghini lato est

MANOVRA									
LEGGERI					PESANTI				



H 12:45 – 13:45 – vista d'insieme dei rilievi – stima addetti in arrivo

Elaborazione con di screen-line sulle vie di accesso alla Lamborghini e altre attività comprese entro la screen-line (rettangolo celeste in figura).

Totali ingressi nella screen-line (senso di marcia concorde con la screen-line):

- 737 leggeri (auto + commerciali) in rosso
- 165 mezzi pesanti in blu

Totali usciti dalla screen-line (senso di marcia discorde con la screen-line):

- 978 leggeri (auto + commerciali) in rosso
- 144 mezzi pesanti in blu



H 12:45 – 13:45 – dettaglio risultati N1

Rilevo traffico attuale (giovedì 9 Aprile 2026)											
ORA DI PUNTA											
LEGGERI (auto+commerciali)						PESANTI (compresi BUS)					
12:45-13:45						12:45-13:45					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	5	8	268	92	373	1	0	2	50	0	52
2	4	0	3	4	11	2	1	0	1	0	2
3	223	4	0	14	241	3	53	0	0	1	54
4	91	0	32	2	125	4	2	0	0	0	2
TOT	323	12	303	112	750	TOT	56	2	51	1	110
% distribuzione manovre di svolta						VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
12:45-13:45						12:45-13:45					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	1%	3%	78%	18%	100%	1	5	13	393	92	503
2	41%	0%	34%	25%	100%	2	7	0	6	4	16
3	95%	1%	0%	4%	100%	3	356	4	0	17	376
4	74%	0%	25%	2%	100%	4	96	0	32	2	130
TOT						TOT	463	17	431	115	1025

mezz'ora 1 - 12:30-13:00

LEGGERI (auto+commerciali)					
O/D	1	2	3	4	TOT
1	2	7	119	55	183
2	2	0	2	3	7
3	128	2	0	5	135
4	31	0	11	0	42
TOT	163	9	132	63	367

PESANTI (compresi BUS)					
O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	0	29	0	29
2	0	0	0	0	0
3	30	0	0	0	30
4	1	0	0	0	1
TOT	31	0	29	0	60

% distribuzione manovre di svolta					
O/D	1	2	3	4	TOT
1	1%	3%	75%	22%	100%
2	29%	0%	29%	43%	100%
3	97%	1%	0%	2%	100%
4	75%	0%	25%	0%	100%

VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
O/D	1	2	3	4	TOT
1	2	7	192	55	256
2	2	0	2	3	7
3	203	2	0	5	210
4	34	0	11	0	45
TOT	241	9	205	63	517

mezz'ora 2 - 13:00-13:30											
LEGGERI (auto+commerciali)						PESANTI (compresi BUS)					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	3	1	149	37	190	1	0	2	21	0	23
2	2	0	1	1	4	2	1	0	1	0	2
3	95	2	0	9	106	3	23	0	0	1	24
4	60	0	21	2	83	4	1	0	0	0	1
TOT	160	3	171	49	383	TOT	25	2	22	1	50
% distribuzione manovre di svolta						VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	1%	2%	81%	15%	100%	1	3	6	202	37	247,5
2	50%	0%	39%	11%	100%	2	5	0	4	1	9
3	92%	1%	0%	7%	100%	3	153	2	0	12	166
4	73%	0%	25%	2%	100%	4	63	0	21	2	85,5
TOT						TOT	222,5	8	226	51,5	508

mezz'ora 3 - 13:30-14:00

LEGGERI (auto+commerciali)					
O/D	1	2	3	4	TOT
1	5	2	148	14	169
2	1	0	2	0	3
3	125	2	0	5	132
4	44	1	8	0	53
TOT	175	5	158	19	357

PESANTI (compresi BUS)					
O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	1	27	1	29
2	0	0	0	0	0
3	17	0	0	0	17
4	0	0	0	0	0
TOT	17	1	27	1	46

% distribuzione manovre di svolta					
O/D	1	2	3	4	TOT
1	2%	2%	89%	7%	100%
2	33%	0%	67%	0%	100%
3	96%	1%	0%	3%	100%
4	83%	2%	15%	0%	100%

VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
O/D	1	2	3	4	TOT
1	5	5	216	17	241,5
2	1	0	2	0	3
3	168	2	0	5	174,5
4	44	1	8	0	53
TOT	217,5	7,5	225,5	21,5	472



Ramo 1:	Via Modena lato est
Ramo 2:	Via Modena lato nord
Ramo 3:	Via Modena lato ovest
Ramo 4:	Via Andrea Costa

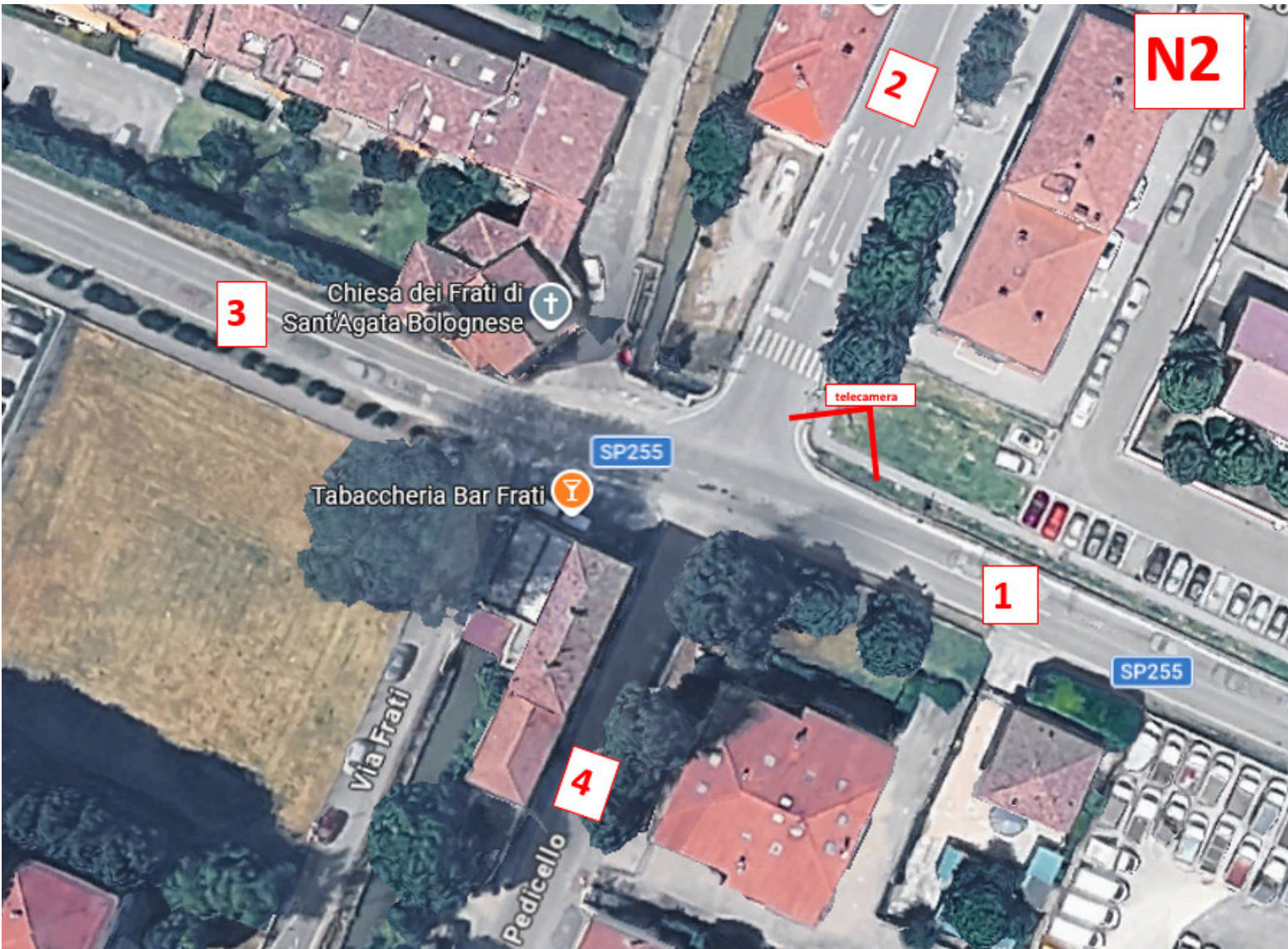


H 12:45 – 13:45 – dettaglio risultati N2

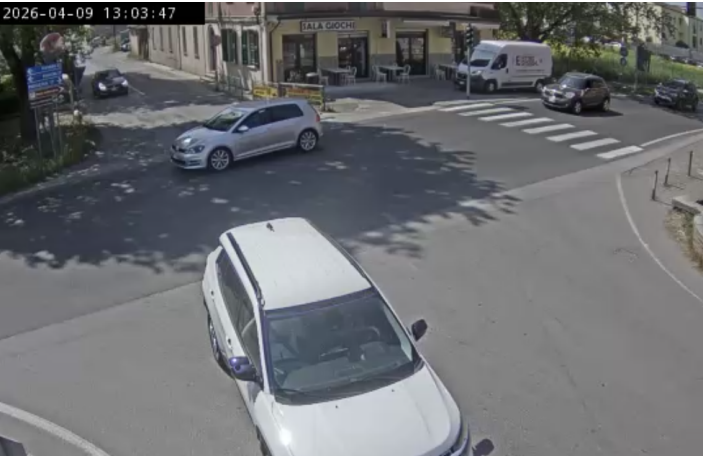
Rilevo traffico attuale (giovedì 9 Aprile 2026)											
ORA DI PUNTA 7:30-8:30											
LEGGERI (auto+commerciali)						PESANTI (compresi BUS)					
12:45-13:45						12:45-13:45					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	18	260	25	303	1	0	4	81	3	88
2	67	0	76	25	168	2	3	0	1	0	4
3	328	60	0	11	399	3	71	5	0	1	77
4	35	32	20	0	87	4	1	2	1	0	4
TOT	430	110	356	61	957	TOT	75	11	83	4	173
% distribuzione manovre di svolta						VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
12:45-13:45						12:45-13:45					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0%	5%	88%	6%	100%	1	0	28	463	33	523
2	42%	0%	44%	14%	100%	2	75	0	79	25	178
3	85%	12%	0%	2%	100%	3	506	73	0	14	592
4	39%	38%	23%	0%	100%	4	38	37	23	0	97
TOT	618	138	564	71	1390						

mezz'ora 1											
LEGGERI (auto+commerciali)						PESANTI (compresi BUS)					
12:45-13:15						12:45-13:15					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	11	148	10	169	1	0	1	37	0	38
2	35	0	35	11	81	2	1	0	0	0	1
3	155	28	0	9	192	3	39	3	0	0	42
4	16	22	11	0	49	4	1	2	0	0	3
TOT	206	61	194	30	491	TOT	41	6	37	0	84
% distribuzione manovre di svolta						VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
12:45-13:15						12:45-13:15					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0%	5%	91%	4%	100%	1	0	14	241	10	264
2	45%	0%	42%	13%	100%	2	38	0	35	11	84
3	85%	12%	0%	3%	100%	3	253	36	0	9	297
4	33%	48%	19%	0%	100%	4	19	27	11	0	57
TOT	309	76	287	30	701						

mezz'ora 2											
LEGGERI (auto+commerciali)						PESANTI (compresi BUS)					
13:15-13:45						13:15-13:45					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	7	112	15	134	1	0	3	44	3	50
2	32	0	41	14	87	2	2	0	1	0	3
3	173	32	0	2	207	3	32	2	0	1	35
4	19	10	9	0	38	4	0	0	1	0	1
TOT	224	49	162	31	466	TOT	34	5	46	4	89
% distribuzione manovre di svolta						VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
13:15-13:45						13:15-13:45					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0%	6%	86%	9%	100%	1	0	15	222	23	259
2	39%	0%	46%	15%	100%	2	37	0	44	14	95
3	86%	13%	0%	2%	100%	3	253	37	0	5	295
4	47%	25%	28%	0%	100%	4	19	10	12	0	41
TOT	309	62	277	41	689						



Ramo 1:	Via Modena lato est
Ramo 2:	
Ramo 3:	Via Modena lato ovest
Ramo 4:	Via Pedicello

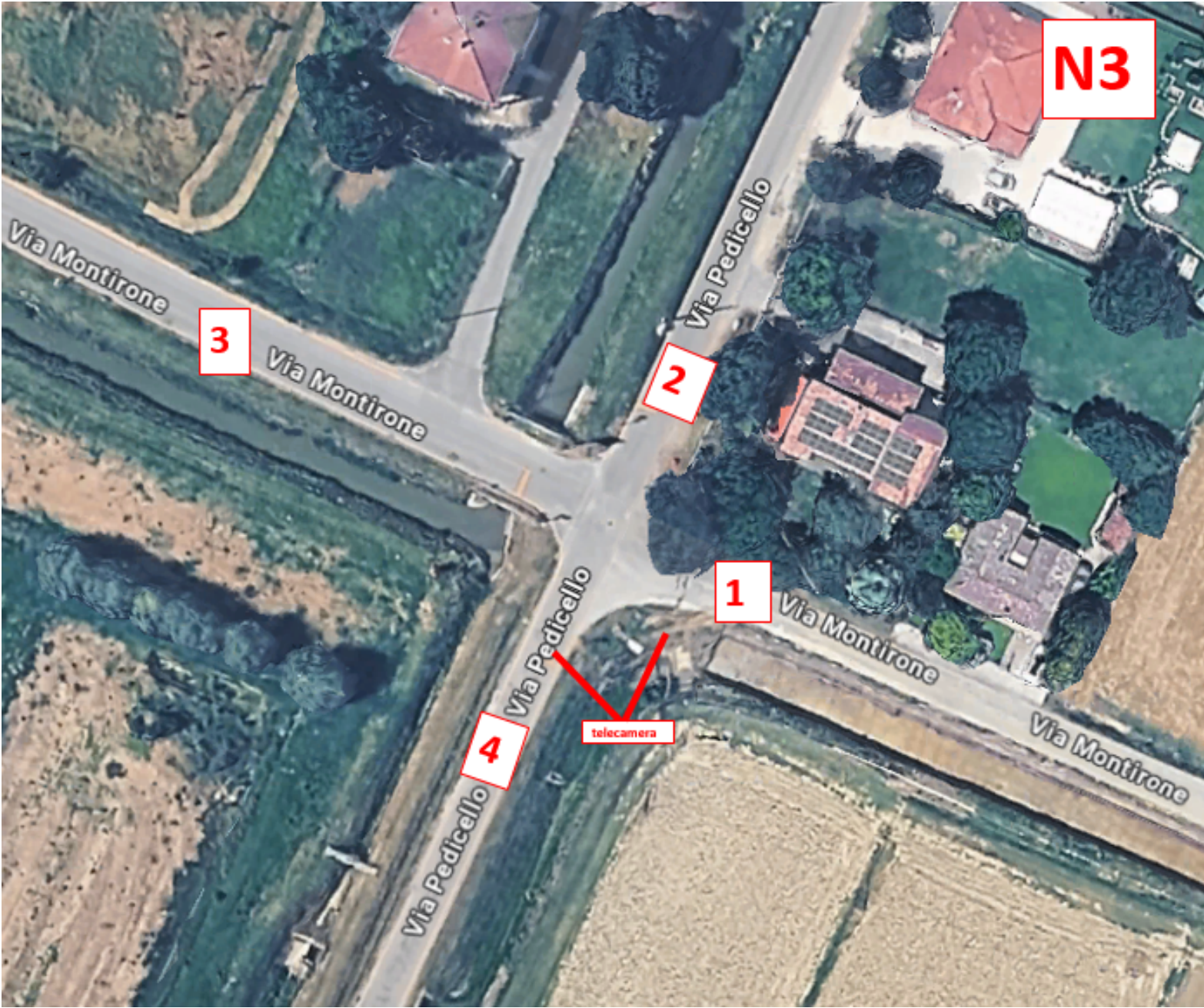


H 12:45 – 13:45 – dettaglio risultati N3

Rilievo traffico attuale (giovedì 9 Aprile 2026)											
ORA DI PUNTA 12:45-13:45											
LEGGERI (auto+commerciali)						PESANTI (compresi BUS)					
12:45-13:45						12:45-13:45					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	17	41	14	72	1	0	0	2	0	2
2	5	0	19	10	34	2	0	0	4	0	4
3	113	25	0	4	142	3	0	1	0	1	2
4	10	8	4	0	22	4	1	0	1	0	2
TOT	128	50	64	28	270	TOT	1	1	7	1	10
% distribuzione manovre di svolta						VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
12:45-13:45						12:45-13:45					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0%	22%	60%	18%	100%	1	0	17	46	14	77
2	11%	0%	66%	23%	100%	2	5	0	29	10	44
3	77%	19%	0%	4%	100%	3	113	28	0	7	147
4	46%	30%	24%	0%	100%	4	13	8	7	0	27
TOT	128	50	64	28	270	TOT	130,5	52,5	81,5	30,5	295

mezz'ora 1											
LEGGERI (auto+commerciali)						PESANTI (compresi BUS)					
12:45-13:15						12:45-13:15					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	9	24	4	37	1	0	0	1	0	1
2	3	0	11	4	18	2	0	0	0	0	0
3	70	16	0	1	87	3	0	0	0	0	0
4	6	6	2	0	14	4	1	0	0	0	1
TOT	79	31	37	9	156	TOT	1	0	1	0	2
% distribuzione manovre di svolta						VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
12:45-13:15						12:45-13:15					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0%	23%	67%	10%	100%	1	0	9	27	4	40
2	17%	0%	61%	22%	100%	2	3	0	11	4	18
3	80%	18%	0%	1%	100%	3	70	16	0	1	87
4	52%	36%	12%	0%	100%	4	9	6	2	0	17
TOT	82	31	40	9	161	TOT	82	31	40	9	161

mezz'ora 2											
LEGGERI (auto+commerciali)						PESANTI (compresi BUS)					
13:15-13:45						13:15-13:45					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	8	17	10	35	1	0	0	1	0	1
2	2	0	8	6	16	2	0	0	4	0	4
3	43	9	0	3	55	3	0	1	0	1	2
4	4	2	2	0	8	4	0	0	1	0	1
TOT	49	19	27	19	114	TOT	0	1	6	1	8
% distribuzione manovre di svolta						VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
13:15-13:45						13:15-13:45					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0%	21%	52%	27%	100%	1	0	8	20	10	38
2	8%	0%	69%	23%	100%	2	2	0	18	6	26
3	72%	19%	0%	9%	100%	3	43	12	0	6	60
4	38%	19%	43%	0%	100%	4	4	2	5	0	11
TOT	49	22	42	22	134	TOT	49	22	42	22	134



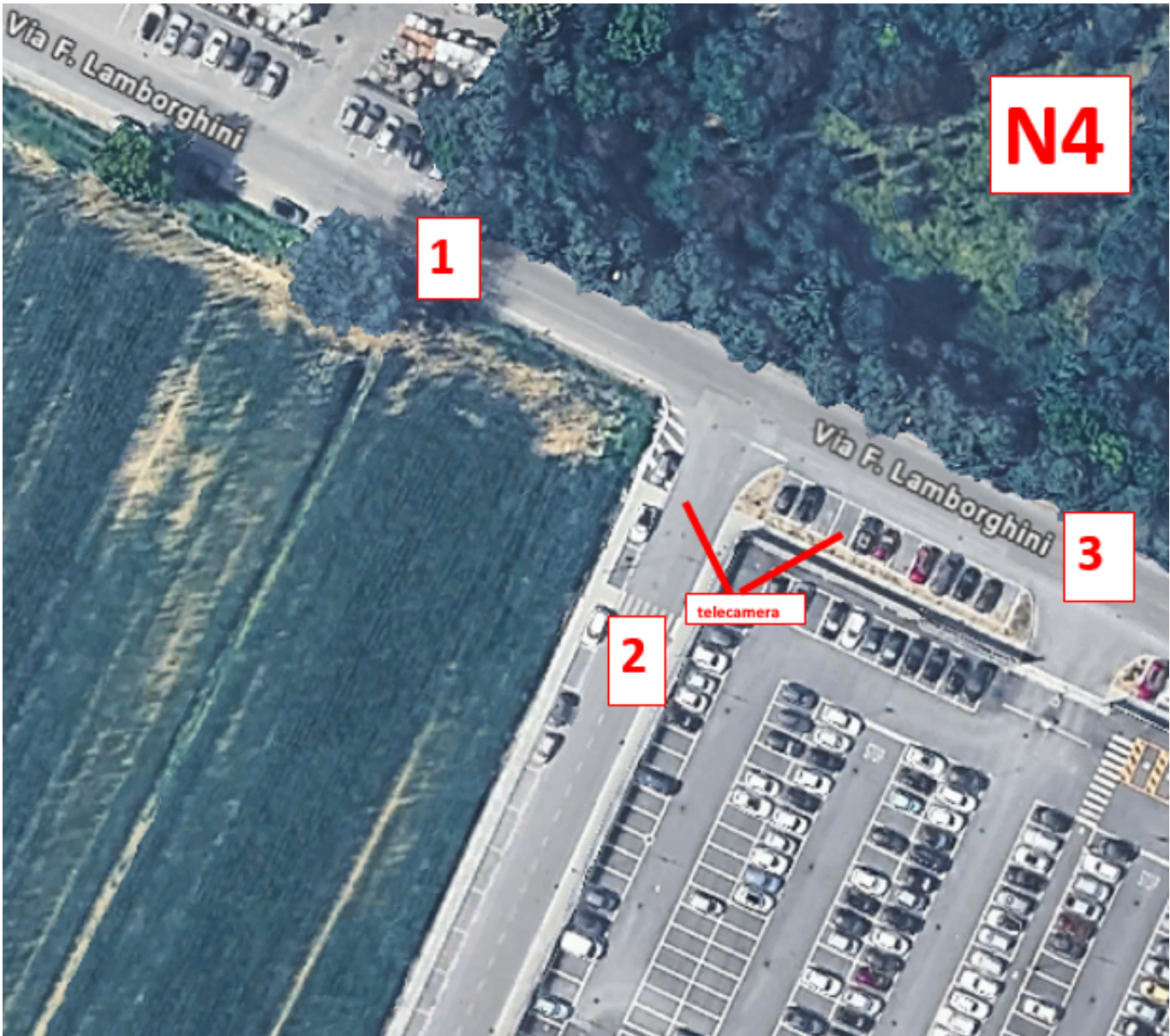
Ramo 1:	Via Montirone lato est
Ramo 2:	Via Pedicello lato nord
Ramo 3:	Via Montirone lato ovest
Ramo 4:	Via Pedicello lato sud

MANOVRA	LEGGERI				PESANTI	

H 12:45 – 13:45 – dettaglio risultati N4

Rilievo traffico attuale (giovedì 9 Aprile 2026)											
ORA DI PUNTA 12:45-13:45											
LEGGERI (auto+commerciali)						PESANTI (compresi BUS)					
12:45-13:45						12:45-13:45					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	20	56	0	76	1	0	11	9	0	21
2	37	0	16	0	53	2	11	0	1	0	12
3	97	57	1	0	155	3	3	1	0	0	4
4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
TOT	134	77	73	0	283	TOT	14	12	10	0	36
% distribuzione manovre di svolta						VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
12:45-13:45						12:45-13:45					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0%	38%	62%	0%	100%	1	0	48	79	0	127
2	78%	0%	22%	0%	100%	2	64	0	18	0	82
3	63%	36%	1%	0%	100%	3	105	59	1	0	165
						4	0	0	0	0	0
						TOT	168	108	99	0	374

ANMR0018 - dalle 12:47 per 24min e 37sec											
LEGGERI (auto+commerciali)						PESANTI (compresi BUS)					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	9	35	0	44	1	0	4	4	0	8
2	14	0	7	0	21	2	7	0	1	0	8
3	60	35	1	0	96	3	1	0	0	0	1
4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
TOT	74	44	43	0	161	TOT	8	4	5	0	17
% distribuzione manovre di svolta						VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0%	30%	70%	0%	100%	1	0	19	45	0	64
2	77%	0%	23%	0%	100%	2	31,5	0	9,5	0	41
3	63%	36%	1%	0%	100%	3	62,5	35	1	0	98,5
						4	0	0	0	0	0
						TOT	94	54	55,5	0	203,5
ANMR0019 - dalle 13:12 per 24min e 37sec											
LEGGERI (auto+commerciali)						PESANTI (compresi BUS)					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	9	12	0	21	1	0	6	4	0	10
2	9	0	6	0	15	2	3	0	0	0	3
3	22	14	0	0	36	3	2	0	0	0	2
4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
TOT	31	23	18	0	72	TOT	5	6	4	0	15
% distribuzione manovre di svolta						VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0%	52%	48%	0%	100%	1	0	24	22	0	46
2	73%	0%	27%	0%	100%	2	16,5	0	6	0	22,5
3	66%	34%	0%	0%	100%	3	27	14	0	0	41
						4	0	0	0	0	0
						TOT	43,5	38	28	0	109,5
ANMR0020 dalle 13:36 fino alle 13:45											
LEGGERI (auto+commerciali)						PESANTI (compresi BUS)					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	1	6	0	7	1	0	1	1	0	2
2	13	0	2	0	15	2	0	0	0	0	0
3	10	5	0	0	15	3	0	1	0	0	1
4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
TOT	23	6	8	0	37	TOT	0	2	1	0	3
% distribuzione manovre di svolta						VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0%	29%	71%	0%	100%	1	0	3,5	8,5	0	12
2	87%	0%	13%	0%	100%	2	13	0	2	0	15
3	57%	43%	0%	0%	100%	3	10	7,5	0	0	17,5
						4	0	0	0	0	0
						TOT	23	11	10,5	0	44,5



Ramo 1:	Via Lamborghini lato ovest
Ramo 2:	strada privata ad uso pubblico
Ramo 3:	Via Lamborghini lato est

MANOVRA	LEGGERI	PESANTI
		
		

H 17:00 – 18:00 – vista d'insieme dei rilievi – stima addetti in arrivo

Elaborazione con di screen-line sulle vie di accesso alla Lamborghini e altre attività comprese entro la screen-line (rettangolo celeste in figura).

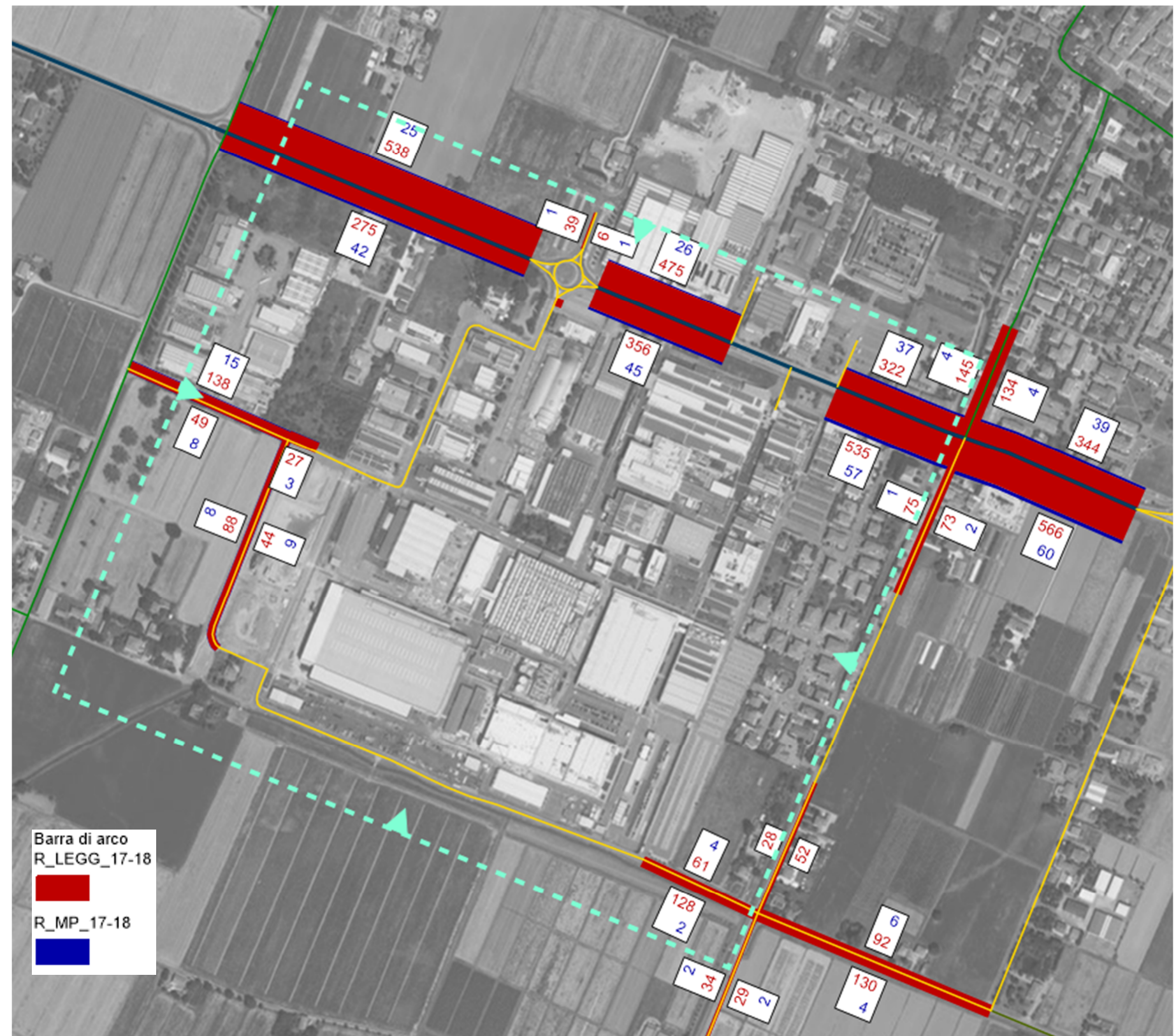
Totali ingressi nella screen-line (senso di marcia concorde con la screen-line):

- 707 leggeri (auto + commerciali) in rosso
- 91 mezzi pesanti in blu

Totali usciti dalla screen-line (senso di marcia discorde con la screen-line):

- 1'339 leggeri (auto + commerciali) in rosso
- 99 mezzi pesanti in blu

La differenza tra ingressi ed uscite dei veicoli leggeri (circa 650) può essere una prima stima degli addetti in uscita in questa fascia oraria che hanno terminato la loro giornata di lavoro e destinati dunque alle loro residenze.



H 17:00 – 18:30 – dettaglio risultati N1

Rilevo traffico attuale (giovedì 9 Aprile 2026)

ORA DI PUNTA 17:00-18:00

LEGGERI (auto+commerciali)					
17:00-18:00					
O/D	1	2	3	4	TOT
1	9	3	451	12	475
2	6	0	33	0	39
3	265	2	5	3	275
4	76	1	49	0	126
TOT	356	6	538	15	915

% distribuzione manovre di svolta					
17:00-18:00					
O/D	1	2	3	4	TOT
1	2%	1%	95%	2%	100%
2	20%	0%	80%	0%	100%
3	97%	1%	1%	1%	100%
4	62%	1%	37%	0%	100%

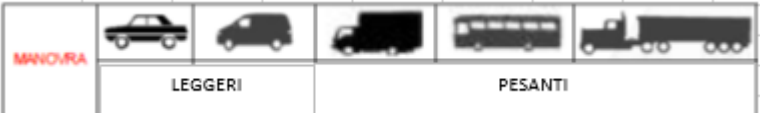
PESANTI (compresi BUS)					
17:00-18:00					
O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	1	25	0	26
2	1	0	0	0	1
3	42	0	0	0	42
4	2	0	0	0	2
TOT	45	1	25	0	71

VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
17:00-18:00					
O/D	1	2	3	4	TOT
1	9	6	514	12	540
2	9	0	33	0	42
3	370	2	5	3	380
4	81	1	49	0	131
TOT	469	9	601	15	1093

mezz'ora 1							mezz'ora 2							mezz'ora 3													
LEGGERI (auto+commerciali)							PESANTI (compresi BUS)							LEGGERI (auto+commerciali)							PESANTI (compresi BUS)						
17:00-17:30							17:00-17:30							17:30-18:00							17:30-18:00						
O/D	1	2	3	4	TOT		O/D	1	2	3	4	TOT		O/D	1	2	3	4	TOT		O/D	1	2	3	4	TOT	
1	3	1	256	6	266		1	0	1	13	0	14		1	6	2	225	6	239		1	0	1	12	0	13	
2	1	0	10	0	11		2	1	0	0	0	1		2	5	0	23	0	28		2	0	0	0	0	0	
3	105	2	4	2	113		3	22	0	0	0	22		3	160	0	1	1	212		3	13	0	0	0	13	
4	38	1	23	0	62		4	1	0	0	0	1		4	46	1	32	0	79		4	0	0	0	0	0	
TOT	147	4	293	8	452		TOT	24	1	13	0	38		TOT	209	2	245	7	463		TOT	13	1	12	0	26	
% distribuzione manovre di svolta							VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)							% distribuzione manovre di svolta							VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)						
17:00-17:30							17:00-17:30							17:30-18:00							17:30-18:00						
O/D	1	2	3	4	TOT		O/D	1	2	3	4	TOT		O/D	1	2	3	4	TOT		O/D	1	2	3	4	TOT	
1	1%	1%	96%	2%	100%		1	3	4	289	6	301		1	3%	1%	94%	3%	100%		1	2	4	231	6	243	
2	26%	0%	74%	0%	100%		2	4	0	10	0	14		2	16%	0%	84%	0%	100%		2	3	0	16	0	19	
3	95%	1%	2%	1%	100%		3	160	2	4	2	168		3	97%	0%	1%	3%	100%		3	152	0	1	4	157	
4	63%	2%	36%	0%	100%		4	41	1	23	0	65		4	58%	1%	41%	0%	100%		4	46	1	32	0	79	
TOT							TOT	207	7	326	8	547		TOT	262	2	275	7	546		TOT	203	5	280	10	497	

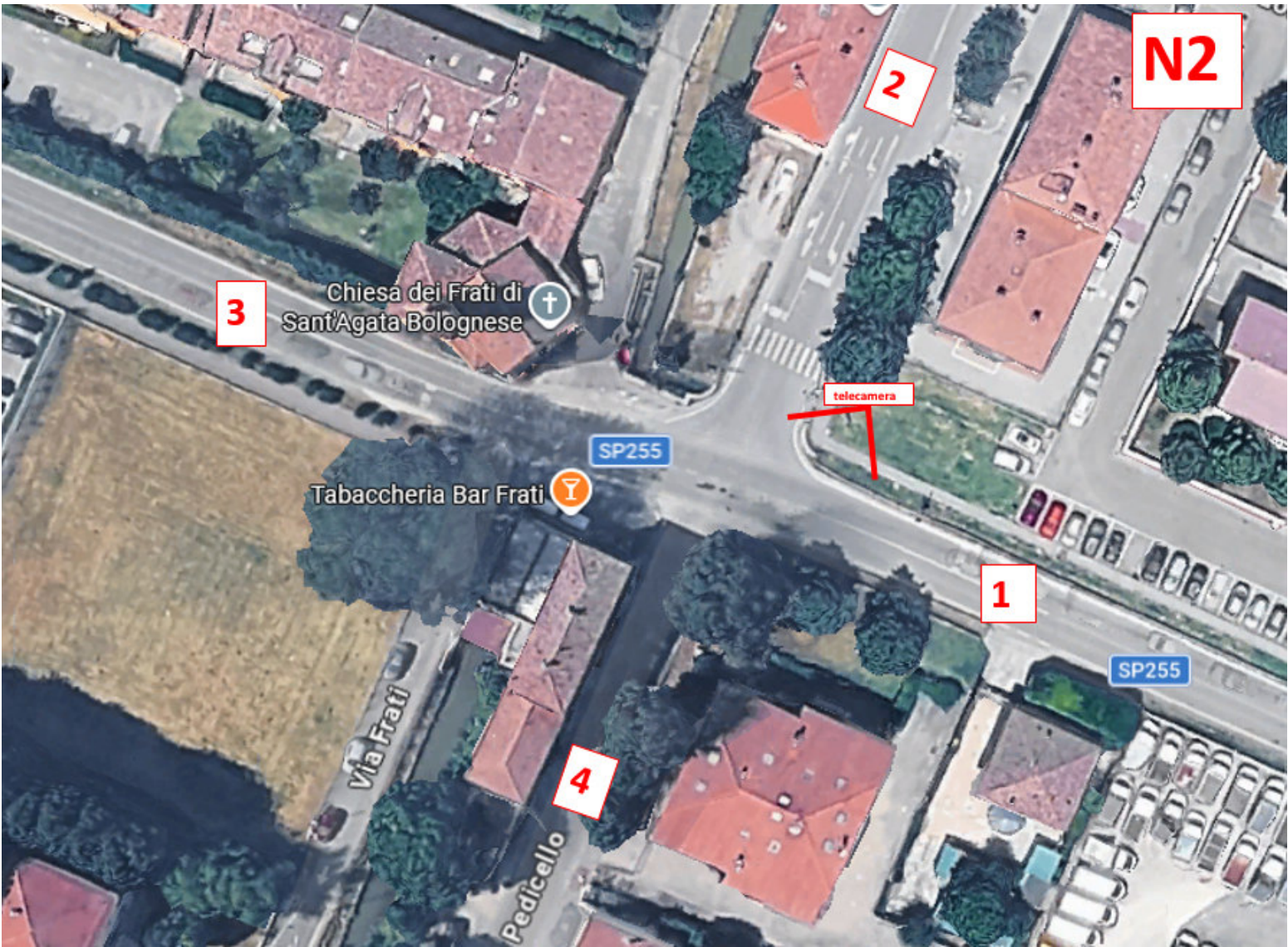


Ramo 1:	Via Modena lato est
Ramo 2:	Via Modena lato nord
Ramo 3:	Via Modena lato ovest
Ramo 4:	Via Andrea Costa



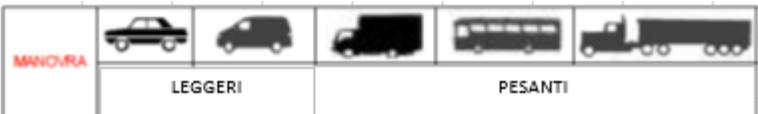
H 17:00 – 18:30 – dettaglio risultati N2

Rilievo traffico attuale (giovedì 9 Aprile 2026)											
ORA DI PUNTA 17:00-18:00											
LEGGERI (auto+commerciali)						PESANTI (compresi BUS)					
17:00-18:00						17:00-18:00					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	26	290	28	344	1	0	2	36	1	39
2	79	0	26	40	145	2	3	0	1	0	4
3	454	74	0	7	535	3	56	1	0	0	57
4	33	34	6	0	73	4	1	1	0	0	2
TOT	566	134	322	75	1097	TOT	60	4	37	1	102
% distribuzione manovre di svolta						VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
17:00-18:00						17:00-18:00					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0%	7%	86%	7%	100%	1	0	31	380	31	442
2	56%	0%	18%	26%	100%	2	87	0	29	40	155
3	88%	11%	0%	1%	100%	3	594	77	0	7	678
4	46%	47%	8%	0%	100%	4	36	37	6	0	78
TOT						TOT	716	144	415	78	1352



mezz'ora 1							mezz'ora 2							mezz'ora 3													
LEGGERI (auto+commerciali)							PESANTI (compresi BUS)							LEGGERI (auto+commerciali)							PESANTI (compresi BUS)						
17:00-17:30							17:00-17:30							17:30-18:00							17:30-18:00						
O/D	1	2	3	4	TOT		O/D	1	2	3	4	TOT		O/D	1	2	3	4	TOT		O/D	1	2	3	4	TOT	
1	0	17	155	9	181		1	0	0	20	0	20		1	0	14	175	22	211		1	0	23	199	17	238	
2	38	0	14	15	67		2	1	0	1	0	2		2	46	0	12	25	83		2	1	0	1	0	2	
3	209	38	0	4	251		3	29	1	0	0	30		3	313	36	0	3	352		3	21	1	0	0	22	
4	18	17	5	0	40		4	1	1	0	0	2		4	15	17	1	0	33		4	0	0	0	0	0	
TOT	265	72	174	28	539		TOT	31	2	21	0	54		TOT	29	2	16	1	48		TOT	22	3	14	1	40	
% distribuzione manovre di svolta							VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)							% distribuzione manovre di svolta							VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)						
17:00-17:30							17:00-17:30							17:30-18:00							17:30-18:00						
O/D	1	2	3	4	TOT		O/D	1	2	3	4	TOT		O/D	1	2	3	4	TOT		O/D	1	2	3	4	TOT	
1	0%	7%	89%	4%	100%		1	0	17	205	9	231		1	0	14	175	22	211		1	0	23	199	17	238	
2	56%	0%	23%	21%	100%		2	41	0	17	15	72		2	46	0	12	25	83		2	43	0	27	25	94	
3	86%	12%	0%	1%	100%		3	282	41	0	4	326		3	313	36	0	3	352		3	254	24	0	3	280	
4	46%	43%	11%	0%	100%		4	21	20	5	0	45		4	21	27	13	0	61		4	21	27	13	0	61	
TOT	343	77	227	28	674		TOT	343	77	227	28	674		TOT	374	67	188	50	678		TOT	317	74	238	45	673	

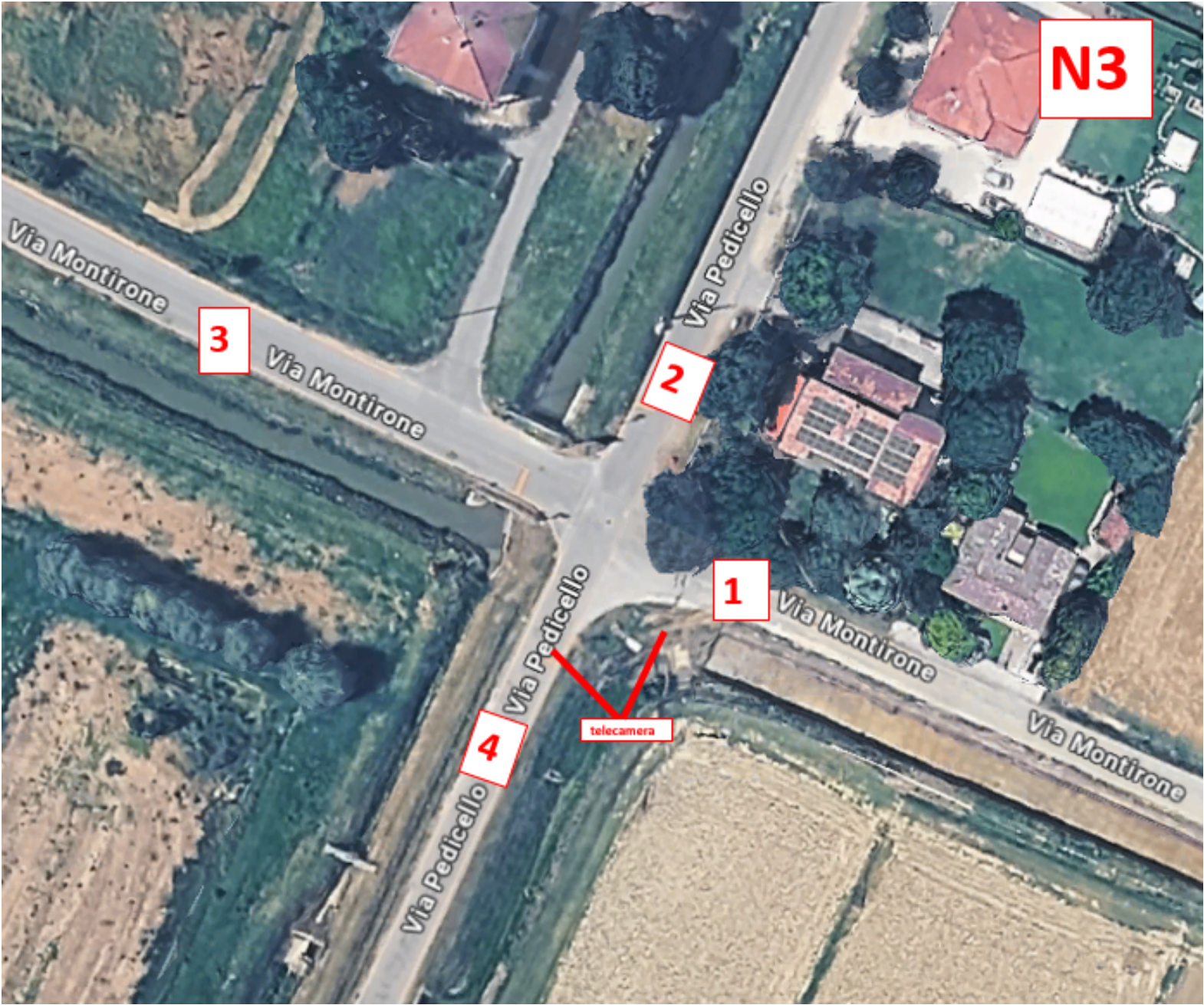
Ramo 1:	Via Modena lato est
Ramo 2:	
Ramo 3:	Via Modena lato ovest
Ramo 4:	Via Pedicello



H 17:00 – 18:00 – dettaglio risultati N3

Rilievo traffico attuale (giovedì 9 Aprile 2026)											
ORA DI PUNTA 17:00-18:00											
LEGGERI (auto+commerciali)						PESANTI (compresi BUS)					
17:00-18:00						17:00-18:00					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	22	51	19	92	1	0	0	4	2	6
2	7	0	9	12	28	2	0	0	0	0	0
3	108	17	0	3	128	3	2	0	0	0	2
4	15	13	1	0	29	4	2	0	0	0	2
TOT	130	52	61	34	277	TOT	4	0	4	2	10
% distribuzione manovre di svolta						VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
17:00-18:00						17:00-18:00					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0%	21%	57%	22%	100%	1	0	22	61	24	107
2	25%	0%	32%	43%	100%	2	7	0	9	12	28
3	85%	13%	0%	2%	100%	3	113	17	0	3	133
4	59%	38%	3%	0%	100%	4	20	13	1	0	34
						TOT	140	52	71	39	302

						mezz'ora 1											
LEGGERI (auto+commerciali)												PESANTI (compresi BUS)					
17:00-17.30												17:00-17.30					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	11	28	11	50	1	0	0	3	0	3	1	0	0	3	0	3
2	4	0	3	5	12	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
3	79	12	0	1	92	3	2	0	0	0	0	3	2	0	0	0	2
4	11	6	0	0	17	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
TOT	94	29	31	17	171	TOT	2	0	3	0	5	TOT	2	0	3	0	5
% distribuzione manovre di svolta												VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
17:00-17.30												17:00-17.30					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0%	19%	62%	19%	100%	1	0	11	36	11	58	1	0	11	36	11	58
2	33%	0%	25%	42%	100%	2	4	0	3	5	12	2	4	0	3	5	12
3	87%	12%	0%	1%	100%	3	84	12	0	1	97	3	84	12	0	1	97
4	65%	35%	0%	0%	100%	4	11	6	0	0	17	4	11	6	0	0	17
						TOT	99	29	39	17	184	TOT	99	29	39	17	184
						mezz'ora 2											
LEGGERI (auto+commerciali)												PESANTI (compresi BUS)					
17:30-18:00												17:30-18:00					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	11	23	8	42	1	0	0	1	2	3	1	0	0	1	2	3
2	3	0	6	7	16	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
3	29	5	0	2	36	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0
4	4	7	1	0	12	4	2	0	0	0	2	4	2	0	0	0	2
TOT	36	23	30	17	106	TOT	2	0	1	2	5	TOT	2	0	1	2	5
% distribuzione manovre di svolta												VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
17:30-18:00												17:30-18:00					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0%	22%	52%	26%	100%	1	0	11	26	13	50	1	0	11	26	13	50
2	19%	0%	38%	44%	100%	2	3	0	6	7	16	2	3	0	6	7	16
3	81%	14%	0%	6%	100%	3	29	5	0	2	36	3	29	5	0	2	36
4	53%	41%	6%	0%	100%	4	9	7	1	0	17	4	9	7	1	0	17
						TOT	41	23	33	22	119	TOT	41	23	33	22	119
						mezz'ora 3											
LEGGERI (auto+commerciali)												PESANTI (compresi BUS)					
18:00-18:30												18:00-18:30					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	14	20	7	41	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
2	7	0	6	5	18	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
3	38	12	0	0	50	3	4	0	0	0	4	3	4	0	0	0	4
4	8	5	0	0	13	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
TOT	53	31	26	12	122	TOT	4	0	0	0	4	TOT	4	0	0	0	4
% distribuzione manovre di svolta												VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
18:00-18:30												18:00-18:30					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0%	34%	49%	17%	100%	1	0	14	20	7	41	1	0	14	20	7	41
2	39%	0%	33%	28%	100%	2	7	0	6	5	18	2	7	0	6	5	18
3	80%	20%	0%	0%	100%	3	48	12	0	0	60	3	48	12	0	0	60
4	62%	38%	0%	0%	100%	4	8	5	0	0	13	4	8	5	0	0	13
						TOT	63	31	26	12	132	TOT	63	31	26	12	132



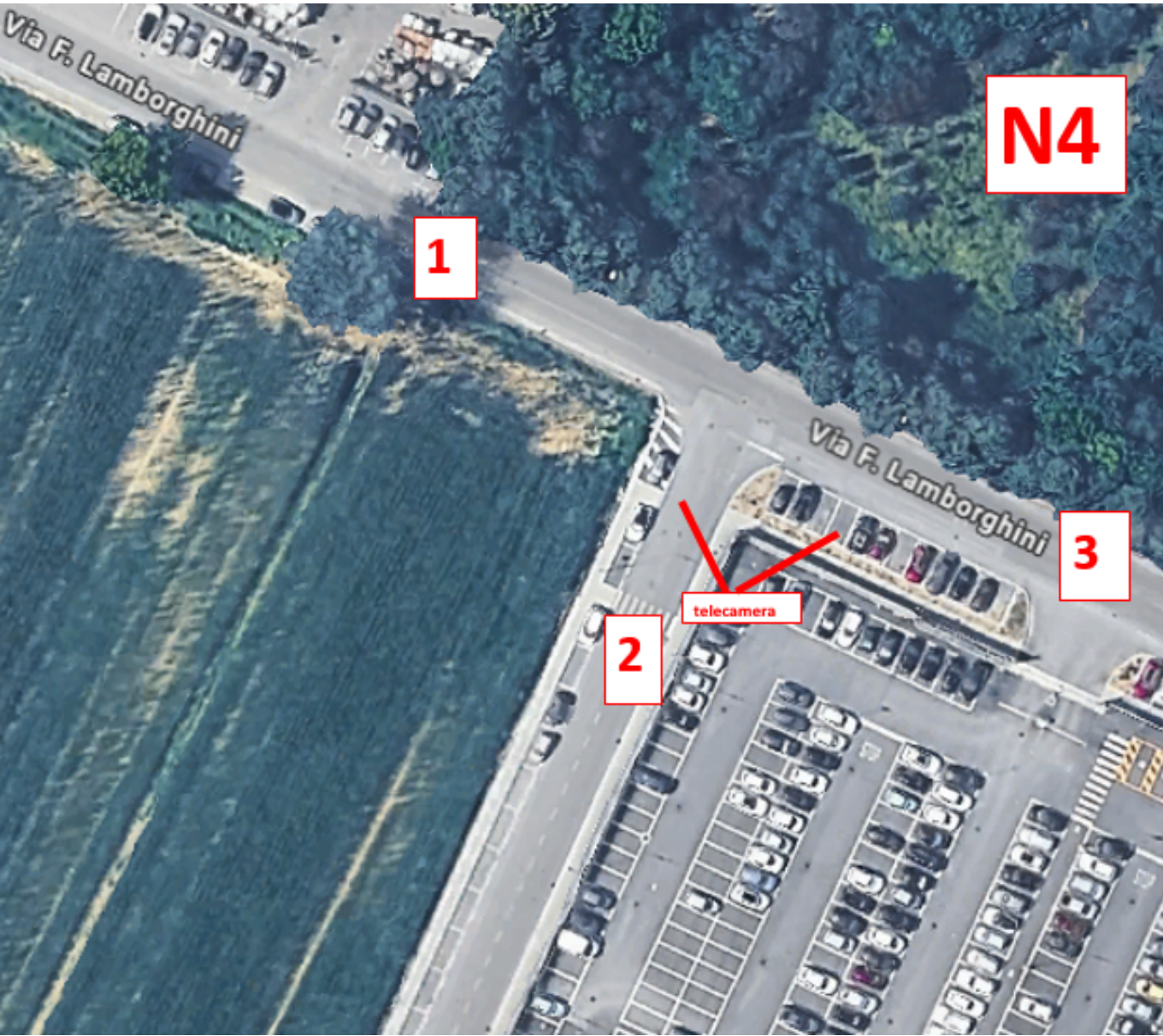
Ramo 1:	Via Montirone lato est
Ramo 2:	Via Pedicello lato nord
Ramo 3:	Via Montirone lato ovest
Ramo 4:	Via Pedicello lato sud

MANOVRA				
LEGGERI		PESANTI		

H 17:00 – 18:30 – dettaglio risultati N4

Rilievo traffico attuale (giovedì 9 Aprile 2026)											
ORA DI PUNTA 7:30-8:30											
LEGGERI (auto+commerciali)						PESANTI (compresi BUS)					
17:30-18:30						17:30-18:30					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	1	28	20	0	49	1	0	6	2	0	8
2	38	0	6	0	44	2	8	0	1	0	9
3	99	60	0	0	159	3	7	2	0	0	9
4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
TOT	138	88	27	0	253	TOT	15	8	3	0	25
% distribuzione manovre di svolta						VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
17:30-18:30						17:30-18:30					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	1%	62%	36%	0%	100%	1	1	43	25	0	69
2	87%	0%	13%	0%	100%	2	57	0	9	0	66
3	64%	36%	0%	0%	100%	3	116	65	0	0	181
						4	0	0	0	0	0
TOT						TOT	174	108	34	0	316

ANMR0056 - dalle 16:54 per 24min 38sec						PESANTI (compresi BUS)					
LEGGERI (auto+commerciali)											
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	1	10	9	0	20	1	0	3	0	0	3
2	21	0	3	0	24	2	3	0	1	0	4
3	50	28	0	0	88	3	4	2	0	0	6
4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
TOT	72	48	12	0	132	TOT	7	5	1	0	13
% distribuzione manovre di svolta						VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	4%	64%	33%	0%	100%	1	1	17,5	9	0	27,5
2	84%	0%	16%	0%	100%	2	28,5	0	5,5	0	34
3	58%	42%	0%	0%	100%	3	60	43	0	0	103
						4	0	0	0	0	0
TOT						TOT	89,5	60,5	14,5	0	164,5
ANMR0057 - dalle 17:19 per 24min 38sec											
LEGGERI (auto+commerciali)						PESANTI (compresi BUS)					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	15	11	0	26	1	0	1	1	0	2
2	13	0	2	0	15	2	3	0	0	0	3
3	36	16	0	0	52	3	0	0	0	0	2
4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
TOT	49	31	13	0	93	TOT	5	1	1	0	7
% distribuzione manovre di svolta						VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0%	56%	44%	0%	100%	1	0	17,5	13,5	0	31
2	91%	0%	9%	0%	100%	2	20,5	0	2	0	22,5
3	72%	28%	0%	0%	100%	3	41	16	0	0	57
						4	0	0	0	0	0
TOT						TOT	61,5	33,5	15,5	0	110,5
ANMR0058 - dalle 17:44 per 24min 38sec											
LEGGERI (auto+commerciali)						PESANTI (compresi BUS)					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	7	1	0	8	1	0	5	2	0	7
2	10	0	3	0	13	2	4	0	0	0	4
3	31	14	0	0	45	3	2	0	0	0	2
4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
TOT	41	21	4	0	66	TOT	6	5	2	0	13
% distribuzione manovre di svolta						VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0%	76%	24%	0%	100%	1	0	19,5	8	0	25,5
2	87%	0%	13%	0%	100%	2	20	0	3	0	23
3	72%	28%	0%	0%	100%	3	36	14	0	0	50
						4	0	0	0	0	0
TOT						TOT	56	33,5	9	0	98,5
ANMR0059 - dalle 18:08 per 24min 38sec											
LEGGERI (auto+commerciali)						PESANTI (compresi BUS)					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0	11	4	0	15	1	0	2	1	0	3
2	14	0	3	0	17	2	1	0	0	0	1
3	24	13	0	0	36	3	2	0	0	0	2
4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0
TOT	38	23	7	0	68	TOT	3	2	1	0	6
% distribuzione manovre di svolta						VEICEQ (coeff. pesanti = 2,5)					
O/D	1	2	3	4	TOT	O/D	1	2	3	4	TOT
1	0%	71%	29%	0%	100%	1	0	16	6,5	0	22,5
2	85%	0%	15%	0%	100%	2	16,5	0	3	0	19,5
3	71%	29%	0%	0%	100%	3	29	12	0	0	41
						4	0	0	0	0	0
TOT						TOT	45,5	28	9,5	0	83



Ramo 1:	Via Lamborghini lato ovest
Ramo 2:	strada privata ad uso pubblico
Ramo 3:	Via Lamborghini lato est

MANOVRA	LEGGERI					PESANTI				