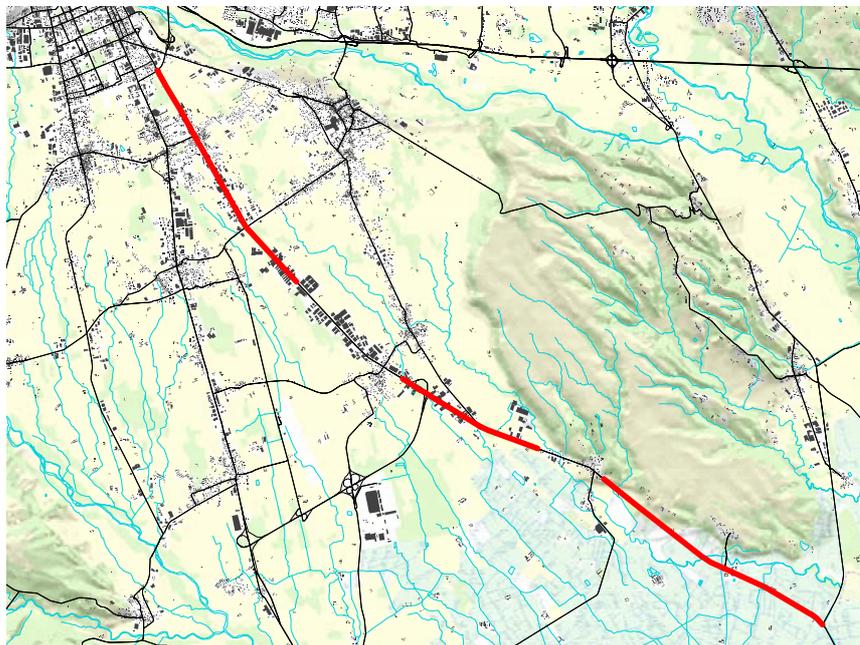


ALLEGATO

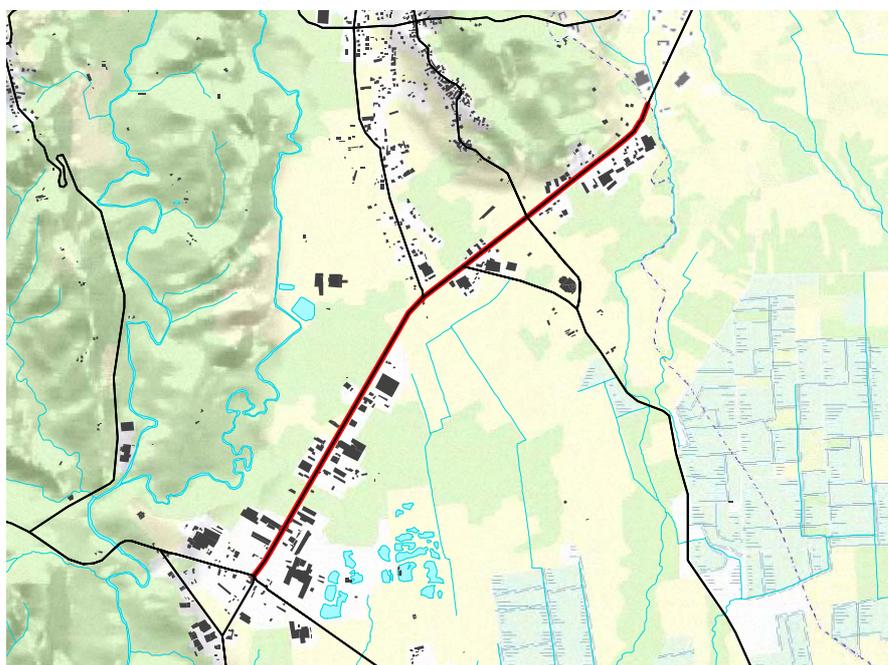
Schede descrittive ambiti critici

AMBITO	101	ex SS 230 – tratta da Biella a Villanova Biellese
	1	viabilità di accesso al capoluogo di provincia e ai poli principali



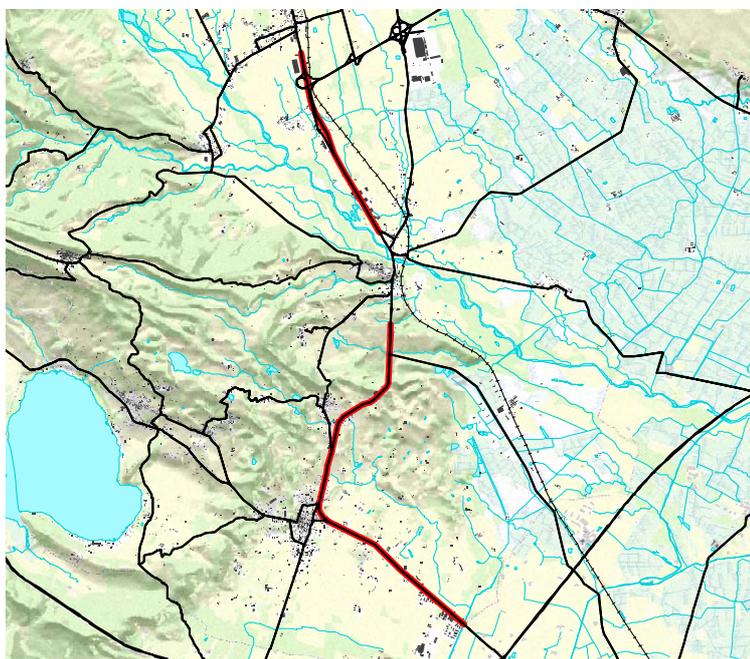
DESCRIZIONE	Principale connessione tra il capoluogo di provincia e la rete autostradale, presenta flussi di traffico generalmente elevati, con forte incidenza dei veicoli pesanti. Caratterizzata, specie nella tratta settentrionale, dall'esistenza di molteplici attività produttive e commerciali, con forte presenza di accessi laterali ed intersezioni non regolamentate con la viabilità minore.	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 11,24 km Categoria gerarchica di appartenenza: 1° livello Sezione stradale media: 2 corsie oltre 3.50 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: fra 0.50 e 1.00 m	Ambito: urbano - extraurbano Presenza di marciapiede: no Sosta in carreggiata: no Limite di velocità: 70 km/h in alcuni tratti Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 1228 veic/h Capacità massima: 1682 veic/h Capacità minima: 817 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 673 veic/h Flusso massimo: 1223 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.30 – 0.96
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 142 Numero complessivo morti: 3 Numero complessivo feriti: 159 Indice di mortalità: 2.11 % Indice di lesività: 111.97 % Danno sociale complessivo: € 10.526.100 Incidentalità / km: 12.63 Danno sociale / km: € 936.486	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: forte riduzione Periodo di massima incidenza: sabato pomeriggio Coinvolgimento utenza debole: basso Coinvolgimento motociclisti: alto Coinvolgimento veicoli pesanti: molto alto Natura dell'incidente: prevalenza scontri tra veicoli Meteo: in prevalenza sereno Età media coinvolti: 42 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	- Rotatoria tra la ex SS 230 e la SP 303 (Gaglianico) - Rotatoria tra la ex SS 230 e la SR 232 (Cascina Donna) - Studio di fattibilità per la messa in sicurezza e Progetto preliminare Primo Piano Stralcio (6 rotatorie) - Opere di urbanizzazione Novacoop	
POSSIBILE APPROCCIO	La prevalenza degli scontri tra veicoli e la maggiore incidentalità del sabato pomeriggio suggeriscono un approccio basato sulla risoluzione del conflitto fra i flussi di traffico in attraversamento e quelli diretti verso le attività commerciali. Possibili azioni già previste nello studio di fattibilità per la messa in sicurezza della SP già denominata SS 230 di Massazza: <ul style="list-style-type: none"> ■ regolamentazione delle intersezioni con l'introduzione di rotatorie a raso; ■ riordino accessi proprietà private e parcheggi; ■ realizzazione spartitraffico centrale 	

AMBITO	102	Ex SS 142 – tratta da Masserano S. Giacomo a Roasio
	1	viabilità di accesso al capoluogo di provincia e ai poli principali



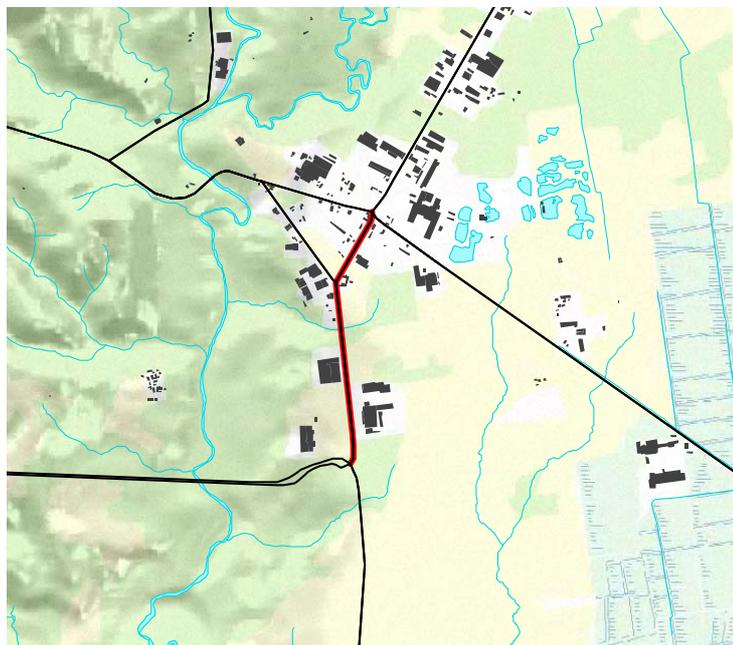
DESCRIZIONE	Principale viabilità di accesso da est alla Provincia di Biella caratterizzata dalla presenza di numerose attività produttive e commerciali, fra le quali una discoteca, spesso con ampi parcheggi accessibili direttamente dalla carreggiata; numerosi accessi laterali e intersezioni a T con la viabilità minore.	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 3,40 km Categoria gerarchica di appartenenza: 1° livello Sezione stradale media: 2 corsie tra 2.50 e 3.00 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: meno di 50 cm	Ambito: urbano - extraurbano Presenza di marciapiede: no Sosta in carreggiata: presente in alcuni tratti Limite di velocità: 50 km/h Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 1031 veic/h Capacità massima: 1291 veic/h Capacità minima: 913 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 538 veic/h Flusso massimo: 737 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.40 – 0.78
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 36 Numero complessivo morti: 0 Numero complessivo feriti: 61 Indice di mortalità: 0 % Indice di lesività: 169.44 % Danno sociale complessivo: € 2.433.900 Incidentalità / km: 10.59 Danno sociale / km: € 715.853	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: forte riduzione Periodo di massima incidenza: sabato, domenica notte Coinvolgimento utenza debole: basso Coinvolgimento motociclisti: basso Coinvolgimento veicoli pesanti: basso Natura dell'incidente: prevalenza scontri tra veicoli Meteo: alta incidenza per pioggia Età media coinvolti: 40 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	- Rotatoria fra la ex SS 142 e le SP 315 e SP 317 (S. Giacomo) - Rotatoria fra la ex SS 142 e la SP 234 (la Gattesca) - Prosecuzione tracciato SS 142 variante fino al congiungimento con la A 26 al casello di Ghemme (Pedemontana)	
POSSIBILE APPROCCIO	La prevalenza degli scontri tra veicoli suggerisce un approccio basato sulla risoluzione del conflitto fra i flussi di traffico in attraversamento e quelli diretti verso le attività commerciali. Possibili azioni: ■ separazione del traffico di attraversamento (realizzazione Pedemontana); ■ regolamentazione delle intersezioni con la viabilità minore; ■ riorganizzazione degli accessi alle proprietà private; La prevalenza dell'incidentalità notturna appare direttamente correlata alla presenza della discoteca: pertanto pare necessaria una specifica azione di repressione e controllo.	

AMBITO	103	Ex SS 143 tratta Vergnasco – Salussola - Santhià
	1	viabilità di accesso al capoluogo di provincia e ai poli principali



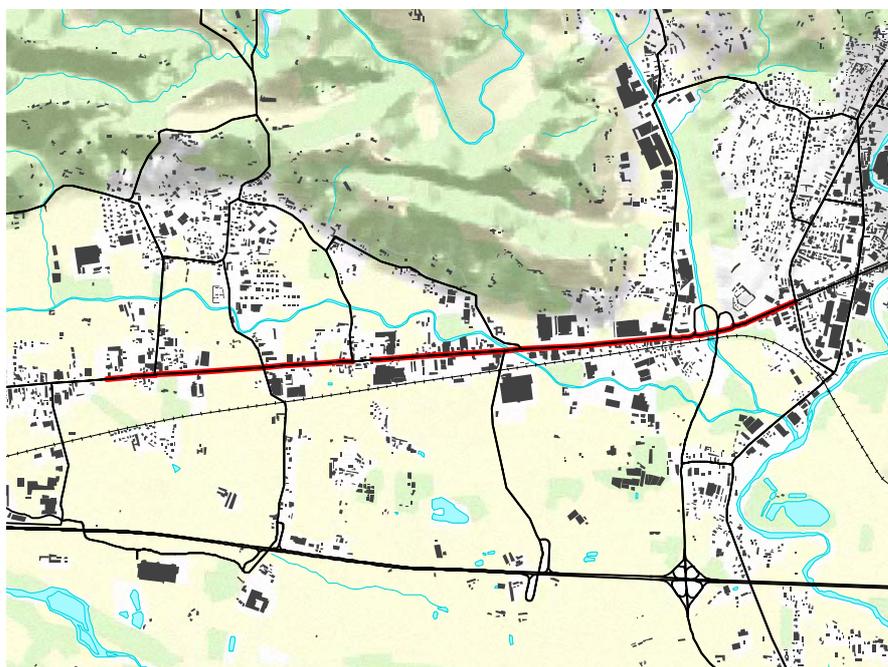
DESCRIZIONE	Principale strada di accesso alla Provincia di Biella da Sud (Autostrada Torino-Milano – casello di Santhià); caratterizzata da notevoli flussi di traffico con grosse quote di veicoli pesanti e velocità elevata in alcuni tratti; presenza al contorno di molteplici attività produttive e commerciali e di intersezioni a raso con la viabilità locale.	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 11,17 km Categoria gerarchica di appartenenza: 1° livello Sezione stradale media: 2 corsie oltre 3.50 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: tra 50 e 100 cm	Ambito: prevalentemente extraurbano Presenza di marciapiede: no Sosta in carreggiata: presente in alcuni tratti Limite di velocità: 70 km/h Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 1344 veic/h Capacità massima: 1907 veic/h Capacità minima: 631 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 599 veic/h Flusso massimo: 707 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.29 – 0.99
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 94 Numero complessivo morti: 9 Numero complessivo feriti: 122 Indice di mortalità: 9.57 % Indice di lesività: 129.79 % Danno sociale complessivo: € 17.413.800 Incidentalità / km: 16.25 Danno sociale / km: € 4.426.866	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: riduzione Periodo di massima incidenza: domenica pomeriggio Coinvolgimento utenza debole: basso Coinvolgimento motociclisti: medio Coinvolgimento veicoli pesanti: basso Natura dell'incidente: alta incidenza fuori uscite Meteo: in prevalenza sereno Età media coinvolti: 44 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	- Rotatoria Cavaglià nella intersezione fra la ex SS 143 "Vercellese" che conduce al casello di Santhià e le comunali che portano la centro del paese e al Lago di Viverone (via San Giovanni Bosco, Via Dondolino, strada Mossabene)	
POSSIBILE APPROCCIO	La forte incidenza degli incidenti dovuti alla fuoriuscita dei veicoli suggerisce di intervenire attraverso una riduzione della velocità di transito, un miglioramento dell'illuminazione e infittendo i controlli delle Forze dell'Ordine. Possibili azioni: <ul style="list-style-type: none"> ■ Riordino segnaletica verticale e insegne pubblicitarie; ■ prevenzione e controllo. Si ritiene inoltre prioritaria una migliore regolamentazione delle intersezioni e degli accessi alle proprietà private.	

AMBITO	104	SP 315 – da SS142 variante a S. Giacomo Masserano
	1	viabilità di accesso al capoluogo di provincia e ai poli principali



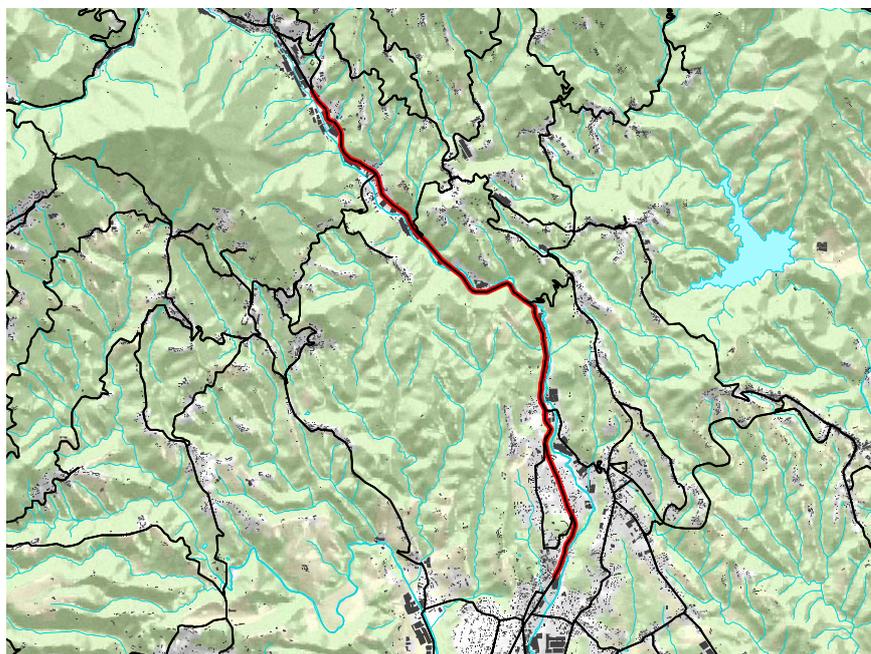
DESCRIZIONE	Raccordo fra la ex SS 142 e la ex SS 142 variante, principale viabilità di accesso da est alla Provincia di Biella; caratterizzata dalla presenza di numerose attività produttive e commerciali. Presenza di forte traffico di mezzi pesanti.	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 1,22 km Categoria gerarchica di appartenenza: 1° livello Sezione stradale media: 2 corsie tra 2.50/3.50 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: meno di 100 cm	Ambito: urbano Presenza di marciapiede: si Sosta in carreggiata: no Limite di velocità: 50 km/h Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 1538 veic/h Capacità massima: 1591 veic/h Capacità minima: 1484 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 552 veic/h Flusso massimo: 608 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.32 – 0.39
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 5 Numero complessivo morti: 0 Numero complessivo feriti: 7 Indice di mortalità: 0 % Indice di lesività: 140 % Danno sociale complessivo: € 279.300 Incidentalità / km: 4.10 Danno sociale / km: € 228.934	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: costante Periodo di massima incidenza: domenica notte Coinvolgimento utenza debole: / Coinvolgimento motociclisti: / Coinvolgimento veicoli pesanti: alto Natura dell'incidente: alta incidenza fuori uscite Meteo: in prevalenza sereno Età media coinvolti: 40 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	- Esecuzione di una serie di opere di adeguamento della sede stradale della SP 315 Torino-Svizzera (allargamento della carreggiata) nel tratto compreso fra lo svincolo della variante ex SS 142 B.se e l'intersezione con la SP 317 "San Giacomo". Realizzazione di n. 3 rotatorie: * tra la fine della superstrada e la SP 315, * tra la SP 315 e la SP 314, * tra la SP 315, SP 317 e la ex SS 142 (Dolina). La realizzazione di una pista ciclabile e di marciapiedi.	
POSSIBILE APPROCCIO	■ La realizzazione degli interventi sopra riportati nel tempo migliorerà la situazione esistente.	

AMBITO	105	SP 300 - tratta da Valdengo a Cossato
	1	viabilità di accesso al capoluogo di provincia e ai poli principali



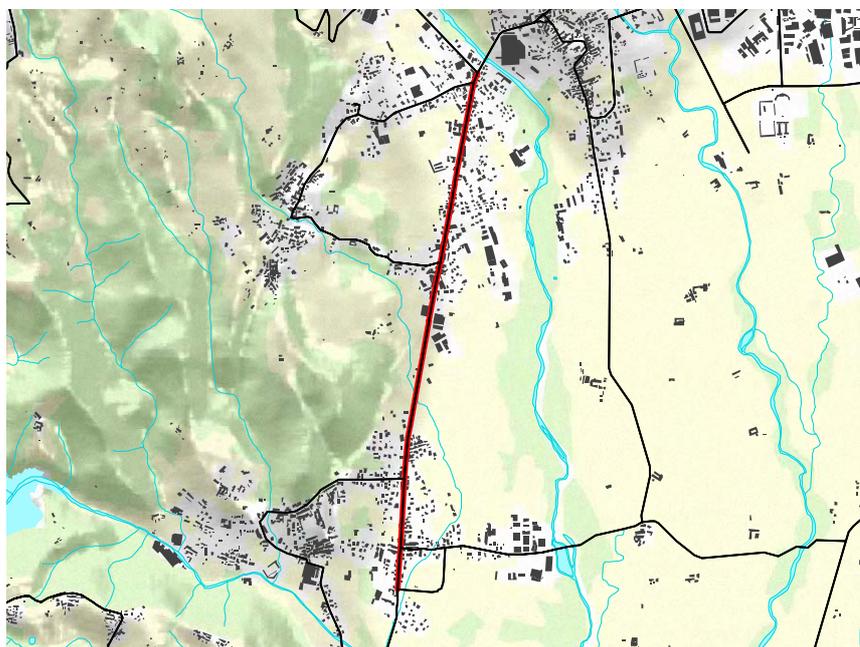
DESCRIZIONE	Collegamento primario tra il capoluogo di provincia e la città di Cossato; attraversa il sistema urbano pedemontano; presenta flussi di traffico elevati. Caratterizzata dall'esistenza di molteplici residenze e attività commerciali e con forte presenza di accessi laterali ed intersezioni non regolamentate con la viabilità minore. Coinvolgimento elevato dell'utenza debole.	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 3,66 km Categoria gerarchica di appartenenza: 2° livello Sezione stradale media: 2 corsie oltre 3.50 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: meno di 50 cm	Ambito: urbano Presenza di marciapiede: no Sosta in carreggiata: presente in alcuni tratti Limite di velocità: 30/40 km/h in alcuni tratti Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 1171 veic/h Capacità massima: 1907 veic/h Capacità minima: 810 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 380 veic/h Flusso massimo: 875 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.11 – 0.75
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 85 Numero complessivo morti: 3 Numero complessivo feriti: 122 Indice di mortalità: 3.53 % Indice di lesività: 143.53 % Danno sociale complessivo: € 9.049.800 Incidentalità / km: 23.22 Danno sociale / km: € 2.472.623	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: forte riduzione (-70%) Periodo di massima incidenza: sabato/domenica notte Coinvolgimento utenza debole: alto Coinvolgimento motociclisti: medio Coinvolgimento veicoli pesanti: basso Natura dell'incidente: prevalenza scontri tra veicoli Meteo: in prevalenza sereno Età media coinvolti: 40 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	- pista ciclabile - n. 2 rotonde nel comune di Cerreto Castello (sulla SP 300 incrocio con la SP 306; sulla SP 300 incrocio con via Chiosazzo); n. 1 rotonda a Quaregna sulla SP 300 incrocio con la SP 215 (Esselunga) con spartitraffico centrale; n. 2 rotonde a Cossato (n. 1 sulla SP 300 incrocio con SS 142 e sulla SP 300 con via Deiotto e via Matteotti)	
POSSIBILE APPROCCIO	Gli interventi realizzati sono destinati a produrre effetti positivi nel tempo. Si ritiene tuttavia opportuno provvedere a: ■ Prevenzione e controllo ■ Disciplina accessi carrai	

AMBITO	106	Ex SS 232 - tratta da Cossato a Vallemosso
	1	viabilità di accesso al capoluogo di provincia e ai poli principali



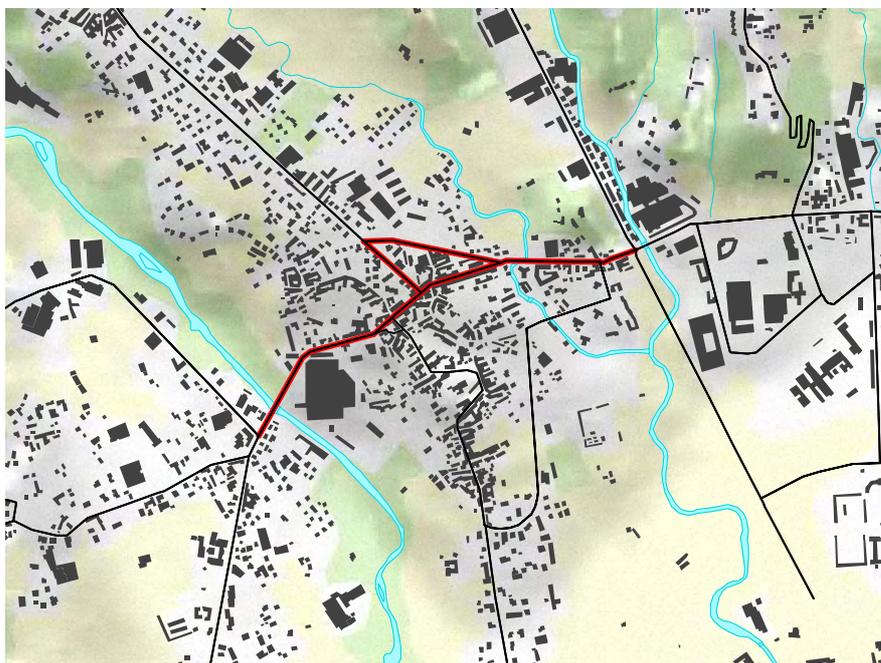
DESCRIZIONE	Tratto prevalentemente extraurbano con flussi di traffico elevati e forte componente dei veicoli pesanti. Serve principalmente zone industriali con grossi insediamenti, ma nel tratto settentrionale sono presenti anche residenze. Caratterizzata da velocità elevate.	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 6,90 km Categoria gerarchica di appartenenza: 1° livello Sezione stradale media: 2 corsie tra 3.00 e 3.50 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: meno di 50 cm	Ambito: urbano - extraurbano Presenza di marciapiede: no Sosta in carreggiata: presente in alcuni tratti Limite di velocità: 30-40-70 km/h in alcuni tratti Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 1082 veic/h Capacità massima: 1624 veic/h Capacità minima: 745 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 583 veic/h Flusso massimo: 758 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.32 - 0.81
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 56 Numero complessivo morti: 5 Numero complessivo feriti: 77 Indice di mortalità: 8.93 % Indice di lesività: 137.50 % Danno sociale complessivo: € 10.042.300 Incidentalità / km: 8,12 Danno sociale / km: € 1.455.406	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: costante Periodo di massima incidenza: venerdì/sabato notte Coinvolgimento utenza debole: basso Coinvolgimento motociclisti: medio/alto Coinvolgimento veicoli pesanti: basso Natura dell'incidente: prevalenza scontri tra veicoli Meteo: in prevalenza sereno Età media coinvolti: 42 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	- SR 232 Panoramica Zegna Variante in Comune di Cossato alla loc. Volpe (Cossato-Vallemosso)	
POSSIBILE APPROCCIO	La forte incidenza degli incidenti dovuti agli scontri suggerisce di intervenire attraverso una riduzione della velocità di transito, un miglioramento dell'illuminazione e infittendo i controlli delle forze dell'ordine. Possibili azioni: <ul style="list-style-type: none"> ■ Diminuzione della velocità ■ Controllo e prevenzione ■ Illuminazione, in alcuni tratti 	

AMBITO	107	Ex SS 338 – tratta da Biella a Mongrando
	1	viabilità di accesso al capoluogo di provincia e ai poli principali



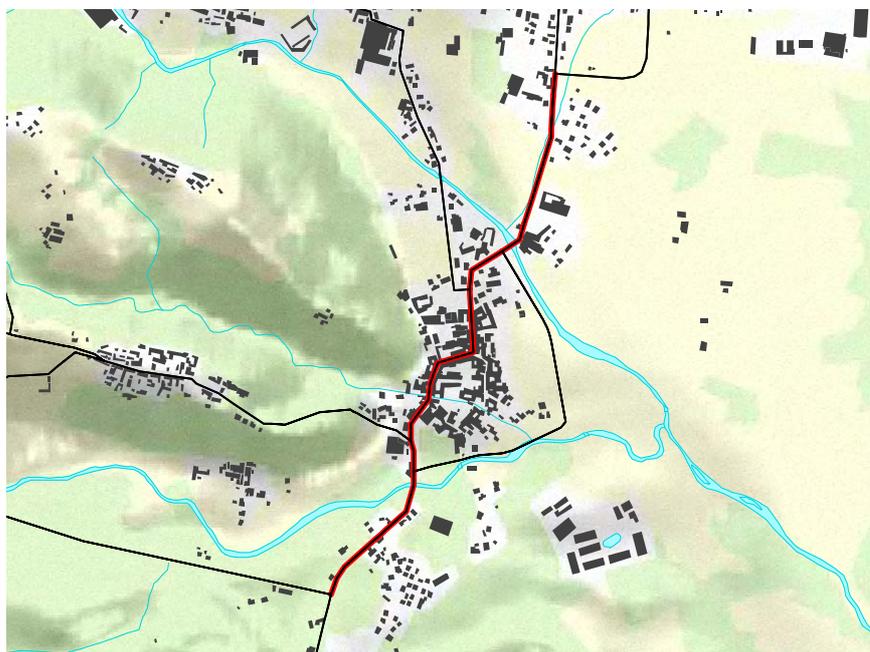
DESCRIZIONE	Collegamento tra la Città di Biella e Mongrando con una presenza di flussi di traffico elevati. Caratterizzata dall'esistenza di molteplici attività commerciali e di forte presenza di accessi laterali ed intersezioni non regolamentate con la viabilità minore. Elevato coinvolgimento di motociclisti	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 2,93 km Categoria gerarchica di appartenenza: 2° livello Sezione stradale media: preval. 2 corsie tra 2.50/3.00 Presenza di restringimenti: si Larghezza media della banchina: meno di 50 cm	Ambito: prevalentemente urbano Presenza di marciapiede: si Sosta in carreggiata: presente in alcuni tratti Limite di velocità: 50 Km/h Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 1020 veic/h Capacità massima: 1294 veic/h Capacità minima: 559 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 434 veic/h Flusso massimo: 543 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.30 – 0.84
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 29 Numero complessivo morti: 0 Numero complessivo feriti: 36 Indice di mortalità: 0 % Indice di lesività: 124.14 % Danno sociale complessivo: € 1.436.400 Incidentalità / km: 9.90 Danno sociale / km: € 490.239	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: modesta riduzione Periodo di massima incidenza: domenica mattina Coinvolgimento utenza debole: / Coinvolgimento motociclisti: alto Coinvolgimento veicoli pesanti: basso Natura dell'incidente: forte preval. scontri tra veicoli Meteo: in prevalenza sereno Età media coinvolti: 41 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	- Variante Biella-Mongrando SP 400/A	
POSSIBILE APPROCCIO	La forte incidenza degli incidenti dovuti agli scontri suggerisce di intervenire attraverso una regolamentazione delle intersezioni e degli accessi, realizzazione di marciapiedi e piste ciclabili e infittendo i controlli delle forze dell'ordine. Possibili azioni: <ul style="list-style-type: none"> ■ regolamentazione delle intersezioni (specie con la viabilità principale – rotatoria col Maghetto); ■ regolamentazione degli accessi alle proprietà private; ■ Controllo e prevenzione; ■ realizzazione di pista ciclabile e marciapiedi in alcuni tratti. 	

AMBITO	201	Occhieppo Inferiore
	2	Centri abitati attraversati da viabilità di grande comunicazione o di livello principale



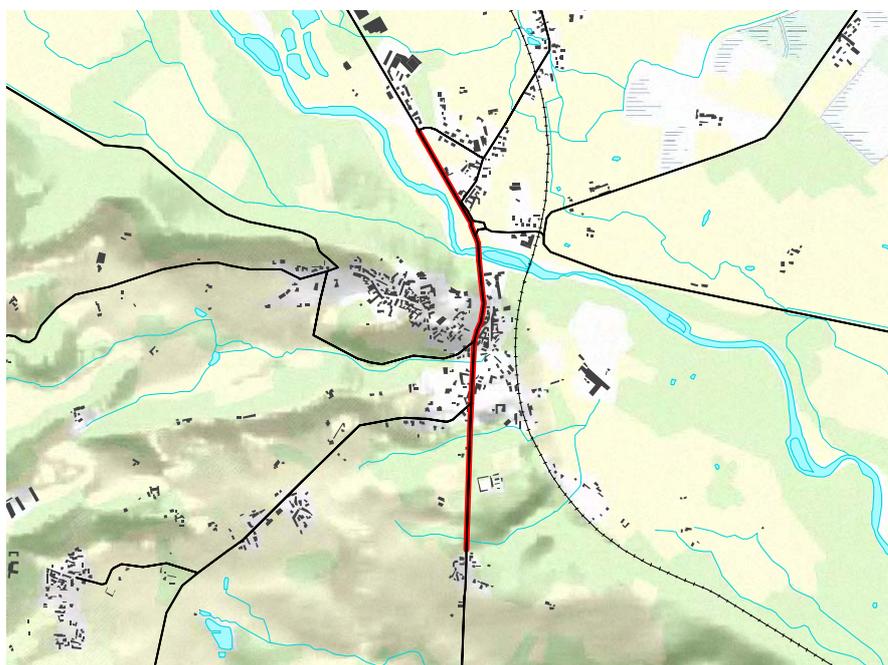
DESCRIZIONE	Tratto urbano con elevati flussi di traffico ed una limitata sezione stradale, in assenza di marciapiedi. Zona urbanizzata con molteplici attività commerciali e residenze.	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 1,82 km Categoria gerarchica di appartenenza: 2° livello Sezione stradale media: variabile tra 2.00 e 3.50 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: meno di 100 cm	Ambito: urbano Presenza di marciapiede: si Sosta in carreggiata: si Limite di velocità: 30/40 km/h in un tratto Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 1045 veic/h Capacità massima: 1421 veic/h Capacità minima: 720 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 738 veic/h Flusso massimo: 1444 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.10 – 1.47
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 26 Numero complessivo morti: 0 Numero complessivo feriti: 27 Indice di mortalità: 0 % Indice di lesività: 103.85 % Danno sociale complessivo: € 1.077.300 Incidentalità / km: 14.29 Danno sociale / km: € 591.923	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: costante Periodo di massima incidenza: lunedì sera Coinvolgimento utenza debole: molto alto Coinvolgimento motociclisti: medio Coinvolgimento veicoli pesanti: basso Natura dell'incidente: preval. investimento pedoni Meteo: in prevalenza sereno Età media coinvolti: 45 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	- Variante Biella-Mongrando SP 400/A - via Oremo	
POSSIBILE APPROCCIO	<ul style="list-style-type: none"> ■ regolamentazione delle intersezioni; ■ regolamentazione degli accessi alle proprietà private; ■ realizzazioni marciapiedi; ■ eventuale disciplina con sensi unici. 	

AMBITO	202	Mongrando
	2	Centri abitati attraversati da viabilità di grande comunicazione o di livello principale



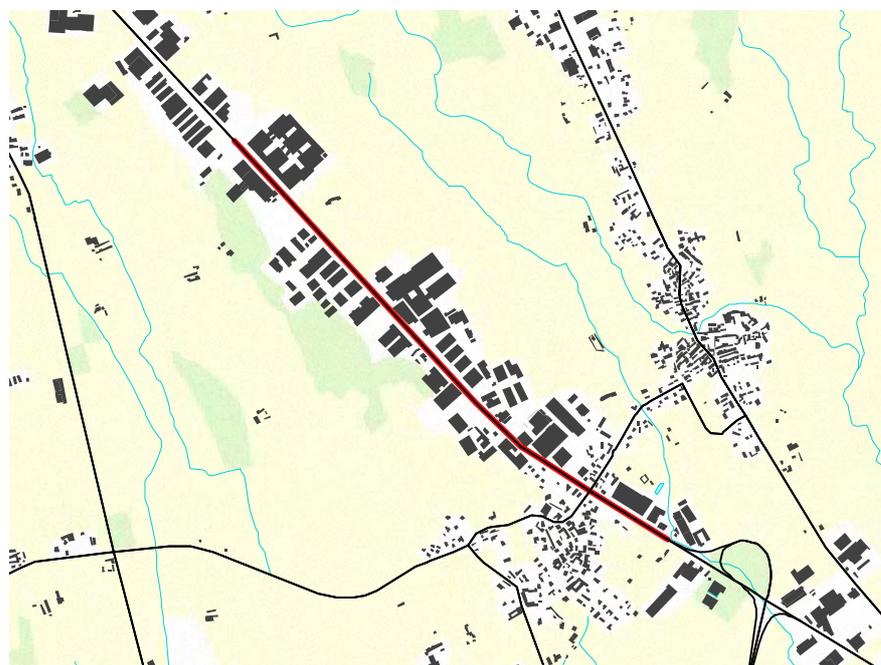
DESCRIZIONE	Tratto urbano con strade strette e tortuose incompatibili con i flussi di traffico. Assenza di marciapiedi ed alta concentrazione di attività commerciali. Tangenziale sotto utilizzata per difficoltà di inserimento.	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 1,71 km Categoria gerarchica di appartenenza: 1° livello Sezione stradale media: preval. 2 corsie 2.50/3.00 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: se presente < 100 cm	Ambito: urbano - extraurbano Presenza di marciapiede: no Sosta in carreggiata: presente in alcuni tratti Limite di velocità: no Divieti ai veicoli pesanti: presente in alcuni tratti
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 927 veic/h Capacità massima: 1667 veic/h Capacità minima: 349 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 419 veic/h Flusso massimo: 655 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.21 – 1.43
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 12 Numero complessivo morti: 0 Numero complessivo feriti: 15 Indice di mortalità: 0 % Indice di lesività: 125 % Danno sociale complessivo: € 598.500 Incidentalità / km: 7.02 Danno sociale / km: € 350.000	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: riduzione (-25%) Periodo di massima incidenza: lunedì pomeriggio Coinvolgimento utenza debole: alto Coinvolgimento motociclisti: basso Coinvolgimento veicoli pesanti: basso Natura dell'incidente: prevalenza scontri tra veicoli Meteo: in prevalenza sereno Età media coinvolti: 38 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	- Tangenziale	
POSSIBILE APPROCCIO	La forte incidenza degli incidenti sono dovuti in prevalenza agli scontri tra veicoli si suggerisce di intervenire attraverso la regolamentazione delle intersezioni e la realizzazione di marciapiedi. Possibili azioni: <ul style="list-style-type: none"> ■ regolamentazione delle intersezioni; ■ modifiche precedenza con utilizzo della tangenziale e miglioramento delle relative intersezioni; ■ realizzazioni di marciapiedi. 	

AMBITO	203	Salussola
	2	Centri abitati attraversati da viabilità di grande comunicazione o di livello principale



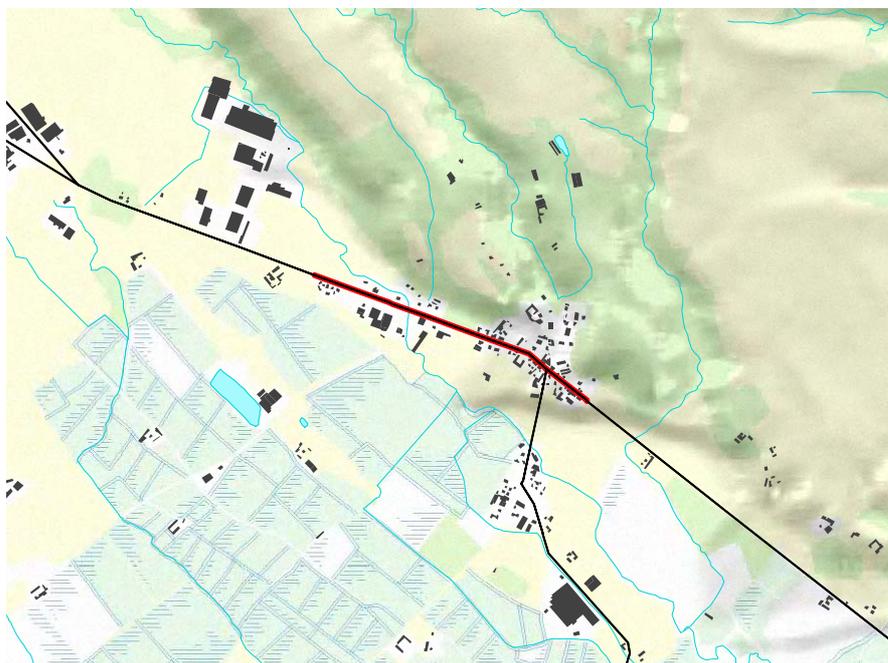
DESCRIZIONE	Attraversamento urbano di strada extraurbana con un medio flusso di traffico caratterizzata da corsie molto larghe, affrontate generalmente ad elevata velocità. Presenza di forte traffico di mezzi pesanti.	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 1,77 km Categoria gerarchica di appartenenza: 1° livello Sezione stradale media: 2 corsie tra 3.00 e > 3.50 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: meno di 100 cm	Ambito: urbano - extraurbano Presenza di marciapiede: no Sosta in carreggiata: presente in alcuni tratti Limite di velocità: 50 km/h in un tratto Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 1367 veic/h Capacità massima: 1572 veic/h Capacità minima: 1134 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 651 veic/h Flusso massimo: 879 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.34 - 0.70
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 17 Numero complessivo morti: 1 Numero complessivo feriti: 24 Indice di mortalità: 5.88 % Indice di lesività: 141.18 % Danno sociale complessivo: € 2.351.600 Incidentalità / km: 9.60 Danno sociale / km: € 1.328.588	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: riduzione (-50%) Periodo di massima incidenza: domenica pomeriggio Coinvolgimento utenza debole: / Coinvolgimento motociclisti: / Coinvolgimento veicoli pesanti: molto alto Natura dell'incidente: prevalenza scontri tra veicoli Meteo: in prevalenza sereno Età media coinvolti: 39 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	- Rotatoria con Salussola-Arro	
POSSIBILE APPROCCIO	La forte incidenza degli incidenti dovuti agli scontri suggerisce di intervenire attraverso interventi di moderazione e infittendo i controlli delle forze dell'ordine. Possibili azioni: <ul style="list-style-type: none"> ■ Interventi di moderazione della velocità; ■ Controllo e prevenzione; ■ Sostituzione semaforo con rotatoria. 	

AMBITO	204	Verrone
	2	Centri abitati attraversati da viabilità di grande comunicazione o di livello principale



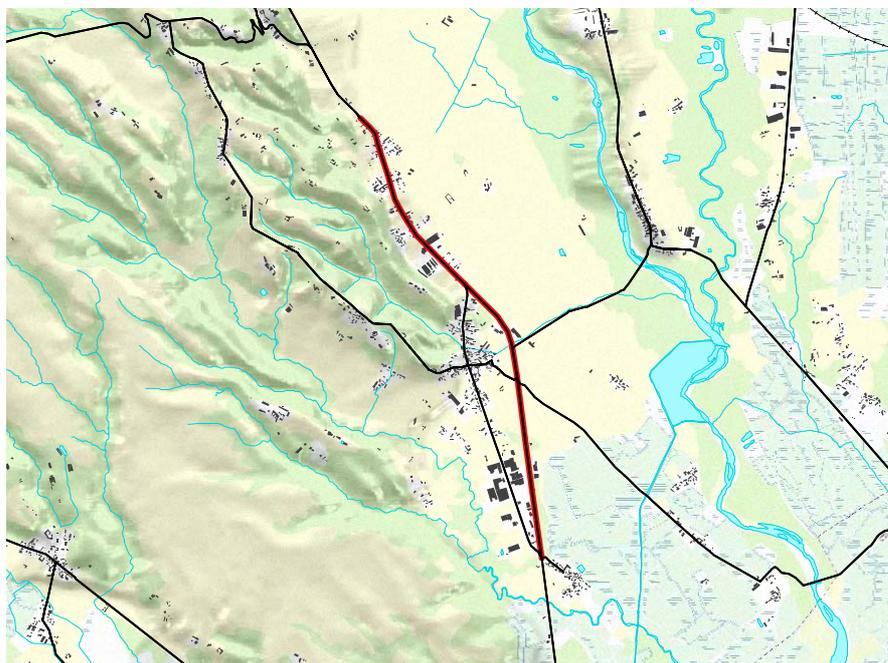
DESCRIZIONE	Tratto urbano della ex SS 230 con flussi di traffico medio-elevati caratterizzata dalla presenza di numerose attività commerciali. Forte traffico di mezzi pesanti.	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 2,43 km Categoria gerarchica di appartenenza: 1° livello Sezione stradale media: 2 corsie oltre 3.50 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: meno di 100 cm	Ambito: urbano Presenza di marciapiede: solo in un lato Sosta in carreggiata: presente in alcuni tratti Limite di velocità: 70 km/h Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 1378 veic/h Capacità massima: 1604 veic/h Capacità minima: 1152 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 657 veic/h Flusso massimo: 840 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.31 – 0.73
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 26 Numero complessivo morti: 0 Numero complessivo feriti: 31 Indice di mortalità: 0 % Indice di lesività: 119,23 % Danno sociale complessivo: € 1.236.900 Incidentalità / km: 10.70 Danno sociale / km: € 509.012	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: riduzione (-50%) Periodo di massima incidenza: venerdì Coinvolgimento utenza debole: / Coinvolgimento motociclisti: basso Coinvolgimento veicoli pesanti: alto Natura dell'incidente: prevalenza scontri tra veicoli Meteo: altri fattori diversi da sereno/pioggia Età media coinvolti: 45 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	- Studio di fattibilità per la messa in sicurezza e Progetto preliminare Primo Piano Stralcio della SP già denominata SS 230 di Massazza (sostituire semaforo con rotatoria) - Opere di urbanizzazione Centro Commerciale	
POSSIBILE APPROCCIO	■ La prevalenza degli scontri tra veicoli e la maggiore incidentalità suggeriscono un approccio basato sulla risoluzione del conflitto fra i flussi di traffico in attraversamento e quelli diretti verso le attività commerciali. Le possibili azioni sono inserite nello studio di fattibilità per la messa in sicurezza della SP già denominata SS 230 di Massazza.	

AMBITO	205	Massazza
	2	Centri abitati attraversati da viabilità di grande comunicazione o di livello principale



DESCRIZIONE	Tratto urbano della ex SS 230 con flussi di traffico medio-elevati caratterizzata da un'ampia sezione stradale. Presenza di residenze e di numerose attività commerciali.	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 1,23 km Categoria gerarchica di appartenenza: 1° livello Sezione stradale media: 2 corsie oltre 3.50 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: meno di 100 cm	Ambito: urbano Presenza di marciapiede: no Sosta in carreggiata: no Limite di velocità: 70 km/h Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 1290 veic/h Capacità massima: 1364 veic/h Capacità minima: 1216 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 515 veic/h Flusso massimo: 559 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.34 – 0.46
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 17 Numero complessivo morti: 2 Numero complessivo feriti: 19 Indice di mortalità: 11,76 % Indice di lesività: 111,76 % Danno sociale complessivo: € 3.546.100 Incidentalità / km: 13.82 Danno sociale / km: € 2.883.008	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: forte riduzione Periodo di massima incidenza: martedì Coinvolgimento utenza debole: / Coinvolgimento motociclisti: / Coinvolgimento veicoli pesanti: basso Natura dell'incidente: prevalenza scontri tra veicoli Meteo: in prevalenza sereno Età media coinvolti: 38 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	- Studio di fattibilità per la messa in sicurezza e Progetto preliminare Primo Piano Stralcio della SP già denominata SS 230 di Massazza (restringimento della carreggiata, realizzazione di marciapiedi ed attraversamenti pedonali protetti).	
POSSIBILE APPROCCIO	■ La prevalenza degli scontri tra veicoli e la maggiore incidentalità suggeriscono un approccio basato sulla risoluzione del conflitto fra i flussi di traffico in attraversamento e quelli diretti verso le attività commerciali. Le possibili azioni sono inserite nello studio di fattibilità per la messa in sicurezza della SP già denominata SS 230 di Massazza.	

AMBITO	206	Mottalciata
	2	Centri abitati attraversati da viabilità di grande comunicazione o di livello principale



DESCRIZIONE	Attraversamento urbano della ex SS 232, caratterizzato dalla presenza di residenze e di attività produttive e commerciali. Forte velocità. Coinvolgimento elevata dell'utenza debole.	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 4,03 km Categoria gerarchica di appartenenza: 1° livello Sezione stradale media: 2 corsie tra 3.00 e 3.50 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: assente o < di 50 cm	Ambito: urbano - extraurbano Presenza di marciapiede: no Sosta in carreggiata: presente in un tratto Limite di velocità: no Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 1242 veic/h Capacità massima: 1716 veic/h Capacità minima: 788 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 276 veic/h Flusso massimo: 440 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.10 - 0.56
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 33 Numero complessivo morti: 0 Numero complessivo feriti: 52 Indice di mortalità: 0 % Indice di lesività: 157,58 % Danno sociale complessivo: € 2.074.800 Incidentalità / km: 8,19 Danno sociale / km: € 514.839	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: aumento Periodo di massima incidenza: sabato Coinvolgimento utenza debole: alto Coinvolgimento motociclisti: / Coinvolgimento veicoli pesanti: basso Natura dell'incidente: preval. investimento di pedoni Meteo: alta incidenza per pioggia Età media coinvolti: 43 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	- Variante di Mottalciata sulla ex SS 232	
POSSIBILE APPROCCIO	■ La realizzazione dell'intervento sopra indicato porterà ad un sostanziale miglioramento della viabilità, risolvendo il conflitto fra traffico di scorrimento e traffico locale.	

AMBITO	207	Cavaglià
	2	Centri abitati attraversati da viabilità di grande comunicazione o di livello principale



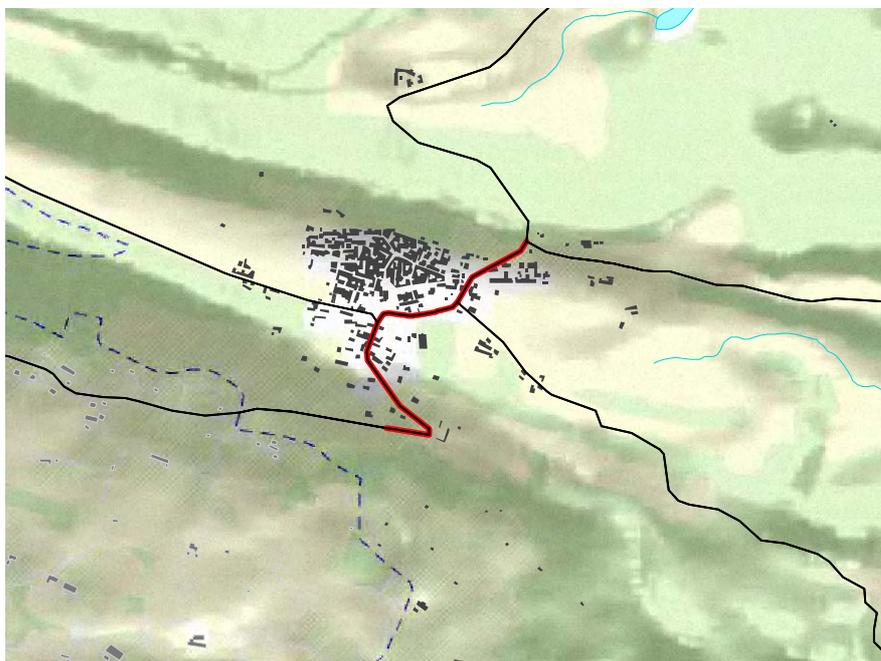
DESCRIZIONE	Nodo di distribuzione all'incrocio degli assi Biella-Torino e Vercelli-Ivrea. Area urbana caratterizzata da alta densità residenziale e presenza di molti servizi. Carreggiata di limitata dimensione, prevalentemente in assenza di marciapiedi. Forte traffico di veicoli pesanti. Problemi per fermate autobus.	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 2,71 km Categoria gerarchica di appartenenza: 1° livello Sezione stradale media: tra 2.00 e > 3.50 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: meno di 50 cm	Ambito: urbano Presenza di marciapiede: presente in alcuni tratti Sosta in carreggiata: presente in alcuni tratti Limite di velocità: 30/40 km/h in alcuni tratti Divieti ai veicoli pesanti: in un tratto in un solo senso
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 1242 veic/h Capacità massima: 1699 veic/h Capacità minima: 868 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 174 veic/h Flusso massimo: 376 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.02 – 0.39
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 34 Numero complessivo morti: 1 Numero complessivo feriti: 49 Indice di mortalità: 2.94 % Indice di lesività: 144.12 % Danno sociale complessivo: € 3.349.100 Incidentalità / km: 12.55 Danno sociale / km: € 1.235.830	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: forte riduzione Periodo di massima incidenza: sabato e domenica Coinvolgimento utenza debole: / Coinvolgimento motociclisti: alto Coinvolgimento veicoli pesanti: basso Natura dell'incidente: forte presenza di urti Meteo: in prevalenza sereno Età media coinvolti: 42 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	Rotatoria Cavaglià nella intersezione fra la ex SS 143 "Vercellese" che conduce al casello di Santhià e le comunali che portano la centro del paese e al Lago di Viverone (via San Giovanni Bosco, Via Dondolino, strada Mossabene)	
POSSIBILE APPROCCIO	Possibile progetto integrato attraverso un nodo autobus, la disciplina della circolazione con sensi unici e la protezione dell'utenza debole. Azioni possibili: ■ Moderazione, prevenzione e controllo; ■ Realizzazioni di marciapiedi.	

AMBITO	208	Viverone
	2	Centri abitati attraversati da viabilità di grande comunicazione o di livello principale



DESCRIZIONE	Mobilità turistica intorno al Lago, flusso in aumento soprattutto nel weekend. Presenza di forte traffico di motociclisti. Tratto caratterizzato da attività commerciali e residenze, in alcuni tratti assenza di marciapiedi.	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 1,14 km Categoria gerarchica di appartenenza: 2° livello Sezione stradale media: 2 corsie tra 3.00 e 3.50 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: meno di 50 cm	Ambito: urbano Presenza di marciapiede: solo in alcuni tratti Sosta in carreggiata: si Limite di velocità: no Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 890 veic/h Capacità massima: 890 veic/h Capacità minima: 890 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 206 veic/h Flusso massimo: 219 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.22 – 0.25
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 19 Numero complessivo morti: 1 Numero complessivo feriti: 25 Indice di mortalità: 5.26 % Indice di lesività: 131.58 % Danno sociale complessivo: € 2.391.500 Incidentalità / km: 16.67 Danno sociale / km: € 2.097.807	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: forte riduzione Periodo di massima incidenza: venerdì domenica notte Coinvolgimento utenza debole: / Coinvolgimento motociclisti: molto alto Coinvolgimento veicoli pesanti: / Natura dell'incidente: prevalenza di urti Meteo: in prevalenza sereno Età media coinvolti: 40 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	- realizzazione rotonda sita nel comune di Viverone all'intersezione della SP già denominata SS 228 del Lago di Viverone, la SP 420 e la SP 414	
POSSIBILE APPROCCIO	La forte incidenza degli incidenti dovuti agli urti suggerisce di intervenire infittendo i controlli delle Forze dell'Ordine. Potrebbe essere un progetto pilota. Possibili azioni: ■ Moderazione e controllo.	

AMBITO	209	Zimone
	2	Centri abitati attraversati da viabilità di grande comunicazione o di livello principale



DESCRIZIONE	Attraversamento urbano caratterizzato da flussi di traffico non elevati, ma generalmente a forte velocità. Assenza di marciapiedi. Intersezioni con viabilità secondaria e presenza di strettoie.	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 1,00 km Categoria gerarchica di appartenenza: 2° livello Sezione stradale media: 2 corsie tra 2.50 e 3.00 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: assente o < di 50 cm	Ambito: urbano Presenza di marciapiede: no Sosta in carreggiata: presente in alcuni tratti Limite di velocità: no Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 995 veic/h Capacità massima: 1288 veic/h Capacità minima: 830 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 105 veic/h Flusso massimo: 119 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.08 – 0.14
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 1 Numero complessivo morti: 1 Numero complessivo feriti: 0 Indice di mortalità: 100 % Indice di lesività: 0 % Danno sociale complessivo: € 1.394.000 Incidentalità / km: 1 Danno sociale / km: € 1.394.000	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: forte aumento Periodo di massima incidenza: / Coinvolgimento utenza debole: / Coinvolgimento motociclisti: / Coinvolgimento veicoli pesanti: / Natura dell'incidente: prevalenza urto con ostacoli Meteo: sereno Età media coinvolti: /
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	- Messa in sicurezza della intersezione tra la SP 400 e la SP 413 nel comune di Zimone	
POSSIBILE APPROCCIO	■ Il tratto presenta alcune criticità: presenza di una strettoia e assenza di marciapiedi. La realizzazione dell'intervento sopra riportato migliorerà la situazione esistente.	

AMBITO	210	Gaglianico
	2	Centri abitati attraversati da viabilità di grande comunicazione o di livello principale



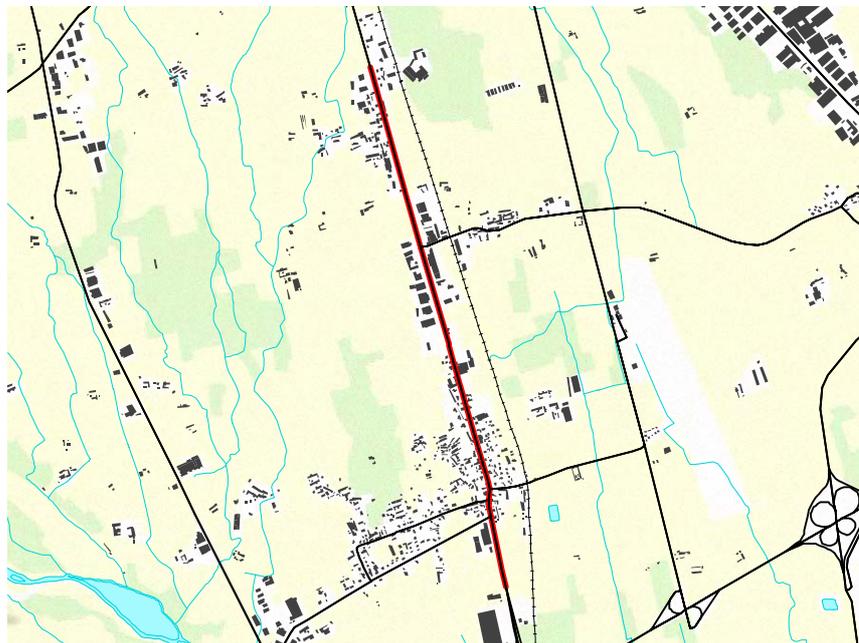
DESCRIZIONE	Attraversamento urbano caratterizzato da densità edilizia molto elevata, con prevalente destinazione residenziale, ma con presenza di molteplici attività commerciali e produttive. Carreggiata ampia con sosta su ambo i lati. Flussi di traffico generalmente elevati, con forte componente di veicoli pesanti.	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 1,92 km Categoria gerarchica di appartenenza: 2° livello Sezione stradale media: 2 corsie tra 2.50 e > 3.50 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: assente o < di 50 cm	Ambito: prevalentemente urbano Presenza di marciapiede: si Sosta in carreggiata: presente in alcuni tratti Limite di velocità: no Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 1011 veic/h Capacità massima: 1280 veic/h Capacità minima: 653 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 761 veic/h Flusso massimo: 885 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.60 - 1.16
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 38 Numero complessivo morti: 0 Numero complessivo feriti: 43 Indice di mortalità: 0 % Indice di lesività: 113.16 % Danno sociale complessivo: € 1.715.700 Incidentalità / km: 19.79 Danno sociale / km: € 893.594	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: riduzione (-57%) Periodo di massima incidenza: lunedì e martedì sera Coinvolgimento utenza debole: / Coinvolgimento motociclisti: medio/alto Coinvolgimento veicoli pesanti: basso Natura dell'incidente: prevalenza scontri tra veicoli Meteo: in prevalenza sereno Età media coinvolti: 39 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	- realizzazione di n. 3 rotonde (sulla ex SS143 incrocio con via XX Settembre; sulla ex SS143 incrocio con strada comunale che va verso Ponderano; rotonda sulla ex SS143 verso Sandigliano in reg. Pralino) - semaforo verso Ponderano - realizzazione di piste ciclabili	
POSSIBILE APPROCCIO	Gli interventi realizzati sono destinati a produrre benefici ed effetti nel tempo. Si suggerisce pertanto di infittire i controlli delle Forze dell'Ordine. Possibili azioni: ■ Moderazione, prevenzione e controllo.	

AMBITO	211	Sandigliano
	2	Centri abitati attraversati da viabilità di grande comunicazione o di livello principale



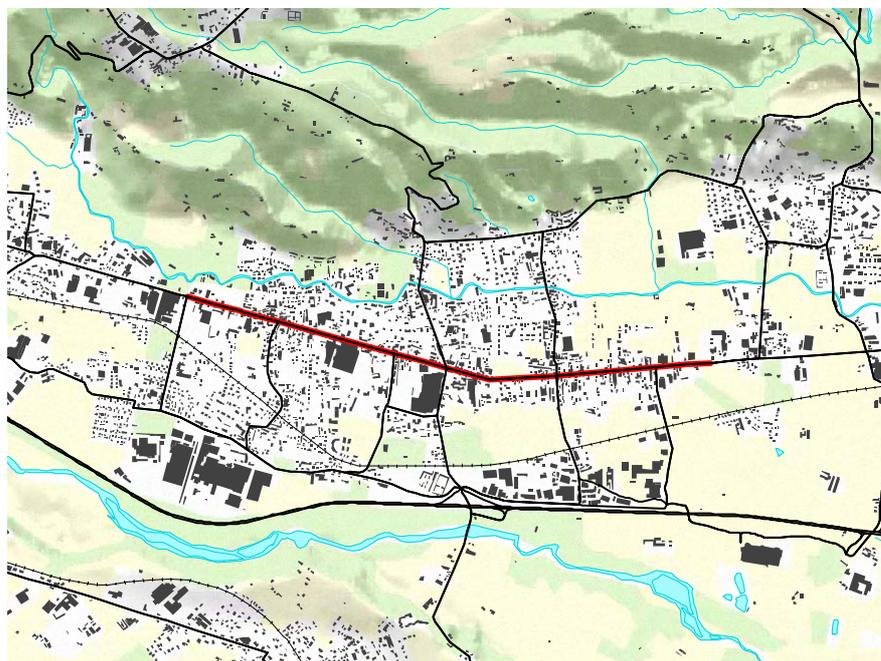
DESCRIZIONE	Attraversamento urbano caratterizzato da densità edilizia molto elevata, con prevalente destinazione residenziale, ma con presenza di molteplici attività commerciali e produttive. Carreggiata ampia con sosta su ambo i lati. Flussi di traffico generalmente elevati, con forte componente di veicoli pesanti.	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 2,22 km Categoria gerarchica di appartenenza: 2° livello Sezione stradale media: 2 corsie tra 2.50 e > 3.50 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: meno di 100 cm	Ambito: prevalentemente urbano Presenza di marciapiede: si Sosta in carreggiata: presente in alcuni tratti Limite di velocità: 70 km/h in un tratto Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 1073 veic/h Capacità massima: 1138 veic/h Capacità minima: 943 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 736 veic/h Flusso massimo: 810 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.64 – 0.77
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 36 Numero complessivo morti: 0 Numero complessivo feriti: 57 Indice di mortalità: 0 % Indice di lesività: 158.33 % Danno sociale complessivo: € 2.274.300 Incidentalità / km: 16.22 Danno sociale / km: € 1.024.459	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: forte riduzione Periodo di massima incidenza: domenica notte Coinvolgimento utenza debole: / Coinvolgimento motociclisti: basso Coinvolgimento veicoli pesanti: alto Natura dell'incidente: prevalenza scontri tra veicoli Meteo: alta incidenza per pioggia Età media coinvolti: 48 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	- progetto rotonda sulla ex SS 143 incrocio via Garibaldi e via Battisti (Cascina Casazza) - rotonda sulla ex SS 143 in regione Pralino	
POSSIBILE APPROCCIO	Gli interventi realizzati sono destinati a produrre benefici ed effetti nel tempo. Si suggerisce pertanto di intensificare i controlli delle Forze dell'Ordine. Possibili azioni: ■ Moderazione, prevenzione e controllo.	

AMBITO	212	Cerrione Vergnasco
	2	Centri abitati attraversati da viabilità di grande comunicazione o di livello principale



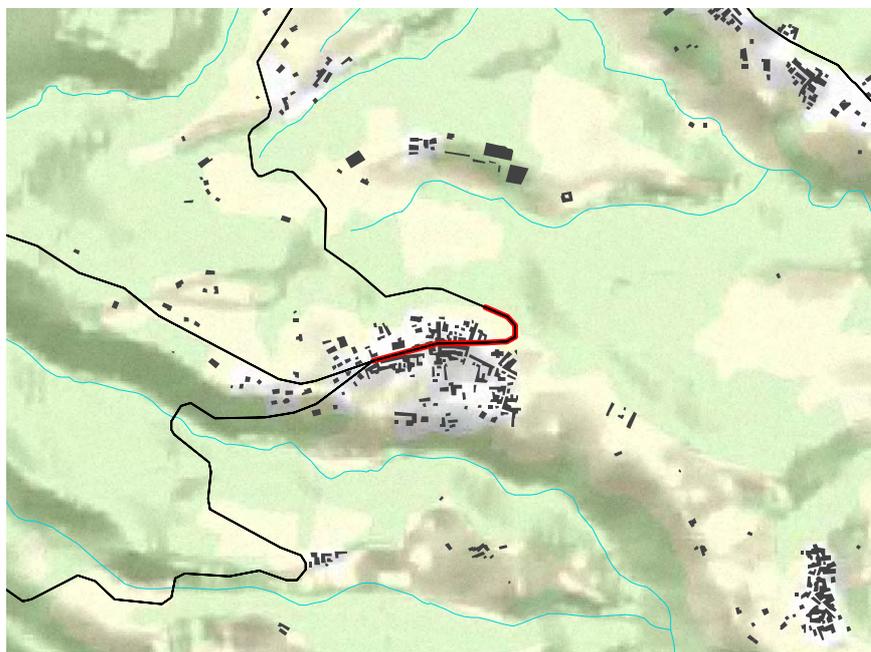
DESCRIZIONE	Tratto urbano caratterizzato dalla presenza di residenze miste ad attività commerciali e produttive (specie nel tratto più settentrionale). Conflitto fra traffico di attraversamento e mobilità locale, con presenza di un discreto numero di intersezioni a raso. Flussi di traffico elevati con quote notevoli di mezzi pesanti.	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 3,04 km Categoria gerarchica di appartenenza: 2° livello Sezione stradale media: 2 corsie tra 3.00 a > 3.50 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: tra 50 e 100 cm	Ambito: urbano Presenza di marciapiede: si Sosta in carreggiata: si Limite di velocità: 50-70 km/h in alcuni tratti Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 1274 veic/h Capacità massima: 1643 veic/h Capacità minima: 952 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 693 veic/h Flusso massimo: 810 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.36 - 0.82
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 31 Numero complessivo morti: 3 Numero complessivo feriti: 33 Indice di mortalità: 9.68 % Indice di lesività: 106.45 % Danno sociale complessivo: € 5.498.700 Incidentalità / km: 10.20 Danno sociale / km: € 1.808.783	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: forte riduzione (-60%) Periodo di massima incidenza: venerdì, sabato notte Coinvolgimento utenza debole: alto Coinvolgimento motociclisti: basso Coinvolgimento veicoli pesanti: alto Natura dell'incidente: preval. investimenti pedoni Meteo: in prevalenza sereno Età media coinvolti: 40 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	- realizzazione di una doppia rotonda (messa in sicurezza delle intersezioni della ex SR 143 con la SP 234 e via Adua)	
POSSIBILE APPROCCIO	■ La realizzazione dell'intervento sopra indicato porterà ad un sostanziale miglioramento della viabilità, risolvendo il conflitto fra traffico di scorrimento e traffico locale. Si suggerisce una riorganizzazione della sosta.	

AMBITO	213	Vigliano Biellese
	2	Centri abitati attraversati da viabilità di grande comunicazione o di livello principale



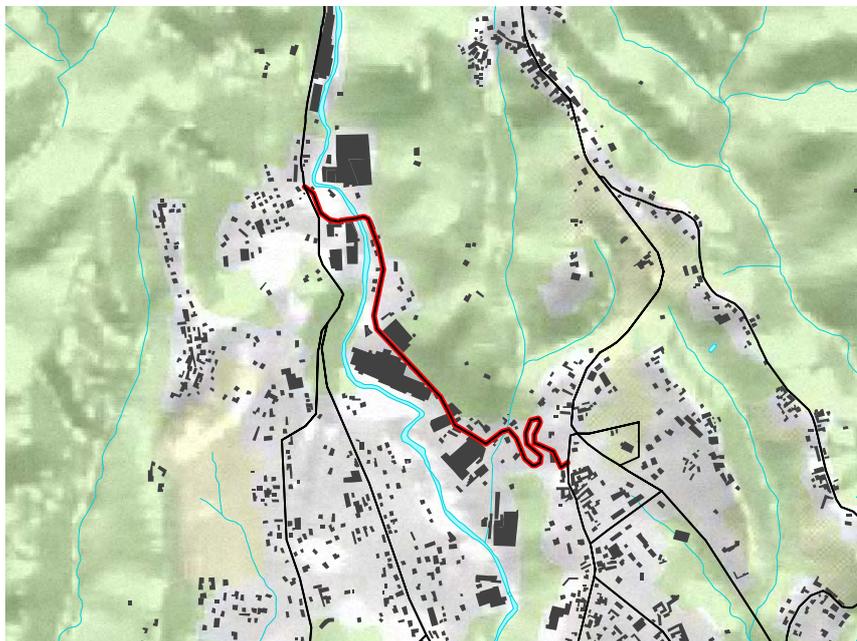
DESCRIZIONE	Tratto completamente interno al sistema urbano pedemontano, caratterizzato dalla forte densità edilizia con destinazioni residenziale, produttivo e commerciale e presenza di molti servizi. Carreggiata ampia, con sosta su ambo i lati. Traffico elevato, con forte componente locale. Frequenti conflitti con viabilità minore ed accessi laterali.	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 2,91 km Categoria gerarchica di appartenenza: 2° livello Sezione stradale media: 2 corsie tra 2.50/3.00 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: meno di 50 cm	Ambito: urbano Presenza di marciapiede: si Sosta in carreggiata: si Limite di velocità: no Divieti ai veicoli pesanti: si
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 1071 veic/h Capacità massima: 1478 veic/h Capacità minima: 840 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 498 veic/h Flusso massimo: 725 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.24 – 0.78
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 35 Numero complessivo morti: 1 Numero complessivo feriti: 56 Indice di mortalità: 2.86 % Indice di lesività: 160.00 % Danno sociale complessivo: € 3.628.400 Incidentalità / km: 12.03 Danno sociale / km: € 1.246.873	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: riduzione (-50%) Periodo di massima incidenza: domenica notte Coinvolgimento utenza debole: basso Coinvolgimento motociclisti: medio/alto Coinvolgimento veicoli pesanti: basso Natura dell'incidente: prevalenza scontri tra veicoli Meteo: alta incidenza per pioggia Età media coinvolti: 38 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	- rotonda di via Mazzetta e rotonda Euronova - disciplina della sosta	
POSSIBILE APPROCCIO	La forte incidenza degli incidenti dovuti in prevalenza con scontri tra veicoli suggerisce di intervenire infittendo i controlli delle Forze dell'Ordine. Possibili azioni: ■ Moderazione e controllo. Si ritiene inoltre prioritaria una migliore regolamentazione delle intersezioni con la viabilità locale e degli accessi alle proprietà private.	

AMBITO	214	Zubiena
	2	Centri abitati attraversati da viabilità di grande comunicazione o di livello principale



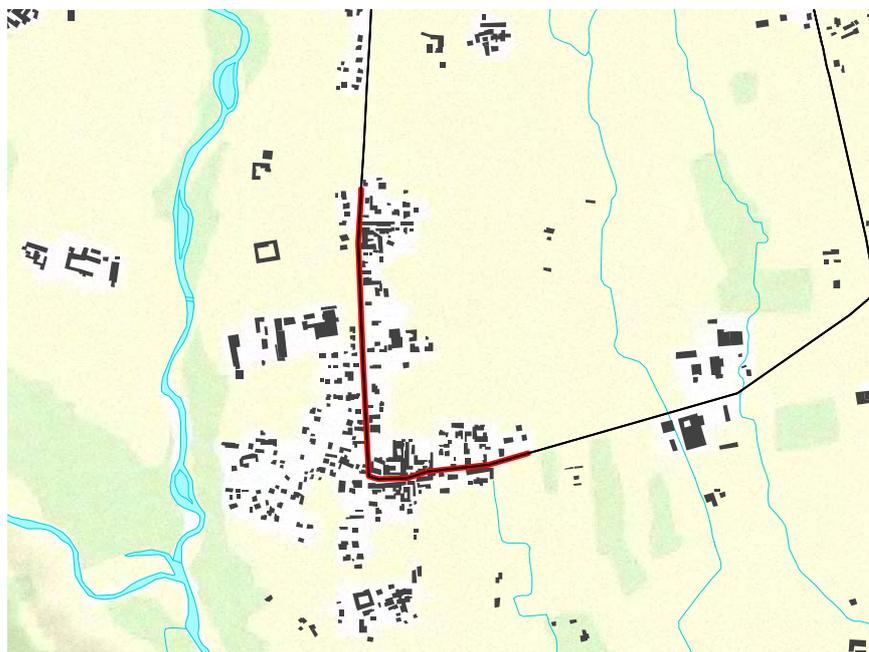
DESCRIZIONE	Tratto urbano della SS 338 caratterizzato dal restringimento della carreggiata ad una sola corsia (impossibilità di incrocio) in presenza di residenze e piccole attività commerciali. Totale assenza di marciapiedi. Forte traffico di motociclisti, specie nel fine settimana.	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 0,53 km Categoria gerarchica di appartenenza: 2° livello Sezione stradale media: 2 corsie tra 2.50 e 3.00 m Presenza di restringimenti: si Larghezza media della banchina: meno di 50 cm	Ambito: urbano Presenza di marciapiede: no Sosta in carreggiata: si Limite di velocità: no Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 769 veic/h Capacità massima: 769 veic/h Capacità minima: 769 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 96 veic/h Flusso massimo: 128 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.08 – 0.17
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 4 Numero complessivo morti: 0 Numero complessivo feriti: 7 Indice di mortalità: 0 % Indice di lesività: 175 % Danno sociale complessivo: € 279.300 Incidentalità / km: 7.55 Danno sociale / km: € 526.981	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: costante Periodo di massima incidenza: lunedì Coinvolgimento utenza debole: / Coinvolgimento motociclisti: alto Coinvolgimento veicoli pesanti: / Natura dell'incidente: prevalenza scontri frontali Meteo: in prevalenza sereno Età media coinvolti: 50 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	/	
POSSIBILE APPROCCIO	La forte incidenza degli incidenti dovuti in prevalenza a scontri frontali fanno riflettere se non è il caso di intervenire sul problema della strettoia	

AMBITO	301	Lessona
	3	Centri abitati caratterizzati da una elevata incidentalità sebbene senza elevati flussi di traffico



DESCRIZIONE	Tratto di viabilità prevalentemente a servizio degli stabilimenti industriali.	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 1,59 km Categoria gerarchica di appartenenza: 3° livello Sezione stradale media: 2 corsie tra 2.50 e 3.00 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: meno di 50 cm	Ambito: urbano Presenza di marciapiede: no Sosta in carreggiata: si Limite di velocità: no Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 744 veic/h Capacità massima: 796 veic/h Capacità minima: 692 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 69 veic/h Flusso massimo: 79 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.09 – 0.10
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 2 Numero complessivo morti: 1 Numero complessivo feriti: 3 Indice di mortalità: 50 % Indice di lesività: 150.00 % Danno sociale complessivo: € 1.513.700 Incidentalità / km: 1.26 Danno sociale / km: € 952.013	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: costante Periodo di massima incidenza: notte Coinvolgimento utenza debole: / Coinvolgimento motociclisti: / Coinvolgimento veicoli pesanti: / Natura dell'incidente: prevalenza fuori uscite Meteo: sereno Età media coinvolti: 26 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	- SR 232 Panoramica Zegna Variante in Comune di Cossato alla loc. Volpe (Cossato-Vallemosso)	
POSSIBILE APPROCCIO	La forte incidenza degli incidenti dovuti in prevalenza a fuori uscite suggerisce di intervenire infittendo i controlli delle Forze dell'Ordine. Possibili azioni: ■ Controllo e prevenzione. Si ritiene inoltre necessaria una migliore regolamentazione degli accessi alle fabbriche.	

AMBITO	302	Borriana
	3	Centri abitati caratterizzati da una elevata incidentalità sebbene senza elevati flussi di traffico



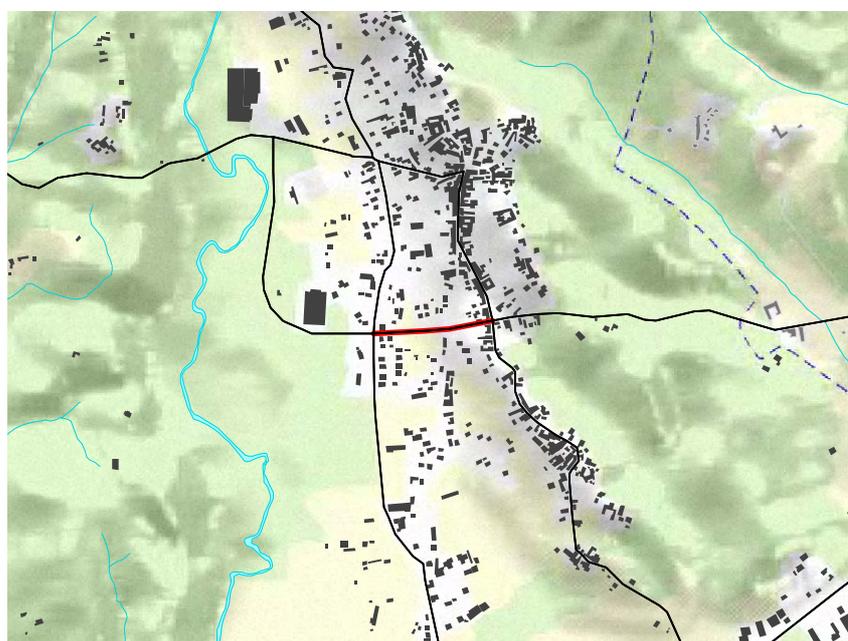
DESCRIZIONE	Tratto urbano caratterizzato dal restringimento della carreggiata in presenza di residenze e piccole attività commerciali. Totale assenza di marciapiedi.	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 1,25 km Categoria gerarchica di appartenenza: 3° livello Sezione stradale media: 2 corsie tra 2.50 e 3.00 m Presenza di restringimenti: si Larghezza media della banchina: meno di 50 cm	Ambito: urbano Presenza di marciapiede: no Sosta in carreggiata: si Limite di velocità: 30/40 km/h Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 896 veic/h Capacità massima: 958 veic/h Capacità minima: 834 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 82 veic/h Flusso massimo: 136 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.03 – 0.16
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 3 Numero complessivo morti: 1 Numero complessivo feriti: 2 Indice di mortalità: 33.33 % Indice di lesività: 66.67 % Danno sociale complessivo: € 1.473.800 Incidentalità / km: 2.40 Danno sociale / km: € 1.179.040	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: riduzione Periodo di massima incidenza: domenica notte Coinvolgimento utenza debole: / Coinvolgimento motociclisti: medio-alto Coinvolgimento veicoli pesanti: alto Natura dell'incidente: prevalenza scontri tra veicoli Meteo: alta incidenza per pioggia Età media coinvolti: 40 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	- Variante Biella-Mongrando SP 400/A	
POSSIBILE APPROCCIO	■ L'opera sopra indicata porterà benefici al tratto in oggetto migliorando la situazione esistente.	

AMBITO	303	Quaregna
	3	Centri abitati caratterizzati da una elevata incidentalità sebbene senza elevati flussi di traffico



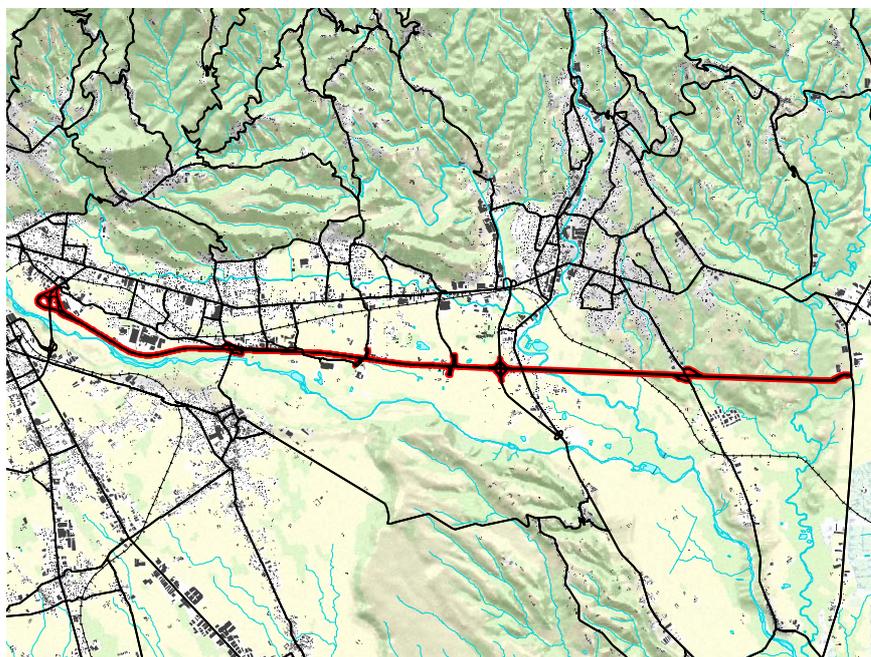
DESCRIZIONE	Tratto urbano con flusso di traffico medio. Serve numerose attività industriali. Ampia sezione stradale con presenza di forte traffico di mezzi pesanti. Velocità elevata	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 1,35 km Categoria gerarchica di appartenenza: 3° livello Sezione stradale media: 2 corsie tra 3.00 e 3.50 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: tra 50 e > 100 cm	Ambito: urbano Presenza di marciapiede: si Sosta in carreggiata: si Limite di velocità: 30/40 km/h Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 990 veic/h Capacità massima: 990 veic/h Capacità minima: 990 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 229 veic/h Flusso massimo: 241 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.22 - 0.24
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 4 Numero complessivo morti: 1 Numero complessivo feriti: 3 Indice di mortalità: 25 % Indice di lesività: 75 % Danno sociale complessivo: € 1.513.700 Incidentalità / km: 2.96 Danno sociale / km: € 1.121.259	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: costante Periodo di massima incidenza: sabato notte Coinvolgimento utenza debole: / Coinvolgimento motociclisti: alto Coinvolgimento veicoli pesanti: alto Natura dell'incidente: prevalenza di urti Meteo: in prevalenza sereno Età media coinvolti: 38 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	- interventi vicino Esselunga (rotatoria) - realizzazione rotatoria fra la SP 217 e la SP 215 (vicino al Comune)	
POSSIBILE APPROCCIO	La forte incidenza degli incidenti dovuti a urti suggerisce di intervenire moderando la velocità e infittendo i controlli delle Forze dell'Ordine. Possibili azioni: ■ Prevenzione e controllo	

AMBITO	304	Brusnengo
	3	Centri abitati caratterizzati da una elevata incidentalità sebbene senza elevati flussi di traffico



DESCRIZIONE	Tratto di circonvallazione del centro abitato, con modesta presenza di attività e residenze al contorno. Forte coinvolgimento dell'utenza debole.	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 0,34 km Categoria gerarchica di appartenenza: 3° livello Sezione stradale media: 2 corsie tra 2.50 e 3.00 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: meno di 50 cm	Ambito: urbano Presenza di marciapiede: no Sosta in carreggiata: no Limite di velocità: no Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 1350 veic/h Capacità massima: 1350 veic/h Capacità minima: 1350 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 190 veic/h Flusso massimo: 250 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.10 – 0.19
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 2 Numero complessivo morti: 1 Numero complessivo feriti: 1 Indice di mortalità: 50 % Indice di lesività: 50 % Danno sociale complessivo: € 1.433.900 Incidentalità / km: 5.88 Danno sociale / km: € 4.217.353	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: costante Periodo di massima incidenza: / Coinvolgimento utenza debole: alto Coinvolgimento motociclisti: alto Coinvolgimento veicoli pesanti: / Natura dell'incidente: preval. investimento di pedoni Meteo: sereno Età media coinvolti: 42 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	/	
POSSIBILE APPROCCIO	La forte incidenza degli incidenti dovuti prevalentemente ad investimento di pedoni suggerisce di intervenire moderando la velocità e infittendo i controlli delle Forze dell'Ordine. Possibili azioni: ■ Prevenzione e controllo	

AMBITO	401	Ex SS 142 variante da Biella a Cossato (Superstrada)
	4	Strada extraurbana caratterizzata da doppia carreggiata con spartitraffico centrale



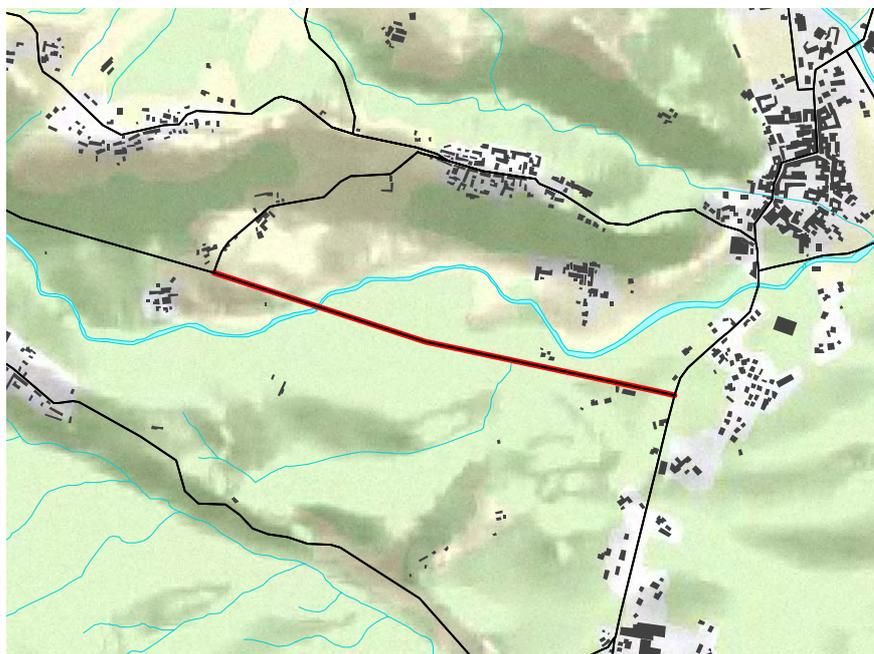
DESCRIZIONE	Principale collegamento fra il capoluogo provinciale e la zona est del territorio. Strada a quattro corsie con carreggiata separata con svincoli a livelli sfalsati. Caratterizzata da elevati flussi di traffico a velocità elevata. Forte componente di traffico pesante.	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 34,13 km Categoria gerarchica di appartenenza: 1° livello Sezione stradale media: 4 corsie tra 3.00 e 3.50 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: in preval. < di 100 cm	Ambito: prevalentemente extraurbano Presenza di marciapiede: no Sosta in carreggiata: no Limite di velocità: 30/40 km/h in alcuni tratti Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 2156 veic/h Capacità massima: 4007 veic/h Capacità minima: 1064 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 479 veic/h Flusso massimo: 1735 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.00 – 0.72
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 115 Numero complessivo morti: 5 Numero complessivo feriti: 142 Indice di mortalità: 4.35 % Indice di lesività: 123.48 % Danno sociale complessivo: € 12.635.800 Incidentalità / km: 3.37 Danno sociale / km: € 370.226	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: riduzione Periodo di massima incidenza: sabato, domenica notte Coinvolgimento utenza debole: / Coinvolgimento motociclisti: basso Coinvolgimento veicoli pesanti: basso Natura dell'incidente: tamponamenti e fuori uscite Meteo: alta incidenza per pioggia ed altro Età media coinvolti: 39 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	/	
POSSIBILE APPROCCIO	La forte incidenza degli incidenti dovuti prevalentemente a tamponamenti e fuori uscite suggerisce di intervenire attraverso le seguenti azioni: <ul style="list-style-type: none"> ■ Miglioramento segnaletica verticale; ■ Riordino insegne pubblicitarie; ■ Interventi tecnologici (rilevatori di velocità fissi); ■ Prevenzione e controllo. 	

AMBITO	501	SP 100 – tratta da Biella Pavignano ad Andorno Micca
	5	Strade extraurbane dal tracciato veloce, tortuoso e dal diversificato profilo altimetrico



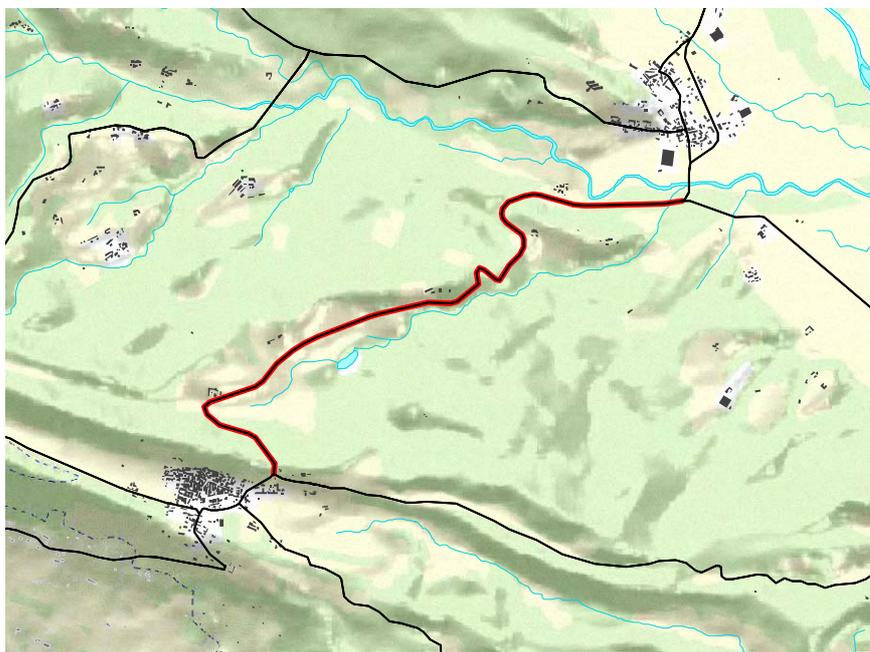
DESCRIZIONE	Tratto prevalentemente extraurbano, mediamente tortuoso di ampia sezione stradale, con un coinvolgimento alto dell'utenza debole nella porzione settentrionale, ove sono presenti alcune attività di tipo urbano.	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 1,67 km Categoria gerarchica di appartenenza: 2° livello Sezione stradale media: 2 corsie oltre 3.50 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: solo linea bianca	Ambito: urbano - extraurbano Presenza di marciapiede: presente in alcuni tratti Sosta in carreggiata: presente in alcuni tratti Limite di velocità: no Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 1292 veic/h Capacità massima: 1604 veic/h Capacità minima: 1082 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 579 veic/h Flusso massimo: 850 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.26 – 0.66
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 11 Numero complessivo morti: 1 Numero complessivo feriti: 12 Indice di mortalità: 9.09 % Indice di lesività: 109.09 % Danno sociale complessivo: € 1.872.800 Incidentalità / km: 6.59 Danno sociale / km: € 1.121.437	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: forte riduzione Periodo di massima incidenza: lunedì e venerdì Coinvolgimento utenza debole: alto Coinvolgimento motociclisti: basso Coinvolgimento veicoli pesanti: basso Natura dell'incidente: forte presenza di urti Meteo: in prevalenza sereno Età media coinvolti: 39 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	- Messa in sicurezza SP 100	
POSSIBILE APPROCCIO	La forte incidenza degli incidenti dovuti prevalentemente per urti suggerisce di intervenire moderando la velocità e infittendo i controlli delle Forze dell'Ordine. Possibili azioni: ■ Prevenzione e controllo	

AMBITO	502	Ex SS 419 – tratta ex SS 338 – SP 406 (Mongrando)
	5	Strade extraurbane dal tracciato veloce, tortuoso e dal diversificato profilo altimetrico



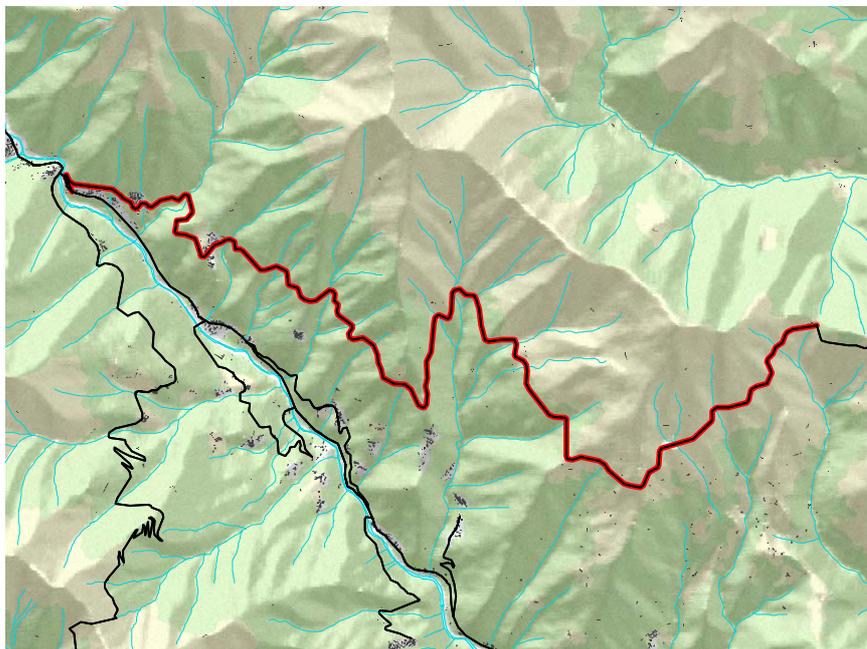
DESCRIZIONE	Tratto rettilineo in cui non sono presenti né attività, né abitazioni, caratterizzato da forte velocità di percorrenza e da una intersezione non regolamentata con la SS 338	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 1,31 km Categoria gerarchica di appartenenza: 1° livello Sezione stradale media: 2 corsie tra 2.50 e 3.00 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: solo linea bianca	Ambito: extraurbano Presenza di marciapiede: no Sosta in carreggiata: presente in un senso Limite di velocità: no Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 707 veic/h Capacità massima: 808 veic/h Capacità minima: 606 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 105 veic/h Flusso massimo: 124 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.11 – 0.20
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 7 Numero complessivo morti: 0 Numero complessivo feriti: 9 Indice di mortalità: 0 % Indice di lesività: 128.57 % Danno sociale complessivo: € 359.100 Incidentalità / km: 5.34 Danno sociale / km: € 274.122	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: costante Periodo di massima incidenza: / Coinvolgimento utenza debole: / Coinvolgimento motociclisti: / Coinvolgimento veicoli pesanti: basso Natura dell'incidente: forte presenza urti, fuori uscite Meteo: in prevalenza sereno Età media coinvolti: 42 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	/	
POSSIBILE APPROCCIO	La forte incidenza degli incidenti dovuti prevalentemente per urti e fuori uscite suggerisce di intervenire infittendo i controlli delle Forze dell'Ordine. Possibili azioni: ■ Risoluzione intersezione a T; ■ Prevenzione e controllo.	

AMBITO	503	SP 400 – tratta da Cerrione a Zimone
	5	Strade extraurbane dal tracciato veloce, tortuoso e dal diversificato profilo altimetrico



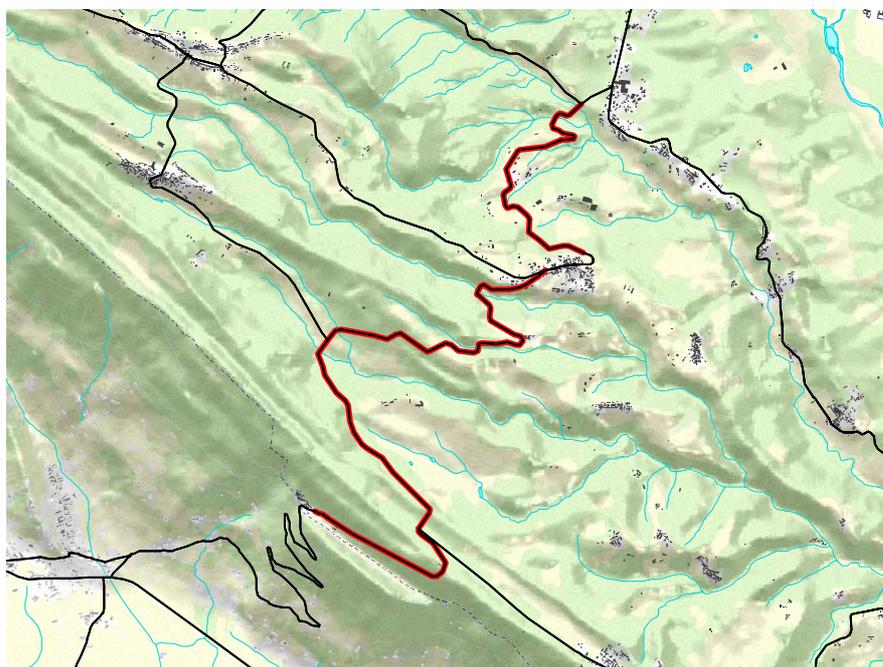
DESCRIZIONE	Tratto extraurbano caratterizzato da un tracciato in pendenza con curve veloci in successione. Il flusso di traffico è basso. Presenza di motociclisti	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 4,01 km Categoria gerarchica di appartenenza: 2° livello Sezione stradale media: 2 corsie tra 2.50 e 3.00 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: solo linea bianca	Ambito: extraurbano Presenza di marciapiede: no Sosta in carreggiata: si Limite di velocità: no Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 428 veic/h Capacità massima: 428 veic/h Capacità minima: 428 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 97 veic/h Flusso massimo: 105 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.21 – 0.25
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 10 Numero complessivo morti: 3 Numero complessivo feriti: 8 Indice di mortalità: 30 % Indice di lesività: 80 % Danno sociale complessivo: € 4.501.200 Incidentalità / km: 2.49 Danno sociale / km: € 1.122.494	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: costante Periodo di massima incidenza: domenica Coinvolgimento utenza debole: / Coinvolgimento motociclisti: medio-alto Coinvolgimento veicoli pesanti: medio-alto Natura dell'incidente: prevalenza scontri tra veicoli Meteo: in prevalenza sereno Età media coinvolti: 46 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	/	
POSSIBILE APPROCCIO	La forte incidenza degli incidenti dovuti prevalentemente a scontri tra veicoli suggerisce di intervenire infittendo i controlli delle Forze dell'Ordine. Possibili azioni: ■ Prevenzione e controllo.	

AMBITO	504	SP 115 – tratta da Bocchetto Sessera a Campiglia Cervo
	5	Strade extraurbane dal tracciato veloce, tortuoso e dal diversificato profilo altimetrico



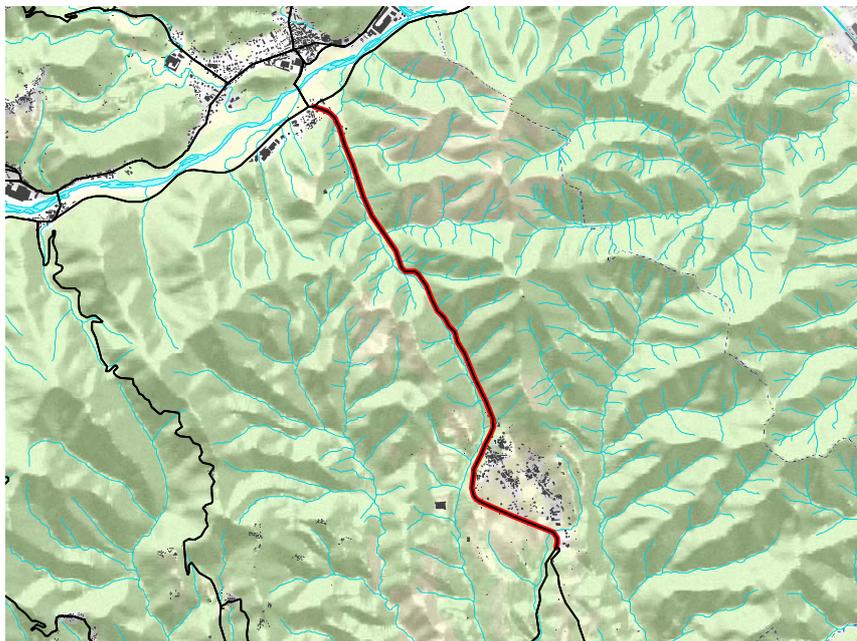
DESCRIZIONE	Tratto stradale totalmente extraurbano, in ambito montano, caratterizzato da un percorso in pendenza con curve veloci e brevi rettilinei, particolarmente frequentata dai motociclisti. Flussi di traffico generalmente molto bassi.	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 11,20 km Categoria gerarchica di appartenenza: 3° livello Sezione stradale media: 2 corsie tra 2.50 e 3.00 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: solo linea bianca	Ambito: extraurbano Presenza di marciapiede: no Sosta in carreggiata: presente in alcuni tratti Limite di velocità: 30/40 km/h in un tratto Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 732 veic/h Capacità massima: 1326 veic/h Capacità minima: 437 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 3 veic/h Flusso massimo: 4 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.00 – 0.01
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 8 Numero complessivo morti: 2 Numero complessivo feriti: 6 Indice di mortalità: 25 % Indice di lesività: 75 % Danno sociale complessivo: € 3.027.400 Incidentalità / km: 0.71 Danno sociale / km: € 270.304	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: in aumento Periodo di massima incidenza: domenica Coinvolgimento utenza debole: / Coinvolgimento motociclisti: molto alto Coinvolgimento veicoli pesanti: basso Natura dell'incidente: prevalenza uscita di strada Meteo: in prevalenza sereno Età media coinvolti: 39 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	/	
POSSIBILE APPROCCIO	La forte incidenza degli incidenti dovuti prevalentemente ad uscite di strada suggerisce di intervenire attraverso la manutenzione di alcuni tratti e infittendo i controlli delle Forze dell'Ordine. Possibili azioni: ■ Prevenzione e controllo.	

AMBITO	505	Ex SS 338 – tratta Mongrando – valico della Serra
	5	Strade extraurbane dal tracciato veloce, tortuoso e dal diversificato profilo altimetrico



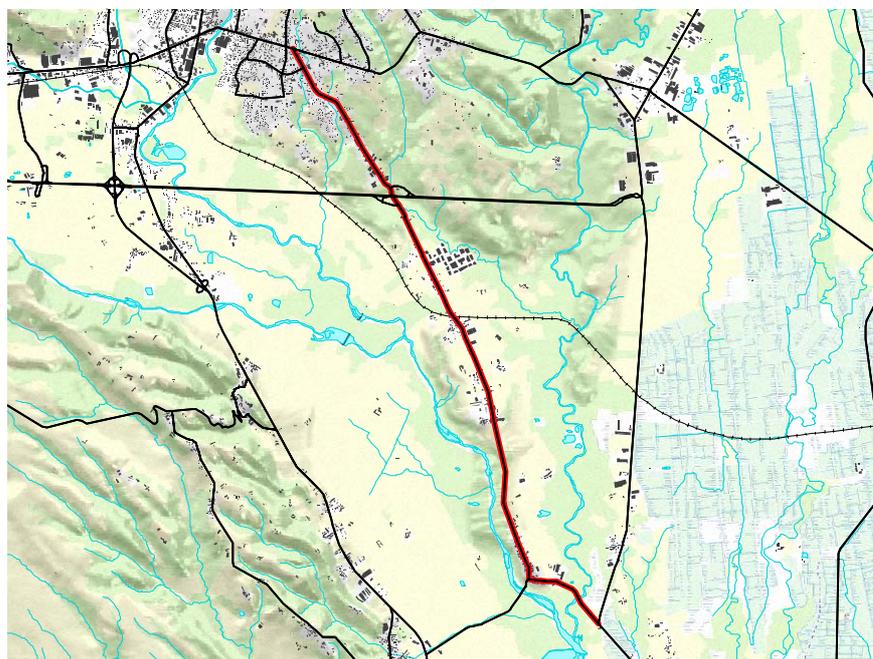
DESCRIZIONE	Tratto extraurbano della SS 338 caratterizzato da flussi di traffico non elevati. Forte traffico di motociclisti, specie nel fine settimana.	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 9,03 km Categoria gerarchica di appartenenza: 2° livello Sezione stradale media: 2 corsie tra 2.50 e 3.00 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: preval. linea bianca	Ambito: extraurbano Presenza di marciapiede: no Sosta in carreggiata: no Limite di velocità: no Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 986 veic/h Capacità massima: 1700 veic/h Capacità minima: 647 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 121 veic/h Flusso massimo: 183 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.04 – 0.25
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 15 Numero complessivo morti: 2 Numero complessivo feriti: 15 Indice di mortalità: 13.33 % Indice di lesività: 100.00 % Danno sociale complessivo: € 3.386.500 Incidentalità / km: 1.66 Danno sociale / km: € 375.028	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: costante Periodo di massima incidenza: domenica Coinvolgimento utenza debole: / Coinvolgimento motociclisti: molto alto Coinvolgimento veicoli pesanti: medio-alto Natura dell'incidente: prevalenza uscite di strada Meteo: in prevalenza sereno Età media coinvolti: 42 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	Posa guardrail in buona parte del tracciato	
POSSIBILE APPROCCIO	La forte incidenza degli incidenti dovuti prevalentemente ad uscite di strada suggerisce di intervenire infittendo i controlli delle Forze dell'Ordine. Possibili azioni: ■ Prevenzione e controllo.	

AMBITO	506	SP 236 – tratta da Sostegno a Crevacuore
	5	Strade extraurbane dal tracciato veloce, tortuoso e dal diversificato profilo altimetrico



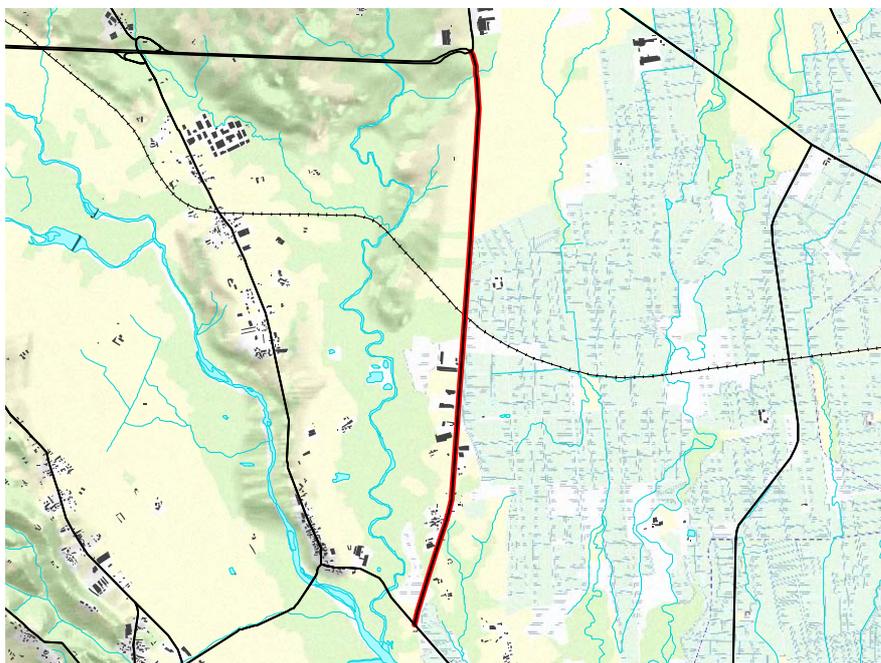
DESCRIZIONE	Tratto extraurbano dal tracciato veloce con una sezione stradale ampia. Presenza di forte traffico di motociclisti	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 4,69 km Categoria gerarchica di appartenenza: 2° livello Sezione stradale media: 2 corsie tra 3.00 e 3.50 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: meno di 50 cm	Ambito: extraurbano Presenza di marciapiede: no Sosta in carreggiata: si Limite di velocità: no Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 896 veic/h Capacità massima: 1301 veic/h Capacità minima: 576 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 283 veic/h Flusso massimo: 333 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.26 – 0.43
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 10 Numero complessivo morti: 1 Numero complessivo feriti: 12 Indice di mortalità: 10 % Indice di lesività: 120 % Danno sociale complessivo: € 1.872.800 Incidentalità / km: 2.13 Danno sociale / km: € 399.318	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: costante Periodo di massima incidenza: / Coinvolgimento utenza debole: / Coinvolgimento motociclisti: basso Coinvolgimento veicoli pesanti: / Natura dell'incidente: scontri tra veic., uscite di strada Meteo: molto alta incidenza per pioggia Età media coinvolti: 41 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	- interventi di moderazione a Sostegno e sulla SP 236	
POSSIBILE APPROCCIO	La forte incidenza degli incidenti dovuti prevalentemente ad uscite di strada e scontri tra veicoli suggerisce di intervenire infittendo i controlli delle Forze dell'Ordine. Possibili azioni: ■ Prevenzione e controllo	

AMBITO	601	SP 313 - da Cossato a Castelletto Cervo
	6	Strade extraurbane della rete secondaria



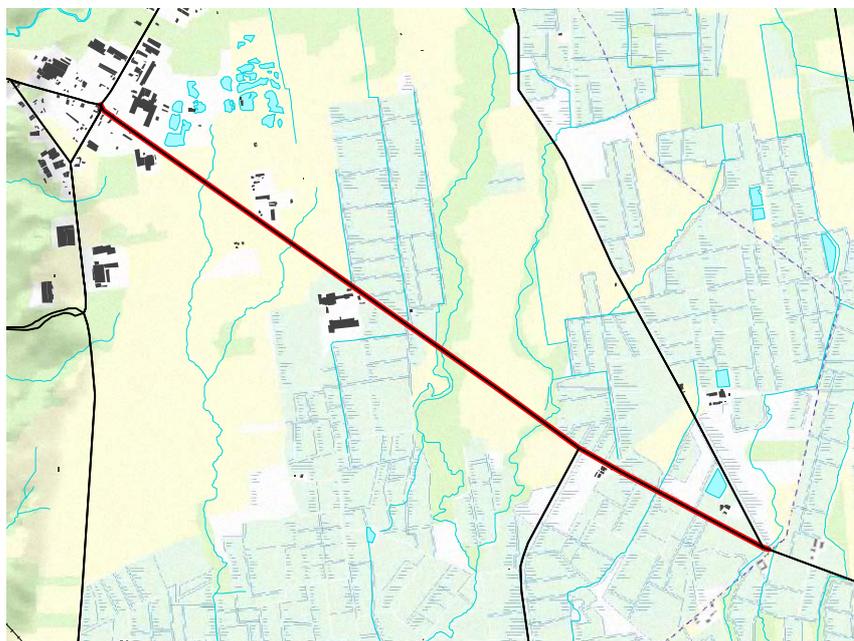
DESCRIZIONE	Tratto di ridotta sezione stradale tenuto conto che è presente un forte traffico di mezzi pesanti. Collegamento stradale caratterizzato dalla presenza di cave e numerose attività produttive	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 7,51 km Categoria gerarchica di appartenenza: 3° livello Sezione stradale media: 2 corsie tra 2.50 e 3.00 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: preval. meno di 50 cm	Ambito: urbano - extraurbano Presenza di marciapiede: no Sosta in carreggiata: presente in alcuni tratti Limite di velocità: no Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 993 veic/h Capacità massima: 1516 veic/h Capacità minima: 308 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 205 veic/h Flusso massimo: 279 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.11 - 0.54
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 32 Numero complessivo morti: 0 Numero complessivo feriti: 34 Indice di mortalità: 0 % Indice di lesività: 106.25 % Danno sociale complessivo: € 1.356.600 Incidentalità / km: 4.26 Danno sociale / km: € 180.639	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: riduzione Periodo di massima incidenza: / Coinvolgimento utenza debole: / Coinvolgimento motociclisti: basso Coinvolgimento veicoli pesanti: molto alto Natura dell'incidente: prevalenza uscite di strada Meteo: alta incidenza per pioggia e neve Età media coinvolti: 42 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	- Realizzazione di pista ciclabile	
POSSIBILE APPROCCIO	La forte incidenza degli incidenti dovuti prevalentemente ad uscite di strada suggerisce di intervenire infittendo i controlli delle Forze dell'Ordine. Possibili azioni: ■ Proporre allargamento ■ Prevenzione e controllo	

AMBITO	602	SP 315 – Castelletto Cervo – Masserano S. Giacomo
	6	Strade extraurbane della rete secondaria



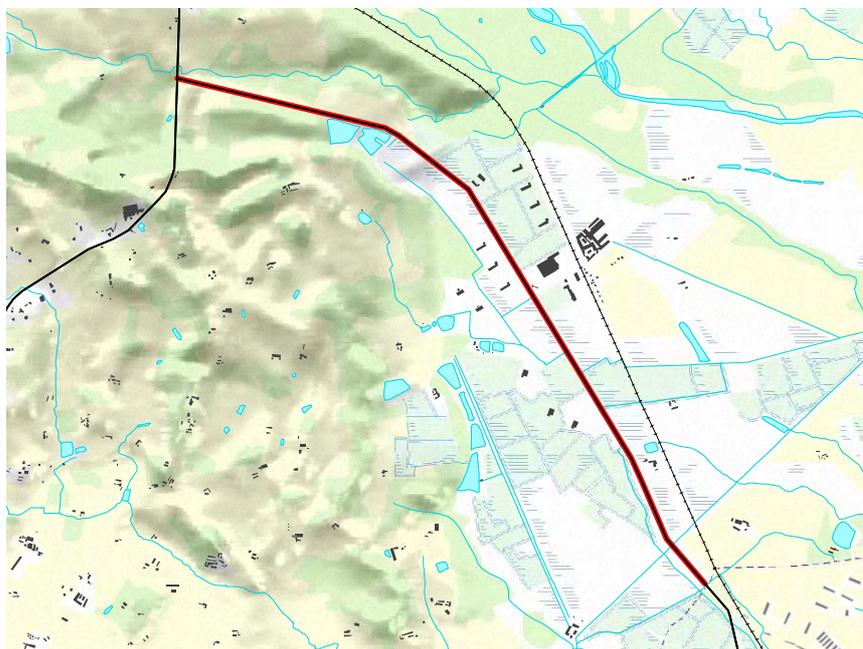
DESCRIZIONE	Tratto extraurbano della rete secondaria caratterizzato da una ampia sezione stradale. Presenza di attività industriali con un discreto traffico di mezzi pesanti	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 4,76 km Categoria gerarchica di appartenenza: 2° livello Sezione stradale media: 2 corsie tra 3.00 e 3.50 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: solo linea bianca	Ambito: extraurbano Presenza di marciapiede: no Sosta in carreggiata: presente in un senso Limite di velocità: no Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 770 veic/h Capacità massima: 880 veic/h Capacità minima: 660 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 102 veic/h Flusso massimo: 139 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.07 – 0.21
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 14 Numero complessivo morti: 3 Numero complessivo feriti: 25 Indice di mortalità: 21,43 % Indice di lesività: 178,57 % Danno sociale complessivo: € 5.179.500 Incidentalità / km: 2.94 Danno sociale / km: € 1.088.130	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: costante Periodo di massima incidenza: / Coinvolgimento utenza debole: / Coinvolgimento motociclisti: basso Coinvolgimento veicoli pesanti: medio Natura dell'incidente: prevalenza uscite di strada Meteo: in prevalenza sereno Età media coinvolti: 36 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	- rotonda tra la ex SS 142 e la SP 315 "Torino-Svizzera"	
POSSIBILE APPROCCIO	La forte incidenza degli incidenti dovuti prevalentemente ad uscite di strada suggerisce di intervenire infittendo i controlli delle Forze dell'Ordine. Possibili azioni: ■ Prevenzione e controllo	

AMBITO	603	SP 317 – Masserano S. Giacomo – Rovasenda
	6	Strade extraurbane della rete secondaria



DESCRIZIONE	Tratto extraurbano della rete secondaria con rilevante flusso di traffico, caratterizzata da carreggiata molto stretta a fronte una presenza forte traffico di mezzi pesanti. Difficoltà nell'incrocio tra i veicoli	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 4,52 km Categoria gerarchica di appartenenza: 3° livello Sezione stradale media: 2 corsie tra 2.50 e 3.50 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: preval. linea bianca	Ambito: extraurbano Presenza di marciapiede: no Sosta in carreggiata: si Limite di velocità: 70 km/h in alcuni tratti Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 1016 veic/h Capacità massima: 1607 veic/h Capacità minima: 700 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 218 veic/h Flusso massimo: 518 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0.07 – 0.37
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 11 Numero complessivo morti: 4 Numero complessivo feriti: 9 Indice di mortalità: 36.36 % Indice di lesività: 81.82 % Danno sociale complessivo: € 5.935.100 Incidentalità / km: 2.43 Danno sociale / km: € 1.313.075	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: costante Periodo di massima incidenza: / Coinvolgimento utenza debole: / Coinvolgimento motociclisti: / Coinvolgimento veicoli pesanti: alto Natura dell'incidente: prevalenza fuori uscite Meteo: alta incidenza per nebbia Età media coinvolti: 40 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	/	
POSSIBILE APPROCCIO	La forte incidenza degli incidenti dovuti prevalentemente ad uscite di strada suggerisce di intervenire allargando la sezione stradale.	

AMBITO	604	SP 322 – tratta da Salussola a Brianco
	6	Strade extraurbane della rete secondaria



DESCRIZIONE	Tratto extraurbano della rete secondaria di collegamento diretto Salussola-Santhià. Presenza di traffico ridotto, ma fortemente caratterizzato dalla presenza di mezzi pesanti.	
GEOMETRIA DELLA RETE STRADALE	Sviluppo della rete stradale interessata: 4,32 km Categoria gerarchica di appartenenza: 3° livello Sezione stradale media: 2 corsie tra 2.50 e 3.00 m Presenza di restringimenti: no Larghezza media della banchina: solo linea bianca	Ambito: extraurbano Presenza di marciapiede: no Sosta in carreggiata: no Limite di velocità: no Divieti ai veicoli pesanti: no
DATI DI TRAFFICO Modello di simulazione SIMob 2005	Prestazioni della rete stradale: Capacità media per senso di marcia: 629 veic/h Capacità massima: 629 veic/h Capacità minima: 629 veic/h	Traffico in ora di punta (8.00-9.00): Flusso medio per senso di marcia: 1 veic/h Flusso massimo: 1 veic/h Rapporto Flusso/Capacità: 0
INCIDENTALITA' Periodo 2000-2005	Numero complessivo sinistri: 3 Numero complessivo morti: 1 Numero complessivo feriti: 1 Indice di mortalità: 33.33 % Indice di lesività: 33.33 % Danno sociale complessivo: € 1.433.900 Incidentalità / km: 0.69 Danno sociale / km: € 331.921	Caratteristiche specifiche dell'incidentalità: Evoluzione 2000-2005: / Periodo di massima incidenza: / Coinvolgimento utenza debole: / Coinvolgimento motociclisti: / Coinvolgimento veicoli pesanti: alto Natura dell'incidente: prevalenza uscita di strada Meteo: / Età media coinvolti: 46 anni
INTERVENTI REALIZZATI O PROGRAMMATI	/	
POSSIBILE APPROCCIO	/	