



**Dugara S.P.A.**

**Studio di traffico relativo ad attività denominata  
“lottizzazione Dugara”  
- Comune di Brescello (RE)**



**febbraio 2024**

**versione 1.41**

**Polinomia srl**  
Alfredo Drufuca  
Stefano Battaiotto  
Bianca Bozzi

# indice

<b>1. Premessa .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Caratterizzazione dello stato di fatto.....</b>	<b>4</b>
2.1 Inquadramento .....	4
2.2 Pianificazione territoriale vigente .....	5
2.3 Analisi della viabilità esistente.....	8
2.3.1 Le indagini di traffico .....	11
<b>3. Stima del livello di servizio della rete .....</b>	<b>17</b>
3.1 Simulazione modellistica dello stato di fatto .....	17
3.2 Verifiche puntuali in corrispondenza dei passaggi a livello.....	20
<b>4. Progetto e traffico generato .....</b>	<b>23</b>
4.1 Realizzazione dello scalo ferroviario .....	23
4.2 Traffico generato.....	25
4.2.1 Treni.....	25
4.2.2 Merci.....	25
4.2.3 Personale .....	28
<b>5. Valutazione dello stato di progetto .....</b>	<b>30</b>
5.1 Worst case scenario (scen1).....	30
5.2 Scenario atteso (scen 2).....	32
<b>6. Sintesi e conclusioni .....</b>	<b>35</b>
<b>APPENDICE 1: conteggi di traffico.....</b>	<b>37</b>

## 1. Premessa

Il presente studio di traffico si colloca all'interno del Piano Particolareggiato di Iniziativa Privata destinato ad attività produttiva e logistica denominato "Polo Produttivo Eco-Logistico Dugara" nel Comune di Brescello, Provincia di Reggio Emilia.

Lo studio è finalizzato a quantificare i livelli di traffico attuali e futuri, nonché verificare l'idoneità della rete stradale esistente ad ospitare i flussi generati dal nuovo comparto Dugara.

Lo studio è così articolato:

- cap. 2    analisi dell'attuale assetto, della viabilità e circolazione veicolare, e della domanda di traffico;
- cap. 3    descrizione dello strumento di analisi utilizzato (modello di microsimulazione dinamica del traffico) e la sua applicazione per la valutazione della funzionalità della rete stradale nello stato di fatto, ulteriori verifiche statiche relative al corretto funzionamento della rete;
- cap. 4    descrizione dello scenario di progetto e stima del traffico generato;
- cap. 5    valutazione degli scenari e proposte di ottimizzazione;
- cap. 6    conclusioni dello studio.

## 2. Caratterizzazione dello stato di fatto

### 2.1 Inquadramento

La Lottizzazione Dugara è situata all'interno del Comune di Brescello, a sud del centro abitato, nell'area delimitata da via Don Camillo e Peppone a nord, dalla linea ferroviaria Parma – Suzzara a ovest e dalla SP1 e aziende preesistenti a est.

La lottizzazione è adiacente a viabilità principale che garantisce un ottimo livello di accessibilità. I principali assi stradali che permettono di raggiungere il comparto sono la SP62R a sud, che funge da collegamento con l'autostrada A1 e la SS9, la SP62Rvar a est e la SP111 a nord.

Risulta meno diretto il collegamento a ovest tramite la SP41, situazione che sarà risolta con la realizzazione del progetto di prolungamento della SP62Rvar, illustrato più avanti.

L'ingresso all'area avviene da via Peppone e Don Camillo.



Figura 2.1 Localizzazione del complesso nel contesto viabilistico a scala medio vasta (fonte OpenStreet)

Di seguito si riporta una foto aerea dell'area allo stato attuale, con indicato il perimetro dell'area di intervento.



Figura 2.2 Foto aerea dell'area allo stato di fatto

## 2.2 Pianificazione territoriale vigente

### Destinazione d'uso dell'area

A livello Comunale il PRG attualmente adottato individua l'area in esame come *Zona artigianale ed industriale di espansione*, la previsione risulta quindi in linea con quanto esposto dal progetto.

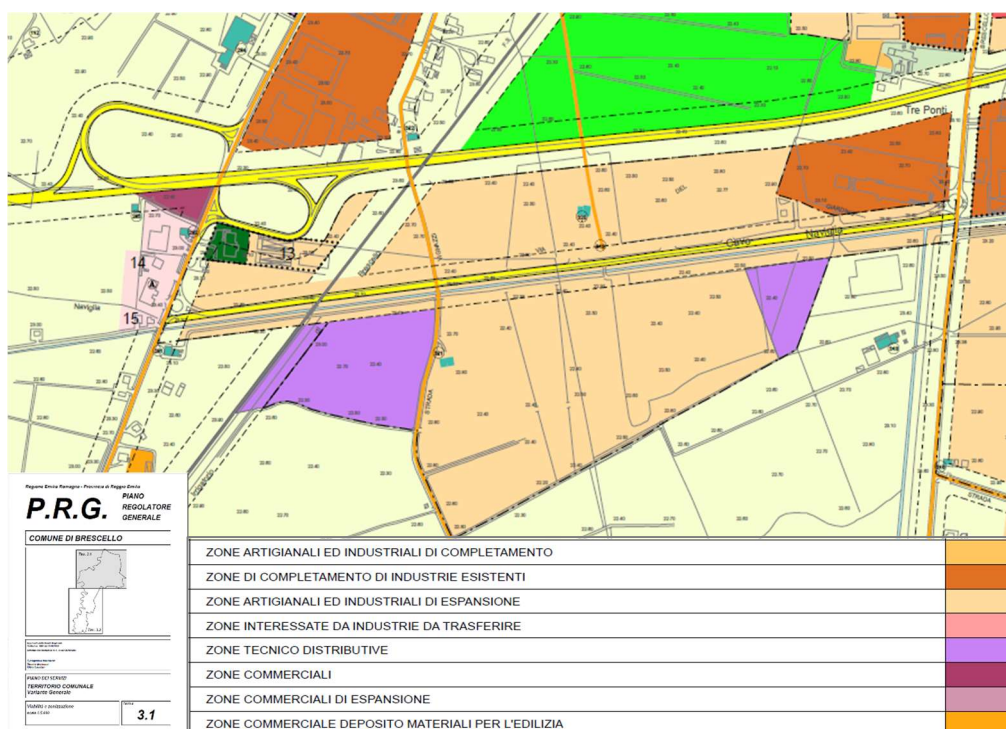


Figura 2.3 Estratto dal PRG del Comune di Brescello



A livello provinciale, il PTCP recepisce le previsioni dei singoli comuni tramite i PRG e individua quindi l'area come zona destinata a funzione prevalentemente produttiva.

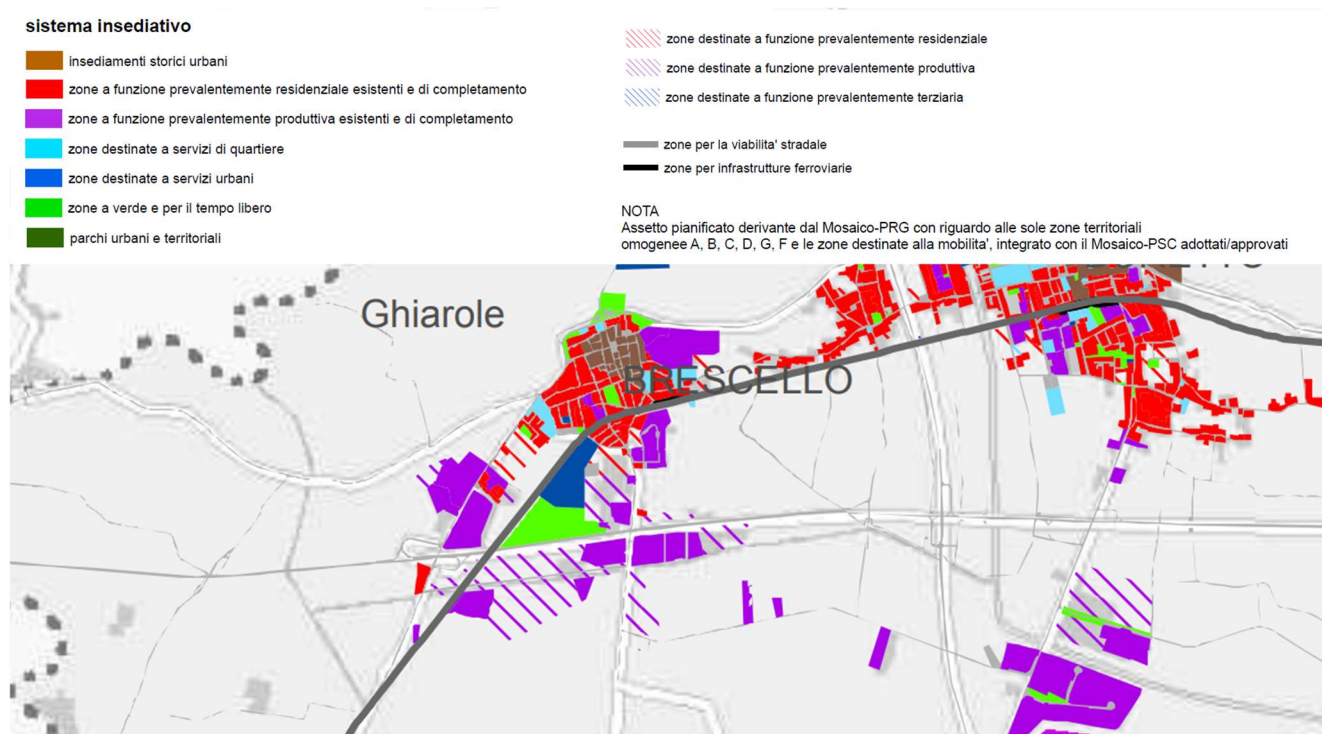


Figura 2.4 Destinazione d'uso territoriale, estratto del PTCP

### Mobilità nell'intorno

Per quanto riguarda la mobilità, i principali progetti elaborati e confermati dai piani territoriali risultano:

- l'elettrificazione della rete Parma Suzzara, attualmente già in corso.  
La linea, di competenza regionale e gestita da FER (Ferrovie Emilia Romagna Srl) rientra tra le linee in corso di elettrificazione, grazie a stanziamenti del Pnrr. La completa elettrificazione è prevista entro il 2024. Si tratta di un intervento strategico per rafforzare il corridoio plurimodale Tirreno-Brennero (Ti.bre) che, attraverso la ferrovia Pontremolese, collega i porti tirrenici all'Europa.

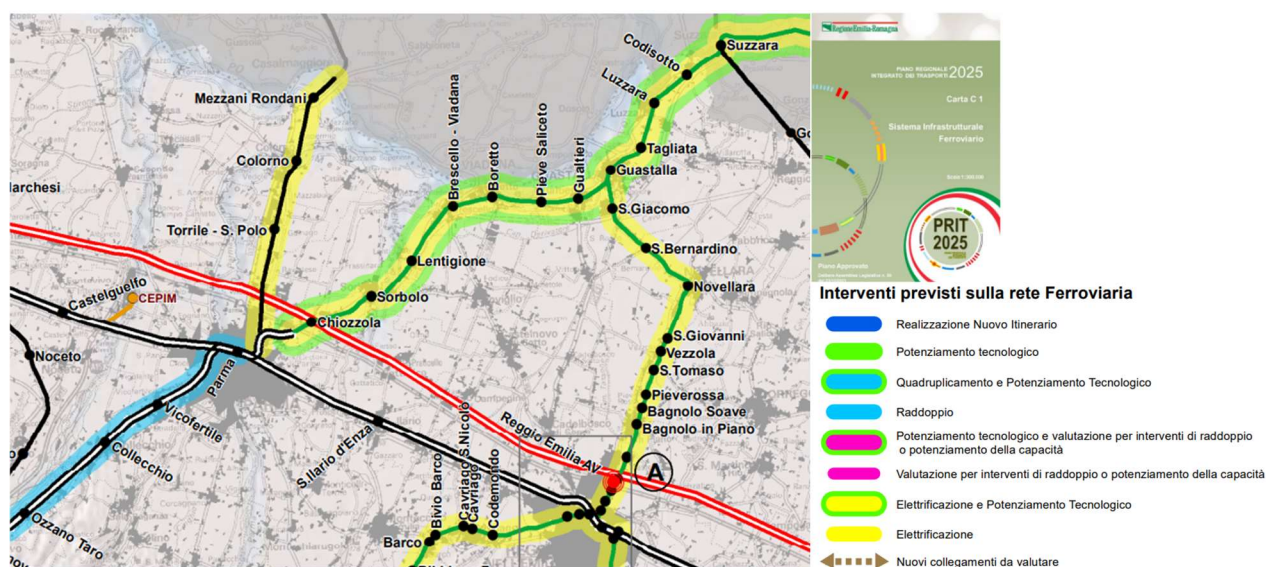


Figura 2.5 Estratto dalla tavola della mobilità ferroviaria del Piano Regionale Integrato dei Trasporti

- il completamento della SP62Rvar (Cispadana) fino a Mezzani, che garantisce un migliore collegamento con la zona ovest. L'estensione di questo asse di viabilità principale consente inoltre di indirizzare il traffico pesante generato dalla nuova lottizzazione completamente su assi di viabilità principale esterni ad aree urbanizzate, liberando la viabilità minore.

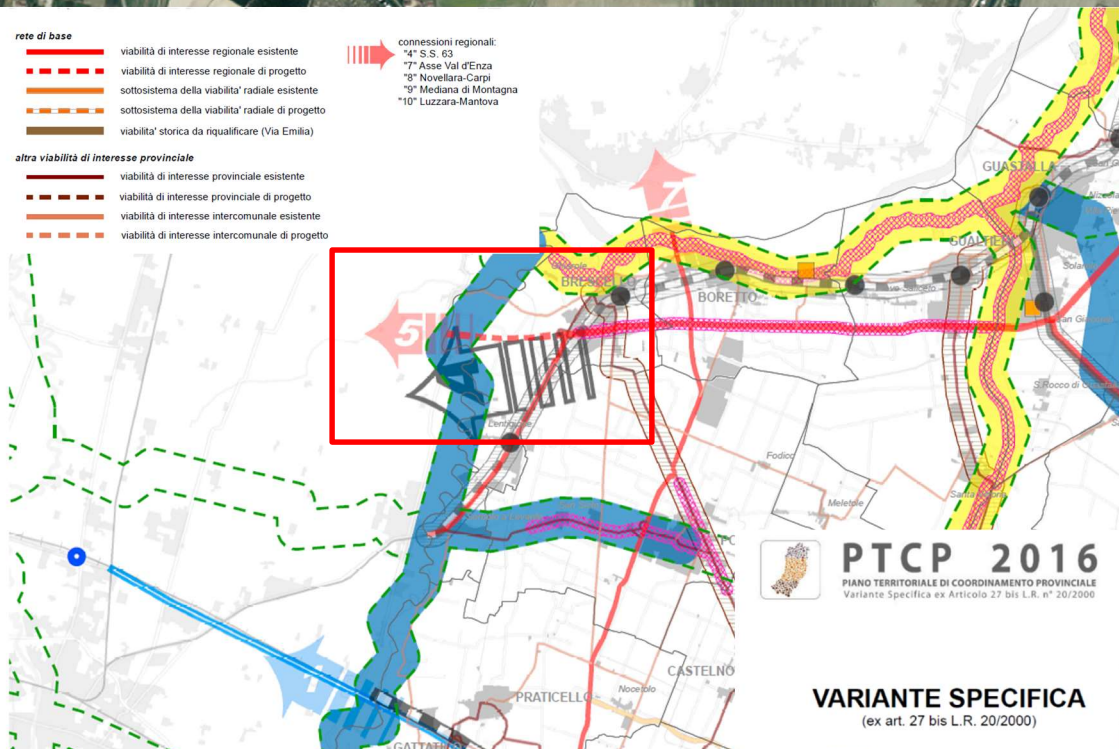
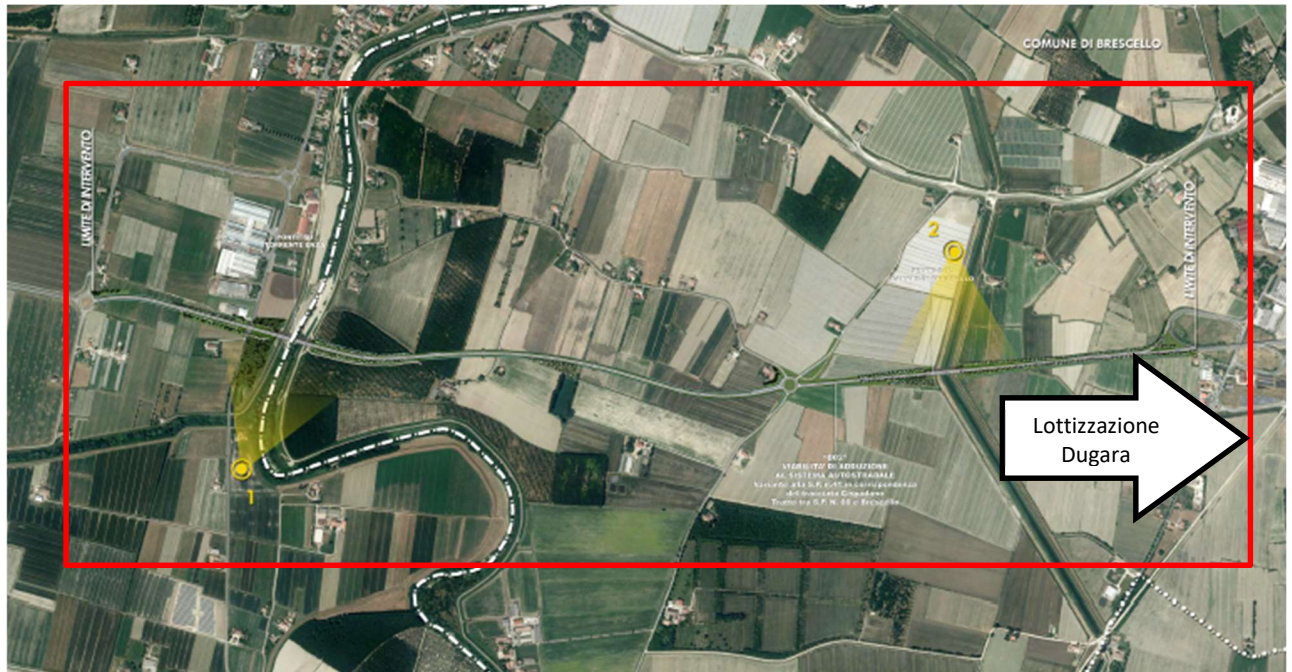


Figura 2.6 Pianificazione e corridoio di progetto dell'estensione della SP62Rvar



## 2.3 Analisi della viabilità esistente

Il progetto prevede la necessità di un approfondito studio della mobilità del comparto analizzato. In primo luogo devono essere identificati i flussi veicolari circolanti attualmente sulla rete, per poi verificare il buon funzionamento del nuovo assetto progettuale.

Le intersezioni che sono state monitorate sono indicate nella figura seguente.

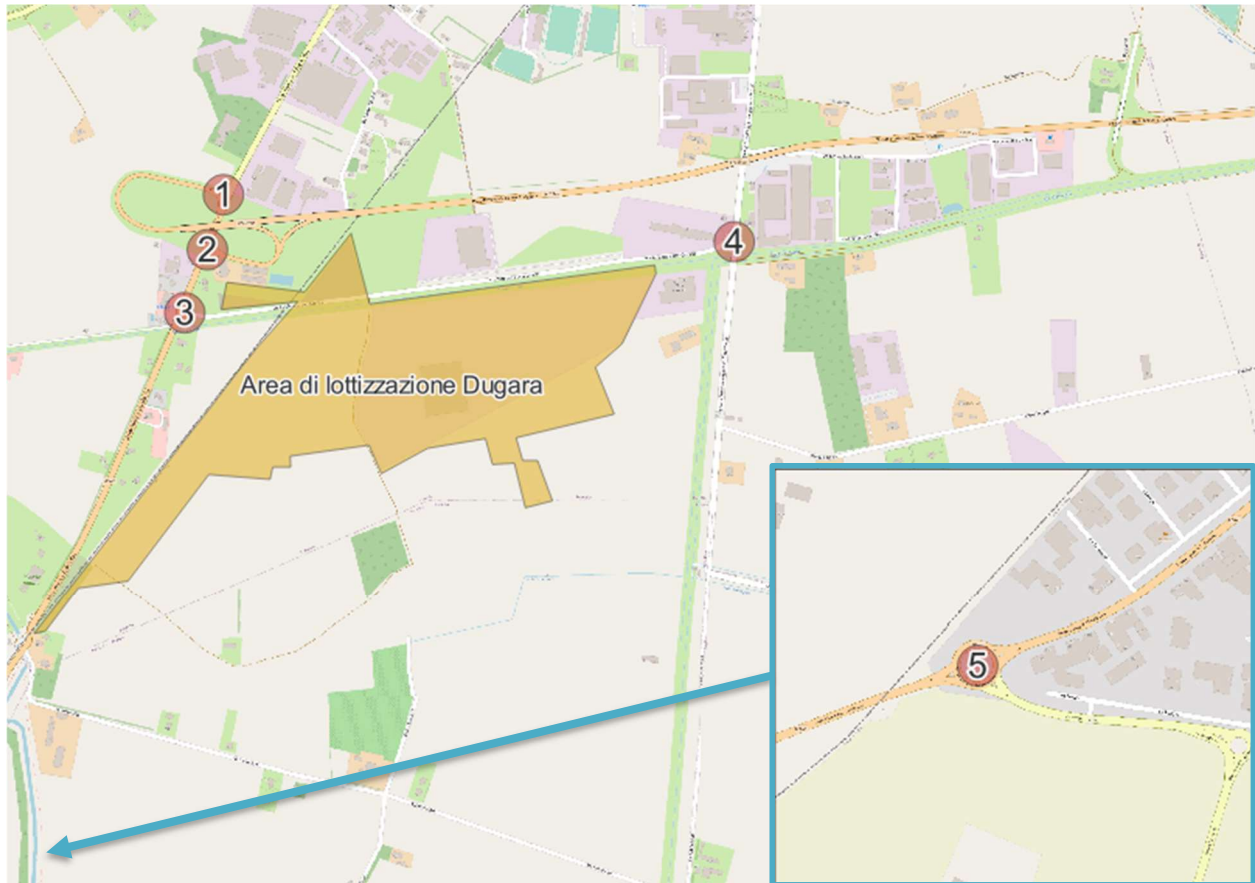


Figura 2.7 Posizionamento dei conteggi di traffico effettuati nelle ore di punta del mattino e della sera

- Intersezioni 1 e 2: SP62R e SP62Rvar. Si tratta di un'intersezione a livelli sfalsati tra le due strade provinciali, realizzata con la prospettiva dell'estensione della Cispadana secondo il progetto precedentemente illustrato.

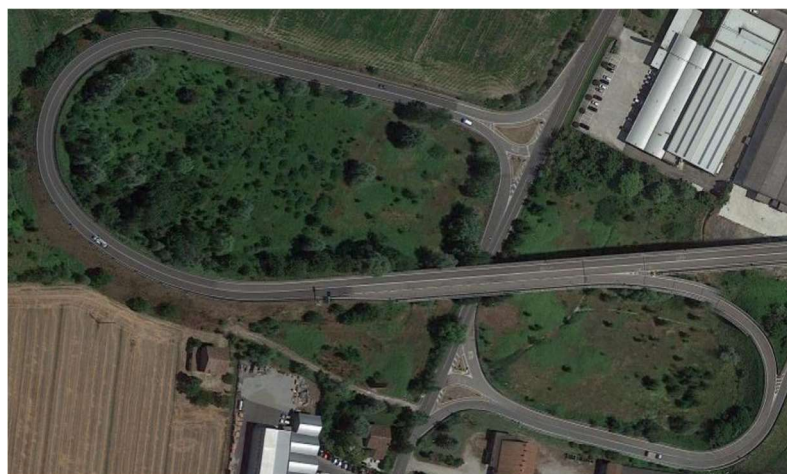


Figura 2.8 Intersezioni 1 e 2



- Intersezione 3: SP62R e via Peppone e don Camillo. Rotatoria a tre braccia con diametro esterno di 35m. Sul ramo nord è presente l'ingresso ad una struttura alberghiera la cui interferenza con la normale circolazione è estremamente ridotta.



Figura 2.9 Intersezione 3

- Intersezione 4: rotatoria SP1 e via Peppone e Don Camillo. Rotatoria a tre braccia con accesso privato a zona industriale sul lato nord ovest, diametro esterno 37m. L'ingresso dal ramo sud presenta larghezza ridotta ed è regolato a senso unico alternato. L'accesso al ramo nord è vietato ai mezzi pesanti, eccetto carico e scarico autorizzato.

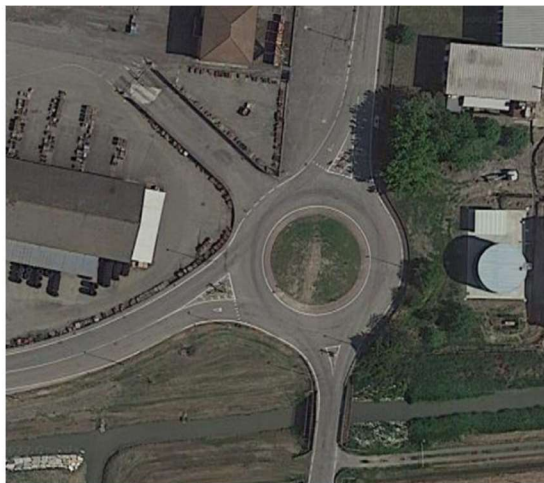


Figura 2.10 Intersezione 4; ramo sud; ramo nord

Lungo via Peppone e Don Camillo sono presenti accessi ad alcune ditte con ampi parcheggi pertinenziali.

- Intersezione 5: rotatoria tra SP62R e SP20. Intersezione a rotatoria a tre braccia, diametro esterno di 33m. Presenta un particolare disturbo del traffico causato dal passaggio a livello sul ramo ovest della Sp62R. L'intersezione è regolata tramite lanterne semaforiche funzionanti durante la chiusura del PL sui rami est e sud.



Figura 2.11 Intersezione 5

La linea ferroviaria interseca l'area in esame in più punti:

- Tra le intersezioni 3 e 4, lungo via Peppone e Don Camillo, è presente un passaggio a livello.
- È presente un terzo passaggio a livello al km 134 della SP62R, tra Brescello e Lentigione.

I tempi di chiusura dei passaggi a livello rilevati durante le indagini di traffico sono pari a 3 minuti e 20 secondi.

Si riporta di seguito la tabella degli orari di passaggio dei treni che interessano i passaggi a livello in esame. In giallo sono evidenziati i treni che transitano in orario di punta del mattino.

Parma → Suzzara Feriali

Stazioni	Regionale 90316	Regionale 90318	Regionale 90320	Regionale 90322	Regionale 90324	Regionale 90326	Regionale 85510	Regionale 90328	Regionale 90330	Regionale 90332	Regionale 85514	Regionale 90334	Regionale 90336	Regionale 90338	Regionale 85512	Regionale 90340
Parma	6:29	7:46	9:01	11:03	12:36	13:50	13:50	14:37	15:51	17:05	17:05	17:54	19:03	20:19	20:20	21:03
Chiozzola	6:38	7:55	9:10	11:12	12:45	13:59	14:03	14:46	16:00	17:14	17:18	18:03	19:12	20:27	20:33	21:11
Sorbolo	6:45	8:05	9:19	11:19	12:52	14:08	14:08	14:55	16:07	17:23	17:23	18:10	19:22	20:38	20:38	21:18
Sorbolo Levante							14:10				17:25				20:40	
Lentigione	6:51	8:11	9:25	11:25	12:58	14:14	14:13	15:01	16:13	17:29	17:28	18:16	19:28	20:43	20:43	21:24
Brescello-Viadana	7:00	8:16	9:30	11:30	13:06	14:19	14:21	15:09	16:22	17:34	17:36	18:23	19:36	20:49	20:51	21:29
Boretto	7:07	8:22	9:36	11:36	13:12	14:25	14:26	15:15	16:28	17:40	17:41	18:29	19:42	20:55	20:56	21:35
Pieve Saliceto	7:14	8:29	9:43	11:43	13:19	14:32	14:32	15:22	16:35	17:47	17:47	18:36	19:49	21:01	21:02	21:42
Gualtieri	7:20	8:35	9:49	11:49	13:25	14:38	14:38	15:28	16:41	17:53	17:53	18:42	19:55	21:07	21:08	21:47
Guastalla	7:30	8:42	9:56	11:55	13:32	14:44	14:46	15:34	16:47	17:59	18:01	18:48	20:01	21:13	21:16	21:53
Tagliata	7:36	8:50	10:02	12:01	13:38	14:50	14:51	15:40	16:53	18:05	18:06	18:54	20:07	21:18	21:21	-
Luzzara	7:41	8:55	10:07	12:06	13:43	14:55	14:57	15:45	16:58	18:10	18:12	18:59	20:12	21:23	21:27	
Codisotto	7:47	9:01	10:13	12:12	13:49	15:01	15:02	15:51	17:04	18:16	18:17	19:05	20:18	21:29	21:32	
Suzzara	7:51	9:05	10:17	12:16	13:53	15:05	15:10	15:55	17:08	18:20	18:25	19:09	20:22	21:33	21:40	

Suzzara → Parma Feriali

Stazioni	Regionale 90317	Regionale 90319	Regionale 90321	Regionale 90323	Regionale 85513	Regionale 90325	Regionale 90327	Regionale 90329	Regionale 85511	Regionale 90331	Regionale 90333	Regionale 90335	Regionale 85515	Regionale 90337	Regionale 90339
Suzzara	6:13	7:06	8:17	9:32	12:05	12:21	13:07	14:21	15:30	15:33	16:23	17:35	18:45	18:47	19:36
Codisotto	6:17	7:10	8:21	9:36	12:13	12:25	13:11	14:25	15:38	15:37	16:27	17:39	18:53	18:51	19:40
Luzzara	6:23	7:16	8:27	9:42	12:18	12:31	13:17	14:31	15:43	15:46	16:33	17:45	18:58	19:00	19:46
Tagliata	6:28	7:21	8:32	9:47	12:23	12:36	13:22	14:36	15:48	15:51	16:38	17:50	19:03	19:05	19:51
Guastalla	6:35	7:29	8:43	9:58	12:30	12:43	13:32	14:45	15:55	15:58	16:47	17:59	19:10	19:12	20:02
Gualtieri	6:40	7:34	8:49	10:03	12:36	12:48	13:38	14:51	16:01	16:03	16:53	18:05	19:16	19:17	20:07
Pieve Saliceto	6:45	7:39	8:54	10:08	12:43	12:53	13:43	14:56	16:08	16:08	16:58	18:10	19:23	19:22	20:12
Boretto	6:51	7:45	8:59	10:14	12:49	12:59	13:48	15:01	16:14	16:14	17:03	18:15	19:29	19:28	20:18
Brescello-Viadana	7:00	7:52	9:06	10:23	12:54	13:07	13:55	15:08	16:19	16:23	17:10	18:23	19:34	19:35	20:25
Lentigione	7:06	7:58	9:12	10:29	13:01	13:13	14:01	15:14	16:26	16:29	17:16	18:29	19:41	19:41	20:31
Sorbolo Levante					13:03				16:28				19:43		
Sorbolo	7:11	8:04	9:18	10:35	13:05	13:19	14:07	15:20	16:30	16:36	17:23	18:36	19:45	19:47	20:37
Chiozzola	7:19	8:11	9:25	10:43	13:09	13:26	14:14	15:27	16:34	16:43	17:30	18:43	19:49	19:54	20:44
Parma	7:28	8:20	9:34	10:53	13:25	13:35	14:23	15:36	16:50	16:53	17:39	18:53	20:05	20:03	20:53

Figura 2.12 Orario ferroviario linea Parma Suzzara

### 2.3.1 Le indagini di traffico

Il livello e la composizione dei flussi di traffico che interessano le intersezioni in esame (individuate in figura 2.7), così come le manovre di svolta in corrispondenza dei nodi sono stati oggetto di una rilevazione, assistita da videoriprese, effettuata la mattina di giovedì 17 novembre 2022 tra le 7.15 e le 8.45 e la sera di mercoledì 16 novembre tra le 17.15 e le 18.45.

Si riportano di seguito i punti di misura coperti dai due rilievi:

1. Incrocio SP62R/SP62Rvar (carreggiata nord);
2. Incrocio SP62R/SP62Rvar (carreggiata sud);
3. Rotatoria SP62R/via Peppone e Don Camillo;
4. Rotatoria SP1/via Peppone e Don Camillo;
5. Rotatoria SP62R/SP20.

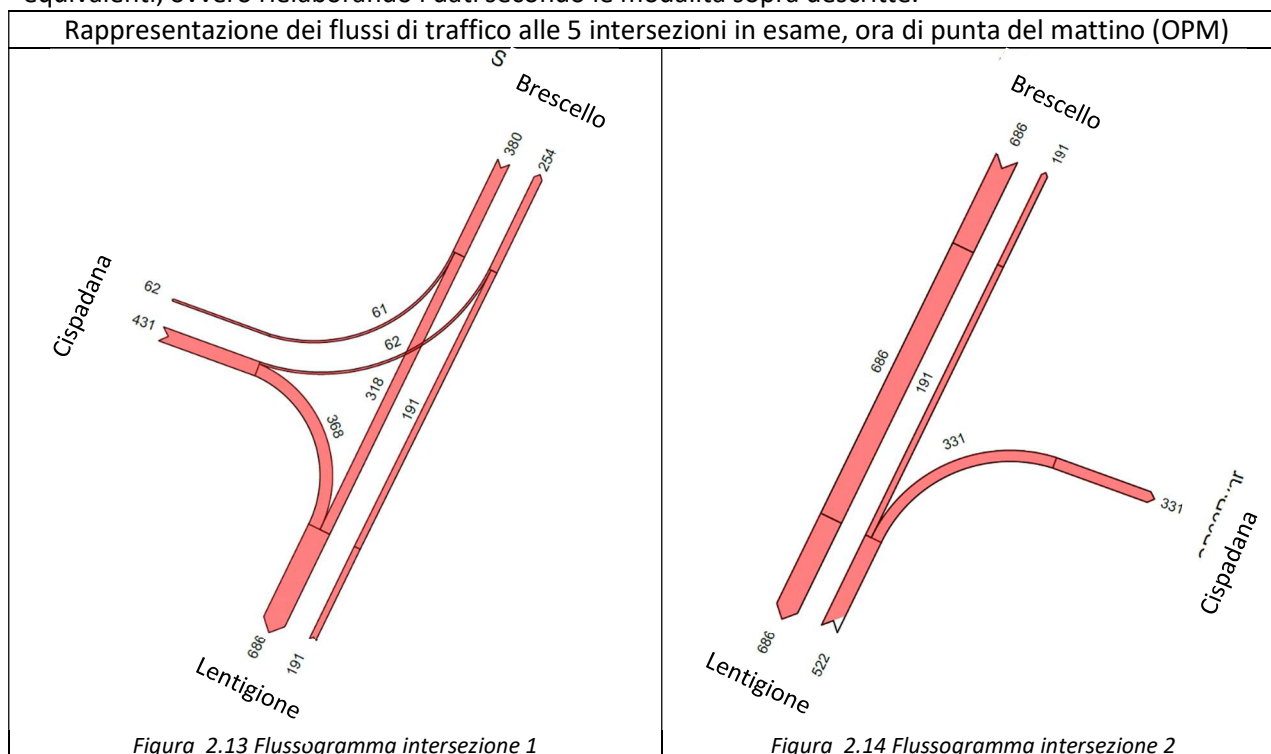
#### Flussi di traffico ai nodi

Le rilevazioni con videocamera hanno consentito di misurare le manovre di svolta suddividendole per quarto d'ora e per tipo di veicolo (leggeri e furgoni, camion, articolati, bus e moto) e permettendo di individuare l'ora di punta mattutina e serale.

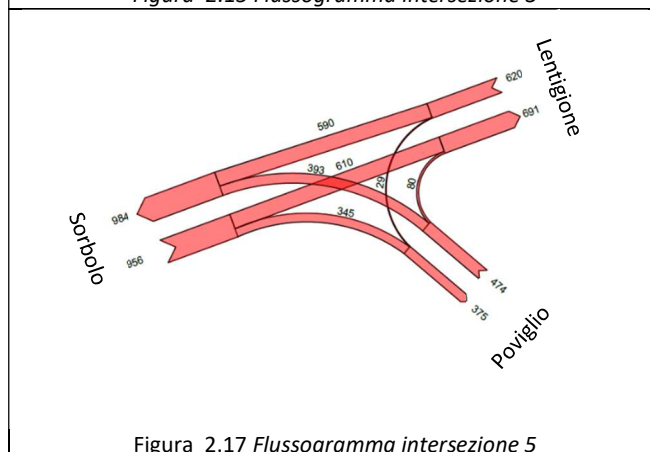
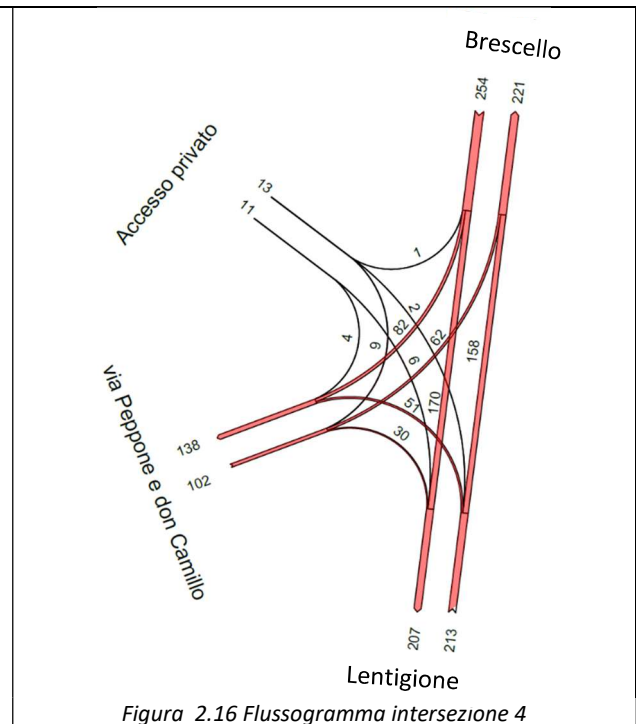
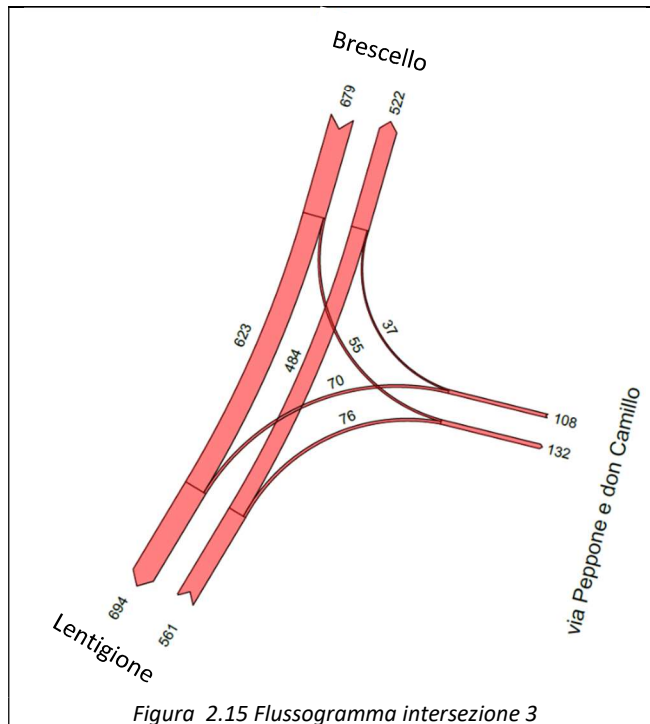
Il coefficiente di equivalenza utilizzato per 'pesare' le diverse categorie rispetto all'impegno di capacità stradale è stato di 1 per le auto, di 2.5 per i pesanti, 3.5 per i bus, 4 per gli articolati e di 0.5 per le moto.

Nelle tabelle e nei grafici seguenti sono riportati i risultati delle rilevazioni effettuate per l'ora di punta del mattino - tra le 7.15 e le 8.15 – e per quella della sera – tra le 17.15 e le 18.15.

I grafici seguenti rappresentano i flussi di traffico alle intersezioni monitorate, espressi in veicoli equivalenti, ovvero rielaborando i dati secondo le modalità sopra descritte.







La differenza di flusso su via Peppone e Don Camillo tra le due intersezioni successive (3 e 4) è riconducibile alla presenza di parcheggi e ingressi ad aziende.

I risultati mostrano come l'asse più trafficato sia senza dubbio la SP62R; in particolare risulta essere particolarmente attrattiva la zona di Lentigione. L'intersezione con maggiore traffico risulta quella più a sud con la SP20, con un flusso superiore ai 2000 veicoli totali. L'intersezione meno trafficata è la rotatoria tra la SP1 e via Peppone e Don Camillo, con 579 veicoli transitanti in un'ora. Le altre intersezioni hanno flussi variabili tra i 1000 e i 1350 veicoli.

Nodo	Auto e furgoni	Camion	Bus	Articolati	Moto	Bici	Totale	Veic. Equivalenti
1	720	38	6	41	2	0	807	1001
2	770	40	6	79	2	0	897	1208
3	877	43	7	84	5	0	1016	1348
4	450	22	4	14	4	11	505	579
5	1553	52	6	85	10	2	1708	2049

Tabella 2.1 Flussi rilevati ai nodi in esame durante l'ora di punta del mattino

Nodo	Auto e furgoni	Camion	Bus	Articolati	Moto	Bici
1	89.2%	4.7%	0.7%	5.1%	0.2%	0.0%
2	85.8%	4.5%	0.7%	8.8%	0.2%	0.0%
3	86.3%	4.2%	0.7%	8.3%	0.5%	0.0%
4	89.1%	4.4%	0.8%	2.8%	0.8%	2.2%
5	90.9%	3.0%	0.4%	5.0%	0.6%	0.1%

Tabella 2.2 Distribuzione modale durante l'ora di punta del mattino

La percentuale di mezzi pesanti (camion, bus e articolati) transitanti risulta particolarmente elevata alle intersezioni 2 e 3, con valori tra il 13% e il 14%, si mantiene elevata all'intersezione 1 (10.5%) e diminuisce intorno all'8% alle intersezioni 5 (8.4%) e 4 (8%).

Il grafico seguente mostra la distribuzione delle diverse tipologie di veicoli ogni 15 minuti durante l'ora e mezza di rilievo.

Si nota una maggiore concentrazione di mezzi pesanti (camion, bus e articolati) tra le 7.15 e le 8.00.

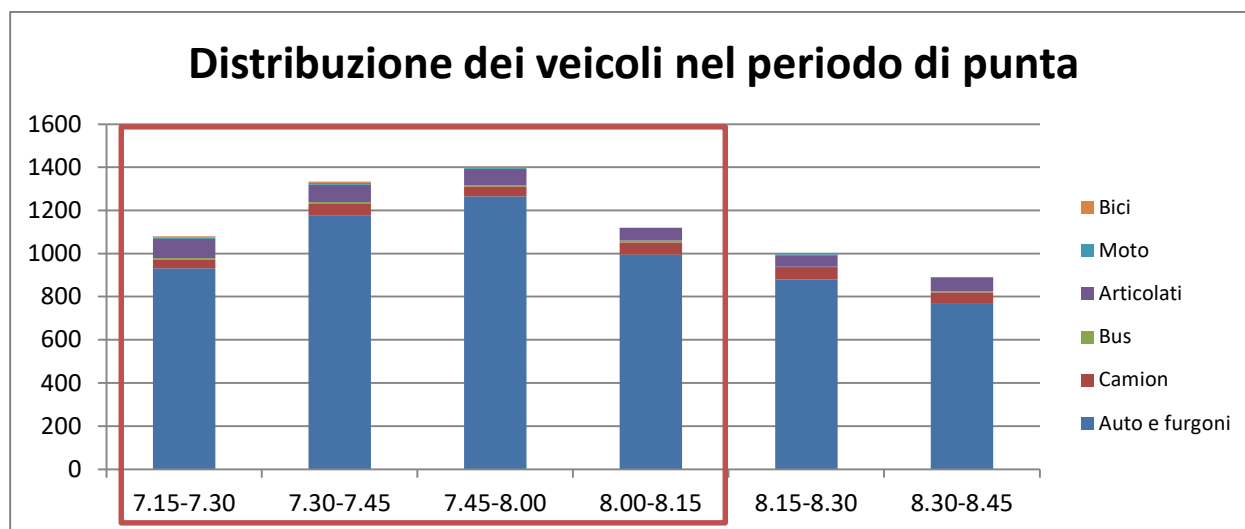


Figura 2.18 Distribuzione dei veicoli sul periodo esaminato e definizione dell'ora di punta tra le 7.15 e le 8.15

Di seguito si riportano, con le stesse modalità impiegate per l'ora di punta del mattino, i risultati relativi all'ora di punta serale.

## Rappresentazione dei flussi di traffico alle 5 intersezioni in esame, ora di punta della sera (OPS)

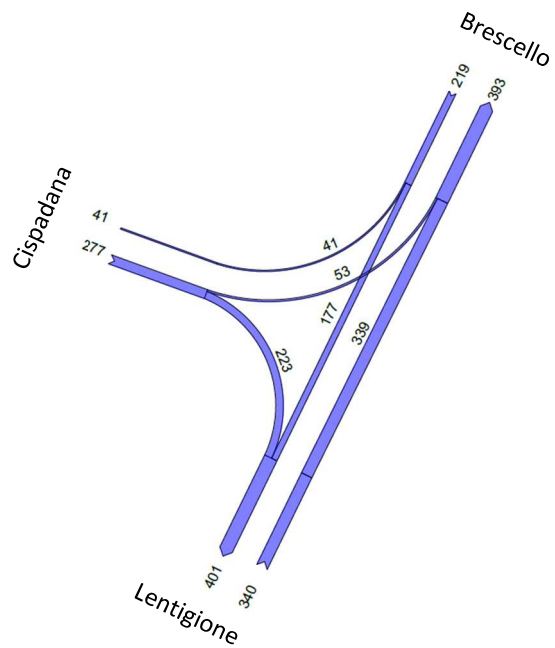


Figura 2.19 Flussogramma intersezione 1

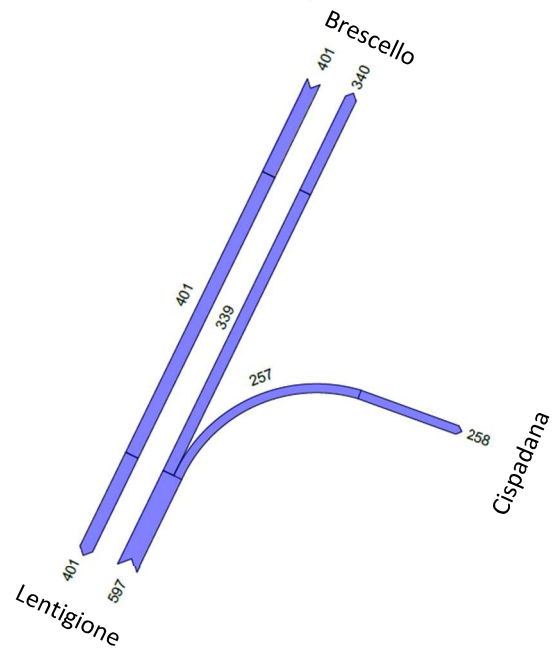


Figura 2.20 Flussogramma intersezione 2

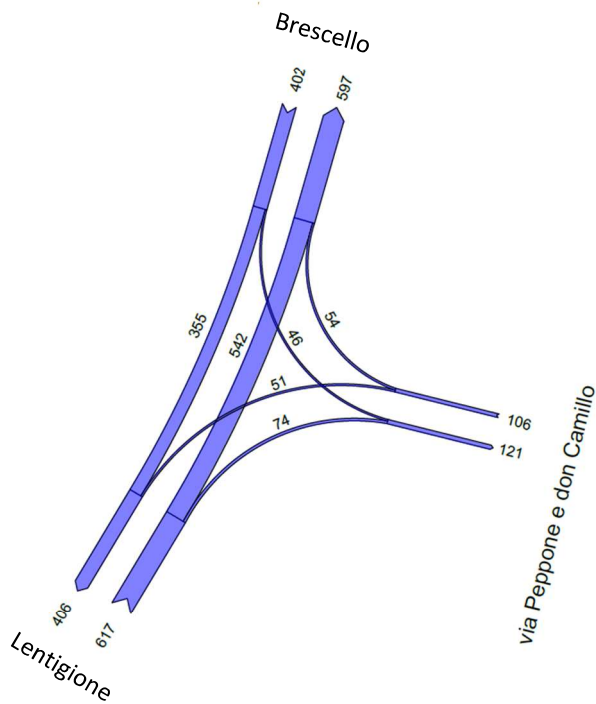


Figura 2.21 Flussogramma intersezione 3

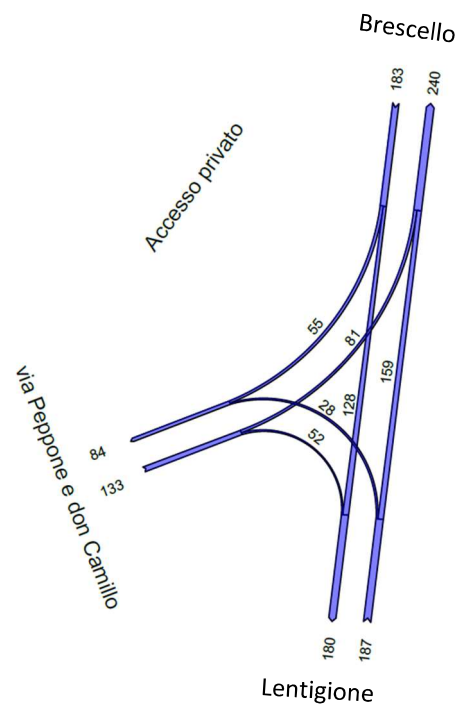
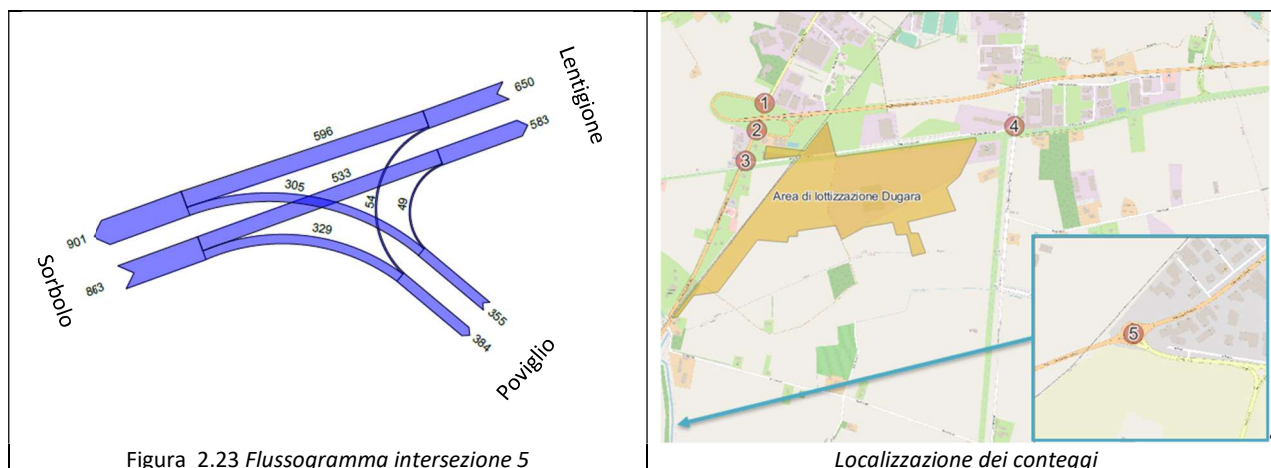


Figura 2.22 Flussogramma intersezione 4





La SP62R risulta nuovamente l'asse maggiormente trafficato e l'intersezione a flusso maggiore rimane quella con la SP20, con un flusso lievemente minore rispetto al mattino pari a 1867 veicoli. L'intersezione meno trafficata risulta essere la rotatoria tra la SP1 e via Peppone e Don Camillo, con 503 veicoli transitati in un'ora. Le altre intersezioni hanno flussi variabili tra gli 835 e i 1124 veicoli.

Nodo	Auto e furgoni	Camion	Bus	Articolati	Moto	Bici	Totale	Veic. Equivalenti
1	666	18	0	31	0	0	715	835
2	771	23	0	42	3	0	839	998
3	883	22	0	46	3	1	955	1124
4	453	15	0	3	1	1	473	503
5	1579	26	0	55	6	1	1667	1867

Tabella 2.3 Flussi rilevati ai nodi in esame durante l'ora di punta del mattino

Nodo	Auto e furgoni	Camion	Bus	Articolati	Moto	Bici
1	93.1%	2.5%	0.0%	4.3%	0.0%	0.0%
2	91.9%	2.7%	0.0%	5.0%	0.4%	0.0%
3	92.5%	2.3%	0.0%	4.8%	0.3%	0.1%
4	95.8%	3.2%	0.0%	0.6%	0.2%	0.2%
5	94.7%	1.6%	0.0%	3.3%	0.4%	0.1%

Tabella 2.4 Distribuzione modale durante l'ora di punta del mattino

Anche le percentuali di mezzi pesanti risultano inferiori a quelle mattutine, seppur confermando le intersezioni con il maggior traffico pesante.

Il grafico seguente mostra la distribuzione delle diverse tipologie di veicoli ogni 15 minuti durante l'ora e mezza di rilievo.

Si nota un particolare picco di traffico nel quarto d'ora tra le 17.30 e le 17.45.

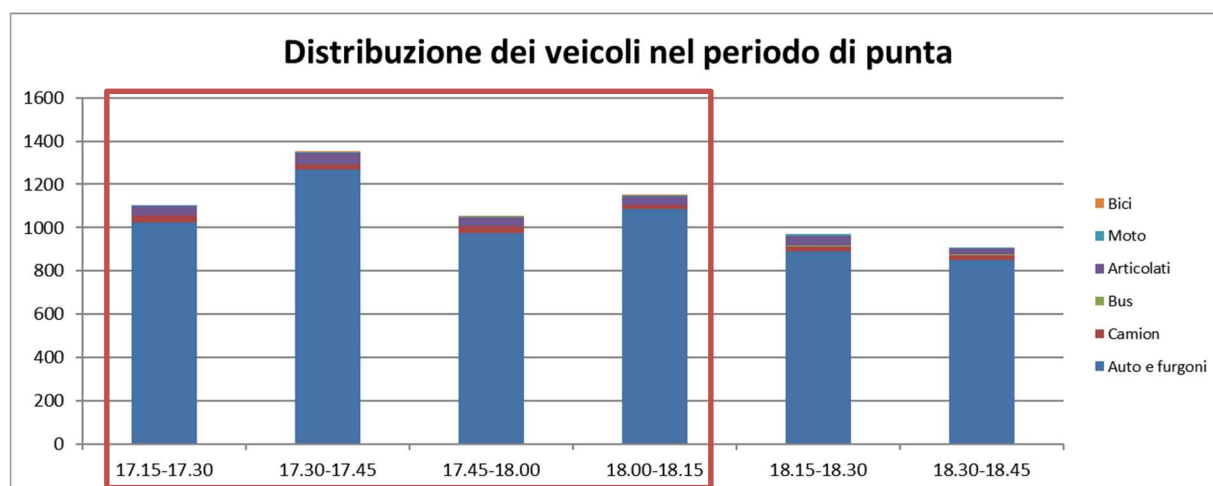


Figura 2.24 Distribuzione dei veicoli sul periodo esaminato e definizione dell'ora di punta tra le 17.15 e le 18.15

In conclusione, l'ora di punta del mattino risulta la più trafficata e dunque la più critica dal punto di vista del traffico e del funzionamento della rete stradale in esame.

Le verifiche di capacità verranno dunque effettuate utilizzando i valori dei flussi circolanti tra le 7.15 e le 8.15 del mattino.

### Raffronto con i dati TomTom

Per verificare se i dati ottenuti con le indagini sul campo siano sufficientemente rappresentativi del traffico medio feriale scolastico si ricorre all'uso dei BigData forniti da TomTom.

Con la locuzione Big Data del traffico si fa riferimento, nel presente contesto, alla famiglia di informazioni derivate dalla raccolta e analisi dei dati registrati dai gestori di apparati capaci di 'tracciare' gli spostamenti di singoli veicoli, anche noti come FCD (Floating Car Data). Sono dati raccolti attraverso le 'scatole nere' montate sugli autoveicoli e i navigatori satellitari (localizzazione gps circa ogni minuto, variabile su eventi predefiniti dal gestore blackbox, e con precisione 5-10 metri).

Si tratta di un'analisi di tipo statistico che permette di valutare l'affidabilità dei rilievi diretti.

Nella seguente tabella sono riportati i conteggi (hits) presenti nel database TomTom nei due giorni di rilievo e la media feriale del mese di ottobre 2022.

Sezione	Punta mattino			Punta sera		
	Rilievo 17-nov-22	BigData media ott-22	diff%	Rilievo 16-nov-22	BigData media ott-22	diff%
Cispadana	62	61.1	1.4%	48	47.0	2.0%
via Peppone e Don Camillo	9	10.6	-18.0%	10	11.1	-11.0%
SP62R-Strada della Cisa nord	42	43.6	-3.9%	43	45.5	-5.9%
SP62R-Strada della Cisa sud	89	87.3	1.9%	84	80.0	4.7%

Tabella 2.3 Raffronto tra gli hits estratti dal set BigData TomTom

Il range di variabilità degli hits TomTom nel giorno di indagine sulla viabilità principale è compreso tra - 5.9% e +4.7%, valori del tutto compatibili con le normali fluttuazioni del traffico, solitamente comprese in un intervallo di  $\pm 10\%$ . Fa eccezione via Peppone e Don Camillo, ma il valore maggiore è giustificabile col basso flusso e il conseguente basso campionamento fornito dai BigData.

### 3. Stima del livello di servizio della rete

Le verifiche di funzionalità del sistema sono state effettuate applicando con due metodologie di analisi differenti:

- modello di microsimulazione del traffico applicato al sistema corrispondente alle prime quattro intersezioni oggetto di indagine (cfr paragrafo 2.3);
- analisi puntuale dello stato della rotatoria tra la SP20 e la SP62R e del passaggio a livello lungo la SP62R (a nord di via Ponte Alto).

#### 3.1 Simulazione modellistica dello stato di fatto

Utilizzando uno strumento di microsimulazione dinamica del traffico, in grado di riprodurre il comportamento di ogni veicolo che utilizza la rete di trasporto stradale con la propria origine e destinazione e le caratteristiche cinematiche proprie del tipo di veicolo, in modo coerente alle informazioni disponibili.

Il modello consente di riprodurre con notevole grado di dettaglio il funzionamento delle reti stradali e, di conseguenza, l'effetto di interventi che ne modifichino l'assetto.

In tali modelli il comportamento di ogni singolo veicolo viene simulato, istante per istante, sulla base di algoritmi decisionali di tipo comportamentale che stabiliscono le variazioni di velocità, il cambio di corsia, la distanza dal veicolo che precede, l'immissione nelle corsie di svolta e tutti gli altri elementi che governano il movimento dei veicoli.

Tali caratteristiche inoltre sono fatte variare stocasticamente così da riprodurre la variabilità dei comportamenti quale si osserva nella realtà.

Questi modelli sono pertanto in grado di "sperimentare" ex ante e con realismo le soluzioni prospettate.

Per il modello di traffico è stato utilizzato il noto software di microsimulazione Aimsun della TSS-Transport Simulation Systems.

Per valutare il caso più critico si è scelto di applicare il modello all'ora di punta del mattino, in cui i flussi sulla rete sono maggiori.

Si riporta di seguito lo schema della rete simulata dal modello e una rappresentazione della simulazione.





*Figura 3.1 Estensione della rete simulata dal modello*



*Figura 3.2 Screenshot dal modello di microsimulazione*

La calibrazione del modello viene effettuata riproducendo nel modo più aderente possibile il comportamento rilevato del sistema: la prima fase di validazione del modello ha riguardato il confronto tra i risultati dei conteggi manuali di traffico e i flussi veicolari stimati dal modello di simulazione. Nello scatterplot seguente vengono riportati i risultati di tale confronto, con in ascissa i valori di traffico misurati dalle rilevazioni agli incroci e in ordinata i flussi simulati dal modello; si ha dunque un'ottima correlazione tra i due set di dati.

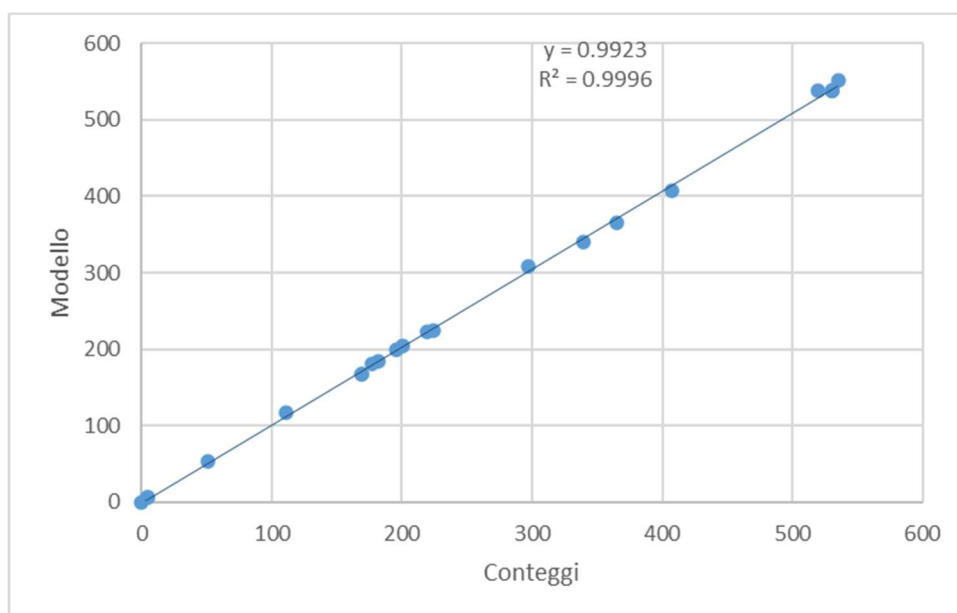


Figura 3.3 Diagramma di validazione del modello di microsimulazione, con confronto fra flussi rilevati e flussi simulati

Oltre alla rappresentazione visiva dei movimenti dei veicoli sulla rete, il software AIMSUN calcola diversi indicatori di funzionalità della rete, sia aggregati per l'intera rete simulata che disaggregati per singolo arco stradale.

Gli indicatori aggregati relativi allo SDF nell'ora di punta del mattino sono riportati nella tabella seguente.

Flusso	Velocità media [km/h]	Percorrenze [veicoli * km]	Tempo di viaggio [veicoli * ora]
<b>1472</b>	58.3	1452	24.9

Tabella 3.1 Indicatori di funzionalità del sistema nell'ora di punta del mattino

Gli indicatori disaggregati sono invece riportati nella tabella successiva, e consentono in particolare di calcolare i ritardi mediamente subiti dai veicoli nel percorrere ciascun arco, indicatore da cui si determina il 'livello di servizio' (LOS) della strada<sup>1</sup>, nonché la lunghezza media e massima degli accodamenti.

Nello specifico il LOS classifica il deflusso in sei categorie: il livello 'A' coincide con condizioni ottimali, senza interferenze subite dagli utenti e con velocità prossime alla velocità libera; si ha poi un progressivo peggioramento del deflusso veicolare fino a raggiungere il livello 'F', caratterizzato da un deflusso interrotto (stop-and-go) proprio degli stati congestionati.

Ritardo medio sec	LOS - Livello di servizio
< 10	<b>A</b>
10-15	<b>B</b>
15-25	<b>C</b>
25-35	<b>D</b>
35-50	<b>E</b>
> 50	<b>F</b>

Tabella 3.2 Scala dei livelli di servizio in base al ritardo medio alle intersezioni

<sup>1</sup> Per la definizione di LOS cfr "Highway Capacity Manual", Transportation Research Board, 2010

L'indicatore 'ritardo' è calcolato come la differenza tra il tempo necessario per percorrere l'arco in presenza di traffico e il tempo in condizioni di strada libera. Si riportano i valori disaggregati per i rami di ingresso delle singole intersezioni e per il passaggio a livello su via Peppone e Don Camillo.

Dai risultati riassunti nella seguente tabella non si evidenziano situazioni di criticità, con valori dei LOS pari ad 'A' per tutti gli archi, e code quasi nulle su tutta la rete, ad eccezione dei due tratti di via Peppone e Don Camillo in corrispondenza del passaggio a livello (PL).

Nodo	Arco	Ritardo medio (sec)	Coda media (veicoli)	Coda massima (veicoli)	LOS
1	01.SP62R Nord	0	0.00	0.00	A
	01.SP62R Sud	0	0.00	0.00	A
	01.SP62Rvar	1	0.00	0.20	A
2	02.SP62R Nord	0	0.00	0.00	A
	02.SP62R Sud	1	0.00	0.00	A
	02.SP62Rvar	0	0.00	0.00	A
3	03.SP62R Nord	1	0.00	0.20	A
	03.SP62R Sud	1	0.00	0.20	A
	03.via Peppone e don Camillo	1	0.00	0.00	A
4	04.Accesso privato	1	0.00	0.40	A
	04.SP1 Nord	0	0.00	0.00	A
	04.SP1 Sud	1	0.00	0.00	A
	04.via Peppone e don Camillo	1	0.00	0.00	A
PL	PL est	7	0.16	5.60	A
	PL ovest	7	0.20	7.00	A

Tabella 3.3 Livelli di servizio modellizzati – stato di fatto, punta mattino

### 3.2 Verifiche puntuali in corrispondenza dei passaggi a livello

#### Rotatoria SP62R/SP20

Per verificare il funzionamento della rotatoria tra la SP62R e la SP20 si procede tramite applicazione del metodo di verifica di funzionamento delle rotatorie "Bovy".

Si tratta di un metodo di verifica statico che ipotizza che la capacità di ogni ramo di accesso parta da un valore massimo cui va detratto l'effetto del "traffico disturbante" (ovvero quello che circola davanti all'accesso) più una quota di quello che esce dallo stesso ramo. Tale quota è tanto più importante quanto più ravvicinate sono le traiettorie di ingresso-uscita.

Per considerare il disturbo provocato dalla presenza del passaggio a livello e dei semafori che regolano gli accessi all'intersezione durante il passaggio dei treni, si procede applicando il seguente criterio:

- Durante l'ora di punta del mattino, individuata tra le 7.15 e le 8.15, si rileva il transito di un treno con conseguente chiusura del passaggio a livello per un periodo di 3 minuti e 20 secondi. Durante questo periodo, corrispondente al 6% dell'ora di punta, l'intersezione rimane del tutto paralizzata, ma il flusso in ingresso alla rotatoria rimane costante, causando accodamenti. È, quindi, possibile rappresentare questo ritardo inserendo una quota di traffico aggiuntiva stimata pari al 6% del flusso totale.



Metodo Bovy		Traffico entrante	Capacità ingresso	F/C ingresso	F/C anello	Ritardo medio	Coda media massima	Livello di Servizio (*)	Riserva di capacità
Ramo		Veq / h	Veq / h			sec	Veic		%
1	SP62R nord	657	878	0.75	0.85	15	10	C	25
2	SP62R sud	1'013	1'237	0.82	0.85	12	11	B	18
3	SP20	503	763	0.66	0.83	14	7	B	34
<b>Totale</b>		<b>2'172</b>	<b>2'878</b>	<b>0.76</b>		<b>13</b>		<b>B</b>	<b>24</b>

Tabella 3.4 Livelli di servizio della rotatoria tra SP62R e SP20 – stato di fatto, punta mattino

Si denota una lieve sofferenza su tutti i rami, in particolare sul ramo della SP62R in arrivo da Brescello. La rotatoria conserva un residuo di capacità pari al 24%.

### Passaggio a livello a nord di via Ponte Alto

Il passaggio a Livello si trova immediatamente a sud della prevista area di lottizzazione.

Per la stima del traffico in corrispondenza del passaggio a livello sono stati acquisiti i dati TomTom lungo la SP62R (per una descrizione della fonte dati si rimanda al paragrafo 2.3.1). Nella tavola seguente sono rappresentati i conteggi (hits) medi rilevati in ora di punta de mattino.

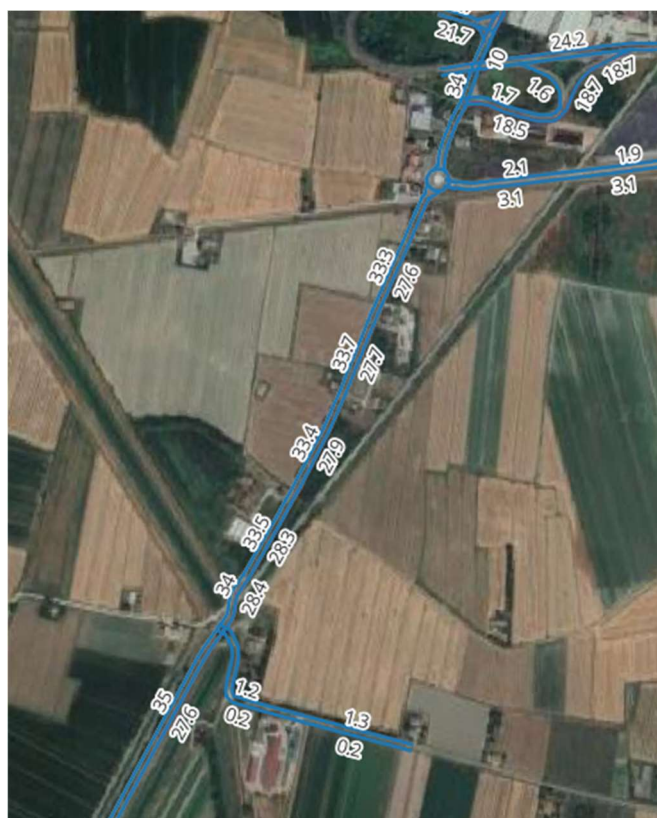


Figura 3.4 Rappresentazione degli hits medi registrati in ora di punta del mattino nel mese di ottobre 2022 (fonte TomTom®)

Si rileva una continuità nel conteggio degli hits dalla rotatoria al passaggio a livello. Questo dato è suffragato dal fatto che allo stato attuale tra la rotatoria SP62R/via Peppone e Don Camillo e il passaggio a livello non sono presenti aree insediative o produttive rilevanti.

Possiamo quindi considerare che il traffico in corrispondenza del cavalcavia corrisponda al traffico conteggiato durante le indagini di traffico in ingresso e in uscita alla rotatoria SP62R/via Peppone e Don Camillo.

Un'ulteriore analisi ci permette di quantificare il tasso di campionamento medio lungo le strade di differente categoria per poter stimare ingressi e uscite da via Ponte Alto.

Nella seguente tabella sono indicati i tassi medi di copertura distinti per categoria stradale TomTom dal confronto con i flussi rilevati alla rotatoria.

Strada	FRC	Hits	Flusso	Copertura
SP62R sud ingresso	2	27.4	561	4.9%
SP62R sud uscita	2	33.3	694	4.8%
SP62R nord ingresso	2	34.6	679	5.1%
SP62R nord uscita	2	27.6	522	5.3%
Peppone e Don Camillo ingresso	6	2.1	108	1.9%
Peppone e Don Camillo uscita	6	3.1	132	2.3%

Tabella 3.5 confronto flussi rilevati-hits TomTom®

Da questa analisi possiamo considerare il tasso di campionamento in via Ponte Alto del 2.1% e stimare il traffico di circa 57 veicoli in uscita da via Ponte Alto e di circa 10 veicoli in ingresso verso via Ponte Alto, distribuito in modo uniforme tra la SP62R nord e sud.

La tavola seguente rappresenta le velocità medie in ora di punta del mattino in corrispondenza del passaggio a livello:

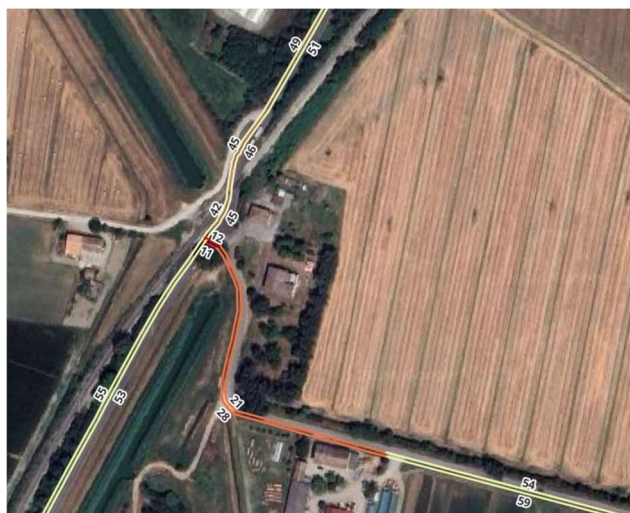


Figura 3.5 Rappresentazione delle velocità medie in ora di punta del mattino nel mese di ottobre 2022 (fonte TomTom®)

Nella tabella seguente sono rappresentate le velocità medie nella tratta in ora di punta del mattino distinte per quarto d'ora

	7:15-7:30	7:30-7:45	7:45-8:00	8:00-8:15
Velocità nord-sud	46.2	44.0	50.0	49.1
Velocità sud-nord	48.6	44.1	51.7	52.0

Tabella 3.6 Velocità medie di novembre 2022 lungo la SP62R nei dintorni del passaggio a livello (fonte dati TomTom®)

Dalle analisi dei flussi di traffico e delle velocità non si rilevano criticità.

## 4. Progetto e traffico generato

### 4.1 Realizzazione dello scalo ferroviario

Il Piano prevede la realizzazione di una nuova infrastruttura ferroviaria connessa alla linea Parma - Suzzara tra il km 17+080 e il km 18+014.



Figura 4.1 Layout di progetto della nuova logistica e completamento ferrovia e scalo ferroviario

Il nuovo impianto ferroviario costituirà il collegamento tra la rete ferroviaria esistente e il piazzale del terminal logistico.

Il progetto prevede la realizzazione di tre fasci di binari distinti:

- tre binari, con la funzione di presa e consegna, paralleli alla linea ferroviaria connessi alla stessa, alle progressive km 17+080 e km 18+014;
- tre binari operativi, paralleli a via Peppone e Don Camillo;
- due restanti binari, paralleli al fascio di presa, per sosta e manovra.

Per quanto riguarda la suddivisione degli spazi a disposizione il progetto prevede:

- 60.000 m<sup>2</sup> di binari e scambi ferroviari;
- 100.000 m<sup>2</sup> magazzino coperto, suddiviso in due edifici;
- 100.000 m<sup>2</sup> piazzale per deposito scoperto;
- 60.000 m<sup>2</sup> viabilità interna, aree verdi e parcheggi.

Viene inoltre prevista la realizzazione di una guest house, destinata ad ufficio per guardiania e locale tecnico, all'estremità est del lotto.

Le grandi dimensioni di magazzini e piazzale sono necessarie in quanto i treni in arrivo, una volta scaricati, verranno caricati nuovamente trasportando merce dal terminal Dugara alle destinazioni finali.

Risulta quindi necessario un piazzale sufficientemente ampio da ospitare sia la merce in scarico che quella in attesa di essere successivamente caricata.

Al piano terra di entrambi gli edifici magazzino sono poi presenti delle sezioni dedicate ad attività produttive tra cui: stoccaggio, frazionamento, completamento, rifinitura, identificazione e personalizzazione dei prodotti in stoccaggio e/o in transito al fine di realizzare e mettere a disposizione delle realtà produttive locali, un'interfaccia integrata tra produzione e logistica.

In questo modo le merci in transito all'interno del polo logistico verranno già preparate per il trasporto e la consegna alle aziende destinatarie.



## 4.2 Traffico generato

### 4.2.1 Treni

Secondo i dati forniti dal committente il terminal logistico accoglierà un totale di 5 convogli ferroviari al giorno in ingresso e in uscita. I convogli viaggeranno principalmente nelle ore notturne e una volta scaricata la merce saranno ricaricati e ripartiranno indipendentemente dagli spostamenti dei camion.

Si può prevedere un transito di 3 treni in orario notturno e due treni in orario diurno (andata+ritorno). Stante l'attuale configurazione della rete le "tracce ferroviarie" dedicate ai convogli merci sono in prevalenza in orario notturno e comunque al di fuori delle ore di punta dove la precedenza viene data al servizio passeggeri. In orario diurno transitano attualmente 25 treni tra le 6:00 e le 22:00 (cfr quadro orario nel paragrafo 2.3) con frequenza abbastanza regolarmente distribuita nell'arco della giornata.

Dalle indagini svolte risulta che ad ogni passaggio del treno le sbarre dei passaggi a livello restino chiuse mediamente 3 minuti e 20 secondi.

Considerando i 5 convogli previsti transitanti nelle due direzioni la somma delle chiusure nelle 24 ore risulta complessivamente di 33 minuti e 20 secondi (circa il 2,4% del tempo).

Considerando altresì che tali chiusure sono concentrate al di fuori degli orari di maggior traffico non si prevedono effetti negativi significativi derivanti dal transito dei convogli ferroviari lungo la linea Parma-Suzzara.

### 4.2.2 Merci

La portata massima di ciascun convoglio ferroviario risulta essere pari al carico trasportato da 51 camion con cassone. Considerando che i treni trasporteranno merce sia in arrivo che in partenza, si movimenterà l'equivalente di circa 500 camion distribuiti nell'arco delle 24 ore.

In particolare, sempre secondo le informazioni fornite dal committente, il 50% dei camion viaggerà nelle ore notturne tra le 22 e le 06 del mattino, mentre il restante 50% viaggerà nella fascia diurna evitando comunque le ore di punta.

Non tutta la merce in ingresso verrà movimentata nell'immediato, ma parte di essa sarà stoccata nelle due aree di magazzino, all'aperto e al coperto.

Nello studio si considera che tutta la merce gestita all'interno della "lottizzazione Dugara" effettuerà il trasbordo ferro-gomma e gomma-ferro. Non è stato qui considerata l'eventualità di utilizzo dell'area in funzione di logistica gomma-gomma.

#### Area di distribuzione

E' previsto un raggio di consegna della merce in ingresso al terminal logistico e di approvvigionamento in uscita di circa 20 km; Il maggior livello di ottimizzazione degli spostamenti in termini di bilancio energetico si ottiene massimizzando la tratta dello spostamento ferroviario e minimizzando le distanze coperte su gomma. Il vantaggio della logistica ferro-gomma è in questo caso quello di riduzione del flusso veicolare di lunga percorrenza, mentre gli effetti benefici si riducono man mano che ci si avvicina al polo logistico.

In considerazione della presenza dell'attuale sviluppo dei centri logistici intermodali, prevalentemente distribuiti lungo l'asse della via Emilia e della presenza del Polo Logistico di Fontevivo a servizio dell'area urbana di Parma, si prevede che il nuovo Polo logistico sia a servizio dell'area nord delle provincie di Parma e Reggio Emilia e della provincia di Mantova.

In particolare il committente prevede che i camion arrivino dal circondario "vasto" secondo le seguenti tratte:

- direzione nord verso Viadana;
- direzione sud verso Poviglio – Reggio Emilia;
- direzione est verso Guastalla – Reggiolo.



Figura 4.2 Mappa dei centri logistici del cluster intermodale ER.I.C.

Non si prevede quindi un incremento del flusso veicolare in loco, poiché parte del transito delle merci attualmente effettuato unicamente su gomma, verrà trasferito sostituendo gli spostamenti di avvicinamento col trasporto ferroviario, e lasciando solamente gli spostamenti finali alla modalità gomma.

In particolare si prevede una riduzione di traffico merci su gomma da e verso Parma e più in generale da/verso l'A1, direttrice principale di movimentazione del traffico merci di lunga percorrenza che ha come destinazione le aree produttive della bassa Reggiana

Nello studio sono stati valutati due scenari:

- nel primo scenario analizzato non viene considerata la quota di riduzione del traffico in ambito locale (**worst case scenario**) e vengono eccezionalmente considerati veicoli pesanti in ingresso e in uscita durante l'ora di punta. Questo scenario è utile al fine di effettuare l'analisi con il più ampio margine di sicurezza;
- il secondo scenario prevede la stima delle variazioni di traffico sulla viabilità in funzione delle prevedibili variazioni del traffico di lunga percorrenza indotte dal funzionamento a pieno regime della logistica ferro-gomma e dalle indicazioni fornite dal committente sulle origini e destinazioni delle merci sulla base delle analisi di mercato preliminari svolte per la valutazione della fattibilità del progetto in esame (**scenario atteso**).

Rimane poi un terzo scenario, che non comporta variazioni dei flussi veicolari rispetto al secondo, in cui sono tuttavia inserite le opzioni di ottimizzazione del sistema di logistica su gomma che l'operatore prevede di effettuare con l'entrata a regime del nuovo polo logistico a servizio delle realtà produttive dell'area (**scenario ottimizzato**).

#### **Stima dei flussi – worst case scenario (scen1)**

L'uscita e l'ingresso dei mezzi pesanti avviene nelle 24 ore con 5 convogli in arrivo prevalentemente nelle ore notturne (si prevedono due convogli in orario diurno e tre in orario notturno).

È possibile stimare, analogamente a quanto presentato nel documento di ValSat redatto nel novembre 2021, che il flusso bidirezionale (ingresso + uscita) di mezzi pesanti generati dal terminal logistico a regime, mediamente, sia pari a circa 500 mezzi al giorno. Di questi, il 50% si muove nelle ore notturne, lasciando un totale di 250 veicoli pesanti in ingresso e uscita nelle ore diurne. Suddividendo in egual

misura i veicoli sulle 16 ore diurne a disposizione, si ottiene un totale di 8 veicoli in ingresso e 8 in uscita ogni ora.

Per quanto riguarda la distribuzione dei mezzi pesanti tra le diverse direttrici di ingresso/uscita sulla rete stradale si applica l’attuale ripartizione, determinata durante i rilievi di traffico, ai nuovi flussi di mezzi pesanti. Risulta una prevalenza di veicoli in transito verso la Cispadana.

RIPARTIZIONE ADOTTATA PER LE DESTINAZIONI DEI VEICOLI PESANTI IN USCITA DAL TERMINAL						
	Brescello	Cispadana	Parma	SP1sud	SP1Nord	TOT
Terminal	11%	54%	27%	8%	0%	100%
TOT	1	4	2	1	0	8

RIPARTIZIONE ADOTTATA PER LE DISTRIBUZIONI DEI VEICOLI PESANTI IN INGRESSO AL TERMINAL

	Terminal	TOT
Brescello	13%	1
Cispadana	51%	4
Parma	28%	2
SP1sud	8%	1
SP1nord	0%	0
TOT	100%	8

Tabella 4.1 Distribuzione di arrivi e partenze mezzi pesanti dal terminal – scen1

E’ importante ribadire che si tratta del worst case scenario in cui, per motivi eccezionali, non è possibile evitare la movimentazione di veicoli pesanti nelle ore di punta.

Stima dei flussi – scenario atteso (scen2)

Nello scenario viene ridotto il traffico da e per la direttrice di Parma, in considerazione del bacino di utenza della origine/destinazione degli spostamenti di breve raggio, principalmente localizzata lungo la Cispadana per quanto descritto all’inizio del paragrafo. Per quanto riguarda le variazioni del flusso in orario di punta in loco queste sono nulle, in quanto i mezzi pesanti da e per il polo logistico si muovono all’esterno di queste fasce orarie.

Il principale obbiettivo delle aree di distribuzione logistica è quello di ridurre la quantità di merci che viaggia su strada trasferendo la parte principale del viaggio su rotaia.

Dall’analisi delle principali arterie stradali a servizio dell’area produttiva di Brescello e dalle analisi di mercato effettuate dal proponente si evince che la principale direttrice di arrivo delle merci risulta essere l’autostrada A1; nello specifico i mezzi pesanti in uscita dal casello di Parma transitano dalla SP62R della Cisa per raggiungere la Cispadana e le aree industriali di Brescello, Boretto, Gualtieri fino a Guastalla e Viadana in direzione nord.

Appare quindi verosimile prevedere che, con l’entrata a regime della Logistica, buona parte delle merci trasferite su rotaia siano tolte dalla strada in prevalenza lungo tale direttrice.

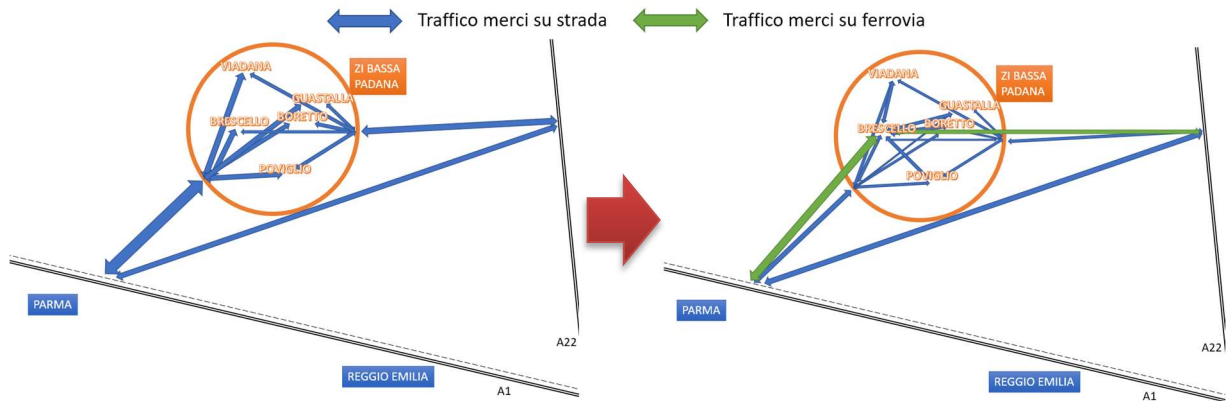


Figura 4.3 Evoluzione attesa del traffico delle merci con l'entrata in esercizio della nuova logistica Gomma-Ferro

Questo intervento non è sicuramente risolutivo rispetto al traffico merci che interessa la tratta stradale Parma-Brescello, poiché le piattaforme logistiche non hanno effetti sul traffico di attraversamento e non sono in grado di intercettare la totalità del traffico specifico a causa dell'elevata distribuzione territoriale delle destinazioni di lungo raggio. Con il previsto trasferimento, a pieno regime, delle merci equivalenti a 250 mezzi pesanti al giorno può sicuramente dare il suo contributo in termini di benefici per l'asse stradale.

In termini numerici, considerando che l'operatore valuta che l'80% delle merci trasportate su ferrovia sono generate/attratte da zone ora raggiunte dall'asse della A1, si possono stimare le seguenti riduzioni lungo gli assi principali di distribuzione del traffico:

	Distribuzione	Riduzione veicoli (bidirezionale)
SP62R – Cisa (casello di Parma)	60%	14
SP1 (casello di Terre di Canossa)	20%	4
Cispadana (casello di Villanova)	20%	4
<b>TOT</b>	<b>100%</b>	<b>22</b>

Tabella 4.2 Riduzione del traffico merci su gomma – scen2

### **Sviluppi futuri – scenario ottimizzato (scen3)**

Nelle previsioni di sviluppo del polo logistico, al fine di offrire un servizio per le aree produttive dell'area e nel contempo di rendere sempre più compatibili gli spostamenti delle merci con gli abitanti l'operatore prevede di:

- progettare un servizio di **supply chain** con accordi mirati con le aziende del territorio al fine di gestire la logistica di trasporto fino all'utente finale
- organizzare il servizio di trasporto su gomma con una **flotta di camion elettrici** a servizio esclusivo del polo logistico, così da ottimizzare le tempistiche dei viaggi e ridurre al minimo i viaggi a vuoto

Queste previsioni di riorganizzazione del servizio garantiscono, oltre alla possibilità di controllare gli spostamenti delle merci imponendo la non circolazione dei mezzi nelle ore di maggior intensità di traffico veicolare, anche benefici a livello globale dati dalla chiusura della catena di trasporto con veicoli elettrici,

### **4.2.3 Personale**

È prevista la presenza di 300 addetti, suddivisi in 3 turni sulle 24 ore. Si ipotizza la seguente distribuzione oraria:

- 06:00-14:00 primo turno 100 addetti;
- 14:00-22:00 secondo turno 100 addetti;
- 22:00-06:00 terzo turno 100 addetti.

La distribuzione per turni dei lavoratori fa sì che gli orari di ingresso e uscita del personale addetto al carico scarico non influenzino quindi il traffico in ora di punta.

Va considerata tuttavia, la presenza di personale d'ufficio ed eventuali visitatori, il cui orario di ingresso al comparto potrebbe coincidere con l'ora di punta del mattino. Sono state inserite nell'analisi 30 auto in ingresso al sito nell'ora di punta di mattino.

Anche in questo caso la provenienza di addetti e visitatori è stata desunta in funzione dell'attuale distribuzione del traffico rilevata durante le indagini dirette.

Va in ogni caso svolta una verifica relativa alla disponibilità di sosta che, nel peggiore dei casi, deve essere in grado di ospitare i 30 impiegati con orario di ufficio, e la sovrapposizione parziale di due turni da 100 addetti l'uno, per un totale di almeno 230 stalli auto.



Il requisito è ampiamente soddisfatto con più di 350 stalli auto interni al lotto e stalli di pertinenza aggiuntivi a nord della ferrovia.

## 5. Valutazione dello stato di progetto

### Risultati della simulazione

I carichi di traffico generati dal nuovo intervento sono stati inseriti all'interno del modello di microsimulazione, così da riprodurre il loro impatto sulla rete di progetto.



Figura 5.1 Screenshot dal modello di simulazione, sdp

Come per lo Stato di Fatto anche per il progetto la simulazione è stata eseguita in ora di punta del mattino.

### 5.1 Worst case scenario (scen1)

Il primo scenario analizzato è quello in cui il traffico di base resta invariato e gli spostamenti da e per la piattaforma logistica sono considerati a tutti gli effetti traffico aggiuntivo.

Gli indicatori di funzionalità estratti sono gli stessi della simulazione dello stato di fatto.

Alternativa	Flusso [veicoli/h]	Velocità media [km/h]	Percorrenze [veicoli * km]	Tempo di viaggio [veicoli * ora]
<b>SDF</b>	1472	58.3	1452	24.9
<b>SCEN1</b>	<b>1509</b>	<b>57.3</b>	<b>1502</b>	<b>26.2</b>
<b>variazione</b>	2.5%	-1.7%	3.5%	5.3%

Tabella 5.1 Variazione degli indicatori di funzionalità rispetto allo stato di fatto durante l'ora di punta mattutina – scen1

Si riscontra un aumento del flusso che si traduce in una simile crescita dei valori di veicoli\*km e veicoli\*ora.

La riduzione della velocità è la conseguenza dell'aumento dei flussi veicolari in assenza di modifiche alla rete e della componente del traffico aggiunto, mediamente più lenta del traffico medio che interessa la rete in ora di punta del mattino.

Di seguito si riportano gli indicatori di funzionalità per i singoli archi convergenti ai nodi in esame nell'ora di punta del mattino. In aggiunta ai risultati riportati per lo stato di fatto si analizza anche l'ingresso al nuovo terminal Dugara.

Nodo	Arco	Ritardo medio		Coda media		Coda max		LOS	
		[sec]	$\Delta$ [sec]	[veicoli]	$\Delta$ [veicoli]	[veicoli]	$\Delta$ [veicoli]	SDP	SDF
<b>1</b>	01.SP62R Nord	0	0	0.00	0.00	0.0	0.00	A	A
	01.SP62R Sud	0	0	0.00	0.00	0.0	0.00	A	A
	01.SP62R var	1	0	0.00	0.00	0.2	0.00	A	A
<b>2</b>	02.SP62R Nord	0	0	0.00	0.00	0.0	0.00	A	A
	02.SP62R Sud	1	0	0.00	0.00	0.0	0.00	A	A
	02.SP62R var	0	0	0.00	0.00	0.0	0.00	A	A
<b>3</b>	03.SP62R Nord	1	0	0.00	0.00	0.4	0.20	A	A
	03.SP62R Sud	1	0	0.00	0.00	0.0	-0.20	A	A
	03.via Peppone e Don Camillo	1	0	0.00	0.00	0.4	0.40	A	A
<b>4</b>	04.Accesso privato	0	-1	0.00	0.00	0.0	-0.40	A	A
	04.SP1 Nord	1	1	0.00	0.00	0.0	0.00	A	A
	04.SP1 Sud	1	0	0.00	0.00	0.0	0.00	A	A
	04.via Peppone e Don Camillo	2	1	0.00	0.00	0.2	0.20	A	A
<b>Parch.</b>	Parcheggi aziende	3	3	0.00	0.00	0.2	0.20	A	A
<b>terminal</b>	Terminal In	0		0.00		0.0		A	A
	Terminal Out	2		0.00		0.8		A	A
<b>PL</b>	PL Ovest	7	0	0.24	0.03	7.0	0.00	A	A
	PL Est	5	-2	0.12	-0.04	4.6	-1.00	A	A

Tabella 5.2 Indicatori di funzionalità sui singoli archi allo stato di progetto, ora di punta del mattino – scen1

In generale i livelli di servizio si mantengono ottimi per tutte le intersezioni analizzate, con lievi aumenti delle code e dei ritardi su via Peppone e Don Camillo e su strade adiacenti.

### **Verifica rotatoria SP62R/SP20**

La verifica della rotatoria tra la SP62R e la SP20 viene nuovamente svolta tramite verifica statica con il metodo di Bovy.

Considerando la distribuzione dei flussi utilizzata, si registra un aumento dei veicoli transitanti alla rotatoria pari a 2 veicoli pesanti in arrivo dal terminal e diretti a Parma e 2 veicoli pesanti in arrivo da Parma e diretti al terminal. Per quanto riguarda i mezzi leggeri si ipotizza un flusso di 9 persone sulla relazione OD Parma-Terminal logistico, nell'ora di punta del mattino.

Per simulare la chiusura del passaggio a livello si ripropone il ragionamento svolto per lo stato di fatto (par. 3.1 Verifica intersezione 5), paragonando il ritardo dovuto alla chiusura del PL ad un incremento dei flussi circolanti del 6%.

L'aumento del flusso, seppur lieve, comporta un leggero incremento dei ritardi medi nei tre rami della rotatoria e una riduzione della capacità residua dell'intersezione, con calo del livello di servizio complessivo dell'intersezione.

Metodo Bovy		Traffico entrante	Capacità ingresso	F/C ingresso	F/C anello	Ritardo medio	Coda media massima	Livello di Servizio (*)	Riserva di capacità
Ramo		Veic/h	Veic/h			sec	Veic		%
1	SP62R nord	668	874	0.76	0.86	17	11	C	23
2	SP62R sud	1'032	1'234	0.84	0.87	13	13	B	16
3	SP20	503	745	0.67	0.84	15	8	C	33
<b>Totale</b>		<b>2'203</b>	<b>2'852</b>	<b>0.76</b>		<b>15</b>		<b>C</b>	<b>24</b>

Tabella 5.3 Verifica statica della rotatoria tra SP62R e SP20 – scen1

Si conferma la tenuta della rotatoria in termini di ritardo medio e di riserva di capacità.

#### Verifica passaggio a livello a nord di via Ponte Alto

Come descritto nel paragrafo 3.2 in corrispondenza del passaggio a livello si può considerare lo stesso traffico stimato al ramo sud della rotatoria con via Peppone e Don Camillo.

In ora di punta del mattino si prevede che il traffico stimato lungo la SP62R si incrementi di 8 veicoli leggeri e 2 pesanti in direzione nord e di 2 veicoli pesanti in direzione sud, corrispondenti rispettivamente ad un incremento del 2,8% in direzione nord e del 1,2% in direzione sud (espressi in veicoli equivalenti) rispetto allo stato attuale.

## 5.2 Scenario atteso (scen 2)

Le analisi sono state quindi ripetute considerando le ipotesi di evoluzione della domanda descritte nel paragrafo **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** considerando l'effetto di trasferimento della tratta di lunga percorrenza dei viaggi delle merci da strada a ferrovia.

Si riportano qui di seguito i risultati delle simulazioni di questo nuovo scenario

Alternativa	Flusso [veicoli/h]	Velocità media [km/h]	Percorrenze [veicoli * km]	Tempo di viaggio [veicoli * ora]
<b>SDF</b>	1472	58.3	1452	24.9
<b>SCEN2</b>	<b>1456</b>	<b>57.4</b>	<b>1431</b>	<b>25.0</b>
<b>variazione</b>	<b>-1.1%</b>	<b>-1.7%</b>	<b>-1.4%</b>	<b>0.2%</b>

Tabella 5.4 Variazione degli indicatori di funzionalità rispetto allo stato di fatto durante l'ora di punta mattutina – scen2

Di seguito si riportano gli indicatori di funzionalità per i singoli archi convergenti ai nodi in esame nell'ora di punta del mattino. In aggiunta ai risultati riportati per lo stato di fatto si analizza anche l'ingresso al nuova lottizzazione Dugara.



Nodo	Arco	Ritardo medio		Coda media		Coda max		LOS	
		[sec]	$\Delta$ [sec]	[veicoli]	$\Delta$ [veicoli]	[veicoli]	$\Delta$ [veicoli]	SDP	SDF
1	01.SP62R Nord	0	0	0.00	0.00	0.0	0.00	A	A
	01.SP62R Sud	0	0	0.00	0.00	0.0	0.00	A	A
	01.SP62R var	1	0	0.00	0.00	0.4	0.20	A	A
2	02.SP62R Nord	0	0	0.00	0.00	0.0	0.00	A	A
	02.SP62R Sud	1	0	0.00	0.00	0.0	0.00	A	A
	02.SP62R var	0	0	0.00	0.00	0.0	0.00	A	A
3	03.SP62R Nord	1	0	0.00	0.00	0.4	0.20	A	A
	03.SP62R Sud	1	0	0.00	0.00	0.2	0.00	A	A
	03.via Peppone e Don Camillo	1	0	0.00	0.00	0.8	0.80	A	A
4	04.Accesso privato	1	0	0.00	0.00	0.0	-0.40	A	A
	04.SP1 Nord	1	1	0.00	0.00	0.0	0.00	A	A
	04.SP1 Sud	1	0	0.00	0.00	0.0	0.00	A	A
	04.via Peppone e Don Camillo	1	0	0.00	0.00	0.0	0.00	A	A
Parch.	Parcheggi aziende	2	2	0.00	0.00	0.2	0.20	A	A
terminal	Terminal In	0		0.00		0.0		A	A
	Terminal Out	1		0.00		0.0		A	A
PL	PL Ovest	7	0	0.23	0.03	7.2	0.20	A	A
	PL Est	6	-1	0.15	0.00	6.0	0.40	A	A

Tabella 5.5 Indicatori di funzionalità sui singoli archi allo stato di progetto, ora di punta del mattino – scen2

Anche in questa simulazione i livelli di servizio si mantengono ottimi per tutte le intersezioni analizzate, con una riduzione dei flussi sulla rete dovuta agli effetti di ampio raggio. Si registrano poi sia riduzioni che lievi aumenti di code e ritardi su diversi rami. Questo è dovuto alla combinazione degli effetti di riduzione dei flussi di veicoli pesanti ad ampio raggio e all'aumento dei veicoli leggeri dovuto all'ingresso di dipendenti durante l'orario di punta.

### Verifica intersezione 5

Considerando la distribuzione dei flussi utilizzata, la rotatoria a est di Sorbolo (ed in generale la tratta della SP62R della Cisa) è quella che maggiormente beneficia del trasferimento modale indotto dalla realizzazione della nuova area Logistica.

Si registra infatti una riduzione dei veicoli transitanti alla rotatoria pari a 6 veicoli pesanti in direzione Brescello-Parma e una riduzione di 6 veicoli pesanti in direzione Parma-Brescello. Per quanto riguarda i mezzi leggeri si ipotizza un flusso di 9 persone sulla relazione OD Parma-Terminal logistico, nell'ora di punta del mattino.

In questo scenario la riduzione del traffico transitante dalla rotatoria, seppur lieve, comporta un miglioramento del livello di servizio su tutti i rami della rotatoria con incremento della capacità residua dell'intersezione che passa dal 24% al 28%.

Metodo Bovy		Traffico entrante	Capacità ingresso	F/C ingresso	F/C anello	Ritardo medio	Coda media massima	Livello di Servizio (*)	Riserva di capacità
Ramo		Veq/h	Veq/h			sec	Veic		%
1	SP62R nord	635	882	0.72	0.83	14	9	B	28
2	SP62R sud	999	1'242	0.80	0.84	11	10	B	20
3	SP20	503	777	0.65	0.82	13	7	B	36
<b>Totale</b>		<b>2'136</b>	<b>2'900</b>	<b>0.72</b>		<b>13</b>		<b>B</b>	<b>28</b>

Tabella 5.6 Verifica statica della rotatoria tra SP62R e SP20 – scen2

Si conferma la tenuta della rotatoria in termini di ritardo medio e di riserva di capacità.

#### Verifica passaggio a livello a nord di via Ponte Alto

Nello scenario 2 a fronte delle previsioni di riduzione del traffico di merci pesanti su gomma da/per l'area servita dalla nuova infrastruttura logistica si prevede una riduzione di traffico di 6 veicoli pesanti nelle due direzioni e un incremento di 8 veicoli leggeri in direzione nord. Considerando il maggiore impatto sul traffico dei veicoli pesanti si registra anche in questo punto una riduzione netta dei transiti, che va a migliorare una situazione in cui attualmente non sono state registrate particolari criticità.

## 6. Sintesi e conclusioni

Lo studio ha analizzato l'impatto sulla viabilità della nuova attività denominata "lottizzazione Dugara" nel Comune di Brescello, Provincia di Reggio Emilia.

Sono stati ricostruiti i flussi di traffico gravanti sulla viabilità nell'intorno nella situazione attuale (Stato di Fatto) mediante l'esecuzione di indagini dirette ai principali nodi del sistema in orario di punta del mattino e della sera di un giorno feriale medio scolastico.

È stato quindi ricostruito lo Stato di Progetto per la valutazione dell'effetto, sulla rete stradale, della realizzazione del progetto.

A tal fine è stato innanzitutto stimato il traffico generato dal nuovo terminal logistico tramite un'analisi dei carichi movimentati dalla struttura.

Parte del transito delle merci attualmente effettuato unicamente su gomma verrà trasferito sostituendo gli spostamenti di avvicinamento col trasporto ferroviario, con in particolare una previsione di riduzione di traffico da/per l'asse autostradale A1, direttrice principale di movimentazione del traffico merci di lunga percorrenza con destinazione.

Al fine di effettuare l'analisi dell'impatto della Logistica sul traffico locale con il più ampio margine di sicurezza, nello studio sono stati analizzati due scenari:

- nel primo scenario analizzato non viene considerata la quota di riduzione del traffico in ambito locale (**worst case scenario**) e si considera il caso eccezionale in cui sia necessario far viaggiare i veicoli pesanti da e per il polo Eco Logistico anche all'intero delle ore di punta;
- il secondo scenario prevede la stima delle variazioni di traffico sulla viabilità in funzione delle prevedibili variazioni del traffico di lunga percorrenza indotte dal funzionamento a pieno regime della logistica ferro-gomma e dalle indicazioni fornite dal committente sulle origini e destinazioni delle merci sulla base delle analisi di mercato preliminari svolte per la valutazione della fattibilità del progetto in esame (**scenario atteso**).

Sono state quindi effettuate le simulazioni modellistiche di traffico per ottenere gli indicatori per valutare in modo quantitativo la prestazione della rete nell'intorno dell'area di progetto e le intersezioni con i maggiori effetti previsti e delle analisi puntuali in corrispondenza dei due passaggi a livello lungo la SP62R.

Il confronto tra gli indicatori dal modello tra stato di fatto e i due scenari simulati hanno dato esito positivo sia a livello di sistema che analizzando le singole intersezioni esaminate, confermando il buon funzionamento della rete stradale nell'intorno del comparto anche a progetto realizzato.

In particolare, il mantenimento di un buon funzionamento della rete nel **worst case scenario** permette di affermare che il flusso generato dalla movimentazione merci della lottizzazione "Dugara" risulta limitato e il suo effetto sulla rete in esame è trascurabile, anche in assenza dell'inserimento dei benefici attesi e in casi di eccezionale movimentazione nelle ore di punta.

Confrontando stato di fatto e stato di progetto non si riscontrano effetti di rilevante entità sulla rete in esame e il suo funzionamento risulta pressoché invariato.

È tuttavia interessante sottolineare come, nell'analisi dello **scenario atteso**, la riduzione del traffico transitante dalla rotatoria, seppur lieve, comporta un miglioramento del livello di servizio su tutti i rami

della rotatoria con incremento della capacità residua dell'intersezione che passa dal 24% al 28%. Questo beneficio è atteso lungo tutta l'asse della SP62R della Cisa. Secondo le indicazioni fornite dall'operatore si prevede una riduzione del traffico pesante in ora di punta transitante dalla rotatoria 5 di 15 veicoli pesanti, con una riduzione percentuale di mezzi pesanti del 11%.

Ulteriori sviluppi del progetto prevedono l'ottimizzazione del sistema della logistica territoriale da parte dell'operatore attraverso un servizio di **supply chain** per le attività produttive della zona così da ottimizzare l'intero comparto di logistica territoriale utilizzando unicamente **veicoli pesanti elettrici**. L'ulteriore miglioramento previsto nello **scenario ottimizzato** comporta ulteriori benefici in termini di traffico lungo tutta la rete stradale.



## APPENDICE 1: conteggi di traffico

Si riportano nelle pagine seguenti le tabelle con i flussi rilevati durante le indagini, distinti per manovra e tipologia

### MATTINA

Sezione: 1  
Via: SP62R/SP62Rvar (carr nord)

Giorno: 17 novembre 2022  
Meteo: Sereno

origine: SP62R nord										totale origine										totale destinazione									
SP62R sud										SP62Rvar										auto-furricamion bus artic moto bici tot.gen. veq.									
dest.	auto-furricamion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.			auto-furricamion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.			auto-furricamion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.				
7.15-7.30	70	2	1	0	0	73	79	7	1	0	0	0	0	8	10				54	1	0	0	0	55	57				
7.30-7.45	82	3	1	0	1	87	94	11	3	0	0	0	0	14	19				47	2	1	2	0	52	64				
7.45-8.00	67	1	1	0	0	69	73	17	2	0	0	0	0	19	22				61	1	0	1	1	64	68				
8.00-8.15	53	5	1	1	0	60	73	9	1	0	0	0	0	10	12				49	2	1	2	0	54	66				
8.15-8.30	68	1	0	1	1	71	75	8	0	0	1	0	1	0	9	12			43	2	0	1	0	46	52				
8.30-8.45	41	2	0	0	0	43	46	11	2	0	1	0	0	14	20				42	1	1	1	0	45	52				
<b>totale</b>	<b>381</b>	<b>14</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>403</b>	<b>439</b>	<b>63</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>74</b>	<b>94</b>			<b>296</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>316</b>	<b>358</b>			
<b>7.15-8.15</b>	<b>272</b>	<b>11</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>289</b>	<b>318</b>	<b>44</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>51</b>	<b>62</b>			<b>211</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>225</b>	<b>254</b>			

origine: SP62R sud										totale origine										totale destinazione									
SP62Rvar										SP62R nord										auto-furricamion bus artic moto bici tot.gen. veq.									
ora	dest.	auto-furricamion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.		auto-furricamion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.				auto-furricamion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.			
7.15-7.30	42	0	0	0	0	0	42	42		42	0	0	0	0	42	42				103	5	1	13	0	122	171			
7.30-7.45	33	2	1	2	0	0	38	50		33	2	1	2	0	38	50				147	7	1	8	1	164	201			
7.45-8.00	52	0	0	0	1	0	53	53		52	0	0	1	0	53	53				112	2	1	10	0	125	161			
8.00-8.15	33	1	1	2	0	0	37	47		33	1	1	2	0	37	47				103	11	1	5	0	120	154			
8.15-8.30	27	0	0	0	0	0	27	27		27	0	0	0	0	27	27				118	4	0	7	1	130	157			
8.30-8.45	41	1	1	1	1	0	44	51		41	1	1	1	0	44	51				71	6	0	7	0	84	114			
<b>totale</b>	<b>228</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>241</b>	<b>269</b>		<b>228</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>241</b>	<b>269</b>			<b>654</b>	<b>35</b>	<b>4</b>	<b>50</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>745</b>	<b>957</b>		
<b>7.15-8.15</b>	<b>160</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>170</b>	<b>191</b>		<b>160</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>170</b>	<b>191</b>			<b>465</b>	<b>25</b>	<b>4</b>	<b>36</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>531</b>	<b>686</b>		

origine: SP62Rvar										totale origine										totale destinazione									
SP62R nord										SP62R sud										auto-furricamion bus artic moto bici tot.gen. veq.									
ora	dest.	auto-furricamion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.		auto-furricamion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.				auto-furricamion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.			
7.15-7.30	12	1	0	0	0	0	13	15		33	3	0	13	0	49	93				7	1	0	0	0	8	10			
7.30-7.45	14	0	0	0	0	0	14	14		65	4	0	8	0	77	107				11	3	0	0	0	14	19			
7.45-8.00	9	1	0	1	0	11	16	45		1	0	10	0	0	56	88				17	2	0	0	0	19	22			
8.00-8.15	16	1	0	0	0	17	19	50		6	0	4	0	0	60	81				9	1	0	0	0	10	12			
8.15-8.30	16	2	0	1	0	19	25	50		3	0	6	0	0	59	82				8	0	0	1	0	9	12			
8.30-8.45	1	0	0	0	0	1	1	30		4	0	7	0	0	41	68				11	2	0	1	0	14	20			
<b>totale</b>	<b>68</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>75</b>	<b>89</b>	<b>273</b>		<b>21</b>	<b>0</b>	<b>48</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>342</b>	<b>518</b>				<b>63</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>74</b>	<b>94</b>			
<b>7.15-8.15</b>	<b>51</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>55</b>	<b>63</b>	<b>193</b>		<b>14</b>	<b>0</b>	<b>35</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>242</b>	<b>368</b>				<b>44</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>51</b>	<b>62</b>			

Sezione: 2  
Vie: SP62R/SP62Rvar (carr sud)

Giorno: 17 novembre 2022  
Meteo: Sereno

origine: SP62R nord																			
ora	dest.	SP62Rvar						totale origine						totale destinazione					
		auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veg.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veg.		
7:15-7:30		103	5	1	13	0	0	122	171	103	5	1	13	0	0	122	171		
7:30-7:45		147	7	1	8	1	0	164	201	147	7	1	8	1	0	164	201		
7:45-8:00		112	2	1	10	0	0	125	161	112	2	1	10	0	0	125	161		
8:00-8:15		103	11	1	5	0	0	120	154	103	11	1	5	0	0	120	154		
8:15-8:30		118	4	0	7	1	0	130	157	118	4	0	7	1	0	130	157		
8:30-8:45		71	6	0	7	0	0	84	114	71	6	0	7	0	0	84	114		
totale		654	35	4	50	2	0	745	957	654	35	4	50	2	0	745	957		
	7:15-8:15	465	25	4	36	1	0	531	686	465	25	4	36	1	0	531	686		
		160	3	2	4	1	0	171	269	160	3	2	4	1	0	171	269		

origine: SP62Rvar																			
		SP62R sud																	
ora	dest.							totale origine						totale destinazione					
		auto+fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veg.	auto+fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veg.		
7.15-7.30		0	0	0	0	0	0	0	0	31	5	0	14	0	0	50	100		
7.30-7.45		0	0	0	0	0	0	0	0	28	0	0	7	0	0	35	56		
7.45-8.00		0	0	0	0	0	0	0	0	36	6	0	14	0	0	56	107		
8.00-8.15		0	0	0	0	0	0	0	0	50	1	0	4	0	0	55	69		
8.15-8.30		0	0	0	0	0	0	0	0	19	3	1	5	0	0	28	50		
8.30-8.45		0	0	0	0	0	0	0	0	39	4	0	8	0	0	51	81		
		0	0	0	0	0	0	0	0	203	19	1	52	0	0	275	462		
7.15-8.15		0	0	0	0	0	0	0	0	145	12	0	39	0	0	196	331		

origine: SP62R sud																										
ora	dest.	SP62R nord						SP62R rear						totale origine						totale destinazione						
		auto+fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veg.	auto+fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veg.	auto+fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veg.	
7.15-7.30		42	0	0	0	0	0	42	42	31	5	0	14	0	0	50	100	73	5	0	14	0	0	92	142	
7.30-7.45		33	2	1	2	0	0	38	50	28	0	0	7	0	0	35	56	61	2	1	9	0	0	73	106	
7.45-8.00		52	0	0	0	1	0	53	53	36	6	0	14	0	0	56	107	88	6	0	14	1	0	109	160	
8.00-8.15		33	1	1	2	0	0	37	47	50	1	0	4	0	0	55	69	83	2	1	6	0	0	92	116	
8.15-8.30		27	0	0	0	0	0	27	27	19	3	1	5	0	0	28	50	46	3	1	5	0	0	55	77	
8.30-8.45		41	1	1	1	0	0	44	51	39	4	0	8	0	0	51	81	80	5	1	9	0	0	95	132	
<b>totale</b>		228	4	3	5	1	0	241	269	203	19	1	52	0	0	275	462	431	23	4	57	1	0	0	516	731
7.15-8.15		160	3	2	4	1	0	170	191	145	12	0	39	0	0	196	331	305	15	2	43	1	0	0	366	522

Sezione: 3

Vie: SP62R/via Peppone don Camillo

Giorno: 17 novembre 2022

Meteo: Sereno

origine: SP62R nord													via Peppone e don Camillo													SP62R sud													totale origine													totale destinazione												
ora	dest.	auto-furcamion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-furcamion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-furcamion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-furcamion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-furcamion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.																												
7:15-7:30	6	1	0	0	0	0	7	9	80	4	1	8	2	0	95	127	86	5	1	8	2	0	102	135	73	5	0	14	0	0	92	142	61	2	1	9	0	0	73	106																								
7:30-7:45	11	1	0	1	0	0	13	18	105	5	0	11	1	0	122	162	116	6	0	12	1	0	135	180	88	6	0	14	1	0	109	160	140	7	2	11	0	0	160	209																								
7:45-8:00	18	0	1	0	0	0	19	22	122	7	1	11	0	0	141	187	140	7	2	11	0	0	160	209	88	6	0	14	1	0	109	160	140	7	2	11	0	0	160	209																								
7:45-8:00	18	0	1	0	0	0	19	22	122	7	1	11	0	0	141	187	140	7	2	11	0	0	160	209	88	6	0	14	1	0	109	160	140	7	2	11	0	0	160	209																								
8:00-8:15	5	1	0	0	0	0	6	8	108	5	1	6	0	0	120	148	113	6	1	6	0	0	126	156	83	2	1	6	0	0	92	116	113	6	1	6	0	0	126	156																								
8:00-8:15	5	1	0	0	0	0	6	8	108	5	1	6	0	0	120	148	113	6	1	6	0	0	126	156	83	2	1	6	0	0	92	116	113	6	1	6	0	0	126	156																								
8:15-8:30	5	1	0	1	0	0	7	12	109	6	0	5	1	0	121	145	114	7	0	6	1	0	128	156	46	3	1	5	0	0	55	77	114	7	0	6	1	0	128	156																								
8:30-8:45	8	0	0	0	0	0	9	12	71	5	0	8	0	0	90	122	85	5	0	9	0	0	99	134	80	5	1	9	0	0	95	132	80	5	1	9	0	0	95	132																								
8:30-8:45	8	0	0	0	0	0	9	12	71	5	0	8	0	0	90	122	85	5	0	9	0	0	99	134	80	5	1	9	0	0	95	132	80	5	1	9	0	0	95	132																								
7:15-8:15	53	4	1	3	0	0	61	79	601	32	3	49	4	0	689	890	431	23	4	57	1	0	516	731	305	15	2	43	1	0	366	522	431	23	4	57	1	0	516	731																								
7:15-8:15	40	3	1	1	0	0	45	55	415	21	3	36	3	0	478	624	455	24	4	37	3	0	523	679	305	15	2	43	1	0	366	522	455	24	4	37	3	0	523	679																								

origine: via Peppone e don Camillo													SP62R sud													SP62R nord													totale origine													totale destinazione												
ora	dest.	auto-furcamion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-furcamion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-furcamion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-furcamion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-furcamion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.																												
7:15-7:30	6	1	0	0	0	0	7	9	3	0	0	0	0	3	3	9	1	0	0	0	0	10	12	17	2	0	0	1	0	0	20	23	32	1	1	2	0	0	36	46																								
7:30-7:45	16	0	0	1	0	0	17	20	5	0	0	1	0	0	6	9	21	0	0	2	0	0	23	29	35	1	1	0	0	0	37	41	35	1	1	2	0	0	37	41																								
7:45-8:00	24	0	0	1	0	0	25	28	6	2	0	1	0	0	9	15	30	2	0	2	0	0	34	43	35	1	1	0	0	0	0	37	41	35	1	1	2	0	0	37	41																							
8:00-8:15	10	0	0	1	0	0	11	14	4	1	0	1	0	0	6	11	14	1	0	2	0	0	17	25	17	2	0	0	0	0	0	19	22	10	1	0	1	0	0	12	17																							
8:15-8:30	5	1	0	1	0	0	7	12	4	2	0	0	0	0	6	9	9	3	0	1	0	0	13	21	10	1	0	1	0	0	0	12	17	10	1	0	1	0	0	12	17																							
8:30-8:45	5	2	0	1	0	0	8	14	3	1	0	0	0	0	4	6	8	3	0	1	0	0	12	20	12	0	1	0	0	0	0	13	16	12	0	1	0	0	13	16																								
7:15-8:15	66	4	0	5	0	0	75	96	25	6	0	3	0	0	34	52	91	10	0	8	0	0	109	148	123	7	2	4	1	0	137	164	101	6	2	2	1	0	112	132																								
7:15-8:15	56	1	0	3	0	0	60	71	18	3	0	3	0	0	24	38	74	4	0	6	0	0	84	108	101	6	2	2	1	0	112	132	74	4	0	6	0	0	84	108																								
origine: SP62R sud													via Peppone e don Camillo													totale origine													totale destinazione																									
ora	dest.	auto-furcamion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-furcamion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-furcamion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-furcamion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-furcamion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.																												
7:15-7:30	70	5	0	14	0	0	89	139	11	1	0	0	1	0	13	14	81	6	0	14	1	0	102	153	86	5	1	8	2	0	102	135	86	5	1	8	2	0	102	135																								
7:30-7:45	56	2	1	8	0	0	67	97	21	0	1	1	0	0	23	29	77	2	2	9	0	0	90	125	121	5	0	12	1	0	139	182	121	5	0	12	1	0	139	182																								
7:45-8:00	82	4	0	13	1	0	100	145	17	1	0	0	0	0	18	20	99	5	0	13	1	0	118	164	146	7	1	12	0	0	166	215	146	7	1	12	0	0	166	215																								
8:00-8:15	79	1	1	5	0	0	86	105	12	1	0	0	0	0	13	15	91	2	1	5	0	0	99	120	118	5	1	7	0	0	131	162	118	5	1	7	0	0	131	162																								
8:15-8:30	42	1	1	5	0	0	49	68	5	0	0	0	0	0	5	5	47	1	1	5	0	0	54	73	114	7	0	6	1	0	128	156	114	7	0	6	1	0	128	156																								
8:30-8:45	77	4	1	9	0	0	91	127	4	0	0	0	0	0	4	4	81	4	1	9	0	0	95	131	82	7	0	9	0	0	98	136	82	7	0	9	0	0	98	136																								
7:15-8:15	406	17	4	54	1	0	482	679	70	3	1	1	1	0	76	86	476	20	5	55	2	0	458	765	667	36	3	54	4	0	764	986	476	20	5	55	2	0	458	765																								
7:15-8:15	287	12	2	40	1	0	342	485	61	3	1	1	1	0	67	77	348	15	3	41	2	0	509	561	471	22	3	39	3	0	538	694	471	22	3	39	3	0	538	694																								

Sezione: 4  
Vie: SP1/via Peppone e don Camillo

Giorno: 17 novembre 2022  
Meteco: Sereno

origine: SP1 sud												via Peppone e don Camillo												Accesso privato												totale origine												totale destinazione											
ora	dest.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.																										
7:15-7:30	22	0	0	2	1	2	27	31	6	1	0	1	0	1	0	1	9	13	0	0	0	0	0	0	0	28	1	0	3	1	3	36	44																										
7:30-7:45	50	3	0	0	0	0	1	54	58	38	1	0	1	0	4	44	45	1	0	0	0	0	0	0	1	89	4	0	1	0	5	99	104																										
7:45-8:00	42	0	0	1	0	1	0	44	46	9	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	1	51	0	0	1	0	1	53	55																										
8:00-8:15	27	2	1	0	1	0	1	31	36	9	1	0	1	0	0	11	16	0	0	0	0	0	0	0	0	36	3	1	1	1	0	42	52																										
8:15-8:30	26	1	0	0	0	0	0	27	29	3	2	0	0	0	0	5	8	0	0	0	0	0	0	0	0	29	3	0	0	0	0	32	37																										
8:30-8:45	8	0	1	0	0	0	0	9	12	3	0	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	1	0	0	0	12	15																										
<b>totale</b>	<b>175</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>192</b>	<b>211</b>	<b>68</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>81</b>	<b>94</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>244</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>9</b>	<b>274</b>	<b>305</b>																											
<b>7:15-8:15</b>	<b>141</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>156</b>	<b>171</b>	<b>62</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>73</b>	<b>83</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>204</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>9</b>	<b>230</b>	<b>251</b>																											
																																	</																										

origine: SP1 sud																																									
ora	dest.	via Peppone e don Camillo						Accesso privato						SP1 nord						totale origine						totale destinazione															
		auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.								
7:15-7:30	8	0	0	1	0	0	9	12	0	0	0	0	0	0	0	0	34	1	1	0	0	0	0	36	40	42	1	1	1	1	0	0	45	52	27	1	0	2	2	34	39
7:30-7:45	9	1	0	0	0	0	10	12	0	1	0	0	0	0	0	1	41	46	4	1	0	0	1	41	46	55	3	0	0	0	1	52	60	55	3	0	0	1	59	63	
7:45-8:00	9	1	0	0	0	0	11	16	0	0	0	0	0	0	0	0	42	0	1	0	0	0	43	46	51	1	0	2	0	54	62	48	1	0	2	0	1	52	59		
8:00-8:15	6	1	0	1	0	0	8	13	0	0	0	0	0	0	0	0	22	2	0	0	0	0	24	27	28	3	0	1	0	0	32	40	32	4	1	0	0	39	47		
8:15-8:30	6	1	0	0	0	0	7	9	0	0	0	0	0	0	0	0	26	1	0	0	0	0	27	29	32	2	0	0	0	0	34	37	31	1	0	1	0	33	38		
8:30-8:45	1	3	0	1	0	0	5	13	0	0	0	0	0	0	0	0	9	2	0	1	0	0	0	12	18	10	5	0	2	0	0	17	31	10	0	1	0	0	11	14	
<b>7:15-8:15</b>	<b>39</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>50</b>	<b>73</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>170</b>	<b>8</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>183</b>	<b>205</b>	<b>209</b>	<b>16</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>234</b>	<b>280</b>	<b>204</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>228</b>	<b>258</b>
<b>7:15-8:15</b>	<b>32</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>38</b>	<b>52</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>135</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>144</b>	<b>159</b>	<b>167</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>183</b>	<b>213</b>	<b>163</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>184</b>	<b>207</b>	

origine: via Peppone e don Camillo																																						
ora	dest.	Accesso privato						SP1 nord						SP1 sud						totale origine						totale destinazione												
		auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.					
7:15-7:30	1	0	0	2	0	0	3	9	9	0	0	0	0	0	0	1	0	7	8	15	1	0	2	1	0	19	26	14	1	0	2	0	1	18	25			
7:30-7:45	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	1	0	1	1	28	29	5	0	0	5	30	0	1	0	1	33	34	47	2	0	1	4	54	57				
7:45-8:00	0	0	0	0	0	0	0	0	15	1	0	0	0	0	16	18	6	1	0	0	21	2	0	0	0	23	26	18	1	0	1	0	20	25				
8:00-8:15	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	7	9	6	1	0	0	13	1	0	0	0	14	16	15	2	0	3	0	20	25				
8:15-8:30	0	0	0	1	0	0	1	4	7	0	0	0	0	0	7	7	5	0	0	12	0	0	2	0	0	14	20	9	3	0	0	0	12	17				
8:30-8:45	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	2	0	0	3	0	0	0	0	0	3	3	3	0	1	0	0	8	16				
<b>totale</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>13</b>	<b>64</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>68</b>	<b>71</b>	<b>29</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>106</b>	<b>125</b>	<b>94</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>106</b>	<b>125</b>	<b>107</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>132</b>	<b>170</b>
7:15-8:15	1	0	0	2	0	0	3	9	56	1	1	0	1	1	60	63	22	3	0	1	79	4	1	2	2	1	89	102	9	6	0	7	0	5	112	138		

origine: Accesso privato																										
ora	dest.	SP1 nord					SP1 sud					via Peppone e don Camillo					totale origine					totale destinazione				
		auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	
7:15-7:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	3	9	
7:30-7:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	4	
7:45-8:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
8:00-8:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
8:15-8:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
8:30-8:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>totale</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	
<b>7:15-8:15</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>		

Sezione: 5  
Vie: SP62R/SP20

Giorno: 17 novembre 2022  
Meteo: Sereno

origine: SP20												origine: SP62R sud												origine: SP62R nord											
dest. SP20												dest. SP62R sud												dest. SP20											
ora	auto-furri	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-furri	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-furri	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.											
7.15-7.30	7	0	0	0	0	0	7	7	77	3	2	7	0	0	89	120	84	3	2	7	0	0	96	127											
7.30-7.45	8	0	0	0	0	0	8	8	92	6	1	13	2	0	114	164	100	6	1	13	2	0	122	172											
7.45-8.00	7	1	0	0	0	0	8	10	109	8	0	5	1	1	124	150	116	9	0	5	1	1	132	159											
8.00-8.15	5	0	0	0	0	0	5	5	90	5	2	12	0	0	109	158	95	5	2	12	0	0	114	163											
8.15-8.30	3	2	0	0	0	0	6	12	76	9	0	7	0	0	92	127	79	11	0	8	0	0	98	139											
8.30-8.45	6	2	0	0	0	0	8	11	93	4	0	4	0	0	101	119	99	6	0	4	0	0	109	130											
<b>totale</b>	36	5	0	1	0	0	42	53	537	35	5	48	3	1	629	836	573	40	5	49	3	1	671	888											
7.15-8.15	27	1	0	0	0	0	28	30	368	22	5	37	3	1	436	590	395	23	5	37	3	1	464	620											

origine: SP20												origine: SP62R nord												origine: SP20											
dest. SP62R sud												dest. SP62R nord												dest. SP20											
ora	auto-furri	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-furri	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-furri	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.											
7.15-7.30	87	2	0	2	1	1	93	101	8	1	0	0	0	0	9	11	95	3	0	2	1	1	102	111											
7.30-7.45	77	3	0	1	2	0	83	90	18	0	0	2	0	0	20	26	95	3	0	3	2	0	103	116											
7.45-8.00	99	3	0	0	0	0	102	107	21	1	0	0	0	0	22	24	120	4	0	0	0	0	124	130											
8.00-8.15	88	2	0	1	0	0	91	97	9	3	0	1	0	0	13	21	97	5	0	2	0	0	104	118											
8.15-8.30	62	6	0	1	0	0	69	81	10	0	0	0	0	0	10	10	72	6	0	1	0	0	79	91											
8.30-8.45	78	4	0	3	1	0	86	101	6	0	0	0	0	0	6	6	84	4	0	3	1	0	92	107											
<b>totale</b>	491	20	0	8	4	1	524	575	72	5	0	3	0	0	80	97	563	25	0	11	4	1	604	672											
7.15-8.15	351	10	0	4	3	1	369	394	56	5	0	3	0	0	64	81	407	15	0	7	3	1	433	474											

origine: SP62R sud												origine: SP20												origine: SP62R nord											
dest. SP62R nord												dest. SP20												dest. SP62R sud											
ora	auto-furri	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-furri	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-furri	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.											
7.15-7.30	86	1	0	11	1	0	99	133	66	2	0	1	0	0	69	75	152	3	0	12	1	0	168	208											
7.30-7.45	116	4	0	11	1	0	132	171	75	2	0	1	0	0	78	84	191	6	0	12	1	0	210	255											
7.45-8.00	147	1	0	7	1	0	156	178	100	2	0	1	1	0	104	110	247	3	0	8	2	0	260	288											
8.00-8.15	96	2	1	6	0	0	105	129	65	0	0	3	0	0	68	77	161	2	1	9	0	0	173	206											
8.15-8.30	103	4	0	8	1	0	116	146	50	7	0	1	0	0	58	72	153	11	0	9	1	0	174	217											
8.30-8.45	67	4	1	9	0	0	81	117	44	2	0	2	0	0	48	57	111	6	1	11	0	0	129	174											
<b>totale</b>	615	16	2	52	4	0	689	872	400	15	0	9	1	0	425	474	1015	31	2	61	5	0	1114	1346											
7.15-8.15	445	8	1	35	3	0	492	610	306	6	0	6	1	0	319	346	751	14	1	41	4	0	811	956											

totale destinazione												totale destinazione												totale destinazione											
auto-furri	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-furri	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-furri	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.												
94	2	0	11	1	0	108	144	134	4	0	13	1	0	152	197	164	5	2	9	1	1	182	220												
134	4	0	13	1	0	152	197	168	2	0	7	1	0	178	202	169	9	1	14	4	0	197	253												
105	5	1	7	0	0	118	149	113	4	0	8	1	0	126	156	138	15	0	8	0	0	161	208												
73	4	1	9	0	0	87	123	73	4	1	9	0	0	76	92	171	8	0	7	1	0	187	220												
687	21	2	55	4	0	769	969	501	13	1	38	3	0	556	691	1028	55	5	56	7	2	1153	1411												
<b>totale</b>	<b>687</b>	<b>21</b>	<b>55</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>769</b>	<b>969</b>	<b>501</b>	<b>13</b>	<b>1</b>	<b>38</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>556</b>	<b>691</b>	<b>719</b>	<b>32</b>	<b>5</b>	<b>41</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>805</b>	<b>984</b>												

totale origine												totale origine												totale origine											
auto-furri	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-furri	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-furri	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.												
84	3	2	7	0	0	96	127	100	6	1	13	2	0	122	172	169	9	1	14	4	0	197	253												
116	9	0	5	1	1	132	159	116	9	0	5	1	1	132	159	168	2	0	7	1	0	178	202												
95	5	2	12	0	0	114	163	95	5	2	12	0	0	114	163	105	5	1	7	0	0	118	149												
79	11	0	8	0	0	98	139	79	11	0	8	0	0	126	156	113	4	0	8	1	0	126	156												
99	6	0	4	0	0	109	130	99	6	0	4	0	0	109	130	73	4	1	9	0	0	87	123												
573	40	5	49	3	1	671	888	395	23	5	37	3	1	464	620	501	13	1	38	3	0	556	691												

totale origine												totale origine												totale origine											
auto-furri	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-furri	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-furri	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.												
95	3	0	2	1	1	102	111	95	3	0	2	1	1	102	111	73	2	0	1	0	0	76	82												
95	3	0	3	2	0	103	116	95	3	0	3	2	0	103	116	83	2	0	1	0	0	86	92												
120	4	0	0	0	0	124	130	120	4	0	0	0	0	124	130	107	3	0	1	1	0	112	119												
97	5	0	2	0	0	104	118	97	5	0	2	0	0	104	118	70	0	0	3	0	0	73	82												
72	6	0	1	0	0	79	91	72	6	0	1	0	0	79	91	53	9	0	2	0	0	64	84												
84	4	0	3	1	0	92	107	84	4	0	3	1	0	92	107	50	4	0	2	0	0	56	68												
563	25	0	11	4	1	604	672	407	15	0	7	3	1	433	474	436	20	0	10	1	0	467	527												

totale destinazione												totale destinazione												totale destinazione											
auto-furri	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-furri	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-furri	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.												
152	3	0	12	1	0	168	208	152	3	0	12	1	0	168	208	164	5	2	9	1	1	182	220												
191	6	0	12	1	0	210	255	191	6	0	12	1	0	210	255	209	9	1	14	4	0	197	253												
247	3	0	8	2	0	260	288	247	3	0	8	2	0	260	288	168	11	0	5	1	1	226	256												
161	2	1	9	0	0	173	206	161	2	1	9	0	0	173	206	178	7	2	13	0	0	200	255												
153	11	0	9	1	0	174	217	153	11	0	9	1	0	174	217	138	15	0	8	0	0	161	208												
111	6	1	11	0	0	129	174	111	6	1	11	0	0	129	174	171	8	0	7	1	0	187	220												
1015	31	2	61	5	0	1114	1346	751	14	1	41	4	0	811	956	1028	55	5	56	7	2	1153	1411												
<b>totale</b>	<b>751</b>	<b>14</b>	<b>41</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>811</b>	<b>956</b>	<b>751</b>	<b>14</b>	<b>1</b>	<b>41</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>811</b>	<b>956</b>	<b>719</b>	<b>32</b>	<b>5</b>	<b>41</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>805</b>	<b>984</b>												



SERA

Sezione: 1

Vie: SP62R/SP62Rvar (carr nord)

Giorno: 16 novembre 2022

Meteo: Sereno

origine: SP62R sud																									
ora	dest.	SP62R sud				SP62Rvar				totale origine				totale destinazione											
		auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.
17.15-17.30	43	2	0	0	0	0	0	45	48	6	0	0	0	0	0	6	6	59	1	0	1	0	0	61	66
17.30-17.45	37	1	0	1	0	0	0	39	44	16	0	0	1	0	0	17	20	110	0	2	0	0	0	112	118
17.45-18.00	38	0	0	1	0	0	0	39	42	8	0	0	0	0	0	8	8	105	2	0	0	0	0	107	110
18.00-18.15	40	0	0	1	0	0	0	41	44	7	0	0	0	0	0	7	7	89	1	0	2	0	0	92	100
18.15-18.30	47	0	0	0	0	0	0	47	47	12	0	0	0	0	0	12	12	60	0	0	0	0	0	60	60
18.30-18.45	40	0	1	0	0	0	0	41	44	5	0	0	2	0	0	7	13	47	0	0	0	0	0	47	57
<b>totale</b>	<b>245</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>252</b>	<b>268</b>	<b>54</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>38</b>	<b>41</b>	<b>363</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>479</b>	<b>500</b>
17.15-18.15	158	3	0	3	0	0	0	164	178	37	0	0	1	0	0	202	219	470	4	0	5	0	0	372	393

SP62Rvar																	
ora	dest.	SP62R nord								totale origine							
		auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.
17.15-17.30										48	1	0	1	0	0	50	55
17.30-17.45										103	0	0	1	0	0	104	107
17.45-18.00										93	2	0	0	0	0	95	98
18.00-18.15										76	0	0	1	0	0	77	80
18.15-18.30										55	0	0	0	0	0	55	55
18.30-18.45										40	0	0	0	0	0	40	40
										415	3	0	3	0	0	421	435
totale		320	3	0	3	0	0	326	340	320	3	0	3	0	0	326	340

SP62Rnord																	
ora	dest.	SP62R sud								totale origine							
		auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.
17.15-17.30										48	1	0	1	0	0	50	55
17.30-17.45										103	0	0	1	0	0	104	107
17.45-18.00										93	2	0	0	0	0	95	98
18.00-18.15										76	0	0	1	0	0	77	80
18.15-18.30										55	0	0	0	0	0	55	55
18.30-18.45										40	0	0	0	0	0	40	40
										415	3	0	3	0	0	421	435
totale		320	3	0	3	0	0	326	340	320	3	0	3	0	0	326	340

SP62R nord												SP62R sud												totale origine												totale destinazione																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																								
dest.		auto-fur				camion				bus				artic				moto				bici				tot.gen.				veq.				auto-fur				camion				bus				artic				moto				bici				tot.gen.				veq.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																														
ora		11	0	0	0	0	0	0	11	11	29	2	0	7	0	0	38	62	40	2	0	7	0	0	49	73	33	3	0	6	0	0	42	65	16	0	0	1	0	0	17	20	32	3	0	4	0	0	39	56	8	0	0	0	0	0	8	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

totale destinazione											
auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.				
59	1	0	1	0	0	61	66				
110	0	2	0	0	0	112	118				
105	2	0	0	0	0	107	110				
89	1	0	2	0	0	92	100				
60	0	0	0	0	0	60	60				
47	0	0	0	0	0	47	47				
470	4	0	5	0	0	479	500				
363	4	0	5	0	0	372	393				

totale destinazione											
subestur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	vea.				
72	4	0	7	0	0	83	110				
63	4	0	6	0	0	73	97				
58	3	0	5	0	0	66	86				
73	3	0	7	0	0	83	109				
72	2	0	8	0	0	82	109				
69	1	2	5	0	0	77	99				
407	17	2	38	0	0	464	609				
266	14	0	25	0	0	305	401				

totale destinazione															
auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.
6	0	0	0	0	0	6	6	16	0	0	1	0	0	17	20
8	0	0	0	0	0	8	8	7	0	0	0	0	0	7	7
12	0	0	0	0	0	12	12	5	0	0	2	0	0	7	13
54	0	0	3	0	0	57	66	37	0	0	1	0	0	38	41

Sezione: 2  
Vie: SP62R/SP62Rvar (carr sud)

fatti 7'  
manca

Giorno: 16 novembre 2022  
Meteo: Sereno

SP62Rvar													SP62R sud													totale origine													totale destinazione																																														
ora	dest.	auto-fur					camion					bus			artic					moto			bicli					tot.gen.					veq.					auto-fur					camion					bus			artic					moto			bicli					tot.gen.					veq.																
		17.15-17.30	17.30-17.45	17.45-18.00	18.00-18.15	18.15-18.30	18.30-18.45	72	4	0	7	0	0	83	110	63	4	0	7	0	0	83	110	63	4	0	6	0	0	66	86	58	3	0	5	0	0	66	86	73	3	0	7	0	0	83	109	73	3	0	7	0	0	82	109	72	2	0	8	0	0	82	109	69	1	2	5	0	0	77	99	407	17	2	38	0	0	464	609	266	14	0	25	0	0

origine: SP62Rvar																									
ora	dest.	SP62R sud					SP62R nord					totale origine					totale destinazione								
		auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.
17.15-17.30																		36	2	0	2	1	0	41	50
17.30-17.45																		75	2	0	6	1	0	84	105
17.45-18.00																		34	0	0	6	1	0	41	59
18.00-18.15																		0	0	0	0	0	0	42	45
18.15-18.30																		27	2	0	0	5	1	0	35
18.30-18.45																		44	1	0	1	0	0	46	51
<b>totale</b>																		256	9	0	20	4	0	289	361
<b>17.15-18.15</b>																		<b>185</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>208</b>	<b>258</b>

ora		dest.	SP62R nord					SP62Rvar					totale origine					totale destinazione																
			auto-fur	camion	bus	artic	moto	bidc	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bidc	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bidc	tot.gen.	veq.								
17.15-17.30			48	1	0	0	1	0	50	55	36	2	0	2	1	0	41	50	84	3	0	3	1	0	91	104		72	4	0	7	0	83	110
17.30-17.45		103	0	0	0	1	0	104	107	75	72	0	0	6	1	0	84	105	178	2	0	7	1	0	188	212	63	4	0	6	0	73	97	
17.45-18.00		93	2	0	0	0	0	95	98	34	0	0	6	1	0	41	59	147	2	0	6	1	0	136	157	58	3	0	5	0	66	86		
18.00-18.15		76	0	0	0	1	0	77	80	40	2	0	0	0	0	42	45	116	2	0	1	0	0	119	125	73	3	0	7	0	83	109		
18.15-18.30		55	0	0	0	0	0	55	55	27	2	0	0	5	1	0	35	53	82	2	0	5	1	0	90	108	72	2	0	8	0	82	109	
18.30-18.45			40	0	0	0	0	40	40	44	1	0	1	0	0	46	51	84	1	0	1	0	0	86	91	69	1	2	5	0	0	77	99	
totale			415	3	0	3	0	421	435	256	9	0	20	4	0	289	361	671	12	0	23	4	0	710	795	407	17	2	38	0	0	464	609	
17.15-18.15		320	3	0	3	0	3	0	326	340	185	6	0	14	3	0	208	258	505	9	0	17	3	0	534	597	266	14	0	25	0	0	305	401

Sezione: 3

Vie: SP62R/via Peppone don Camillo

Giorno: 16 novembre 2022

Meteo: Sereno

origine: SP62R nord											
via Peppone e don Camillo											
ora	dest.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion
17.15-17.30	4	0	0	3	0	0	0	7	16	64	3
17.30-17.45	8	1	0	0	0	0	0	9	11	65	4
17.45-18.00	5	0	0	1	0	0	0	6	9	52	3
18.00-18.15	11	0	0	0	0	0	0	11	11	60	2
18.15-18.30	5	0	0	3	0	0	0	8	17	61	2
18.30-18.45	2	0	0	0	0	0	0	2	71	1	1
<b>totale</b>	35	1	0	7	0	0	0	43	66	373	15
17.15-18.15	28	1	0	4	0	0	0	33	47	241	12
origine: via Peppone e don Camillo											
SP62R sud											
ora	dest.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion
17.15-17.30	7	0	0	2	0	0	0	9	15	7	1
17.30-17.45	16	0	0	0	0	1	17	16	22	0	0
17.45-18.00	8	0	0	0	0	0	0	8	8	11	0
18.00-18.15	12	0	0	0	0	0	0	12	12	8	0
18.15-18.30	7	0	0	0	0	0	0	7	7	8	0
18.30-18.45	7	3	0	0	0	0	0	10	15	3	0
<b>totale</b>	57	3	0	2	0	1	63	73	59	1	0
17.15-18.15	43	0	0	2	0	1	46	51	48	1	0
origine: SP62R sud											
via Peppone e don Camillo											
ora	dest.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion
17.15-17.30	77	2	0	3	1	0	83	95	7	0	0
17.30-17.45	156	2	0	7	1	0	166	190	24	0	0
17.45-18.00	116	2	0	5	1	0	124	142	14	0	0
18.00-18.15	108	2	0	1	0	0	111	117	21	0	0
18.15-18.30	74	2	0	5	1	0	82	100	12	1	0
18.30-18.45	81	1	0	1	0	0	83	88	5	1	0
<b>totale</b>	612	11	0	22	4	0	649	730	83	2	0
17.15-18.15	457	8	0	16	3	0	484	543	66	0	0
origine: SP62R sud											
via Peppone e don Camillo											
ora	dest.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion
17.15-17.30	77	2	0	3	1	0	83	95	7	0	0
17.30-17.45	156	2	0	7	1	0	166	190	24	0	0
17.45-18.00	116	2	0	5	1	0	124	142	14	0	0
18.00-18.15	108	2	0	1	0	0	111	117	21	0	0
18.15-18.30	74	2	0	5	1	0	82	100	12	1	0
18.30-18.45	81	1	0	1	0	0	83	88	5	1	0
<b>totale</b>	612	11	0	22	4	0	649	730	83	2	0
17.15-18.15	457	8	0	16	3	0	484	543	66	0	0
origine: SP62R sud											
via Peppone e don Camillo											
ora	dest.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion
17.15-17.30	77	2	0	3	1	0	83	95	7	0	0
17.30-17.45	156	2	0	7	1	0	166	190	24	0	0
17.45-18.00	116	2	0	5	1	0	124	142	14	0	0
18.00-18.15	108	2	0	1	0	0	111	117	21	0	0
18.15-18.30	74	2	0	5	1	0	82	100	12	1	0
18.30-18.45	81	1	0	1	0	0	83	88	5	1	0
<b>totale</b>	612	11	0	22	4	0	649	730	83	2	0
17.15-18.15	457	8	0	16	3	0	484	543	66	0	0
origine: SP62R sud											
via Peppone e don Camillo											
ora	dest.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion
17.15-17.30	77	2	0	3	1	0	83	95	7	0	0
17.30-17.45	156	2	0	7	1	0	166	190	24	0	0
17.45-18.00	116	2	0	5	1	0	124	142	14	0	0
18.00-18.15	108	2	0	1	0	0	111	117	21	0	0
18.15-18.30	74	2	0	5	1	0	82	100	12	1	0
18.30-18.45	81	1	0	1	0	0	83	88	5	1	0
<b>totale</b>	612	11	0	22	4	0	649	730	83	2	0
17.15-18.15	457	8	0	16	3	0	484	543	66	0	0
origine: SP62R sud											
via Peppone e don Camillo											
ora	dest.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion
17.15-17.30	77	2	0	3	1	0	83	95	7	0	0
17.30-17.45	156	2	0	7	1	0	166	190	24	0	0
17.45-18.00	116	2	0	5	1	0	124	142	14	0	0
18.00-18.15	108	2	0	1	0	0	111	117	21	0	0
18.15-18.30	74	2	0	5	1	0	82	100	12	1	0
18.30-18.45	81	1	0	1	0	0	83	88	5	1	0
<b>totale</b>	612	11	0	22	4	0	649	730	83	2	0
17.15-18.15	457	8	0	16	3	0	484	543	66	0	0
origine: SP62R sud											
via Peppone e don Camillo											
ora	dest.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion
17.15-17.30	77	2	0	3	1	0	83	95	7	0	0
17.30-17.45	156	2	0	7	1	0	166	190	24	0	0
17.45-18.00	116	2	0	5	1	0	124	142	14	0	0
18.00-18.15	108	2	0	1	0	0	111	117	21	0	0
18.15-18.30	74	2	0	5	1	0	82	100	12	1	0
18.30-18.45	81	1	0	1	0	0	83	88	5	1	0
<b>totale</b>	612	11	0	22	4	0	649	730	83	2	0
17.15-18.15	457	8	0	16	3	0	484	543	66	0	0
origine: SP62R sud											
via Peppone e don Camillo											
ora	dest.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion
17.15-17.30	77	2	0	3	1	0	83	95	7	0	0
17.30-17.45	156	2	0	7	1	0	166	190	24	0	0
17.45-18.00	116	2	0	5	1	0	124	142	14	0	0
18.00-18.15	108	2	0	1	0	0	111	117	21	0	0
18.15-18.30	74	2	0	5	1	0	82	100	12	1	0
18.30-18.45	81	1	0	1	0	0	83	88	5	1	0
<b>totale</b>	612	11	0	22	4	0	649	730	83	2	0
17.15-18.15	457	8	0	16	3	0	484	543	66	0	0
origine: SP62R sud											
via Peppone e don Camillo											
ora	dest.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion
17.15-17.30	77	2	0	3	1	0	83	95	7	0	0
17.30-17.45	156	2	0	7	1	0	166	190	24	0	0
17.45-18.00	116	2	0	5	1	0	124	142	14	0	0
18.00-18.15	108	2	0	1	0	0	111	117	21	0	0
18.15-18.30	74	2	0	5	1	0	82	100	12	1	0
18.30-18.45	81	1	0	1	0	0	83	88	5	1	0
<b>totale</b>	612	11	0	22	4	0	649	730	83	2	0
17.15-18.15	457	8	0	16	3	0	484	543	66	0	0
origine: SP62R sud											
via Peppone e don Camillo											
ora	dest.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion
17.15-17.30	77	2	0	3	1	0	83	95	7	0	0
17.30-17.45	156	2	0	7	1	0	166	190	24	0	0
17.45-18.00	116	2	0	5	1	0	124	142	14	0	0
18.00-18.15	108	2	0	1	0	0	111	117	21	0	0
18.15-18.30	74	2	0	5	1	0	82	100	12	1	0
18.30-18.45	81	1	0	1	0	0	83	88	5	1	0
<b>totale</b>	612	11	0	22	4	0	649	730	83	2	0
17.15-18.15	457	8	0	16	3	0	484	543	66	0	0
origine: SP62R sud											
via Peppone e don Camillo											
ora	dest.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion
17.15-17.30	77	2	0	3	1	0	83	95	7	0	0
17.30-17.45	156	2	0	7	1	0	166	190	24	0	0
17.45-18.00	116	2	0	5	1	0	124	142	14	0	0
18.00-18.15	108	2	0	1	0	0	111	117	21	0	0
18.15-18.30	74	2	0	5	1	0	82	100	12	1	0
18.30-18.45	81	1	0	1	0	0	83	88	5	1	0
<b>totale</b>	612	11	0	22	4	0	649	730	83	2	0
17.15-18.15	457	8	0	16	3	0	484	543	66	0	0
origine: SP62R sud											
via Peppone e don Camillo											
ora	dest.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion
17.15-17.30	77	2	0	3	1	0	83	95	7	0	0
17.30-17.45	156	2	0	7	1	0	166	190	24	0	0
17.45-18.00	116	2	0	5	1	0	124	142	14	0	0
18.00-18.15	108	2	0	1	0	0	111	117	21	0	0
18.15-18.30	74	2	0	5	1	0	82	100	12	1	0
18.30-18.45	81	1	0	1	0	0	83	88	5	1	0
<b>totale</b>	612	11	0	22	4	0	649	730	83	2	0
17.15-18.15	457	8	0	16	3	0	484	543	66	0	0
origine: SP62R sud											
via Peppone e don Camillo											
ora	dest.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion
17.15-17.30	77	2	0	3	1	0	83	95	7	0	0
17.30-17.45	156	2	0	7	1	0	166	190	24	0	0
17.45-18.00	116	2	0	5	1	0	124	142	14	0	0
18.00-18.15	108	2	0	1	0	0	111	117	21	0	0
18.15-18.30	74	2	0	5	1	0	82	100	12	1	0
18.30-18.45	81	1	0	1	0	0	83	88	5	1	0
<b>totale</b>	612	11	0	22	4	0	649	730	83	2	0
17.15-18.15	457	8	0	16	3	0	484	543	66	0	0
origine: SP62R sud											
via Peppone e don Camillo											
ora	dest.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion
17.15-17.30	77	2	0	3	1	0	83	95	7	0	0
17.30-17.45	156	2	0	7	1	0	166	190	24	0	0
17.45-18.00	116	2	0	5	1	0	124	142	14	0	0
18.00-18.15	108	2	0	1	0	0</					

Sezione: 4  
Vie: SP1/Via Peppone e don Camillo

Giorno: 16 novembre 2022  
Meteo: Sereno

origine: SP1 nord										via Peppone e don Camillo										Accesso privato										totale origine										totale destinazione									
SP1 sud					via Peppone e don Camillo					Accesso privato					totale origine					totale destinazione																													
ora	dest.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veg.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veg.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veg.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veg.																
17.15-17.30	25	2	0	0	0	0	0	27	30	12	1	0	0	0	0	13	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43	1	0	0	0	0	44	46															
17.30-17.45	35	0	0	0	0	0	0	35	35	15	0	0	0	0	0	15	15	0	0	0	0	0	0	0	0	50	2	0	0	0	0	50	52																
17.45-18.00	27	2	0	0	0	0	0	29	32	12	2	0	0	0	0	14	17	1	0	0	0	0	0	1	1	40	4	0	0	0	0	44	50																
18.00-18.15	31	0	0	0	0	0	0	31	31	9	0	0	0	0	0	9	9	0	0	0	0	0	0	0	0	40	0	0	0	0	0	40	40																
18.15-18.30	20	2	0	0	0	0	0	22	25	6	0	0	0	0	0	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	26	2	0	0	0	28	31	31																
18.30-18.45	22	2	0	0	0	0	0	24	27	10	2	0	0	0	0	12	15	0	0	0	0	0	0	0	0	32	4	0	0	0	0	36	42																
<b>totale</b>	<b>160</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>168</b>	<b>180</b>	<b>64</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>69</b>	<b>77</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>225</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>238</b>	<b>258</b>	<b>258</b>																
17.15-18.15	118	4	0	0	0	0	0	122	128	48	3	0	0	0	0	51	56	1	0	0	0	0	0	1	1	167	7	0	0	0	0	174	185																

dest		via Peppone e don Camillo					Accesso privato					SP1 nord					totale origine					totale destinazione													
ora		auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.		
17.15-17.30	5	1	0	0	0	0	0	6	8	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	0	0	0	29	29	34	1	0	0	0	0	35	37	
17.30-17.45	6	0	0	0	0	0	0	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	30	2	0	0	0	0	0	32	35	36	2	0	0	0	0	38	41	
17.45-18.00	8	0	0	0	0	0	0	8	8	0	0	0	0	0	0	0	0	49	1	0	0	0	0	1	52	52	57	1	0	0	0	1	60	60	
18.00-18.15	4	1	0	0	0	0	0	5	7	0	0	0	0	0	0	0	0	43	0	0	0	0	0	0	43	43	47	1	0	0	0	0	48	50	
18.15-18.30	7	2	0	0	0	0	0	9	12	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	0	0	0	0	32	32	39	2	0	0	0	0	41	44	
18.30-18.45	1	3	0	0	0	0	0	4	9	0	0	0	0	0	0	0	0	42	0	0	0	0	0	0	42	42	43	3	0	0	0	0	46	51	
<b>totale</b>	<b>31</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>38</b>	<b>49</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>225</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>230</b>	<b>233</b>	<b>256</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>268</b>	<b>282</b>	
17.15-18.15	23	2	0	0	0	0	0	25	28	0	0	0	0	0	0	0	0	151	3	0	0	0	0	1	1	156	174	5	0	0	0	1	181	187	
																											159	5	0	2	0	0	0	166	180

Accesso privato										SP1 nord										SP1 sud										totale origine										totale destinazione																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
dest		auto-fur					camion					bus					artic					moto					bici					tot.gen.					veq.					auto-fur					camion					bus					artic					moto					bici					tot.gen.					veq.					auto-fur					camion					bus					artic					moto					bici					tot.gen.					veq.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
ora	dest	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

via Peppone e don Camillo										totale origine					totale destinazione																		
dest		SPI nord					SPI sud					via Peppone e don Camillo					totale origine					totale destinazione											
ora	dest	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.
17.15-17.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
17.30-17.45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
17.45-18.00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	
18.00-18.15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
18.15-18.30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	
18.30-18.45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	
<b>totale</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	
17.15-18.15	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1

Sezione: 5  
Vie: SP62R/SP20

Giorno: 16 novembre 2022  
Meteo: Sereno

origine: SP62R nord													totale origine													totale destinazione																
SP20													SP62R sud													auto-fur																
dest.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	tot.gen.	bici	moto	veq.	dest.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	tot.gen.	bici	moto	veq.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	tot.gen.	bici	moto	veq.					
ora	17	2	0	0	0	0	19	22	150	1	0	6	0	0	0	0	0	0	0	157	177	167	3	0	6	0	0	176	199	141	1	0	7	0	0	149	172					
17.15-17.30	17	2	0	0	0	0	15	15	133	7	0	6	0	0	0	0	0	0	0	146	175	148	7	0	6	0	0	161	190	125	0	0	6	1	0	132	150					
17.30-17.45	15	0	0	0	0	0	11	11	69	2	0	4	1	0	0	0	0	0	0	76	91	80	2	0	4	1	0	87	102	88	3	0	3	0	0	94	108					
17.45-18.00	11	0	0	0	0	0	6	6	112	1	0	10	0	0	0	0	0	0	0	123	155	118	1	0	10	0	0	129	161	123	1	0	7	1	0	132	154					
18.00-18.15	6	0	0	0	0	0	8	8	83	1	2	5	1	0	0	0	0	0	0	92	113	91	1	2	5	1	0	100	121	121	3	1	0	126	133							
18.15-18.30	8	0	0	0	0	0	11	11	75	2	0	5	0	0	0	0	0	0	0	82	100	86	2	0	5	0	0	93	111	121	0	0	0	0	0	121	121					
18.30-18.45	11	0	0	0	0	0	70	73	622	14	2	36	2	0	0	0	0	0	0	676	809	690	16	2	36	2	0	746	882	719	8	1	23	3	0	754	836					
<b>totale</b>	68	2	0	0	0	0	51	54	464	11	0	26	1	0	0	0	0	0	0	553	650	513	13	0	26	1	0	553	650	477	5	0	23	2	0	507	583					
17.15-18.15	49	2	0	0	0	0	292	305	45	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	339	355	327	4	0	4	3	1	339	355	356	6	0	3	1	0	366	384					

origine: SP20													totale origine													totale destinazione																		
SP62R sud													SP62R nord													auto-fur																		
dest.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	tot.gen.	bici	moto	veq.	dest.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	tot.gen.	bici	moto	veq.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	tot.gen.	bici	moto	veq.							
ora	81	0	0	0	0	0	81	81	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	17	98	0	0	0	0	0	98	98	100	3	0	1	0	0	104	112							
17.15-17.30	81	0	0	0	0	0	80	86	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10	87	0	0	2	1	0	90	96	89	0	0	1	0	0	90	93							
17.30-17.45	77	0	0	0	0	0	68	72	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	14	74	3	0	1	1	0	79	86	70	2	0	1	0	0	73	79							
17.45-18.00	64	3	0	0	1	0	63	67	8	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	9	9	68	1	0	1	1	1	72	75	97	1	0	0	1	0	99	100							
18.00-18.15	60	1	0	1	0	0	56	65	9	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	12	61	1	0	3	1	0	66	76	82	2	0	0	0	0	84	87							
18.15-18.30	52	0	0	0	0	0	52	61	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	11	58	2	0	2	1	0	63	72	69	2	1	0	1	0	73	78							
18.30-18.45	47	2	0	0	0	0	400	430	65	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	68	72	446	7	0	9	5	1	468	502	507	10	1	3	2	0	523	549							
<b>totale</b>	381	6	0	8	4	1	292	305	45	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	339	355	327	4	0	4	3	1	339	355	356	6	0	3	1	0	366	384							

origine: SP62R sud													totale origine													totale destinazione																		
SP20													SP62R nord													auto-fur																		
dest.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	tot.gen.	bici	moto	veq.	dest.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	tot.gen.	bici	moto	veq.	auto-fur	camion	bus	artic	moto	bici	tot.gen.	veq.	tot.gen.	bici	moto	veq.							
ora	124	1	0	7	0	0	132	155	83	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	85	90	207	2	0	8	0	0	217	244	231	1	0	6	0	0	238	258							
17.15-17.30	124	1	0	7	0	0	122	140	74	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	75	78	189	0	0	7	1	0	197	218	210	7	0	8	1	0	226	260							
17.30-17.45	115	0	0	6	1	0	83	94	59	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	62	68	137	5	0	3	0	0	145	162	133	5	0	4	2	0	144	163							
17.45-18.00	78	3	0	2	0	0	83	94	91	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	93	94	206	2	0	7	1	0	216	240	172	2	0	11	0	0	186	221							
18.00-18.15	115	1	0	7	0	0	123	146	91	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	76	79	186	4	1	0	1	0	192	200	135	1	2	8	2	0	148	178							
18.15-18.30	112	2	1	0	1	0	116	121	74	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	62	67	168	2	1	0	1	0	172	177	122	4	0	7	1	0	134	161							
18.30-18.45	110	0	0	0	0	0	110	110	58	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	62	67	1093	15	2	25	4	0	1139	1240	1003	20	2	44	6	1	0	1076	1239						
<b>totale</b>	654	7	1	22	2	0	686	764	439	8	1	3	2	0	0	0	0	0	0	453	476	739	9	0	25	2	0	775	863	746	15	0	29	3	1	794	901							