

PROVINCIA DI  
VICENZA



COMUNE DI  
ALTAVILLA VICENTINA

## VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE Relativa al progetto "MIGROSS-CASABELLA: realizzazione di un centro commerciale con superficie di vendita di mq 6500 in Via Olmo"

N° ELABORATO :

RT-01

OGGETTO:

STUDIO DEL TRAFFICO  
E DI IMPATTO SULLA VIABILITA'

TRAFFICO E VIABILITA'



via Giulio Camuzzoni, 1 - Verona  
tel 045 8101737 - fax 045 8102502

DIRETTORE TECNICO :  
Ing. Maurizio Fabbiani



COMMITTENTI

MIGROSS S.P.A.  
Via Vassanelli, 21/23  
Bussolengo (VR)

CASABELLA S.N.C.  
Via Roma, 3/C  
Massanzago (PD)

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	CONTROLLATO	APPROVATO
C					
B	12.10.2015	INTEGRAZIONE VERIFICHE CON MICROSIMULAZIONE	ing. IOSCA	ing. FABBIANI	COMMITTENTI
A	10.07.2015	REV. ISTRUTTORIA COMMISSIONE V.I.A.	ing. ALDIGHIERI	ing. FABBIANI	COMMITTENTI
0	15.04.2014	EMISSIONE	ing. ALDIGHIERI	ing. FABBIANI	COMMITTENTI



**STUDIO DI IMPATTO VIABILISTICO**  
**GRANDE STRUTTURA DI VENDITA MIGROSS-CASABELLA**  
**Comune di Altavilla Vicentina**  
**Revisione B del 12.10.2015**

**INDICE**

<b>1</b>	<b>PREMESSA.....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>CONTENUTI DELLO STUDIO E ANTICIPAZIONE DEI RISULTATI.....</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>STATO ATTUALE DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE ESISTENTE.....</b>	<b>5</b>
4.1	RETE ATTUALE .....	5
4.2	TRAFFICO ATTUALE .....	12
4.2	TRAFFICO ATTUALE .....	12
<b>5</b>	<b>MODELLI DI TRAFFICO.....</b>	<b>16</b>
<b>6</b>	<b>SCENARI DELLO STATO DI FATTO.....</b>	<b>21</b>
<b>7</b>	<b>SCENARI DELLO STATO DI PROGETTO.....</b>	<b>21</b>
7.1	TRAFFICO ATTRATTO – GENERATO .....	21
7.2	DISTRIBUZIONE .....	23
7.3	ASSEGNAZIONE .....	23
<b>8</b>	<b>VERIFICHE DI CAPACITÀ E CALCOLO DEI LIVELLI DI SERVIZIO .....</b>	<b>24</b>
8.1	CRITERI GENERALI DI CAPACITÀ E LIVELLI DI SERVIZIO DEI TRONCHI STRADALI .....	24
8.2	TRONCO STRADALE S.P. 34.....	27
8.3	TRONCO STRADALE S.R. 11 .....	30
8.4	CRITERI GENERALI DI CAPACITÀ E LIVELLI DI SERVIZIO DELLE INTERSEZIONI.....	31
8.5	INTERSEZIONE S.P. 34 VIA ALTAVILLA - VIA VICENZA.....	33
8.6	INTERSEZIONE S.P. 34 VIA ALTAVILLA - VIA SOTTOPASSO OLMO - VIA TAGLIAMENTO.....	35
8.7	INTERSEZIONE S.R. 11 VIA OLMO - SOTTOPASSO OLMO .....	40
8.8	INTERSEZIONE S.R. 11 VIA OLMO - VIALE ITALIA.....	43
8.9	INTERSEZIONE S.R. 11 VIA OLMO - VIA A. DORIA - ACCESSI MIGROSS-CASABELLA .....	45
8.10	INTERSEZIONE S.R. 11 VIA OLMO - CENTRO COMMERCIALE SIAD .....	47
8.11	SISTEMAZIONE DEL TRATTO DELLA S.R. 11 FRONTE ACCESSI PITTARELLO .....	48
<b>9</b>	<b>VERIFICA DELLA FUNZIONALITÀ DELLA S.R. 11 E DEGLI ACCESSI CON MODELLO DI MICROSIMULAZIONE.....</b>	<b>48</b>
9.1	RILIEVI DI TRAFFICO AGGIUNTIVI .....	48
9.2	CREAZIONE DEL MODELLO DI MICROSIMULAZIONE .....	49
9.3	RISULTATI DELLA MICROSIMULAZIONE .....	51
<b>10</b>	<b>ALLEGATI : SCHEMA SISTEMAZIONE S.R. 11, GRAFI E RILIEVI DI TRAFFICO .....</b>	<b>53</b>

## 1 PREMESSA

Il presente documento ha per oggetto lo **Studio del Traffico e di Impatto sulla Viabilità (SIV)** relativo all'attivazione di un complesso commerciale **Grande Struttura di Vendita di 5.750 mq SdV + 750 mq destinato a terziario ristorazione** delle ditte **Migross – Casabella** posta in fregio alla S.R. 11 “Padana Superiore”, all'intersezione con via Sottopasso Olmo, nel Comune di Altavilla Vicentina della Provincia di Vicenza.

La **Revisione A del SIV del 10.07.2015** è stata redatta a seguito ed in risposta e in ottemperanza alle osservazioni della Commissione V.I.A. Provinciale di cui alla Determina n. 574 del 24.07.2014 e allegato parere n. 05/2014, mentre la presente **Revisione B del 12.10.2015** è stata redatta a seguito delle successive riunioni e chiarimenti con la Commissione V.I.A. Provinciale.

Lo Studio, finalizzato all'analisi delle ricadute sulla viabilità della struttura di vendita in oggetto, è stato condotto assumendo come *Linea Guida* l'articolato **Studio del Traffico** dell'area Vicenza-Gambellara realizzato dalla provincia di Vicenza “**Master Plan ViVer - Corridoio Vicenza-Gambellara**” e tiene conto dello Studio del Traffico effettuato per il centro commerciale SIAD di 15.000 mq SdV (Dicembre 2012 e integrazione Maggio 2013) ubicato circa 500 m ad ovest ma non ancora realizzato. L'analisi di seguito riportata è supportata dalle valutazioni del Piano della Provincia di Vicenza, e conferma i risultati in esso riportati in merito alle congruità dell'inserimento della struttura nell'ambito considerato.

La struttura commerciale è **esistente** in quanto già autorizzata e realizzata in epoca precedente alla (ora vigente) normativa regionale sul commercio n. 50/2012 del 28/12/2012 e successivo Regolamento. Per tale ragione, in sede di autorizzazione urbanistica/edilizia, il Comune di Altavilla, la Provincia di Vicenza e la società Veneto Strade hanno richiesto ed autorizzato l'opera compensativa riguardante la **riqualificazione a Rotatoria dell'intersezione S.R. 11 – Sottopasso Olmo** posta a carico e realizzata dai soggetti attuatori **Migross - Casabella** e realizzata nel 2012–2013.

Per la redazione del presente Studio sono stati effettuati i **rilievi di traffico in continuo** sugli assi stradali e sulle principali intersezioni limitrofe della S.R. 11 e della S.P. 34 nel raggio **1.000 m** dall'intervento in conformità alla LRV sul Commercio n. 50/2912 e relativo Regolamento ed anche al fine della procedura VIA ex D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. **I rilievi di traffico sono riportati in allegato.**

## 2 CONTENUTI DELLO STUDIO E ANTICIPAZIONE DEI RISULTATI

Il presente Studio riguarda l'analisi e la verifica funzionale del sistema viario afferente al nuovo complesso commerciale tenuto conto degli interventi limitrofi significativi. Le verifiche sono effettuate secondo la vigente normativa stradale **D.M. n. 6792 del 05.11.2001 “Norme Geometriche e Funzionali per la Costruzione delle Strade”** e **D.M. n. 1699 del 19.04.2006 “Norme Geometriche e Funzionali per la Costruzione delle Intersezioni Stradali”** mediante software specialistici **HCS** e **aaSidra** che implementano le teorie **HCM Highway Capacity Manual** per i parametri funzionali e prestazionali degli assi e delle intersezioni.

Il modello della rete stradale ed i dati di traffico a base delle verifiche sono stati ottenuti da un apposita campagna di indagine, come indicato al **paragrafo 4.2** e dai seguenti precedenti studi effettuati nella stessa area ed in particolare :

- **Master Plan ViVer – Corridoio Vicenza-Gambellara** - Valutazione del traffico generato dai nuovi interventi e la capacità reggente della rete viabilistica – Anno 2012
- **Studio di impatto sulla viabilità relativo a un centro commerciale (Grande Struttura di Vendita) di 15.000 mq di vendita dei settori alimentare e non alimentare in Comune di Altavilla (VI) – Anno 2012 e integrazione anno 2013.**

In base a tali dati è stato quindi elaborato il sottomodello della rete nell'area di specifico interesse dello studio, implementando **4 SCENARI** :

- 1) **Stato Ante Operam**: relativo all'anno 2012 (ante Rotatoria via Olmo) sia in termini di domanda (flussi di traffico) sia di offerta; nel sistema viario Ante Operam l'intersezione tra via Olmo S.R. 11 e via Sottopasso Olmo era regolata da semplice diritto di precedenza prima della riqualificazione a Rotatoria realizzata dai soggetti attuatori Migross - Casabella.
- 2) **Stato di Fatto Post Operam**: relativo al corrente anno 2014, sia in termini di domanda (flussi di traffico) sia di offerta; nel sistema viario attuale è presente la Rotatoria tra via Olmo S.R. 11 e via Sottopasso Olmo realizzata dai soggetti attuatori Migross - Casabella.
- 3) **Stato di Progetto Fase 1**: l'offerta rimane invariata rispetto allo Stato di Fatto Post Operam, mentre viene inserito il traffico aggiuntivo generato/attratto dalla struttura Migross - Casabella.
- 4) **Stato di Progetto Fase 2**: alla Fase 1 vengono aggiunti i volumi di traffico generati/attratti dalla nuova struttura di vendita di 15.000 m<sup>2</sup> della soc. SIAD srl che ricade all'interno dell'area di raggio 1.000 m già autorizzata ma non ancora realizzata.

Le verifiche di capacità sono state effettuate per **l'ora di punta del Venerdì sera OdP 17.00-18.00** tipica degli insediamenti commerciali che danno origine al maggior carico del traffico somma di quello ordinario è di quello generato / attratto dalla struttura in oggetto.

I risultati delle verifiche riassunte nelle seguenti Tabelle (riportate in dettaglio nella Relazione), evidenziano che **i parametri geometrici funzionali delle intersezioni e degli assi stradali afferenti soddisfano la vigente normativa e presentano Livelli di Servizio migliorati rispetto allo Stato Ante Operam e comunque adeguati nello Stato Attuale e di Progetto** considerata la funzione della S.R. 11 e S.P. 34 di assi urbani / periurbani a supporto dell'intenso traffico commerciale / pendolare di questa zona della Provincia di Vicenza.

La viabilità esistente, con gli interventi di miglioramento realizzati, è quindi in grado di sostenere la struttura **Migross – Casabella** e di garantirne l'accessibilità e la sostenibilità sul piano viabilistico ed è quindi del tutto autorizzabile.

**Dal confronto fra le Tabelle riassuntive sotto riportate, si evince in particolare che :**

1. Sulla rete stradale esaminata si registrano volumi di traffico leggermente superiori a quelli esposti nei citati studi ViVer e Siad (confronta Par. 4.2 e 8.10).
2. **Migliorano i Livelli di Servizio** fra lo Stato Ante Operam Tab. 2.1 e quello Post Operam Tab. 2.2 per effetto della Rotatoria S.R. 11 – Sottopasso Olmo realizzata da **Migross – Casabella**.
3. Il traffico generato/attratto dall'insediamento **Migross – Casabella (Fase 1)** **non modifica** nella sostanza i Livelli di servizio del sistema viario come si deduce dal confronto fra le Tabelle Tabella 2-2 e Tabella 2-3.
4. Con l'attivazione del centro commerciale **SIAD diminuiscono leggermente** i Livelli di Servizio per alcune manovre sulla S.R. 11 e S.P. 34, ma in modo del tutto accettabile considerato che le verifiche sono condotte nell'**ora di massima punta** in ambito densamente urbanizzato a grande vocazione produttiva / commerciale / direzionale.

Nelle tabelle i risultati sono espressi, per ogni intersezione, con i valori più alti di lunghezza media della coda, e i valori globali di Ritardo Medio per veicolo e Livello di Servizio (Level of Service **LoS**).

Come richiesto dalla Commissione V.I.A., nella configurazione di progetto, per la sistemazione del tratto della S.R. 11 a Ovest della rotatoria di Via Sottopasso Olmo (vedi Allegato **Figura 10-1**), e per la presenza di vari accessi e di intersezioni con strade comunali secondarie, sono stati effettuati rilievi di traffico aggiuntivi ed è stato predisposto un modello di microsimulazione dinamica della circolazione dello Stato di Progetto (Fase 1), attraverso il software specialistico **PTV VISSIM**, in aggiunta alle verifiche di capacità dei nodi principali.

**I risultati del modello di microsimulazione indicano un livello prestazionale ottimale degli accessi sulla S.R. 11 e in generale rispecchiano le verifiche di capacità già eseguite con il software aaSidra.**

	Volume (Veic/h)	Coda (m)	Ritardo (Sec/Veic)	LoS
Intersezione Via Vicenza – SP 34	2704	68	15.3	C
Intersezione SP 34 – Via Sottopasso Olmo	3707	86	31.3	C
Intersezione Via Olmo (SR 11) – Via Sottopasso Olmo	2892	36	12.0	B
Intersezione Via Olmo (SR 11) – Viale Italia	2348	10	5.1	A

Tabella 2-1: Riassunto verifiche di capacità – Stato Ante Operam

	Vol (Veic/h)	Coda (m)	Ritardo (Sec/Veic)	LoS
Intersezione Via Vicenza – SP 34	2550	41	10.7	B
Intersezione SP 34 – Via Sottopasso Olmo	3791	47	18.1	B
Intersezione Via Olmo (SR 11) – Via Sottopasso Olmo	2871	49	14.8	B
Intersezione Via Olmo (SR 11) – Viale Italia	2074	8	4.7	A

Tabella 2-2: Riassunto verifiche di capacità – Stato di Fatto Post Operam

	Vol (Veic/h)	Coda (m)	Ritardo (Sec/Veic)	LoS
Intersezione Via Vicenza – SP 34	2573	46	11.7	B
Intersezione SP 34 – Via Sottopasso Olmo	3918	41	17.8	B
Intersezione Via Olmo (SR 11) – Via Sottopasso Olmo	3050	65	17.7	B
Intersezione Via Olmo (SR 11) – Viale Italia	2099	8	4.8	A

Tabella 2-3: Riassunto verifiche di capacità – Stato di Progetto Fase 1

	Vol (Veic/h)	Coda (m)	Ritardo (Sec/Veic)	LoS
Intersezione Via Vicenza – SP 34	2597	55	13.1	B
Intersezione SP 34 – Via Sottopasso Olmo	4046	57	21.4	C
Intersezione Via Olmo (SR 11) – Via Sottopasso Olmo	3327	98	22.7	C
Intersezione Via Olmo (SR 11) – Viale Italia	2243	9	5.3	A

Tabella 2-4: Riassunto verifiche di capacità – Stato di Progetto Fase 2

### 3 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Il comune di Altavilla Vicentina si trova in Provincia di Vicenza e sorge ai piedi dei colli Berici. Si sviluppa lungo la Strada Regionale 11 importante direttrice est –ovest che, nel Veneto, collega Venezia a Verona e prosegue in Lombardia e Piemonte. La S.R. 11 transita alle porte della città di Vicenza e confina con la zona fieristica e la zona industriale del capoluogo attraversando aree densamente abitate e urbanizzate.

La nuova struttura di vendita Migross- Casabella si trova nel Comune di Altavilla Vicentina al confine con i Comuni di Creazzo (frazione Olmo) e Vicenza. In **Figura 3-2** è indicata l’area di intervento con la principale viabilità (vedi Capitolo 4).

Il Comune di Altavilla confina a nord con Creazzo e Sovizzo, ad ovest con Montecchio Maggiore, a sud con Brendola, a sud-est con Arcugnano e a nord-est con Vicenza, appartenendo alla categoria dei comuni di prima cinta del capoluogo vicentino.

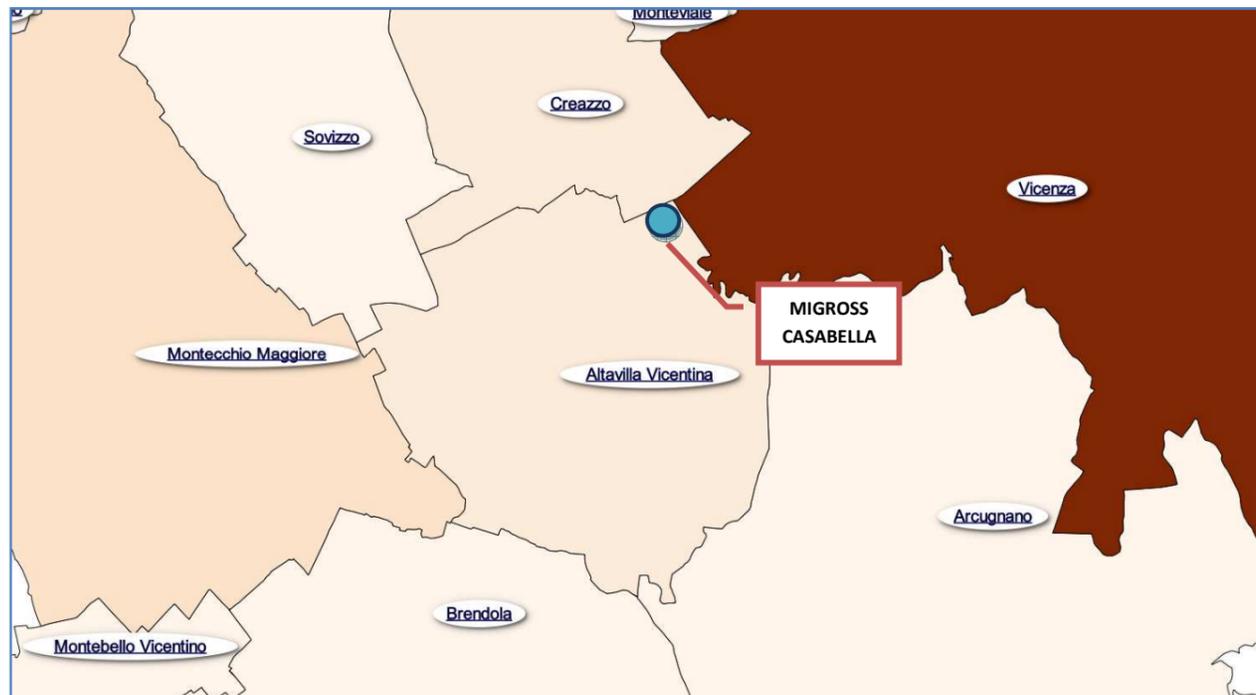


Figura 3-1:Confini Comunali Altavilla Vicentina

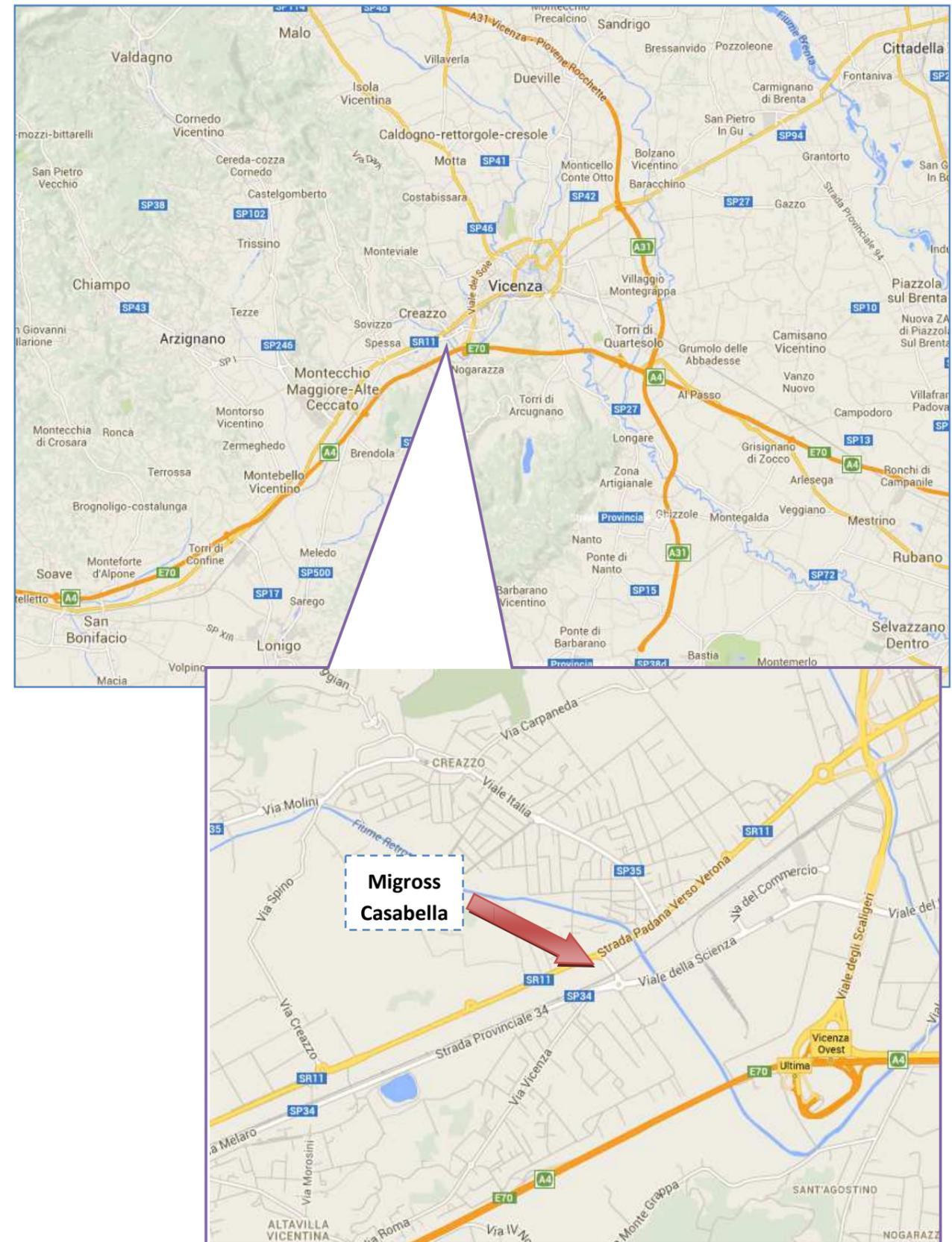


Figura 3-2: Corografia e particolare dell’area oggetto di studio

## 4 STATO ATTUALE DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE ESISTENTE

### 4.1 Rete attuale

#### 4.1.1 Grande viabilità

Di seguito si riporta una planimetria indicante lo schema della principale rete stradale a servizio dell'area di influenza della nuova struttura commerciale.

Per quanto concerne la rete viaria principale, gli assi primari caratterizzanti la zona in esame sono :

- i due assi autostradali della A31 “Valdastico” e A4 “Autostrada Serenissima”;
- i due assi di scorrimento individuati dalla tangenziale di Vicenza e dalla variante alla SP 246 a Montecchio Maggiore;
- la Strada Regionale 11;
- la Strada Provinciale 34.

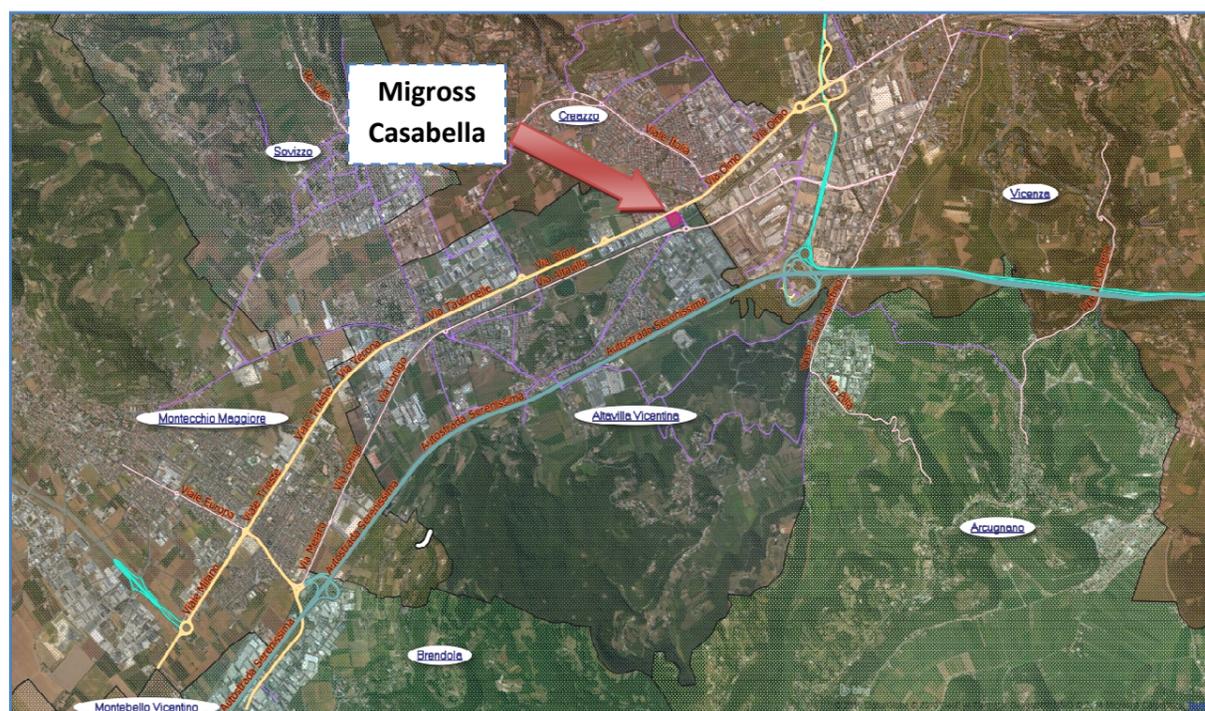


Figura 4-1: Principali assi viari

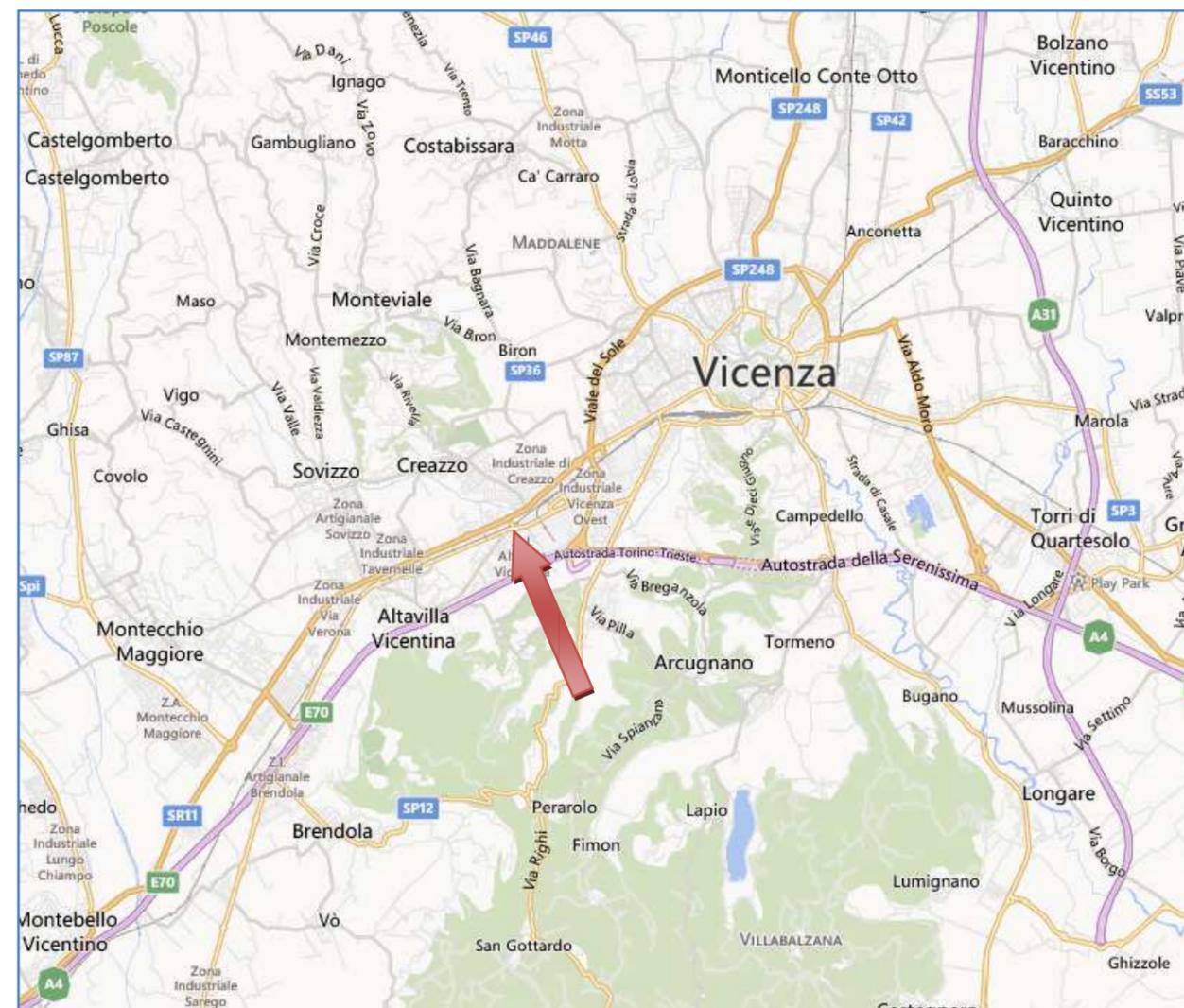


Figura 4-2: Autostrade

La rete stradale primaria e secondaria è di seguito descritta.

- **Autostrada A31 “Valdastico”.** L’A31, il cui percorso si sviluppa per circa 40 km, costituisce una delle autostrade più corte della rete viaria italiana, ma non per questo di minore importanza. L’autostrada, a due corsie per senso di marcia più emergenza, rappresenta un asse di interesse strategico che attraversa da nord a sud la provincia di Vicenza, dal capoluogo e fino a Piovene Rocchette, e rappresenta la principale via di comunicazione per il traffico generato dall’area dei comuni di Schio, Thiene e Bassano. Nei pressi di Vicenza è presente la connessione con l’A4 che garantisce collegamento diretto con Milano e Venezia. E’ previsto il prolungamento a sud dell’A31 fino alla Strada Statale 434 Transpolesana a pochi km dall’A13, così da agevolare i collegamenti con l’Emilia Romagna, ed è inoltre previsto il futuro collegamento a nord con la Provincia di Trento.



Figura 4-3: Autostrada A31

- **Autostrada A4 “Serenissima”.** L’A4 costituisce il principale asse di collegamento del nord Italia, attraversando da ovest ad est l’intera pianura padana. La sede stradale è costituita principalmente da tre corsie per senso di marcia più corsia d’emergenza. Presenta numerose connessioni con le altre arterie autostradali. Attualmente risulta una delle strade più trafficate d’Italia, rivestendo inoltre un ruolo fondamentale anche per i collegamenti a livello europeo. Nel tratto in esame corre parallela alla SR 11 ed alla linea ferroviaria a sud.



Figura 4-4: Autostrada A4

- **la Variante alla SP 246** a Montecchio Maggiore è a due corsie per senso di marcia e funge da tangenziale nord-sud nel territorio comunale collegandosi in direzione nord, della Valle dell’Agno, alla SP 246 e in direzione sud alla SR 11. Tale variante è il tratto finale della Superstrada Pedemontana Veneta (in costruzione) che collega Treviso a Montecchio Maggiore.



Figura 4-5: SP 246

- **la Tangenziale Sud di Vicenza** affianca l’Autostrada A4 e permette di collegare l’area ovest e l’area est della città. Aperta dal settembre del 2004, la tangenziale tocca principalmente il comune di Vicenza e il comune di Torri di Quartesolo e presenta per due corsie per senso di marcia (tratto Vicenza Ovest - Vicenza Est).



Figura 4-6: Tangenziale Sud di Vicenza

- **la Strada Provinciale 46 del Pasubio (SP 46)** è una strada di importanza interregionale che partendo dalla periferia nord-ovest della città di Vicenza, risale verso nord toccando i comuni di Costabissara, Isola Vicentina, Malo, Schio, Torrebelvicino, Valli del Pasubio e la località di S. Antonio; entra poi in Trentino Alto Adige terminando infine a Rovereto, dove si immette nella Strada Statale 12 dell'Abetone e del Brennero. Tale arteria si collega al casello autostradale di Vicenza Ovest grazie al tratto provinciale SP 46 raccordo anche chiamato "Raccordo del Sole".
- la **ex Strada Statale 11 (SS 11)**, ora **Strada Regionale 11 Padana Superiore (SR 11)** rappresenta una delle principali arterie alternative all'Autostrada A4. Attraversa, infatti, da ovest ad est la parte settentrionale della Pianura Padana toccando numerose zone produttive del paese e costeggiando per alcuni chilometri il Lago di Garda per poi terminare a Venezia. Essa, nel territorio in esame, si colloca a Nord del centro abitato di Altavilla Vicentina parallelamente alla ferrovia MI-VE, è una strada a una corsia per senso di marcia sulla quale si affacciano numerose attività commerciali, industriali ed artigianali. Le intersezioni sono gestite da impianti semaforici o da rotatorie di medio-grande diametro ed in alcuni casi da intersezioni regolate a precedenza.

#### 4.1.2 Viabilità afferente all'area di studio

L'area oggetto del presente studio è stata individuata all'interno di un raggio **1000 m** come indicato nella Legge Regionale n. 50/2012 e relativo Regolamento D.G.R.V. n. 1047/2013.

La rete stradale in tale ambito consiste nel tratto di SR 11 compreso tra Altavilla Vicentina e Vicenza, e nelle strade ad essa afferenti all'interno di detto tratto. Essa è delimitata ad Ovest dall'intersezione a Rotatoria al nuovo complesso commerciale SIAD, ad Est dall'intersezione tra la SR 11 e via Pasubio nel Comune di Creazzo. A Nord l'area di studio è delimitata dalla direttrice via Milano – via De Gasperi (Creazzo), a Sud dall'autostrada A4.

L'area comprende, in tutto o in parte, i comuni di Altavilla Vicentina, Creazzo, Vicenza. Complessivamente il numero di abitanti dei suddetti Comuni conta circa 139.000 persone, in particolare:

- Il comune di Vicenza, capoluogo di provincia, conta circa 116.000 persone;
- Il comune di Creazzo conta circa 11.200 persone;
- Il comune di Altavilla conta circa 11.800 persone;

La rete stradale inclusa nell'analisi comprende diverse tipologie di strade. Di seguito vengono descritte le principali arterie presenti.



Figura 4-7: Aree di intervento

**A) SR 11 “Padana Superiore”**



**Tipo di strada**

Regionale

**Funzione attuale**

Collegamento centri urbani

**Larghezza carreggiata + banchina**

7.50 m + 1.50 m

**Numero corsie**

2

**Larghezza corsie**

3.75 m

**Senso di circolazione**

Doppio senso

**Marciapiedi**

Sì

**Illuminazione**

Sì

**Pista ciclabile**

No

**Presenza di sosta a margine**

Sì

**Stato della pavimentazione**

Buono

**B) SP 34 via Altavilla**



**Tipo di strada**

Provinciale

**Funzione attuale**

Collegamento – alternativa SR 11

**Larghezza carreggiata + banchina**

7.50 m + 0.50 m

**Numero corsie**

2

**Larghezza corsie**

3.75 m

**Senso di circolazione**

Doppio senso

**Marciapiedi**

No

**Illuminazione**

No

**Pista ciclabile**

No

**Presenza di sosta a margine**

No

**Stato della pavimentazione**

Buono

**C) SP 34 viale della Scienza**



**Tipo di strada**

Provinciale

**Funzione attuale**

Collegamento centri urbani – fiera VI

**Larghezza carreggiata + banchina**

15.00 m + 1.00 m

**Numero corsie**

4

**Larghezza corsie**

3.50 m

**Senso di circolazione**

Doppio senso

**Marciapiedi**

Sì

**Illuminazione**

Sì

**Pista ciclabile**

No

**Presenza di sosta a margine**

Sì

**Stato della pavimentazione**

Buono

**D) Via Sottopasso Olmo**



**Tipo di strada**

Locale

**Funzione attuale**

Collegamento SR 11 – SP 34

**Larghezza carreggiata + banchina**

6.00 m + 1.00 m

**Numero corsie**

2

**Larghezza corsie**

2.75 m

**Senso di circolazione**

Doppio senso

**Marciapiedi**

No

**Illuminazione**

Sì

**Pista ciclabile**

No

**Presenza di sosta a margine**

No

**Stato della pavimentazione**

Buono

**E) Via Vicenza**



**Tipo di strada**

Locale

**Funzione attuale**

Collegamento SP 34 – ZI Altavilla

**Larghezza carreggiata + banchina**

13.00 m

**Numero corsie**

2

**Larghezza corsie**

3.25 m

**Senso di circolazione**

Doppio senso

**Marciapiedi**

Sì

**Illuminazione**

Sì

**Pista ciclabile**

Sì

**Presenza di sosta a margine**

No

**Stato della pavimentazione**

Ottimo

**F) Viale Italia**



**Tipo di strada**

Locale

**Funzione attuale**

Strada Residenziale

**Larghezza carreggiata + banchina**

7.00 m

**Numero corsie**

2

**Larghezza corsie**

3.50 m

**Senso di circolazione**

Doppio senso

**Marciapiedi**

Sì

**Illuminazione**

Sì

**Pista ciclabile**

No

**Presenza di sosta a margine**

No

**Stato della pavimentazione**

Buono

**G) Via Trieste**



<b>Tipo di strada</b>	Locale
<b>Funzione attuale</b>	Strada Residenziale
<b>Larghezza carreggiata + banchina</b>	7.00 m
<b>Numero corsie</b>	2
<b>Larghezza corsie</b>	3.50 m
<b>Senso di circolazione</b>	Doppio senso
<b>Marciapiedi</b>	Sì
<b>Illuminazione</b>	Sì
<b>Pista ciclabile</b>	No
<b>Presenza di sosta a margine</b>	No
<b>Stato della pavimentazione</b>	Buono

## 4.2 Traffico attuale

Il traffico che attualmente impegna la rete è stato rilevato con un'apposita campagna di indagine effettuata dalla Società ATRAKI nel Gennaio 2014, su incarico di **Infratec srl** per conto di **Migross – Casabella**, oltre che da precedenti Studi di Traffico (vedi **Capitolo 2**).

In **Figura 4-8** sono indicati i rilievi ai nodi effettuati con telecamere per la ricostruzioni della Matrice OD delle intersezioni ed il punto di rilievo effettuato in continuo tramite Radar contatraffico su più giorni comprendenti Venerdì e Sabato; sono state rilevate le seguenti ore di punta nel periodo **Venerdì 28 Febbraio – Venerdì 7 Marzo 2014**: Venerdì sera 17.00-18.00, Sabato mattina 11.00-12.00.

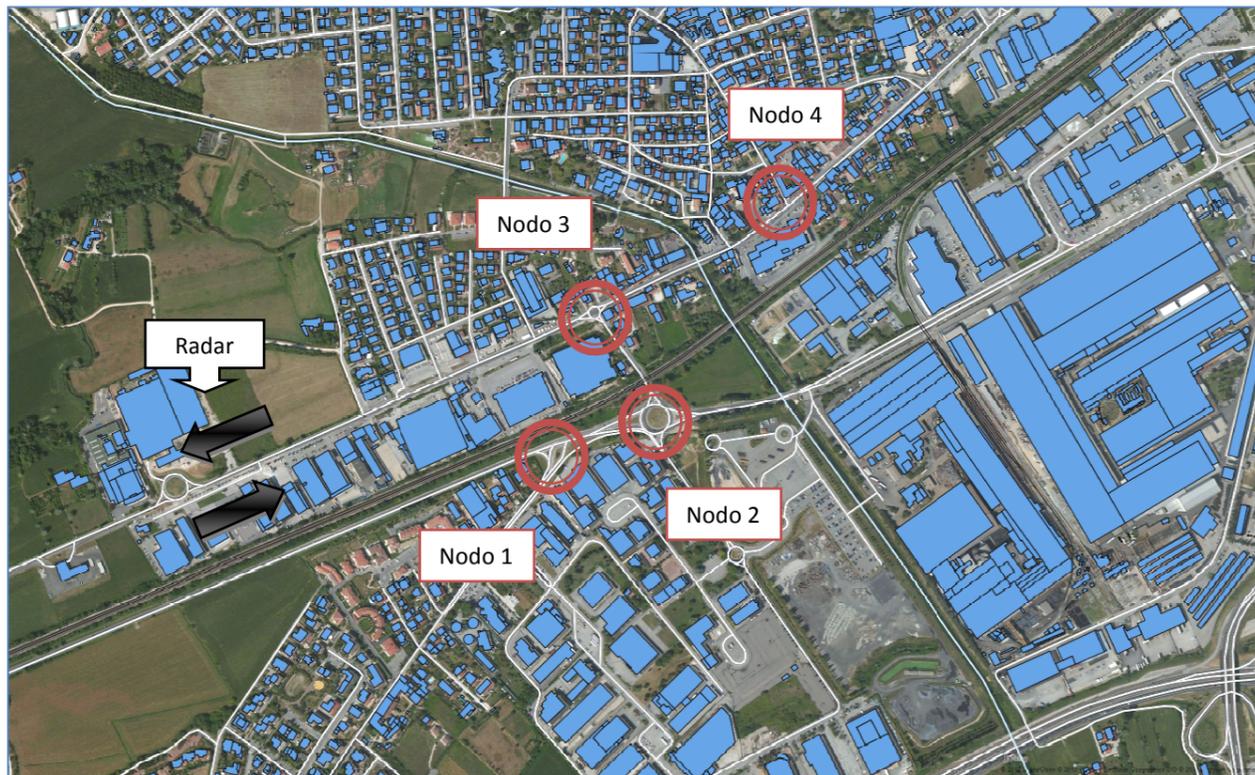


Figura 4-8: Ubicazione Rilievi di Traffico

Si riportano nei Par. 4.2.1 e 4.2.2 le matrici OD delle intersezioni in cui sono stati rilevati i flussi di traffico. Le matrici sono espresse in veicoli leggeri, pesanti e totali come indicato nella seguente legenda.

OD Ven 28/02/14 17.00-18.00	via Vicenza		via Altavilla lato Est		vi li
	via Vicenza	via Altavilla lato Est	via Altavilla lato Est	via Altavilla lato Est	
			514	20	
via Vicenza			534		
via Altavilla lato Est	461	15			6
	476				
via Altavilla lato Est	18	6	824	43	
			867		

Per confrontare i dati rilevati appositamente per il presente studio con quelli rilevati per i citati studi Vi.Ver. e Centro Commerciale SIAD, nel Par. 4.2.3 sono riportati anche le matrici OD e i dati rilevati per tali studi.

Dai rilievi e dai grafici allegati, si rileva che l'ora di massima punta è quella del Venerdì sera 17.00-18.00 e che il traffico diurno (ore 06-22) rappresenta circa l'89 % del totale per i veicoli leggeri ed il 94% per quelli pesanti, mentre quello notturno (ore 22-06) è il rimanente 11% per i leggeri e 6% per i pesanti.

Per gli Stati di Progetto il traffico giornaliero aggiuntivo, generato e attratto dai centri commerciali Migross-Casabella e Siad, è stato assegnato alla sola fascia diurna.

4.2.1 Ora di Punta Venerdì Sera 17.00-18.00

NODO 1: INTERSEZIONE VIA VICENZA - VIA ALTAVILLA (SP 34)

OD Ven 28/02/14 17,00-18,00	via Vicenza		via Altavilla lato Est		via Altavilla lato Ovest		Totale	
			514	20	0	0	514	20
via Vicenza			534		0		534	
via Altavilla lato Est	461	15			650	55	1110	70
	476				705		1180	
via Altavilla lato Ovest	18	6	824	43			843	49
	24		867				892	
<b>Totale</b>	<b>479</b>	<b>21</b>	<b>1338</b>	<b>63</b>	<b>650</b>	<b>55</b>	<b>2466</b>	<b>139</b>
	<b>500</b>		<b>1401</b>		<b>705</b>		<b>2605</b>	

Tabella 4-1: Intersezione Via Vicenza - Via Altavilla (SP 34) Venerdì 17.00-18.00

NODO 3: INTERSEZIONE VIA SOTTOPASSO OLMO - VIA OLMO (SR 11)

OD Ven 28/02/14 17,00-18,00	via Sotto- passo Olmo		via Olmo lato Est		via Olmo lato Ovest		Totale	
	413	2	424	17	837	19	856	
via Sotto- passo Olmo			415		441		856	
via Olmo lato Est	294	3			613	51	908	54
	297				664		962	
via Olmo lato Ovest	385	16	651	24			1036	40
	401		675				1076	
<b>Totale</b>	<b>679</b>	<b>19</b>	<b>1064</b>	<b>26</b>	<b>1038</b>	<b>68</b>	<b>2781</b>	<b>113</b>
	<b>698</b>		<b>1090</b>		<b>1106</b>		<b>2894</b>	

Tabella 4-3: Intersezione Via Sottopasso Olmo - Via Olmo (SR 11) Venerdì 17.00-18.00

NODO 2: INTERSEZIONE VIA SOTTOPASSO OLMO - VIA TAGLIAMENTO - VIA ALTAVILLA (SP 34)

OD Ven 28/02/14 17,00-18,00	via Tagliamento		via Altavilla lato Est		via Sotto- passo Olmo		via Altavilla lato Ovest		Totale	
	242	37	79	2	56	18	377	57	434	
via Vicenza			279				74		434	
via Altavilla lato Est	52	27			520	16	678	55	1250	98
	79						733		1348	
via Sotto- passo Olmo	24	4	335	11			269	3	628	18
	28		346				272		646	
via Altavilla lato Ovest	17	11	1038	41	228	1			1283	53
	28		1079		229				1336	
<b>Totale</b>	<b>93</b>	<b>42</b>	<b>1614</b>	<b>89</b>	<b>827</b>	<b>19</b>	<b>1003</b>	<b>76</b>	<b>3538</b>	<b>226</b>
	<b>135</b>		<b>1703</b>		<b>846</b>		<b>1079</b>		<b>3764</b>	

Tabella 4-2: Intersezione Via Sottopasso Olmo - Via Tagliamento - Via Altavilla (SP 34) Venerdì 17.00-18.00

NODO 4: INTERSEZIONE VIALE ITALIA - VIA OLMO (SR 11)

OD Ven 28/02/14 17,00-18,00	via Olmo lato Est		viale Italia		via Olmo lato Ovest		Totale	
	52	1	684	52	736	53	789	
via Olmo lato Est			53		736		789	
viale Italia	0	0			234	4	234	4
	0				238		238	
via Olmo lato Ovest	735	32	326	1			1060	33
	767		327				1093	
<b>Totale</b>	<b>735</b>	<b>32</b>	<b>378</b>	<b>2</b>	<b>918</b>	<b>56</b>	<b>2030</b>	<b>90</b>
	<b>767</b>		<b>380</b>		<b>974</b>		<b>2120</b>	

Tabella 4-4: Intersezione Viale Italia - Via Olmo (SR 11) Venerdì 17.00-18.00

4.2.2 Ora di Punta Sabato Mattina 11.00-12.00

NODO 1: INTERSEZIONE VIA VICENZA - VIA ALTAVILLA (SP 34)

OD Sab 01/03/14 11,00-12,00	via Vicenza		via Altavilla lato Est		via Altavilla lato Ovest		Totale	
via Vicenza			366	5	0	0	366	5
			371		0		371	
via Altavilla lato Est	402	7			581	10	983	17
	409				591		1000	
via Altavilla lato Ovest	10	1	498	11			508	12
	11		509				520	
<b>Totale</b>	<b>412</b>	<b>8</b>	<b>864</b>	<b>16</b>	<b>581</b>	<b>10</b>	<b>1856</b>	<b>34</b>
	<b>420</b>		<b>880</b>		<b>591</b>		<b>1890</b>	

Tabella 4-5: Intersezione Via Vicenza - Via Altavilla (SP 34) Sabato 11.00-12.00

NODO 3: INTERSEZIONE VIA SOTTOPASSO OLMO - VIA OLMO (SR 11)

OD Sab 01/03/14 11,00-12,00	via Sotto- passo Olmo		via Olmo lato Est		via Olmo lato Ovest		Totale	
via Sotto- passo Olmo			302	3	337	5	639	8
			305		342		647	
via Olmo lato Est	315	6			728	13	1043	19
	321				741		1062	
via Olmo lato Ovest	440	10	673	14			1113	24
	450		687				1137	
<b>Totale</b>	<b>755</b>	<b>16</b>	<b>975</b>	<b>17</b>	<b>1064</b>	<b>18</b>	<b>2794</b>	<b>51</b>
	<b>771</b>		<b>992</b>		<b>1082</b>		<b>2845</b>	

Tabella 4-7: Intersezione Via Sottopasso Olmo - Via Olmo (SR 11) Sabato 11.00-12.00

NODO 2: INTERSEZIONE VIA SOTTOPASSO OLMO - VIA TAGLIAMENTO - VIA ALTAVILLA (SP 34)

OD Sab 01/03/14 11,00-12,00	via Tagliamento		via Altavilla lato Est		via Sotto- passo Olmo		via Altavilla lato Ovest		Totale	
via Vicenza			43	2	26	0	11	0	79	2
			45				11		81	
via Altavilla lato Est	20	0			399	5	645	10	1064	15
	20						655		1079	
via Sotto- passo Olmo	4	0	362	6			333	5	699	11
	4		368				338		710	
via Altavilla lato Ovest	6	0	627	13	203	2			837	15
	6		640		205				852	
<b>Totale</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>1032</b>	<b>21</b>	<b>628</b>	<b>7</b>	<b>989</b>	<b>15</b>	<b>2679</b>	<b>43</b>
	<b>30</b>		<b>1053</b>		<b>635</b>		<b>1004</b>		<b>2722</b>	

Tabella 4-6: Intersezione Via Sottopasso Olmo - Via Tagliamento - Via Altavilla (SP 34) Sabato 11.00-12.00

NODO 4: INTERSEZIONE VIALE ITALIA - VIA OLMO (SR 11)

OD Sab 01/03/14 11,00-12,00	via Olmo lato Est		viale Italia		via Olmo lato Ovest		Totale	
via Olmo lato Est			62	0	785	15	848	15
			62		800		863	
viale Italia	0	0			247	2	247	2
	0				249		249	
via Olmo lato Ovest	734	13	252	4			986	17
	747		256				1003	
<b>Totale</b>	<b>734</b>	<b>13</b>	<b>314</b>	<b>4</b>	<b>1033</b>	<b>17</b>	<b>2081</b>	<b>34</b>
	<b>747</b>		<b>318</b>		<b>1050</b>		<b>2115</b>	

Tabella 4-8: Intersezione Viale Italia - Via Olmo (SR 11) Sabato 11.00-12.00

### 4.2.3 Dati di Traffico Vi.Ver

In Figura 4-9 sono riportate le ubicazioni dei rilievi di traffico (nodi e sezioni stradali) effettuati nell'ambito dello Studio ViVer relativamente alla zona considerata per il presente Studio della viabilità a supporto del VIA.

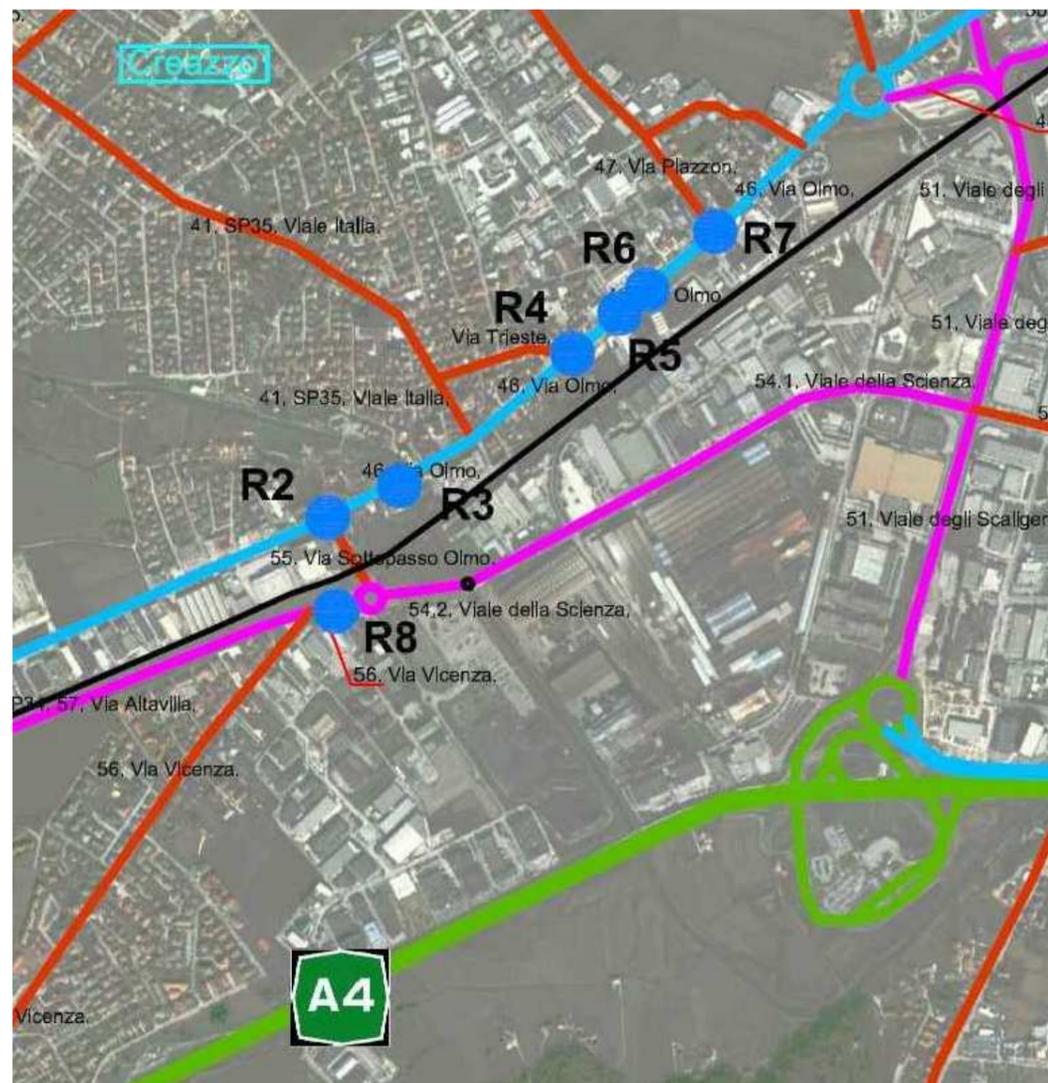


Figura 4-9: Ubicazione Rilievi di Traffico per lo Studio ViVer

Nella Tabella 4-9 sono riportate le matrici OD dell'intersezione Via Sottopasso Olmo - Via Olmo (SR 11), denominata R2, relativamente alle 4 ore di punta (17.00-19.00) del Venerdì e del Sabato. Da un confronto con i dati rilevati nel Febbraio - Marzo 2014 da Atraki (Nodo 2, Tabella 4-3) si nota come il totale della matrice del Venerdì ora di punta 17.00-18.00 (**2894 veic/h**), che è l'unica confrontabile, sia formalmente leggermente superiore (ma praticamente coincidente considerate le normali fluttuazioni giornaliere) rispetto a quello rilevato per il ViVer (**2805 veic/h**).

### R2: Via Sottopasso Olmo - SR11

#### Ora 17.00 - 18.00 Venerdì

O/D	SR 11 Verona	Via Sottopasso Olmo	SR 11 Vicenza	Totale
SR 11 Verona	0	348	626	974
Via Sottopasso Olmo	187	0	604	791
SR 11 Vicenza	758	282	0	1040
<b>Totale</b>	<b>945</b>	<b>630</b>	<b>1230</b>	<b>2805</b>

#### Ora 17.00 - 18.00 Sabato

O/D	SR 11 Verona	Via Sottopasso Olmo	SR 11 Vicenza	Totale
SR 11 Verona	0	333	631	964
Via Sottopasso Olmo	185	0	381	566
SR 11 Vicenza	775	241	0	1016
<b>Totale</b>	<b>960</b>	<b>574</b>	<b>1012</b>	<b>2546</b>

#### Ora 18.00 - 19.00 Venerdì

O/D	SR 11 Verona	Via Sottopasso Olmo	SR 11 Vicenza	Totale
SR 11 Verona	0	349	789	1138
Via Sottopasso Olmo	249	0	624	873
SR 11 Vicenza	703	286	0	989
<b>Totale</b>	<b>952</b>	<b>635</b>	<b>1413</b>	<b>3000</b>

#### Ora 18.00 - 19.00 Sabato

O/D	SR 11 Verona	Via Sottopasso Olmo	SR 11 Vicenza	Totale
SR 11 Verona	0	275	694	969
Via Sottopasso Olmo	212	0	438	650
SR 11 Vicenza	757	278	0	1035
<b>Totale</b>	<b>969</b>	<b>553</b>	<b>1132</b>	<b>2654</b>

Tabella 4-9: Intersezione Via Sottopasso Olmo - Via Olmo (SR 11) – ViVer

La sezione di rilievo R3 è stata invece confrontata con i dati contenuti nella Matrice OD del Nodo 4; in particolare sono stati considerati i valori del ramo *via Olmo lato Ovest* e sono stati confrontati con i dati contenuti nella Tabella 4-10 (divisi a metà riferendosi alle due ore).

Anche in questo caso dal confronto si apprezza la sostanziale coincidenza dei rilievi ma sempre leggermente superiori per quelli più recenti del presente SIV:

- Dir Vicenza: Atraki / Infratec = 1093 veic/h      Vi.Ver. = 1046 veic/h
- Dir Verona: Atraki / Infratec = 974 veic/h      Vi.Ver. = 884 veic/h

**R3: SR11 Via Olmo**

Anno 2007

Direzione	7.00-9.00	17.00-19.00	30° Ora
verso Vicenza	2070	2092	1194
Verso Verona	1702	1767	966
<b>Totale</b>	<b>3772</b>	<b>3859</b>	<b>2134</b>

Composizione	%
Autovetture	86,78
Comm. Leggeri	7,85
Comm. Pesanti	5,37

Tabella 4-10: Sezione di rilievo Via Olmo (SR 11) – ViVer

Infine la sezione di rilievo R8 è stata invece confrontata con i dati contenuti nella Matrice OD del Nodo 2; in particolare sono stati considerati i valori del ramo *SP 34 lato Ovest* e sono stati confrontati con i dati contenuti nella Tabella 4-11 (divisi a metà riferendosi alle due ore).

Anche in questo caso dal confronto si vede che :

- Dir Vicenza: Atraki / Infratec = 880 veic/h      Vi.Ver. = 761 veic/h
- Dir Verona: Atraki / Infratec = 1000 veic/h      Vi.Ver. = 869 veic/h

**R8: SP34 Altavilla.**

Anno 2007

Direzione	7.00-9.00	17.00-19.00	30° Ora
verso Vicenza	1495	1522	1023
verso Altavilla	1346	1738	1070
<b>Totale</b>	<b>2841</b>	<b>3260</b>	<b>1821</b>

Composizione	%
Autovetture	84,55
Comm. Leggeri	8,23
Comm. Pesanti	7,22

Tabella 4-11: Sezione di rilievo Via Olmo (SR 11) – ViVer

**5 MODELLI DI TRAFFICO**

Il modello della rete stradale è stato implementato mediante software specialistico **CUBE CitiLabs**.

Tale modello è stato sviluppato per **l'ora di punta significativa pomeridiana 17.00-18.00 del Venerdì**, l'ora critica per quanto riguarda il traffico generato e attratto dalle strutture commerciali.

Per il presente studio sono stati sviluppati i seguenti **4 Scenari** :

- 1) **Stato Ante Operam**: relativo all'anno 2012 (ante Rotatoria via Olmo) sia in termini di domanda (flussi di traffico) sia di offerta; nel sistema viario Ante Operam l'intersezione tra via Olmo S.R. 11 e via Sottopasso Olmo era regolata da semplice diritto di precedenza prima della riqualificazione a Rotatoria realizzata dai soggetti attuatori Migross - Casabella.
- 2) **Stato di Fatto Post Operam**: relativo al corrente anno 2014, sia in termini di domanda (flussi di traffico) sia di offerta; nel sistema viario attuale è presente la Rotatoria tra via Olmo S.R. 11 e via Sottopasso Olmo realizzata dai soggetti attuatori Migross - Casabella.
- 3) **Stato di Progetto Fase 1**: l'offerta rimane invariata rispetto allo Stato di Fatto Post Operam, mentre viene inserito il traffico aggiuntivo generato/attratto dalla struttura Migross - Casabella.
- 4) **Stato di Progetto Fase 2**: alla Fase 1 vengono aggiunti i volumi di traffico generati/attratti dalla nuova struttura di vendita di 15.000 m<sup>2</sup> della soc. SIAD srl che ricade all'interno dell'area di raggio 1.000 m già autorizzata ma non ancora realizzata.

Le verifiche di capacità sono state effettuate per **l'ora di punta del Venerdì sera OdP 17.00-18.00**, tipica degli insediamenti commerciali che danno origine al maggior carico del traffico somma di quello ordinario è di quello generato / attratto dalla struttura in oggetto, e come previsto dalla L.R.V. 50/2012 e Relativo Regolamento D.G.R.V. 1046/2013.

Nelle figure seguenti sono riportati i flussogrammi relativi ai quattro scenari sopra descritti nell'**ora di punta del Venerdì sera 17.00-18.00**.



Figura 5-1: Flussogramma Venerdì Ora di Punta 17.00-18.00 - Veicoli Leggeri (nero) e Pesanti (rosso) - Stato Ante-Operam



Figura 5-2: Flussogramma Venerdì Ora di Punta 17.00-18.00 - Veicoli Leggeri (nero) e Pesanti (rosso) - Stato di Fatto Post-Operam



Figura 5-3: Flussogramma Venerdì Ora di Punta 17.00-18.00 - Veicoli Leggeri (nero) e Pesanti (rosso) - Stato di Progetto Fase 1



Figura 5-4: Flussogramma Venerdì Ora di Punta 17.00-18.00 - Veicoli Leggeri (nero) e Pesanti (rosso) - Stato di Progetto Fase 2

## 6 SCENARI DELLO STATO DI FATTO

In base ai dati rilevati nelle sezioni di conteggio e ai nodi allo stato attuale (dopo la realizzazione della Rotatoria tra Via Olmo e Via Sottopasso Olmo) e in base ai dati riportati negli altri studi citati in precedenza, sono state ricostruite le Matrici Origine Destinazione dell'area oggetto di studio per entrambi gli scenari dello Stato di Fatto:

- 1) **Stato Ante Operam:** con l'intersezione tra via Olmo S.R. 11 e via Sottopasso Olmo regolata dal semplice diritto di precedenza; in questo caso la matrice OD è stata ricavata attraverso valori di traffico estrapolati dallo Studio ViVer (soprattutto per quel che riguarda il nodo R2 / nodo 3) e in base alle indicazioni di spostamenti che è possibile ricavare dai rilievi attuali (spostamenti est-ovest, entrate/uscite dalle zone "chiuso" come l'area industriale e il centro di Creazzo, ecc.)
- 2) **Stato di Fatto Post Operam:** con l'intersezione tra via Olmo S.R. 11 e via Sottopasso Olmo regolata dalla Rotatoria; in questo caso la matrice OD è stata ricavata dai volumi di traffico rilevati da Atraki-Infratec a Febbraio/Marzo 2014.

Tali matrici sono state poi assegnate ai grafi delle reti Ante Operam (Figura 5-1) e Post Operam (Figura 5-2). La configurazione e la caratterizzazione tipologica della rete definita per lo studio si presta ad un approccio metodologico, per l'analisi dell'interazione domanda-offerta, di tipo UE (User Equilibrium). Il software utilizzato per tale procedimento è il modulo **Highway** del software **CUBE 6** della **Citilabs**.

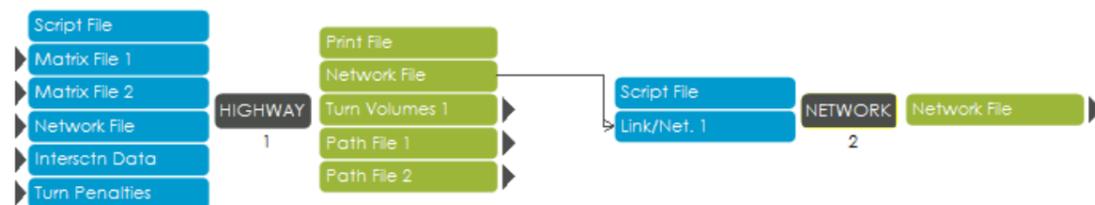


Figura 6-1: Application Manager modulo Highway di Cube

Da un punto di vista matematico l'assegnazione di equilibrio sarà definita attraverso l'individuazione del vettore dei flussi che riproduca se stesso sulla base della corrispondenza del modello di domanda e di offerta. Lo studio della configurazione di equilibrio sarà subordinata alla congruenza tra i flussi di domanda, di percorso e di arco con i costi che da essi derivano; in particolare si assumerà che tali costi dipendano dai flussi sugli archi definendo uno scenario di rete "congestionata". Nell'ambito delle reti "congestionate" si è optato quindi per un modello di scelta deterministico operando quindi una assegnazione di tipo **DUE** (Deterministic User Equilibrium), ne consegue che l'utilità percepita dall'utente sulla rete viene ipotizzata come deterministica, quindi non aleatoria, e tutti gli utenti scelgono l'itinerario che massimizza tale funzione di utilità ossia quello di minimo costo (cammino minimo).

Come indicatori di affidabilità dell'assegnazione è stato calcolato l'errore quadratico medio percentuale  $RMSE\%(f^*,f)$  tra il flusso d'arco misurato  $f$  ed il flusso d'arco simulato  $f^*$ :

$$RMSE\% = \frac{\left( \frac{1}{N} \sum (f^* - f)^2 \right)^{0.5}}{\frac{\sum f_i}{N}}$$

dove  $N$  è il numero degli archi su cui è stato misurato il flusso reale.

La rete in oggetto è costituita da archi e nodi appartenenti a diverse classificazioni tipologiche. Ad ognuna di queste classi tipologiche è stata assegnata una determinata funzione di costo che, coerentemente con la definizione di rete congestionata, pone in relazione il tempo di percorrenza complessivamente stimabile per un arco ( $T_r$  tempo di "running" =  $T_l$  per l'arco  $L$ ) con il flusso che lo percorre. Di seguito è riportata la funzione di costo utilizzata per l'assegnazione in base alla classificazione stradale che compete all'arco in esame.

**Arco stradale:**

$$t_c = t_0 \left[ 1 + \alpha \left( \frac{f}{C} \right)^\beta \right]$$

Dove  $t_0 = \frac{L}{V_0}$  è il tempo a flusso nullo e  $\alpha$  e  $\beta$  sono parametri che dipendono dal tipo di arco.

## 7 SCENARI DELLO STATO DI PROGETTO

I flussogrammi dello stato di progetto sono stati costruiti assegnando le Matrici Origine Destinazione di progetto, somma della matrice OD dello **Stato Post Operam** e di quelle aggiuntive calcolate in base al traffico generato e attratto dai nuovi insediamenti commerciali **Migross - Casabella (Fasi 1 e 2)** e **Siad srl (solo Fase 2)**.

### 7.1 Traffico Attratto – Generato

Come prassi consolidata per le analisi viabilistiche riguardanti gli insediamenti commerciali redatte in Provincia di Vicenza, il calcolo dei volumi di traffico attratti e generati dalla nuova struttura di vendita prevista viene stimato in base alla potenzialità della sosta, legata alla tipologia di destinazione d'uso commerciale e al numero dei posti auto disponibili dei parcheggi assumendo una determinata rotazione oraria in funzione del tipo di insediamento.

Per le attività prettamente commerciali, inoltre, una parte del traffico attratto/generato è di fatto già circolante sulla rete stradale afferente al bacino considerato, essendo parte di uno spostamento già in corso indipendente dalla presenza o meno della struttura commerciale. Questo fenomeno è noto con il termine "Pass-by Trips" e non costituisce traffico aggiuntivo rispetto all'esistente.

In letteratura vi sono relazioni sperimentali tra la superficie di vendita, il traffico della rete afferente e la percentuale di Pass-by Trips. L'abaco utilizzato per ottenere il valore della percentuale di Pass-by Trips è fornito dal **ITE Institute of Transportation Engineers** ed incluso nella stima del software e, in questo caso, vale circa **40%** del totale il Venerdì ed il **36%** il Sabato.

Nel caso in esame del centro commerciale con superficie di vendita totale di **6500 mq**, di cui **2500 mq (38%)** destinati a supermercato (alimentare) e **4000 mq (62%)** destinati ad altre attività commerciali non alimentari. Gli stalli di parcheggio totali sono circa **400** (esclusi privati e riservati ai dipendenti).

La **stima del volume di traffico indotto sulla base della potenzialità della sosta** si basa sull'assunzione che mediamente, in una grande struttura di vendita, vi è una rotazione della sosta di circa 1 ora per ogni posto auto nel settore alimentare e di 1,5 ore nel settore non alimentare.

Se si considerano, in favore di sicurezza, che tutti i posti siano occupati nell'ora di punta del Sabato, e che nell'ora di punta del Venerdì sera (17.00-18.00) siano occupati al 60%, la stima di traffico generato/attratto è di: **190 Entrata + 190 Uscita = 380 v/Odp.**

	Alimentare	Non alimentare	Totale
Superficie di vendita (mq)	2500	4000	<b>6500</b>
Posti auto	154 (38%)	246 (62%)	<b>400</b>
Rotazione (ore/stallo)	1	1,5	
Traffico generato/attratto Ora di punta Sabato	154	164	<b>318</b>
Traffico generato/attratto Ora di punta Venerdì sera	92	98	<b>190</b>

Con una superficie di vendita (GLA = Gross Leasable Area) di circa 92.000 piedi quadrati, corrispondenti a 6500 mq, la quota di Pass-by Trips è pari al 40%. Il traffico aggiunto alla rete stradale nell'ora di punta del Venerdì sera (17.00-18.00) è quindi di **114 Entrata + 114 Uscita = 228 v/Odp.**

	Entrata	Uscita	Totale
Traffico generato/attratto Ora di punta Venerdì sera	190	190	<b>380</b>
Pass-by Trips Ora di punta Venerdì sera (40%)	76	76	<b>152</b>
Traffico aggiuntivo Ora di punta Venerdì sera	114	114	<b>228</b>

Per la stima del traffico generato/attratto dal nuovo insediamento commerciale è stato inoltre implementato, per confronto / conferma, un **modello di tipo Trip-Generation** secondo la metodologia e con applicazione di software specialistico dell'**ITE Institute of Transportation Engineers**.

L'output del software è rappresentato dalla **TABELLA** seguente in cui sono indicati il volume totale indotto, la quota di Pass-by Trips e il volume totale aggiunto alla rete.

Summary Trip Generation For 92 Th.Sq.Ft. GLA of Shopping Center – Marzo 2014	Driveway Volume	Pass-By Trips	Volume Added to Adjacent Streets
<b>Average Weekday</b>			
7-9 AM Peak Hour Enter	89	0	89
7-9 AM Peak Hour Exit	57	0	57
7-9 AM Peak Hour Total	147	0	147
<b>4-6 PM Peak Hour</b>			
4-6 PM Peak Hour Enter	295	118	177
4-6 PM Peak Hour Exit	307	123	184
4-6 PM Peak Hour Total	602	241	361
<b>Saturday</b>			
Saturday Peak Hour Enter	422	155	267
Saturday Peak Hour Exit	390	143	247
Saturday Peak Hour Total	812	298	514
Note: A zero indicates no data available. Pass-By Trips were calculated on the basis of the following: Weekday P.M. Peak Period Pass-By Trip Percentage: $\ln(T) = -0.29\ln(X) + 5.00$ , $R^2 = 0.37$ Saturday Midday Pk. Pd. Pass-By Trip Percentage: $T = -0.02(X) + 38.59$ , $R^2 = 0.29$ Number of Pass-By Studies: 100 for Weekday PM PK PD and 11 for Saturday. Source: Institute of Transportation Engineers Trip Generation Handbook, 2nd Edition, June, 2004.			

Secondo il metodo **Trip-Generation** il traffico generato/attratto dal nuovo intervento nell'ora di punta del Venerdì sera 17.00-18.00 è stimato in **295 Entrata + 307 Uscita = 602 v/Odp**, mentre il volume effettivo caricato sulla rete è di **177 Entrata + 184 Uscita = 361 v/Odp** che risulta superiore di circa il **60%** rispetto al metodo basato sulla rotazione dei parcheggi.

Il metodo **Trip- Generation** non tiene tuttavia in debito conto i mezzi di spostamento alternativi. In questo caso la collocazione territoriale della nuova struttura commerciale rende possibile l'utilizzo di modalità di trasporto diverse dall'autovettura privata, quali il trasporto pubblico (fermate di linea a poche decine di metri) ed i mezzi a due ruote come la bicicletta (breve distanza da zone residenziali). **La quota del traffico generato/attratto assegnata a modi di trasporto diversi dall'autovettura privata è stimata da un minimo del 5% ad un massimo del 10% del totale.**

In conclusione, il traffico generato/attratto dal nuovo intervento nell'ora di punta è stato calcolato **effettuando la media dei due metodi di generazione** (potenzialità della sosta e ITE Trip-Generation) e sottraendo la parte di spostamenti effettuati con altri modi nella percentuale minima del 5%.

**Il traffico generato/attratto dal nuovo intervento nell'ora di punta di Venerdì sera 17.00-18.00 è quindi stimato in 231 Entrata + 237 Uscita = 468 v/Odp , mentre il volume effettivo caricato sulla rete è di 139+142 = 281 v/Odp.**

	Entrata	Uscita	Totale
Traffico generato/attratto Ora di punta Venerdì sera (media e riduzione 5%)	231	237	<b>468</b>
Pass-by Trips Ora di punta Venerdì sera (40%)	92	95	<b>187</b>
Traffico aggiuntivo Ora di punta Venerdì sera	139	142	<b>281</b>

## 7.2 Distribuzione

In base ai dati di traffico rilevati, alle manovre ai nodi e alla configurazione del bacino territoriale esistente, è stata effettuata la distribuzione del traffico totale generato ed attratto del nuovo centro commerciale. Le direttrici degli spostamenti e le relative percentuali sono riassunte nella tabella seguente.

Centroide	Direttrice	%Attratto	%Generato	Attratto	Generato
1	S.R. 11 Montecchio M.	21%	21%	49	50
2	S.P. 34 Montecchio M.	17%	13%	39	31
3	Altavilla V. (Via Vicenza)	10%	9%	23	21
4	Altavilla V. (Via Tagliamento)	7%	2%	16	5
5	S.P. 34 Vicenza (Viale della Scienza)	23%	31%	53	74
6	S.R. 11 Vicenza (Via Olmo)	15%	14%	35	33
7	Creazzo (Viale Italia)	5%	8%	12	19
8	Creazzo (Via A. Doria)	1%	1%	2	2
9	Creazzo (zona limitrofa)	1%	1%	2	2
<b>TOTALE</b>		<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>231</b>	<b>237</b>

## 7.3 Assegnazione

In analogia con gli scenari dello stato di fatto, sono stati implementati i modelli di tipo **DUE** (Deterministic User Equilibrium) ed è stata effettuata l'assegnazione delle Matrici OD dei due Stati di Progetto:

- 3) **Stato di Progetto Fase 1:** scenario Stato di Fatto Post Operam con i nuovi volumi di traffico generati e attratti dalla struttura commerciale **Migross-Casabella di 6.500 mq SdV**;
- 4) **Stato di Progetto Fase 2:** alla Fase 1 vengono aggiunti i volumi di traffico generati e attratti dalla futura struttura commerciale **Siad di 15.000 mq SdV**.

**Il risultato di tali assegnazioni ai grafi della rete stradale nello Stato di Progetto è riassunto in due flussogrammi, uno per la Fase 1 (Figura 5-3) e uno per la Fase 2 (Figura 5-4).**

## 8 VERIFICHE DI CAPACITÀ E CALCOLO DEI LIVELLI DI SERVIZIO

### 8.1 Criteri generali di capacità e livelli di servizio dei tronchi stradali

La **verifica di capacità dei tronchi stradali** è stata effettuata secondo le procedure di calcolo della Capacità e del Livello di Servizio per le strade urbane ed extraurbane secondarie secondo i **metodi del HCM (Highway Capacity Manual versione 2000)**.

Le verifiche sono state eseguite per il tratto della S.R.11 nell'area di studio e per il tronco della S.P.34 ad Ovest della rotatoria di Via Sottopasso Olmo. La S.P.34 ad Est della rotatoria (Viale della Scienza) presenta brevi tratti disomogenei; la qualità della circolazione è quindi governata dalle intersezioni.

#### STRADE EXTRAURBANE A DUE CORSIE: PROCEDURA DI CALCOLO DEI LIVELLI DI SERVIZIO

Si riportano di seguito alcune indicazioni esplicative della **procedura di calcolo dei Livelli di Servizio (LoS) per strade extraurbane a due corsie (Two-Lane Highways)** secondo la metodologia HCM 2000, implementata nel software specialistico **HCS 2000** (Highway Capacity Software).

La metodologia prevista per l'analisi di tale tipologia stradale prevede lo sviluppo dei seguenti punti.

#### DETERMINAZIONE DELLA VELOCITÀ MEDIA DI PERCORRENZA (ATS)

- 1) Determinazione del fattore di correzione dovuto alla pendenza ( $f_g$ ); i valori di tale fattore sono elencati in **Exhibit 20-7**

EXHIBIT 20-7. GRADE ADJUSTMENT FACTOR ( $f_g$ ) TO DETERMINE SPEEDS ON TWO-WAY AND DIRECTIONAL SEGMENTS

Range of Two-Way Flow Rates (pc/h)	Range of Directional Flow Rates (pc/h)	Type of Terrain	
		Level	Rolling
0-600	0-300	1.00	0.71
> 600-1200	> 300-600	1.00	0.93
> 1200	> 600	1.00	0.99

- 2) Calcolo del fattore di correzione relativo al traffico pesante ( $f_{HV}$ ) utilizzando **Exhibit 20-9** e **l'equazione 11-1**

$$f_{HV} = \frac{1}{1 + P_T(E_T - 1) + P_R(E_R - 1)} \quad (11-1)$$

$P_T$  = percentuale di traffico pesante espresso in decimi

$P_R$  = percentuale di veicoli ad uso turistico (camper, roulotte, ecc.) espresso in decimi

$E_T$  = fattore di equivalenza per veicoli pesanti

$E_R$  = fattore di equivalenza per veicoli ad uso turistico

EXHIBIT 20-9. PASSENGER-CAR EQUIVALENTS FOR TRUCKS AND RVS TO DETERMINE SPEEDS ON TWO-WAY AND DIRECTIONAL SEGMENTS

Vehicle Type	Range of Two-Way Flow Rates (pc/h)	Range of Directional Flow Rates (pc/h)	Type of Terrain	
			Level	Rolling
Trucks, $E_T$	0-600	0-300	1.7	2.5
	> 600-1,200	> 300-600	1.2	1.9
	> 1,200	> 600	1.1	1.5
RVs, $E_R$	0-600	0-300	1.0	1.1
	> 600-1,200	> 300-600	1.0	1.1
	> 1,200	> 600	1.0	1.1

- 3) Calcolo del flusso orario  $V_p$

$$V_p = \frac{V}{PHF * f_g * f_{HV}} \quad (11-2)$$

PHF = fattore dell'ora di punta

$f_g$  = vedi punto 1

$f_{HV}$  = vedi punto 2

- 4) Calcolo del flusso orario nella direzione più caricata
- 5) Verifica di Capacità:  
Volume di traffico bidirezionale,  $V_p < 3200$  ve/h  
Volume di traffico sulla direzione più caricata  $< 1700$  ve/h
- 6) Calcolo della velocità di flusso libero FFS (*Free Flow Speed*) attraverso **Exhibit 20-5 e 20-6** e attraverso **l'equazione 11-3**

$$FFS = BFFS - f_{LS} - f_A \quad (11-3)$$

BFFS = velocità a flusso libero di base

$f_{LS}$  = fattore correttivo per larghezza di corsia e banchina

$f_A$  = fattore correttivo che tiene conto della densità degli accessi

EXHIBIT 20-5. ADJUSTMENT ( $f_{LS}$ ) FOR LANE WIDTH AND SHOULDER WIDTH

Lane Width (m)	Reduction in FFS (km/h)			
	Shoulder Width (m)			
	$\geq 0.0 < 0.6$	$\geq 0.6 < 1.2$	$\geq 1.2 < 1.8$	$\geq 1.8$
2.7 < 3.0	10.3	7.7	5.6	3.5
$\geq 3.0 < 3.3$	8.5	5.9	3.8	1.7
$\geq 3.3 < 3.6$	7.5	4.9	2.8	0.7
$\geq 3.6$	6.8	4.2	2.1	0.0

EXHIBIT 20-6. ADJUSTMENT ( $f_A$ ) FOR ACCESS-POINT DENSITY

Access Points per km	Reduction in FFS (km/h)
0	0.0
6	4.0
12	8.0
18	12.0
≥ 24	16.0

- 7) Calcolo della velocità media di percorrenza ATS (*Average Travel Speed*) attraverso **Exhibit 20-11** e l'equazione 11-4

$$ATS = FFS - 0.0125V_p - f_{NP} \quad (11-4)$$

FFS = velocità di flusso libero

$V_p$  = flusso orario

$f_{NP}$  = fattore di correzione che tiene conto della percentuale di zone in cui non è permesso il sorpasso (*no-passing zones*)

EXHIBIT 20-11. ADJUSTMENT ( $f_{np}$ ) FOR EFFECT OF NO-PASSING ZONES ON AVERAGE TRAVEL SPEED ON TWO-WAY SEGMENTS

Two-Way Demand Flow Rate, $v_p$ (pc/h)	Reduction in Average Travel Speed (km/h)					
	No-Passing Zones (%)					
	0	20	40	60	80	100
0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
200	0.0	1.0	2.3	3.8	4.2	5.6
400	0.0	2.7	4.3	5.7	6.3	7.3
600	0.0	2.5	3.8	4.9	5.5	6.2
800	0.0	2.2	3.1	3.9	4.3	4.9
1000	0.0	1.8	2.5	3.2	3.6	4.2
1200	0.0	1.3	2.0	2.6	3.0	3.4
1400	0.0	0.9	1.4	1.9	2.3	2.7
1600	0.0	0.9	1.3	1.7	2.1	2.4
1800	0.0	0.8	1.1	1.6	1.8	2.1
2000	0.0	0.8	1.0	1.4	1.6	1.8
2200	0.0	0.8	1.0	1.4	1.5	1.7
2400	0.0	0.8	1.0	1.3	1.5	1.7
2600	0.0	0.8	1.0	1.3	1.4	1.6
2800	0.0	0.8	1.0	1.2	1.3	1.4
3000	0.0	0.8	0.9	1.1	1.1	1.3
3200	0.0	0.8	0.9	1.0	1.0	1.1

**DETERMINAZIONE DELLA PERCENTUALE DI TEMPO PERSO NELL'ACCODAMENTO (PTSF)**

- 8) Determinazione del fattore di correzione dovuto alla pendenza ( $f_g$ ); i valori di tale fattore sono elencati in **Exhibit 20-8**

EXHIBIT 20-8. GRADE ADJUSTMENT FACTOR ( $f_G$ ) TO DETERMINE PERCENT TIME-SPENT-FOLLOWING ON TWO-WAY AND DIRECTIONAL SEGMENTS

Range of Two-Way Flow Rates (pc/h)	Range of Directional Flow Rates (pc/h)	Type of Terrain	
		Level	Rolling
0-600	0-300	1.00	0.77
> 600-1200	> 300-600	1.00	0.94
> 1200	> 600	1.00	1.00

- 9) Calcolo del fattore di correzione relativo al traffico pesante ( $f_{HV}$ ) utilizzando **Exhibit 20-10** e l'equazione 11-1

$$f_{HV} = \frac{1}{1 + P_T(E_T - 1) + P_R(E_R - 1)} \quad (11-1)$$

EXHIBIT 20-10. PASSENGER-CAR EQUIVALENTS FOR TRUCKS AND RVs TO DETERMINE PERCENT TIME-SPENT-FOLLOWING ON TWO-WAY AND DIRECTIONAL SEGMENTS

Vehicle Type	Range of Two-Way Flow Rates (pc/h)	Range of Directional Flow Rates (pc/h)	Type of Terrain	
			Level	Rolling
Trucks, $E_T$	0-600	0-300	1.1	1.8
	> 600-1,200	> 300-600	1.1	1.5
	> 1,200	> 600	1.0	1.0
RVs, $E_R$	0-600	0-300	1.0	1.0
	> 600-1,200	> 300-600	1.0	1.0
	> 1,200	> 600	1.0	1.0

- 10) Calcolo del flusso orario  $V_p$

$$V_p = \frac{V}{PHF * f_g * f_{HV}} \quad (11-2)$$

PHF = fattore dell'ora di punta

$f_g$  = vedi punto 8

$f_{HV}$  = vedi punto 9

- 11) Calcolo del flusso orario nella direzione più caricata

- 12) Verifica di Capacità:

Volume di traffico bidirezionale,  $V_p < 3200$  veq/h

Volume di traffico sulla direzione più caricata  $< 1700$  veq/h

13) Calcolo di PTSF di base (*Base Percent Time-Spent-Following*) attraverso l'equazione

$$BPTSF = 100(1 - e^{-0.000879V_p}) \quad (11-5)$$

$V_p$  = flusso orario

14) Calcolo di PTSF (*Percent Time-Spent-Following*) attraverso Exhibit 20-12 e l'equazione 11-6

$$PTSF = BPTSF + f_{d/np} \quad (11-6)$$

$f_{d/np}$  = fattore di correzione che rappresenta la combinazione di effetti dovuti alla distribuzione di traffico sulle due direzioni e la percentuale di zone in cui non è permesso il sorpasso (*no-passing zone*)

EXHIBIT 20-12. ADJUSTMENT ( $f_{d/np}$ ) FOR COMBINED EFFECT OF DIRECTIONAL DISTRIBUTION OF TRAFFIC AND PERCENTAGE OF NO-PASSING ZONES ON PERCENT TIME-SPENT-FOLLOWING ON TWO-WAY SEGMENTS

Two-Way Flow Rate, $v_p$ (pc/h)	Increase in Percent Time-Spent-Following (%)					
	No-Passing Zones (%)					
	0	20	40	60	80	100
Directional Split = 50/50						
≤ 200	0.0	10.1	17.2	20.2	21.0	21.8
400	0.0	12.4	19.0	22.7	23.8	24.8
600	0.0	11.2	16.0	18.7	19.7	20.5
800	0.0	9.0	12.3	14.1	14.5	15.4
1400	0.0	3.6	5.5	6.7	7.3	7.9
2000	0.0	1.8	2.9	3.7	4.1	4.4
2600	0.0	1.1	1.6	2.0	2.3	2.4
3200	0.0	0.7	0.9	1.1	1.2	1.4
Directional Split = 60/40						
≤ 200	1.6	11.8	17.2	22.5	23.1	23.7
400	0.5	11.7	16.2	20.7	21.5	22.2
600	0.0	11.5	15.2	18.9	19.8	20.7
800	0.0	7.6	10.3	13.0	13.7	14.4
1400	0.0	3.7	5.4	7.1	7.6	8.1
2000	0.0	2.3	3.4	3.6	4.0	4.3
≥ 2600	0.0	0.9	1.4	1.9	2.1	2.2
Directional Split = 70/30						
≤ 200	2.8	13.4	19.1	24.8	25.2	25.5
400	1.1	12.5	17.3	22.0	22.6	23.2
600	0.0	11.6	15.4	19.1	20.0	20.9
800	0.0	7.7	10.5	13.3	14.0	14.6
1400	0.0	3.8	5.6	7.4	7.9	8.3
≥ 2000	0.0	1.4	4.9	3.5	3.9	4.2
Directional Split = 80/20						
≤ 200	5.1	17.5	24.3	31.0	31.3	31.6
400	2.5	15.8	21.5	27.1	27.6	28.0
600	0.0	14.0	18.6	23.2	23.9	24.5
800	0.0	9.3	12.7	16.0	16.5	17.0
1400	0.0	4.6	6.7	8.7	9.1	9.5
≥ 2000	0.0	2.4	3.4	4.5	4.7	4.9
Directional Split = 90/10						
≤ 200	5.6	21.6	29.4	37.2	37.4	37.6
400	2.4	19.0	25.6	32.2	32.5	32.8
600	0.0	16.3	21.8	27.2	27.6	28.0
800	0.0	10.9	14.8	18.6	19.0	19.4
≥ 1400	0.0	5.5	7.8	10.0	10.4	10.7

15) Il **Livello di Servizio (LOS)** viene determinato attraverso Exhibit 20-2, 20-3 e 20-4 in funzione del tipo di strada e dei parametri ATS e PTSF

EXHIBIT 20-2. LOS CRITERIA FOR TWO-LANE HIGHWAYS IN CLASS I

LOS	Percent Time-Spent-Following	Average Travel Speed (km/h)
A	≤ 35	> 90
B	> 35–50	> 80–90
C	> 50–65	> 70–80
D	> 65–80	> 60–70
E	> 80	≤ 60

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

EXHIBIT 20-3. LOS CRITERIA (GRAPHICAL) FOR TWO-LANE HIGHWAYS IN CLASS I

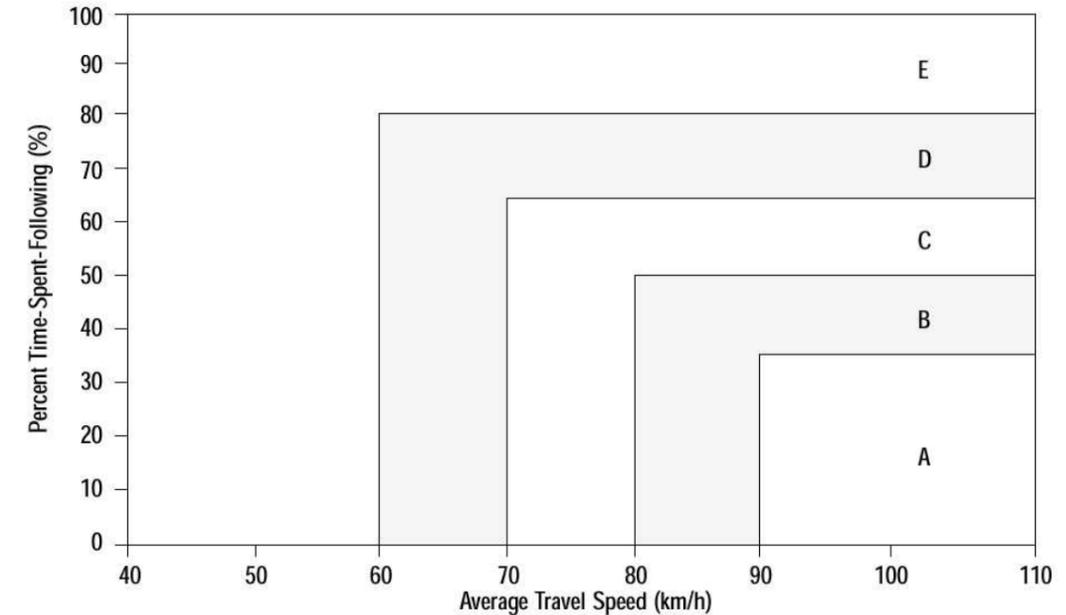


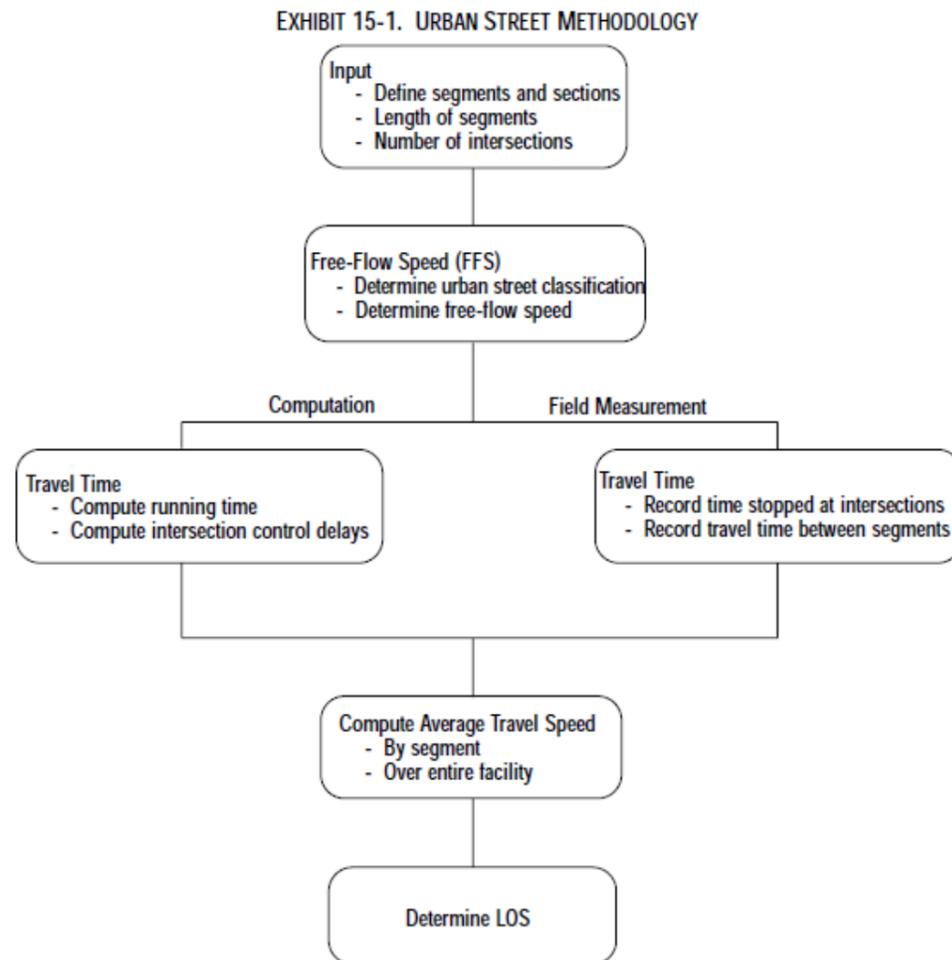
EXHIBIT 20-4. LOS CRITERIA FOR TWO-LANE HIGHWAYS IN CLASS II

LOS	Percent Time-Spent-Following
A	≤ 40
B	> 40–55
C	> 55–70
D	> 70–85
E	> 85

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

**STRADE URBANE: PROCEDURA DI CALCOLO DEI LIVELLI DI SERVIZIO**

La metodologia proposta dal **HCM 2000** per le strade urbane prevede il **calcolo dei Livelli di Servizio (LoS)** attraverso l’analisi della velocità media del tratto analizzato, utilizzando la procedura riportata in **Exhibit 15-1** schemattizza di seguito.



Il Livello di Servizio di una strada urbana si basa sulla velocità media dei veicoli transitanti sul segmento in esame o sull’intera arteria in esame. Il tempo di percorrenza è composto di due termini relativi al trasferimento (*Running Time*) ed alle attese alle intersezioni semaforizzate e non semaforizzate (*Control Delay*).

$$S_A = \frac{3600 \cdot L}{T_R + d}$$

- $S_A$  = Velocità media di percorrenza del segmento (km/h)
- $L$  = Lunghezza del segmento (km)
- $T_R$  = Tempo in movimento (s)
- $d$  = ritardo alle intersezioni (s)

In base alla classificazione della strada (Classi HCM) e all’intervallo di velocità a flusso libero (Free Flow Speed) atteso dall’utente, è possibile determinare il Livello di Servizio in funzione della velocità media come indicato in **Exhibit 15-2** riportato di seguito.

**EXHIBIT 15-2. URBAN STREET LOS BY CLASS**

Urban Street Class	I	II	III	IV
Range of free-flow speeds (FFS)	90 to 70 km/h	70 to 55 km/h	55 to 50 km/h	55 to 40 km/h
Typical FFS	80 km/h	65 km/h	55 km/h	45 km/h
LOS	Average Travel Speed (km/h)			
A	> 72	> 59	> 50	> 41
B	> 56-72	> 46-59	> 39-50	> 32-41
C	> 40-56	> 33-46	> 28-39	> 23-32
D	> 32-40	> 26-33	> 22-28	> 18-23
E	> 26-32	> 21-26	> 17-22	> 14-18
F	≤ 26	≤ 21	≤ 17	≤ 14

**8.2 Tronco stradale S.P. 34**

L’unico **tronco stradale extraurbano** di fatto presente e quindi analizzato è il tratto della S.P. 34 ad Ovest della rotonda di Via Sottopasso Olmo, essendo l’unico tratto extraurbano dell’area di studio non soggetto al limite della capacità governato dalle intersezioni. Il tronco in oggetto si sviluppa per circa 2,5 km fino alla rotonda successiva di Viale Giuseppe Verdi, ha un andamento rettilineo e la livelletta di pendenza trascurabile.



Il risultato delle verifiche di capacità ed i Livelli di Servizio del tratto nei quattro scenari sono riportati nelle tabelle seguenti. **Il Livello di Servizio si mantiene costante e invariato LoS = D in tutti gli scenari.** La velocità media è di circa 72 km/h e il rapporto volume/capacità è di circa 0,50 indice di adeguata fluidità / funzionalità della circolazione.

8.2.1 Stato Ante Operam

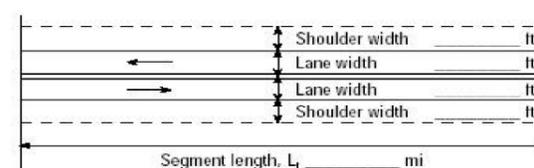
TWO-WAY TWO-LANE HIGHWAY SEGMENT WORKSHEET	
<b>General Information</b>	
Analyst	Ing Tommaso Aldighieri
Agency or Company	Infratec Srl
Date Performed	24/06/2015
Analysis Time Period	OdP 17.00-18.00
<b>Site Information</b>	
Highway	SP 34
From/To	Sottopasso Olmo - Viale Verdi
Jurisdiction	
Analysis Year	2012
<b>Input Data</b>	
	
<input checked="" type="checkbox"/> Class I highway <input type="checkbox"/> Class II highway Terrain <input checked="" type="checkbox"/> Level <input type="checkbox"/> Rolling Two-way hourly volume    1715 veh/h Directional split    56 / 44 Peak-hour factor, PHF    1.00 No-passing zone    10 % Trucks and Buses, P <sub>T</sub> 6 % % Recreational vehicles, P <sub>R</sub> 0 % Access points/ km    0	
<b>Average Travel Speed</b>	
Grade adjustment factor, f <sub>G</sub> (Exhibit 20-7)	1.00
Passenger-car equivalents for trucks, E <sub>T</sub> (Exhibit 20-9)	1.2
Passenger-car equivalents for RVs, E <sub>R</sub> (Exhibit 20-9)	1.0
Heavy-vehicle adjustment factor, f <sub>HV</sub> f <sub>HV</sub> =1/(1+P <sub>T</sub> (E <sub>T</sub> -1)+P <sub>R</sub> (E <sub>R</sub> -1))	0.988
Two-way flow rate <sup>1</sup> , v <sub>p</sub> (pc/h)    v <sub>p</sub> =V/(PHF * f <sub>G</sub> * f <sub>HV</sub> )	1736
v <sub>p</sub> * highest directional split proportion <sup>2</sup> (pc/h)	972
Free-Flow Speed from Field Measurement	Estimated Free-Flow Speed
Field Measured speed, S <sub>FM</sub> km/h	Base free-flow speed, BFFS <sub>FM</sub> 95.0 km/h
Observed volume, V <sub>t</sub> veh/h	Adj. for lane width and shoulder width <sup>3</sup> , f <sub>LS</sub> (Exhibit 20-5)    2.1 km/h
Free-flow speed, FFS FFS=S <sub>FM</sub> +0.00776(V <sub>t</sub> /f <sub>HV</sub> )    92.9 km/h	Adj. for access points, f <sub>A</sub> (Exhibit 20-6)    0.0 km/h
	Free-flow speed, FFS (FSS=BFFS-f <sub>LS</sub> -f <sub>A</sub> )    92.9 km/h
Adj. for no-passing zones, f <sub>np</sub> (km/h) (Exhibit 20-11)	0.4
Average travel speed, ATS (km/h) ATS=FFS-0.00776v <sub>p</sub> -f <sub>np</sub>	70.8
<b>Percent Time-Spent-Following</b>	
Grade Adjustment factor, f <sub>G</sub> (Exhibit 20-8)	1.00
Passenger-car equivalents for trucks, E <sub>T</sub> (Exhibit 20-10)	1.2
Passenger-car equivalents for RVs, E <sub>R</sub> (Exhibit 20-10)	1.0
Heavy-vehicle adjustment factor, f <sub>HV</sub> f <sub>HV</sub> =1/(1+P <sub>T</sub> (E <sub>T</sub> -1)+P <sub>R</sub> (E <sub>R</sub> -1))	0.988
Two-way flow rate <sup>1</sup> , v <sub>p</sub> (pc/h)    v <sub>p</sub> =V/(PHF * f <sub>G</sub> * f <sub>HV</sub> )	1736
v <sub>p</sub> * highest directional split proportion <sup>2</sup> (pc/h)	972
Base percent time-spent-following, BPTSF(%)    BPTSF=100(1-e <sup>-0.000879v<sub>p</sub></sup> )	78.3
Adj. for directional distribution and no-passing zone, f <sub>dnp</sub> (%)(Exh. 20-12)	1.4
Percent time-spent-following, PTSF(%) PTSF=BPTSF+f <sub>dnp</sub>	79.7
<b>Level of Service and Other Performance Measures</b>	
Level of service, LOS (Exhibit 20-3 for Class I or 20-4 for Class II)	D
Volume to capacity ratio v/c    v/c=V <sub>p</sub> /3,200	0.54
Peak 15-min veh-miles of travel, VMT <sub>15</sub> (veh-km)    VMT <sub>15</sub> =0.25L <sub>t</sub> (V/PHF)	1072
Peak-hour vehicle-miles of travel, VMT <sub>60</sub> (veh-km)    VMT <sub>60</sub> =V*L <sub>t</sub>	4288
Peak 15-min total travel time, TT <sub>15</sub> (veh-h)    TT <sub>15</sub> =VMT <sub>15</sub> /ATS	15.1
<b>Notes</b>	
1. If v <sub>p</sub> >= 3,200 pc/h, terminate analysis-the LOS is F.      2. If highest directional split v <sub>p</sub> >= 1,700 pc/h, terminated anlysis-the LOS is F.	

Tabella 8-1: S.P. 34 - Risultati delle verifiche Stato Ante-Operam Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

8.2.2 Stato di Fatto Post Operam

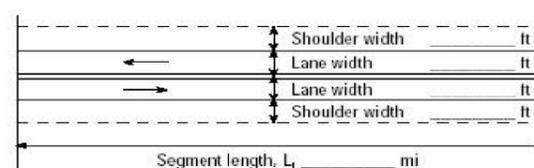
TWO-WAY TWO-LANE HIGHWAY SEGMENT WORKSHEET	
<b>General Information</b>	
Analyst	Ing Tommaso Aldighieri
Agency or Company	Infratec Srl
Date Performed	24/06/2015
Analysis Time Period	OdP 17.00-18.00
<b>Site Information</b>	
Highway	SP 34
From/To	Sottopasso Olmo - Viale Verdi
Jurisdiction	
Analysis Year	2014
<b>Input Data</b>	
	
<input checked="" type="checkbox"/> Class I highway <input type="checkbox"/> Class II highway Terrain <input checked="" type="checkbox"/> Level <input type="checkbox"/> Rolling Two-way hourly volume    1591 veh/h Directional split    56 / 44 Peak-hour factor, PHF    1.00 No-passing zone    10 % Trucks and Buses, P <sub>T</sub> 7 % % Recreational vehicles, P <sub>R</sub> 0 % Access points/ km    0	
<b>Average Travel Speed</b>	
Grade adjustment factor, f <sub>G</sub> (Exhibit 20-7)	1.00
Passenger-car equivalents for trucks, E <sub>T</sub> (Exhibit 20-9)	1.2
Passenger-car equivalents for RVs, E <sub>R</sub> (Exhibit 20-9)	1.0
Heavy-vehicle adjustment factor, f <sub>HV</sub> f <sub>HV</sub> =1/(1+P <sub>T</sub> (E <sub>T</sub> -1)+P <sub>R</sub> (E <sub>R</sub> -1))	0.986
Two-way flow rate <sup>1</sup> , v <sub>p</sub> (pc/h)    v <sub>p</sub> =V/(PHF * f <sub>G</sub> * f <sub>HV</sub> )	1613
v <sub>p</sub> * highest directional split proportion <sup>2</sup> (pc/h)	903
Free-Flow Speed from Field Measurement	Estimated Free-Flow Speed
Field Measured speed, S <sub>FM</sub> km/h	Base free-flow speed, BFFS <sub>FM</sub> 95.0 km/h
Observed volume, V <sub>t</sub> veh/h	Adj. for lane width and shoulder width <sup>3</sup> , f <sub>LS</sub> (Exhibit 20-5)    2.1 km/h
Free-flow speed, FFS FFS=S <sub>FM</sub> +0.00776(V <sub>t</sub> /f <sub>HV</sub> )    92.9 km/h	Adj. for access points, f <sub>A</sub> (Exhibit 20-6)    0.0 km/h
	Free-flow speed, FFS (FSS=BFFS-f <sub>LS</sub> -f <sub>A</sub> )    92.9 km/h
Adj. for no-passing zones, f <sub>np</sub> (km/h) (Exhibit 20-11)	0.4
Average travel speed, ATS (km/h) ATS=FFS-0.00776v <sub>p</sub> -f <sub>np</sub>	72.3
<b>Percent Time-Spent-Following</b>	
Grade Adjustment factor, f <sub>G</sub> (Exhibit 20-8)	1.00
Passenger-car equivalents for trucks, E <sub>T</sub> (Exhibit 20-10)	1.2
Passenger-car equivalents for RVs, E <sub>R</sub> (Exhibit 20-10)	1.0
Heavy-vehicle adjustment factor, f <sub>HV</sub> f <sub>HV</sub> =1/(1+P <sub>T</sub> (E <sub>T</sub> -1)+P <sub>R</sub> (E <sub>R</sub> -1))	0.986
Two-way flow rate <sup>1</sup> , v <sub>p</sub> (pc/h)    v <sub>p</sub> =V/(PHF * f <sub>G</sub> * f <sub>HV</sub> )	1613
v <sub>p</sub> * highest directional split proportion <sup>2</sup> (pc/h)	903
Base percent time-spent-following, BPTSF(%)    BPTSF=100(1-e <sup>-0.000879v<sub>p</sub></sup> )	75.8
Adj. for directional distribution and no-passing zone, f <sub>dnp</sub> (%)(Exh. 20-12)	1.6
Percent time-spent-following, PTSF(%) PTSF=BPTSF+f <sub>dnp</sub>	77.3
<b>Level of Service and Other Performance Measures</b>	
Level of service, LOS (Exhibit 20-3 for Class I or 20-4 for Class II)	D
Volume to capacity ratio v/c    v/c=V <sub>p</sub> /3,200	0.50
Peak 15-min veh-miles of travel, VMT <sub>15</sub> (veh-km)    VMT <sub>15</sub> =0.25L <sub>t</sub> (V/PHF)	994
Peak-hour vehicle-miles of travel, VMT <sub>60</sub> (veh-km)    VMT <sub>60</sub> =V*L <sub>t</sub>	3978
Peak 15-min total travel time, TT <sub>15</sub> (veh-h)    TT <sub>15</sub> =VMT <sub>15</sub> /ATS	13.8
<b>Notes</b>	
1. If v <sub>p</sub> >= 3,200 pc/h, terminate analysis-the LOS is F.      2. If highest directional split v <sub>p</sub> >= 1,700 pc/h, terminated anlysis-the LOS is F.	

Tabella 8-2: S.P. 34 - Risultati delle verifiche Stato di Fatto Post-Operam Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

8.2.3 Stato di Progetto Fase 1

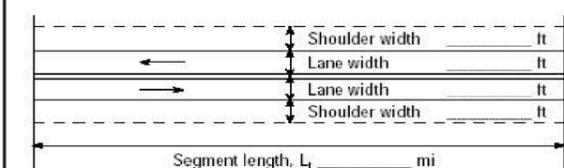
TWO-WAY TWO-LANE HIGHWAY SEGMENT WORKSHEET	
<b>General Information</b>	
Analyst	Ing Tommaso Aldighieri
Agency or Company	Infratec Srl
Date Performed	24/06/2015
Analysis Time Period	OdP 17.00-18.00
<b>Site Information</b>	
Highway	SP 34
From/To	Sottopasso Olmo - Viale Verdi
Jurisdiction	
Analysis Year	2014
<b>Input Data</b>	
	
<input checked="" type="checkbox"/> Class I highway <input type="checkbox"/> Class II highway Terrain <input checked="" type="checkbox"/> Level <input type="checkbox"/> Rolling Two-way hourly volume    1605 veh/h Directional split    56 / 44 Peak-hour factor, PHF    1.00 No-passing zone    10 % Trucks and Buses, P <sub>T</sub> 7 % % Recreational vehicles, P <sub>R</sub> 0 % Access points/ km    0	
<b>Average Travel Speed</b>	
Grade adjustment factor, f <sub>G</sub> (Exhibit 20-7)	1.00
Passenger-car equivalents for trucks, E <sub>T</sub> (Exhibit 20-9)	1.2
Passenger-car equivalents for RVs, E <sub>R</sub> (Exhibit 20-9)	1.0
Heavy-vehicle adjustment factor, f <sub>HV</sub> f <sub>HV</sub> =1/(1+P <sub>T</sub> (E <sub>T</sub> -1)+P <sub>R</sub> (E <sub>R</sub> -1))	0.986
Two-way flow rate <sup>1</sup> , v <sub>p</sub> (pc/h)    v <sub>p</sub> =V/(PHF * f <sub>G</sub> * f <sub>HV</sub> )	1627
v <sub>p</sub> * highest directional split proportion <sup>2</sup> (pc/h)	911
Free-Flow Speed from Field Measurement	Estimated Free-Flow Speed
Field Measured speed, S <sub>FM</sub> km/h	Base free-flow speed, BFFS <sub>FM</sub> 95.0 km/h
Observed volume, V <sub>f</sub> veh/h	Adj. for lane width and shoulder width <sup>3</sup> , f <sub>LS</sub> (Exhibit 20-5)    km/h
Free-flow speed, FFS FFS=S <sub>FM</sub> +0.00776(V <sub>f</sub> /f <sub>HV</sub> )    92.9 km/h	Adj. for access points, f <sub>A</sub> (Exhibit 20-6)    km/h
	Free-flow speed, FFS (FSS=BFFS-f <sub>LS</sub> -f <sub>A</sub> )    92.9 km/h
Adj. for no-passing zones, f <sub>np</sub> (km/h) (Exhibit 20-11)	0.4
Average travel speed, ATS (km/h) ATS=FFS-0.00776v <sub>p</sub> -f <sub>np</sub>	72.1
<b>Percent Time-Spent-Following</b>	
Grade Adjustment factor, f <sub>G</sub> (Exhibit 20-8)	1.00
Passenger-car equivalents for trucks, E <sub>T</sub> (Exhibit 20-10)	1.2
Passenger-car equivalents for RVs, E <sub>R</sub> (Exhibit 20-10)	1.0
Heavy-vehicle adjustment factor, f <sub>HV</sub> f <sub>HV</sub> =1/(1+P <sub>T</sub> (E <sub>T</sub> -1)+P <sub>R</sub> (E <sub>R</sub> -1))	0.986
Two-way flow rate <sup>1</sup> , v <sub>p</sub> (pc/h)    v <sub>p</sub> =V/(PHF * f <sub>G</sub> * f <sub>HV</sub> )	1627
v <sub>p</sub> * highest directional split proportion <sup>2</sup> (pc/h)	911
Base percent time-spent-following, BPTSF(%)    BPTSF=100(1-e <sup>-0.000879v<sub>p</sub></sup> )	76.1
Adj. for directional distribution and no-passing zone, f <sub>dnp</sub> (%)(Exh. 20-12)	1.5
Percent time-spent-following, PTSF(%) PTSF=BPTSF+f <sub>dnp</sub>	77.6
<b>Level of Service and Other Performance Measures</b>	
Level of service, LOS (Exhibit 20-3 for Class I or 20-4 for Class II)	D
Volume to capacity ratio v/c    v/c=V <sub>p</sub> /3,200	0.51
Peak 15-min veh-miles of travel, VMT <sub>15</sub> (veh-km)    VMT <sub>15</sub> =0.25L <sub>t</sub> (V/PHF)	1003
Peak-hour vehicle-miles of travel, VMT <sub>60</sub> (veh-km)    VMT <sub>60</sub> =V*L <sub>t</sub>	4013
Peak 15-min total travel time, TT <sub>15</sub> (veh-h)    TT <sub>15</sub> =VMT <sub>15</sub> /ATS	13.9
<b>Notes</b>	
1. If v <sub>p</sub> >= 3,200 pc/h, terminate analysis-the LOS is F.    2. If highest directional split v <sub>p</sub> >= 1,700 pc/h, terminated anlysis-the LOS is F.	

Tabella 8-3: S.P. 34 - Risultati delle verifiche  
Stato di Progetto Fase 1 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

8.2.4 Stato di Progetto Fase 2

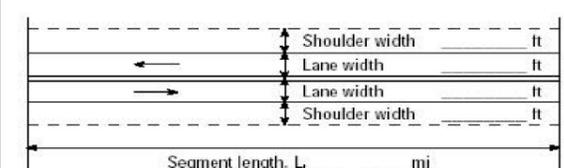
TWO-WAY TWO-LANE HIGHWAY SEGMENT WORKSHEET	
<b>General Information</b>	
Analyst	Ing Tommaso Aldighieri
Agency or Company	Infratec Srl
Date Performed	24/06/2015
Analysis Time Period	OdP 17.00-18.00
<b>Site Information</b>	
Highway	SP 34
From/To	Sottopasso Olmo - Viale Verdi
Jurisdiction	
Analysis Year	2014
<b>Input Data</b>	
	
<input checked="" type="checkbox"/> Class I highway <input type="checkbox"/> Class II highway Terrain <input checked="" type="checkbox"/> Level <input type="checkbox"/> Rolling Two-way hourly volume    1605 veh/h Directional split    56 / 44 Peak-hour factor, PHF    1.00 No-passing zone    10 % Trucks and Buses, P <sub>T</sub> 7 % % Recreational vehicles, P <sub>R</sub> 0 % Access points/ km    0	
<b>Average Travel Speed</b>	
Grade adjustment factor, f <sub>G</sub> (Exhibit 20-7)	1.00
Passenger-car equivalents for trucks, E <sub>T</sub> (Exhibit 20-9)	1.2
Passenger-car equivalents for RVs, E <sub>R</sub> (Exhibit 20-9)	1.0
Heavy-vehicle adjustment factor, f <sub>HV</sub> f <sub>HV</sub> =1/(1+P <sub>T</sub> (E <sub>T</sub> -1)+P <sub>R</sub> (E <sub>R</sub> -1))	0.986
Two-way flow rate <sup>1</sup> , v <sub>p</sub> (pc/h)    v <sub>p</sub> =V/(PHF * f <sub>G</sub> * f <sub>HV</sub> )	1627
v <sub>p</sub> * highest directional split proportion <sup>2</sup> (pc/h)	911
Free-Flow Speed from Field Measurement	Estimated Free-Flow Speed
Field Measured speed, S <sub>FM</sub> km/h	Base free-flow speed, BFFS <sub>FM</sub> 95.0 km/h
Observed volume, V <sub>f</sub> veh/h	Adj. for lane width and shoulder width <sup>3</sup> , f <sub>LS</sub> (Exhibit 20-5)    km/h
Free-flow speed, FFS FFS=S <sub>FM</sub> +0.00776(V <sub>f</sub> /f <sub>HV</sub> )    92.9 km/h	Adj. for access points, f <sub>A</sub> (Exhibit 20-6)    km/h
	Free-flow speed, FFS (FSS=BFFS-f <sub>LS</sub> -f <sub>A</sub> )    92.9 km/h
Adj. for no-passing zones, f <sub>np</sub> (km/h) (Exhibit 20-11)	0.4
Average travel speed, ATS (km/h) ATS=FFS-0.00776v <sub>p</sub> -f <sub>np</sub>	72.1
<b>Percent Time-Spent-Following</b>	
Grade Adjustment factor, f <sub>G</sub> (Exhibit 20-8)	1.00
Passenger-car equivalents for trucks, E <sub>T</sub> (Exhibit 20-10)	1.2
Passenger-car equivalents for RVs, E <sub>R</sub> (Exhibit 20-10)	1.0
Heavy-vehicle adjustment factor, f <sub>HV</sub> f <sub>HV</sub> =1/(1+P <sub>T</sub> (E <sub>T</sub> -1)+P <sub>R</sub> (E <sub>R</sub> -1))	0.986
Two-way flow rate <sup>1</sup> , v <sub>p</sub> (pc/h)    v <sub>p</sub> =V/(PHF * f <sub>G</sub> * f <sub>HV</sub> )	1627
v <sub>p</sub> * highest directional split proportion <sup>2</sup> (pc/h)	911
Base percent time-spent-following, BPTSF(%)    BPTSF=100(1-e <sup>-0.000879v<sub>p</sub></sup> )	76.1
Adj. for directional distribution and no-passing zone, f <sub>dnp</sub> (%)(Exh. 20-12)	1.5
Percent time-spent-following, PTSF(%) PTSF=BPTSF+f <sub>dnp</sub>	77.6
<b>Level of Service and Other Performance Measures</b>	
Level of service, LOS (Exhibit 20-3 for Class I or 20-4 for Class II)	D
Volume to capacity ratio v/c    v/c=V <sub>p</sub> /3,200	0.51
Peak 15-min veh-miles of travel, VMT <sub>15</sub> (veh-km)    VMT <sub>15</sub> =0.25L <sub>t</sub> (V/PHF)	1003
Peak-hour vehicle-miles of travel, VMT <sub>60</sub> (veh-km)    VMT <sub>60</sub> =V*L <sub>t</sub>	4013
Peak 15-min total travel time, TT <sub>15</sub> (veh-h)    TT <sub>15</sub> =VMT <sub>15</sub> /ATS	13.9
<b>Notes</b>	
1. If v <sub>p</sub> >= 3,200 pc/h, terminate analysis-the LOS is F.    2. If highest directional split v <sub>p</sub> >= 1,700 pc/h, terminated anlysis-the LOS is F.	

Tabella 8-4: S.P. 34 - Risultati delle verifiche  
Stato di Progetto Fase 2 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

### 8.3 Tronco stradale S.R. 11

Il tronco stradale della S.R. 11 analizzato è quello interessante l'area di studio, delimitato ad Ovest dalla rotatoria "Siad" in prossimità del futuro centro commerciale, e ad Est tra l'intersezione con Viale Italia e l'intersezione con Via Trieste. Il tronco in oggetto si sviluppa per circa 1,5 km, ha un andamento pressoché rettilineo e la livelletta di pendenza trascurabile. Questo tratto ha sostanzialmente caratteristiche di tronco urbano / urbanizzato e rientra nella classe IV dell'Exhibit HCM 15.2.



Per seguire la procedura indicata nel Par. 8.1, per entrambe le direzioni sono state ricavate le velocità medie di percorrenza del tratto dal software CUBE, in funzione della curva di deflusso associata ai vari segmenti. Ai tempi di percorrenza così ricavati (*Running Time*) sono stati aggiunti i ritardi alle intersezioni. La velocità media  $S_A$  risultante (*Average Speed*) determina il Livello di Servizio.

$$S_A = \frac{3600 \cdot L}{T_R + d}$$

I risultati nei quattro scenari sono riportati nei paragrafi seguenti.

**Il Livello di Servizio è adeguato alla funzione attribuita alla strada dal citato Master Plan Vi.Ver.**, una sorta di strada urbana che estende la città di Vicenza verso Ovest, a servizio del traffico locale.

La velocità media, che determina il Livello di Servizio, rimane pressoché invariata tra lo Stato di Fatto e lo Stato di Progetto Fase 1, con l'apertura del complesso commerciale Migross-Casabella. La velocità media diminuisce moderatamente con l'apertura del centro commerciale Siad, in quanto quest'ultimo riversa tutto il traffico attratto e generato sulla S.R.11, riducendo quindi la velocità media la capacità residua della strada.

In conclusione, il Livello di Servizio LoS = C-D è comunque adeguato al contesto urbano della strada; il limite da non superare in questo caso è la capacità (Tab. 3.4.a D.M. n. 6792 del 05.11.2001).

#### 8.3.1 Stato Ante Operam

	SR11 dir. Verona	SR11 dir. Vicenza
Lunghezza: $L$ (km)	1,5	1,5
FFS (km/h)	50	50
Tempo in movimento: $T_R$ (s)	216	241
Ritardi intersezioni: $d$ (s)	3	3
Tempo totale: $T_R + d$ (s)	219	244
Velocità media: $S_A$ (km/h)	24,7	22,1
Livello di Servizio LOS	C	D

Tabella 8-5: S.R. 11 - Risultati delle verifiche Stato Ante-Operam Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

#### 8.3.2 Stato di Fatto Post Operam

	SR11 dir. Verona	SR11 dir. Vicenza
Lunghezza: $L$ (km)	1,5	1,5
FFS (km/h)	50	50
Tempo in movimento: $T_R$ (s)	211	222
Ritardi intersezioni: $d$ (s)	12	5
Tempo totale: $T_R + d$ (s)	223	227
Velocità media: $S_A$ (km/h)	24,2	23,8
Livello di Servizio LOS	C	C

Tabella 8-6: S.R. 11 - Risultati delle verifiche Stato di Fatto Post-Operam Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

### 8.3.3 Stato di Progetto Fase 1

	SR11 dir. Verona	SR11 dir. Vicenza
Lunghezza: <b>L</b> (km)	1,5	1,5
<b>FFS</b> (km/h)	50	50
Tempo in movimento: <b>T<sub>R</sub></b> (s)	216	224
Ritardi intersezioni: <b>d</b> (s)	18	6
Tempo totale: <b>T<sub>R</sub> + d</b> (s)	234	230
Velocità media: <b>S<sub>A</sub></b> (km/h)	23,1	23,5
Livello di Servizio <b>LOS</b>	<b>C</b>	<b>C</b>

Tabella 8-7: S.R. 11 - Risultati delle verifiche  
Stato di Progetto Fase 1 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

### 8.3.4 Stato di Progetto Fase 2

	SR11 dir. Verona	SR11 dir. Vicenza
Lunghezza: <b>L</b> (km)	1,5	1,5
<b>FFS</b> (km/h)	50	50
Tempo in movimento: <b>T<sub>R</sub></b> (s)	265	274
Ritardi intersezioni: <b>d</b> (s)	29	7
Tempo totale: <b>T<sub>R</sub> + d</b> (s)	294	281
Velocità media: <b>S<sub>A</sub></b> (km/h)	18,4	19,2
Livello di Servizio <b>LOS</b>	<b>D</b>	<b>D</b>

Tabella 8-8: S.R. 11 - Risultati delle verifiche  
Stato di Progetto Fase 2 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

## 8.4 Criteri generali di capacità e livelli di servizio delle intersezioni

Il calcolo dei **Livelli di Servizio (LoS)** e le **verifiche di capacità** delle intersezioni con diritto di precedenza e delle rotatorie con precedenza all'anello è stato eseguito con l'ausilio del software specialistico **aaSidra** che implementa le moderne procedure della Teoria e Tecnica della circolazione. Tra i modelli implementati si è fatto riferimento alla teoria del Gap Acceptance (H.C.M. 2000) e alle modificazioni introdotte da Akcelik e Troutbeck in ordine al calcolo della capacità, del tempo di ritardo, delle lunghezze di coda e per la stima dei parametri operativi consentendo una più significativa verifica della capacità. Si riassumono di seguito i concetti a base del calcolo.

### ROTATORIE: Capacità

La capacità che compete un singolo ramo in ingresso alla rotatoria vale:

$$Q_e = \max \left[ (f_{od} f_{HVe} Q_g), Q_m \right]$$

$f_{od} = 1 - f_{qc} (p_{qd} p_{cd})$  = fattore di aggiustamento capacità base del Gap Acceptance (o/d flow pattern)

$f_{qc}$  = fattore di calibrazione dipendente dal flusso circolante  $q_c$

$p_{qd}$  = quota di veicoli in coda sul ramo prevalente

$p_{cd}$  = quota di flusso del ramo dominante rispetto al flusso totale di circolazione

$f_{HVe}$  = fattore di aggiustamento per i veicoli pesanti

$Q_g = (3600 / \beta)(1 - \Delta_c q_c + 0.5 \beta \varphi_c q) e^{-\lambda(\alpha - \Delta_c)}$  = capacità stimata dal metodo di Gap Acceptance

$\alpha$  = intervallo critico medio

$\beta$  = tempo di scalamento in coda

$q_c$  = Flusso circolante nell'anello in corrispondenza di ogni ramo

$\Delta_c$  = distanziamento tra i plotoni nel flusso circolante per la corsia di ingresso

$\varphi_c$  = quota di veicoli "liberi" nel flusso circolante

$\lambda$  = parametro relativo alla distribuzione degli arrivi

### ROTATORIE: Tempo di ritardo

Il ritardo complessivo per un ramo di ingresso alla rotatoria è dato dalla somma di due contributi:

- **Control delay:** ritardo dovuto ai veicoli in coda ( $d_1$ ) più il contributo del ritardo conseguente alla fermata e partenza ( $d_2$ ).
- **Geometric delay:** ritardo che compete ad un veicolo in transito in assenza di altri veicoli dovuto esclusivamente alla geometria della rotatoria

$$d_m = \frac{e^{\lambda(\alpha - \Delta_c)}}{\varphi_c q_c} - \alpha - \frac{1}{\lambda} + \frac{\lambda \Delta_c^2 - 2\Delta_c + 2\Delta_c \varphi_c}{2(\lambda \Delta_c + \varphi_c)}$$

**INTERSEZIONI CON PRECEDENZA: Capacità**

La capacità che compete ad ogni ramo in ingresso all'intersezione vale:

$$Q_e = \max[(f_{HVe} Q_g), Q_m]$$

$$Q_g = \frac{q_m e^{-q_m \alpha / 3600}}{1 - e^{-q_m \alpha / 3600}} \text{ per } q_m > 0$$

$$Q_m = \min(q_{at}, 60 n_m)$$

$$Q_g = (3600 / \beta) \text{ per } q_m = 0$$

- q<sub>m</sub> = Flusso della corrente principale di ogni ramo con obbligo di precedenza
- α = Intervallo critico medio
- Δ<sub>m</sub> = distanziamento tra i plotoni nel della corrente principale per il ramo in ingresso
- φ<sub>m</sub> = quota di veicoli "liberi" nel flusso della corrente principale

	Semafori e Rotatorie	Precedenza e Stop
Livello di Servizio (LOS)	d = tempo di ritardo (sec/veicolo)	d = tempo di ritardo (sec/veicolo)
A	<10	<10
B	>10 e <20	>10 e <15
C	>20 e <35	>15 e <25
D	>35 e <55	>25 e <35
E	>55 e <80	>35 e <50
F	>80	>50

Tabella 8-9: aaSidra Output Guide Table 6.11.1a: (LOS) Livelli di Servizio

**INTERSEZIONI CON PRECEDENZA: Tempo di ritardo**

Il ritardo complessivo per un ramo in ingresso all'intersezione è dato dalla somma di due contributi:

- **Control delay:** ritardo dovuto ai veicoli in coda (d1) più il contributo del ritardo conseguente alla fermata e partenza (d2).
- **Geometric delay:** ritardo che compete ad un veicolo in transito in assenza di altri veicoli dovuto esclusivamente alla geometria dell'intersezione

$$d_m = \frac{e^{\lambda(\alpha - \Delta_m)} - \alpha - \frac{1}{\lambda}}{\varphi_m q_m} + \frac{\lambda \Delta_m^2 - 2\Delta_m + 2\Delta_m \varphi_m}{2(\lambda \Delta_m + \varphi_m)}$$

**LIVELLO DI SERVIZIO**

Il tempo di ritardo è il parametro di riferimento per il calcolo del **Livello di Servizio LoS** della intersezione. Il LoS corrisponde ad una misura delle condizioni operative dell'intersezione ed indica, in pratica, l'insieme di vari parametri oggettivi di circolazione e di funzionamento dell'insieme strada-veicolo così come vengono percepiti dall'utente. L'H.C.M. definisce sei **LoS** contraddistinti da una lettera dell'alfabeto e ad essi assegna uno specifico intervallo del tempo di ritardo (vedi Tabella 8-9).

Il LOS A indica una situazione ottimale ed un tempo di ritardo minimo (<10 sec), il LOS F corrisponde invece alla situazione più gravosa definendo scenari di congestione e ritardi superiori a 50-80 secondi. Occorre sottolineare che la valutazione di efficienza di un'intersezione non deve essere fatta esclusivamente sulla base del livello di servizio del singolo ramo/i e di quello dell'intersezione nel suo complesso (Average Approach Control Delay) ma anche sulla base di altri parametri indicatori quali il rapporto portata/capacità (v/c), la riserva di capacità, la lunghezza di eventuali code, nonché di parametri indicatori della sicurezza. Le intersezioni caratterizzate da elevati tempi di ritardo = bassi Livelli di servizio non sono sicure in quanto l'utente, in seguito al perdurare del tempo di attesa, può decidere di accettare intervalli critici al di sotto della soglia di sicurezza.

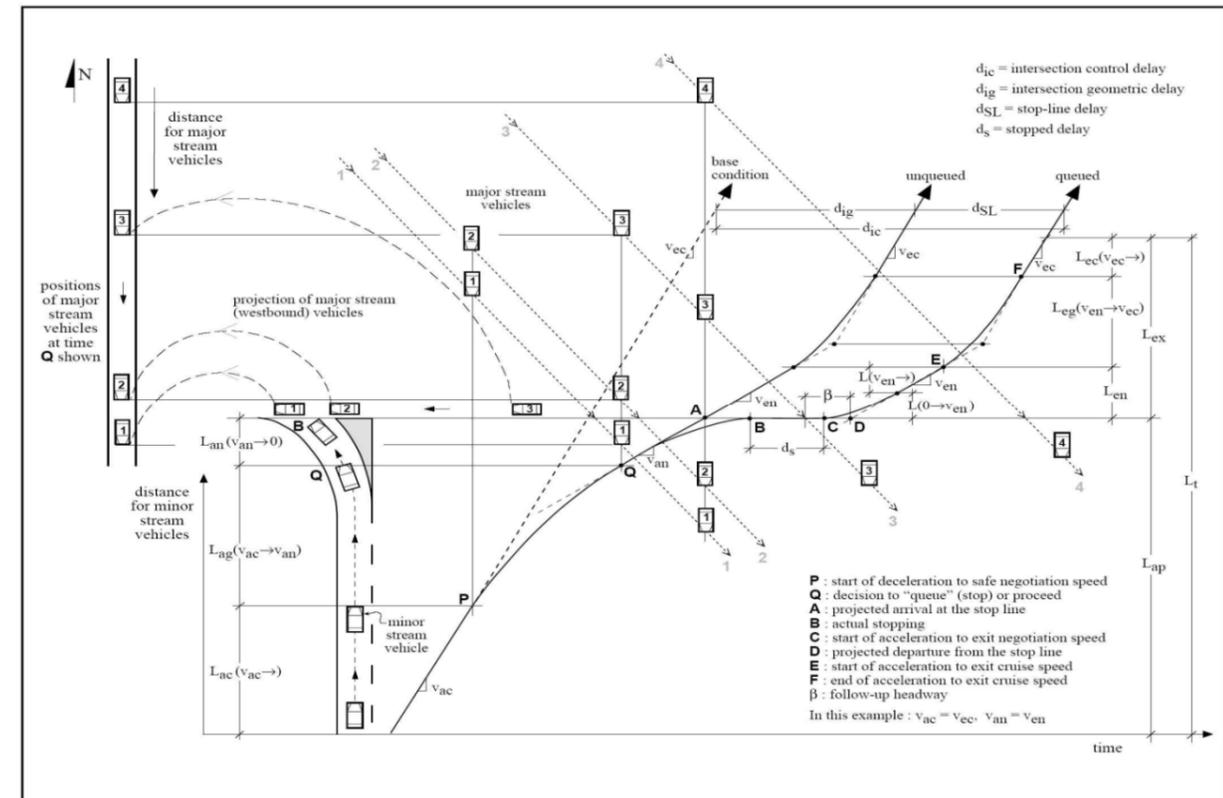


Figura 8-1: Rappresentazione grafica del ritardo

## 8.5 Intersezione S.P. 34 Via Altavilla - Via Vicenza

### 8.5.1 Stato Ante Operam

L'intersezione allo stato attuale si presenta come un'intersezione a T regolata da segnale di stop per la secondaria e di precedenza per la corsia centrale di svolta a SX della S.P. 34, il ramo della secondaria è inclinato di 30° rispetto alla principale; la svolta a sinistra dalla principale è protetta da una corsia di accumulo di circa 100 m mentre non è consentita la manovra di svolta a sinistra dalla secondaria (si utilizza il torna indietro nella vicina rotatoria sulla SP 34).



Figura 8-2: Intersezione S.P. 34 Via Altavilla - Via Vicenza - Stato di Fatto

La matrice OD dell'intersezione relativa a questo scenario Ante Operam (ovvero prima della realizzazione della Rotatoria sulla SR 11 via Olmo) è riportata in **Tabella 8-10**.

In **Figura 8-3** sono riportati i risultati delle verifiche in termini di Lunghezza della coda (m), Ritardo medio per veicolo (veic/sec) e Livello di Servizio (LoS).

Nell'ora di punta l'intersezione presenta un Livello prestazionale ottimale lungo l'asse principale della SP 34 con **LoS = A** con un minimo un **LoS = C** per la svolta a sinistra con un tempo di ritardo di circa 21 sec per veicolo e una lunghezza media della coda di 18 m (3-4 veicoli); via Vicenza presenta invece un **LoS = F** con **tempo di ritardo 58 sec per veicolo e una Lunghezza media della coda di 68 m**, dovuti alla necessità di dare la precedenza alla principale SP 34 più trafficata. Il ritardo globale dell'intersezione è di 15.3 secondi per veicolo, con un Livello di servizio **LoS = C**.

OD Ven 17,00-18,00	via Vicenza		via Altavilla lato Est		via Altavilla lato Ovest		Totale	
via Vicenza			538	16			538	16
			554				554	
via Altavilla lato Est	420	15			696	63	1116	78
	435				759		1194	
via Altavilla lato Ovest	18	6	893	39			911	45
	24		932				956	
<b>Totale</b>	<b>438</b>	<b>21</b>	<b>1431</b>	<b>55</b>	<b>696</b>	<b>63</b>	<b>2565</b>	<b>139</b>
	<b>459</b>		<b>1486</b>		<b>759</b>		<b>2704</b>	

Tabella 8-10: Intersezione S.P. 34 Via Altavilla - Via Vicenza  
Matrice O/D Stato Ante-Operam Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

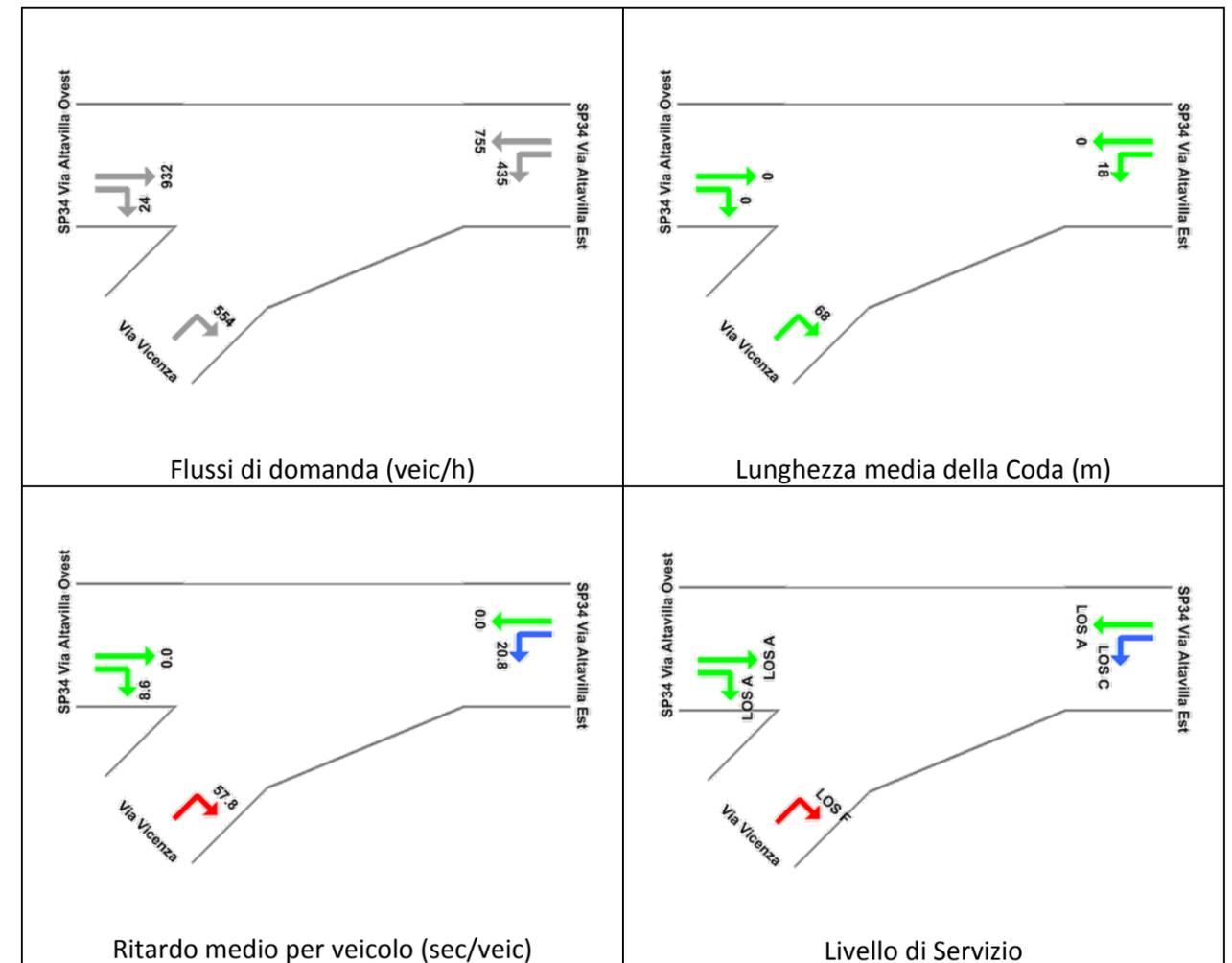


Figura 8-3: Intersezione S.P. 34 Via Altavilla - Via Vicenza  
Risultati delle verifiche - Stato Ante-Operam Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

### 8.5.2 Stato di Fatto Post Operam

L'intersezione non subisce variazioni geometrico dimensionali in questo scenario. La matrice OD relativa allo stato Post Operam (con Rotatoria sulla SR 11) è riportata in **Tabella 8-11**. In **Figura 8-4** sono riportati i risultati delle verifiche in termini di Lunghezza della coda (m), Ritardo medio per veicolo (veic/sec) e Livello di Servizio (LoS). L'inserimento della **Rotatoria** all'intersezione SR 11 via Olmo ridistribuisce i flussi nell'area di influenza, diminuendo leggermente quelli sulla S.P. 34 e determinando un miglioramento nelle prestazioni anche di questa intersezione; il **LoS = F** dello scenario precedente migliora a **LoS = E** con un **Ritardo medio di 36,5 sec per veicolo e una coda media di 41 m**.

Il ritardo globale dell'intersezione è di 10.7 secondi per veicolo, con un Livello di servizio **LoS = B**.

OD Ven 17,00-18,00	via Vicenza		via Altavilla lato Est		via Altavilla lato Ovest		Totale	
via Vicenza			508	16			508	16
			524				524	
via Altavilla lato Est	420	15			646	59	1066	74
	435				705		1140	
via Altavilla lato Ovest	18	6	823	39			841	45
	24		862				886	
<b>Totale</b>	<b>438</b>	<b>21</b>	<b>1331</b>	<b>55</b>	<b>646</b>	<b>59</b>	<b>2415</b>	<b>135</b>
	<b>459</b>		<b>1386</b>		<b>705</b>		<b>2550</b>	

Tabella 8-11: Intersezione S.P. 34 Via Altavilla - Via Vicenza  
Matrice O/D Stato di Fatto Post-Operam Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

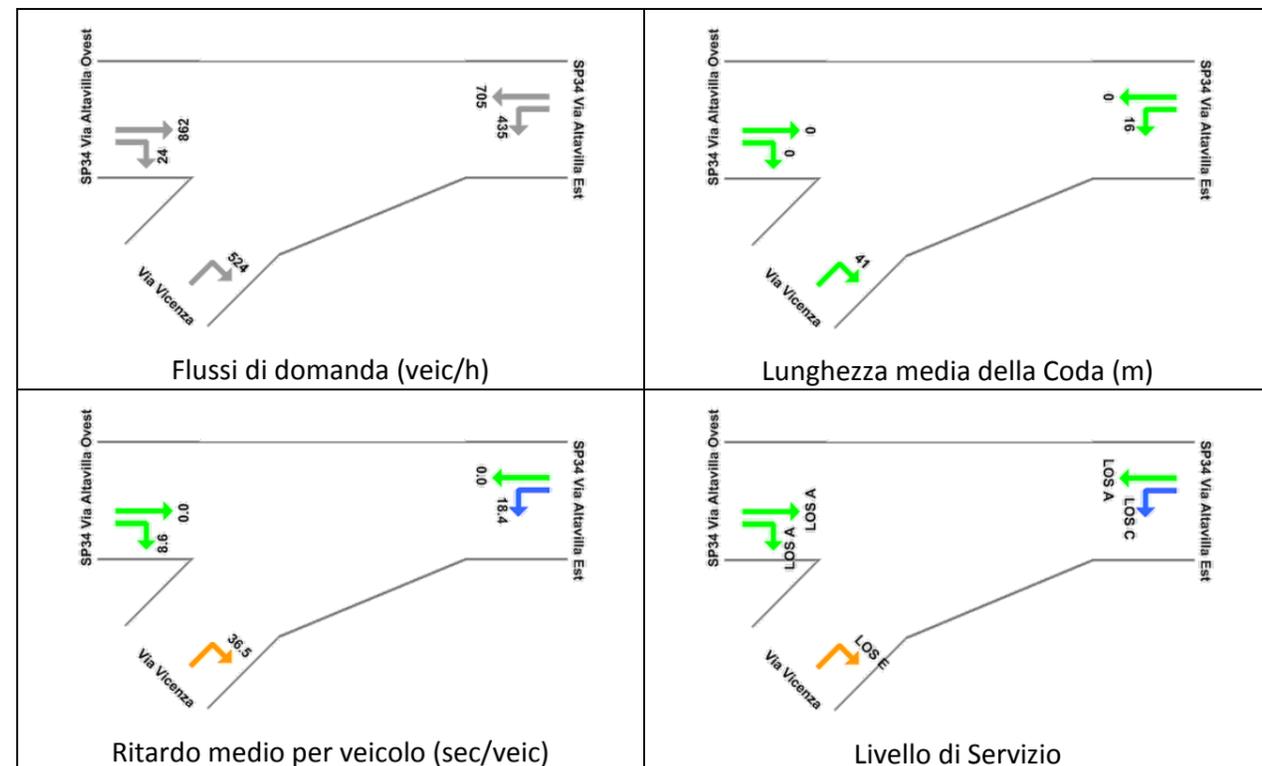


Figura 8-4: Intersezione S.P. 34 Via Altavilla - Via Vicenza  
Risultati delle verifiche - Stato di Fatto Post-Operam Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

### 8.5.3 Stato di Progetto Fase 1

L'intersezione non subisce variazioni geometrico dimensionali in questo scenario. La matrice OD dell'intersezione relativa a questo scenario è riportata in **Tabella 8-12**. In **Figura 8-5** sono riportati i risultati delle verifiche in termini di Lunghezza della coda (m), Ritardo medio per veicolo (veic/sec) e Livello di Servizio (LoS). L'aumento di traffico indotto dal complesso **Migross - Casabella** non comporta significativi variazioni; rimane buono il **LoS = A-C** sulla SP 34 e **LoS = E** su via Vicenza con un **ritardo medio di 41 sec per veicolo e una coda media di 46 m**.

Il ritardo globale dell'intersezione è di 11.7 secondi per veicolo, con un Livello di servizio **LoS = B**.

OD Ven 17,00-18,00	via Vicenza		via Altavilla lato Est		via Altavilla lato Ovest		Totale	
via Vicenza			512	16			512	16
			528				528	
via Altavilla lato Est	425	15			652	59	1077	74
	440				711		1151	
via Altavilla lato Ovest	18	6	831	39			849	45
	24		870				894	
<b>Totale</b>	<b>443</b>	<b>21</b>	<b>1343</b>	<b>55</b>	<b>652</b>	<b>59</b>	<b>2438</b>	<b>135</b>
	<b>464</b>		<b>1398</b>		<b>711</b>		<b>2573</b>	

Tabella 8-12: Intersezione S.P. 34 Via Altavilla - Via Vicenza  
Matrice O/D Stato di Progetto Fase 1 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

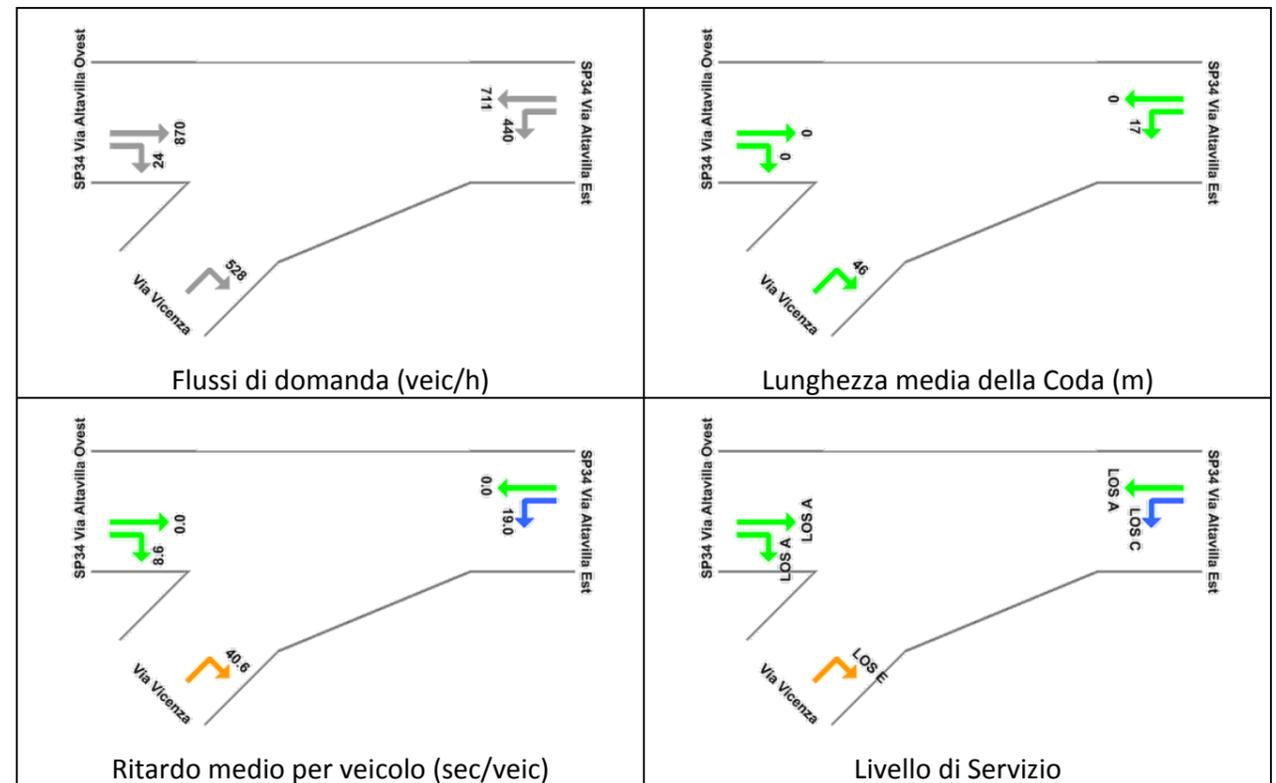


Figura 8-5: Intersezione S.P. 34 Via Altavilla - Via Vicenza  
Risultati delle verifiche - Stato di Progetto Fase 1 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

### 8.5.4 Stato di Progetto Fase 2

L'intersezione non subisce variazioni geometrico dimensionali in questo scenario. La matrice OD dell'intersezione relativa a questo scenario è riportata in **Tabella 8-13**. Anche in questo scenario l'ulteriore traffico aggiuntivo indotto dal **centro commerciale Siad** non provoca aumenti consistenti nella matrice di questo nodo e anche le prestazioni rimangono pressoché costanti.

Il ritardo globale dell'intersezione è di 13.1 secondi per veicolo, con un Livello di servizio **LoS = B**.

OD Ven 17,00-18,00	via Vicenza		via Altavilla lato Est		via Altavilla lato Ovest		Totale	
	via Vicenza		524	16			524	16
		540				540		
via Altavilla lato Est	437	15			652	59	1089	74
	452				711		1163	
via Altavilla lato Ovest	18	6	831	39			849	45
	24		870				894	
Totale	455	21	1355	55	652	59	2462	135
	476		1410		711		2597	

Tabella 8-13: Intersezione S.P. 34 Via Altavilla - Via Vicenza  
Matrice O/D Stato di Progetto Fase 2 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

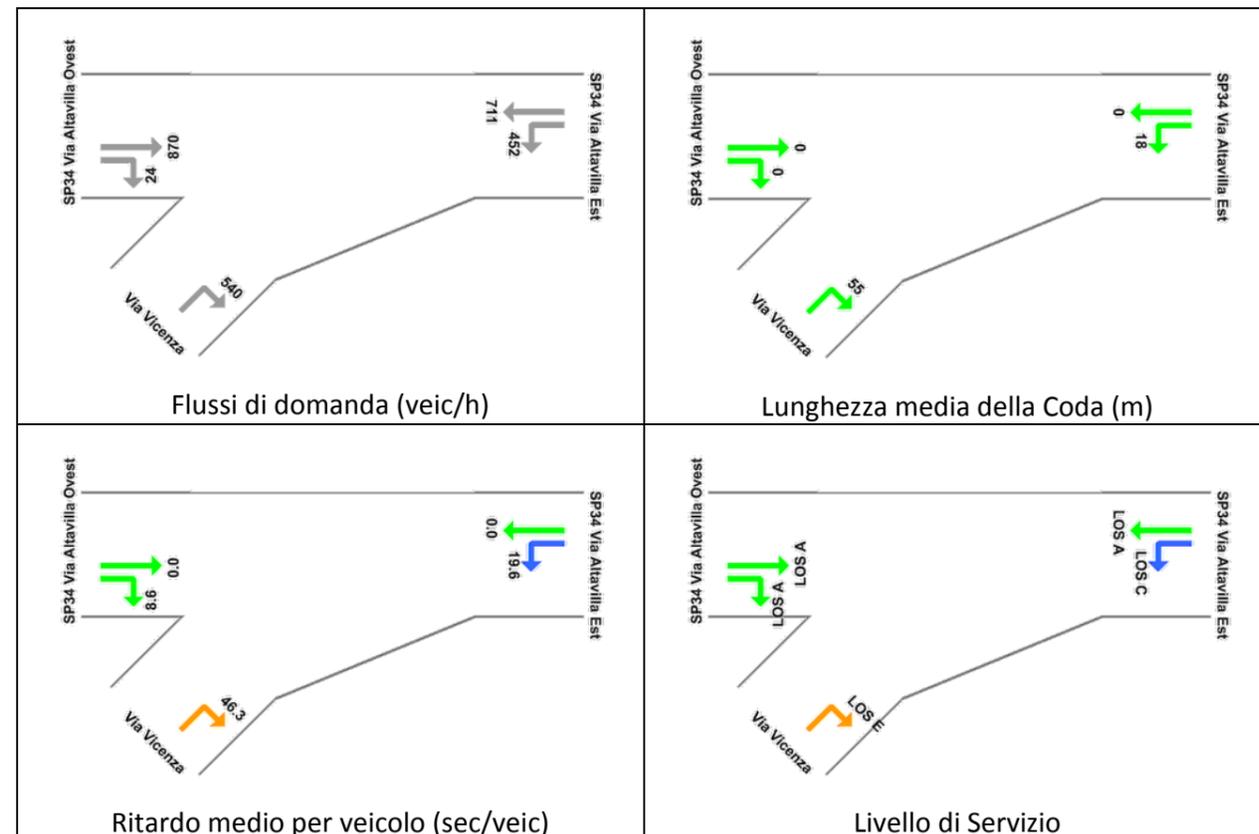


Figura 8-6: Intersezione S.P. 34 Via Altavilla - Via Vicenza  
Risultati delle verifiche - Stato di Progetto Fase 2 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

### 8.6 Intersezione S.P. 34 Via Altavilla - Via Sottopasso Olmo - Via Tagliamento

#### 8.6.1 Stato Ante Operam

L'intersezione allo stato attuale si configura come una rotatoria dalle seguenti caratteristiche geometrico - dimensionali :

- Diametro Esterno,  $D_e = 60$  m
- Larghezza Anello,  $L_a = 10$  m
- Diametro dell'Isola,  $D_i = 40$  m
- Ingressi a singola corsia  $L_e = 3,50$  m
- Ingresso doppia corsia =  $L_e = 6,50$  m



Figura 8-7: Intersezione S.P. 34 Via Altavilla - Via Sottopasso Olmo - Via Tagliamento - Stato di Fatto

La matrice OD dell'intersezione relativa a questo scenario è riportata in **Tabella 8-14**.

L'intersezione ha prestazioni complessivamente soddisfacenti considerati gli elevati volumi di traffico che la impegnano (); il più basso **LoS = D** si registra sui rami via Sottopasso Olmo e via Tagliamento (Zona Industriale) e sulla manovra di svolta a destra da Viale della Scienza. Il **ritardo più elevato è di circa 53 sec per veicolo** per il ramo zona industriale e Sottopasso Olmo mentre **la coda media** più elevata è su Viale della Scienza con **86 m**.

Il ritardo globale dell'intersezione è di 31.3 secondi per veicolo, con un Livello di servizio **LoS = C**.

OD Ven 17,00-18,00	via Tagliamento Z.I.	Viale della Scienza	via Sottopasso Olmo	via Altavilla S.P. 34	Totale
via Tagliamento Z.I.		242   37	76   2	56   18	374   57
Viale della Scienza	52   27 79		226   8 234	728   57 785	1006   92
via Sottopasso Olmo	24   5 29	316   12 328		332   3 335	672   20
via Altavilla S.P. 34	17   11 28	915   42 957	499   2 501		1431   55 1486
<b>Totale</b>	<b>93   43 136</b>	<b>1473   91 1564</b>	<b>801   12 813</b>	<b>1116   78 1194</b>	<b>3483   224 3707</b>

Tabella 8-14: Intersezione S.P. 34 Via Altavilla - Via Sottopasso Olmo - Via Tagliamento  
Matrice O/D Stato Ante Operam Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

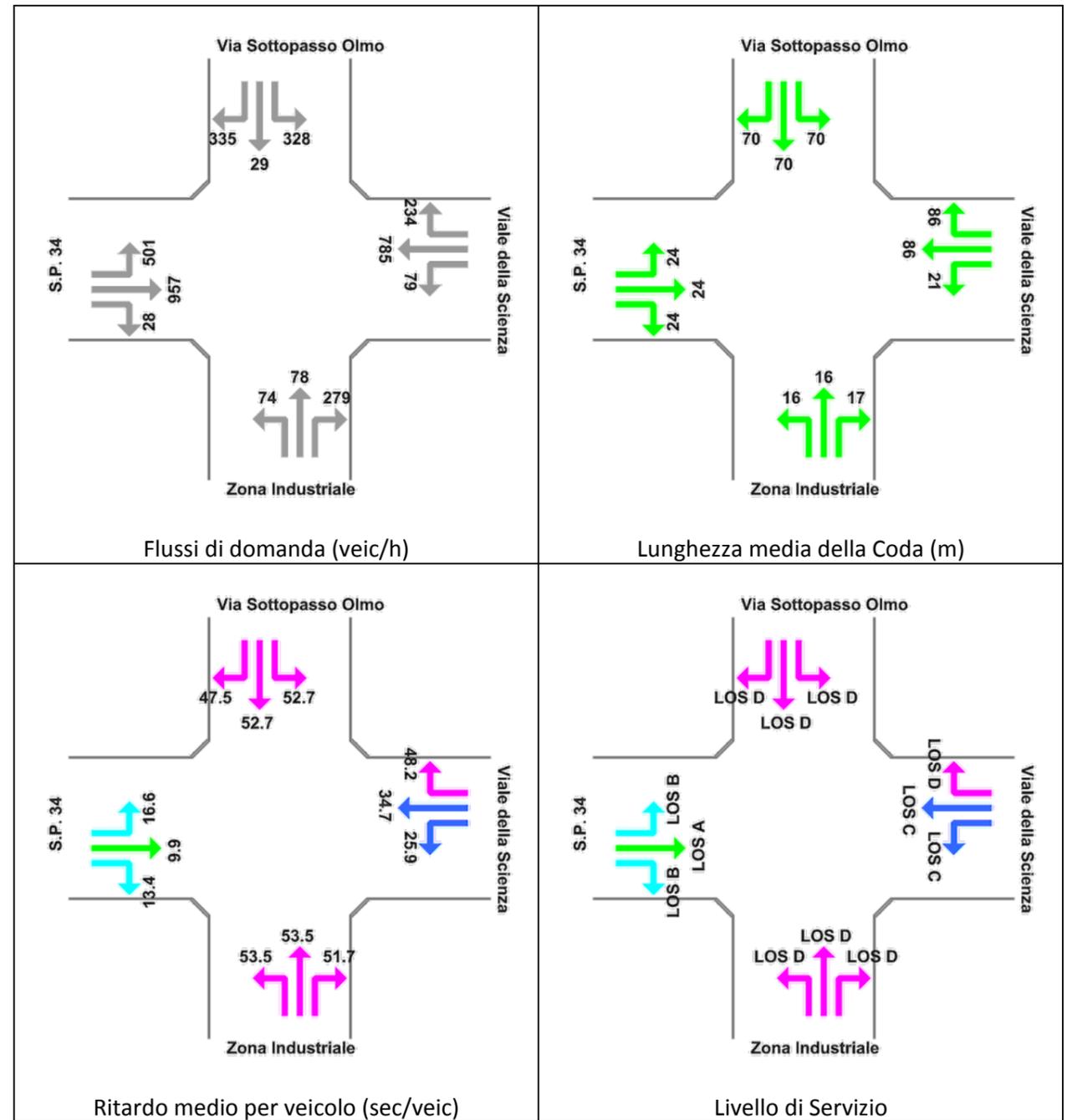


Figura 8-8: Intersezione S.P. 34 Via Altavilla - Via Sottopasso Olmo - Via Tagliamento  
Risultati delle verifiche - Stato Ante Operam Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

### 8.6.2 Stato di Fatto Post Operam

L'intersezione non subisce variazioni geometrico dimensionali in questo scenario. La matrice OD dell'intersezione relativa a questo scenario è riportata in **Tabella 8-15**.

In questo caso la redistribuzione dei flussi, benché porti ad un modesto aumento della matrice, **migliora leggermente le prestazioni dell'intersezione** in virtù della diversa distribuzione delle correnti veicolari. **I Livelli di Servizio migliorano e il ritardo più elevato si riduce a 43 sec per veicolo e il valore più elevato della coda media è di 47 m.**

Il ritardo globale dell'intersezione è di 18.1 secondi per veicolo, con un Livello di servizio **LoS = B**.

OD Ven 17,00-18,00	via Tagliamento Z.I.		Viale della Scienza		via Sottopasso Olmo		via Altavilla S.P. 34		Totale	
via Tagliamento Z.I.			242	37	76	2	56	18	374	57
Viale della Scienza	52	27			456	16	678	53	1186	96
via Sottopasso Olmo	24	5	316	12			332	3	672	20
via Altavilla S.P. 34	17	11	1065	42	249	2			1331	55
<b>Totale</b>	<b>93</b>	<b>43</b>	<b>1623</b>	<b>91</b>	<b>781</b>	<b>20</b>	<b>1066</b>	<b>74</b>	<b>3563</b>	<b>228</b>
	<b>136</b>		<b>1714</b>		<b>801</b>		<b>1140</b>		<b>3791</b>	

Tabella 8-15: Intersezione S.P. 34 Via Altavilla - Via Sottopasso Olmo - Via Tagliamento  
Matrice O/D Stato di Fatto Post Operam Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

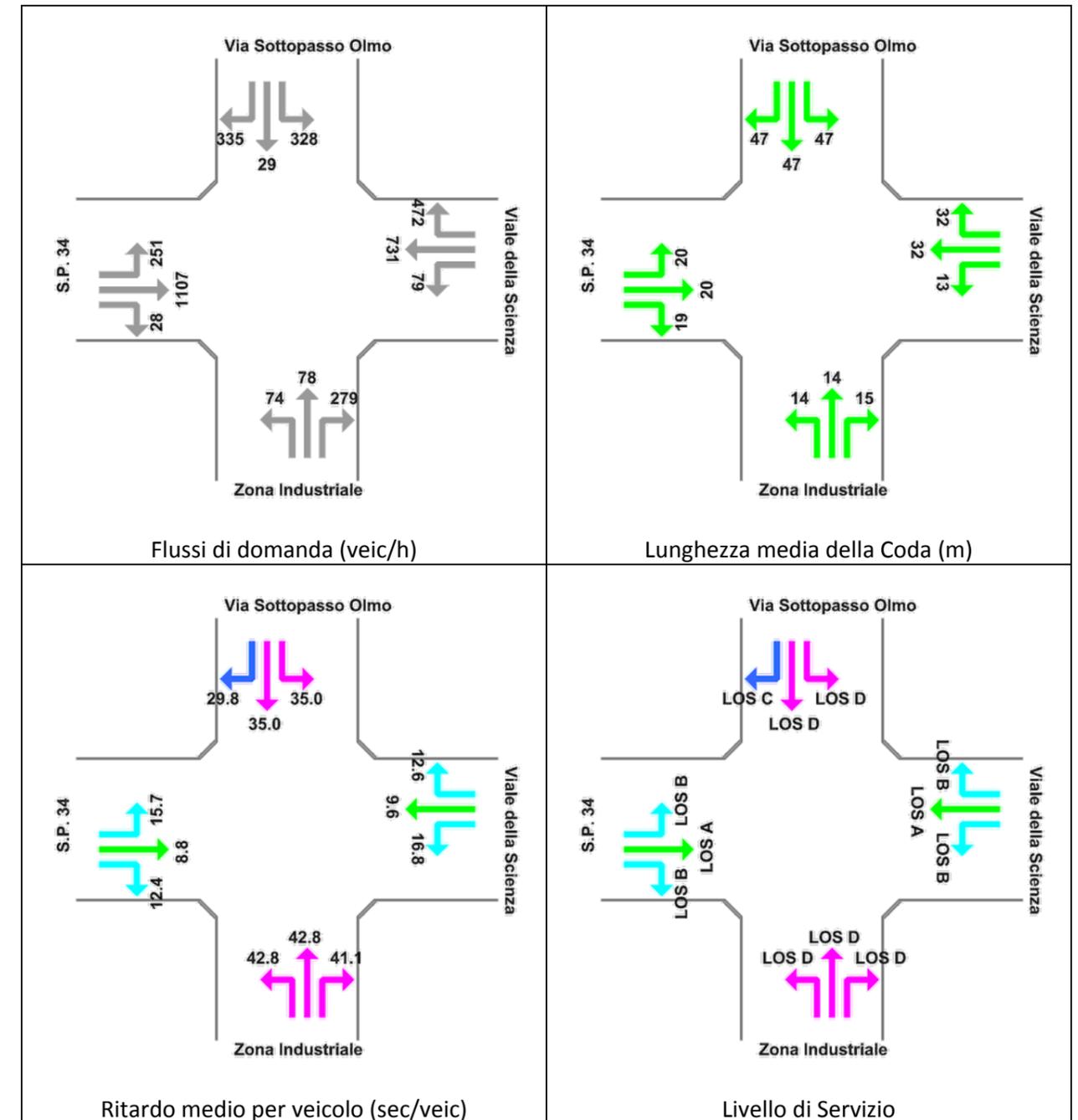


Figura 8-9: Intersezione S.P. 34 Via Altavilla - Via Sottopasso Olmo - Via Tagliamento  
Risultati delle verifiche - Stato di Fatto Post-Operam Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

### 8.6.3 Stato di Progetto Fase 1

In questo caso è stato ipotizzato / introdotto il miglioramento degli accessi alla rotatoria attuale per aumentarne la capacità. In particolare, considerate le notevoli dimensioni e gli spazi disponibili, sono state ricavate due corsie in ingresso per i rami Via della Scienza SP 34, Via Sottopasso Olmo e Via Tagliamento. Per quest'ultimo ingresso, vista anche la distribuzione dei flussi di domanda, una delle due corsie è dedicata alla manovra in destra.

Tali interventi sono realizzabili con il rifacimento della segnaletica orizzontale e con (eventuale) modifica delle isole agli attestamenti.

La matrice OD dell'intersezione relativa a questo scenario è riportata in **Tabella 8-16**.

L'aumento di traffico dovuto al complesso commerciale **Migross - Casabella** non modifica sostanzialmente le prestazioni dell'intersezione grazie anche alle modifiche sopra dette; il ritardo più elevato passa a **48,5 sec per veicolo** e la lunghezza media della coda rimane pressoché costante a **41m**.

Il ritardo globale dell'intersezione è di 17.8 secondi per veicolo, con un Livello di servizio **LoS = B**.

OD Ven 17,00-18,00	via Tagliamento Z.I.	Viale della Scienza	via Sottopasso Olmo	via Altavilla S.P. 34	Totale	
via Tagliamento Z.I.		233   37	89   2	54   18	376	57
Viale della Scienza	50   27 77		492   16 508	652   53 705	1194	96
via Sottopasso Olmo	28   5 33	377   12 389		372   3 375	777	20
via Altavilla S.P. 34	16   11 27	1025   42 1067	302   2 304		1343	55
<b>Totale</b>	<b>94   43 137</b>	<b>1635   91 1726</b>	<b>883   20 903</b>	<b>1078   74 1152</b>	<b>3690</b>	<b>228</b>

Tabella 8-16: Intersezione S.P. 34 Via Altavilla - Via Sottopasso Olmo - Via Tagliamento  
Matrice O/D Stato di Progetto Fase 1 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

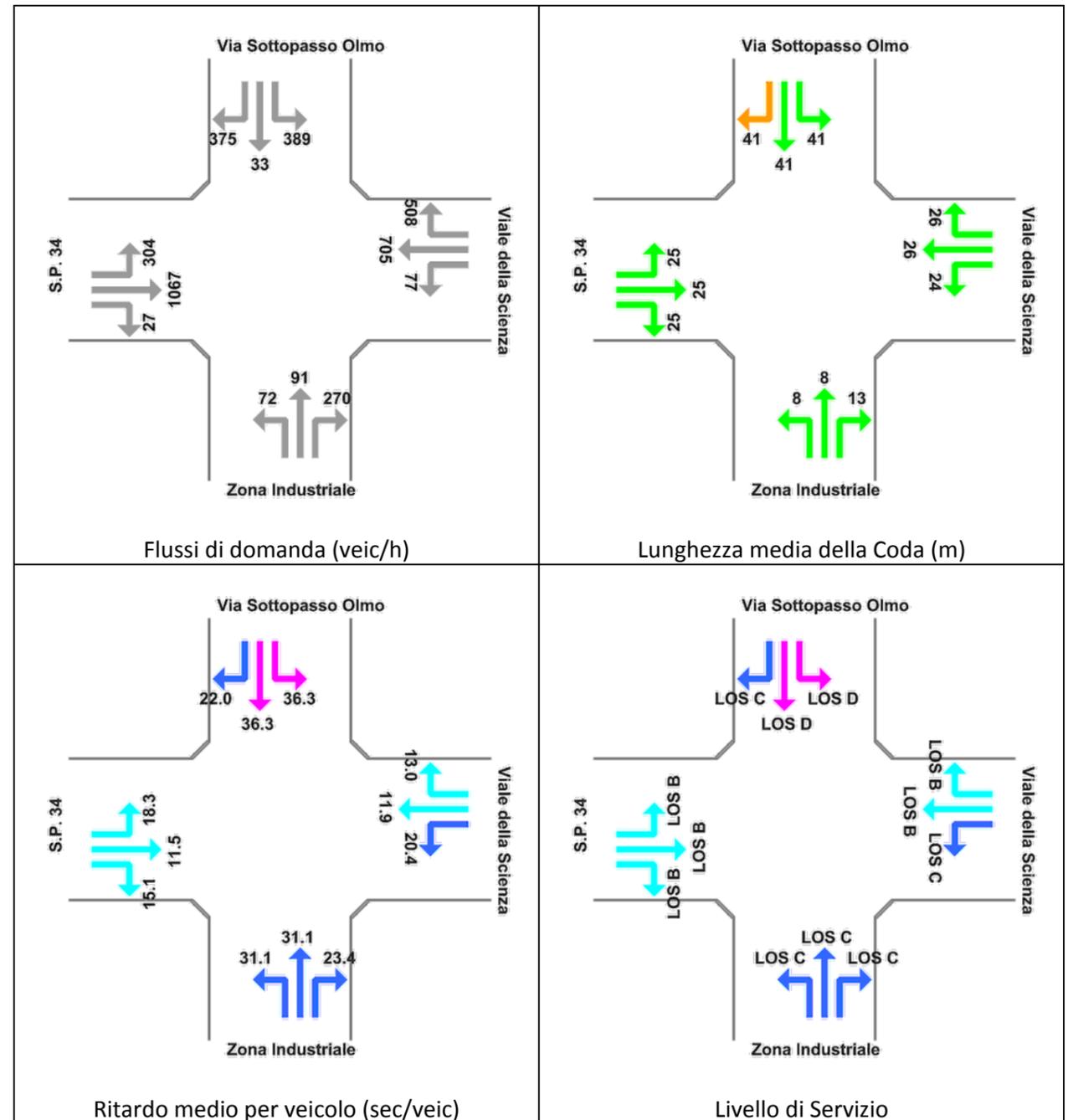


Figura 8-10: Intersezione S.P. 34 Via Altavilla - Via Sottopasso Olmo - Via Tagliamento  
Risultati delle verifiche - Stato di Progetto Fase 1 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

### 8.6.4 Stato di Progetto Fase 2

L'intersezione non subisce variazioni geometrico dimensionali in questo scenario fermo restando l'intervento di miglioramento già previsto in Fase 1.

La matrice OD dell'intersezione relativa a questo scenario è riportata in **Tabella 8-17**.

L'attivazione del **centro commerciale Siad** comporta un decremento del Livello di Servizio per il ramo Zona Industriale che passa ad un **LoS = E** con un ritardo medio di 57,6 sec per veicolo se pur con una coda media assai ridotta. Rimangono buoni i Livelli di Servizio della SP 34 **LoS = B-C** e (mediamente) quello su via Sottopasso Olmo **LoS = C-D** ma con tempi di ritardo e code media che aumentano a 47 sec per veicolo e 57 m rispettivamente.

Il ritardo globale dell'intersezione è di 21.4 secondi per veicolo, con un Livello di servizio **LoS = C**.

OD Ven 17,00-18,00	via Tagliamento Z.I.		Viale della Scienza		via Sottopasso Olmo		via Altavilla S.P. 34		Totale	
via Tagliamento Z.I.			233	37	93	2	54	18	380	57
			270		95		72		437	
Viale della Scienza	50	27			540	16	652	53	1242	96
	77				556		705		1338	
via Sottopasso Olmo	32	5	425	12			384	3	841	20
	37		437				387		861	
via Altavilla S.P. 34	16	11	1025	42	314	2			1355	55
	27		1067		316				1410	
<b>Totale</b>	<b>98</b>	<b>43</b>	<b>1683</b>	<b>91</b>	<b>947</b>	<b>20</b>	<b>1090</b>	<b>74</b>	<b>3818</b>	<b>228</b>
	<b>141</b>		<b>1774</b>		<b>967</b>		<b>1164</b>		<b>4046</b>	

Tabella 8-17: Intersezione S.P. 34 Via Altavilla - Via Sottopasso Olmo - Via Tagliamento  
Matrice O/D Stato di Progetto Fase 2 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

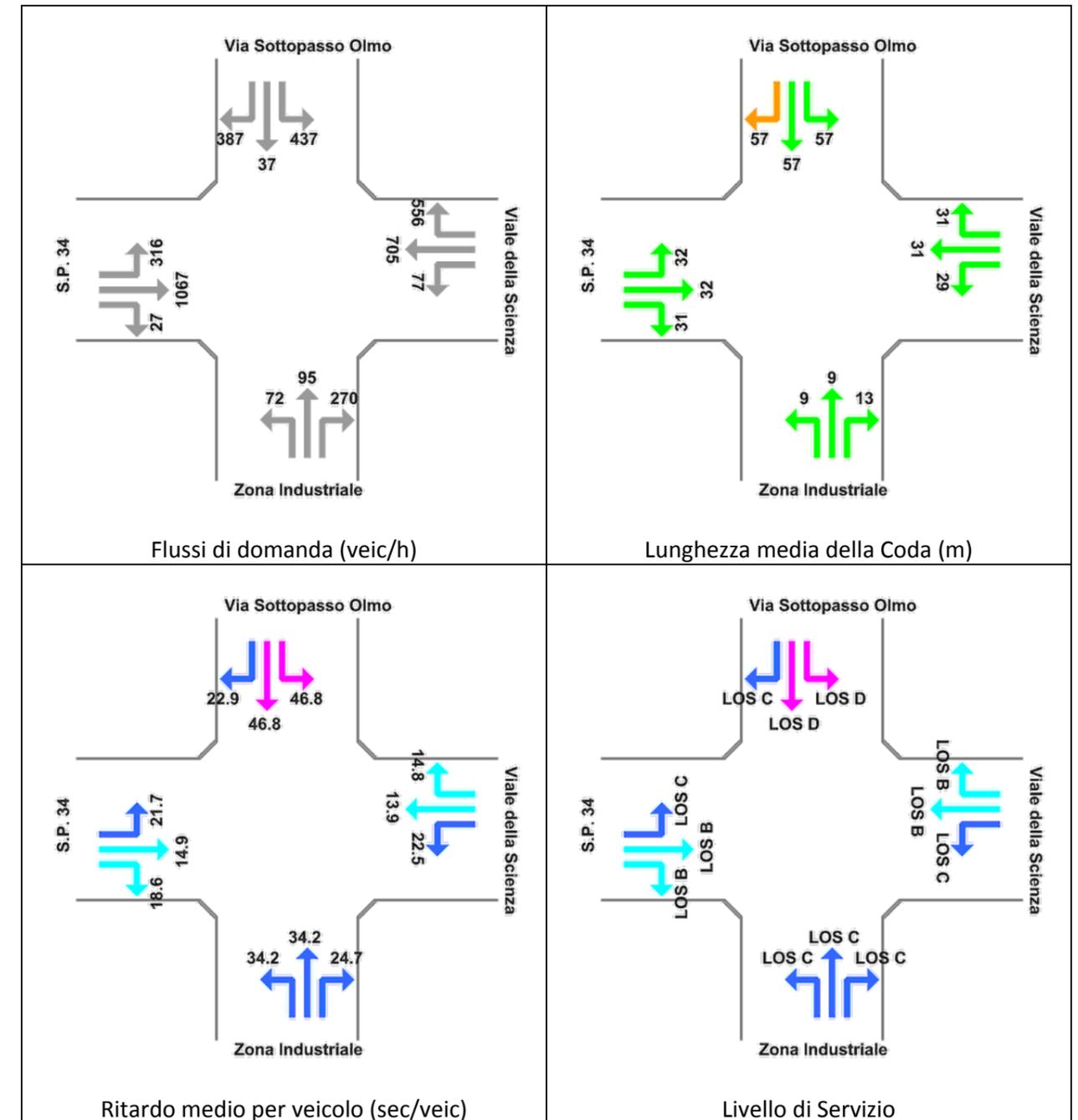


Figura 8-11: Intersezione S.P. 34 Via Altavilla - Via Sottopasso Olmo - Via Tagliamento  
Risultati delle verifiche - Stato di Progetto Fase 2 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

### 8.7 Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Sottopasso Olmo

#### 8.7.1 Stato Ante Operam

Prima del 2012 il nodo si configurava come intersezione a T regolata da segnale di stop sulla secondaria via Sottopasso Olmo e di dare la precedenza dalla SR 11. Sulla strada principale SR 11 erano presenti la corsie centrale di accumulo per la svolta a sinistra dalla principale al sottopasso e la corsia di accelerazione per la svolta a sinistra dalla secondaria verso la SR 11 Verona; su via Sottopasso Olmo erano presenti due corsie in attestamento.

La matrice OD dell'intersezione relativa a questo scenario è riportata in **Tabella 8-18**.

La principale criticità di tale intersezione era nella svolta a sinistra dalla secondaria verso la SR 11 direzione Verona con un Livello di Servizio **LoS = F** e con un **ritardo medio di 55,4 sec per veicolo** e una **lunghezza media della coda di 36 m**, mentre la svolta a destra presentava un **LoS = C**.

Il ritardo globale dell'intersezione è di 12 secondi per veicolo, con un Livello di servizio **LoS = B**.

OD Ven 17,00-18,00	via Sotto- passo Olmo		via Olmo lato Est		via Olmo lato Ovest		Totale	
via Sotto- passo Olmo			605	2	196	10	801	12
			607		206		813	
via Olmo lato Est	297	4			732	46	1029	50
	301				778		1079	
via Olmo lato Ovest	375	16	585	24			960	40
	391		609				1000	
Totale	672	20	1190	26	928	56	2790	102
	692		1216		984		2892	

Tabella 8-18: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Via Sottopasso Olmo  
Matrice O/D Stato Ante-Operam Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00



Figura 8-12: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Via Sottopasso Olmo - Stato Ante Operam

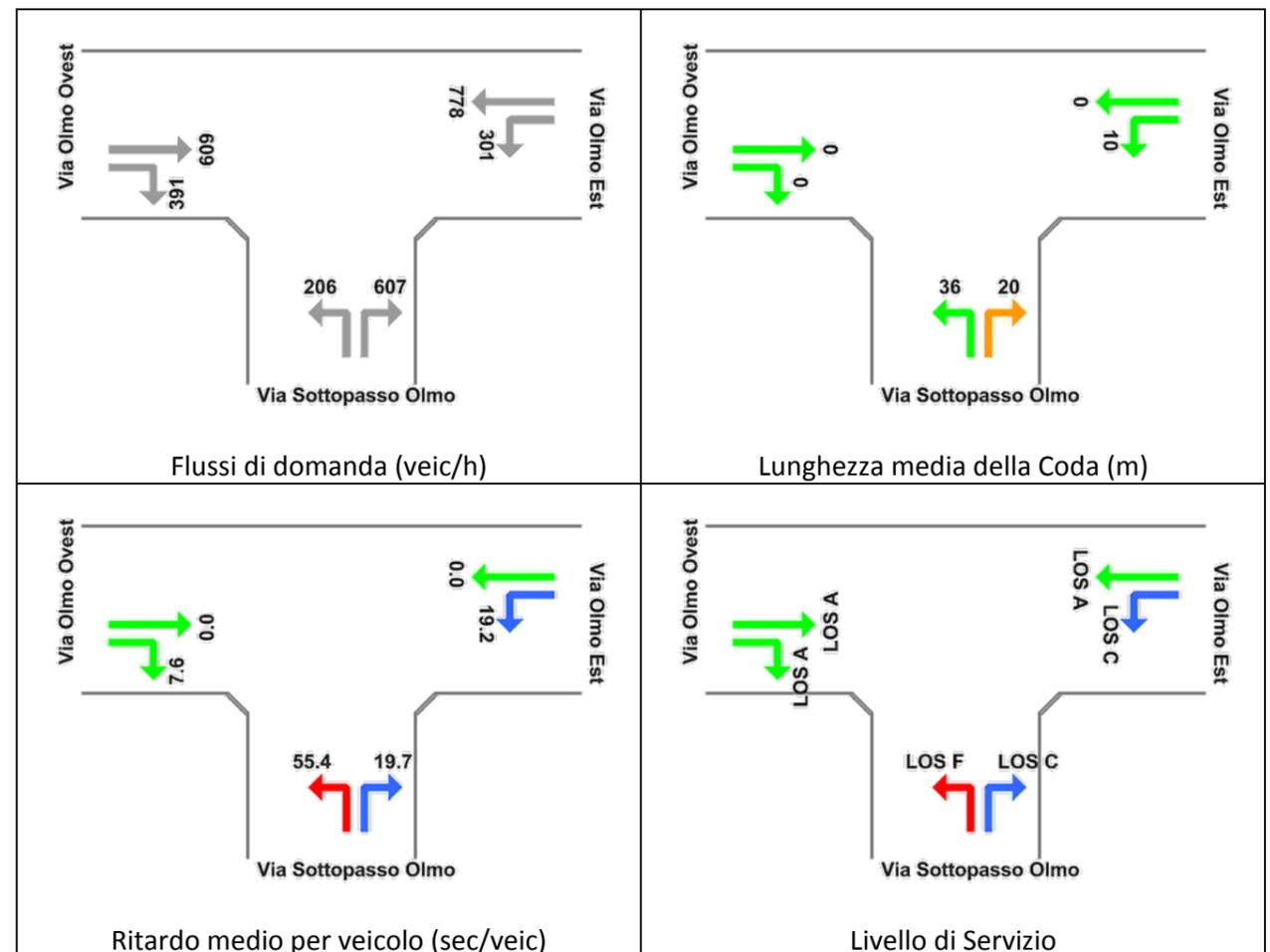


Figura 8-13: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Via Sottopasso Olmo  
Risultati delle verifiche - Stato Ante Operam Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

### 8.7.2 Stato di Fatto Post Operam

Nell'anno 2013 il nodo è stato riqualificato / migliorato a **Rotatoria** compatta, opera compensativa realizzata dal **Migross – Casabella**, avente le seguenti caratteristiche geometrico – dimensionali

- Diametro Esterno,  $D_e = 37$  m
- Larghezza Anello,  $L_a = 7,50$  m
- Diametro dell'Isola,  $D_i = 22$  m
- Ingressi a singola corsia  $L_e = 5,00 - 6,00$  m

La matrice OD dell'intersezione relativa a questo scenario è riportata in **Tabella 8-19**.

**Con la nuova configurazione a Rotatoria le prestazioni del nodo migliorano notevolmente.**

In particolare la svolta a sinistra dalla secondaria passa da un Livello di Servizio **LoS = F (Ante Operam)** a un **LoS = C (Post Operam)** con un ritardo medio che si riduce a circa **27 sec per veicolo** e una **Lunghezza media della coda di 39 m su via Sottopasso Olmo**. Migliora anche la manovra di svolta a destra da via Sottopasso direzione Vicenza da **LoS = C a LoS = B**, mentre rimangono più che adeguati i Livelli di Servizio sugli attestamenti della SR 11 **LoS = A-B-C** considerato anche che è stata introdotta la manovra di torna-indietro lato Verona.

Il ritardo globale dell'intersezione è di **14.8 secondi per veicolo**, con un Livello di servizio **LoS = B**.

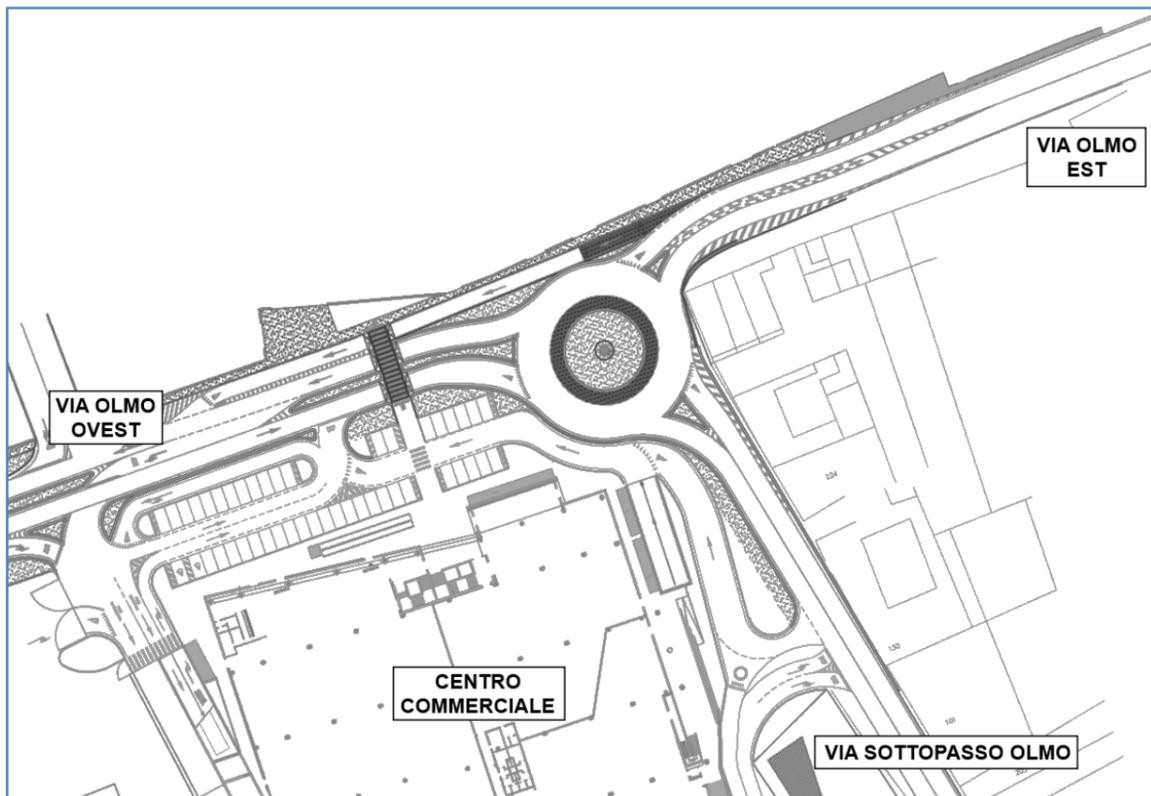


Figura 8-14: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Via Sottopasso Olmo - Stato di Fatto Post Operam

OD Ven 17,00-18,00	via Sotto- passo Olmo		via Olmo lato Est		via Olmo lato Ovest		Totale	
	via Sotto- passo Olmo			355	2	426	18	781
			357		444		801	
via Olmo lato Est	297	4			612	42	909	46
	301				654		955	
via Olmo lato Ovest	375	16	685	24	15	0	1075	40
	391		709		15		1115	
<b>Totale</b>	672	20	1040	26	1053	60	2765	106
	692		1066		1113		2871	

Tabella 8-19: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Via Sottopasso Olmo  
Matrice O/D Stato di Fatto Post-Operam Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

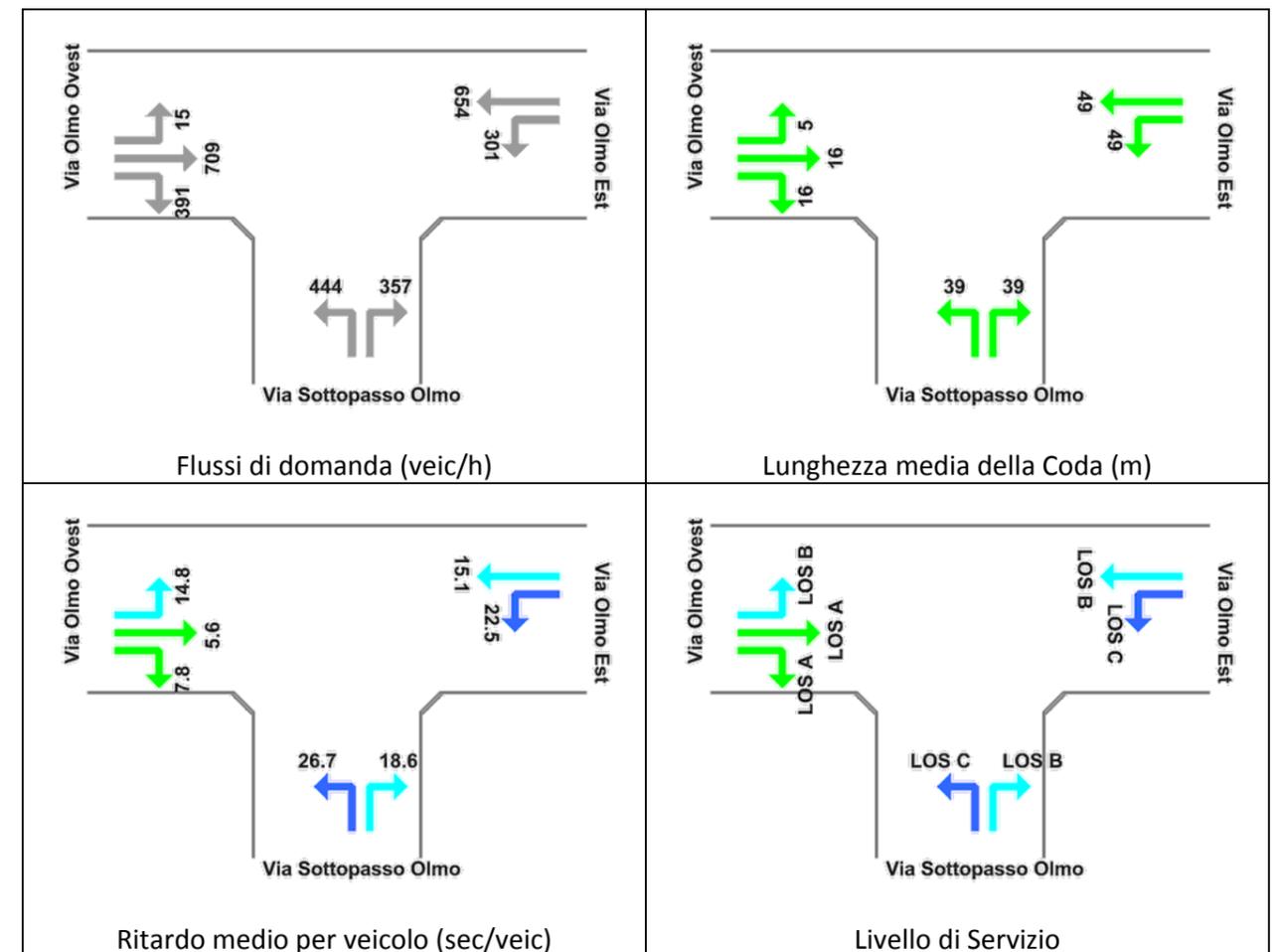


Figura 8-15: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Via Sottopasso Olmo  
Risultati delle verifiche - Stato di Fatto Post Operam Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

### 8.7.3 Stato di Progetto Fase 1

L'attuale intersezione a **Rotatoria** non subisce variazioni geometriche dimensionali in questo scenario. La matrice OD dell'intersezione è riportata in **Tabella 8-20** che comprende ora il traffico generato / attratto dal complesso commerciale **Migross – Casabela**. Dalle verifiche effettuate, si evince che **l'aumento di traffico dovuto al centro Migross - Casabella non modifica in modo apprezzabile le prestazioni dell'intersezione**. I Livelli di Servizio rimangono elevati **LoS = A-B-C** il ritardo più elevato è su via Sottopasso Olmo a 33 sec per veicolo e la coda media diventa 65 m è sulla SR 11 Est. Il ritardo globale dell'intersezione è di 17.7 secondi per veicolo, con un Livello di servizio **LoS = B**.

OD Ven 17,00-18,00	via Sotto- passo Olmo		via Olmo lato Est		via Olmo lato Ovest		Totale	
via Sotto- passo Olmo			342	2	410	18	752	20
			344		428		772	
via Olmo lato Est	286	4			635	42	921	46
	290				677		967	
via Olmo lato Ovest	491	16	711	24	69	0	1271	40
	507		735		69		1311	
<b>Totale</b>	<b>777</b>	<b>20</b>	<b>1053</b>	<b>26</b>	<b>1114</b>	<b>60</b>	<b>2944</b>	<b>106</b>
	<b>797</b>		<b>1079</b>		<b>1174</b>		<b>3050</b>	

Tabella 8-20: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Via Sottopasso Olmo  
Matrice O/D Stato di Progetto Fase 1 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

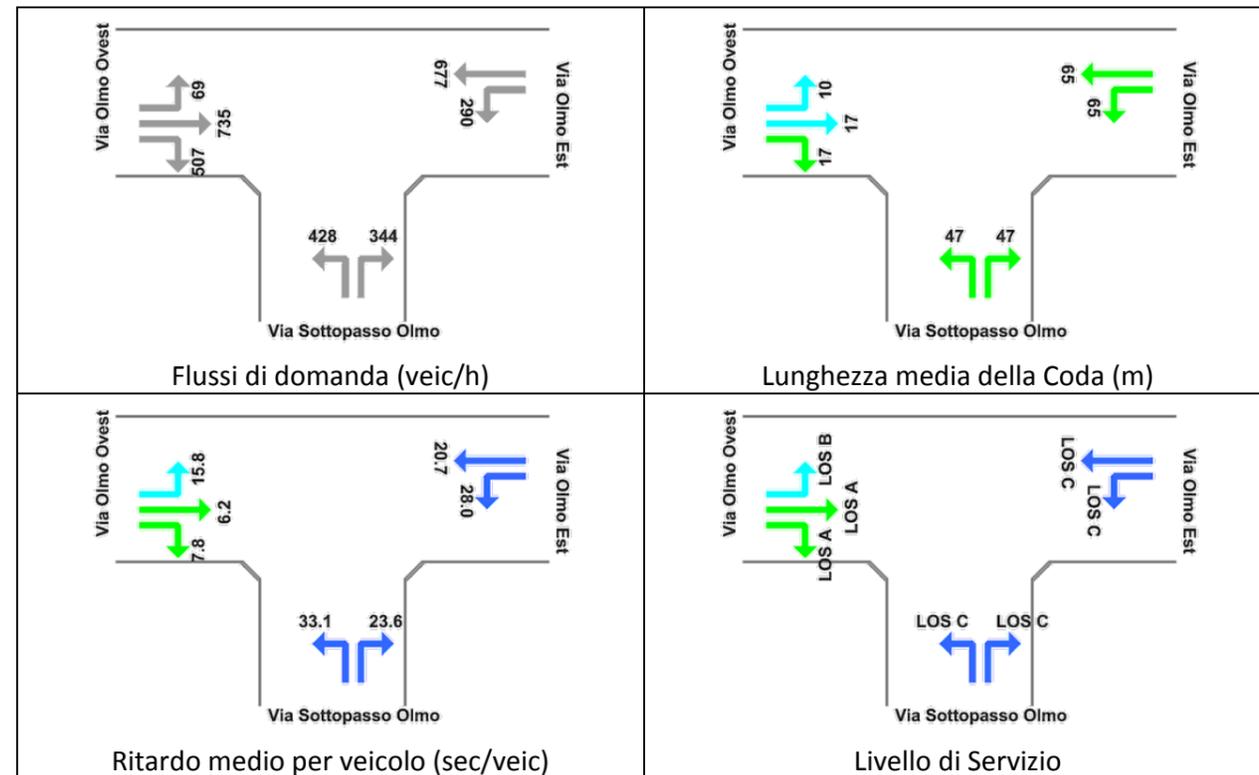


Figura 8-16: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Via Sottopasso Olmo  
Risultati delle verifiche - Stato di Progetto Fase 1 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

### 8.7.4 Stato di Progetto Fase 2

L'intersezione a **Rotatoria** non subisce variazioni geometriche dimensionali in questo scenario. La matrice OD dell'intersezione è riportata in **Tabella 8-21**. In Fase 2 l'attivazione del centro commerciale **Siad comporta una diminuzione del Livello di Servizio** sia per la manovra di svolta a sinistra da via Sottopasso Olmo che passa ad un **LoS = D** con un ritardo medio di 38 sec per veicolo, sia per la manovra di svolta a sinistra da via Olmo lato Est che passa a un **LoS = D** con 39 sec di ritardo medio. Le code medie aumentano a 57 m su via Sottopasso Olmo e 98 m sulla SR 11 Est. Il ritardo globale dell'intersezione è di 15 secondi per veicolo, con un Livello di servizio **LoS = B**.

OD Ven 17,00-18,00	via Sotto- passo Olmo		via Olmo lato Est		via Olmo lato Ovest		Totale	
via Sotto- passo Olmo			342	2	474	18	816	20
			344		492		836	
via Olmo lato Est	286	4			707	42	993	46
	290				749		1039	
via Olmo lato Ovest	555	16	783	24	74	0	1412	40
	571		807		74		1452	
<b>Totale</b>	<b>841</b>	<b>20</b>	<b>1125</b>	<b>26</b>	<b>1255</b>	<b>60</b>	<b>3221</b>	<b>106</b>
	<b>861</b>		<b>1151</b>		<b>1315</b>		<b>3327</b>	

Tabella 8-21: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Via Sottopasso Olmo  
Matrice O/D Stato di Progetto Fase 2 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

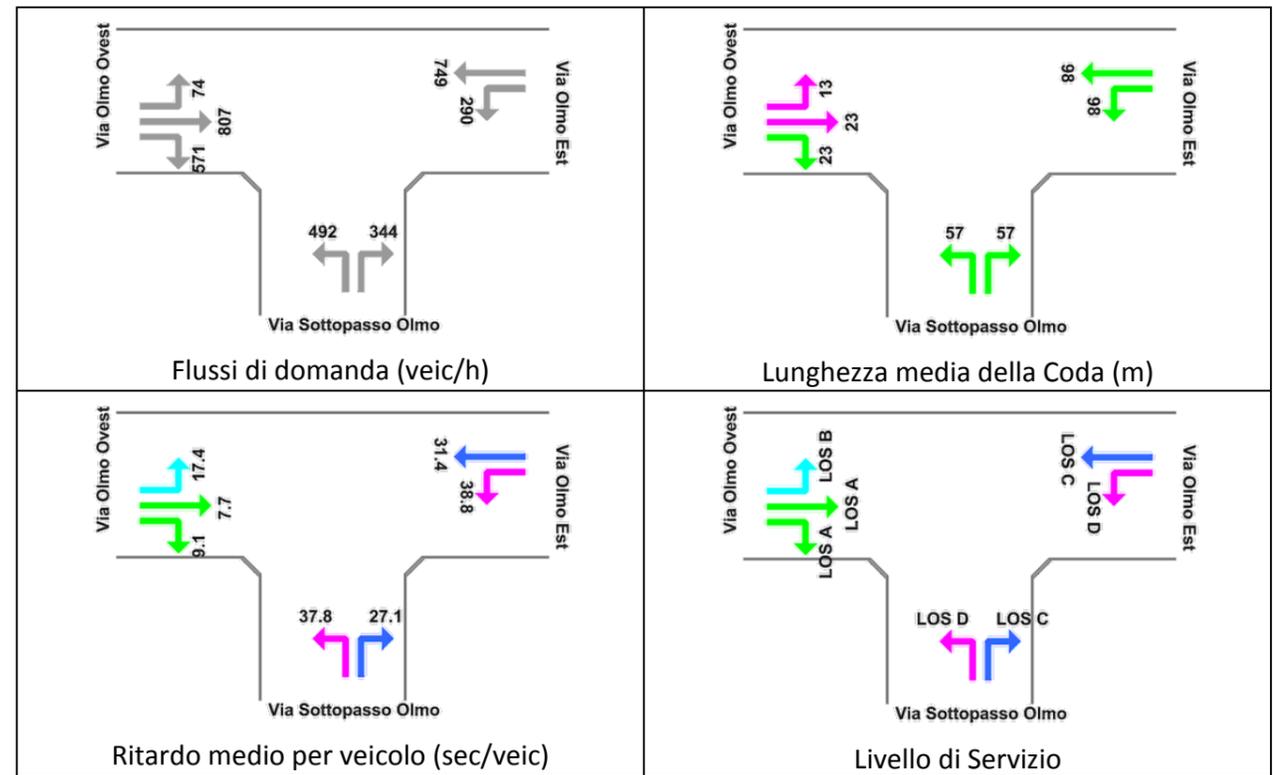


Figura 8-17: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Via Sottopasso Olmo  
Risultati delle verifiche - Stato di Progetto Fase 2 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

## 8.8 Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Viale Italia

### 8.8.1 Stato Ante Operam

L'intersezione allo stato attuale si configura come intersezione a T regolata da segnale di stop per la secondaria viale Italia e di precedenza sulla corsia di accumulo per la svolta a sinistra dalla principale SR 11 Ovest via Olmo, mentre non è consentita la svolta a sinistra dalla secondaria viale Italia.

La matrice OD dell'intersezione relativa a questo scenario è riportata in **Tabella 8-22**.

L'intersezione non presenta particolari criticità con Livelli di Servizio più che soddisfacente **LoS = A-C**. Il Livello di Servizio più basso è **LoS = C** per la manovra di svolta a destra dalla secondaria Viale Italia e per la manovra di svolta a sinistra dalla principale SR 11 via Olmo Ovest con un ritardo medio rispettivamente 25 sec e 17 sec/veicolo e una lunghezza media della coda molto contenuta di 9 e 10 m.

Il ritardo globale dell'intersezione è di 5.1 secondi per veicolo, con un Livello di servizio **LoS = A**.

OD Ven 17,00-18,00	via Olmo lato Est		viale Italia		via Olmo lato Ovest		Totale	
via Olmo lato Est			52	1	799	46	851	47
			53		845		898	
viale Italia					230	4	230	4
					234		234	
via Olmo lato Ovest	852	25	338	1			1190	26
	877		339				1216	
Totale	852	25	390	2	1029	50	2271	77
	877		392		1079		2348	

Tabella 8-22: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Viale Italia  
Matrice O/D Stato Ante-Operam Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00



Figura 8-18: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Viale Italia - Stato di Fatto

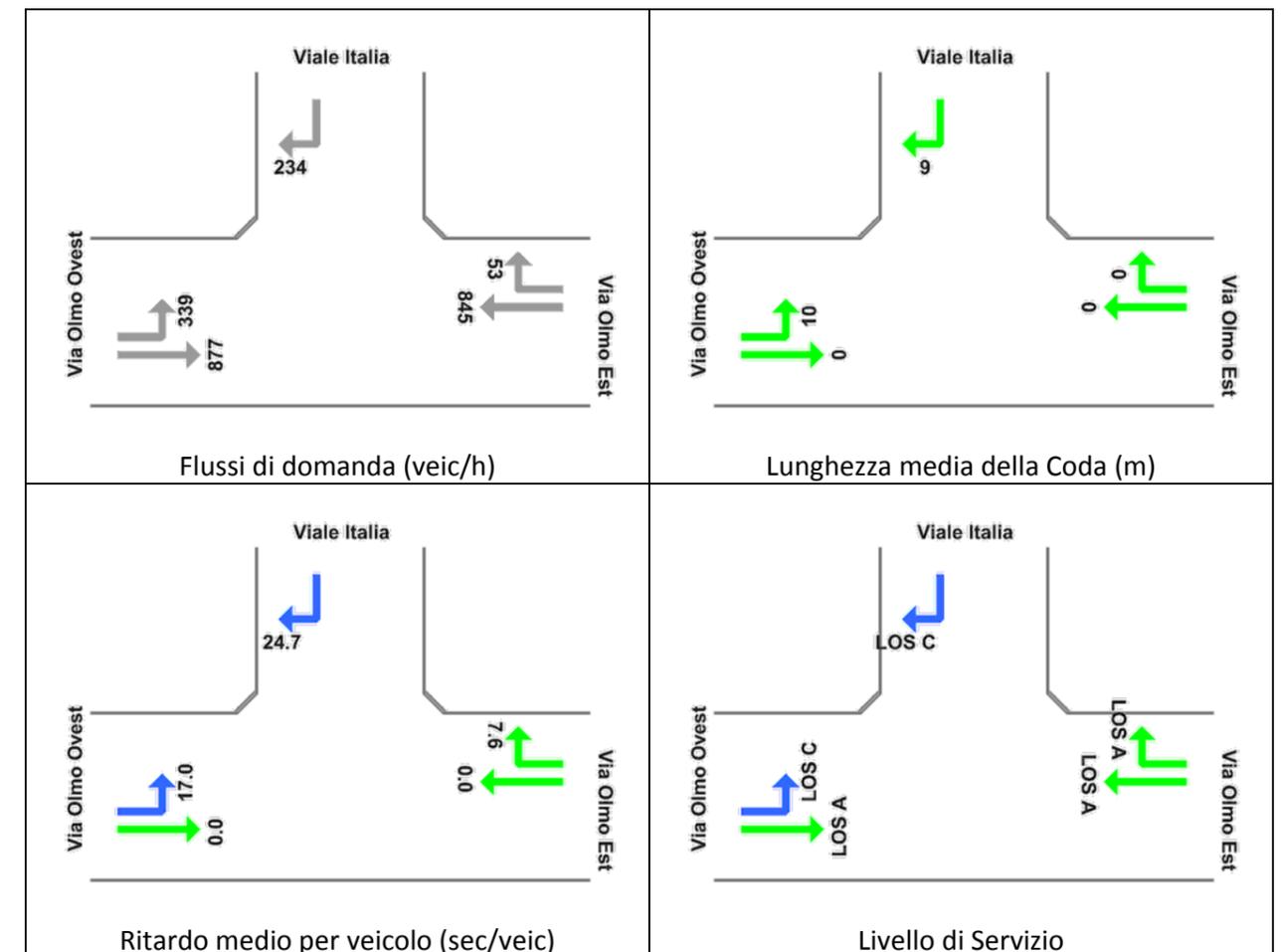


Figura 8-19: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Viale Italia  
Risultati delle verifiche - Stato Ante-Operam Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

### 8.8.2 Stato di Fatto Post Operam

L'intersezione non subisce variazioni geometrico dimensionali in questo scenario. La matrice OD dell'intersezione è riportata in **Tabella 8-23**.

La redistribuzione dei flussi in questo scenario, per effetto della **Rotatoria realizzata da Migross – Casabella** riduce il traffico sulla SR 11, comporta un lieve miglioramento delle prestazioni dell'intersezione **LoS = A-B-C** con tempi e ritardo e code molto ridotte. Il ritardo globale dell'intersezione è di 4.7 secondi per veicolo, con un Livello di servizio **LoS = A**.

OD Ven 17,00-18,00	via Olmo lato Est		viale Italia		via Olmo lato Ovest		Totale	
	via Olmo lato Est		52	1	679	42	731	43
		53		721		774		
viale Italia				230	4	230	4	
				234		234		
via Olmo lato Ovest	702	25	338	1		1040	26	
	727		339			1066		
Totale	702	25	390	2	909	46	2001	73
	727		392		955		2074	

Tabella 8-23: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Viale Italia  
Matrice O/D Stato di Fatto Post Operam Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

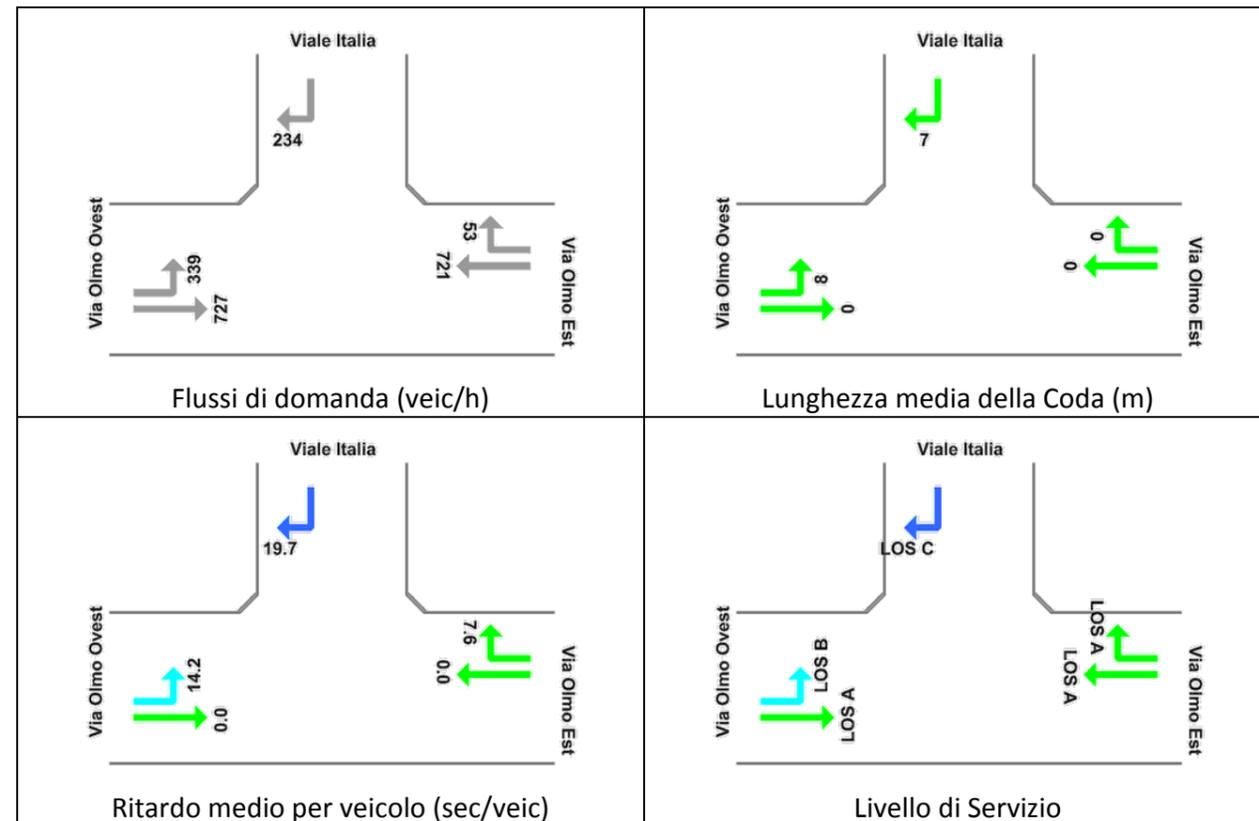


Figura 8-20: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Viale Italia  
Risultati delle verifiche - Stato di Fatto Post Operam Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

### 8.8.3 Stato di Progetto Fase 1

L'intersezione non subisce variazioni geometrico dimensionali in questo scenario. La matrice OD dell'intersezione è riportata in **Tabella 8-24**.

L'aumento di traffico dovuto al centro commerciale **Migross - Casabella non modifica** le prestazioni dell'intersezione rispetto allo scenario precedente. I Livelli di Servizio rimangono invariati **LoS = A-B-C** il ritardo si mantiene intorno ai 20 sec per veicolo e la lunghezza media rimane pressoché costante 8m. Il ritardo globale dell'intersezione è di 4.8 secondi per veicolo, con un Livello di servizio **LoS = A**.

OD Ven 17,00-18,00	via Olmo lato Est		viale Italia		via Olmo lato Ovest		Totale	
	via Olmo lato Est		52	1	688	42	740	43
		53		730		783		
viale Italia				233	4	233	4	
				237		237		
via Olmo lato Ovest	709	25	344	1		1053	26	
	734		345			1079		
Totale	709	25	396	2	921	46	2026	73
	734		398		967		2099	

Tabella 8-24: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Viale Italia  
Matrice O/D Stato di Progetto Fase 1 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

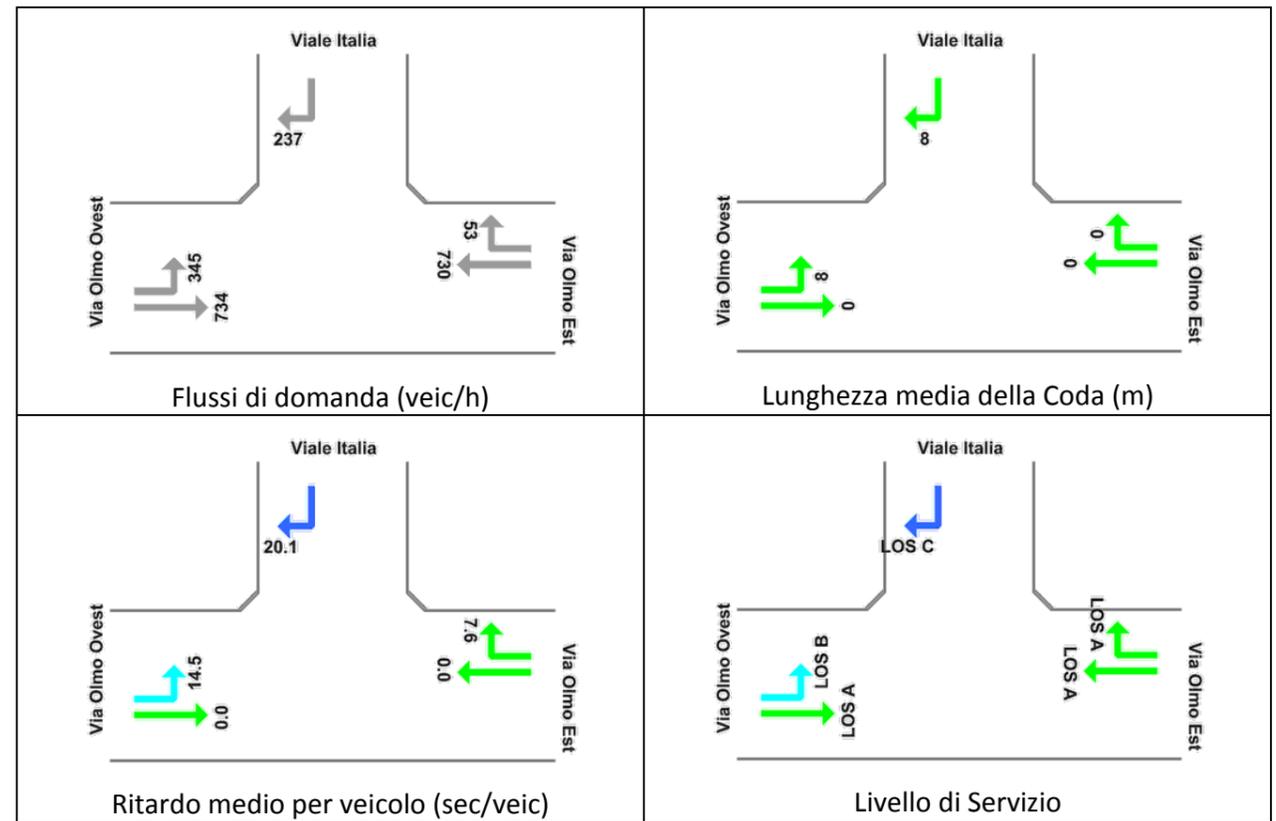


Figura 8-21: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Viale Italia  
Risultati delle verifiche - Stato di Progetto Fase 1 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

### 8.8.4 Stato di Progetto Fase 2

L'intersezione non subisce variazioni geometrico dimensionali in questo scenario. La matrice OD dell'intersezione è riportata in **Tabella 8-25**.

L'attivazione del **centro commerciale Siad** comporta una leggera diminuzione del Livello di Servizio sia per la manovra di svolta a sinistra da via Olmo che passa **LoS = C** con un ritardo medio di 16 sec per veicolo sia per la manovra di svolta a destra da viale Italia che passa a **LoS = C** con 23 sec di ritardo. Il ritardo globale dell'intersezione è di 5.3 secondi per veicolo, con un Livello di servizio **LoS = A**.

OD Ven 17,00-18,00	via Olmo lato Est		viale Italia		via Olmo lato Ovest		Totale	
via Olmo lato Est			52	1	747	42	799	43
			53		789		842	
viale Italia					246	4	246	4
					250		250	
via Olmo lato Ovest	768	25	357	1			1125	26
	793		358				1151	
Totale	768	25	409	2	993	46	2170	73
	793		411		1039		2243	

Tabella 8-25: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Viale Italia  
Matrice O/D Stato di Progetto Fase 2 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

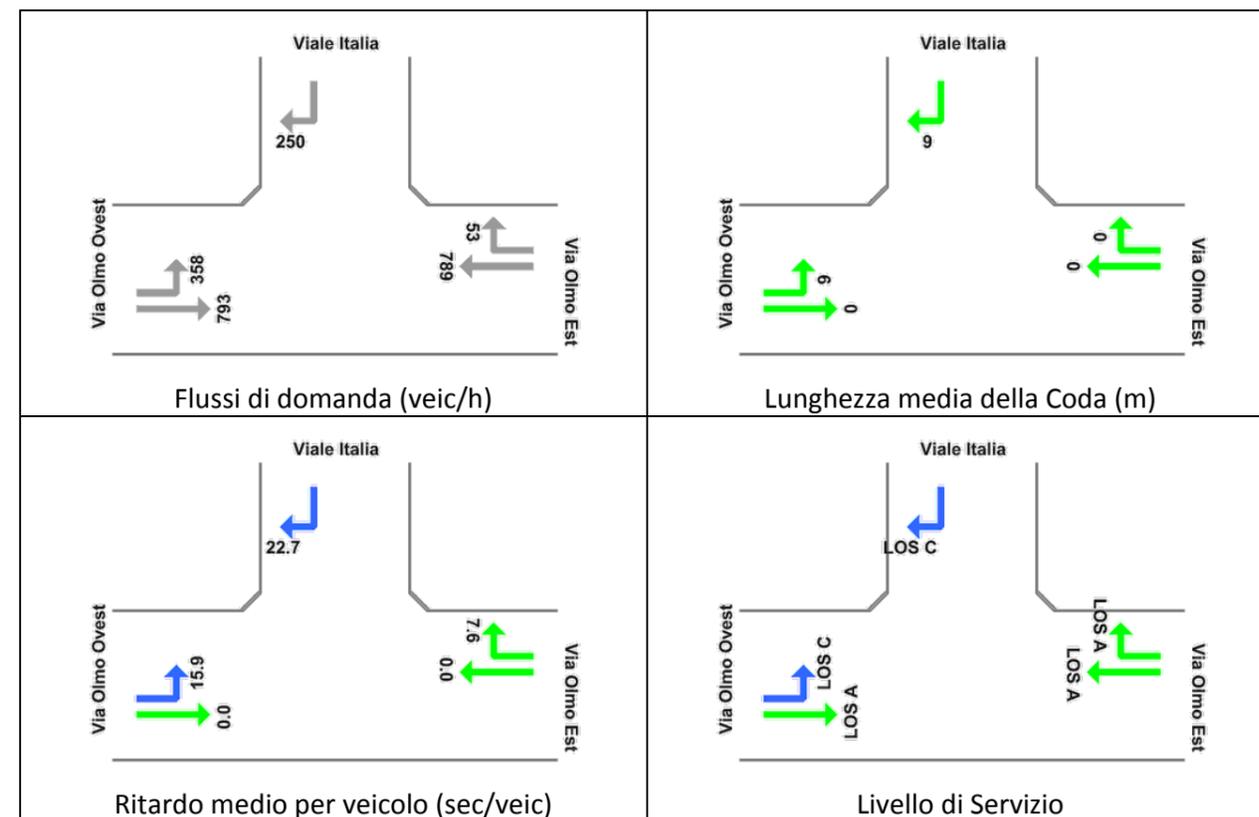


Figura 8-22: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Viale Italia  
Risultati delle verifiche - Stato di Progetto Fase 2 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

### 8.9 Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Via A. Doria - Accessi Migross-Casabella

#### 8.9.1 Stato di Progetto Fase 1

La nuova struttura di vendita **Migross – Casabella** è dotata di due accessi carrabili entrata / uscita, uno su via Sottopasso Olmo e l'altro (principale) sulla SR 11 via Olmo regolati da segnale di stop; sulla strada pubblica via Andrea Doria sono consentite le sole manovre a destra.

La matrice OD delle intersezioni relativi a questo scenario è riportata in **Tabella 8-26**.

La **configurazione di progetto non presenta particolari criticità con Livelli di Servizio LoS = A-B-C** più che soddisfacenti. La manovra più critica è quella di uscita a destra dal centro commerciale sulla SR 11 con un **LoS = D** un ritardo medio di 27 sec e una lunghezza media della coda di 11 m mentre le manovre che interessano la viabilità pubblica hanno prestazioni più che soddisfacenti.

Considerati i ridotti tempi di attesa agli attestamenti (tempi di ritardo) e il modesto sviluppo delle code media, il complesso delle intersezioni non dovrebbe presentare particolari problemi di sicurezza per le manovre regolate da semplice diritto di precedenza.

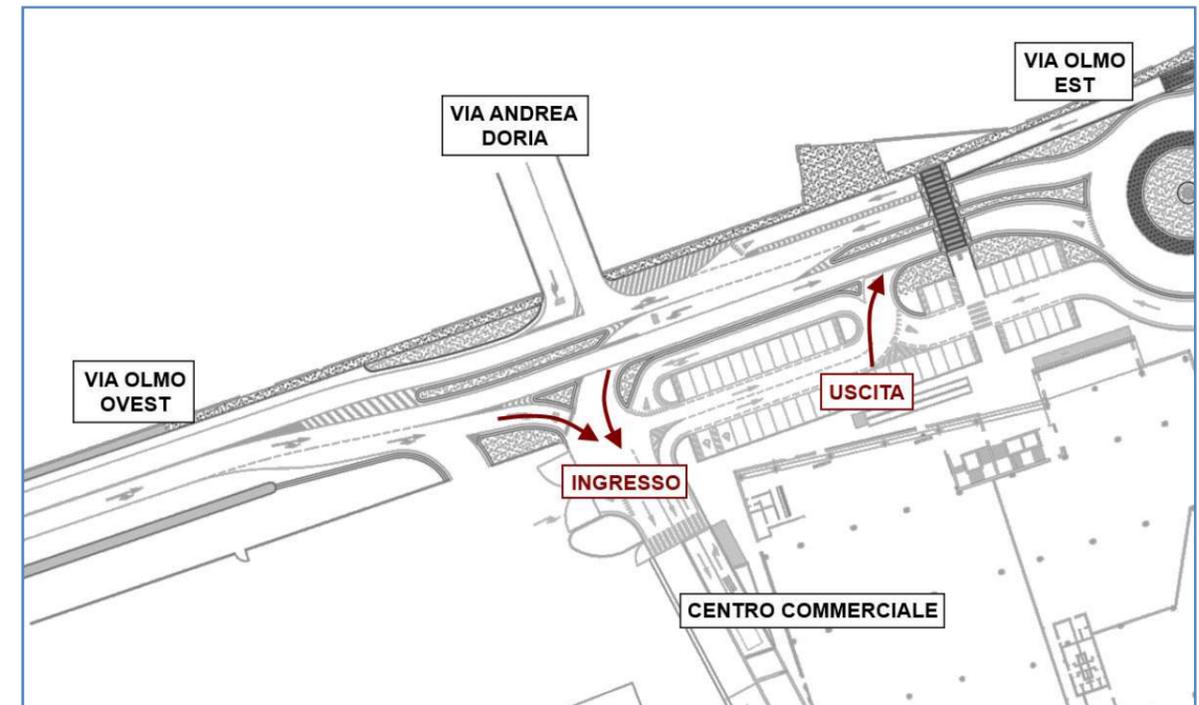


Figura 8-23: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Via A. Doria - Accessi Migross-Casabella - Stato di Progetto

### 8.9.2 Stato di Progetto Fase 2

L'intersezione non subisce variazioni geometrico dimensionali in questo scenario. La matrice OD dell'intersezione è riportata in **Tabella 8-27**. L'attivazione del **centro commerciale Siad** comporta un modesto decremento delle prestazioni; in particolare il ramo via Andrea Doria passa a **LoS = D** con un ritardo medio di 27 sec mentre la lunghezza media della coda rimane comunque contenuta.

OD Ven 17,00-18,00	v.Olmo SR11 lato Est		via Andrea Doria		v.Olmo SR11 lato Ovest		Centro Commerciale		Totale	
	v.Olmo SR11 lato Est		50	1	1017	59	46	0	1113	60
via Andrea Doria		51		1076		46		1173		
v.Olmo SR11 lato Ovest	1034	40		50	1			1087	40	
Centro Commerciale	1074		51		53		0		1127	
	237	0						237	0	
	237								237	
<b>Totale</b>	<b>1271</b>	<b>40</b>	<b>50</b>	<b>1</b>	<b>1067</b>	<b>60</b>	<b>99</b>	<b>0</b>	<b>2487</b>	<b>101</b>
	<b>1311</b>		<b>51</b>		<b>1127</b>		<b>99</b>		<b>2588</b>	

Tabella 8-26: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Via A. Doria - Accessi Migross-Casabella  
Matrice O/D Stato di Progetto Fase 1 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

OD Ven 17,00-18,00	v.Olmo SR11 lato Est		via Andrea Doria		v.Olmo SR11 lato Ovest		Centro Commerciale		Totale	
	v.Olmo SR11 lato Est		55	1	1153	59	46	0	1254	60
via Andrea Doria		56		1212		46		1314		
v.Olmo SR11 lato Ovest	1175	40		55	1			1228	40	
Centro Commerciale	1215		56		53		0		1268	
	237	0						237	0	
	237								237	
<b>Totale</b>	<b>1412</b>	<b>40</b>	<b>55</b>	<b>1</b>	<b>1208</b>	<b>60</b>	<b>99</b>	<b>0</b>	<b>2774</b>	<b>101</b>
	<b>1452</b>		<b>56</b>		<b>1268</b>		<b>99</b>		<b>2875</b>	

Tabella 8-27: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Via A. Doria - Accessi Migross-Casabella  
Matrice O/D Stato di Progetto Fase 2 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

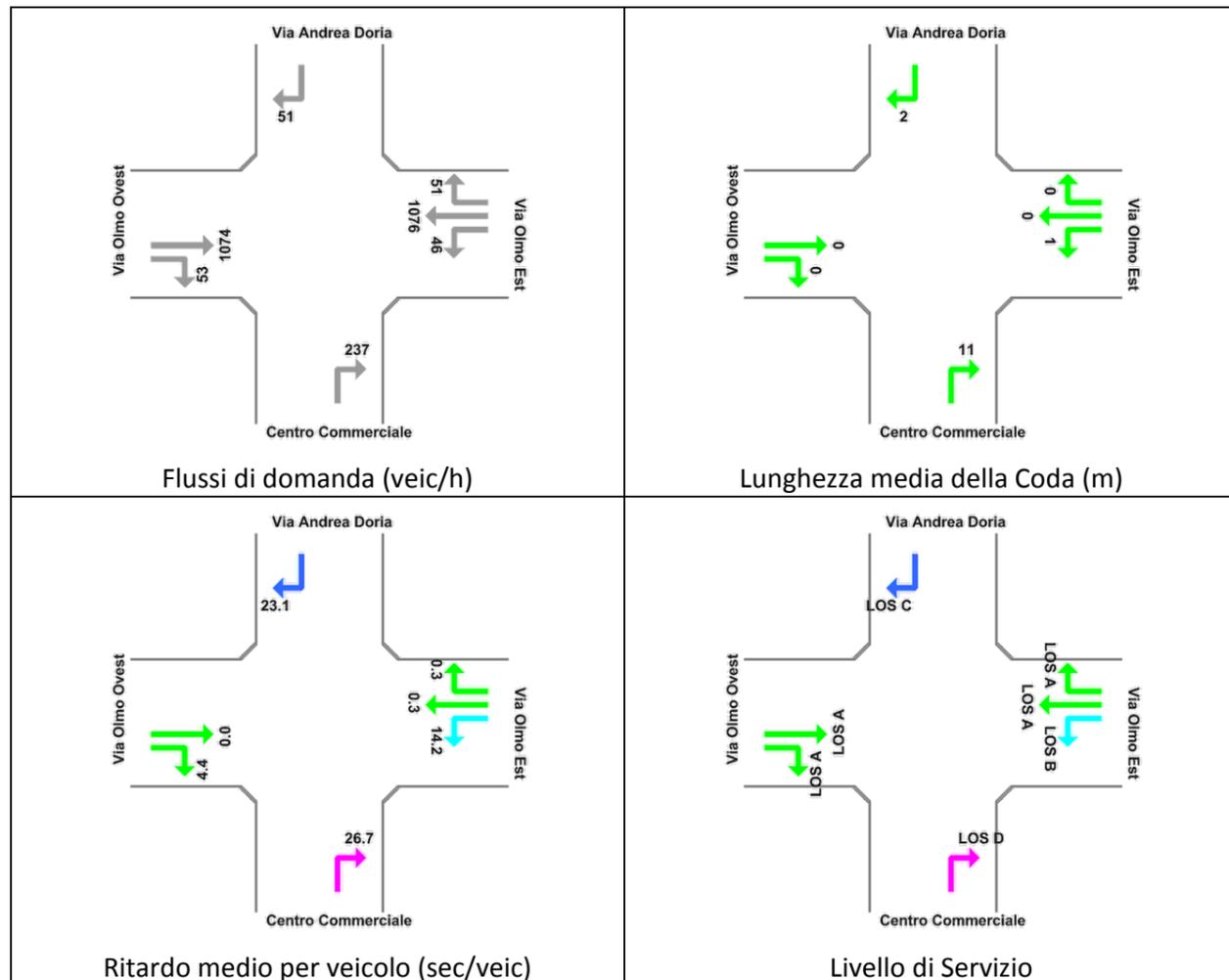


Figura 8-24: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Via A. Doria - Accessi Migross-Casabella  
Risultati delle verifiche - Stato di Progetto Fase 1 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

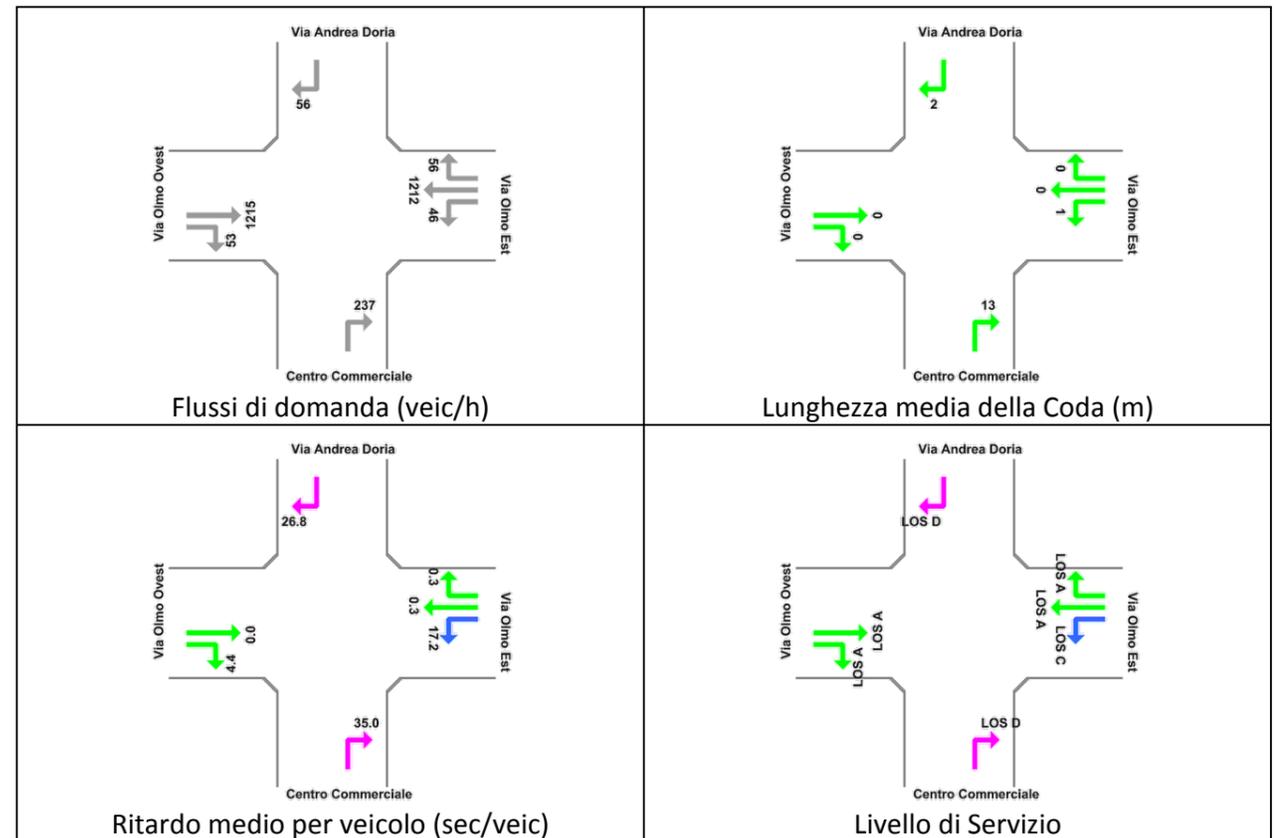


Figura 8-25: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Via A. Doria - Accessi Migross-Casabella  
Risultati delle verifiche - Stato di Progetto Fase 2 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

## 8.10 Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Centro Commerciale Siad

### 8.10.1 Stato di Progetto Fase 2

L'intersezione in corrispondenza del **centro commerciale Siad** (Grande Struttura di Vendita GSV di 15.000 mq), approvato ma non ancora realizzato, è attualmente regolata da una Rotatoria avente le seguenti caratteristiche geometrico - funzionali:

- Diametro Esterno,  $D_e = 54$  m
- Larghezza Anello,  $L_a = 7,00$  m
- Ingressi a singola corsia  $L_e = 3,50$  m

Tale intersezione, nello **Stato di Progetto Fase 2**, cioè una volta aperta la grande struttura di vendita **Siad**, garantirà lo smistamento dei flussi diretti a quest'ultima da quelli transitanti sulla S.R. 11.

Nello Studio di Impatto sulla Viabilità approvato per la GSV **Siad** (Maggio 2013) non era presente lo scenario comprendente il complesso commerciale **Migross – Casabella** esistente e la matrice O/D di progetto risultava essere quella di **Figura 8-27** estratta dal citato studio.

La verifica di capacità della rotatoria nell'ora di punta serale del Venerdì mostrava una buona riserva di capacità, con ritardi "control delay", dovuti al solo accodamento, di massimo 11 secondi corrispondenti a Livelli di Servizio **LoS = A - B**.



O/D	A	B	C
A	0	128	903
B	128	0	129
C	990	129	0

2407

Figura 8-27: Rotatoria S.R. 11 Via Olmo - Centro Commerciale Siad  
Matrice O/D Studio "Siad" Anno 2012 Ora di Punta Venerdì sera

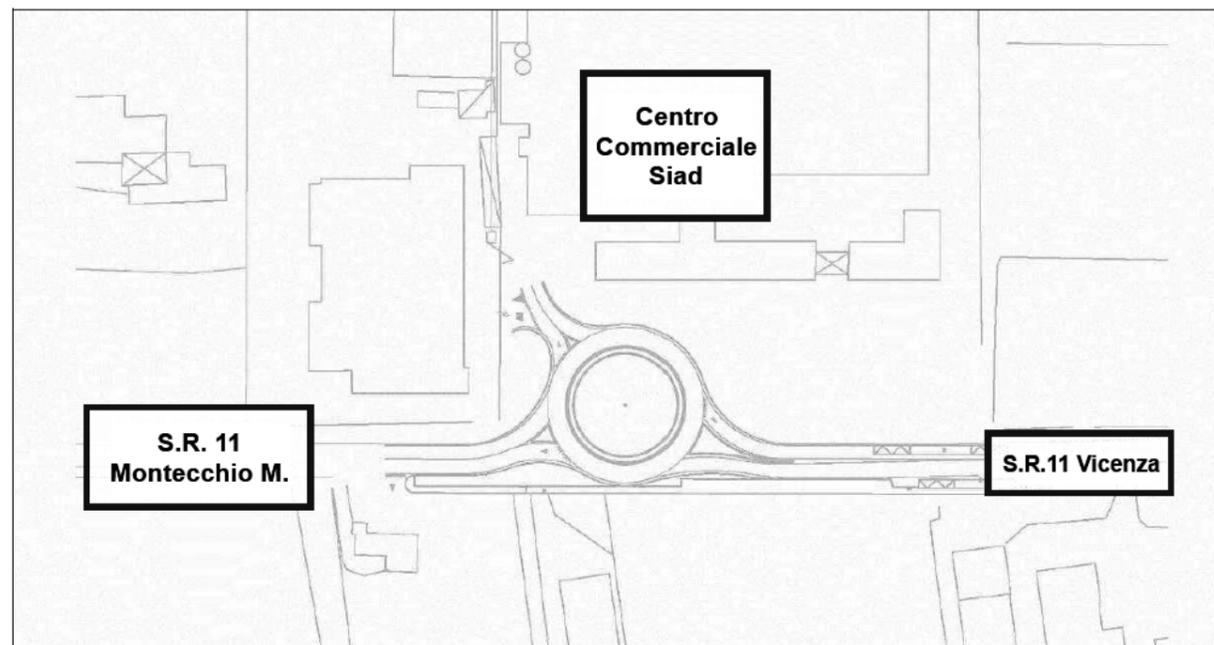


Figura 8-26: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Centro Commerciale Siad - Stato di Progetto Fase 2

Nel presente studio, in base ai dati di traffico rilevati e a quelli utilizzati per la stima della matrice Origine Destinazione della rete, i flussi dello stato attuale sulla S.R. 11 in corrispondenza della rotatoria "Siad" sono superiori a quelli rilevati e utilizzati per il citato Studio **Siad** del Maggio 2013 per oltre 300 v/OdP incidenti sul nodo (confronta Matrici OD di **Figure 8.26** e **Tabella 8.20**)

Vi sono fattori che hanno contribuito a questo aumento localizzato di traffico soprattutto collegati alle differenze dovute alle normali fluttuazioni del traffico giornaliero / settimanali / stagionali (che hanno evidentemente comportato un rilievo dei flussi 2013 più alto di quello precedentemente registrato 2012) e la realizzazione della **Rotatoria** tra la S.R. 11 Via Olmo e Via Sottopasso Olmo in corrispondenza del centro commerciale **Migross-Casabella**.

Quest'ultima ha generato nella rete una redistribuzione dei flussi da Vicenza a Montecchio Maggiore secondo le due direttrici S.R. 11 e S.P. 34, facilitando la manovra di svolta a sinistra da Via Sottopasso Olmo alla S.R. 11 Via Olmo verso Montecchio Maggiore ed equilibrando le utilità percepite delle due direttrici.

Inoltre, nello scenario dello **Stato di Progetto Fase 2**, oltre al contributo del **centro commerciale Siad**, è presente l'aumento del traffico dovuto all'apertura del **centro commerciale Migross - Casabella** che nella sezione della S.R. 11 in corrispondenza della Rotatoria "Siad" genera un aumento del volume di circa 100 veicoli. La matrice OD della rotatoria in questo scenario è riportata in **Tabella 8-28**.

Ciò premesso, la configurazione di progetto, con il traffico complessivo sopra detto, non presenta particolari criticità con Livelli di Servizio LoS = A-C più che soddisfacenti. Il LoS = C si genera solo nelle manovre di uscita dal centro commerciale Siad sulla S.R. 11, e quindi all'interno dello stesso, con un ritardo medio di 30 sec e una lunghezza media della coda di 13 m. Sulla S.R. 11 invece i livelli di servizio sono ottimali con LoS = A, i ritardi minimi e la lunghezza media della coda è pari a 26 m (4-5 veicoli). Il ritardo globale dell'intersezione è di 9.4 secondi per veicolo, con un Livello di servizio LoS = A.

OD Ven 17,00-18,00	Via Olmo SR 11 Est		C.Comm. Siad		Via Olmo SR 11 Ovest		Totale	
Via Olmo SR 11 Est			141	0	1051	60	1192	60
			141		1111		1252	
C.Comm. Siad	141	0			116	0	257	0
	141				116		257	
Via Olmo SR 11 Ovest	1075	40	116	0			1191	40
	1115		116				1231	
Totale	1216	40	257	0	1167	60	2640	100
	1256		257		1227		2740	

Tabella 8-28: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Centro Commerciale Siad  
Matrice O/D Stato di Progetto Fase 2 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

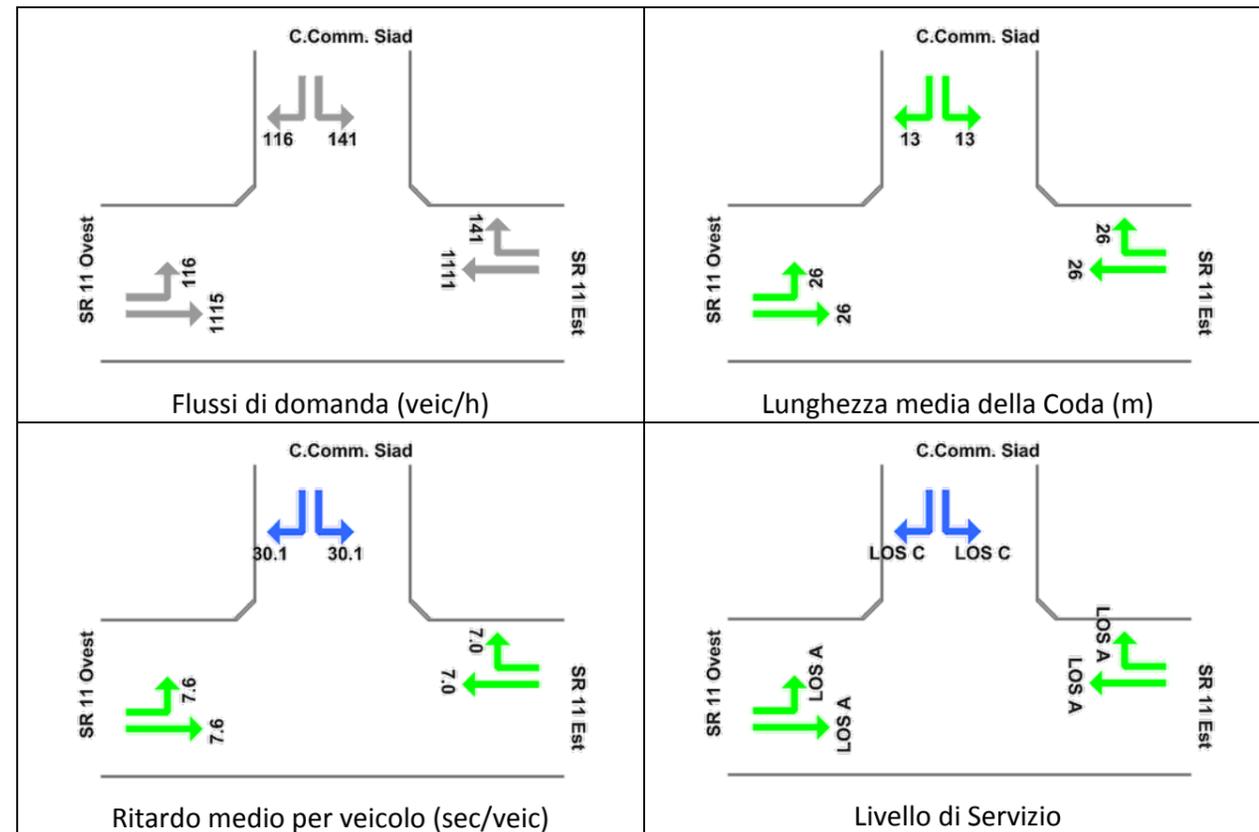


Figura 8-28: Rotatoria S.R. 11 Via Olmo - Centro Commerciale Siad  
Risultati delle verifiche - Stato di Progetto Fase 2 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

### 8.11 Sistemazione del tratto della S.R. 11 fronte accessi Pittarello

Nella Determina n. 574 del 24.07.2014 e allegato parere n. 05/2014 da parte della Commissione V.I.A. è evidenziato il problema della correlazione / interferenza degli accessi Migross - Casabella con il limitrofo accesso della ditta Pittarello sul fronte della S.R. 11 lato Verona. Allo scopo di coordinare e migliorare la sicurezza delle manovre è proposta la sistemazione riportata nello schema allegato (Figura 10-1) che prevede la realizzazione di una corsia centrale per l'accesso ovest di Pittarello per le provenienze da Vicenza, mentre le provenienze da Verona sono garantite con manovra a destra su ambedue gli accessi, il secondo dei quali è coordinato con quello ovest di Migross - Casabella. Le uscite direzione Verona e Vicenza sono garantite con la sola manovra a destra e l'utilizzo delle rotatorie esistenti. L'intervento comporta praticamente solo lavori di segnaletica che comunque devono essere approvati dai Comuni di Creazzo - Altavilla.

## 9 VERIFICA DELLA FUNZIONALITÀ DELLA S.R. 11 E DEGLI ACCESSI CON MODELLO DI MICROSIMULAZIONE

Nella configurazione di progetto il tratto della S.R. 11 a Ovest della rotatoria di Via Sottopasso Olmo, che già era caratterizzato da vari accessi e da intersezioni con strade comunali secondarie, viene ulteriormente modificato con la sistemazione proposta nel par. 8.11.

Si presenta così una diversa configurazione in cui vi sono punti di conflitto tra le correnti veicolari che meritano una valutazione più approfondita. Su richiesta della Commissione Provinciale V.I.A., sono stati effettuati rilievi di traffico aggiuntivi, effettuati dopo l'apertura del supermercato Migross, ed è stato predisposto un modello di **microsimulazione dinamica della circolazione dello Stato di Progetto (Fase 1)**, attraverso il software specialistico **PTV VISSIM**, in aggiunta alle verifiche di capacità dei nodi principali riportate nel Capitolo 8.

### 9.1 Rilievi di traffico aggiuntivi

Per l'analisi richiesta sull'ora di punta 17.00-18.00 del venerdì sono stati acquisiti dati di traffico aggiuntivi. Sono stati effettuati quindi dei rilievi manuali e con telecamera nel tratto della S.R. 11 interessato, e in particolare:

- Ingressi e uscite dagli accessi dell'area del centro commerciale Migross - Casabella, in cui attualmente è operativo e aperto ai clienti il solo supermercato Migross;
- Ingressi e uscite dagli accessi dell'area commerciale Pittarello.

I dati sono stati raccolti nell'ora di punta 17.00-18.00 di venerdì 18 settembre 2015 e sono riassunti nella Tabella 9-1, con riferimento alla Figura 9-1.



Figura 9-1: Mappa rilievo aggiuntivo, numerazione manovre

Numero	Descrizione	Veicoli
1	Accesso Pittarello da S.R. 11 Ovest	43
2	Accesso Pittarello da S.R. 11 Est	54
3	Uscita Pittarello	109
4	Accesso Migross-Casabella da S.R. 11 Ovest	18
5	Accesso Migross-Casabella da S.R. 11 Est	33
6	Uscita Migross-Casabella	57
7	Accesso Migross-Casabella da Via Sottopasso Olmo	12
8	Uscita Migross-Casabella su Via Sottopasso Olmo	2

Tabella 9-1: Dati di traffico rilevati Venerdì 18 settembre 2015 ore 17.00-18.00

Nello dallo **Studio di Impatto Viabilistico SIV - RE-01 del 26.03.2015** per la concessione commerciale al Comune di Altavilla Vicentina, è stato stimato il traffico veicolare attratto e generato dall'apertura del solo supermercato Migross.

In tale studio il traffico generato/attratto dal nuovo intervento nell'ora di punta di Venerdì sera 17.00-18.00 è stimato in 185 Entrata + 181 Uscita = **366 v/Odp**, mentre il volume effettivo caricato sulla rete è di 111+109 = **220 v/Odp**.

Confrontando con i dati raccolti degli accessi Migross pari a 63 Entrata + 59 Uscita = **122 v/Odp**, questi ultimi sono inferiori di circa 65% rispetto alla stima. Tale differenza probabilmente è dovuta alla prima fase di apertura del solo supermercato e alla stima cautelativa effettuata nello Studio di Impatto Viabilistico. Per il centro commerciale Migross - Casabella nel suo complesso, nel modello di microsimulazione sono stati inseriti, a favore di sicurezza, i dati di traffico attratto/generato di Par. 7.1.

Per la struttura commerciale Pittarello, invece, a causa della consolidata presenza in loco, i dati di traffico attratto/generato sono stati ricavati dai dati rilevati.

## 9.2 Creazione del modello di microsimulazione

Il modello di **microsimulazione dinamica della circolazione** dello **Stato di Progetto (Fase 1)** è stato creato attraverso il software specialistico **PTV VISSIM**, un potente strumento per la simulazione multimodale dei flussi veicolari (auto, veicoli pesanti, bus, pedoni, ecc.). La sua struttura permette di modellizzare le infrastrutture di trasporto e i differenti comportamenti di guida dei conducenti.

L'offerta di trasporto è rappresentata dalla rete stradale, dai percorsi pedonali e ciclabili, dalle zone di sosta, ecc. In particolare, nello scenario creato per il presente Studio è stata posta particolare attenzione:

- all'interazione tra i veicoli di direzione opposta nei pressi del sottopasso ferroviario di Via Sottopasso Olmo: il tratto di strada in questione consente, con un forte rallentamento, il passaggio di due autovetture in direzione opposta tra loro; non consente invece il passaggio contemporaneo (in direzioni opposte) di un veicolo pesante o bus e un altro veicolo qualsiasi.
- alla "collaborazione" tra i veicoli della corrente principale S.R. 11 e i veicoli in uscita da accessi o in svolta a sinistra dalla direzione opposta, solo nel caso in cui si formi una coda nella corrente principale o la velocità di quest'ultima si molto bassa (avanzamento lento della coda). Il veicolo accodato, come normalmente avviene, tende a non occupare una zona di conflitto nei pressi di accessi, soprattutto di accessi con un numero di veicoli non trascurabile, come ad esempio supermercati.
- alla calibrazione di tutti i parametri del modello in modo da riprodurre il comportamento reale degli utenti nell'area oggetto di studio (ambiente urbano, presenza di numerosi accessi, sede stradale larga della S.R. 11, ottimizzazione degli spazi stradali utilizzati, comportamento dei veicoli in presenza di traffico sostenuto, ecc.).

I dati di traffico utilizzati come input dal modello di Micro-simulazione (**Vissim**) derivano direttamente dal modello di Macro-simulazione (**Cube**, vedi cap. 6 e par. 7.3); nelle verifiche di capacità per ogni nodo sono riportati sia i volumi di traffico forniti dal modello di macrosimulazione (riportati nelle Matrici OD del cap. 8 e ripetute di seguito) sia quelli effettivamente immessi nel modello di micro simulazione (riportati nelle tabelle dei risultati).

Le differenze tra i due valori sono da imputare alla componente stocastica del modello numerico di microsimulazione e al diverso modo di assegnare gli itinerari tra le medesime coppie OD utilizzato dai due modelli; **tali differenze risultano comunque minime e non influenzano i risultati ottenuti nelle verifiche.**

Il modello di Microsimulazione Dinamica della Circolazione VISSIM consente quindi di stimare i livelli di servizio, le lunghezze delle code, i tempi di ritardo delle correnti veicolari e dei nodi allo stato di progetto (Fase 1) **nell'ora di massima punta del Venerdì ore 17.00-18.00.**

Nelle immagini seguenti sono riportati alcuni istanti della microsimulazione, con vari orientamenti e angolazioni.



Figura 9-2: Istantanea della microsimulazione



Figura 9-3: Istantanea della microsimulazione



Figura 9-4: Istantanea della microsimulazione

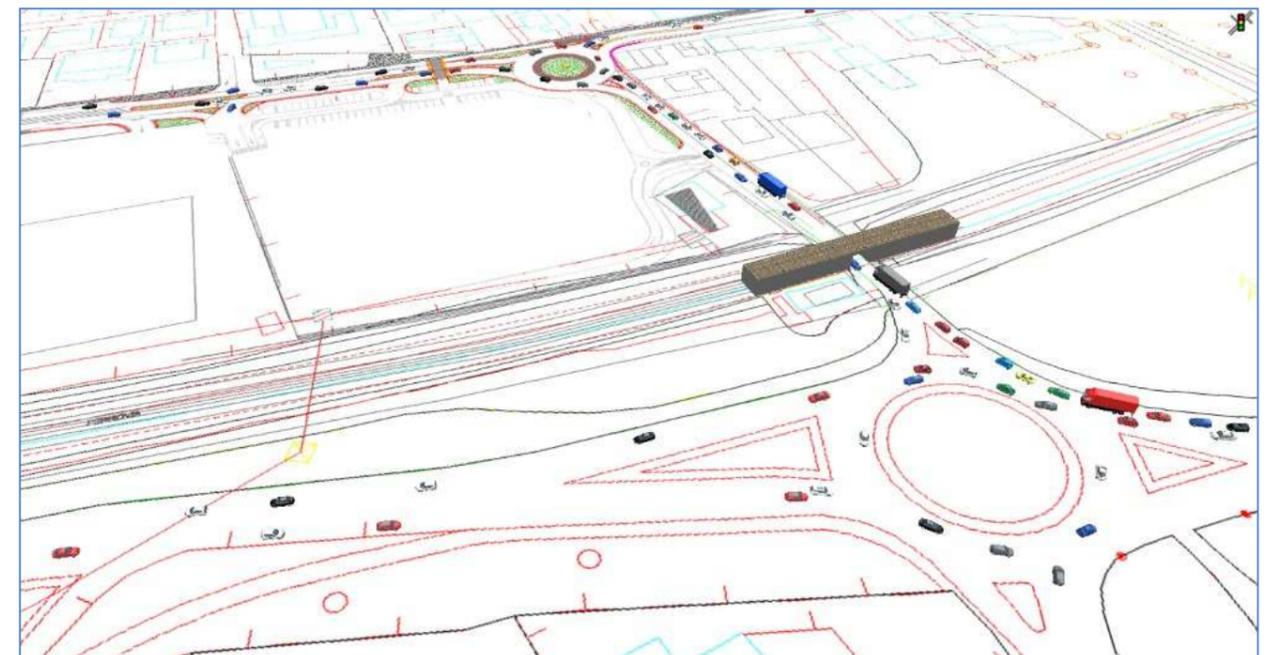


Figura 9-5: Istantanea della microsimulazione

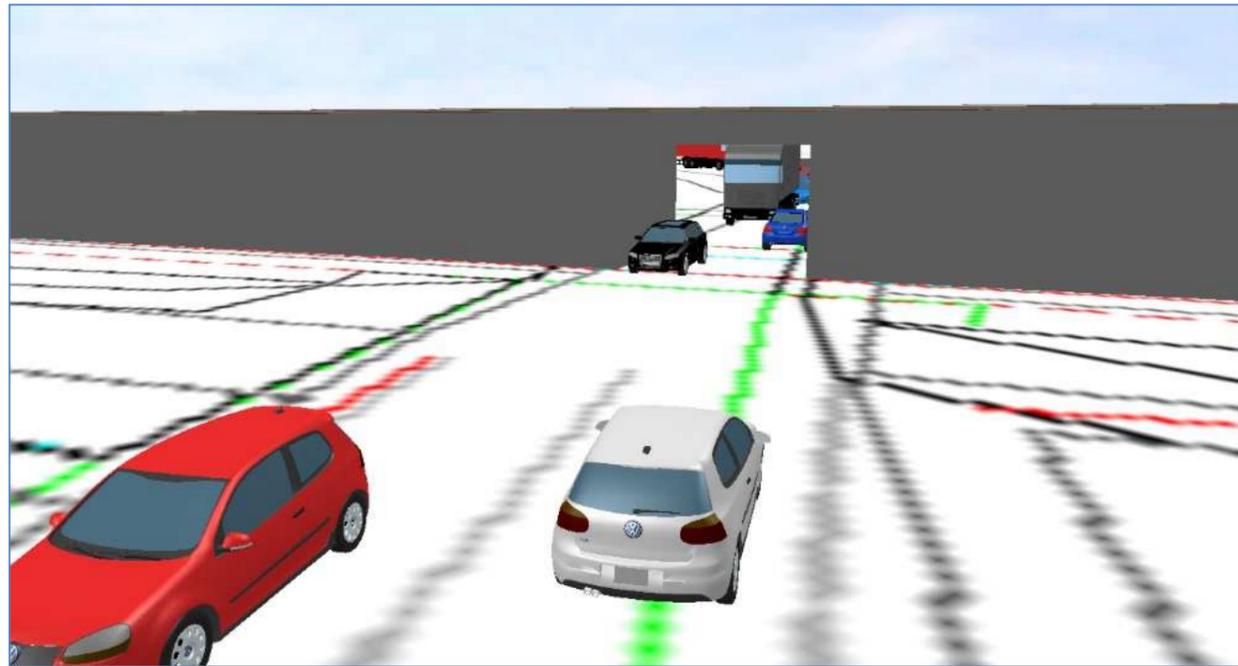


Figura 9-6: Istantanea della microsimulazione

### 9.3 Risultati della microsimulazione

L'area individuata per la microsimulazione comprende la Via Olmo S.R. 11 dall'accesso Pittarello alla Via Sottopasso Olmo, la nuova rotatoria, la Via Sottopasso Olmo e la rotatoria con la S.P. 34.

La zona di valutazione riguarda, come richiesto, gli accessi Pittarello e Migross - Casabella sulla S.R. 11 e, per completezza, la rotatoria con Via Sottopasso Olmo (Figura 9-7).

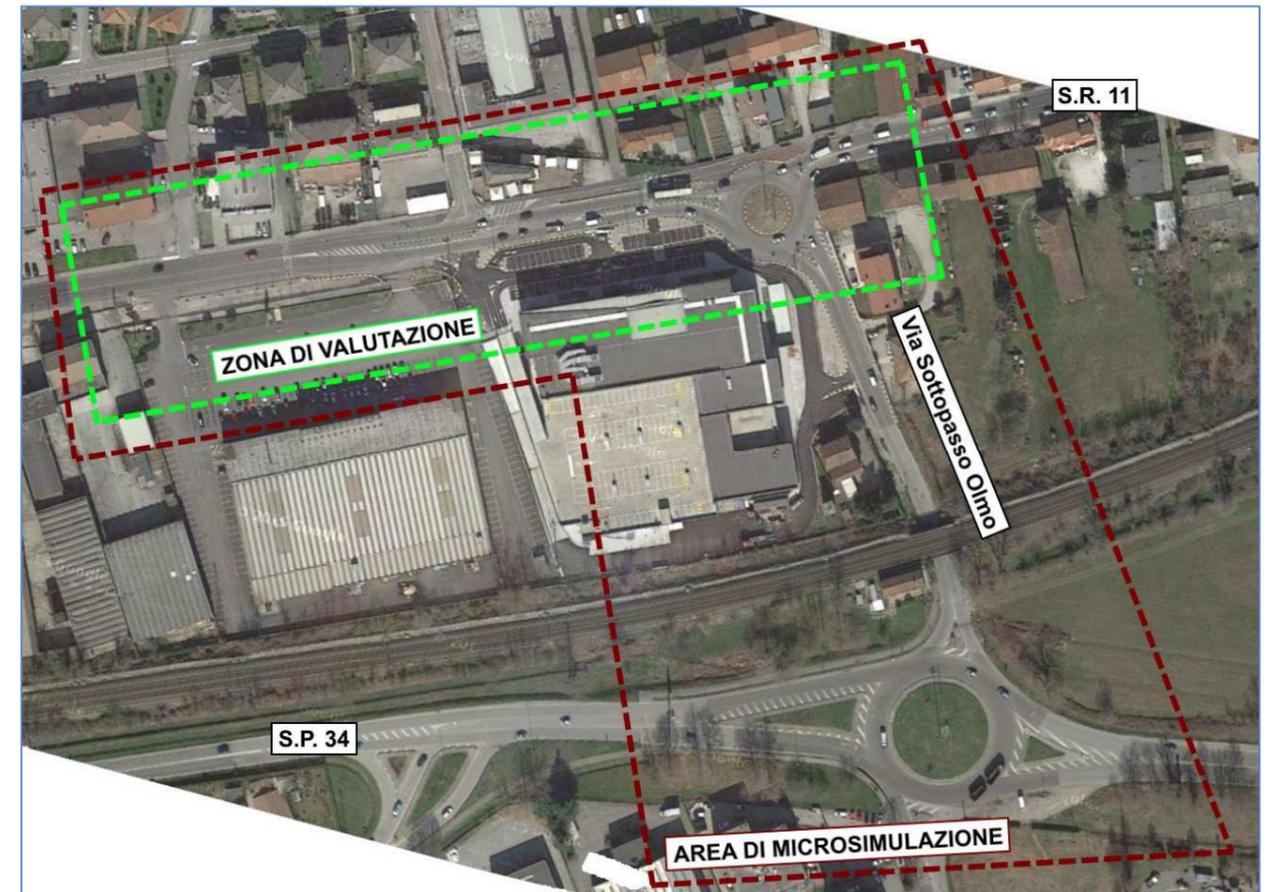


Figura 9-7: Individuazione area di microsimulazione e zona di valutazione

Per i 3 nodi indicati, da Ovest a Est, si riportano di seguito i risultati in termini di Ritardo Medio per veicolo, Lunghezza Media e Massima della Coda e di Livello di Servizio (tempi di ritardo espressi in secondi e lunghezza code in metri).

### 9.3.1 Accesso Pittarello

OD Ven 17,00-18,00	Via Olmo SR11 Est	Via Olmo SR11 Ovest	Accesso Pittarello	Totale
Via Olmo SR11 Est		1012   60	54   0	1066   60
		1072	54	1126
Via Olmo SR11 Ovest	978   40		43   0	1021   40
	1018		43	1061
Accesso Pittarello	109   0			109   0
	109			109
<b>Totale</b>	<b>1087   40</b>	<b>1012   60</b>	<b>97   0</b>	<b>2196   100</b>
	<b>1127</b>	<b>1072</b>	<b>97</b>	<b>2296</b>

Tabella 9-2: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Accesso Pittarello  
Matrice O/D Stato di Progetto Fase 1 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

Ramo di ingresso	Ramo di uscita	Coda			LoS
		Media	Max	Veic	
Uscita da Pittarello	Via Olmo SR11 Est	2	18	104	B
Via Olmo SR11 Est	Ingresso a Pittarello	0	6	50	A

Tabella 9-3: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Accesso Pittarello  
Risultati della Microsimulazione - Stato di Progetto Fase 1 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

Come già detto, per la struttura commerciale Pittarello i dati di traffico attratto/generato sono stati ricavati dai dati rilevati (Tabella 9-2). I risultati del modello di simulazione indicano un livello prestazionale ottimale.

La manovra di svolta a sinistra da Via Olmo S.R. 11 Est, con un Livello di Servizio **LoS=A** e un ritardo medio di 7 secondi per veicolo, genera una coda massima di 6 metri (1 veicolo). La lunghezza della corsia specializzata di svolta a sinistra risulta adeguata.

L'uscita dal parcheggio Pittarello ha un Livello di Servizio **LoS=B**, con un ritardo medio di 14 secondi per veicolo.

### 9.3.2 Accesso Migross-Casabella

OD Ven 17,00-18,00	v.Olmo SR11 lato Est	via Andrea Doria	v.Olmo SR11 lato Ovest	Centro Commerciale	Totale
v.Olmo SR11 lato Est		50   1	1017   59	46   0	1113   60
		51	1076	46	1173
via Andrea Doria			50   1		50   1
			51		51
v.Olmo SR11 lato Ovest	1034   40			53   0	1087   40
	1074			53	1127
Centro Commerciale	237   0				237   0
	237				237
<b>Totale</b>	<b>1271   40</b>	<b>50   1</b>	<b>1067   60</b>	<b>99   0</b>	<b>2487   101</b>
	<b>1311</b>	<b>51</b>	<b>1127</b>	<b>99</b>	<b>2588</b>

Tabella 8-26: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Via A. Doria - Accessi Migross-Casabella  
Matrice O/D Stato di Progetto Fase 1 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

Ramo di ingresso	Ramo di uscita	Coda			LoS
		Media	Max	Veic	
Uscita da Centro Comm.	Via Olmo SR11 Est	11	52	232	D
Via Olmo SR11 Est	Ingresso al C.C.	2	17	107	B
Via Olmo SR11 Ovest	Ingresso al C.C.	0	6	48	A
Via Andrea Doria	Via Olmo SR11 Ovest	1	16	44	B

Tabella 9-4: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Via A. Doria - Accessi Migross-Casabella  
Risultati della Microsimulazione - Stato di Progetto Fase 1 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

Come già detto, per il centro commerciale Migross - Casabella, nel modello di microsimulazione sono stati inseriti, a favore di sicurezza, i dati di traffico attratto/generato di Par. 7.1.

I risultati del modello di simulazione indicano un livello prestazionale ottimale.

La manovra di svolta a sinistra da Via Olmo S.R. 11 Est, con un Livello di Servizio **LoS=B** e un ritardo medio di 14 secondi per veicolo, genera una coda massima di 17 metri (3 veicolo). La lunghezza della corsia specializzata di svolta a sinistra risulta adeguata.

L'uscita dal parcheggio Migross - Casabella ha un Livello di Servizio **LoS=D**, con un ritardo medio di 32 secondi per veicolo. La svolta a destra da Via Andrea Doria ha un Livello di Servizio **LoS=B**, con un ritardo medio di 11 secondi per veicolo.

I risultati del modello di microsimulazione sono molto simili ai risultati delle verifiche di capacità riportati nel Par. 8.9.1.

### 9.3.3 Rotatoria S.R. 11 Via Olmo - Via Sottopasso Olmo

OD Ven 17,00-18,00	via Sotto- passo Olmo		via Olmo lato Est		via Olmo lato Ovest		Totale	
via Sotto- passo Olmo			342	2	410	18	752	20
			344		428		772	
via Olmo lato Est	286	4			635	42	921	46
	290				677		967	
via Olmo lato Ovest	491	16	711	24	69	0	1271	40
	507		735		69		1311	
<b>Totale</b>	<b>777</b>	<b>20</b>	<b>1053</b>	<b>26</b>	<b>1114</b>	<b>60</b>	<b>2944</b>	<b>106</b>
	<b>797</b>		<b>1079</b>		<b>1174</b>		<b>3050</b>	

Tabella 8-20: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Via Sottopasso Olmo  
Matrice O/D Stato di Progetto Fase 1 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

Ramo di ingresso	Ramo di uscita	Coda media	Veic	Ritardo	LoS
Via Sottopasso Olmo	Via Olmo SR11 Est	34	329	14,4	B
	Via Olmo SR11 Ovest	34	493	14,9	B
Via Olmo SR11 Est	Via Olmo SR11 Ovest	41	650	25,6	C
	Via Sottopasso Olmo	41	300	25,9	C
Via Olmo SR11 Ovest	Via Sottopasso Olmo	5	487	5,6	A
	Via Olmo SR11 Est	5	766	6,6	A
	Via Olmo SR11 Ovest	5	98	7,4	A
		<b>24</b>	<b>3123</b>	<b>14,4</b>	<b>B</b>

Tabella 9-5: Intersezione S.R. 11 Via Olmo - Via Sottopasso Olmo  
Risultati della Microsimulazione - Stato di Progetto Fase 1 Ora di Punta Venerdì 17.00-18.00

I risultati del modello di simulazione indicano un buon livello prestazionale. I Livelli di Servizio rimangono elevati **LoS = A-B-C**, il ritardo più elevato è su via Olmo SR11 Est con 26 secondi per veicolo e la coda media di 41 m.

Il ritardo globale dell'intersezione è di 14.4 secondi per veicolo, con un Livello di servizio **LoS = B**.

I risultati del modello di microsimulazione sono simili ai risultati delle verifiche di capacità riportati nel Par. 8.7.3.

## 10 ALLEGATI : Schema sistemazione S.R. 11, Grafi e Rilievi di Traffico

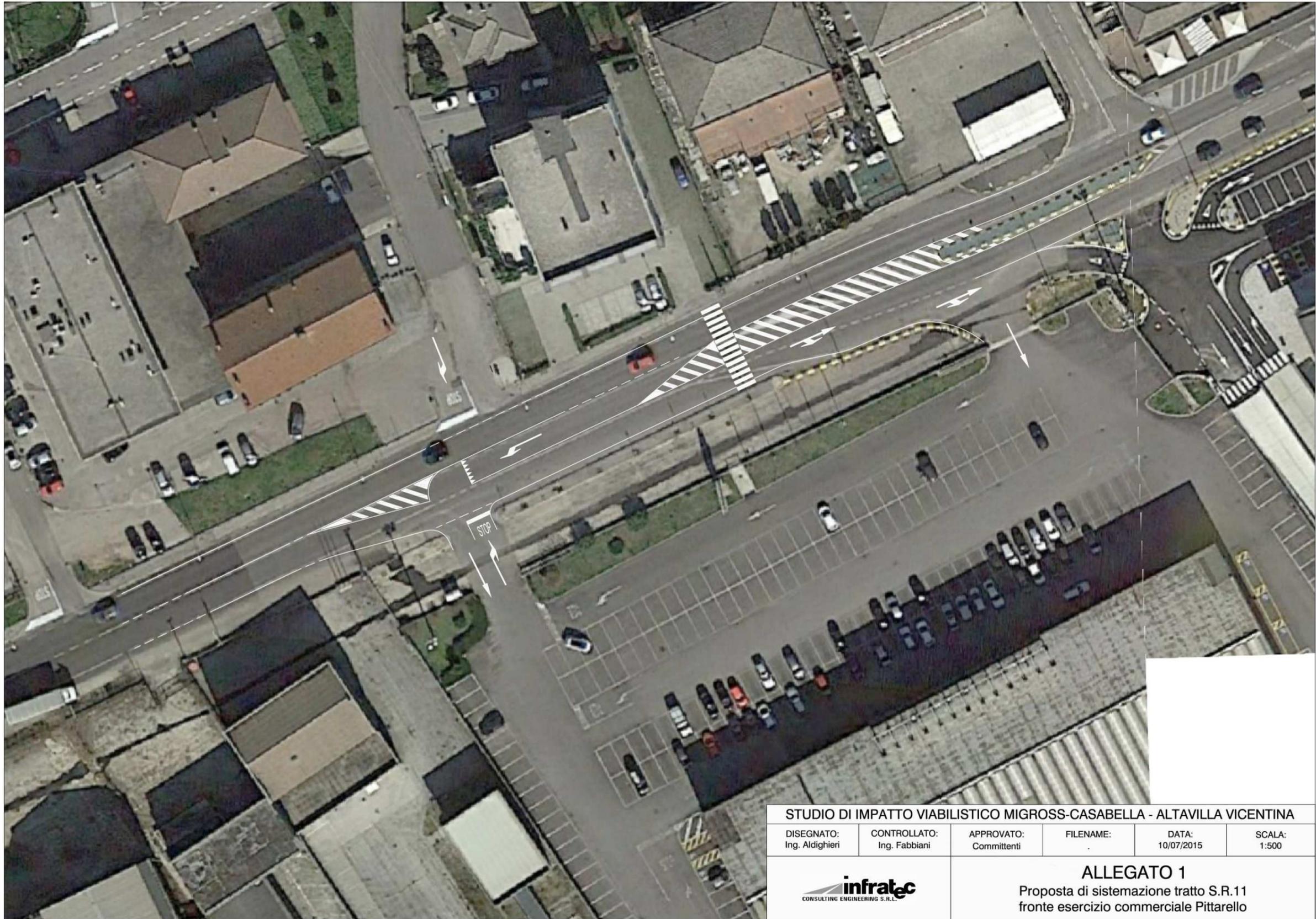
Nelle pagine seguenti sono presenti i seguenti allegati :

1. Schema di sistemazione del tratto della S.R. 11 fronte Pittarello
2. Flussogrammi del Traffico Giornaliero Medio TGM di Venerdì per i 4 scenari :
  - Stato Ante Operam (Prima della realizzazione della Rotatoria SR 11 Migross - Casabella)
  - Stato di Fatto Post Operam (Dopo la realizzazione della Rotatoria SR 11 Migross - Casabella)
  - Stato di Progetto Fase 1 (Comprendente il traffico Migross - Casabella)
  - Stato di Progetto Fase 2 (Comprendente il traffico Migross - Casabella più Siad)
3. Rilievi di traffico alle intersezioni, effettuati mediante telecamera nelle ore di punta di Venerdì 17.00-18.00 e Sabato 11.00-12.00.
4. Rilievi di traffico in continuo alla sezione della S.R. 11.

L'ora di massima punta è quella del Venerdì sera 17.00-18.00.

Per gli scenari dello Stato Ante Operam e dello Stato di Fatto Post Operam il traffico diurno (ore 06-22) rappresenta circa l'89 % del totale per i veicoli leggeri ed il 94% per quelli pesanti, mentre quello notturno (ore 22-06) è il rimanente 11% per i leggeri e 6% per i pesanti.

Per gli Stati di Progetto il traffico giornaliero aggiuntivo, generato e attratto dai complessi commerciali Migross - Casabella e Siad, è stato assegnato alla sola fascia diurna.



STUDIO DI IMPATTO VIABILISTICO MIGROSS-CASABELLA - ALTAVILLA VICENTINA					
DISEGNATO: Ing. Aldighieri	CONTROLLATO: Ing. Fabbiani	APPROVATO: Committenti	FILENAME:	DATA: 10/07/2015	SCALA: 1:500
			<b>ALLEGATO 1</b> Proposta di sistemazione tratto S.R.11 fronte esercizio commerciale Pittarello		

Figura 10-1: Schema di sistemazione del tratto della S.R. 11 fronte Pittarello



Figura 10-2: Flussogramma Venerdì TGM Totale - Veicoli Leggeri (nero) e Pesanti (rosso) - Stato Ante-Operam



Figura 10-3: Flussogramma Venerdì TGM Totale - Veicoli Leggeri (nero) e Pesanti (rosso) - Stato di Fatto Post-Operam



Figura 10-4: Flussogramma Venerdì TGM Totale - Veicoli Leggeri (nero) e Pesanti (rosso) - Stato di Progetto Fase 1



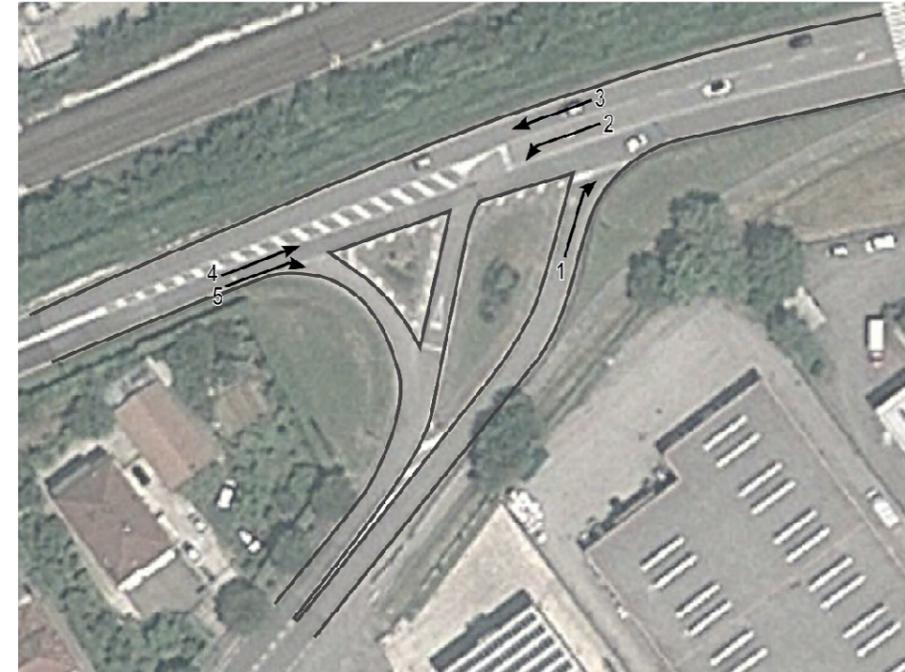
Figura 10-5: Flussogramma Venerdì TGM Totale - Veicoli Leggeri (nero) e Pesanti (rosso) - Stato di Progetto Fase 2

## Rilievi di traffico alle intersezioni

### Nodo 1 - Intersezione Via Vicenza - Via Altavilla (SP 34)



Figura 10-6: Ubicazione Rilievi di Traffico



Manovra:	RAMO SUD - via Vicenza				RAMO NORD-EST - SP34				RAMO SUD-OVEST - SP34											
	1				2				3				4				5			
	M	A	CL	CP	M	A	CL	CP	M	A	CL	CP	M	A	CL	CP	M	A	CL	CP
17:05	0	34	6	2	1	35	3	1	0	38	5	8	1	40	5	6	0	0	0	0
17:10	0	42	2	0	1	42	4	2	0	57	4	6	1	43	3	4	0	0	0	1
17:15	2	54	0	1	1	36	2	0	1	49	9	4	3	61	6	4	0	2	0	1
17:20	0	55	0	3	1	31	0	0	0	52	2	3	0	69	4	4	0	1	1	0
17:25	2	41	2	2	1	36	4	0	0	47	4	8	0	82	8	4	0	1	0	0
17:30	1	48	2	1	0	29	4	1	0	46	3	6	1	59	2	3	0	1	0	2
17:35	0	31	2	0	1	27	1	1	0	58	2	1	1	55	2	6	0	3	1	0
17:40	1	44	5	3	1	38	1	1	1	54	1	1	0	67	6	2	0	0	0	0
17:45	0	31	1	3	1	38	1	4	0	62	2	4	4	69	4	4	0	1	0	0
17:50	1	38	4	1	0	44	0	4	0	52	1	2	0	60	2	1	0	2	0	1
17:55	1	27	2	2	1	37	0	0	0	65	6	7	2	75	6	3	0	3	0	1
18:00	1	28	4	2	0	38	1	1	1	47	3	5	1	76	3	2	0	2	0	0
<b>TOTALE</b>	<b>9</b>	<b>473</b>	<b>30</b>	<b>20</b>	<b>9</b>	<b>431</b>	<b>21</b>	<b>15</b>	<b>3</b>	<b>627</b>	<b>42</b>	<b>55</b>	<b>14</b>	<b>756</b>	<b>51</b>	<b>43</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>2</b>	<b>6</b>

**Nodo 2 - Intersezione Via Sottopasso Olmo - Via Tagliamento - Via Altavilla (SP 34)**



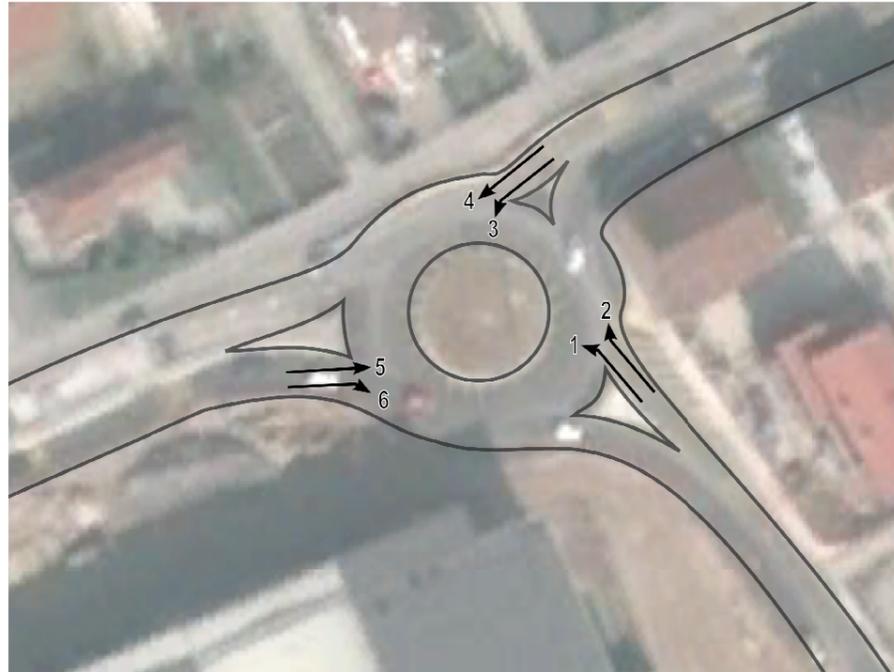
RAMO SUD - via Tagliamento																
Manovra:	1					2					3					
	M	A	CL	CP		M	A	CL	CP		M	A	CL	CP		
17:05	0	5	0	3		17:05	2	4	0	0		17:05	1	12	2	0
17:10	0	11	2	2		17:10	0	8	1	0		17:10	1	22	4	1
17:15	1	5	0	2		17:15	0	5	0	1		17:15	1	29	0	5
17:20	0	6	0	1		17:20	0	7	2	1		17:20	0	19	3	1
17:25	1	4	1	3		17:25	0	4	2	0		17:25	1	18	0	5
17:30	0	3	0	0		17:30	1	5	1	0		17:30	0	18	0	2
17:35	0	2	0	0		17:35	0	1	1	0		17:35	0	24	3	5
17:40	0	3	1	0		17:40	0	8	0	0		17:40	0	24	1	2
17:45	0	1	0	0		17:45	0	10	0	0		17:45	0	13	2	6
17:50	0	4	0	0		17:50	0	6	1	0		17:50	0	18	0	5
17:55	0	2	0	5		17:55	1	1	0	0		17:55	0	16	0	1
18:00	0	3	1	2		18:00	0	7	1	0		18:00	0	8	1	4
<b>TOTALE</b>	<b>2</b>	<b>49</b>	<b>5</b>	<b>18</b>		<b>TOTALE</b>	<b>4</b>	<b>66</b>	<b>9</b>	<b>2</b>		<b>TOTALE</b>	<b>4</b>	<b>221</b>	<b>16</b>	<b>37</b>

RAMO EST - viale della Scienza																
Manovra:	4					5					6					
	M	A	CL	CP		M	A	CL	CP		M	A	CL	CP		
17:05	0	3	2	4		17:05	0	48	4	3		17:05	0	39	1	1
17:10	0	2	3	1		17:10	0	55	7	8		17:10	0	32	4	1
17:15	0	2	1	6		17:15	0	43	6	4		17:15	2	37	2	3
17:20	0	1	0	2		17:20	0	63	6	2		17:20	0	57	3	4
17:25	0	2	1	4		17:25	0	29	2	5		17:25	0	20	0	4
17:30	0	6	2	2		17:30	0	59	2	8		17:30	1	47	0	0
17:35	0	5	1	1		17:35	0	77	1	4		17:35	0	55	6	0
17:40	0	5	2	1		17:40	2	54	0	0		17:40	0	55	3	0
17:45	0	4	0	1		17:45	0	57	1	7		17:45	0	36	2	2
17:50	0	3	1	1		17:50	1	51	1	6		17:50	0	34	2	0
17:55	0	1	1	2		17:55	0	59	1	3		17:55	0	43	5	0
18:00	0	1	0	2		18:00	1	43	1	5		18:00	0	27	2	1
<b>TOTALE</b>	<b>0</b>	<b>35</b>	<b>14</b>	<b>27</b>		<b>TOTALE</b>	<b>4</b>	<b>638</b>	<b>32</b>	<b>55</b>		<b>TOTALE</b>	<b>3</b>	<b>482</b>	<b>30</b>	<b>16</b>

RAMO NORD - via Sottopasso Olmo																
Manovra:	7					8					9					
	M	A	CL	CP		M	A	CL	CP		M	A	CL	CP		
17:05	1	29	2	1		17:05	0	0	0	0		17:05	0	19	2	0
17:10	0	24	1	1		17:10	1	3	0	0		17:10	1	24	1	1
17:15	0	28	2	0		17:15	0	1	0	1		17:15	0	23	1	0
17:20	0	22	4	2		17:20	0	2	0	0		17:20	0	24	0	0
17:25	0	26	4	3		17:25	0	3	1	0		17:25	0	15	0	1
17:30	0	22	3	0		17:30	0	0	0	1		17:30	0	18	0	1
17:35	1	28	1	1		17:35	0	4	0	0		17:35	1	19	1	0
17:40	0	16	5	1		17:40	0	2	0	0		17:40	0	21	1	0
17:45	0	24	4	1		17:45	0	2	1	1		17:45	0	22	2	0
17:50	1	22	4	0		17:50	0	1	1	1		17:50	0	27	1	0
17:55	0	24	1	0		17:55	0	2	0	0		17:55	0	21	1	0
18:00	0	25	5	1		18:00	0	0	0	0		18:00	0	23	0	0
<b>TOTALE</b>	<b>3</b>	<b>290</b>	<b>36</b>	<b>11</b>		<b>TOTALE</b>	<b>1</b>	<b>20</b>	<b>3</b>	<b>4</b>		<b>TOTALE</b>	<b>2</b>	<b>256</b>	<b>10</b>	<b>3</b>

RAMO OVEST - SP34																
Manovra:	10					11					12					
	M	A	CL	CP		M	A	CL	CP		M	A	CL	CP		
17:05	0	15	1	0		17:05	0	56	8	5		17:05	0	4	0	2
17:10	0	16	1	0		17:10	0	55	3	1		17:10	0	6	0	3
17:15	2	18	0	0		17:15	1	100	4	3		17:15	0	2	0	2
17:20	0	26	0	0		17:20	0	110	5	3		17:20	0	2	1	0
17:25	0	19	1	0		17:25	0	104	8	5		17:25	0	0	0	1
17:30	0	22	0	0		17:30	1	73	2	5		17:30	0	0	0	0
17:35	0	11	0	0		17:35	0	63	3	2		17:35	0	0	0	1
17:40	0	25	1	1		17:40	1	85	7	4		17:40	0	0	0	1
17:45	1	15	0	0		17:45	2	79	4	6		17:45	0	1	0	0
17:50	2	14	0	0		17:50	0	84	5	1		17:50	0	1	0	0
17:55	1	20	2	0		17:55	0	77	5	4		17:55	0	0	0	0
18:00	0	16	1	0		18:00	2	82	1	2		18:00	0	0	0	1
<b>TOTALE</b>	<b>6</b>	<b>217</b>	<b>7</b>	<b>1</b>		<b>TOTALE</b>	<b>7</b>	<b>968</b>	<b>55</b>	<b>41</b>		<b>TOTALE</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>1</b>	<b>11</b>

**Nodo 3 - Via Sottopasso Olmo - Via Olmo (SR 11)**



RAMO SUD - via Sottopasso Olmo									
Manovra:	1					2			
	M	A	CL	CP		M	A	CL	CP
17:05	0	31	3	1	17:05	2	29	1	0
17:10	0	19	8	2	17:10	0	33	2	0
17:15	1	22	2	2	17:15	1	31	2	0
17:20	2	38	4	1	17:20	0	33	2	2
17:25	0	27	2	4	17:25	2	39	3	0
17:30	1	44	3	2	17:30	5	37	0	0
17:35	0	28	5	0	17:35	0	26	5	0
17:40	1	40	2	1	17:40	1	32	2	0
17:45	1	27	5	1	17:45	3	28	1	0
17:50	0	28	4	0	17:50	3	30	2	0
17:55	1	32	3	0	17:55	0	24	2	0
18:00	1	34	1	3	18:00	0	30	5	0
<b>TOTALE</b>	<b>8</b>	<b>370</b>	<b>42</b>	<b>17</b>	<b>TOTALE</b>	<b>17</b>	<b>372</b>	<b>27</b>	<b>2</b>

RAMO NORD-EST - Strada Padana verso Verona									
Manovra:	3					4			
	M	A	CL	CP		M	A	CL	CP
17:05	1	16	2	1	17:05	1	48	6	4
17:10	3	24	1	0	17:10	1	52	1	6
17:15	2	27	1	0	17:15	4	47	2	4
17:20	1	20	0	0	17:20	1	47	4	3
17:25	0	17	2	1	17:25	1	41	3	5
17:30	0	25	3	0	17:30	0	38	1	4
17:35	2	20	1	0	17:35	0	55	2	3
17:40	0	29	2	0	17:40	0	45	3	2
17:45	2	29	2	0	17:45	0	40	5	3
17:50	3	23	3	1	17:50	0	51	5	2
17:55	1	16	0	0	17:55	0	52	2	10
18:00	1	20	0	0	18:00	0	49	3	5
<b>TOTALE</b>	<b>16</b>	<b>266</b>	<b>17</b>	<b>3</b>	<b>TOTALE</b>	<b>8</b>	<b>565</b>	<b>37</b>	<b>51</b>

RAMO SUD-OVEST - via Olmo									
Manovra:	5					6			
	M	A	CL	CP		M	A	CL	CP
17:05	2	42	4	3	17:05	0	26	3	0
17:10	1	50	4	1	17:10	0	26	1	1
17:15	1	52	3	4	17:15	1	21	3	1
17:20	0	52	4	1	17:20	0	32	3	3
17:25	3	53	4	4	17:25	0	23	3	4
17:30	2	41	6	2	17:30	0	28	2	1
17:35	1	57	2	1	17:35	1	30	1	2
17:40	1	50	2	2	17:40	0	27	6	1
17:45	2	50	1	0	17:45	0	34	2	2
17:50	3	48	6	2	17:50	1	33	2	0
17:55	1	50	1	3	17:55	0	30	2	0
18:00	0	48	4	1	18:00	1	32	6	1
<b>TOTALE</b>	<b>17</b>	<b>593</b>	<b>41</b>	<b>24</b>	<b>TOTALE</b>	<b>4</b>	<b>342</b>	<b>34</b>	<b>16</b>

**Nodo 4 - Viale Italia - Via Olmo (SR 11)**



**Rilievi di traffico alla sezione della S.R. 11**



Figura 1 - Localizzazione dei punti di osservazione.

Manovra:	RAMO NORD-EST - Via Olmo				RAMO NORD - V.Italia				RAMO SUD-OVEST - Via Olmo								
	M	A	CL	CP	M	A	CL	CP	M	A	CL	CP					
17:05	2	49	5	5	0	4	0	0	0	15	1	2	3	50	4	2	
17:10	3	52	3	5	0	2	0	1	1	15	0	0	0	2	54	5	0
17:15	3	61	5	3	0	3	0	0	0	17	2	0	0	2	55	4	8
17:20	2	48	1	7	0	3	1	0	0	19	0	0	0	0	57	4	4
17:25	1	44	6	4	0	3	0	0	0	17	2	0	0	2	70	7	6
17:30	1	49	2	4	0	6	0	0	0	19	0	0	0	2	50	7	2
17:35	2	63	3	1	0	6	0	0	0	22	0	0	0	0	64	3	0
17:40	2	50	7	2	0	3	0	0	0	18	1	0	0	3	51	2	2
17:45	1	47	3	4	0	3	0	0	0	19	2	1	1	1	54	1	0
17:50	0	52	1	5	0	6	0	0	0	21	2	0	0	4	50	4	4
17:55	0	55	2	8	0	2	0	0	0	18	1	1	1	0	55	2	2
18:00	0	55	4	4	0	10	0	0	0	20	0	0	0	0	55	7	2
<b>TOTALE</b>	<b>17</b>	<b>625</b>	<b>42</b>	<b>52</b>	<b>0</b>	<b>51</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>220</b>	<b>11</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>297</b>	<b>22</b>	<b>1</b>



Figura 2 - Posizionamento dei sensori radar: direzione A – Est (a) e direzione B – Ovest (b).

SEZIONE: 1 DIREZIONE: A DATA: 28/02/2014

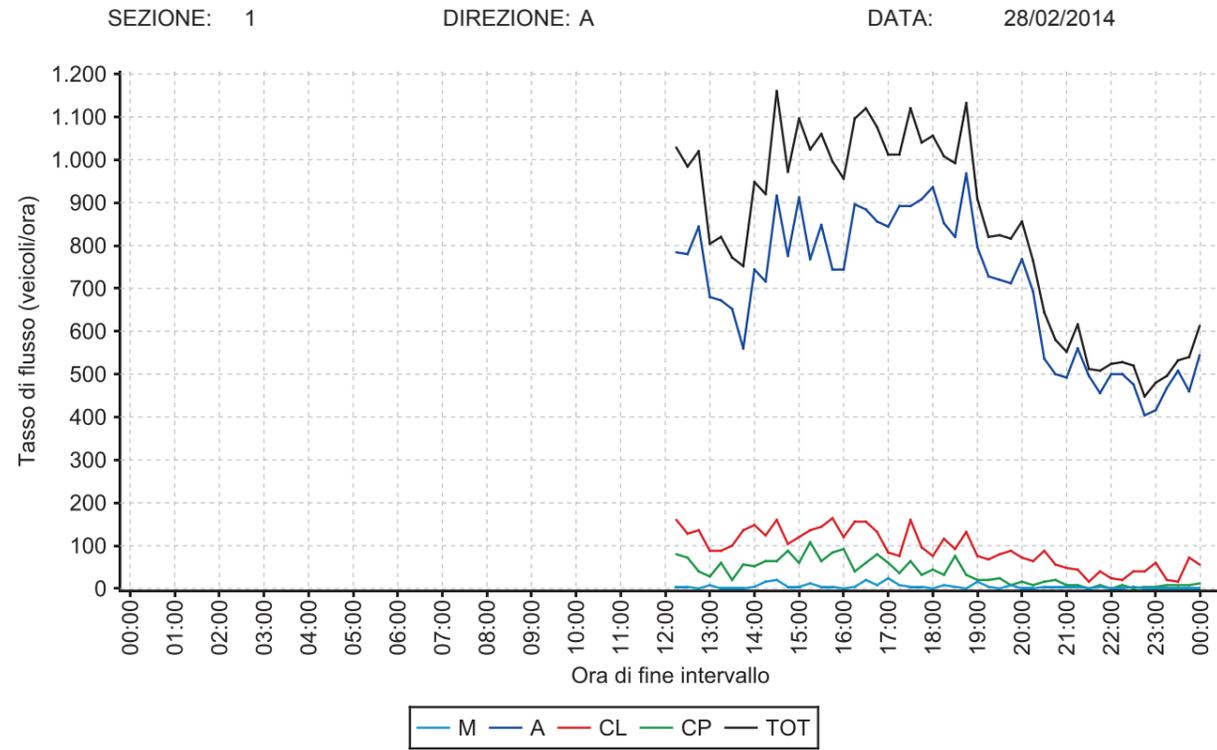
DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
28/02/2014	1	A	00:00-00:15									
28/02/2014	1	A	00:15-00:30									
28/02/2014	1	A	00:30-00:45									
28/02/2014	1	A	00:45-01:00									
28/02/2014	1	A	01:00-01:15									
28/02/2014	1	A	01:15-01:30									
28/02/2014	1	A	01:30-01:45									
28/02/2014	1	A	01:45-02:00									
28/02/2014	1	A	02:00-02:15									
28/02/2014	1	A	02:15-02:30									
28/02/2014	1	A	02:30-02:45									
28/02/2014	1	A	02:45-03:00									
28/02/2014	1	A	03:00-03:15									
28/02/2014	1	A	03:15-03:30									
28/02/2014	1	A	03:30-03:45									
28/02/2014	1	A	03:45-04:00									
28/02/2014	1	A	04:00-04:15									
28/02/2014	1	A	04:15-04:30									
28/02/2014	1	A	04:30-04:45									
28/02/2014	1	A	04:45-05:00									
28/02/2014	1	A	05:00-05:15									
28/02/2014	1	A	05:15-05:30									
28/02/2014	1	A	05:30-05:45									
28/02/2014	1	A	05:45-06:00									
28/02/2014	1	A	06:00-06:15									
28/02/2014	1	A	06:15-06:30									
28/02/2014	1	A	06:30-06:45									
28/02/2014	1	A	06:45-07:00									
28/02/2014	1	A	07:00-07:15									
28/02/2014	1	A	07:15-07:30									
28/02/2014	1	A	07:30-07:45									
28/02/2014	1	A	07:45-08:00									
28/02/2014	1	A	08:00-08:15									
28/02/2014	1	A	08:15-08:30									
28/02/2014	1	A	08:30-08:45									
28/02/2014	1	A	08:45-09:00									
28/02/2014	1	A	09:00-09:15									
28/02/2014	1	A	09:15-09:30									
28/02/2014	1	A	09:30-09:45									
28/02/2014	1	A	09:45-10:00									
28/02/2014	1	A	10:00-10:15									
28/02/2014	1	A	10:15-10:30									
28/02/2014	1	A	10:30-10:45									
28/02/2014	1	A	10:45-11:00									
28/02/2014	1	A	11:00-11:15									
28/02/2014	1	A	11:15-11:30									
28/02/2014	1	A	11:30-11:45									
28/02/2014	1	A	11:45-12:00									
28/02/2014	1	A	12:00-12:15	4	784	160	80	1.028	0,39	76,26	15,56	7,78

SEZIONE: 1 DIREZIONE: A DATA: 28/02/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
28/02/2014	1	A	12:15-12:30	4	780	128	72	984	0,41	79,27	13,01	7,32
28/02/2014	1	A	12:30-12:45	0	844	136	40	1.020	0,00	82,75	13,33	3,92
28/02/2014	1	A	12:45-13:00	8	680	88	28	804	1,00	84,58	10,95	3,48
28/02/2014	1	A	13:00-13:15	0	672	88	60	820	0,00	81,95	10,73	7,32
28/02/2014	1	A	13:15-13:30	0	652	100	20	772	0,00	84,46	12,95	2,59
28/02/2014	1	A	13:30-13:45	0	560	136	56	752	0,00	74,47	18,09	7,45
28/02/2014	1	A	13:45-14:00	4	744	148	52	948	0,42	78,48	15,61	5,49
28/02/2014	1	A	14:00-14:15	16	716	124	64	920	1,74	77,83	13,48	6,96
28/02/2014	1	A	14:15-14:30	20	916	160	64	1.160	1,72	78,97	13,79	5,52
28/02/2014	1	A	14:30-14:45	4	776	104	88	972	0,41	79,84	10,70	9,05
28/02/2014	1	A	14:45-15:00	4	912	120	60	1.096	0,36	83,21	10,95	5,47
28/02/2014	1	A	15:00-15:15	12	768	136	108	1.024	1,17	75,00	13,28	10,55
28/02/2014	1	A	15:15-15:30	4	848	144	64	1.060	0,38	80,00	13,58	6,04
28/02/2014	1	A	15:30-15:45	4	744	164	84	996	0,40	74,70	16,47	8,43
28/02/2014	1	A	15:45-16:00	0	744	120	92	956	0,00	77,82	12,55	9,62
28/02/2014	1	A	16:00-16:15	4	896	156	40	1.096	0,36	81,75	14,23	3,65
28/02/2014	1	A	16:15-16:30	20	884	156	60	1.120	1,79	78,93	13,93	5,36
28/02/2014	1	A	16:30-16:45	8	856	132	80	1.076	0,74	79,55	12,27	7,43
28/02/2014	1	A	16:45-17:00	24	844	84	60	1.012	2,37	83,40	8,30	5,93
28/02/2014	1	A	17:00-17:15	8	892	76	36	1.012	0,79	88,14	7,51	3,56
28/02/2014	1	A	17:15-17:30	4	892	160	64	1.120	0,36	79,64	14,29	5,71
28/02/2014	1	A	17:30-17:45	4	908	96	32	1.040	0,38	87,31	9,23	3,08
28/02/2014	1	A	17:45-18:00	0	936	76	44	1.056	0,00	88,64	7,20	4,17
28/02/2014	1	A	18:00-18:15	8	852	116	32	1.008	0,79	84,52	11,51	3,17
28/02/2014	1	A	18:15-18:30	4	820	92	76	992	0,40	82,66	9,27	7,66
28/02/2014	1	A	18:30-18:45	0	968	132	32	1.132	0,00	85,51	11,66	2,83
28/02/2014	1	A	18:45-19:00	16	796	76	20	908	1,76	87,67	8,37	2,20
28/02/2014	1	A	19:00-19:15	4	728	68	20	820	0,49	88,78	8,29	2,44
28/02/2014	1	A	19:15-19:30	0	720	80	24	824	0,00	87,38	9,71	2,91
28/02/2014	1	A	19:30-19:45	8	712	88	8	816	0,98	87,25	10,78	0,98
28/02/2014	1	A	19:45-20:00	0	768	72	16	856	0,00	89,72	8,41	1,87
28/02/2014	1	A	20:00-20:15	0	692	64	8	764	0,00	90,58	8,38	1,05
28/02/2014	1	A	20:15-20:30	4	536	88	16	644	0,62	83,23	13,66	2,48
28/02/2014	1	A	20:30-20:45	4	500	56	20	580	0,69	86,21	9,66	3,45
28/02/2014	1	A	20:45-21:00	4	492	48	8	552	0,72	89,13	8,70	1,45
28/02/2014	1	A	21:00-21:15	4	560	44	8	616	0,65	90,91	7,14	1,30
28/02/2014	1	A	21:15-21:30	0	496	16	0	512	0,00	96,88	3,13	0,00
28/02/2014	1	A	21:30-21:45	4	456	40	8	508	0,79	89,76	7,87	1,57
28/02/2014	1	A	21:45-22:00	0	500	24	0	524	0,00	95,42	4,58	0,00
28/02/2014	1	A	22:00-22:15	0	500	20	8	528	0,00	94,70	3,79	1,52
28/02/2014	1	A	22:15-22:30	4	476	40	0	520	0,77	91,54	7,69	0,00
28/02/2014	1	A	22:30-22:45	0	404	40	4	448	0,00	90,18	8,93	0,89
28/02/2014	1	A	22:45-23:00	0	416	60	4	480	0,00	86,67	12,50	0,83
28/02/2014	1	A	23:00-23:15	0	468	20	8	496	0,00	94,35	4,03	1,61
28/02/2014	1	A	23:15-23:30	0	508	16	8	532	0,00	95,49	3,01	1,50
28/02/2014	1	A	23:30-23:45	0	460	72	8	540	0,00	85,19	13,33	1,48
28/02/2014	1	A	23:45-23:59	0	544	56	12	612	0,00	88,89	9,15	1,96

SEZIONE: 1 DIREZIONE: A DATA: 28/02/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	M	A	CL	CP	TOT	%M	%A	%CL	%CP
28/02/2014	1	A	12-24	55	8.405	1.105	449	10.014	0,5	83,9	11,0	4,5
28/02/2014	1	A	12-20	49	6.403	929	419	7.800	0,6	82,1	11,9	5,4



SEZIONE: 1 DIREZIONE: A DATA: 01/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
01/03/2014	1	A	00:00-00:15	0	388	44	20	452	0,00	85,84	9,73	4,42
01/03/2014	1	A	00:15-00:30	0	472	32	16	520	0,00	90,77	6,15	3,08
01/03/2014	1	A	00:30-00:45	0	436	20	8	464	0,00	93,97	4,31	1,72
01/03/2014	1	A	00:45-01:00	4	452	28	20	504	0,79	89,68	5,56	3,97
01/03/2014	1	A	01:00-01:15	4	296	28	4	332	1,20	89,16	8,43	1,20
01/03/2014	1	A	01:15-01:30	0	280	12	0	292	0,00	95,89	4,11	0,00
01/03/2014	1	A	01:30-01:45	4	248	4	0	256	1,56	96,88	1,56	0,00
01/03/2014	1	A	01:45-02:00	0	288	8	0	296	0,00	97,30	2,70	0,00
01/03/2014	1	A	02:00-02:15	0	164	8	0	172	0,00	95,35	4,65	0,00
01/03/2014	1	A	02:15-02:30	0	224	8	8	240	0,00	93,33	3,33	3,33
01/03/2014	1	A	02:30-02:45	0	124	24	0	148	0,00	83,78	16,22	0,00
01/03/2014	1	A	02:45-03:00	0	96	28	0	124	0,00	77,42	22,58	0,00
01/03/2014	1	A	03:00-03:15	0	136	8	0	144	0,00	94,44	5,56	0,00
01/03/2014	1	A	03:15-03:30	0	76	4	0	80	0,00	95,00	5,00	0,00
01/03/2014	1	A	03:30-03:45	0	112	16	4	132	0,00	84,85	12,12	3,03
01/03/2014	1	A	03:45-04:00	0	80	8	0	88	0,00	90,91	9,09	0,00
01/03/2014	1	A	04:00-04:15	0	68	12	0	80	0,00	85,00	15,00	0,00
01/03/2014	1	A	04:15-04:30	0	72	8	0	80	0,00	90,00	10,00	0,00
01/03/2014	1	A	04:30-04:45	0	64	0	12	76	0,00	84,21	0,00	15,79
01/03/2014	1	A	04:45-05:00	0	68	8	0	76	0,00	89,47	10,53	0,00
01/03/2014	1	A	05:00-05:15	0	80	16	4	100	0,00	80,00	16,00	4,00
01/03/2014	1	A	05:15-05:30	0	108	28	0	136	0,00	79,41	20,59	0,00
01/03/2014	1	A	05:30-05:45	0	76	32	8	116	0,00	65,52	27,59	6,90
01/03/2014	1	A	05:45-06:00	0	92	16	24	132	0,00	69,70	12,12	18,18
01/03/2014	1	A	06:00-06:15	0	124	24	8	156	0,00	79,49	15,38	5,13
01/03/2014	1	A	06:15-06:30	4	180	24	8	216	1,85	83,33	11,11	3,70
01/03/2014	1	A	06:30-06:45	0	196	20	16	232	0,00	84,48	8,62	6,90
01/03/2014	1	A	06:45-07:00	0	148	48	16	212	0,00	69,81	22,64	7,55
01/03/2014	1	A	07:00-07:15	0	204	40	64	308	0,00	66,23	12,99	20,78
01/03/2014	1	A	07:15-07:30	0	272	44	36	352	0,00	77,27	12,50	10,23
01/03/2014	1	A	07:30-07:45	0	328	48	16	392	0,00	83,67	12,24	4,08
01/03/2014	1	A	07:45-08:00	4	340	56	20	420	0,95	80,95	13,33	4,76
01/03/2014	1	A	08:00-08:15	0	412	56	24	492	0,00	83,74	11,38	4,88
01/03/2014	1	A	08:15-08:30	4	404	56	20	484	0,83	83,47	11,57	4,13
01/03/2014	1	A	08:30-08:45	0	548	72	40	660	0,00	83,03	10,91	6,06
01/03/2014	1	A	08:45-09:00	0	676	88	8	772	0,00	87,56	11,40	1,04
01/03/2014	1	A	09:00-09:15	4	600	64	36	704	0,57	85,23	9,09	5,11
01/03/2014	1	A	09:15-09:30	0	696	104	24	824	0,00	84,47	12,62	2,91
01/03/2014	1	A	09:30-09:45	0	800	104	16	920	0,00	86,96	11,30	1,74
01/03/2014	1	A	09:45-10:00	8	776	88	12	884	0,90	87,78	9,95	1,36
01/03/2014	1	A	10:00-10:15	0	892	116	28	1.036	0,00	86,10	11,20	2,70
01/03/2014	1	A	10:15-10:30	0	912	108	64	1.084	0,00	84,13	9,96	5,90
01/03/2014	1	A	10:30-10:45	4	956	108	40	1.108	0,36	86,28	9,75	3,61
01/03/2014	1	A	10:45-11:00	16	964	88	24	1.092	1,47	88,28	8,06	2,20
01/03/2014	1	A	11:00-11:15	4	900	108	28	1.040	0,38	86,54	10,38	2,69
01/03/2014	1	A	11:15-11:30	8	964	112	16	1.100	0,73	87,64	10,18	1,45
01/03/2014	1	A	11:30-11:45	8	936	100	32	1.076	0,74	86,99	9,29	2,97
01/03/2014	1	A	11:45-12:00	0	812	108	16	936	0,00	86,75	11,54	1,71
01/03/2014	1	A	12:00-12:15	8	848	96	8	960	0,83	88,33	10,00	0,83

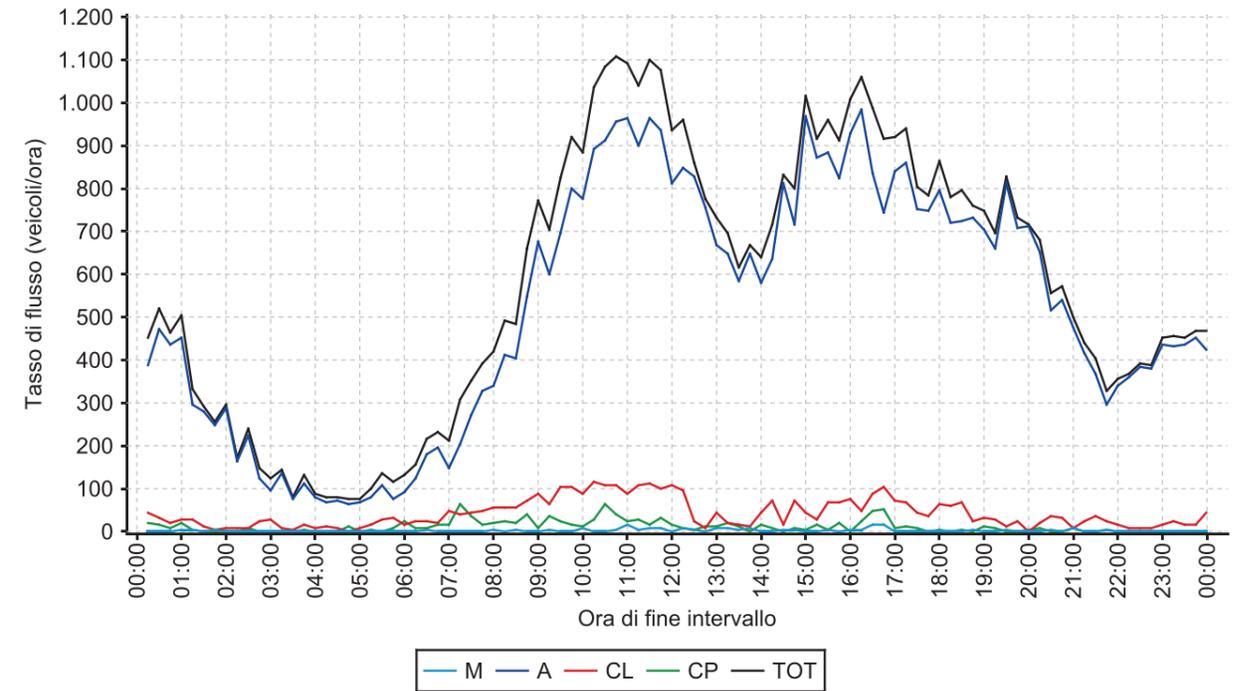
SEZIONE: 1 DIREZIONE: A DATA: 01/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
01/03/2014	1	A	12:15-12:30	4	828	24	4	860	0,47	96,28	2,79	0,47
01/03/2014	1	A	12:30-12:45	0	756	8	12	776	0,00	97,42	1,03	1,55
01/03/2014	1	A	12:45-13:00	8	668	44	12	732	1,09	91,26	6,01	1,64
01/03/2014	1	A	13:00-13:15	8	648	20	20	696	1,15	93,10	2,87	2,87
01/03/2014	1	A	13:15-13:30	4	584	16	12	616	0,65	94,81	2,60	1,95
01/03/2014	1	A	13:30-13:45	8	648	12	0	668	1,20	97,01	1,80	0,00
01/03/2014	1	A	13:45-14:00	0	580	44	16	640	0,00	90,63	6,88	2,50
01/03/2014	1	A	14:00-14:15	0	636	72	8	716	0,00	88,83	10,06	1,12
01/03/2014	1	A	14:15-14:30	4	812	16	0	832	0,48	97,60	1,92	0,00
01/03/2014	1	A	14:30-14:45	4	716	72	8	800	0,50	89,50	9,00	1,00
01/03/2014	1	A	14:45-15:00	0	968	44	4	1.016	0,00	95,28	4,33	0,39
01/03/2014	1	A	15:00-15:15	0	872	28	16	916	0,00	95,20	3,06	1,75
01/03/2014	1	A	15:15-15:30	4	884	68	4	960	0,42	92,08	7,08	0,42
01/03/2014	1	A	15:30-15:45	0	824	68	20	912	0,00	90,35	7,46	2,19
01/03/2014	1	A	15:45-16:00	4	928	76	0	1.008	0,40	92,06	7,54	0,00
01/03/2014	1	A	16:00-16:15	4	984	48	24	1.060	0,38	92,83	4,53	2,26
01/03/2014	1	A	16:15-16:30	16	836	88	48	988	1,62	84,62	8,91	4,86
01/03/2014	1	A	16:30-16:45	16	744	104	52	916	1,75	81,22	11,35	5,68
01/03/2014	1	A	16:45-17:00	0	840	72	8	920	0,00	91,30	7,83	0,87
01/03/2014	1	A	17:00-17:15	0	860	68	12	940	0,00	91,49	7,23	1,28
01/03/2014	1	A	17:15-17:30	0	752	44	8	804	0,00	93,53	5,47	1,00
01/03/2014	1	A	17:30-17:45	0	748	36	0	784	0,00	95,41	4,59	0,00
01/03/2014	1	A	17:45-18:00	0	796	64	4	864	0,00	92,13	7,41	0,46
01/03/2014	1	A	18:00-18:15	0	720	60	0	780	0,00	92,31	7,69	0,00
01/03/2014	1	A	18:15-18:30	0	724	68	4	796	0,00	90,95	8,54	0,50
01/03/2014	1	A	18:30-18:45	4	732	24	0	760	0,53	96,32	3,16	0,00
01/03/2014	1	A	18:45-19:00	0	704	32	12	748	0,00	94,12	4,28	1,60
01/03/2014	1	A	19:00-19:15	0	660	28	8	696	0,00	94,83	4,02	1,15
01/03/2014	1	A	19:15-19:30	4	812	12	0	828	0,48	98,07	1,45	0,00
01/03/2014	1	A	19:30-19:45	0	708	24	0	732	0,00	96,72	3,28	0,00
01/03/2014	1	A	19:45-20:00	0	712	0	4	716	0,00	99,44	0,00	0,56
01/03/2014	1	A	20:00-20:15	0	652	20	8	680	0,00	95,88	2,94	1,18
01/03/2014	1	A	20:15-20:30	4	516	36	0	556	0,72	92,81	6,47	0,00
01/03/2014	1	A	20:30-20:45	0	540	32	0	572	0,00	94,41	5,59	0,00
01/03/2014	1	A	20:45-21:00	8	476	8	8	500	1,60	95,20	1,60	1,60
01/03/2014	1	A	21:00-21:15	0	416	24	0	440	0,00	94,55	5,45	0,00
01/03/2014	1	A	21:15-21:30	0	368	36	0	404	0,00	91,09	8,91	0,00
01/03/2014	1	A	21:30-21:45	4	296	24	4	328	1,22	90,24	7,32	1,22
01/03/2014	1	A	21:45-22:00	0	340	16	0	356	0,00	95,51	4,49	0,00
01/03/2014	1	A	22:00-22:15	0	360	8	0	368	0,00	97,83	2,17	0,00
01/03/2014	1	A	22:15-22:30	0	384	8	0	392	0,00	97,96	2,04	0,00
01/03/2014	1	A	22:30-22:45	0	380	8	0	388	0,00	97,94	2,06	0,00
01/03/2014	1	A	22:45-23:00	0	436	16	0	452	0,00	96,46	3,54	0,00
01/03/2014	1	A	23:00-23:15	0	432	24	0	456	0,00	94,74	5,26	0,00
01/03/2014	1	A	23:15-23:30	0	436	16	0	452	0,00	96,46	3,54	0,00
01/03/2014	1	A	23:30-23:45	0	452	16	0	468	0,00	96,58	3,42	0,00
01/03/2014	1	A	23:45-23:59	0	424	44	0	468	0,00	90,60	9,40	0,00

SEZIONE: 1 DIREZIONE: A DATA: 01/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	M	A	CL	CP	TOT	%M	%A	%CL	%CP
01/03/2014	1	A	00-24	48	12.495	1.000	272	13.815	0,3	90,4	7,2	2,0
01/03/2014	1	A	07-20	40	9.481	787	223	10.531	0,4	90,0	7,5	2,1

SEZIONE: 1 DIREZIONE: A DATA: 01/03/2014



SEZIONE: 1 DIREZIONE: A DATA: 02/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
02/03/2014	1	A	00:00-00:15	0	364	16	4	384	0,00	94,79	4,17	1,04
02/03/2014	1	A	00:15-00:30	0	536	16	4	556	0,00	96,40	2,88	0,72
02/03/2014	1	A	00:30-00:45	0	432	28	12	472	0,00	91,53	5,93	2,54
02/03/2014	1	A	00:45-01:00	0	316	72	0	388	0,00	81,44	18,56	0,00
02/03/2014	1	A	01:00-01:15	0	268	20	0	288	0,00	93,06	6,94	0,00
02/03/2014	1	A	01:15-01:30	0	304	16	4	324	0,00	93,83	4,94	1,23
02/03/2014	1	A	01:30-01:45	0	276	44	0	320	0,00	86,25	13,75	0,00
02/03/2014	1	A	01:45-02:00	0	180	20	4	204	0,00	88,24	9,80	1,96
02/03/2014	1	A	02:00-02:15	0	204	24	0	228	0,00	89,47	10,53	0,00
02/03/2014	1	A	02:15-02:30	0	192	28	4	224	0,00	85,71	12,50	1,79
02/03/2014	1	A	02:30-02:45	0	128	8	0	136	0,00	94,12	5,88	0,00
02/03/2014	1	A	02:45-03:00	0	168	16	0	184	0,00	91,30	8,70	0,00
02/03/2014	1	A	03:00-03:15	0	132	24	0	156	0,00	84,62	15,38	0,00
02/03/2014	1	A	03:15-03:30	0	64	16	0	80	0,00	80,00	20,00	0,00
02/03/2014	1	A	03:30-03:45	0	48	8	0	56	0,00	85,71	14,29	0,00
02/03/2014	1	A	03:45-04:00	0	32	20	0	52	0,00	61,54	38,46	0,00
02/03/2014	1	A	04:00-04:15	0	52	4	0	56	0,00	92,86	7,14	0,00
02/03/2014	1	A	04:15-04:30	0	36	12	0	48	0,00	75,00	25,00	0,00
02/03/2014	1	A	04:30-04:45	0	76	0	0	76	0,00	100,0	0,00	0,00
02/03/2014	1	A	04:45-05:00	0	32	4	0	36	0,00	88,89	11,11	0,00
02/03/2014	1	A	05:00-05:15	0	56	8	0	64	0,00	87,50	12,50	0,00
02/03/2014	1	A	05:15-05:30	0	80	12	0	92	0,00	86,96	13,04	0,00
02/03/2014	1	A	05:30-05:45	0	80	8	0	88	0,00	90,91	9,09	0,00
02/03/2014	1	A	05:45-06:00	0	80	8	12	100	0,00	80,00	8,00	12,00
02/03/2014	1	A	06:00-06:15	0	76	20	4	100	0,00	76,00	20,00	4,00
02/03/2014	1	A	06:15-06:30	0	96	24	0	120	0,00	80,00	20,00	0,00
02/03/2014	1	A	06:30-06:45	0	116	32	4	152	0,00	76,32	21,05	2,63
02/03/2014	1	A	06:45-07:00	0	52	20	0	72	0,00	72,22	27,78	0,00
02/03/2014	1	A	07:00-07:15	0	84	12	0	96	0,00	87,50	12,50	0,00
02/03/2014	1	A	07:15-07:30	0	132	24	0	156	0,00	84,62	15,38	0,00
02/03/2014	1	A	07:30-07:45	0	148	36	0	184	0,00	80,43	19,57	0,00
02/03/2014	1	A	07:45-08:00	0	136	8	4	148	0,00	91,89	5,41	2,70
02/03/2014	1	A	08:00-08:15	0	148	16	0	164	0,00	90,24	9,76	0,00
02/03/2014	1	A	08:15-08:30	0	248	12	4	264	0,00	93,94	4,55	1,52
02/03/2014	1	A	08:30-08:45	0	352	40	4	396	0,00	88,89	10,10	1,01
02/03/2014	1	A	08:45-09:00	4	460	36	0	500	0,80	92,00	7,20	0,00
02/03/2014	1	A	09:00-09:15	0	464	32	0	496	0,00	93,55	6,45	0,00
02/03/2014	1	A	09:15-09:30	0	492	20	12	524	0,00	93,89	3,82	2,29
02/03/2014	1	A	09:30-09:45	4	508	60	0	572	0,70	88,81	10,49	0,00
02/03/2014	1	A	09:45-10:00	4	588	56	0	648	0,62	90,74	8,64	0,00
02/03/2014	1	A	10:00-10:15	0	744	28	12	784	0,00	94,90	3,57	1,53
02/03/2014	1	A	10:15-10:30	0	616	68	4	688	0,00	89,53	9,88	0,58
02/03/2014	1	A	10:30-10:45	0	676	56	4	736	0,00	91,85	7,61	0,54
02/03/2014	1	A	10:45-11:00	4	588	52	4	648	0,62	90,74	8,02	0,62
02/03/2014	1	A	11:00-11:15	0	580	40	4	624	0,00	92,95	6,41	0,64
02/03/2014	1	A	11:15-11:30	0	636	48	0	684	0,00	92,98	7,02	0,00
02/03/2014	1	A	11:30-11:45	0	568	32	0	600	0,00	94,67	5,33	0,00
02/03/2014	1	A	11:45-12:00	0	632	40	4	676	0,00	93,49	5,92	0,59
02/03/2014	1	A	12:00-12:15	0	620	48	0	668	0,00	92,81	7,19	0,00

SEZIONE: 1 DIREZIONE: A DATA: 02/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
02/03/2014	1	A	12:15-12:30	4	504	52	0	560	0,71	90,00	9,29	0,00
02/03/2014	1	A	12:30-12:45	0	460	20	4	484	0,00	95,04	4,13	0,83
02/03/2014	1	A	12:45-13:00	0	392	24	4	420	0,00	93,33	5,71	0,95
02/03/2014	1	A	13:00-13:15	0	440	8	8	456	0,00	96,49	1,75	1,75
02/03/2014	1	A	13:15-13:30	0	476	32	4	512	0,00	92,97	6,25	0,78
02/03/2014	1	A	13:30-13:45	0	560	28	0	588	0,00	95,24	4,76	0,00
02/03/2014	1	A	13:45-14:00	0	648	28	8	684	0,00	94,74	4,09	1,17
02/03/2014	1	A	14:00-14:15	0	672	28	0	700	0,00	96,00	4,00	0,00
02/03/2014	1	A	14:15-14:30	0	636	28	0	664	0,00	95,78	4,22	0,00
02/03/2014	1	A	14:30-14:45	4	732	28	0	764	0,52	95,81	3,66	0,00
02/03/2014	1	A	14:45-15:00	4	840	28	0	872	0,46	96,33	3,21	0,00
02/03/2014	1	A	15:00-15:15	0	932	56	8	996	0,00	93,57	5,62	0,80
02/03/2014	1	A	15:15-15:30	4	956	64	8	1.032	0,39	92,64	6,20	0,78
02/03/2014	1	A	15:30-15:45	0	872	88	4	964	0,00	90,46	9,13	0,41
02/03/2014	1	A	15:45-16:00	0	892	60	8	960	0,00	92,92	6,25	0,83
02/03/2014	1	A	16:00-16:15	0	876	56	8	940	0,00	93,19	5,96	0,85
02/03/2014	1	A	16:15-16:30	4	880	64	4	952	0,42	92,44	6,72	0,42
02/03/2014	1	A	16:30-16:45	4	944	56	0	1.004	0,40	94,02	5,58	0,00
02/03/2014	1	A	16:45-17:00	0	852	100	12	964	0,00	88,38	10,37	1,24
02/03/2014	1	A	17:00-17:15	0	904	60	8	972	0,00	93,00	6,17	0,82
02/03/2014	1	A	17:15-17:30	0	912	48	0	960	0,00	95,00	5,00	0,00
02/03/2014	1	A	17:30-17:45	4	744	40	8	796	0,50	93,47	5,03	1,01
02/03/2014	1	A	17:45-18:00	0	660	32	8	700	0,00	94,29	4,57	1,14
02/03/2014	1	A	18:00-18:15	0	636	28	8	672	0,00	94,64	4,17	1,19
02/03/2014	1	A	18:15-18:30	0	600	36	0	636	0,00	94,34	5,66	0,00
02/03/2014	1	A	18:30-18:45	4	500	88	0	592	0,68	84,46	14,86	0,00
02/03/2014	1	A	18:45-19:00	8	516	36	12	572	1,40	90,21	6,29	2,10
02/03/2014	1	A	19:00-19:15	0	620	44	4	668	0,00	92,81	6,59	0,60
02/03/2014	1	A	19:15-19:30	4	480	48	8	540	0,74	88,89	8,89	1,48
02/03/2014	1	A	19:30-19:45	0	472	44	4	520	0,00	90,77	8,46	0,77
02/03/2014	1	A	19:45-20:00	0	520	36	0	556	0,00	93,53	6,47	0,00
02/03/2014	1	A	20:00-20:15	0	376	28	0	404	0,00	93,07	6,93	0,00
02/03/2014	1	A	20:15-20:30	4	360	52	12	428	0,93	84,11	12,15	2,80
02/03/2014	1	A	20:30-20:45	0	388	24	4	416	0,00	93,27	5,77	0,96
02/03/2014	1	A	20:45-21:00	0	300	24	12	336	0,00	89,29	7,14	3,57
02/03/2014	1	A	21:00-21:15	0	320	20	0	340	0,00	94,12	5,88	0,00
02/03/2014	1	A	21:15-21:30	0	276	16	8	300	0,00	92,00	5,33	2,67
02/03/2014	1	A	21:30-21:45	0	304	20	4	328	0,00	92,68	6,10	1,22
02/03/2014	1	A	21:45-22:00	0	296	40	0	336	0,00	88,10	11,90	0,00
02/03/2014	1	A	22:00-22:15	0	288	28	4	320	0,00	90,00	8,75	1,25
02/03/2014	1	A	22:15-22:30	0	364	8	8	380	0,00	95,79	2,11	2,11
02/03/2014	1	A	22:30-22:45	0	348	24	8	380	0,00	91,58	6,32	2,11
02/03/2014	1	A	22:45-23:00	0	348	28	0	376	0,00	92,55	7,45	0,00
02/03/2014	1	A	23:00-23:15	0	316	28	4	348	0,00	90,80	8,05	1,15
02/03/2014	1	A	23:15-23:30	0	340	24	0	364	0,00	93,41	6,59	0,00
02/03/2014	1	A	23:30-23:45	0	264	12	0	276	0,00	95,65	4,35	0,00
02/03/2014	1	A	23:45-23:59	0	280	12	8	300	0,00	93,33	4,00	2,67

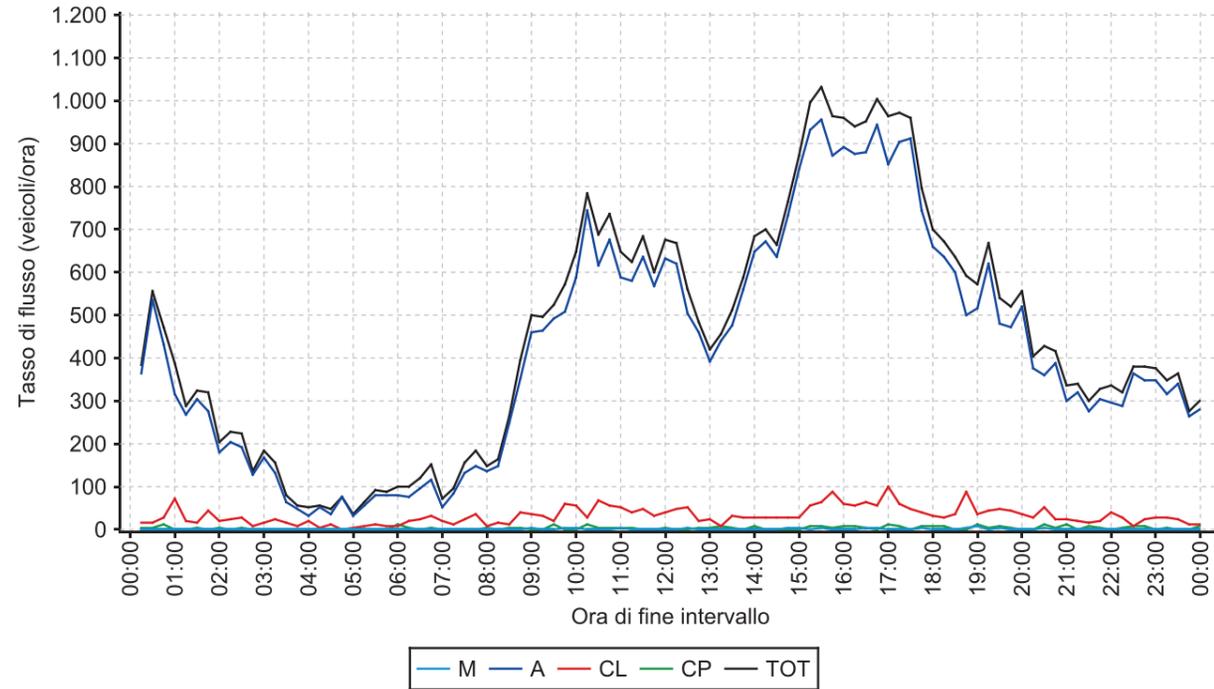
SEZIONE: 1 DIREZIONE: A DATA: 02/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	M	A	CL	CP	TOT	%M	%A	%CL	%CP
02/03/2014	1	A	00-24	16	10.048	767	80	10.911	0,1	92,1	7,0	0,7
02/03/2014	1	A	07-20	15	7.637	538	49	8.239	0,2	92,7	6,5	0,6

SEZIONE: 1 DIREZIONE: A DATA: 03/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
03/03/2014	1	A	00:00-00:15	0	208	24	0	232	0,00	89,66	10,34	0,00
03/03/2014	1	A	00:15-00:30	0	192	12	0	204	0,00	94,12	5,88	0,00
03/03/2014	1	A	00:30-00:45	0	108	16	0	124	0,00	87,10	12,90	0,00
03/03/2014	1	A	00:45-01:00	4	132	20	0	156	2,56	84,62	12,82	0,00
03/03/2014	1	A	01:00-01:15	0	96	16	0	112	0,00	85,71	14,29	0,00
03/03/2014	1	A	01:15-01:30	0	56	4	0	60	0,00	93,33	6,67	0,00
03/03/2014	1	A	01:30-01:45	0	60	12	4	76	0,00	78,95	15,79	5,26
03/03/2014	1	A	01:45-02:00	0	52	4	0	56	0,00	92,86	7,14	0,00
03/03/2014	1	A	02:00-02:15	0	32	8	4	44	0,00	72,73	18,18	9,09
03/03/2014	1	A	02:15-02:30	0	24	8	0	32	0,00	75,00	25,00	0,00
03/03/2014	1	A	02:30-02:45	0	36	4	8	48	0,00	75,00	8,33	16,67
03/03/2014	1	A	02:45-03:00	0	24	4	0	28	0,00	85,71	14,29	0,00
03/03/2014	1	A	03:00-03:15	0	12	4	0	16	0,00	75,00	25,00	0,00
03/03/2014	1	A	03:15-03:30	0	12	0	4	16	0,00	75,00	0,00	25,00
03/03/2014	1	A	03:30-03:45	0	20	4	0	24	0,00	83,33	16,67	0,00
03/03/2014	1	A	03:45-04:00	0	24	0	0	24	0,00	100,0	0,00	0,00
03/03/2014	1	A	04:00-04:15	0	16	4	0	20	0,00	80,00	20,00	0,00
03/03/2014	1	A	04:15-04:30	0	40	4	8	52	0,00	76,92	7,69	15,38
03/03/2014	1	A	04:30-04:45	0	28	0	0	28	0,00	100,0	0,00	0,00
03/03/2014	1	A	04:45-05:00	0	44	4	4	52	0,00	84,62	7,69	7,69
03/03/2014	1	A	05:00-05:15	0	68	20	24	112	0,00	60,71	17,86	21,43
03/03/2014	1	A	05:15-05:30	0	84	28	16	128	0,00	65,63	21,88	12,50
03/03/2014	1	A	05:30-05:45	4	160	24	28	216	1,85	74,07	11,11	12,96
03/03/2014	1	A	05:45-06:00	0	108	20	16	144	0,00	75,00	13,89	11,11
03/03/2014	1	A	06:00-06:15	0	136	24	40	200	0,00	68,00	12,00	20,00
03/03/2014	1	A	06:15-06:30	4	236	60	20	320	1,25	73,75	18,75	6,25
03/03/2014	1	A	06:30-06:45	0	348	40	12	400	0,00	87,00	10,00	3,00
03/03/2014	1	A	06:45-07:00	0	424	76	36	536	0,00	79,10	14,18	6,72
03/03/2014	1	A	07:00-07:15	0	568	64	64	696	0,00	81,61	9,20	9,20
03/03/2014	1	A	07:15-07:30	0	624	84	40	748	0,00	83,42	11,23	5,35
03/03/2014	1	A	07:30-07:45	0	784	80	56	920	0,00	85,22	8,70	6,09
03/03/2014	1	A	07:45-08:00	4	684	140	52	880	0,45	77,73	15,91	5,91
03/03/2014	1	A	08:00-08:15	0	648	88	100	836	0,00	77,51	10,53	11,96
03/03/2014	1	A	08:15-08:30	12	708	100	48	868	1,38	81,57	11,52	5,53
03/03/2014	1	A	08:30-08:45	8	752	96	68	924	0,87	81,39	10,39	7,36
03/03/2014	1	A	08:45-09:00	8	652	124	68	852	0,94	76,53	14,55	7,98
03/03/2014	1	A	09:00-09:15	12	644	72	68	796	1,51	80,90	9,05	8,54
03/03/2014	1	A	09:15-09:30	0	736	124	68	928	0,00	79,31	13,36	7,33
03/03/2014	1	A	09:30-09:45	8	740	128	80	956	0,84	77,41	13,39	8,37
03/03/2014	1	A	09:45-10:00	8	628	140	80	856	0,93	73,36	16,36	9,35
03/03/2014	1	A	10:00-10:15	0	736	108	36	880	0,00	83,64	12,27	4,09
03/03/2014	1	A	10:15-10:30	0	728	120	72	920	0,00	79,13	13,04	7,83
03/03/2014	1	A	10:30-10:45	4	660	120	44	828	0,48	79,71	14,49	5,31
03/03/2014	1	A	10:45-11:00	12	628	124	60	824	1,46	76,21	15,05	7,28
03/03/2014	1	A	11:00-11:15	8	704	124	48	884	0,90	79,64	14,03	5,43
03/03/2014	1	A	11:15-11:30	12	604	72	48	736	1,63	82,07	9,78	6,52
03/03/2014	1	A	11:30-11:45	12	612	128	52	804	1,49	76,12	15,92	6,47
03/03/2014	1	A	11:45-12:00	8	648	116	52	824	0,97	78,64	14,08	6,31
03/03/2014	1	A	12:00-12:15	4	792	116	64	976	0,41	81,15	11,89	6,56

SEZIONE: 1 DIREZIONE: A DATA: 02/03/2014



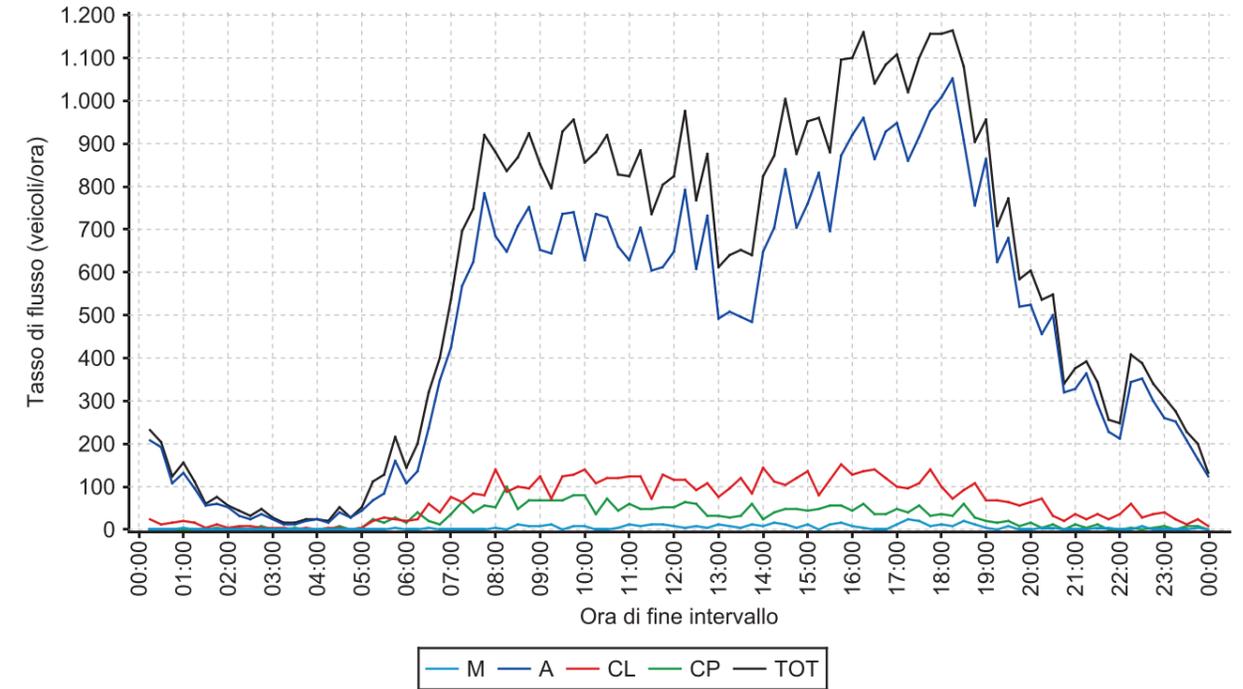
SEZIONE: 1 DIREZIONE: A DATA: 03/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
03/03/2014	1	A	12:15-12:30	8	608	92	60	768	1,04	79,17	11,98	7,81
03/03/2014	1	A	12:30-12:45	4	732	108	32	876	0,46	83,56	12,33	3,65
03/03/2014	1	A	12:45-13:00	12	492	76	32	612	1,96	80,39	12,42	5,23
03/03/2014	1	A	13:00-13:15	8	508	96	28	640	1,25	79,38	15,00	4,38
03/03/2014	1	A	13:15-13:30	4	496	120	32	652	0,61	76,07	18,40	4,91
03/03/2014	1	A	13:30-13:45	12	484	84	60	640	1,88	75,63	13,13	9,38
03/03/2014	1	A	13:45-14:00	8	648	144	24	824	0,97	78,64	17,48	2,91
03/03/2014	1	A	14:00-14:15	16	704	112	40	872	1,83	80,73	12,84	4,59
03/03/2014	1	A	14:15-14:30	12	840	104	48	1.004	1,20	83,67	10,36	4,78
03/03/2014	1	A	14:30-14:45	4	704	120	48	876	0,46	80,37	13,70	5,48
03/03/2014	1	A	14:45-15:00	12	760	136	44	952	1,26	79,83	14,29	4,62
03/03/2014	1	A	15:00-15:15	0	832	80	48	960	0,00	86,67	8,33	5,00
03/03/2014	1	A	15:15-15:30	12	696	116	56	880	1,36	79,09	13,18	6,36
03/03/2014	1	A	15:30-15:45	16	872	152	56	1.096	1,46	79,56	13,87	5,11
03/03/2014	1	A	15:45-16:00	8	920	128	44	1.100	0,73	83,64	11,64	4,00
03/03/2014	1	A	16:00-16:15	4	960	136	60	1.160	0,34	82,76	11,72	5,17
03/03/2014	1	A	16:15-16:30	0	864	140	36	1.040	0,00	83,08	13,46	3,46
03/03/2014	1	A	16:30-16:45	0	928	120	36	1.084	0,00	85,61	11,07	3,32
03/03/2014	1	A	16:45-17:00	12	948	100	48	1.108	1,08	85,56	9,03	4,33
03/03/2014	1	A	17:00-17:15	24	860	96	40	1.020	2,35	84,31	9,41	3,92
03/03/2014	1	A	17:15-17:30	20	916	108	56	1.100	1,82	83,27	9,82	5,09
03/03/2014	1	A	17:30-17:45	8	976	140	32	1.156	0,69	84,43	12,11	2,77
03/03/2014	1	A	17:45-18:00	12	1.008	100	36	1.156	1,04	87,20	8,65	3,11
03/03/2014	1	A	18:00-18:15	8	1.052	72	32	1.164	0,69	90,38	6,19	2,75
03/03/2014	1	A	18:15-18:30	20	908	92	60	1.080	1,85	84,07	8,52	5,56
03/03/2014	1	A	18:30-18:45	12	756	108	28	904	1,33	83,63	11,95	3,10
03/03/2014	1	A	18:45-19:00	4	864	68	20	956	0,42	90,38	7,11	2,09
03/03/2014	1	A	19:00-19:15	0	624	68	16	708	0,00	88,14	9,60	2,26
03/03/2014	1	A	19:15-19:30	8	680	64	20	772	1,04	88,08	8,29	2,59
03/03/2014	1	A	19:30-19:45	0	520	56	8	584	0,00	89,04	9,59	1,37
03/03/2014	1	A	19:45-20:00	0	524	64	16	604	0,00	86,75	10,60	2,65
03/03/2014	1	A	20:00-20:15	4	456	72	4	536	0,75	85,07	13,43	0,75
03/03/2014	1	A	20:15-20:30	4	500	32	12	548	0,73	91,24	5,84	2,19
03/03/2014	1	A	20:30-20:45	0	320	20	0	340	0,00	94,12	5,88	0,00
03/03/2014	1	A	20:45-21:00	0	328	36	12	376	0,00	87,23	9,57	3,19
03/03/2014	1	A	21:00-21:15	0	364	24	4	392	0,00	92,86	6,12	1,02
03/03/2014	1	A	21:15-21:30	4	292	36	12	344	1,16	84,88	10,47	3,49
03/03/2014	1	A	21:30-21:45	4	228	24	0	256	1,56	89,06	9,38	0,00
03/03/2014	1	A	21:45-22:00	0	212	36	0	248	0,00	85,48	14,52	0,00
03/03/2014	1	A	22:00-22:15	0	344	60	4	408	0,00	84,31	14,71	0,98
03/03/2014	1	A	22:15-22:30	8	352	28	0	388	2,06	90,72	7,22	0,00
03/03/2014	1	A	22:30-22:45	0	300	36	4	340	0,00	88,24	10,59	1,18
03/03/2014	1	A	22:45-23:00	0	260	40	8	308	0,00	84,42	12,99	2,60
03/03/2014	1	A	23:00-23:15	0	252	24	0	276	0,00	91,30	8,70	0,00
03/03/2014	1	A	23:15-23:30	0	208	12	8	228	0,00	91,23	5,26	3,51
03/03/2014	1	A	23:30-23:45	4	164	24	8	200	2,00	82,00	12,00	4,00
03/03/2014	1	A	23:45-23:59	0	124	8	0	132	0,00	93,94	6,06	0,00

SEZIONE: 1 DIREZIONE: A DATA: 03/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	M	A	CL	CP	TOT	%M	%A	%CL	%CP
03/03/2014	1	A	00-24	107	11.362	1.606	691	13.766	0,8	82,5	11,7	5,0
03/03/2014	1	A	07-20	97	9.491	1.367	616	11.571	0,8	82,0	11,8	5,3

SEZIONE: 1 DIREZIONE: A DATA: 03/03/2014



SEZIONE: 1 DIREZIONE: A DATA: 04/03/2014												
DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
04/03/2014	1	A	00:00-00:15	0	124	16	0	140	0,00	88,57	11,43	0,00
04/03/2014	1	A	00:15-00:30	0	132	8	0	140	0,00	94,29	5,71	0,00
04/03/2014	1	A	00:30-00:45	0	112	8	4	124	0,00	90,32	6,45	3,23
04/03/2014	1	A	00:45-01:00	0	76	4	4	84	0,00	90,48	4,76	4,76
04/03/2014	1	A	01:00-01:15	4	64	20	12	100	4,00	64,00	20,00	12,00
04/03/2014	1	A	01:15-01:30	0	24	8	4	36	0,00	66,67	22,22	11,11
04/03/2014	1	A	01:30-01:45	4	32	4	0	40	10,00	80,00	10,00	0,00
04/03/2014	1	A	01:45-02:00	0	16	0	0	16	0,00	100,0	0,00	0,00
04/03/2014	1	A	02:00-02:15	0	52	0	0	52	0,00	100,0	0,00	0,00
04/03/2014	1	A	02:15-02:30	0	32	4	4	40	0,00	80,00	10,00	10,00
04/03/2014	1	A	02:30-02:45	0	16	12	4	32	0,00	50,00	37,50	12,50
04/03/2014	1	A	02:45-03:00	4	16	0	0	20	20,00	80,00	0,00	0,00
04/03/2014	1	A	03:00-03:15	4	12	8	0	24	16,67	50,00	33,33	0,00
04/03/2014	1	A	03:15-03:30	0	4	0	0	4	0,00	100,0	0,00	0,00
04/03/2014	1	A	03:30-03:45	4	20	0	0	24	16,67	83,33	0,00	0,00
04/03/2014	1	A	03:45-04:00	0	12	4	0	16	0,00	75,00	25,00	0,00
04/03/2014	1	A	04:00-04:15	0	32	4	4	40	0,00	80,00	10,00	10,00
04/03/2014	1	A	04:15-04:30	0	20	4	0	24	0,00	83,33	16,67	0,00
04/03/2014	1	A	04:30-04:45	0	24	12	12	48	0,00	50,00	25,00	25,00
04/03/2014	1	A	04:45-05:00	0	24	12	8	44	0,00	54,55	27,27	18,18
04/03/2014	1	A	05:00-05:15	0	52	24	20	96	0,00	54,17	25,00	20,83
04/03/2014	1	A	05:15-05:30	0	128	16	8	152	0,00	84,21	10,53	5,26
04/03/2014	1	A	05:30-05:45	0	200	48	20	268	0,00	74,63	17,91	7,46
04/03/2014	1	A	05:45-06:00	0	144	48	12	204	0,00	70,59	23,53	5,88
04/03/2014	1	A	06:00-06:15	0	100	48	28	176	0,00	56,82	27,27	15,91
04/03/2014	1	A	06:15-06:30	4	228	52	36	320	1,25	71,25	16,25	11,25
04/03/2014	1	A	06:30-06:45	0	232	56	40	328	0,00	70,73	17,07	12,20
04/03/2014	1	A	06:45-07:00	0	396	88	36	520	0,00	76,15	16,92	6,92
04/03/2014	1	A	07:00-07:15	0	440	88	56	584	0,00	75,34	15,07	9,59
04/03/2014	1	A	07:15-07:30	4	604	100	60	768	0,52	78,65	13,02	7,81
04/03/2014	1	A	07:30-07:45	8	804	120	84	1.016	0,79	79,13	11,81	8,27
04/03/2014	1	A	07:45-08:00	0	664	120	52	836	0,00	79,43	14,35	6,22
04/03/2014	1	A	08:00-08:15	0	724	144	68	936	0,00	77,35	15,38	7,26
04/03/2014	1	A	08:15-08:30	8	684	120	56	868	0,92	78,80	13,82	6,45
04/03/2014	1	A	08:30-08:45	0	680	148	52	880	0,00	77,27	16,82	5,91
04/03/2014	1	A	08:45-09:00	0	872	80	56	1.008	0,00	86,51	7,94	5,56
04/03/2014	1	A	09:00-09:15	12	656	100	84	852	1,41	77,00	11,74	9,86
04/03/2014	1	A	09:15-09:30	4	732	128	52	916	0,44	79,91	13,97	5,68
04/03/2014	1	A	09:30-09:45	4	684	112	68	868	0,46	78,80	12,90	7,83
04/03/2014	1	A	09:45-10:00	12	712	156	60	940	1,28	75,74	16,60	6,38
04/03/2014	1	A	10:00-10:15	4	724	92	100	920	0,43	78,70	10,00	10,87
04/03/2014	1	A	10:15-10:30	8	816	148	72	1.044	0,77	78,16	14,18	6,90
04/03/2014	1	A	10:30-10:45	12	872	208	44	1.136	1,06	76,76	18,31	3,87
04/03/2014	1	A	10:45-11:00	4	736	108	44	892	0,45	82,51	12,11	4,93
04/03/2014	1	A	11:00-11:15	8	912	148	64	1.132	0,71	80,57	13,07	5,65
04/03/2014	1	A	11:15-11:30	4	684	172	56	916	0,44	74,67	18,78	6,11
04/03/2014	1	A	11:30-11:45	4	636	128	44	812	0,49	78,33	15,76	5,42
04/03/2014	1	A	11:45-12:00	8	680	152	44	884	0,90	76,92	17,19	4,98
04/03/2014	1	A	12:00-12:15	8	688	120	32	848	0,94	81,13	14,15	3,77

SEZIONE: 1 DIREZIONE: A DATA: 04/03/2014												
DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
04/03/2014	1	A	12:15-12:30	0	612	104	76	792	0,00	77,27	13,13	9,60
04/03/2014	1	A	12:30-12:45	4	792	112	36	944	0,42	83,90	11,86	3,81
04/03/2014	1	A	12:45-13:00	16	600	96	24	736	2,17	81,52	13,04	3,26
04/03/2014	1	A	13:00-13:15	0	536	72	28	636	0,00	84,28	11,32	4,40
04/03/2014	1	A	13:15-13:30	0	592	104	32	728	0,00	81,32	14,29	4,40
04/03/2014	1	A	13:30-13:45	0	600	96	36	732	0,00	81,97	13,11	4,92
04/03/2014	1	A	13:45-14:00	4	632	100	64	800	0,50	79,00	12,50	8,00
04/03/2014	1	A	14:00-14:15	0	708	132	48	888	0,00	79,73	14,86	5,41
04/03/2014	1	A	14:15-14:30	16	824	68	44	952	1,68	86,55	7,14	4,62
04/03/2014	1	A	14:30-14:45	8	820	100	60	988	0,81	83,00	10,12	6,07
04/03/2014	1	A	14:45-15:00	12	780	104	68	964	1,24	80,91	10,79	7,05
04/03/2014	1	A	15:00-15:15	4	820	120	48	992	0,40	82,66	12,10	4,84
04/03/2014	1	A	15:15-15:30	4	900	160	68	1.132	0,35	79,51	14,13	6,01
04/03/2014	1	A	15:30-15:45	4	772	144	60	980	0,41	78,78	14,69	6,12
04/03/2014	1	A	15:45-16:00	8	908	152	56	1.124	0,71	80,78	13,52	4,98
04/03/2014	1	A	16:00-16:15	4	796	148	76	1.024	0,39	77,73	14,45	7,42
04/03/2014	1	A	16:15-16:30	4	784	96	48	932	0,43	84,12	10,30	5,15
04/03/2014	1	A	16:30-16:45	4	788	120	72	984	0,41	80,08	12,20	7,32
04/03/2014	1	A	16:45-17:00	0	920	140	52	1.112	0,00	82,73	12,59	4,68
04/03/2014	1	A	17:00-17:15	16	952	136	32	1.136	1,41	83,80	11,97	2,82
04/03/2014	1	A	17:15-17:30	8	888	136	48	1.080	0,74	82,22	12,59	4,44
04/03/2014	1	A	17:30-17:45	8	900	80	44	1.032	0,78	87,21	7,75	4,26
04/03/2014	1	A	17:45-18:00	20	920	128	20	1.088	1,84	84,56	11,76	1,84
04/03/2014	1	A	18:00-18:15	12	904	88	40	1.044	1,15	86,59	8,43	3,83
04/03/2014	1	A	18:15-18:30	4	884	52	32	972	0,41	90,95	5,35	3,29
04/03/2014	1	A	18:30-18:45	0	900	104	48	1.052	0,00	85,55	9,89	4,56
04/03/2014	1	A	18:45-19:00	16	832	68	24	940	1,70	88,51	7,23	2,55
04/03/2014	1	A	19:00-19:15	0	728	72	24	824	0,00	88,35	8,74	2,91
04/03/2014	1	A	19:15-19:30	0	680	112	24	816	0,00	83,33	13,73	2,94
04/03/2014	1	A	19:30-19:45	0	500	48	8	556	0,00	89,93	8,63	1,44
04/03/2014	1	A	19:45-20:00	0	460	80	16	556	0,00	82,73	14,39	2,88
04/03/2014	1	A	20:00-20:15	4	468	40	20	532	0,75	87,97	7,52	3,76
04/03/2014	1	A	20:15-20:30	0	444	48	8	500	0,00	88,80	9,60	1,60
04/03/2014	1	A	20:30-20:45	4	504	36	8	552	0,72	91,30	6,52	1,45
04/03/2014	1	A	20:45-21:00	4	364	56	4	428	0,93	85,05	13,08	0,93
04/03/2014	1	A	21:00-21:15	0	364	48	0	412	0,00	88,35	11,65	0,00
04/03/2014	1	A	21:15-21:30	0	440	20	12	472	0,00	93,22	4,24	2,54
04/03/2014	1	A	21:30-21:45	0	352	28	8	388	0,00	90,72	7,22	2,06
04/03/2014	1	A	21:45-22:00	0	372	16	4	392	0,00	94,90	4,08	1,02
04/03/2014	1	A	22:00-22:15	8	548	52	4	612	1,31	89,54	8,50	0,65
04/03/2014	1	A	22:15-22:30	0	408	24	12	444	0,00	91,89	5,41	2,70
04/03/2014	1	A	22:30-22:45	0	324	20	12	356	0,00	91,01	5,62	3,37
04/03/2014	1	A	22:45-23:00	0	304	36	8	348	0,00	87,36	10,34	2,30
04/03/2014	1	A	23:00-23:15	0	292	24	0	316	0,00	92,41	7,59	0,00
04/03/2014	1	A	23:15-23:30	0	300	48	12	360	0,00	83,33	13,33	3,33
04/03/2014	1	A	23:30-23:45	8	312	20	0	340	2,35	91,76	5,88	0,00
04/03/2014	1	A	23:45-23:59	0	164	36	0	200	0,00	82,00	18,00	0,00

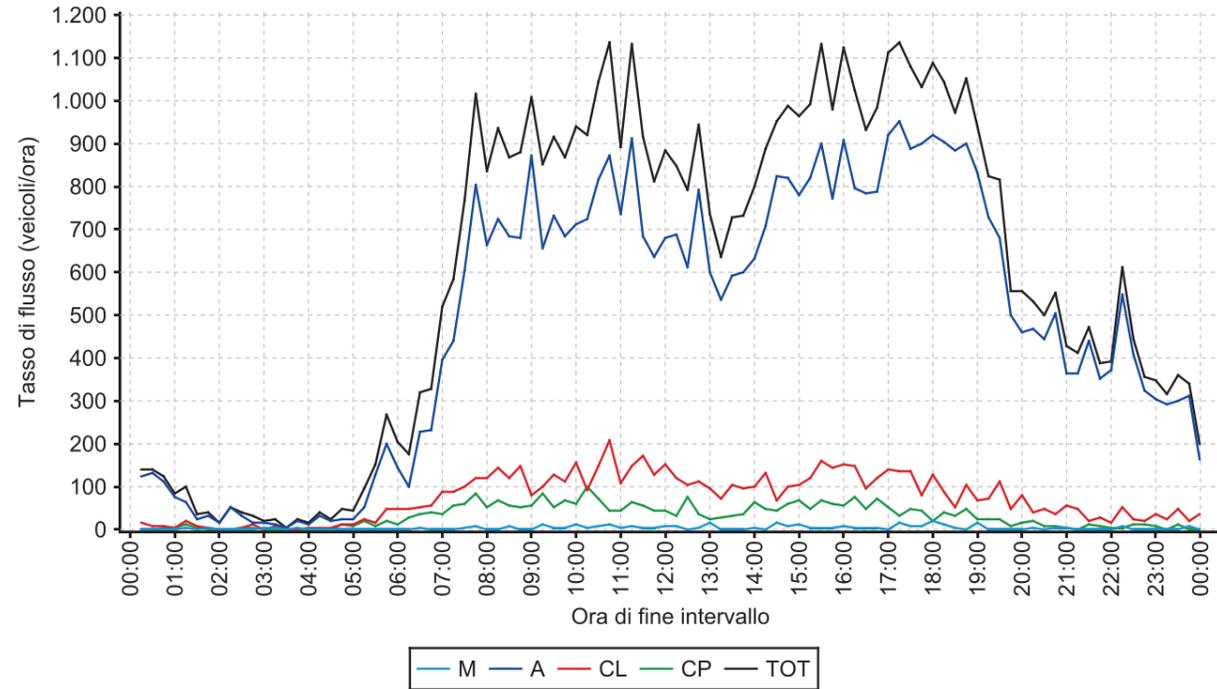
SEZIONE: 1 DIREZIONE: A DATA: 04/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	M	A	CL	CP	TOT	%M	%A	%CL	%CP
04/03/2014	1	A	00-24	85	11.755	1.756	743	14.339	0,6	82,0	12,2	5,2
04/03/2014	1	A	07-20	72	9.684	1.491	651	11.898	0,6	81,4	12,5	5,5

SEZIONE: 1 DIREZIONE: A DATA: 05/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
05/03/2014	1	A	00:00-00:15	0	268	32	4	304	0,00	88,16	10,53	1,32
05/03/2014	1	A	00:15-00:30	4	208	28	12	252	1,59	82,54	11,11	4,76
05/03/2014	1	A	00:30-00:45	0	240	0	8	248	0,00	96,77	0,00	3,23
05/03/2014	1	A	00:45-01:00	0	200	16	0	216	0,00	92,59	7,41	0,00
05/03/2014	1	A	01:00-01:15	0	160	24	0	184	0,00	86,96	13,04	0,00
05/03/2014	1	A	01:15-01:30	0	128	12	20	160	0,00	80,00	7,50	12,50
05/03/2014	1	A	01:30-01:45	4	92	12	0	108	3,70	85,19	11,11	0,00
05/03/2014	1	A	01:45-02:00	0	132	12	0	144	0,00	91,67	8,33	0,00
05/03/2014	1	A	02:00-02:15	0	48	12	0	60	0,00	80,00	20,00	0,00
05/03/2014	1	A	02:15-02:30	0	76	12	4	92	0,00	82,61	13,04	4,35
05/03/2014	1	A	02:30-02:45	0	44	4	4	52	0,00	84,62	7,69	7,69
05/03/2014	1	A	02:45-03:00	0	40	12	0	52	0,00	76,92	23,08	0,00
05/03/2014	1	A	03:00-03:15	0	24	0	4	28	0,00	85,71	0,00	14,29
05/03/2014	1	A	03:15-03:30	0	16	0	0	16	0,00	100,0	0,00	0,00
05/03/2014	1	A	03:30-03:45	0	16	4	0	20	0,00	80,00	20,00	0,00
05/03/2014	1	A	03:45-04:00	0	20	0	0	20	0,00	100,0	0,00	0,00
05/03/2014	1	A	04:00-04:15	0	40	4	0	44	0,00	90,91	9,09	0,00
05/03/2014	1	A	04:15-04:30	0	44	4	0	48	0,00	91,67	8,33	0,00
05/03/2014	1	A	04:30-04:45	0	36	4	0	40	0,00	90,00	10,00	0,00
05/03/2014	1	A	04:45-05:00	0	40	20	8	68	0,00	58,82	29,41	11,76
05/03/2014	1	A	05:00-05:15	0	68	16	24	108	0,00	62,96	14,81	22,22
05/03/2014	1	A	05:15-05:30	0	112	36	16	164	0,00	68,29	21,95	9,76
05/03/2014	1	A	05:30-05:45	4	204	44	24	276	1,45	73,91	15,94	8,70
05/03/2014	1	A	05:45-06:00	0	96	56	20	172	0,00	55,81	32,56	11,63
05/03/2014	1	A	06:00-06:15	4	152	32	20	208	1,92	73,08	15,38	9,62
05/03/2014	1	A	06:15-06:30	0	228	68	32	328	0,00	69,51	20,73	9,76
05/03/2014	1	A	06:30-06:45	0	308	56	36	400	0,00	77,00	14,00	9,00
05/03/2014	1	A	06:45-07:00	0	396	68	40	504	0,00	78,57	13,49	7,94
05/03/2014	1	A	07:00-07:15	4	472	76	68	620	0,65	76,13	12,26	10,97
05/03/2014	1	A	07:15-07:30	0	620	112	48	780	0,00	79,49	14,36	6,15
05/03/2014	1	A	07:30-07:45	8	804	96	40	948	0,84	84,81	10,13	4,22
05/03/2014	1	A	07:45-08:00	4	612	108	40	764	0,52	80,10	14,14	5,24
05/03/2014	1	A	08:00-08:15	0	720	168	60	948	0,00	75,95	17,72	6,33
05/03/2014	1	A	08:15-08:30	8	660	108	64	840	0,95	78,57	12,86	7,62
05/03/2014	1	A	08:30-08:45	8	724	148	76	956	0,84	75,73	15,48	7,95
05/03/2014	1	A	08:45-09:00	4	800	116	32	952	0,42	84,03	12,18	3,36
05/03/2014	1	A	09:00-09:15	12	736	108	56	912	1,32	80,70	11,84	6,14
05/03/2014	1	A	09:15-09:30	4	644	164	40	852	0,47	75,59	19,25	4,69
05/03/2014	1	A	09:30-09:45	4	680	144	64	892	0,45	76,23	16,14	7,17
05/03/2014	1	A	09:45-10:00	0	652	88	48	788	0,00	82,74	11,17	6,09
05/03/2014	1	A	10:00-10:15	4	564	116	64	748	0,53	75,40	15,51	8,56
05/03/2014	1	A	10:15-10:30	12	784	120	40	956	1,26	82,01	12,55	4,18
05/03/2014	1	A	10:30-10:45	0	776	136	48	960	0,00	80,83	14,17	5,00
05/03/2014	1	A	10:45-11:00	4	680	116	80	880	0,45	77,27	13,18	9,09
05/03/2014	1	A	11:00-11:15	0	708	112	40	860	0,00	82,33	13,02	4,65
05/03/2014	1	A	11:15-11:30	16	736	136	88	976	1,64	75,41	13,93	9,02
05/03/2014	1	A	11:30-11:45	4	580	156	56	796	0,50	72,86	19,60	7,04
05/03/2014	1	A	11:45-12:00	4	736	72	28	840	0,48	87,62	8,57	3,33
05/03/2014	1	A	12:00-12:15	8	848	104	48	1.008	0,79	84,13	10,32	4,76

SEZIONE: 1 DIREZIONE: A DATA: 04/03/2014



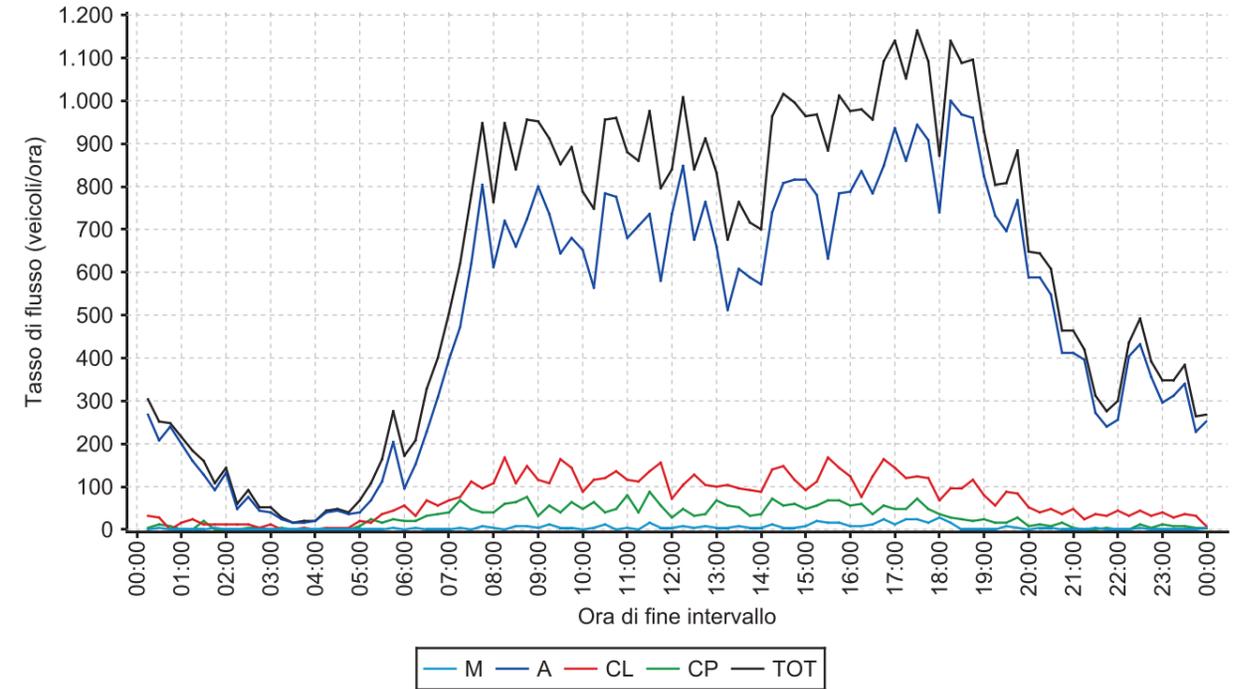
SEZIONE: 1 DIREZIONE: A DATA: 05/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
05/03/2014	1	A	12:15-12:30	4	676	128	32	840	0,48	80,48	15,24	3,81
05/03/2014	1	A	12:30-12:45	8	764	104	36	912	0,88	83,77	11,40	3,95
05/03/2014	1	A	12:45-13:00	4	660	100	68	832	0,48	79,33	12,02	8,17
05/03/2014	1	A	13:00-13:15	4	512	104	56	676	0,59	75,74	15,38	8,28
05/03/2014	1	A	13:15-13:30	8	608	96	52	764	1,05	79,58	12,57	6,81
05/03/2014	1	A	13:30-13:45	4	588	92	32	716	0,56	82,12	12,85	4,47
05/03/2014	1	A	13:45-14:00	4	572	88	36	700	0,57	81,71	12,57	5,14
05/03/2014	1	A	14:00-14:15	12	740	140	72	964	1,24	76,76	14,52	7,47
05/03/2014	1	A	14:15-14:30	4	808	148	56	1.016	0,39	79,53	14,57	5,51
05/03/2014	1	A	14:30-14:45	4	816	116	60	996	0,40	81,93	11,65	6,02
05/03/2014	1	A	14:45-15:00	8	816	92	48	964	0,83	84,65	9,54	4,98
05/03/2014	1	A	15:00-15:15	20	780	112	56	968	2,07	80,58	11,57	5,79
05/03/2014	1	A	15:15-15:30	16	632	168	68	884	1,81	71,49	19,00	7,69
05/03/2014	1	A	15:30-15:45	16	784	144	68	1.012	1,58	77,47	14,23	6,72
05/03/2014	1	A	15:45-16:00	8	788	124	56	976	0,82	80,74	12,70	5,74
05/03/2014	1	A	16:00-16:15	8	836	76	60	980	0,82	85,31	7,76	6,12
05/03/2014	1	A	16:15-16:30	12	784	124	36	956	1,26	82,01	12,97	3,77
05/03/2014	1	A	16:30-16:45	24	848	164	56	1.092	2,20	77,66	15,02	5,13
05/03/2014	1	A	16:45-17:00	12	936	144	48	1.140	1,05	82,11	12,63	4,21
05/03/2014	1	A	17:00-17:15	24	860	120	48	1.052	2,28	81,75	11,41	4,56
05/03/2014	1	A	17:15-17:30	24	944	124	72	1.164	2,06	81,10	10,65	6,19
05/03/2014	1	A	17:30-17:45	16	908	120	48	1.092	1,47	83,15	10,99	4,40
05/03/2014	1	A	17:45-18:00	28	740	68	36	872	3,21	84,86	7,80	4,13
05/03/2014	1	A	18:00-18:15	16	1.000	96	28	1.140	1,40	87,72	8,42	2,46
05/03/2014	1	A	18:15-18:30	0	968	96	24	1.088	0,00	88,97	8,82	2,21
05/03/2014	1	A	18:30-18:45	0	960	116	20	1.096	0,00	87,59	10,58	1,82
05/03/2014	1	A	18:45-19:00	0	824	80	24	928	0,00	88,79	8,62	2,59
05/03/2014	1	A	19:00-19:15	0	732	56	16	804	0,00	91,04	6,97	1,99
05/03/2014	1	A	19:15-19:30	8	696	88	16	808	0,99	86,14	10,89	1,98
05/03/2014	1	A	19:30-19:45	4	768	84	28	884	0,45	86,88	9,50	3,17
05/03/2014	1	A	19:45-20:00	0	588	52	8	648	0,00	90,74	8,02	1,23
05/03/2014	1	A	20:00-20:15	4	588	40	12	644	0,62	91,30	6,21	1,86
05/03/2014	1	A	20:15-20:30	4	548	48	8	608	0,66	90,13	7,89	1,32
05/03/2014	1	A	20:30-20:45	0	412	36	16	464	0,00	88,79	7,76	3,45
05/03/2014	1	A	20:45-21:00	0	412	48	4	464	0,00	88,79	10,34	0,86
05/03/2014	1	A	21:00-21:15	0	396	24	0	420	0,00	94,29	5,71	0,00
05/03/2014	1	A	21:15-21:30	4	272	36	0	312	1,28	87,18	11,54	0,00
05/03/2014	1	A	21:30-21:45	0	240	32	4	276	0,00	86,96	11,59	1,45
05/03/2014	1	A	21:45-22:00	0	256	44	0	300	0,00	85,33	14,67	0,00
05/03/2014	1	A	22:00-22:15	0	404	32	0	436	0,00	92,66	7,34	0,00
05/03/2014	1	A	22:15-22:30	4	432	44	12	492	0,81	87,80	8,94	2,44
05/03/2014	1	A	22:30-22:45	0	356	32	4	392	0,00	90,82	8,16	1,02
05/03/2014	1	A	22:45-23:00	0	296	40	12	348	0,00	85,06	11,49	3,45
05/03/2014	1	A	23:00-23:15	0	312	28	8	348	0,00	89,66	8,05	2,30
05/03/2014	1	A	23:15-23:30	0	340	36	8	384	0,00	88,54	9,38	2,08
05/03/2014	1	A	23:30-23:45	0	228	32	4	264	0,00	86,36	12,12	1,52
05/03/2014	1	A	23:45-23:59	4	252	8	4	268	1,49	94,03	2,99	1,49

SEZIONE: 1 DIREZIONE: A DATA: 05/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	M	A	CL	CP	TOT	%M	%A	%CL	%CP
05/03/2014	1	A	00-24	111	11.913	1.754	716	14.494	0,8	82,2	12,1	4,9
05/03/2014	1	A	07-20	102	9.618	1.467	623	11.810	0,9	81,4	12,4	5,3

SEZIONE: 1 DIREZIONE: A DATA: 05/03/2014



SEZIONE: 1 DIREZIONE: A DATA: 06/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
06/03/2014	1	A	00:00-00:15	0	168	44	0	212	0,00	79,25	20,75	0,00
06/03/2014	1	A	00:15-00:30	0	124	8	4	136	0,00	91,18	5,88	2,94
06/03/2014	1	A	00:30-00:45	0	168	20	8	196	0,00	85,71	10,20	4,08
06/03/2014	1	A	00:45-01:00	0	132	16	0	148	0,00	89,19	10,81	0,00
06/03/2014	1	A	01:00-01:15	0	120	20	0	140	0,00	85,71	14,29	0,00
06/03/2014	1	A	01:15-01:30	0	80	12	4	96	0,00	83,33	12,50	4,17
06/03/2014	1	A	01:30-01:45	0	108	8	0	116	0,00	93,10	6,90	0,00
06/03/2014	1	A	01:45-02:00	0	36	8	0	44	0,00	81,82	18,18	0,00
06/03/2014	1	A	02:00-02:15	0	68	8	0	76	0,00	89,47	10,53	0,00
06/03/2014	1	A	02:15-02:30	0	28	4	0	32	0,00	87,50	12,50	0,00
06/03/2014	1	A	02:30-02:45	0	40	0	4	44	0,00	90,91	0,00	9,09
06/03/2014	1	A	02:45-03:00	0	24	0	4	28	0,00	85,71	0,00	14,29
06/03/2014	1	A	03:00-03:15	0	24	8	0	32	0,00	75,00	25,00	0,00
06/03/2014	1	A	03:15-03:30	0	12	4	4	20	0,00	60,00	20,00	20,00
06/03/2014	1	A	03:30-03:45	0	24	16	0	40	0,00	60,00	40,00	0,00
06/03/2014	1	A	03:45-04:00	4	20	0	0	24	16,67	83,33	0,00	0,00
06/03/2014	1	A	04:00-04:15	0	16	0	4	20	0,00	80,00	0,00	20,00
06/03/2014	1	A	04:15-04:30	0	16	8	0	24	0,00	66,67	33,33	0,00
06/03/2014	1	A	04:30-04:45	0	28	0	4	32	0,00	87,50	0,00	12,50
06/03/2014	1	A	04:45-05:00	0	32	8	8	48	0,00	66,67	16,67	16,67
06/03/2014	1	A	05:00-05:15	0	52	32	16	100	0,00	52,00	32,00	16,00
06/03/2014	1	A	05:15-05:30	0	144	36	12	192	0,00	75,00	18,75	6,25
06/03/2014	1	A	05:30-05:45	4	156	44	20	224	1,79	69,64	19,64	8,93
06/03/2014	1	A	05:45-06:00	0	136	36	12	184	0,00	73,91	19,57	6,52
06/03/2014	1	A	06:00-06:15	4	136	44	32	216	1,85	62,96	20,37	14,81
06/03/2014	1	A	06:15-06:30	8	196	52	28	284	2,82	69,01	18,31	9,86
06/03/2014	1	A	06:30-06:45	4	240	84	44	372	1,08	64,52	22,58	11,83
06/03/2014	1	A	06:45-07:00	0	416	92	52	560	0,00	74,29	16,43	9,29
06/03/2014	1	A	07:00-07:15	4	492	108	108	712	0,56	69,10	15,17	15,17
06/03/2014	1	A	07:15-07:30	4	748	116	52	920	0,43	81,30	12,61	5,65
06/03/2014	1	A	07:30-07:45	4	768	108	72	952	0,42	80,67	11,34	7,56
06/03/2014	1	A	07:45-08:00	12	660	104	44	820	1,46	80,49	12,68	5,37
06/03/2014	1	A	08:00-08:15	12	720	84	60	876	1,37	82,19	9,59	6,85
06/03/2014	1	A	08:15-08:30	0	632	140	68	840	0,00	75,24	16,67	8,10
06/03/2014	1	A	08:30-08:45	8	740	136	116	1.000	0,80	74,00	13,60	11,60
06/03/2014	1	A	08:45-09:00	20	792	96	72	980	2,04	80,82	9,80	7,35
06/03/2014	1	A	09:00-09:15	4	760	160	72	996	0,40	76,31	16,06	7,23
06/03/2014	1	A	09:15-09:30	16	740	108	60	924	1,73	80,09	11,69	6,49
06/03/2014	1	A	09:30-09:45	0	676	124	44	844	0,00	80,09	14,69	5,21
06/03/2014	1	A	09:45-10:00	4	736	152	64	956	0,42	76,99	15,90	6,69
06/03/2014	1	A	10:00-10:15	4	672	140	92	908	0,44	74,01	15,42	10,13
06/03/2014	1	A	10:15-10:30	8	680	168	84	940	0,85	72,34	17,87	8,94
06/03/2014	1	A	10:30-10:45	8	820	112	80	1.020	0,78	80,39	10,98	7,84
06/03/2014	1	A	10:45-11:00	12	672	148	48	880	1,36	76,36	16,82	5,45
06/03/2014	1	A	11:00-11:15	0	664	116	44	824	0,00	80,58	14,08	5,34
06/03/2014	1	A	11:15-11:30	4	676	136	68	884	0,45	76,47	15,38	7,69
06/03/2014	1	A	11:30-11:45	8	692	136	64	900	0,89	76,89	15,11	7,11
06/03/2014	1	A	11:45-12:00	12	700	84	52	848	1,42	82,55	9,91	6,13
06/03/2014	1	A	12:00-12:15	16	772	112	52	952	1,68	81,09	11,76	5,46

SEZIONE: 1 DIREZIONE: A DATA: 06/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
06/03/2014	1	A	12:15-12:30	0	672	56	68	796	0,00	84,42	7,04	8,54
06/03/2014	1	A	12:30-12:45	4	868	96	28	996	0,40	87,15	9,64	2,81
06/03/2014	1	A	12:45-13:00	12	532	68	40	652	1,84	81,60	10,43	6,13
06/03/2014	1	A	13:00-13:15	16	564	60	40	680	2,35	82,94	8,82	5,88
06/03/2014	1	A	13:15-13:30	0	604	84	36	724	0,00	83,43	11,60	4,97
06/03/2014	1	A	13:30-13:45	0	624	80	44	748	0,00	83,42	10,70	5,88
06/03/2014	1	A	13:45-14:00	16	716	96	52	880	1,82	81,36	10,91	5,91
06/03/2014	1	A	14:00-14:15	4	784	96	64	948	0,42	82,70	10,13	6,75
06/03/2014	1	A	14:15-14:30	12	872	148	48	1.080	1,11	80,74	13,70	4,44
06/03/2014	1	A	14:30-14:45	4	748	120	72	944	0,42	79,24	12,71	7,63
06/03/2014	1	A	14:45-15:00	4	912	128	60	1.104	0,36	82,61	11,59	5,43
06/03/2014	1	A	15:00-15:15	12	756	88	84	940	1,28	80,43	9,36	8,94
06/03/2014	1	A	15:15-15:30	16	720	144	52	932	1,72	77,25	15,45	5,58
06/03/2014	1	A	15:30-15:45	0	868	104	56	1.028	0,00	84,44	10,12	5,45
06/03/2014	1	A	15:45-16:00	8	816	104	44	972	0,82	83,95	10,70	4,53
06/03/2014	1	A	16:00-16:15	4	788	140	76	1.008	0,40	78,17	13,89	7,54
06/03/2014	1	A	16:15-16:30	8	780	88	76	952	0,84	81,93	9,24	7,98
06/03/2014	1	A	16:30-16:45	12	948	96	56	1.112	1,08	85,25	8,63	5,04
06/03/2014	1	A	16:45-17:00	8	844	96	76	1.024	0,78	82,42	9,38	7,42
06/03/2014	1	A	17:00-17:15	4	984	120	52	1.160	0,34	84,83	10,34	4,48
06/03/2014	1	A	17:15-17:30	20	952	128	36	1.136	1,76	83,80	11,27	3,17
06/03/2014	1	A	17:30-17:45	16	932	140	60	1.148	1,39	81,18	12,20	5,23
06/03/2014	1	A	17:45-18:00	4	980	152	40	1.176	0,34	83,33	12,93	3,40
06/03/2014	1	A	18:00-18:15	4	908	80	52	1.044	0,38	86,97	7,66	4,98
06/03/2014	1	A	18:15-18:30	28	852	64	68	1.012	2,77	84,19	6,32	6,72
06/03/2014	1	A	18:30-18:45	12	920	60	8	1.000	1,20	92,00	6,00	0,80
06/03/2014	1	A	18:45-19:00	4	828	80	28	940	0,43	88,09	8,51	2,98
06/03/2014	1	A	19:00-19:15	4	760	52	20	836	0,48	90,91	6,22	2,39
06/03/2014	1	A	19:15-19:30	4	648	88	20	760	0,53	85,26	11,58	2,63
06/03/2014	1	A	19:30-19:45	4	608	64	8	684	0,58	88,89	9,36	1,17
06/03/2014	1	A	19:45-20:00	8	548	56	16	628	1,27	87,26	8,92	2,55
06/03/2014	1	A	20:00-20:15	4	440	64	8	516	0,78	85,27	12,40	1,55
06/03/2014	1	A	20:15-20:30	0	488	48	16	552	0,00	88,41	8,70	2,90
06/03/2014	1	A	20:30-20:45	0	432	32	8	472	0,00	91,53	6,78	1,69
06/03/2014	1	A	20:45-21:00	0	392	40	4	436	0,00	89,91	9,17	0,92
06/03/2014	1	A	21:00-21:15	4	400	52	24	480	0,83	83,33	10,83	5,00
06/03/2014	1	A	21:15-21:30	0	400	28	4	432	0,00	92,59	6,48	0,93
06/03/2014	1	A	21:30-21:45	0	348	12	8	368	0,00	94,57	3,26	2,17
06/03/2014	1	A	21:45-22:00	0	328	32	0	360	0,00	91,11	8,89	0,00
06/03/2014	1	A	22:00-22:15	0	444	52	0	496	0,00	89,52	10,48	0,00
06/03/2014	1	A	22:15-22:30	0	404	28	0	432	0,00	93,52	6,48	0,00
06/03/2014	1	A	22:30-22:45	4	356	36	12	408	0,98	87,25	8,82	2,94
06/03/2014	1	A	22:45-23:00	0	400	56	8	464	0,00	86,21	12,07	1,72
06/03/2014	1	A	23:00-23:15	0	356	28	0	384	0,00	92,71	7,29	0,00
06/03/2014	1	A	23:15-23:30	0	360	40	4	404	0,00	89,11	9,90	0,99
06/03/2014	1	A	23:30-23:45	0	328	44	4	376	0,00	87,23	11,70	1,06
06/03/2014	1	A	23:45-23:59	0	300	32	0	332	0,00	90,36	9,64	0,00

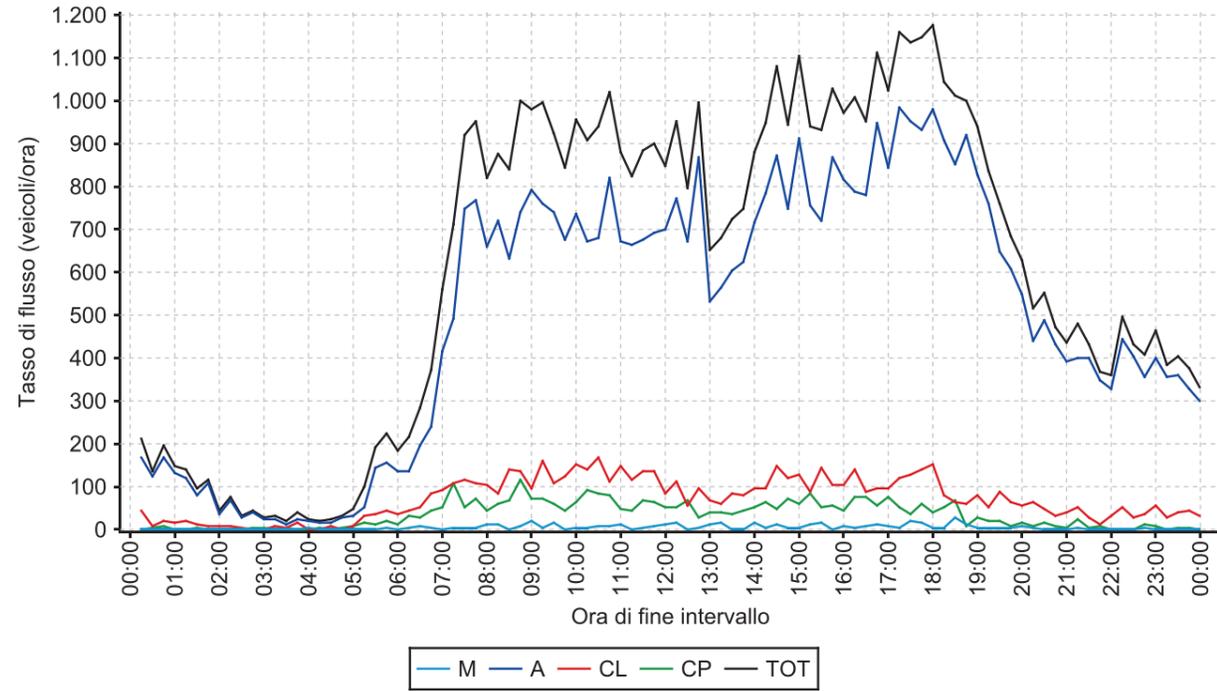
SEZIONE: 1 DIREZIONE: A DATA: 06/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	M	A	CL	CP	TOT	%M	%A	%CL	%CP
06/03/2014	1	A	00-24	112	12.017	1.700	814	14.643	0,8	82,1	11,6	5,6
06/03/2014	1	A	07-20	103	9.787	1.391	724	12.005	0,9	81,5	11,6	6,0

SEZIONE: 1 DIREZIONE: A DATA: 07/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
07/03/2014	1	A	00:00-00:15	0	212	20	4	236	0,00	89,83	8,47	1,69
07/03/2014	1	A	00:15-00:30	0	188	36	0	224	0,00	83,93	16,07	0,00
07/03/2014	1	A	00:30-00:45	0	160	20	8	188	0,00	85,11	10,64	4,26
07/03/2014	1	A	00:45-01:00	0	100	24	4	128	0,00	78,13	18,75	3,13
07/03/2014	1	A	01:00-01:15	0	100	16	4	120	0,00	83,33	13,33	3,33
07/03/2014	1	A	01:15-01:30	0	72	12	0	84	0,00	85,71	14,29	0,00
07/03/2014	1	A	01:30-01:45	4	100	4	0	108	3,70	92,59	3,70	0,00
07/03/2014	1	A	01:45-02:00	0	76	20	8	104	0,00	73,08	19,23	7,69
07/03/2014	1	A	02:00-02:15	0	40	16	4	60	0,00	66,67	26,67	6,67
07/03/2014	1	A	02:15-02:30	0	36	4	4	44	0,00	81,82	9,09	9,09
07/03/2014	1	A	02:30-02:45	0	20	8	0	28	0,00	71,43	28,57	0,00
07/03/2014	1	A	02:45-03:00	0	16	8	4	28	0,00	57,14	28,57	14,29
07/03/2014	1	A	03:00-03:15	0	32	4	0	36	0,00	88,89	11,11	0,00
07/03/2014	1	A	03:15-03:30	0	24	0	4	28	0,00	85,71	0,00	14,29
07/03/2014	1	A	03:30-03:45	0	32	4	0	36	0,00	88,89	11,11	0,00
07/03/2014	1	A	03:45-04:00	0	20	8	0	28	0,00	71,43	28,57	0,00
07/03/2014	1	A	04:00-04:15	0	16	8	0	24	0,00	66,67	33,33	0,00
07/03/2014	1	A	04:15-04:30	0	28	0	8	36	0,00	77,78	0,00	22,22
07/03/2014	1	A	04:30-04:45	4	24	0	4	32	12,50	75,00	0,00	12,50
07/03/2014	1	A	04:45-05:00	0	32	8	12	52	0,00	61,54	15,38	23,08
07/03/2014	1	A	05:00-05:15	0	76	24	16	116	0,00	65,52	20,69	13,79
07/03/2014	1	A	05:15-05:30	0	128	16	16	160	0,00	80,00	10,00	10,00
07/03/2014	1	A	05:30-05:45	4	204	44	36	288	1,39	70,83	15,28	12,50
07/03/2014	1	A	05:45-06:00	0	104	24	16	144	0,00	72,22	16,67	11,11
07/03/2014	1	A	06:00-06:15	0	112	40	20	172	0,00	65,12	23,26	11,63
07/03/2014	1	A	06:15-06:30	4	176	60	44	284	1,41	61,97	21,13	15,49
07/03/2014	1	A	06:30-06:45	0	368	76	32	476	0,00	77,31	15,97	6,72
07/03/2014	1	A	06:45-07:00	4	372	112	40	528	0,76	70,45	21,21	7,58
07/03/2014	1	A	07:00-07:15	4	484	104	72	664	0,60	72,89	15,66	10,84
07/03/2014	1	A	07:15-07:30	4	660	100	72	836	0,48	78,95	11,96	8,61
07/03/2014	1	A	07:30-07:45	12	784	112	56	964	1,24	81,33	11,62	5,81
07/03/2014	1	A	07:45-08:00	4	652	104	60	820	0,49	79,51	12,68	7,32
07/03/2014	1	A	08:00-08:15	8	776	136	48	968	0,83	80,17	14,05	4,96
07/03/2014	1	A	08:15-08:30	12	700	144	56	912	1,32	76,75	15,79	6,14
07/03/2014	1	A	08:30-08:45	16	808	124	64	1.012	1,58	79,84	12,25	6,32
07/03/2014	1	A	08:45-09:00	4	820	120	92	1.036	0,39	79,15	11,58	8,88
07/03/2014	1	A	09:00-09:15	20	784	160	52	1.016	1,97	77,17	15,75	5,12
07/03/2014	1	A	09:15-09:30	4	744	96	68	912	0,44	81,58	10,53	7,46
07/03/2014	1	A	09:30-09:45	4	732	136	72	944	0,42	77,54	14,41	7,63
07/03/2014	1	A	09:45-10:00	8	624	160	108	900	0,89	69,33	17,78	12,00
07/03/2014	1	A	10:00-10:15	4	828	116	108	1.056	0,38	78,41	10,98	10,23
07/03/2014	1	A	10:15-10:30	8	752	84	64	908	0,88	82,82	9,25	7,05
07/03/2014	1	A	10:30-10:45	0	656	116	60	832	0,00	78,85	13,94	7,21
07/03/2014	1	A	10:45-11:00	8	752	124	68	952	0,84	78,99	13,03	7,14
07/03/2014	1	A	11:00-11:15	4	736	128	92	960	0,42	76,67	13,33	9,58
07/03/2014	1	A	11:15-11:30	12	676	112	44	844	1,42	80,09	13,27	5,21
07/03/2014	1	A	11:30-11:45	8	660	88	60	816	0,98	80,88	10,78	7,35
07/03/2014	1	A	11:45-12:00	12	564	108	68	752	1,60	75,00	14,36	9,04
07/03/2014	1	A	12:00-12:15	0	796	116	84	996	0,00	79,92	11,65	8,43

SEZIONE: 1 DIREZIONE: A DATA: 06/03/2014



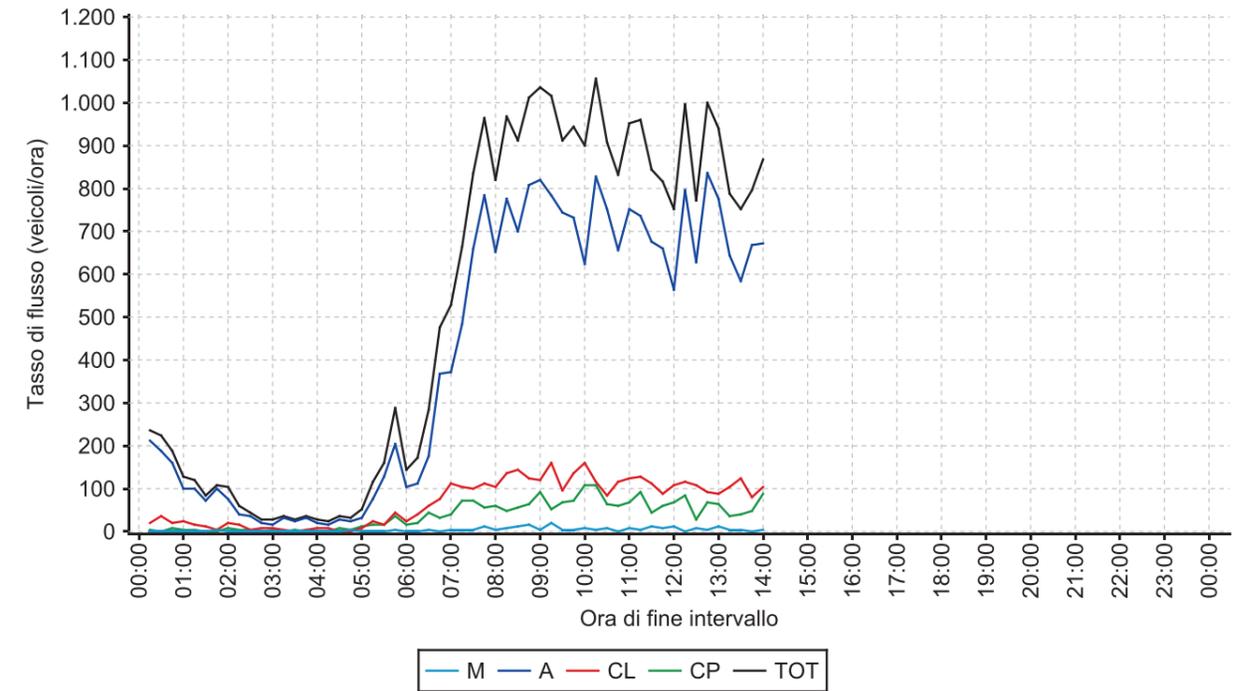
SEZIONE: 1 DIREZIONE: A DATA: 07/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
07/03/2014	1	A	12:15-12:30	8	628	108	28	772	1,04	81,35	13,99	3,63
07/03/2014	1	A	12:30-12:45	4	836	92	68	1.000	0,40	83,60	9,20	6,80
07/03/2014	1	A	12:45-13:00	12	776	88	64	940	1,28	82,55	9,36	6,81
07/03/2014	1	A	13:00-13:15	4	644	104	36	788	0,51	81,73	13,20	4,57
07/03/2014	1	A	13:15-13:30	4	584	124	40	752	0,53	77,66	16,49	5,32
07/03/2014	1	A	13:30-13:45	0	668	80	48	796	0,00	83,92	10,05	6,03
07/03/2014	1	A	13:45-14:00	4	672	104	88	868	0,46	77,42	11,98	10,14
07/03/2014	1	A	14:00-14:15									
07/03/2014	1	A	14:15-14:30									
07/03/2014	1	A	14:30-14:45									
07/03/2014	1	A	14:45-15:00									
07/03/2014	1	A	15:00-15:15									
07/03/2014	1	A	15:15-15:30									
07/03/2014	1	A	15:30-15:45									
07/03/2014	1	A	15:45-16:00									
07/03/2014	1	A	16:00-16:15									
07/03/2014	1	A	16:15-16:30									
07/03/2014	1	A	16:30-16:45									
07/03/2014	1	A	16:45-17:00									
07/03/2014	1	A	17:00-17:15									
07/03/2014	1	A	17:15-17:30									
07/03/2014	1	A	17:30-17:45									
07/03/2014	1	A	17:45-18:00									
07/03/2014	1	A	18:00-18:15									
07/03/2014	1	A	18:15-18:30									
07/03/2014	1	A	18:30-18:45									
07/03/2014	1	A	18:45-19:00									
07/03/2014	1	A	19:00-19:15									
07/03/2014	1	A	19:15-19:30									
07/03/2014	1	A	19:30-19:45									
07/03/2014	1	A	19:45-20:00									
07/03/2014	1	A	20:00-20:15									
07/03/2014	1	A	20:15-20:30									
07/03/2014	1	A	20:30-20:45									
07/03/2014	1	A	20:45-21:00									
07/03/2014	1	A	21:00-21:15									
07/03/2014	1	A	21:15-21:30									
07/03/2014	1	A	21:30-21:45									
07/03/2014	1	A	21:45-22:00									
07/03/2014	1	A	22:00-22:15									
07/03/2014	1	A	22:15-22:30									
07/03/2014	1	A	22:30-22:45									
07/03/2014	1	A	22:45-23:00									
07/03/2014	1	A	23:00-23:15									
07/03/2014	1	A	23:15-23:30									
07/03/2014	1	A	23:30-23:45									
07/03/2014	1	A	23:45-23:59									

SEZIONE: 1 DIREZIONE: A DATA: 07/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	M	A	CL	CP	TOT	%M	%A	%CL	%CP
07/03/2014	1	A	00-14	53	5.666	951	532	7.202	0,7	78,7	13,2	7,4
07/03/2014	1	A	07-14	48	4.949	797	460	6.254	0,8	79,1	12,7	7,4

SEZIONE: 1 DIREZIONE: A DATA: 07/03/2014



SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 28/02/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
28/02/2014	1	B	00:00-00:15									
28/02/2014	1	B	00:15-00:30									
28/02/2014	1	B	00:30-00:45									
28/02/2014	1	B	00:45-01:00									
28/02/2014	1	B	01:00-01:15									
28/02/2014	1	B	01:15-01:30									
28/02/2014	1	B	01:30-01:45									
28/02/2014	1	B	01:45-02:00									
28/02/2014	1	B	02:00-02:15									
28/02/2014	1	B	02:15-02:30									
28/02/2014	1	B	02:30-02:45									
28/02/2014	1	B	02:45-03:00									
28/02/2014	1	B	03:00-03:15									
28/02/2014	1	B	03:15-03:30									
28/02/2014	1	B	03:30-03:45									
28/02/2014	1	B	03:45-04:00									
28/02/2014	1	B	04:00-04:15									
28/02/2014	1	B	04:15-04:30									
28/02/2014	1	B	04:30-04:45									
28/02/2014	1	B	04:45-05:00									
28/02/2014	1	B	05:00-05:15									
28/02/2014	1	B	05:15-05:30									
28/02/2014	1	B	05:30-05:45									
28/02/2014	1	B	05:45-06:00									
28/02/2014	1	B	06:00-06:15									
28/02/2014	1	B	06:15-06:30									
28/02/2014	1	B	06:30-06:45									
28/02/2014	1	B	06:45-07:00									
28/02/2014	1	B	07:00-07:15									
28/02/2014	1	B	07:15-07:30									
28/02/2014	1	B	07:30-07:45									
28/02/2014	1	B	07:45-08:00									
28/02/2014	1	B	08:00-08:15									
28/02/2014	1	B	08:15-08:30									
28/02/2014	1	B	08:30-08:45									
28/02/2014	1	B	08:45-09:00									
28/02/2014	1	B	09:00-09:15									
28/02/2014	1	B	09:15-09:30									
28/02/2014	1	B	09:30-09:45									
28/02/2014	1	B	09:45-10:00									
28/02/2014	1	B	10:00-10:15									
28/02/2014	1	B	10:15-10:30									
28/02/2014	1	B	10:30-10:45									
28/02/2014	1	B	10:45-11:00									
28/02/2014	1	B	11:00-11:15									
28/02/2014	1	B	11:15-11:30									
28/02/2014	1	B	11:30-11:45									
28/02/2014	1	B	11:45-12:00									
28/02/2014	1	B	12:00-12:15									

SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 28/02/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
28/02/2014	1	B	12:15-12:30									
28/02/2014	1	B	12:30-12:45									
28/02/2014	1	B	12:45-13:00									
28/02/2014	1	B	13:00-13:15	40	500	44	40	624	6,41	80,13	7,05	6,41
28/02/2014	1	B	13:15-13:30	32	728	64	52	876	3,65	83,11	7,31	5,94
28/02/2014	1	B	13:30-13:45	28	684	52	52	816	3,43	83,82	6,37	6,37
28/02/2014	1	B	13:45-14:00	8	724	76	32	840	0,95	86,19	9,05	3,81
28/02/2014	1	B	14:00-14:15	12	644	84	72	812	1,48	79,31	10,34	8,87
28/02/2014	1	B	14:15-14:30	12	696	80	52	840	1,43	82,86	9,52	6,19
28/02/2014	1	B	14:30-14:45	16	748	52	52	868	1,84	86,18	5,99	5,99
28/02/2014	1	B	14:45-15:00	36	784	100	20	940	3,83	83,40	10,64	2,13
28/02/2014	1	B	15:00-15:15	12	808	88	28	936	1,28	86,32	9,40	2,99
28/02/2014	1	B	15:15-15:30	20	836	88	60	1.004	1,99	83,27	8,76	5,98
28/02/2014	1	B	15:30-15:45	32	816	64	60	972	3,29	83,95	6,58	6,17
28/02/2014	1	B	15:45-16:00	20	852	76	28	976	2,05	87,30	7,79	2,87
28/02/2014	1	B	16:00-16:15	12	848	92	28	980	1,22	86,53	9,39	2,86
28/02/2014	1	B	16:15-16:30	8	820	88	32	948	0,84	86,50	9,28	3,38
28/02/2014	1	B	16:30-16:45	44	864	64	32	1.004	4,38	86,06	6,37	3,19
28/02/2014	1	B	16:45-17:00	4	928	92	32	1.056	0,38	87,88	8,71	3,03
28/02/2014	1	B	17:00-17:15	40	924	84	36	1.084	3,69	85,24	7,75	3,32
28/02/2014	1	B	17:15-17:30	12	904	68	44	1.028	1,17	87,94	6,61	4,28
28/02/2014	1	B	17:30-17:45	20	896	64	16	996	2,01	89,96	6,43	1,61
28/02/2014	1	B	17:45-18:00	20	920	60	52	1.052	1,90	87,45	5,70	4,94
28/02/2014	1	B	18:00-18:15	24	872	88	32	1.016	2,36	85,83	8,66	3,15
28/02/2014	1	B	18:15-18:30	16	900	44	28	988	1,62	91,09	4,45	2,83
28/02/2014	1	B	18:30-18:45	12	912	52	4	980	1,22	93,06	5,31	0,41
28/02/2014	1	B	18:45-19:00	16	904	32	24	976	1,64	92,62	3,28	2,46
28/02/2014	1	B	19:00-19:15	24	788	32	12	856	2,80	92,06	3,74	1,40
28/02/2014	1	B	19:15-19:30	4	784	28	16	832	0,48	94,23	3,37	1,92
28/02/2014	1	B	19:30-19:45	12	712	12	16	752	1,60	94,68	1,60	2,13
28/02/2014	1	B	19:45-20:00	4	760	12	12	788	0,51	96,45	1,52	1,52
28/02/2014	1	B	20:00-20:15	4	700	8	8	720	0,56	97,22	1,11	1,11
28/02/2014	1	B	20:15-20:30	16	644	8	12	680	2,35	94,71	1,18	1,76
28/02/2014	1	B	20:30-20:45	12	544	8	4	568	2,11	95,77	1,41	0,70
28/02/2014	1	B	20:45-21:00	4	492	8	4	508	0,79	96,85	1,57	0,79
28/02/2014	1	B	21:00-21:15	12	412	12	4	440	2,73	93,64	2,73	0,91
28/02/2014	1	B	21:15-21:30	4	492	12	8	516	0,78	95,35	2,33	1,55
28/02/2014	1	B	21:30-21:45	8	428	8	8	452	1,77	94,69	1,77	1,77
28/02/2014	1	B	21:45-22:00	0	404	8	4	416	0,00	97,12	1,92	0,96
28/02/2014	1	B	22:00-22:15	4	512	12	4	532	0,75	96,24	2,26	0,75
28/02/2014	1	B	22:15-22:30	4	492	4	4	504	0,79	97,62	0,79	0,79
28/02/2014	1	B	22:30-22:45	4	456	4	0	464	0,86	98,28	0,86	0,00
28/02/2014	1	B	22:45-23:00	4	464	16	0	484	0,83	95,87	3,31	0,00
28/02/2014	1	B	23:00-23:15	8	464	4	0	476	1,68	97,48	0,84	0,00
28/02/2014	1	B	23:15-23:30	4	524	16	0	544	0,74	96,32	2,94	0,00
28/02/2014	1	B	23:30-23:45	8	548	12	0	568	1,41	96,48	2,11	0,00
28/02/2014	1	B	23:45-23:59	0	420	16	0	436	0,00	96,33	3,67	0,00

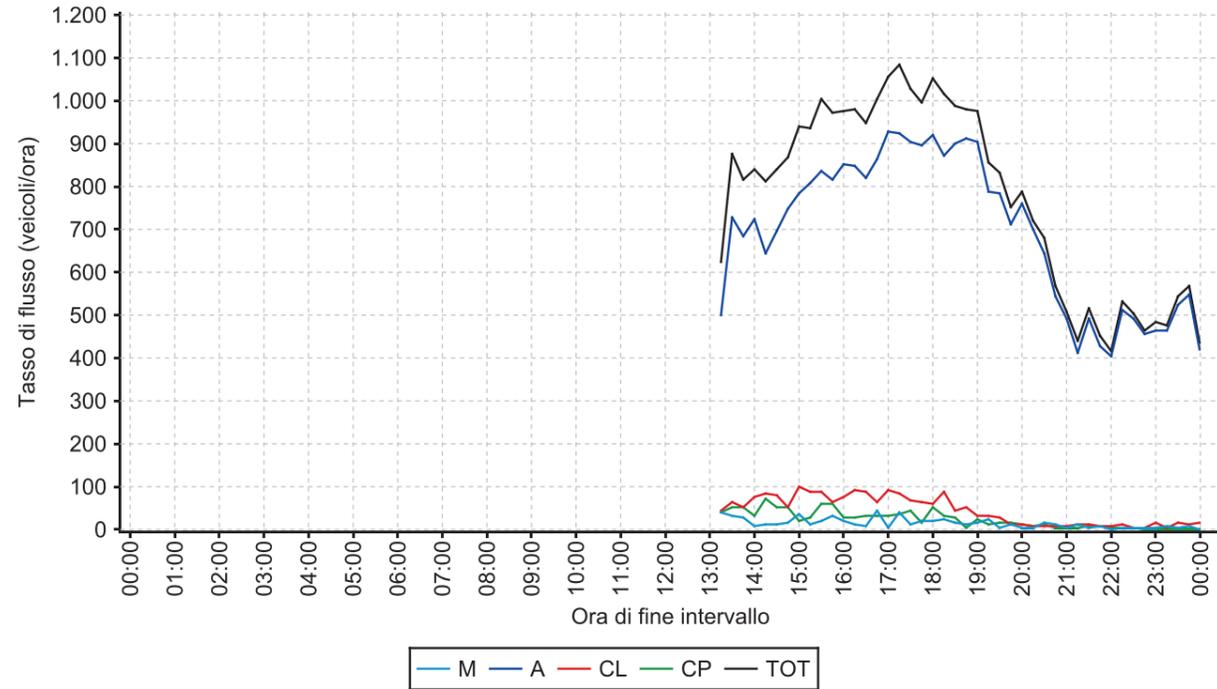
SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 28/02/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	M	A	CL	CP	TOT	%M	%A	%CL	%CP
28/02/2014	1	B	13-24	159	7.638	484	256	8.537	1,9	89,5	5,7	3,0
28/02/2014	1	B	13-20	135	5.639	445	241	6.460	2,1	87,3	6,9	3,7

SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 01/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
01/03/2014	1	B	00:00-00:15	8	464	4	0	476	1,68	97,48	0,84	0,00
01/03/2014	1	B	00:15-00:30	4	560	16	0	580	0,69	96,55	2,76	0,00
01/03/2014	1	B	00:30-00:45	0	456	0	0	456	0,00	100,0	0,00	0,00
01/03/2014	1	B	00:45-01:00	4	432	4	0	440	0,91	98,18	0,91	0,00
01/03/2014	1	B	01:00-01:15	4	392	4	0	400	1,00	98,00	1,00	0,00
01/03/2014	1	B	01:15-01:30	8	356	16	4	384	2,08	92,71	4,17	1,04
01/03/2014	1	B	01:30-01:45	0	380	0	0	380	0,00	100,0	0,00	0,00
01/03/2014	1	B	01:45-02:00	0	308	8	0	316	0,00	97,47	2,53	0,00
01/03/2014	1	B	02:00-02:15	0	224	0	0	224	0,00	100,0	0,00	0,00
01/03/2014	1	B	02:15-02:30	0	276	8	0	284	0,00	97,18	2,82	0,00
01/03/2014	1	B	02:30-02:45	8	184	4	0	196	4,08	93,88	2,04	0,00
01/03/2014	1	B	02:45-03:00	4	236	0	0	240	1,67	98,33	0,00	0,00
01/03/2014	1	B	03:00-03:15	4	212	4	8	228	1,75	92,98	1,75	3,51
01/03/2014	1	B	03:15-03:30	0	220	0	0	220	0,00	100,0	0,00	0,00
01/03/2014	1	B	03:30-03:45	0	160	0	4	164	0,00	97,56	0,00	2,44
01/03/2014	1	B	03:45-04:00	0	144	8	0	152	0,00	94,74	5,26	0,00
01/03/2014	1	B	04:00-04:15	4	100	0	0	104	3,85	96,15	0,00	0,00
01/03/2014	1	B	04:15-04:30	0	120	0	8	128	0,00	93,75	0,00	6,25
01/03/2014	1	B	04:30-04:45	0	148	8	0	156	0,00	94,87	5,13	0,00
01/03/2014	1	B	04:45-05:00	4	120	8	0	132	3,03	90,91	6,06	0,00
01/03/2014	1	B	05:00-05:15	8	152	4	0	164	4,88	92,68	2,44	0,00
01/03/2014	1	B	05:15-05:30	8	176	4	12	200	4,00	88,00	2,00	6,00
01/03/2014	1	B	05:30-05:45	8	152	20	8	188	4,26	80,85	10,64	4,26
01/03/2014	1	B	05:45-06:00	4	124	12	0	140	2,86	88,57	8,57	0,00
01/03/2014	1	B	06:00-06:15	4	68	8	12	92	4,35	73,91	8,70	13,04
01/03/2014	1	B	06:15-06:30	12	176	12	8	208	5,77	84,62	5,77	3,85
01/03/2014	1	B	06:30-06:45	8	236	8	16	268	2,99	88,06	2,99	5,97
01/03/2014	1	B	06:45-07:00	4	160	16	8	188	2,13	85,11	8,51	4,26
01/03/2014	1	B	07:00-07:15	20	156	20	12	208	9,62	75,00	9,62	5,77
01/03/2014	1	B	07:15-07:30	16	212	12	16	256	6,25	82,81	4,69	6,25
01/03/2014	1	B	07:30-07:45	32	316	24	24	396	8,08	79,80	6,06	6,06
01/03/2014	1	B	07:45-08:00	8	328	40	24	400	2,00	82,00	10,00	6,00
01/03/2014	1	B	08:00-08:15	4	344	24	12	384	1,04	89,58	6,25	3,13
01/03/2014	1	B	08:15-08:30	8	392	40	0	440	1,82	89,09	9,09	0,00
01/03/2014	1	B	08:30-08:45	4	448	20	12	484	0,83	92,56	4,13	2,48
01/03/2014	1	B	08:45-09:00	16	548	24	24	612	2,61	89,54	3,92	3,92
01/03/2014	1	B	09:00-09:15	4	644	36	4	688	0,58	93,60	5,23	0,58
01/03/2014	1	B	09:15-09:30	20	532	24	4	580	3,45	91,72	4,14	0,69
01/03/2014	1	B	09:30-09:45	16	796	36	8	856	1,87	92,99	4,21	0,93
01/03/2014	1	B	09:45-10:00	0	776	28	8	812	0,00	95,57	3,45	0,99
01/03/2014	1	B	10:00-10:15	12	768	32	8	820	1,46	93,66	3,90	0,98
01/03/2014	1	B	10:15-10:30	12	924	28	0	964	1,24	95,85	2,90	0,00
01/03/2014	1	B	10:30-10:45	8	984	20	4	1.016	0,79	96,85	1,97	0,39
01/03/2014	1	B	10:45-11:00	24	844	24	12	904	2,65	93,36	2,65	1,33
01/03/2014	1	B	11:00-11:15	4	944	24	4	976	0,41	96,72	2,46	0,41
01/03/2014	1	B	11:15-11:30	24	1.004	32	4	1.064	2,26	94,36	3,01	0,38
01/03/2014	1	B	11:30-11:45	8	1.020	36	16	1.080	0,74	94,44	3,33	1,48
01/03/2014	1	B	11:45-12:00	20	784	36	16	856	2,34	91,59	4,21	1,87
01/03/2014	1	B	12:00-12:15	56	864	48	16	984	5,69	87,80	4,88	1,63

SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 28/02/2014



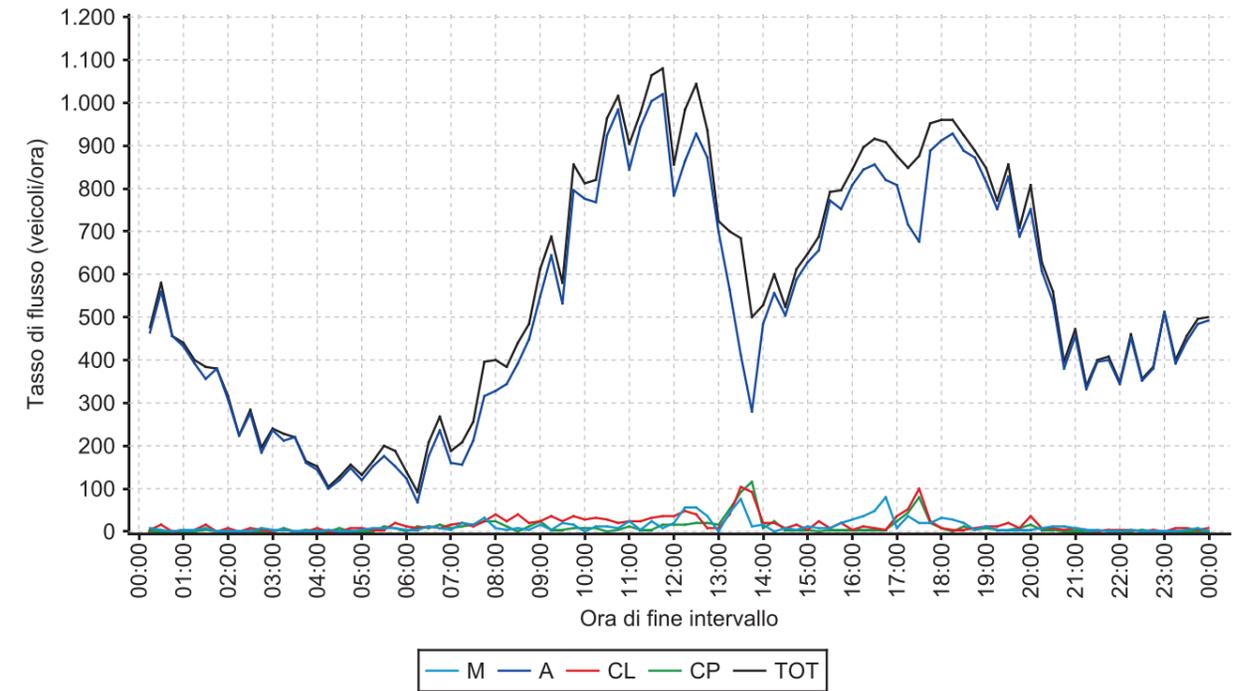
SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 01/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
01/03/2014	1	B	12:15-12:30	56	928	40	20	1.044	5,36	88,89	3,83	1,92
01/03/2014	1	B	12:30-12:45	36	872	8	20	936	3,85	93,16	0,85	2,14
01/03/2014	1	B	12:45-13:00	0	700	8	16	724	0,00	96,69	1,10	2,21
01/03/2014	1	B	13:00-13:15	44	564	40	52	700	6,29	80,57	5,71	7,43
01/03/2014	1	B	13:15-13:30	76	412	104	92	684	11,11	60,23	15,20	13,45
01/03/2014	1	B	13:30-13:45	12	280	92	116	500	2,40	56,00	18,40	23,20
01/03/2014	1	B	13:45-14:00	16	484	20	8	528	3,03	91,67	3,79	1,52
01/03/2014	1	B	14:00-14:15	0	556	20	24	600	0,00	92,67	3,33	4,00
01/03/2014	1	B	14:15-14:30	8	504	8	4	524	1,53	96,18	1,53	0,76
01/03/2014	1	B	14:30-14:45	4	588	16	4	612	0,65	96,08	2,61	0,65
01/03/2014	1	B	14:45-15:00	12	628	4	4	648	1,85	96,91	0,62	0,62
01/03/2014	1	B	15:00-15:15	8	656	24	0	688	1,16	95,35	3,49	0,00
01/03/2014	1	B	15:15-15:30	8	772	8	4	792	1,01	97,47	1,01	0,51
01/03/2014	1	B	15:30-15:45	20	752	20	4	796	2,51	94,47	2,51	0,50
01/03/2014	1	B	15:45-16:00	28	808	4	4	844	3,32	95,73	0,47	0,47
01/03/2014	1	B	16:00-16:15	36	844	12	4	896	4,02	94,20	1,34	0,45
01/03/2014	1	B	16:15-16:30	48	856	8	4	916	5,24	93,45	0,87	0,44
01/03/2014	1	B	16:30-16:45	80	820	4	4	908	8,81	90,31	0,44	0,44
01/03/2014	1	B	16:45-17:00	8	808	36	24	876	0,91	92,24	4,11	2,74
01/03/2014	1	B	17:00-17:15	36	716	52	44	848	4,25	84,43	6,13	5,19
01/03/2014	1	B	17:15-17:30	20	676	100	80	876	2,28	77,17	11,42	9,13
01/03/2014	1	B	17:30-17:45	20	888	24	20	952	2,10	93,28	2,52	2,10
01/03/2014	1	B	17:45-18:00	32	912	8	8	960	3,33	95,00	0,83	0,83
01/03/2014	1	B	18:00-18:15	28	928	4	0	960	2,92	96,67	0,42	0,00
01/03/2014	1	B	18:15-18:30	20	888	4	12	924	2,16	96,10	0,43	1,30
01/03/2014	1	B	18:30-18:45	4	872	8	4	888	0,45	98,20	0,90	0,45
01/03/2014	1	B	18:45-19:00	12	816	12	8	848	1,42	96,23	1,42	0,94
01/03/2014	1	B	19:00-19:15	4	752	12	4	772	0,52	97,41	1,55	0,52
01/03/2014	1	B	19:15-19:30	4	828	20	4	856	0,47	96,73	2,34	0,47
01/03/2014	1	B	19:30-19:45	4	688	8	8	708	0,56	97,18	1,13	1,13
01/03/2014	1	B	19:45-20:00	4	752	36	16	808	0,50	93,07	4,46	1,98
01/03/2014	1	B	20:00-20:15	8	608	8	4	628	1,27	96,82	1,27	0,64
01/03/2014	1	B	20:15-20:30	12	536	8	4	560	2,14	95,71	1,43	0,71
01/03/2014	1	B	20:30-20:45	12	380	4	0	396	3,03	95,96	1,01	0,00
01/03/2014	1	B	20:45-21:00	8	456	8	0	472	1,69	96,61	1,69	0,00
01/03/2014	1	B	21:00-21:15	4	332	4	0	340	1,18	97,65	1,18	0,00
01/03/2014	1	B	21:15-21:30	4	396	0	0	400	1,00	99,00	0,00	0,00
01/03/2014	1	B	21:30-21:45	0	400	4	4	408	0,00	98,04	0,98	0,98
01/03/2014	1	B	21:45-22:00	0	344	4	0	348	0,00	98,85	1,15	0,00
01/03/2014	1	B	22:00-22:15	4	452	4	0	460	0,87	98,26	0,87	0,00
01/03/2014	1	B	22:15-22:30	0	352	0	4	356	0,00	98,88	0,00	1,12
01/03/2014	1	B	22:30-22:45	0	380	4	0	384	0,00	98,96	1,04	0,00
01/03/2014	1	B	22:45-23:00	0	512	0	0	512	0,00	100,0	0,00	0,00
01/03/2014	1	B	23:00-23:15	0	392	8	0	400	0,00	98,00	2,00	0,00
01/03/2014	1	B	23:15-23:30	4	444	8	0	456	0,88	97,37	1,75	0,00
01/03/2014	1	B	23:30-23:45	8	484	4	0	496	1,61	97,58	0,81	0,00
01/03/2014	1	B	23:45-23:59	0	492	8	0	500	0,00	98,40	1,60	0,00

SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 01/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	M	A	CL	CP	TOT	%M	%A	%CL	%CP
01/03/2014	1	B	00-24	294	12.468	406	237	13.405	2,2	93,0	3,0	1,8
01/03/2014	1	B	07-20	251	9.044	343	211	9.849	2,5	91,8	3,5	2,1

SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 01/03/2014



SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 02/03/2014												
DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
02/03/2014	1	B	00:00-00:15	4	516	24	4	548	0,73	94,16	4,38	0,73
02/03/2014	1	B	00:15-00:30	0	408	16	0	424	0,00	96,23	3,77	0,00
02/03/2014	1	B	00:30-00:45	0	468	0	0	468	0,00	100,0	0,00	0,00
02/03/2014	1	B	00:45-01:00	0	436	8	4	448	0,00	97,32	1,79	0,89
02/03/2014	1	B	01:00-01:15	0	452	4	0	456	0,00	99,12	0,88	0,00
02/03/2014	1	B	01:15-01:30	0	396	4	0	400	0,00	99,00	1,00	0,00
02/03/2014	1	B	01:30-01:45	0	308	16	0	324	0,00	95,06	4,94	0,00
02/03/2014	1	B	01:45-02:00	0	364	8	0	372	0,00	97,85	2,15	0,00
02/03/2014	1	B	02:00-02:15	0	256	12	0	268	0,00	95,52	4,48	0,00
02/03/2014	1	B	02:15-02:30	0	248	0	0	248	0,00	100,0	0,00	0,00
02/03/2014	1	B	02:30-02:45	0	276	0	0	276	0,00	100,0	0,00	0,00
02/03/2014	1	B	02:45-03:00	0	284	12	0	296	0,00	95,95	4,05	0,00
02/03/2014	1	B	03:00-03:15	0	216	12	4	232	0,00	93,10	5,17	1,72
02/03/2014	1	B	03:15-03:30	0	212	4	0	216	0,00	98,15	1,85	0,00
02/03/2014	1	B	03:30-03:45	0	164	0	0	164	0,00	100,0	0,00	0,00
02/03/2014	1	B	03:45-04:00	0	196	4	0	200	0,00	98,00	2,00	0,00
02/03/2014	1	B	04:00-04:15	0	144	0	0	144	0,00	100,0	0,00	0,00
02/03/2014	1	B	04:15-04:30	0	112	8	0	120	0,00	93,33	6,67	0,00
02/03/2014	1	B	04:30-04:45	0	136	4	0	140	0,00	97,14	2,86	0,00
02/03/2014	1	B	04:45-05:00	0	116	0	4	120	0,00	96,67	0,00	3,33
02/03/2014	1	B	05:00-05:15	0	88	8	0	96	0,00	91,67	8,33	0,00
02/03/2014	1	B	05:15-05:30	0	100	0	4	104	0,00	96,15	0,00	3,85
02/03/2014	1	B	05:30-05:45	0	72	0	0	72	0,00	100,0	0,00	0,00
02/03/2014	1	B	05:45-06:00	0	52	0	0	52	0,00	100,0	0,00	0,00
02/03/2014	1	B	06:00-06:15	0	72	4	0	76	0,00	94,74	5,26	0,00
02/03/2014	1	B	06:15-06:30	4	112	0	4	120	3,33	93,33	0,00	3,33
02/03/2014	1	B	06:30-06:45	8	56	0	4	68	11,76	82,35	0,00	5,88
02/03/2014	1	B	06:45-07:00	0	36	0	4	40	0,00	90,00	0,00	10,00
02/03/2014	1	B	07:00-07:15	0	52	4	0	56	0,00	92,86	7,14	0,00
02/03/2014	1	B	07:15-07:30	0	68	8	0	76	0,00	89,47	10,53	0,00
02/03/2014	1	B	07:30-07:45	0	80	4	0	84	0,00	95,24	4,76	0,00
02/03/2014	1	B	07:45-08:00	4	68	4	0	76	5,26	89,47	5,26	0,00
02/03/2014	1	B	08:00-08:15	0	140	12	4	156	0,00	89,74	7,69	2,56
02/03/2014	1	B	08:15-08:30	0	228	12	4	244	0,00	93,44	4,92	1,64
02/03/2014	1	B	08:30-08:45	4	176	4	0	184	2,17	95,65	2,17	0,00
02/03/2014	1	B	08:45-09:00	4	224	4	4	236	1,69	94,92	1,69	1,69
02/03/2014	1	B	09:00-09:15	0	264	20	4	288	0,00	91,67	6,94	1,39
02/03/2014	1	B	09:15-09:30	4	396	8	0	408	0,98	97,06	1,96	0,00
02/03/2014	1	B	09:30-09:45	0	352	8	0	360	0,00	97,78	2,22	0,00
02/03/2014	1	B	09:45-10:00	4	424	12	4	444	0,90	95,50	2,70	0,90
02/03/2014	1	B	10:00-10:15	0	384	16	4	404	0,00	95,05	3,96	0,99
02/03/2014	1	B	10:15-10:30	0	544	8	0	552	0,00	98,55	1,45	0,00
02/03/2014	1	B	10:30-10:45	4	504	4	4	516	0,78	97,67	0,78	0,78
02/03/2014	1	B	10:45-11:00	4	540	0	0	544	0,74	99,26	0,00	0,00
02/03/2014	1	B	11:00-11:15	0	556	16	4	576	0,00	96,53	2,78	0,69
02/03/2014	1	B	11:15-11:30	0	684	0	0	684	0,00	100,0	0,00	0,00
02/03/2014	1	B	11:30-11:45	0	648	12	8	668	0,00	97,01	1,80	1,20
02/03/2014	1	B	11:45-12:00	0	684	8	0	692	0,00	98,84	1,16	0,00
02/03/2014	1	B	12:00-12:15	0	672	28	0	700	0,00	96,00	4,00	0,00

SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 02/03/2014												
DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
02/03/2014	1	B	12:15-12:30	8	736	4	4	752	1,06	97,87	0,53	0,53
02/03/2014	1	B	12:30-12:45	4	624	4	4	636	0,63	98,11	0,63	0,63
02/03/2014	1	B	12:45-13:00	0	516	8	0	524	0,00	98,47	1,53	0,00
02/03/2014	1	B	13:00-13:15	8	516	4	0	528	1,52	97,73	0,76	0,00
02/03/2014	1	B	13:15-13:30	4	444	8	0	456	0,88	97,37	1,75	0,00
02/03/2014	1	B	13:30-13:45	12	400	4	0	416	2,88	96,15	0,96	0,00
02/03/2014	1	B	13:45-14:00	4	364	0	0	368	1,09	98,91	0,00	0,00
02/03/2014	1	B	14:00-14:15	4	408	8	0	420	0,95	97,14	1,90	0,00
02/03/2014	1	B	14:15-14:30	0	420	0	4	424	0,00	99,06	0,00	0,94
02/03/2014	1	B	14:30-14:45	0	548	4	4	556	0,00	98,56	0,72	0,72
02/03/2014	1	B	14:45-15:00	4	496	8	0	508	0,79	97,64	1,57	0,00
02/03/2014	1	B	15:00-15:15	16	464	0	0	480	3,33	96,67	0,00	0,00
02/03/2014	1	B	15:15-15:30	8	516	20	0	544	1,47	94,85	3,68	0,00
02/03/2014	1	B	15:30-15:45	8	576	12	4	600	1,33	96,00	2,00	0,67
02/03/2014	1	B	15:45-16:00	16	704	12	4	736	2,17	95,65	1,63	0,54
02/03/2014	1	B	16:00-16:15	4	724	4	0	732	0,55	98,91	0,55	0,00
02/03/2014	1	B	16:15-16:30	8	856	4	0	868	0,92	98,62	0,46	0,00
02/03/2014	1	B	16:30-16:45	4	760	16	0	780	0,51	97,44	2,05	0,00
02/03/2014	1	B	16:45-17:00	8	960	16	4	988	0,81	97,17	1,62	0,40
02/03/2014	1	B	17:00-17:15	16	932	32	0	980	1,63	95,10	3,27	0,00
02/03/2014	1	B	17:15-17:30	4	1.032	20	4	1.060	0,38	97,36	1,89	0,38
02/03/2014	1	B	17:30-17:45	0	976	24	0	1.000	0,00	97,60	2,40	0,00
02/03/2014	1	B	17:45-18:00	16	1.004	20	0	1.040	1,54	96,54	1,92	0,00
02/03/2014	1	B	18:00-18:15	4	864	8	12	888	0,45	97,30	0,90	1,35
02/03/2014	1	B	18:15-18:30	12	1.020	24	4	1.060	1,13	96,23	2,26	0,38
02/03/2014	1	B	18:30-18:45	16	1.124	8	0	1.148	1,39	97,91	0,70	0,00
02/03/2014	1	B	18:45-19:00	12	968	16	0	996	1,20	97,19	1,61	0,00
02/03/2014	1	B	19:00-19:15	4	964	12	4	984	0,41	97,97	1,22	0,41
02/03/2014	1	B	19:15-19:30	0	980	16	0	996	0,00	98,39	1,61	0,00
02/03/2014	1	B	19:30-19:45	8	936	24	0	968	0,83	96,69	2,48	0,00
02/03/2014	1	B	19:45-20:00	4	776	12	4	796	0,50	97,49	1,51	0,50
02/03/2014	1	B	20:00-20:15	0	676	16	12	704	0,00	96,02	2,27	1,70
02/03/2014	1	B	20:15-20:30	16	640	16	4	676	2,37	94,67	2,37	0,59
02/03/2014	1	B	20:30-20:45	4	536	4	8	552	0,72	97,10	0,72	1,45
02/03/2014	1	B	20:45-21:00	4	420	12	4	440	0,91	95,45	2,73	0,91
02/03/2014	1	B	21:00-21:15	4	388	24	4	420	0,95	92,38	5,71	0,95
02/03/2014	1	B	21:15-21:30	0	424	16	0	440	0,00	96,36	3,64	0,00
02/03/2014	1	B	21:30-21:45	4	384	12	4	404	0,99	95,05	2,97	0,99
02/03/2014	1	B	21:45-22:00	0	420	20	0	440	0,00	95,45	4,55	0,00
02/03/2014	1	B	22:00-22:15	0	376	8	8	392	0,00	95,92	2,04	2,04
02/03/2014	1	B	22:15-22:30	8	436	12	0	456	1,75	95,61	2,63	0,00
02/03/2014	1	B	22:30-22:45	4	384	4	4	396	1,01	96,97	1,01	1,01
02/03/2014	1	B	22:45-23:00	4	456	16	0	476	0,84	95,80	3,36	0,00
02/03/2014	1	B	23:00-23:15	12	396	12	4	424	2,83	93,40	2,83	0,94
02/03/2014	1	B	23:15-23:30	0	312	12	4	328	0,00	95,12	3,66	1,22
02/03/2014	1	B	23:30-23:45	0	408	12	4	424	0,00	96,23	2,83	0,94
02/03/2014	1	B	23:45-23:59	0	344	12	4	360	0,00	95,56	3,33	1,11

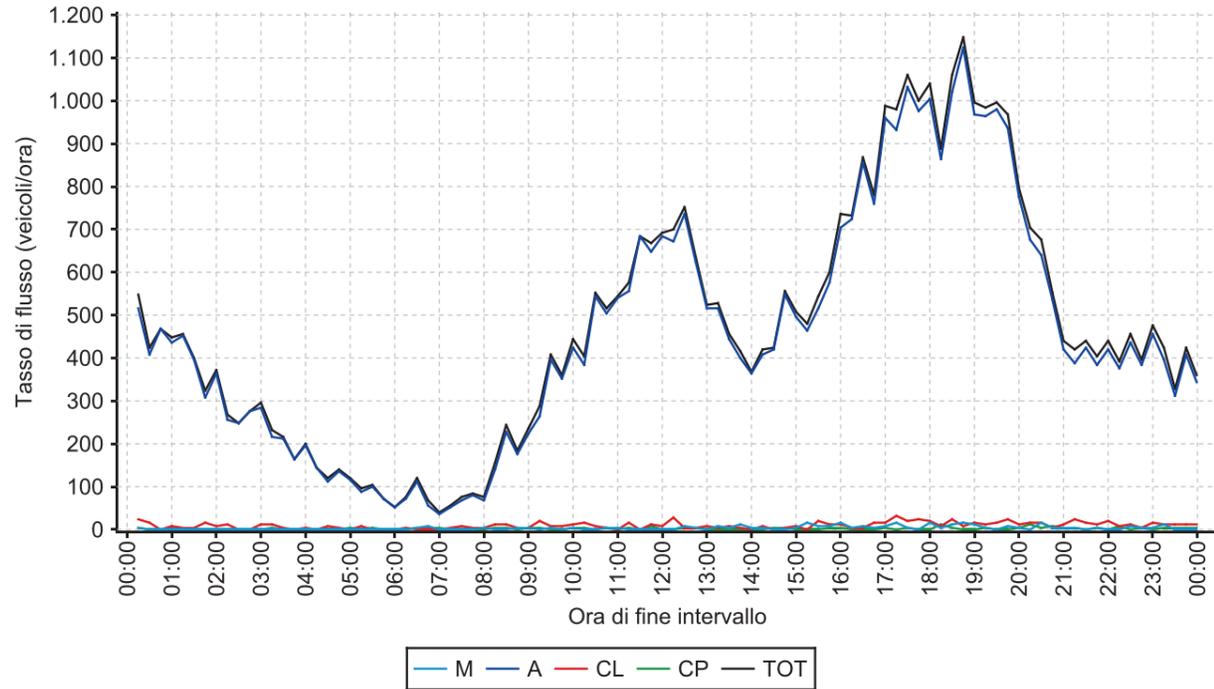
SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 02/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	M	A	CL	CP	TOT	%M	%A	%CL	%CP
02/03/2014	1	B	00-24	80	10.898	225	48	11.251	0,7	96,9	2,0	0,4
02/03/2014	1	B	07-20	61	7.574	136	24	7.795	0,8	97,2	1,7	0,3

SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 03/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
03/03/2014	1	B	00:00-00:15	0	320	4	4	328	0,00	97,56	1,22	1,22
03/03/2014	1	B	00:15-00:30	4	248	8	0	260	1,54	95,38	3,08	0,00
03/03/2014	1	B	00:30-00:45	0	172	4	0	176	0,00	97,73	2,27	0,00
03/03/2014	1	B	00:45-01:00	0	160	4	0	164	0,00	97,56	2,44	0,00
03/03/2014	1	B	01:00-01:15	0	116	0	4	120	0,00	96,67	0,00	3,33
03/03/2014	1	B	01:15-01:30	0	96	0	0	96	0,00	100,0	0,00	0,00
03/03/2014	1	B	01:30-01:45	0	76	4	4	84	0,00	90,48	4,76	4,76
03/03/2014	1	B	01:45-02:00	0	72	4	8	84	0,00	85,71	4,76	9,52
03/03/2014	1	B	02:00-02:15	0	28	0	0	28	0,00	100,0	0,00	0,00
03/03/2014	1	B	02:15-02:30	0	48	4	0	52	0,00	92,31	7,69	0,00
03/03/2014	1	B	02:30-02:45	0	36	0	0	36	0,00	100,0	0,00	0,00
03/03/2014	1	B	02:45-03:00	0	28	0	4	32	0,00	87,50	0,00	12,50
03/03/2014	1	B	03:00-03:15	0	28	4	0	32	0,00	87,50	12,50	0,00
03/03/2014	1	B	03:15-03:30	0	16	0	0	16	0,00	100,0	0,00	0,00
03/03/2014	1	B	03:30-03:45	0	40	0	0	40	0,00	100,0	0,00	0,00
03/03/2014	1	B	03:45-04:00	0	28	0	0	28	0,00	100,0	0,00	0,00
03/03/2014	1	B	04:00-04:15	4	52	4	12	72	5,56	72,22	5,56	16,67
03/03/2014	1	B	04:15-04:30	0	64	0	4	68	0,00	94,12	0,00	5,88
03/03/2014	1	B	04:30-04:45	8	88	4	0	100	8,00	88,00	4,00	0,00
03/03/2014	1	B	04:45-05:00	12	64	8	12	96	12,50	66,67	8,33	12,50
03/03/2014	1	B	05:00-05:15	4	60	12	4	80	5,00	75,00	15,00	5,00
03/03/2014	1	B	05:15-05:30	12	84	4	12	112	10,71	75,00	3,57	10,71
03/03/2014	1	B	05:30-05:45	12	244	8	16	280	4,29	87,14	2,86	5,71
03/03/2014	1	B	05:45-06:00	8	116	4	8	136	5,88	85,29	2,94	5,88
03/03/2014	1	B	06:00-06:15	16	120	16	16	168	9,52	71,43	9,52	9,52
03/03/2014	1	B	06:15-06:30	8	196	24	4	232	3,45	84,48	10,34	1,72
03/03/2014	1	B	06:30-06:45	8	296	24	16	344	2,33	86,05	6,98	4,65
03/03/2014	1	B	06:45-07:00	16	420	52	28	516	3,10	81,40	10,08	5,43
03/03/2014	1	B	07:00-07:15	16	564	36	44	660	2,42	85,45	5,45	6,67
03/03/2014	1	B	07:15-07:30	28	688	72	24	812	3,45	84,73	8,87	2,96
03/03/2014	1	B	07:30-07:45	32	868	88	64	1.052	3,04	82,51	8,37	6,08
03/03/2014	1	B	07:45-08:00	16	928	68	40	1.052	1,52	88,21	6,46	3,80
03/03/2014	1	B	08:00-08:15	24	736	68	8	836	2,87	88,04	8,13	0,96
03/03/2014	1	B	08:15-08:30	12	756	48	68	884	1,36	85,52	5,43	7,69
03/03/2014	1	B	08:30-08:45	4	628	60	52	744	0,54	84,41	8,06	6,99
03/03/2014	1	B	08:45-09:00	12	664	76	48	800	1,50	83,00	9,50	6,00
03/03/2014	1	B	09:00-09:15	12	572	60	40	684	1,75	83,63	8,77	5,85
03/03/2014	1	B	09:15-09:30	24	620	56	32	732	3,28	84,70	7,65	4,37
03/03/2014	1	B	09:30-09:45	8	488	92	48	636	1,26	76,73	14,47	7,55
03/03/2014	1	B	09:45-10:00	24	620	112	48	804	2,99	77,11	13,93	5,97
03/03/2014	1	B	10:00-10:15	12	712	68	32	824	1,46	86,41	8,25	3,88
03/03/2014	1	B	10:15-10:30	36	776	80	56	948	3,80	81,86	8,44	5,91
03/03/2014	1	B	10:30-10:45	32	676	120	40	868	3,69	77,88	13,82	4,61
03/03/2014	1	B	10:45-11:00	8	692	64	48	812	0,99	85,22	7,88	5,91
03/03/2014	1	B	11:00-11:15	12	704	64	52	832	1,44	84,62	7,69	6,25
03/03/2014	1	B	11:15-11:30	16	672	96	52	836	1,91	80,38	11,48	6,22
03/03/2014	1	B	11:30-11:45	12	676	88	76	852	1,41	79,34	10,33	8,92
03/03/2014	1	B	11:45-12:00	16	684	32	44	776	2,06	88,14	4,12	5,67
03/03/2014	1	B	12:00-12:15	36	708	64	32	840	4,29	84,29	7,62	3,81

SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 02/03/2014



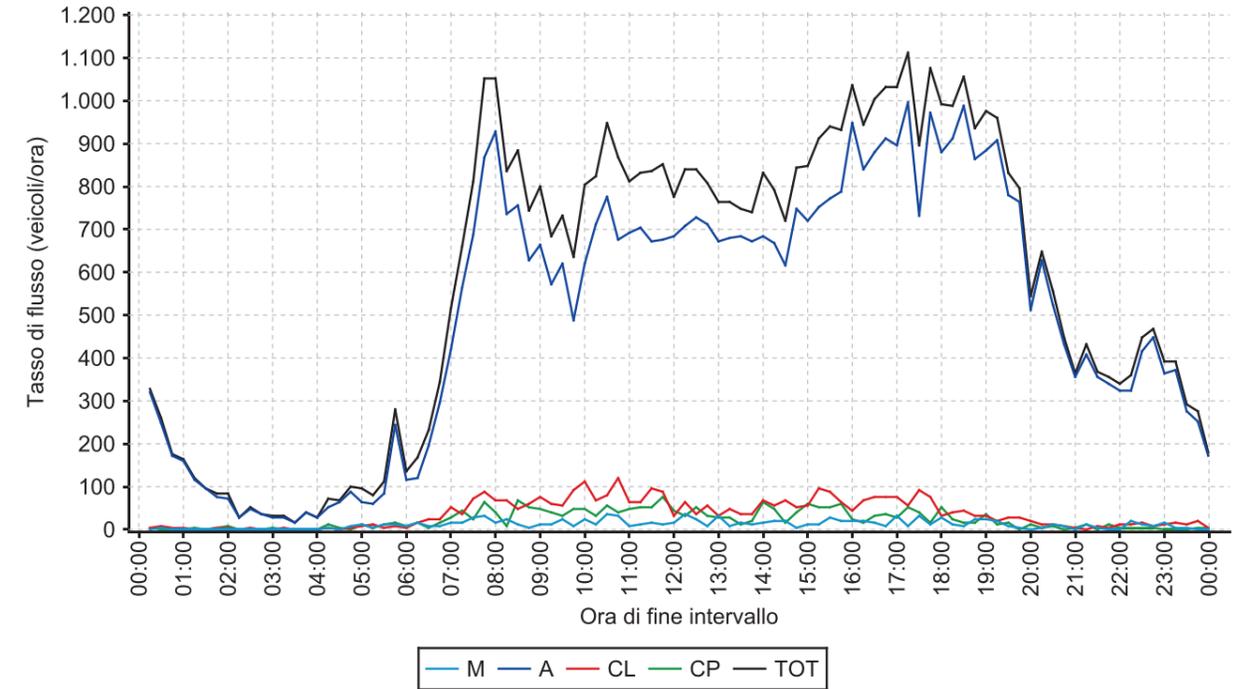
SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 03/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
03/03/2014	1	B	12:15-12:30	24	728	36	52	840	2,86	86,67	4,29	6,19
03/03/2014	1	B	12:30-12:45	8	712	56	32	808	0,99	88,12	6,93	3,96
03/03/2014	1	B	12:45-13:00	32	672	32	28	764	4,19	87,96	4,19	3,66
03/03/2014	1	B	13:00-13:15	8	680	48	28	764	1,05	89,01	6,28	3,66
03/03/2014	1	B	13:15-13:30	16	684	36	12	748	2,14	91,44	4,81	1,60
03/03/2014	1	B	13:30-13:45	12	672	36	20	740	1,62	90,81	4,86	2,70
03/03/2014	1	B	13:45-14:00	16	684	68	64	832	1,92	82,21	8,17	7,69
03/03/2014	1	B	14:00-14:15	20	668	56	48	792	2,53	84,34	7,07	6,06
03/03/2014	1	B	14:15-14:30	20	616	68	16	720	2,78	85,56	9,44	2,22
03/03/2014	1	B	14:30-14:45	4	748	52	40	844	0,47	88,63	6,16	4,74
03/03/2014	1	B	14:45-15:00	12	720	56	60	848	1,42	84,91	6,60	7,08
03/03/2014	1	B	15:00-15:15	12	752	96	52	912	1,32	82,46	10,53	5,70
03/03/2014	1	B	15:15-15:30	28	772	88	52	940	2,98	82,13	9,36	5,53
03/03/2014	1	B	15:30-15:45	20	788	64	60	932	2,15	84,55	6,87	6,44
03/03/2014	1	B	15:45-16:00	20	948	44	24	1.036	1,93	91,51	4,25	2,32
03/03/2014	1	B	16:00-16:15	20	840	68	16	944	2,12	88,98	7,20	1,69
03/03/2014	1	B	16:15-16:30	16	880	76	32	1.004	1,59	87,65	7,57	3,19
03/03/2014	1	B	16:30-16:45	8	912	76	36	1.032	0,78	88,37	7,36	3,49
03/03/2014	1	B	16:45-17:00	32	896	76	28	1.032	3,10	86,82	7,36	2,71
03/03/2014	1	B	17:00-17:15	8	996	56	52	1.112	0,72	89,57	5,04	4,68
03/03/2014	1	B	17:15-17:30	32	732	92	40	896	3,57	81,70	10,27	4,46
03/03/2014	1	B	17:30-17:45	12	972	76	16	1.076	1,12	90,33	7,06	1,49
03/03/2014	1	B	17:45-18:00	28	880	32	52	992	2,82	88,71	3,23	5,24
03/03/2014	1	B	18:00-18:15	12	912	40	24	988	1,21	92,31	4,05	2,43
03/03/2014	1	B	18:15-18:30	8	988	44	16	1.056	0,76	93,56	4,17	1,52
03/03/2014	1	B	18:30-18:45	24	864	32	16	936	2,56	92,31	3,42	1,71
03/03/2014	1	B	18:45-19:00	24	884	32	36	976	2,46	90,57	3,28	3,69
03/03/2014	1	B	19:00-19:15	20	908	20	12	960	2,08	94,58	2,08	1,25
03/03/2014	1	B	19:15-19:30	8	780	28	16	832	0,96	93,75	3,37	1,92
03/03/2014	1	B	19:30-19:45	4	764	28	0	796	0,50	95,98	3,52	0,00
03/03/2014	1	B	19:45-20:00	0	512	20	12	544	0,00	94,12	3,68	2,21
03/03/2014	1	B	20:00-20:15	4	628	12	4	648	0,62	96,91	1,85	0,62
03/03/2014	1	B	20:15-20:30	12	524	12	8	556	2,16	94,24	2,16	1,44
03/03/2014	1	B	20:30-20:45	8	432	8	0	448	1,79	96,43	1,79	0,00
03/03/2014	1	B	20:45-21:00	0	356	4	4	364	0,00	97,80	1,10	1,10
03/03/2014	1	B	21:00-21:15	12	408	0	12	432	2,78	94,44	0,00	2,78
03/03/2014	1	B	21:15-21:30	4	356	8	0	368	1,09	96,74	2,17	0,00
03/03/2014	1	B	21:30-21:45	0	340	4	12	356	0,00	95,51	1,12	3,37
03/03/2014	1	B	21:45-22:00	0	324	12	4	340	0,00	95,29	3,53	1,18
03/03/2014	1	B	22:00-22:15	20	324	12	4	360	5,56	90,00	3,33	1,11
03/03/2014	1	B	22:15-22:30	12	416	16	4	448	2,68	92,86	3,57	0,89
03/03/2014	1	B	22:30-22:45	8	448	8	4	468	1,71	95,73	1,71	0,85
03/03/2014	1	B	22:45-23:00	16	364	12	0	392	4,08	92,86	3,06	0,00
03/03/2014	1	B	23:00-23:15	4	372	16	0	392	1,02	94,90	4,08	0,00
03/03/2014	1	B	23:15-23:30	4	276	12	0	292	1,37	94,52	4,11	0,00
03/03/2014	1	B	23:30-23:45	0	252	20	4	276	0,00	91,30	7,25	1,45
03/03/2014	1	B	23:45-23:59	0	172	4	4	180	0,00	95,56	2,22	2,22

SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 03/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	M	A	CL	CP	TOT	%M	%A	%CL	%CP
03/03/2014	1	B	00-24	279	12.076	875	540	13.770	2,0	87,7	6,4	3,9
03/03/2014	1	B	07-20	225	9.749	786	485	11.245	2,0	86,7	7,0	4,3

SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 03/03/2014



SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 04/03/2014												
DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
04/03/2014	1	B	00:00-00:15	0	180	8	0	188	0,00	95,74	4,26	0,00
04/03/2014	1	B	00:15-00:30	0	100	8	0	108	0,00	92,59	7,41	0,00
04/03/2014	1	B	00:30-00:45	0	140	0	4	144	0,00	97,22	0,00	2,78
04/03/2014	1	B	00:45-01:00	0	104	8	0	112	0,00	92,86	7,14	0,00
04/03/2014	1	B	01:00-01:15	0	72	4	0	76	0,00	94,74	5,26	0,00
04/03/2014	1	B	01:15-01:30	4	76	4	0	84	4,76	90,48	4,76	0,00
04/03/2014	1	B	01:30-01:45	0	52	0	0	52	0,00	100,0	0,00	0,00
04/03/2014	1	B	01:45-02:00	8	32	0	0	40	20,00	80,00	0,00	0,00
04/03/2014	1	B	02:00-02:15	0	36	0	0	36	0,00	100,0	0,00	0,00
04/03/2014	1	B	02:15-02:30	0	24	0	0	24	0,00	100,0	0,00	0,00
04/03/2014	1	B	02:30-02:45	0	44	12	0	56	0,00	78,57	21,43	0,00
04/03/2014	1	B	02:45-03:00	0	40	0	4	44	0,00	90,91	0,00	9,09
04/03/2014	1	B	03:00-03:15	0	16	0	4	20	0,00	80,00	0,00	20,00
04/03/2014	1	B	03:15-03:30	4	28	0	4	36	11,11	77,78	0,00	11,11
04/03/2014	1	B	03:30-03:45	0	20	4	0	24	0,00	83,33	16,67	0,00
04/03/2014	1	B	03:45-04:00	0	28	0	0	28	0,00	100,0	0,00	0,00
04/03/2014	1	B	04:00-04:15	0	32	4	8	44	0,00	72,73	9,09	18,18
04/03/2014	1	B	04:15-04:30	0	28	4	4	36	0,00	77,78	11,11	11,11
04/03/2014	1	B	04:30-04:45	16	92	4	4	116	13,79	79,31	3,45	3,45
04/03/2014	1	B	04:45-05:00	8	60	0	12	80	10,00	75,00	0,00	15,00
04/03/2014	1	B	05:00-05:15	8	88	8	8	112	7,14	78,57	7,14	7,14
04/03/2014	1	B	05:15-05:30	4	100	28	16	148	2,70	67,57	18,92	10,81
04/03/2014	1	B	05:30-05:45	8	232	12	0	252	3,17	92,06	4,76	0,00
04/03/2014	1	B	05:45-06:00	12	132	20	8	172	6,98	76,74	11,63	4,65
04/03/2014	1	B	06:00-06:15	8	120	32	36	196	4,08	61,22	16,33	18,37
04/03/2014	1	B	06:15-06:30	4	188	16	12	220	1,82	85,45	7,27	5,45
04/03/2014	1	B	06:30-06:45	4	344	36	8	392	1,02	87,76	9,18	2,04
04/03/2014	1	B	06:45-07:00	32	404	40	20	496	6,45	81,45	8,06	4,03
04/03/2014	1	B	07:00-07:15	12	604	48	36	700	1,71	86,29	6,86	5,14
04/03/2014	1	B	07:15-07:30	28	672	80	24	804	3,48	83,58	9,95	2,99
04/03/2014	1	B	07:30-07:45	32	860	64	52	1.008	3,17	85,32	6,35	5,16
04/03/2014	1	B	07:45-08:00	24	768	68	60	920	2,61	83,48	7,39	6,52
04/03/2014	1	B	08:00-08:15	8	756	40	32	836	0,96	90,43	4,78	3,83
04/03/2014	1	B	08:15-08:30	16	716	68	56	856	1,87	83,64	7,94	6,54
04/03/2014	1	B	08:30-08:45	12	820	64	32	928	1,29	88,36	6,90	3,45
04/03/2014	1	B	08:45-09:00	16	580	88	44	728	2,20	79,67	12,09	6,04
04/03/2014	1	B	09:00-09:15	16	752	92	56	916	1,75	82,10	10,04	6,11
04/03/2014	1	B	09:15-09:30	4	624	92	60	780	0,51	80,00	11,79	7,69
04/03/2014	1	B	09:30-09:45	24	616	80	44	764	3,14	80,63	10,47	5,76
04/03/2014	1	B	09:45-10:00	8	664	84	60	816	0,98	81,37	10,29	7,35
04/03/2014	1	B	10:00-10:15	28	736	108	36	908	3,08	81,06	11,89	3,96
04/03/2014	1	B	10:15-10:30	36	780	112	40	968	3,72	80,58	11,57	4,13
04/03/2014	1	B	10:30-10:45	20	760	80	56	916	2,18	82,97	8,73	6,11
04/03/2014	1	B	10:45-11:00	12	880	112	48	1.052	1,14	83,65	10,65	4,56
04/03/2014	1	B	11:00-11:15	24	836	68	44	972	2,47	86,01	7,00	4,53
04/03/2014	1	B	11:15-11:30	20	808	60	36	924	2,16	87,45	6,49	3,90
04/03/2014	1	B	11:30-11:45	16	784	96	24	920	1,74	85,22	10,43	2,61
04/03/2014	1	B	11:45-12:00	36	844	96	48	1.024	3,52	82,42	9,38	4,69
04/03/2014	1	B	12:00-12:15	20	948	88	36	1.092	1,83	86,81	8,06	3,30

SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 04/03/2014												
DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
04/03/2014	1	B	12:15-12:30	20	836	52	44	952	2,10	87,82	5,46	4,62
04/03/2014	1	B	12:30-12:45	28	868	20	24	940	2,98	92,34	2,13	2,55
04/03/2014	1	B	12:45-13:00	4	708	52	20	784	0,51	90,31	6,63	2,55
04/03/2014	1	B	13:00-13:15	12	592	28	52	684	1,75	86,55	4,09	7,60
04/03/2014	1	B	13:15-13:30	4	644	48	32	728	0,55	88,46	6,59	4,40
04/03/2014	1	B	13:30-13:45	40	652	52	40	784	5,10	83,16	6,63	5,10
04/03/2014	1	B	13:45-14:00	20	672	44	36	772	2,59	87,05	5,70	4,66
04/03/2014	1	B	14:00-14:15	8	620	40	24	692	1,16	89,60	5,78	3,47
04/03/2014	1	B	14:15-14:30	4	680	100	40	824	0,49	82,52	12,14	4,85
04/03/2014	1	B	14:30-14:45	20	604	92	52	768	2,60	78,65	11,98	6,77
04/03/2014	1	B	14:45-15:00	28	668	68	44	808	3,47	82,67	8,42	5,45
04/03/2014	1	B	15:00-15:15	16	792	68	20	896	1,79	88,39	7,59	2,23
04/03/2014	1	B	15:15-15:30	12	736	68	40	856	1,40	85,98	7,94	4,67
04/03/2014	1	B	15:30-15:45	32	796	92	40	960	3,33	82,92	9,58	4,17
04/03/2014	1	B	15:45-16:00	8	824	92	24	948	0,84	86,92	9,70	2,53
04/03/2014	1	B	16:00-16:15	20	724	48	32	824	2,43	87,86	5,83	3,88
04/03/2014	1	B	16:15-16:30	20	908	68	8	1.004	1,99	90,44	6,77	0,80
04/03/2014	1	B	16:30-16:45	20	784	92	32	928	2,16	84,48	9,91	3,45
04/03/2014	1	B	16:45-17:00	12	824	56	48	940	1,28	87,66	5,96	5,11
04/03/2014	1	B	17:00-17:15	32	964	48	48	1.092	2,93	88,28	4,40	4,40
04/03/2014	1	B	17:15-17:30	36	988	64	52	1.140	3,16	86,67	5,61	4,56
04/03/2014	1	B	17:30-17:45	24	924	52	44	1.044	2,30	88,51	4,98	4,21
04/03/2014	1	B	17:45-18:00	24	932	52	52	1.060	2,26	87,92	4,91	4,91
04/03/2014	1	B	18:00-18:15	20	936	36	20	1.012	1,98	92,49	3,56	1,98
04/03/2014	1	B	18:15-18:30	32	912	32	32	1.008	3,17	90,48	3,17	3,17
04/03/2014	1	B	18:30-18:45	20	936	32	12	1.000	2,00	93,60	3,20	1,20
04/03/2014	1	B	18:45-19:00	12	908	36	24	980	1,22	92,65	3,67	2,45
04/03/2014	1	B	19:00-19:15	16	744	28	12	800	2,00	93,00	3,50	1,50
04/03/2014	1	B	19:15-19:30	28	648	24	12	712	3,93	91,01	3,37	1,69
04/03/2014	1	B	19:30-19:45	8	744	40	8	800	1,00	93,00	5,00	1,00
04/03/2014	1	B	19:45-20:00	4	612	8	8	632	0,63	96,84	1,27	1,27
04/03/2014	1	B	20:00-20:15	8	640	24	20	692	1,16	92,49	3,47	2,89
04/03/2014	1	B	20:15-20:30	0	568	4	4	576	0,00	98,61	0,69	0,69
04/03/2014	1	B	20:30-20:45	4	472	8	4	488	0,82	96,72	1,64	0,82
04/03/2014	1	B	20:45-21:00	0	344	12	0	356	0,00	96,63	3,37	0,00
04/03/2014	1	B	21:00-21:15	8	464	12	4	488	1,64	95,08	2,46	0,82
04/03/2014	1	B	21:15-21:30	8	424	4	8	444	1,80	95,50	0,90	1,80
04/03/2014	1	B	21:30-21:45	8	456	0	12	476	1,68	95,80	0,00	2,52
04/03/2014	1	B	21:45-22:00	4	392	8	0	404	0,99	97,03	1,98	0,00
04/03/2014	1	B	22:00-22:15	8	420	8	12	448	1,79	93,75	1,79	2,68
04/03/2014	1	B	22:15-22:30	12	440	12	4	468	2,56	94,02	2,56	0,85
04/03/2014	1	B	22:30-22:45	20	388	4	12	424	4,72	91,51	0,94	2,83
04/03/2014	1	B	22:45-23:00	4	368	8	0	380	1,05	96,84	2,11	0,00
04/03/2014	1	B	23:00-23:15	8	328	0	0	336	2,38	97,62	0,00	0,00
04/03/2014	1	B	23:15-23:30	4	408	0	8	420	0,95	97,14	0,00	1,90
04/03/2014	1	B	23:30-23:45	4	388	12	4	408	0,98	95,10	2,94	0,98
04/03/2014	1	B	23:45-23:59	0	328	16	4	348	0,00	94,25	4,60	1,15

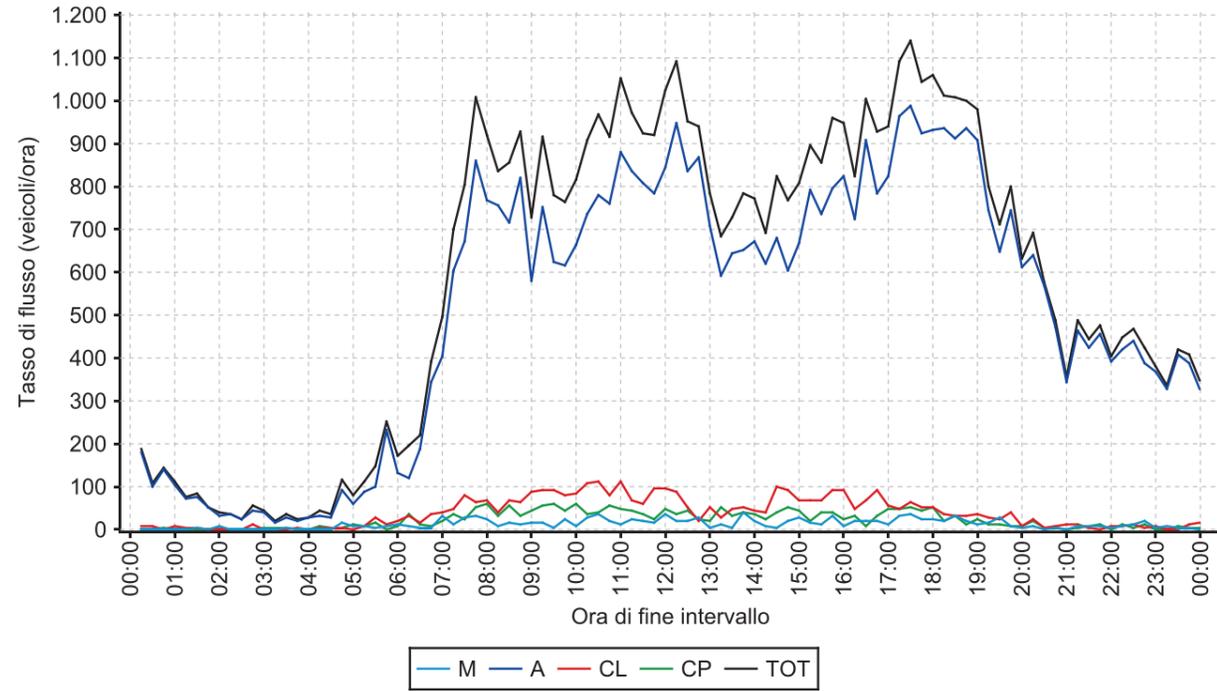
SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 04/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	M	A	CL	CP	TOT	%M	%A	%CL	%CP
04/03/2014	1	B	00-24	304	12.407	926	537	14.174	2,1	87,5	6,5	3,8
04/03/2014	1	B	07-20	249	9.997	830	475	11.551	2,2	86,5	7,2	4,1

SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 05/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
05/03/2014	1	B	00:00-00:15	4	284	0	0	288	1,39	98,61	0,00	0,00
05/03/2014	1	B	00:15-00:30	4	240	8	0	252	1,59	95,24	3,17	0,00
05/03/2014	1	B	00:30-00:45	0	272	8	0	280	0,00	97,14	2,86	0,00
05/03/2014	1	B	00:45-01:00	0	228	0	0	228	0,00	100,0	0,00	0,00
05/03/2014	1	B	01:00-01:15	0	204	0	4	208	0,00	98,08	0,00	1,92
05/03/2014	1	B	01:15-01:30	0	168	0	0	168	0,00	100,0	0,00	0,00
05/03/2014	1	B	01:30-01:45	0	176	0	0	176	0,00	100,0	0,00	0,00
05/03/2014	1	B	01:45-02:00	0	156	0	0	156	0,00	100,0	0,00	0,00
05/03/2014	1	B	02:00-02:15	4	148	0	4	156	2,56	94,87	0,00	2,56
05/03/2014	1	B	02:15-02:30	0	120	8	0	128	0,00	93,75	6,25	0,00
05/03/2014	1	B	02:30-02:45	0	80	4	4	88	0,00	90,91	4,55	4,55
05/03/2014	1	B	02:45-03:00	0	84	8	0	92	0,00	91,30	8,70	0,00
05/03/2014	1	B	03:00-03:15	0	64	0	0	64	0,00	100,0	0,00	0,00
05/03/2014	1	B	03:15-03:30	0	64	0	0	64	0,00	100,0	0,00	0,00
05/03/2014	1	B	03:30-03:45	0	72	4	4	80	0,00	90,00	5,00	5,00
05/03/2014	1	B	03:45-04:00	0	36	0	4	40	0,00	90,00	0,00	10,00
05/03/2014	1	B	04:00-04:15	0	52	0	8	60	0,00	86,67	0,00	13,33
05/03/2014	1	B	04:15-04:30	4	88	0	12	104	3,85	84,62	0,00	11,54
05/03/2014	1	B	04:30-04:45	20	56	8	4	88	22,73	63,64	9,09	4,55
05/03/2014	1	B	04:45-05:00	8	64	0	4	76	10,53	84,21	0,00	5,26
05/03/2014	1	B	05:00-05:15	8	76	0	8	92	8,70	82,61	0,00	8,70
05/03/2014	1	B	05:15-05:30	8	144	12	12	176	4,55	81,82	6,82	6,82
05/03/2014	1	B	05:30-05:45	8	216	12	20	256	3,13	84,38	4,69	7,81
05/03/2014	1	B	05:45-06:00	12	128	8	8	156	7,69	82,05	5,13	5,13
05/03/2014	1	B	06:00-06:15	4	120	20	28	172	2,33	69,77	11,63	16,28
05/03/2014	1	B	06:15-06:30	12	176	16	4	208	5,77	84,62	7,69	1,92
05/03/2014	1	B	06:30-06:45	0	424	28	12	464	0,00	91,38	6,03	2,59
05/03/2014	1	B	06:45-07:00	28	408	44	40	520	5,38	78,46	8,46	7,69
05/03/2014	1	B	07:00-07:15	28	564	40	36	668	4,19	84,43	5,99	5,39
05/03/2014	1	B	07:15-07:30	24	688	40	48	800	3,00	86,00	5,00	6,00
05/03/2014	1	B	07:30-07:45	32	800	88	36	956	3,35	83,68	9,21	3,77
05/03/2014	1	B	07:45-08:00	32	784	68	52	936	3,42	83,76	7,26	5,56
05/03/2014	1	B	08:00-08:15	24	828	84	40	976	2,46	84,84	8,61	4,10
05/03/2014	1	B	08:15-08:30	16	752	64	44	876	1,83	85,84	7,31	5,02
05/03/2014	1	B	08:30-08:45	4	644	72	36	756	0,53	85,19	9,52	4,76
05/03/2014	1	B	08:45-09:00	24	664	88	20	796	3,02	83,42	11,06	2,51
05/03/2014	1	B	09:00-09:15	12	632	108	48	800	1,50	79,00	13,50	6,00
05/03/2014	1	B	09:15-09:30	0	548	80	40	668	0,00	82,04	11,98	5,99
05/03/2014	1	B	09:30-09:45	20	724	92	40	876	2,28	82,65	10,50	4,57
05/03/2014	1	B	09:45-10:00	24	652	56	52	784	3,06	83,16	7,14	6,63
05/03/2014	1	B	10:00-10:15	28	684	84	60	856	3,27	79,91	9,81	7,01
05/03/2014	1	B	10:15-10:30	12	796	80	20	908	1,32	87,67	8,81	2,20
05/03/2014	1	B	10:30-10:45	12	720	76	64	872	1,38	82,57	8,72	7,34
05/03/2014	1	B	10:45-11:00	24	712	92	52	880	2,73	80,91	10,45	5,91
05/03/2014	1	B	11:00-11:15	20	768	68	48	904	2,21	84,96	7,52	5,31
05/03/2014	1	B	11:15-11:30	12	800	72	36	920	1,30	86,96	7,83	3,91
05/03/2014	1	B	11:30-11:45	44	768	64	28	904	4,87	84,96	7,08	3,10
05/03/2014	1	B	11:45-12:00	32	732	56	60	880	3,64	83,18	6,36	6,82
05/03/2014	1	B	12:00-12:15	24	824	68	24	940	2,55	87,66	7,23	2,55

SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 04/03/2014



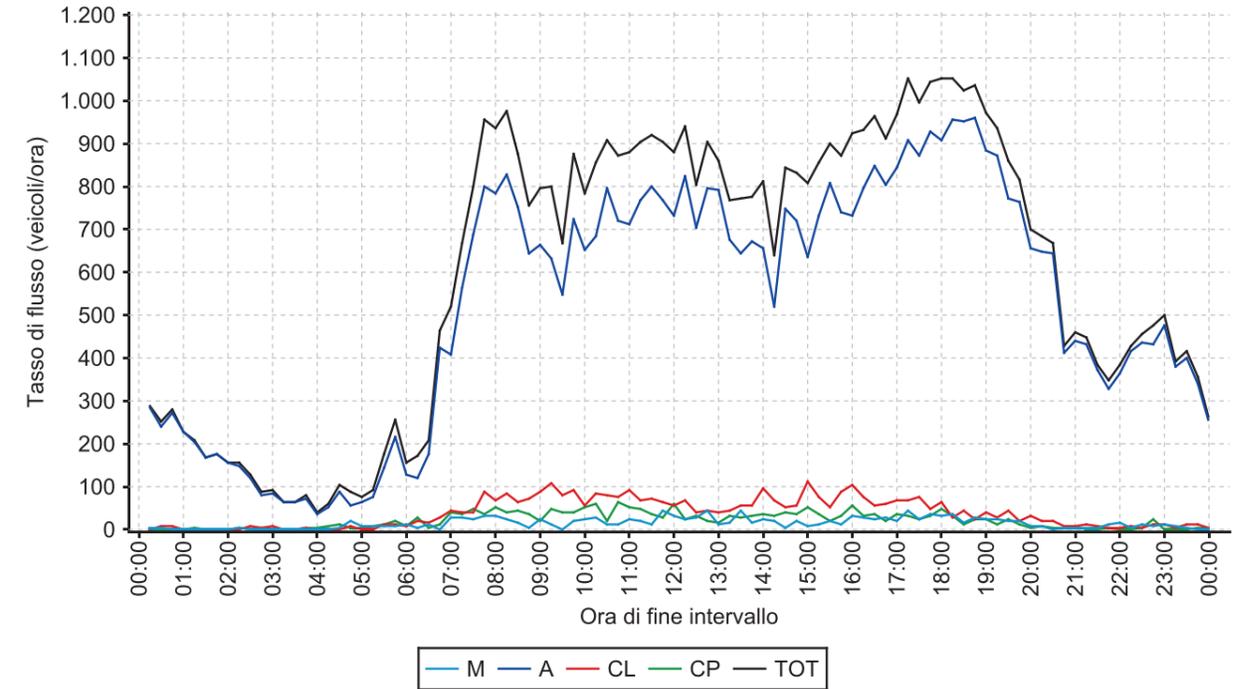
SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 05/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
05/03/2014	1	B	12:15-12:30	28	704	40	32	804	3,48	87,56	4,98	3,98
05/03/2014	1	B	12:30-12:45	44	796	44	20	904	4,87	88,05	4,87	2,21
05/03/2014	1	B	12:45-13:00	12	792	40	16	860	1,40	92,09	4,65	1,86
05/03/2014	1	B	13:00-13:15	16	676	44	32	768	2,08	88,02	5,73	4,17
05/03/2014	1	B	13:15-13:30	44	644	56	28	772	5,70	83,42	7,25	3,63
05/03/2014	1	B	13:30-13:45	16	672	56	32	776	2,06	86,60	7,22	4,12
05/03/2014	1	B	13:45-14:00	24	656	96	36	812	2,96	80,79	11,82	4,43
05/03/2014	1	B	14:00-14:15	20	520	68	32	640	3,13	81,25	10,63	5,00
05/03/2014	1	B	14:15-14:30	4	748	52	40	844	0,47	88,63	6,16	4,74
05/03/2014	1	B	14:30-14:45	20	720	56	36	832	2,40	86,54	6,73	4,33
05/03/2014	1	B	14:45-15:00	8	636	112	52	808	0,99	78,71	13,86	6,44
05/03/2014	1	B	15:00-15:15	12	732	76	36	856	1,40	85,51	8,88	4,21
05/03/2014	1	B	15:15-15:30	20	808	52	20	900	2,22	89,78	5,78	2,22
05/03/2014	1	B	15:30-15:45	12	740	88	32	872	1,38	84,86	10,09	3,67
05/03/2014	1	B	15:45-16:00	32	732	104	56	924	3,46	79,22	11,26	6,06
05/03/2014	1	B	16:00-16:15	28	796	76	32	932	3,00	85,41	8,15	3,43
05/03/2014	1	B	16:15-16:30	24	848	56	36	964	2,49	87,97	5,81	3,73
05/03/2014	1	B	16:30-16:45	28	804	60	20	912	3,07	88,16	6,58	2,19
05/03/2014	1	B	16:45-17:00	20	844	68	36	968	2,07	87,19	7,02	3,72
05/03/2014	1	B	17:00-17:15	44	908	68	32	1.052	4,18	86,31	6,46	3,04
05/03/2014	1	B	17:15-17:30	24	872	76	24	996	2,41	87,55	7,63	2,41
05/03/2014	1	B	17:30-17:45	36	928	48	32	1.044	3,45	88,89	4,60	3,07
05/03/2014	1	B	17:45-18:00	32	908	64	48	1.052	3,04	86,31	6,08	4,56
05/03/2014	1	B	18:00-18:15	36	956	28	32	1.052	3,42	90,87	2,66	3,04
05/03/2014	1	B	18:15-18:30	16	952	44	12	1.024	1,56	92,97	4,30	1,17
05/03/2014	1	B	18:30-18:45	28	960	24	24	1.036	2,70	92,66	2,32	2,32
05/03/2014	1	B	18:45-19:00	24	884	40	24	972	2,47	90,95	4,12	2,47
05/03/2014	1	B	19:00-19:15	24	872	28	12	936	2,56	93,16	2,99	1,28
05/03/2014	1	B	19:15-19:30	20	772	44	24	860	2,33	89,77	5,12	2,79
05/03/2014	1	B	19:30-19:45	20	764	20	12	816	2,45	93,63	2,45	1,47
05/03/2014	1	B	19:45-20:00	8	656	32	4	700	1,14	93,71	4,57	0,57
05/03/2014	1	B	20:00-20:15	8	648	20	8	684	1,17	94,74	2,92	1,17
05/03/2014	1	B	20:15-20:30	0	644	20	4	668	0,00	96,41	2,99	0,60
05/03/2014	1	B	20:30-20:45	4	412	8	4	428	0,93	96,26	1,87	0,93
05/03/2014	1	B	20:45-21:00	4	440	8	8	460	0,87	95,65	1,74	1,74
05/03/2014	1	B	21:00-21:15	4	432	12	0	448	0,89	96,43	2,68	0,00
05/03/2014	1	B	21:15-21:30	4	372	8	0	384	1,04	96,88	2,08	0,00
05/03/2014	1	B	21:30-21:45	12	328	4	4	348	3,45	94,25	1,15	1,15
05/03/2014	1	B	21:45-22:00	16	364	4	0	384	4,17	94,79	1,04	0,00
05/03/2014	1	B	22:00-22:15	4	416	8	0	428	0,93	97,20	1,87	0,00
05/03/2014	1	B	22:15-22:30	12	436	4	4	456	2,63	95,61	0,88	0,88
05/03/2014	1	B	22:30-22:45	8	432	12	24	476	1,68	90,76	2,52	5,04
05/03/2014	1	B	22:45-23:00	12	476	12	0	500	2,40	95,20	2,40	0,00
05/03/2014	1	B	23:00-23:15	8	380	4	0	392	2,04	96,94	1,02	0,00
05/03/2014	1	B	23:15-23:30	4	400	12	0	416	0,96	96,15	2,88	0,00
05/03/2014	1	B	23:30-23:45	0	340	12	4	356	0,00	95,51	3,37	1,12
05/03/2014	1	B	23:45-23:59	0	256	4	4	264	0,00	96,97	1,52	1,52

SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 05/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	M	A	CL	CP	TOT	%M	%A	%CL	%CP
05/03/2014	1	B	00-24	349	12.627	910	508	14.394	2,4	87,7	6,3	3,5
05/03/2014	1	B	07-20	293	9.846	825	447	11.411	2,6	86,3	7,2	3,9

SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 05/03/2014



SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 06/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
06/03/2014	1	B	00:00-00:15	0	272	12	8	292	0,00	93,15	4,11	2,74
06/03/2014	1	B	00:15-00:30	0	248	12	0	260	0,00	95,38	4,62	0,00
06/03/2014	1	B	00:30-00:45	8	208	4	4	224	3,57	92,86	1,79	1,79
06/03/2014	1	B	00:45-01:00	0	176	0	4	180	0,00	97,78	0,00	2,22
06/03/2014	1	B	01:00-01:15	0	160	4	4	168	0,00	95,24	2,38	2,38
06/03/2014	1	B	01:15-01:30	0	164	0	0	164	0,00	100,0	0,00	0,00
06/03/2014	1	B	01:30-01:45	0	96	0	4	100	0,00	96,00	0,00	4,00
06/03/2014	1	B	01:45-02:00	0	60	0	0	60	0,00	100,0	0,00	0,00
06/03/2014	1	B	02:00-02:15	0	72	0	4	76	0,00	94,74	0,00	5,26
06/03/2014	1	B	02:15-02:30	0	88	4	0	92	0,00	95,65	4,35	0,00
06/03/2014	1	B	02:30-02:45	0	56	4	0	60	0,00	93,33	6,67	0,00
06/03/2014	1	B	02:45-03:00	0	28	0	0	28	0,00	100,0	0,00	0,00
06/03/2014	1	B	03:00-03:15	0	28	4	0	32	0,00	87,50	12,50	0,00
06/03/2014	1	B	03:15-03:30	0	16	0	4	20	0,00	80,00	0,00	20,00
06/03/2014	1	B	03:30-03:45	4	32	0	4	40	10,00	80,00	0,00	10,00
06/03/2014	1	B	03:45-04:00	0	32	12	16	60	0,00	53,33	20,00	26,67
06/03/2014	1	B	04:00-04:15	0	64	4	4	72	0,00	88,89	5,56	5,56
06/03/2014	1	B	04:15-04:30	0	60	4	0	64	0,00	93,75	6,25	0,00
06/03/2014	1	B	04:30-04:45	20	68	4	16	108	18,52	62,96	3,70	14,81
06/03/2014	1	B	04:45-05:00	12	56	0	4	72	16,67	77,78	0,00	5,56
06/03/2014	1	B	05:00-05:15	4	80	8	8	100	4,00	80,00	8,00	8,00
06/03/2014	1	B	05:15-05:30	16	108	4	24	152	10,53	71,05	2,63	15,79
06/03/2014	1	B	05:30-05:45	8	196	4	16	224	3,57	87,50	1,79	7,14
06/03/2014	1	B	05:45-06:00	12	148	16	32	208	5,77	71,15	7,69	15,38
06/03/2014	1	B	06:00-06:15	8	116	16	20	160	5,00	72,50	10,00	12,50
06/03/2014	1	B	06:15-06:30	8	192	24	16	240	3,33	80,00	10,00	6,67
06/03/2014	1	B	06:30-06:45	4	376	32	24	436	0,92	86,24	7,34	5,50
06/03/2014	1	B	06:45-07:00	20	392	20	24	456	4,39	85,96	4,39	5,26
06/03/2014	1	B	07:00-07:15	24	608	52	24	708	3,39	85,88	7,34	3,39
06/03/2014	1	B	07:15-07:30	16	716	84	60	876	1,83	81,74	9,59	6,85
06/03/2014	1	B	07:30-07:45	36	884	68	44	1.032	3,49	85,66	6,59	4,26
06/03/2014	1	B	07:45-08:00	32	732	88	96	948	3,38	77,22	9,28	10,13
06/03/2014	1	B	08:00-08:15	24	792	108	28	952	2,52	83,19	11,34	2,94
06/03/2014	1	B	08:15-08:30	24	704	48	48	824	2,91	85,44	5,83	5,83
06/03/2014	1	B	08:30-08:45	16	864	64	44	988	1,62	87,45	6,48	4,45
06/03/2014	1	B	08:45-09:00	20	696	64	40	820	2,44	84,88	7,80	4,88
06/03/2014	1	B	09:00-09:15	12	760	80	40	892	1,35	85,20	8,97	4,48
06/03/2014	1	B	09:15-09:30	20	708	84	52	864	2,31	81,94	9,72	6,02
06/03/2014	1	B	09:30-09:45	20	672	112	56	860	2,33	78,14	13,02	6,51
06/03/2014	1	B	09:45-10:00	20	656	108	48	832	2,40	78,85	12,98	5,77
06/03/2014	1	B	10:00-10:15	20	748	96	48	912	2,19	82,02	10,53	5,26
06/03/2014	1	B	10:15-10:30	16	792	88	44	940	1,70	84,26	9,36	4,68
06/03/2014	1	B	10:30-10:45	28	772	84	36	920	3,04	83,91	9,13	3,91
06/03/2014	1	B	10:45-11:00	36	812	76	72	996	3,61	81,53	7,63	7,23
06/03/2014	1	B	11:00-11:15	28	792	100	44	964	2,90	82,16	10,37	4,56
06/03/2014	1	B	11:15-11:30	4	604	40	36	684	0,58	88,30	5,85	5,26
06/03/2014	1	B	11:30-11:45	28	708	92	44	872	3,21	81,19	10,55	5,05
06/03/2014	1	B	11:45-12:00	36	716	104	56	912	3,95	78,51	11,40	6,14
06/03/2014	1	B	12:00-12:15	24	860	80	32	996	2,41	86,35	8,03	3,21

SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 06/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
06/03/2014	1	B	12:15-12:30	76	212	8	16	312	24,36	67,95	2,56	5,13
06/03/2014	1	B	12:30-12:45	8	68	12	0	88	9,09	77,27	13,64	0,00
06/03/2014	1	B	12:45-13:00	20	712	84	28	844	2,37	84,36	9,95	3,32
06/03/2014	1	B	13:00-13:15	32	588	28	48	696	4,60	84,48	4,02	6,90
06/03/2014	1	B	13:15-13:30	24	604	76	28	732	3,28	82,51	10,38	3,83
06/03/2014	1	B	13:30-13:45	24	648	48	32	752	3,19	86,17	6,38	4,26
06/03/2014	1	B	13:45-14:00	28	720	60	24	832	3,37	86,54	7,21	2,88
06/03/2014	1	B	14:00-14:15	20	608	144	76	848	2,36	71,70	16,98	8,96
06/03/2014	1	B	14:15-14:30	28	752	64	40	884	3,17	85,07	7,24	4,52
06/03/2014	1	B	14:30-14:45	16	736	64	48	864	1,85	85,19	7,41	5,56
06/03/2014	1	B	14:45-15:00	4	788	112	36	940	0,43	83,83	11,91	3,83
06/03/2014	1	B	15:00-15:15	8	720	108	32	868	0,92	82,95	12,44	3,69
06/03/2014	1	B	15:15-15:30	28	744	88	36	896	3,13	83,04	9,82	4,02
06/03/2014	1	B	15:30-15:45	24	720	84	64	892	2,69	80,72	9,42	7,17
06/03/2014	1	B	15:45-16:00	4	692	128	64	888	0,45	77,93	14,41	7,21
06/03/2014	1	B	16:00-16:15	24	840	80	40	984	2,44	85,37	8,13	4,07
06/03/2014	1	B	16:15-16:30	28	872	68	28	996	2,81	87,55	6,83	2,81
06/03/2014	1	B	16:30-16:45	36	728	88	24	876	4,11	83,11	10,05	2,74
06/03/2014	1	B	16:45-17:00	24	796	128	44	992	2,42	80,24	12,90	4,44
06/03/2014	1	B	17:00-17:15	32	916	60	24	1.032	3,10	88,76	5,81	2,33
06/03/2014	1	B	17:15-17:30	24	912	136	52	1.124	2,14	81,14	12,10	4,63
06/03/2014	1	B	17:30-17:45	16	1.016	112	28	1.172	1,37	86,69	9,56	2,39
06/03/2014	1	B	17:45-18:00	20	896	56	32	1.004	1,99	89,24	5,58	3,19
06/03/2014	1	B	18:00-18:15	16	932	32	20	1.000	1,60	93,20	3,20	2,00
06/03/2014	1	B	18:15-18:30	20	924	64	28	1.036	1,93	89,19	6,18	2,70
06/03/2014	1	B	18:30-18:45	8	876	80	20	984	0,81	89,02	8,13	2,03
06/03/2014	1	B	18:45-19:00	16	836	76	20	948	1,69	88,19	8,02	2,11
06/03/2014	1	B	19:00-19:15	8	812	56	12	888	0,90	91,44	6,31	1,35
06/03/2014	1	B	19:15-19:30	12	772	52	8	844	1,42	91,47	6,16	0,95
06/03/2014	1	B	19:30-19:45	8	732	52	8	800	1,00	91,50	6,50	1,00
06/03/2014	1	B	19:45-20:00	24	644	24	12	704	3,41	91,48	3,41	1,70
06/03/2014	1	B	20:00-20:15	16	576	40	8	640	2,50	90,00	6,25	1,25
06/03/2014	1	B	20:15-20:30	12	592	36	0	640	1,88	92,50	5,63	0,00
06/03/2014	1	B	20:30-20:45	0	516	40	8	564	0,00	91,49	7,09	1,42
06/03/2014	1	B	20:45-21:00	16	420	24	8	468	3,42	89,74	5,13	1,71
06/03/2014	1	B	21:00-21:15	0	316	20	12	348	0,00	90,80	5,75	3,45
06/03/2014	1	B	21:15-21:30	8	512	16	8	544	1,47	94,12	2,94	1,47
06/03/2014	1	B	21:30-21:45	8	460	24	8	500	1,60	92,00	4,80	1,60
06/03/2014	1	B	21:45-22:00	0	344	20	4	368	0,00	93,48	5,43	1,09
06/03/2014	1	B	22:00-22:15	0	348	16	4	368	0,00	94,57	4,35	1,09
06/03/2014	1	B	22:15-22:30	20	436	44	0	500	4,00	87,20	8,80	0,00
06/03/2014	1	B	22:30-22:45	4	436	36	4	480	0,83	90,83	7,50	0,83
06/03/2014	1	B	22:45-23:00	0	372	24	0	396	0,00	93,94	6,06	0,00
06/03/2014	1	B	23:00-23:15	8	400	24	0	432	1,85	92,59	5,56	0,00
06/03/2014	1	B	23:15-23:30	0	348	28	8	384	0,00	90,63	7,29	2,08
06/03/2014	1	B	23:30-23:45	4	404	16	4	428	0,93	94,39	3,74	0,93
06/03/2014	1	B	23:45-23:59	4	348	24	4	380	1,05	91,58	6,32	1,05

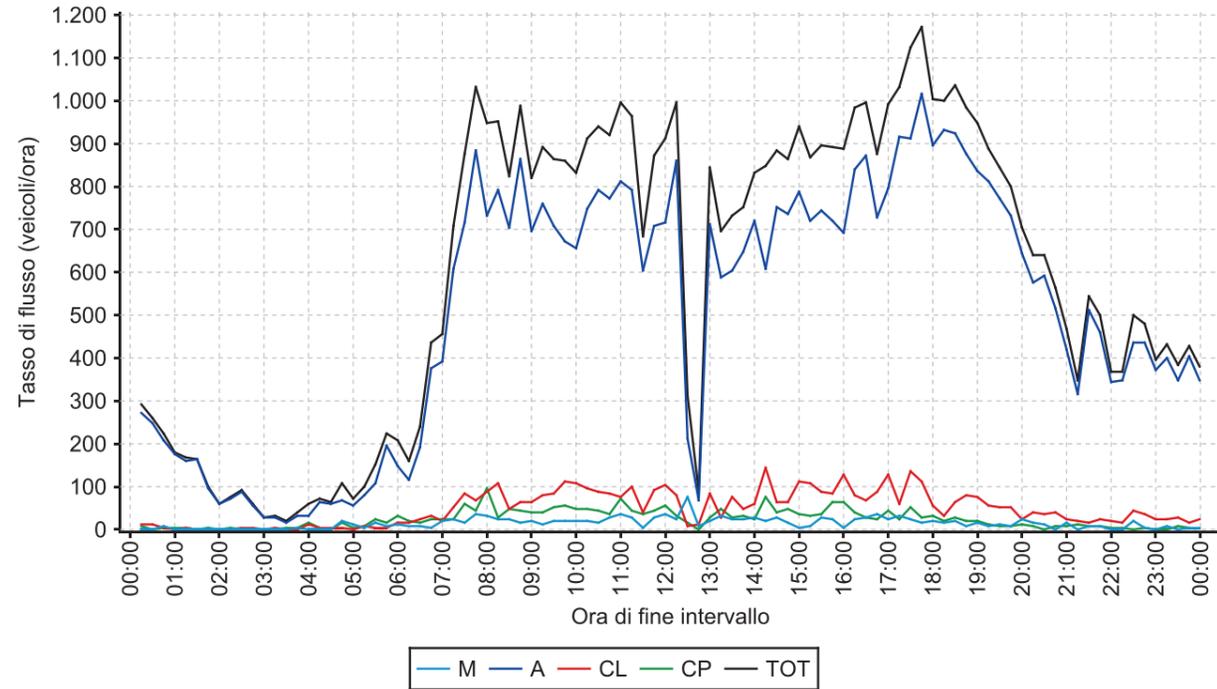
SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 06/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	M	A	CL	CP	TOT	%M	%A	%CL	%CP
06/03/2014	1	B	00-24	342	12.208	1.154	571	14.275	2,4	85,5	8,1	4,0
06/03/2014	1	B	07-20	286	9.603	998	491	11.378	2,5	84,4	8,8	4,3

SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 07/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
07/03/2014	1	B	00:00-00:15	0	292	24	4	320	0,00	91,25	7,50	1,25
07/03/2014	1	B	00:15-00:30	4	276	28	0	308	1,30	89,61	9,09	0,00
07/03/2014	1	B	00:30-00:45	0	244	4	0	248	0,00	98,39	1,61	0,00
07/03/2014	1	B	00:45-01:00	4	136	8	4	152	2,63	89,47	5,26	2,63
07/03/2014	1	B	01:00-01:15	8	152	8	4	172	4,65	88,37	4,65	2,33
07/03/2014	1	B	01:15-01:30	0	148	4	4	156	0,00	94,87	2,56	2,56
07/03/2014	1	B	01:30-01:45	4	128	8	0	140	2,86	91,43	5,71	0,00
07/03/2014	1	B	01:45-02:00	0	64	4	0	68	0,00	94,12	5,88	0,00
07/03/2014	1	B	02:00-02:15	0	76	12	8	96	0,00	79,17	12,50	8,33
07/03/2014	1	B	02:15-02:30	0	48	8	0	56	0,00	85,71	14,29	0,00
07/03/2014	1	B	02:30-02:45	0	56	16	4	76	0,00	73,68	21,05	5,26
07/03/2014	1	B	02:45-03:00	0	32	8	4	44	0,00	72,73	18,18	9,09
07/03/2014	1	B	03:00-03:15	0	72	0	0	72	0,00	100,0	0,00	0,00
07/03/2014	1	B	03:15-03:30	0	76	0	0	76	0,00	100,0	0,00	0,00
07/03/2014	1	B	03:30-03:45	0	28	0	0	28	0,00	100,0	0,00	0,00
07/03/2014	1	B	03:45-04:00	0	36	0	0	36	0,00	100,0	0,00	0,00
07/03/2014	1	B	04:00-04:15	0	40	8	8	56	0,00	71,43	14,29	14,29
07/03/2014	1	B	04:15-04:30	4	36	4	4	48	8,33	75,00	8,33	8,33
07/03/2014	1	B	04:30-04:45	20	80	8	0	108	18,52	74,07	7,41	0,00
07/03/2014	1	B	04:45-05:00	8	68	4	12	92	8,70	73,91	4,35	13,04
07/03/2014	1	B	05:00-05:15	8	56	0	16	80	10,00	70,00	0,00	20,00
07/03/2014	1	B	05:15-05:30	20	144	12	16	192	10,42	75,00	6,25	8,33
07/03/2014	1	B	05:30-05:45	16	220	24	8	268	5,97	82,09	8,96	2,99
07/03/2014	1	B	05:45-06:00	12	144	16	36	208	5,77	69,23	7,69	17,31
07/03/2014	1	B	06:00-06:15	4	124	16	28	172	2,33	72,09	9,30	16,28
07/03/2014	1	B	06:15-06:30	8	168	28	16	220	3,64	76,36	12,73	7,27
07/03/2014	1	B	06:30-06:45	16	384	44	64	508	3,15	75,59	8,66	12,60
07/03/2014	1	B	06:45-07:00	24	356	72	32	484	4,96	73,55	14,88	6,61
07/03/2014	1	B	07:00-07:15	36	640	80	40	796	4,52	80,40	10,05	5,03
07/03/2014	1	B	07:15-07:30	24	724	76	64	888	2,70	81,53	8,56	7,21
07/03/2014	1	B	07:30-07:45	20	752	64	48	884	2,26	85,07	7,24	5,43
07/03/2014	1	B	07:45-08:00	12	860	88	68	1.028	1,17	83,66	8,56	6,61
07/03/2014	1	B	08:00-08:15	28	768	76	20	892	3,14	86,10	8,52	2,24
07/03/2014	1	B	08:15-08:30	16	820	72	48	956	1,67	85,77	7,53	5,02
07/03/2014	1	B	08:30-08:45	12	812	108	52	984	1,22	82,52	10,98	5,28
07/03/2014	1	B	08:45-09:00	12	684	116	56	868	1,38	78,80	13,36	6,45
07/03/2014	1	B	09:00-09:15	24	720	120	68	932	2,58	77,25	12,88	7,30
07/03/2014	1	B	09:15-09:30	8	704	108	64	884	0,90	79,64	12,22	7,24
07/03/2014	1	B	09:30-09:45	20	720	104	44	888	2,25	81,08	11,71	4,95
07/03/2014	1	B	09:45-10:00	8	760	88	64	920	0,87	82,61	9,57	6,96
07/03/2014	1	B	10:00-10:15	12	672	144	44	872	1,38	77,06	16,51	5,05
07/03/2014	1	B	10:15-10:30	16	832	120	44	1.012	1,58	82,21	11,86	4,35
07/03/2014	1	B	10:30-10:45	16	748	124	84	972	1,65	76,95	12,76	8,64
07/03/2014	1	B	10:45-11:00	28	812	92	44	976	2,87	83,20	9,43	4,51
07/03/2014	1	B	11:00-11:15	16	628	76	40	760	2,11	82,63	10,00	5,26
07/03/2014	1	B	11:15-11:30	16	752	80	56	904	1,77	83,19	8,85	6,19
07/03/2014	1	B	11:30-11:45	20	728	108	64	920	2,17	79,13	11,74	6,96
07/03/2014	1	B	11:45-12:00	24	692	120	56	892	2,69	77,58	13,45	6,28
07/03/2014	1	B	12:00-12:15	20	884	112	36	1.052	1,90	84,03	10,65	3,42

SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 06/03/2014



SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 07/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	TF M	TF A	TF CL	TF CP	TF TOT	%M	%A	%CL	%CP
07/03/2014	1	B	12:15-12:30	24	668	76	36	804	2,99	83,08	9,45	4,48
07/03/2014	1	B	12:30-12:45	40	860	84	40	1.024	3,91	83,98	8,20	3,91
07/03/2014	1	B	12:45-13:00	36	660	36	28	760	4,74	86,84	4,74	3,68
07/03/2014	1	B	13:00-13:15	8	640	80	36	764	1,05	83,77	10,47	4,71
07/03/2014	1	B	13:15-13:30	28	740	116	32	916	3,06	80,79	12,66	3,49
07/03/2014	1	B	13:30-13:45	24	644	84	76	828	2,90	77,78	10,14	9,18
07/03/2014	1	B	13:45-14:00	12	688	68	40	808	1,49	85,15	8,42	4,95
07/03/2014	1	B	14:00-14:15									
07/03/2014	1	B	14:15-14:30									
07/03/2014	1	B	14:30-14:45									
07/03/2014	1	B	14:45-15:00									
07/03/2014	1	B	15:00-15:15									
07/03/2014	1	B	15:15-15:30									
07/03/2014	1	B	15:30-15:45									
07/03/2014	1	B	15:45-16:00									
07/03/2014	1	B	16:00-16:15									
07/03/2014	1	B	16:15-16:30									
07/03/2014	1	B	16:30-16:45									
07/03/2014	1	B	16:45-17:00									
07/03/2014	1	B	17:00-17:15									
07/03/2014	1	B	17:15-17:30									
07/03/2014	1	B	17:30-17:45									
07/03/2014	1	B	17:45-18:00									
07/03/2014	1	B	18:00-18:15									
07/03/2014	1	B	18:15-18:30									
07/03/2014	1	B	18:30-18:45									
07/03/2014	1	B	18:45-19:00									
07/03/2014	1	B	19:00-19:15									
07/03/2014	1	B	19:15-19:30									
07/03/2014	1	B	19:30-19:45									
07/03/2014	1	B	19:45-20:00									
07/03/2014	1	B	20:00-20:15									
07/03/2014	1	B	20:15-20:30									
07/03/2014	1	B	20:30-20:45									
07/03/2014	1	B	20:45-21:00									
07/03/2014	1	B	21:00-21:15									
07/03/2014	1	B	21:15-21:30									
07/03/2014	1	B	21:30-21:45									
07/03/2014	1	B	21:45-22:00									
07/03/2014	1	B	22:00-22:15									
07/03/2014	1	B	22:15-22:30									
07/03/2014	1	B	22:30-22:45									
07/03/2014	1	B	22:45-23:00									
07/03/2014	1	B	23:00-23:15									
07/03/2014	1	B	23:15-23:30									
07/03/2014	1	B	23:30-23:45									
07/03/2014	1	B	23:45-23:59									

SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 07/03/2014

DATA	SEZ	DIR	ORA	M	A	CL	CP	TOT	%M	%A	%CL	%CP
07/03/2014	1	B	00-14	180	6.074	747	416	7.417	2,4	81,9	10,1	5,6
07/03/2014	1	B	07-14	140	5.153	655	348	6.296	2,2	81,8	10,4	5,5

SEZIONE: 1 DIREZIONE: B DATA: 07/03/2014

