

**COMUNE DI MILANO**  
**PROVINCIA DI MILANO**

**COMMITTENTE**  
**B&BM Srl – Via de Marchi 4 – MILANO**

**PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO**  
**AREA EX LUCEPLAN, VIA MONETA 40 – 54**

## **STUDIO DELLA VIABILITÀ**

Giugno 2012

RESPONSABILE DELLE OPERAZIONI

Dott. Ing. Franco Ravasio



GRUPPO DI LAVORO

Dott. Ing. Franco Ravasio – Bergamo

Dott. Ing. Antonio Trezzi – Treviglio (BG)

Dott. Geol. Gianluigi Nozza – Bergamo

**ERA**

c/o Polo per l'Innovazione Tecnologica (POINT)  
Via Pasubio, 3 – 24044 DALMINE (BG) – ITALIA  
Tel. +39 035.622.4241 – Fax. +39 035.622.4240

**INDICE**

1.	PREMESSA .....	3
2.	SINTESI DELLE PREVISIONI PROGETTUALI DEL PII .....	4
3.	ASPETTI CONSIDERATI.....	7
4.	ANALISI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE .....	9
4.1	Piano Generale del Traffico Urbano .....	9
4.2	Piani Particolareggiati del Traffico Urbano (PPTU) .....	10
4.3	Previsioni Percorsi Pedo – Ciclabili (RAGGI VERDI).....	12
5.	ACCESSIBILITÀ ALL'AREA DEL PII .....	14
5.1	Schema di circolazione .....	14
5.2	Trasporto Pubblico .....	14
5.2.1	Trasporto pubblico su gomma .....	14
5.2.2	Trasporto pubblico su ferro .....	17
5.3	Sistema della Sosta .....	18
5.4	Caratteristiche del Sistema Viario .....	21
5.4.1	Analisi degli assi viari .....	21
5.4.2	Analisi delle intersezioni.....	24
6.	RIFERIMENTI PROGETTUALI DEL PII "TEODORO MONETA" .....	28
6.1	Inquadramento territoriale, Stato dei luoghi ed Elementi di progetto .....	28
6.2	Parametri Urbanistici .....	28
6.3	Traffico Indotto .....	28
6.4	Infrastrutture e Mobilità .....	29
6.5	Cantierizzazione.....	30
7.	SCENARI E METODOLOGIA DI ANALISI .....	31
8.	CAMPAGNA DI RILIEVI.....	41
9.	ANALISI DEGLI SCENARI.....	44
9.1	Scenario SDF a regime .....	44
9.2	Scenario SDF cantierizzazione .....	47
9.3	Scenario Breve Periodo.....	48
9.4	Scenario Medio Periodo .....	51
10.	SINTESI.....	56
10.1	Scenario SDF a regime .....	56
10.2	Scenario SDF cantierizzazione .....	57
10.3	Scenario BP.....	57
10.4	Scenario MP .....	57
	ALLEGATO "A" – RILIEVI DI TRAFFICO (maggio 2012) .....	59



Gestione dei diritti (Rights Management)

CC – BY – NC – SA

REVISIONE	DATA	OGGETTO
00	Giugno 2012	Emissione
01		
02		
03		

Estratto da metadata standard ISO15836 / Dublin Core (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/>)

Il presente documento è costituito da 84 pagine.

La responsabilità per l'utilizzo dei dati contenuti nel presente documento per qualsiasi altra finalità ricade esclusivamente sull'utilizzatore dei dati stessi.

## 1. PREMESSA

Lo studio viene redatto per verificare gli effetti sulla mobilità veicolare e ciclo – pedonale della trasformazione urbanistica prevista dal Piano Integrato di Intervento “Teodoro Moneta” nel Comune di Milano, situato all’interno della zona di decentramento n. 9.

In particolare lo studio, dopo aver quantificato gli attuali flussi veicolari in transito, intende valutare il traffico generato dal progetto di riqualificazione ed i suoi effetti sulle principali strade e sui principali nodi della viabilità della zona, verificando i flussi in ingresso ed uscita dagli insediamenti stessi e le ricadute sulla qualità delle infrastrutture caratterizzanti l’accessibilità.

Oltre agli effetti attesi sullo stato di fatto, sono stati analizzati i quadri viabilistici previsti a breve e a medio periodo, orizzonti temporali connessi con la realizzazione di nuove infrastrutture viabilistiche nell’area considerata dallo studio.

Sono state condotte opportune indagini in sito e cartografiche, al fine di identificare lo stato di fatto viabilistico del comparto in esame. La rete stradale contermine è stata schematizzata attraverso alcuni parametri viabilistici quali:

- ◆ organizzazione e geometria della sede stradale;
- ◆ attuale regolamentazione della circolazione (sensi unici, semafori, rotatorie ecc.);
- ◆ localizzazione e verifica dei punti di accesso previsti dal progetto.

Le verifiche sul funzionamento dello schema viabilistico dell’area sono state eseguite tramite l’utilizzo di un modello di macro simulazione, considerando i flussi di traffico in transito nell’area e sommando i flussi di veicoli che potrebbero essere generati/attratti dall’intervento in progetto. Ciò risponde alla necessità di analizzare puntualmente sia i rami che le intersezioni della rete viaria al fine di osservare l’effettivo funzionamento e prescrivere eventuali interventi correttivi.

Altre considerazioni hanno interessato la connessione tra Piano Integrato di Intervento ed i percorsi ciclo – pedonali dell’intorno ed il rapporto tra il Piano ed il Trasporto Pubblico Locale.

L’area oggetto della Proposta di Piano Integrato di Intervento è situata in via Teodoro Moneta ed ospita attualmente modeste funzioni produttive. La proposta è finalizzata alla riqualificazione dell’area con dismissione dell’attività produttiva e la realizzazione di un nuovo insediamento prevalentemente residenziale.

## 2. SINTESI DELLE PREVISIONI PROGETTUALI DEL PII

La proposta di PII in Via Moneta prevede la riqualificazione e valorizzazione di un'area con la dismissione dell'attività produttiva esistente e la realizzazione di un nuovo insediamento a destinazione prevalentemente residenziale.

Per la sua localizzazione, per le funzioni già presenti al suo intorno e per i possibili scenari di riqualificazione in progetto o già avviati in diverse aree prossime a quella oggetto di verifica, l'intervento è da leggersi in un contesto in corso di trasformazione che interessa un intero comparto urbano.

L'ipotesi planivolumetrica è stata formulata sulla base delle caratteristiche dimensionali e formali dell'area di intervento e dei suoi vincoli oggettivi (Figura 1 e Figura 2).



Figura 1: Planivolumetrico del progetto.

A livello ambientale il progetto si inserisce nel territorio rispettando ogni genere di vincolo e ponendosi come valida risposta alle diverse esigenze della zona.

Il progetto intende disegnare e realizzare un episodio urbano basato sul

contrasto volumetrico, dato dalla contrapposizione percettiva tra l'edificio in linea posto in fregio alla via Moneta, volutamente limitato tra i 4 e gli 8 piani fuori terra e le due torri di 19 piani disposte all'interno del lotto.



Figura 2: Progetto inserito nel contesto territoriale.

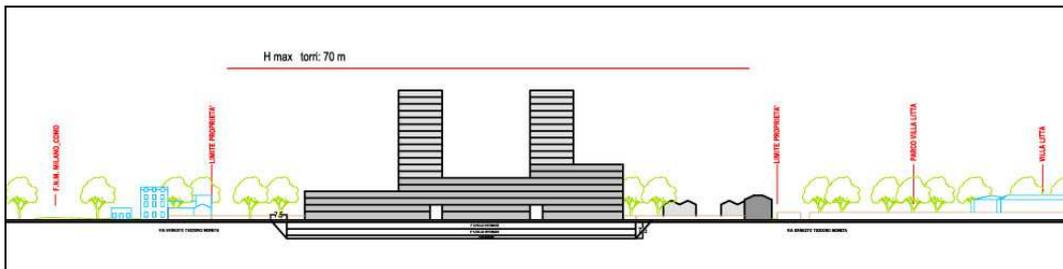


Figura 3: Profilo lungo Via Moneta.



Figura 4: Ricostruzione tridimensionale del progetto.

Per quanto concerne i parcheggi pertinenziali, il PII ne prevede la realizzazione su due livelli in sottosuolo a cui si accede da via Moneta mediante due distinte rampe di accesso.

In particolare la rilevante altezza delle due torri ha lo scopo di costituire un segno forte e rappresentativo nella costruzione dell'episodio urbano, mentre gli edifici in linea disposti a cortina, pur creando una quinta di protezione delle aree fondiarie poste all'interno, sono permeabili per la presenza di passaggi, fisici e visuali, tra i tipi edilizi (Figura 3 e Figura 4).

Particolare attenzione è stata dedicata ai rapporti tra l'area oggetto dell'intervento e il contesto circostante, caratterizzato prevalentemente dai seguenti fattori:

- ◆ la presenza della linea Milano – Como FNM, in connessione con la nuova stazione di interscambio Affori, sebbene regolarmente tenuta a distanza dal costruito, è stata mitigata ai fini acustici e visivi mediante realizzazione di rilevati ed alberature con funzioni anche paesaggistiche interne alle aree in cessione;
- ◆ il parco di Villa Litta, che verrà ampliato secondo il progetto comunale comprendente l'ulteriore ampliamento previsto nell'approvato PII Affori (proponente FNM);
- ◆ la presenza, a nord della ferrovia, della attrezzatura sportiva "Quanta Sport Village", società privata con la quale potrà essere convenzionato l'uso delle attrezzature da parte dei condomini;
- ◆ il complesso scolastico posto ad ovest comprendente le Scuole medie Gianni Rodari, le scuole elementari Bovisasca e una scuola materna.

### 3. ASPETTI CONSIDERATI

L'area di intervento prevista è localizzata nella zona nord di Milano. La referenziazione dell'area in rapporto alla viabilità territoriale ed a quella locale compare rispettivamente in Figura 5 e Figura 6.

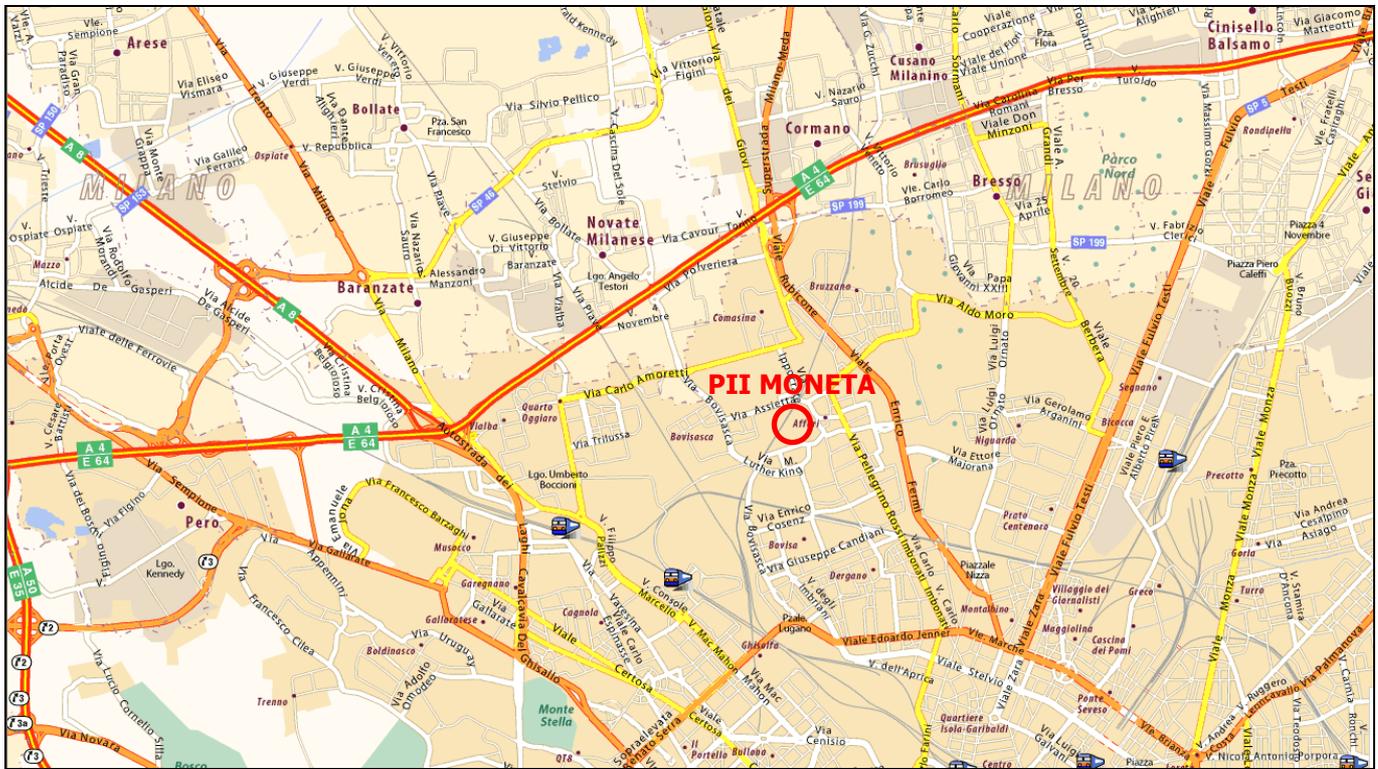


Figura 5: Rapporto tra Viabilità Territoriale e PII "via Teodoro Moneta".

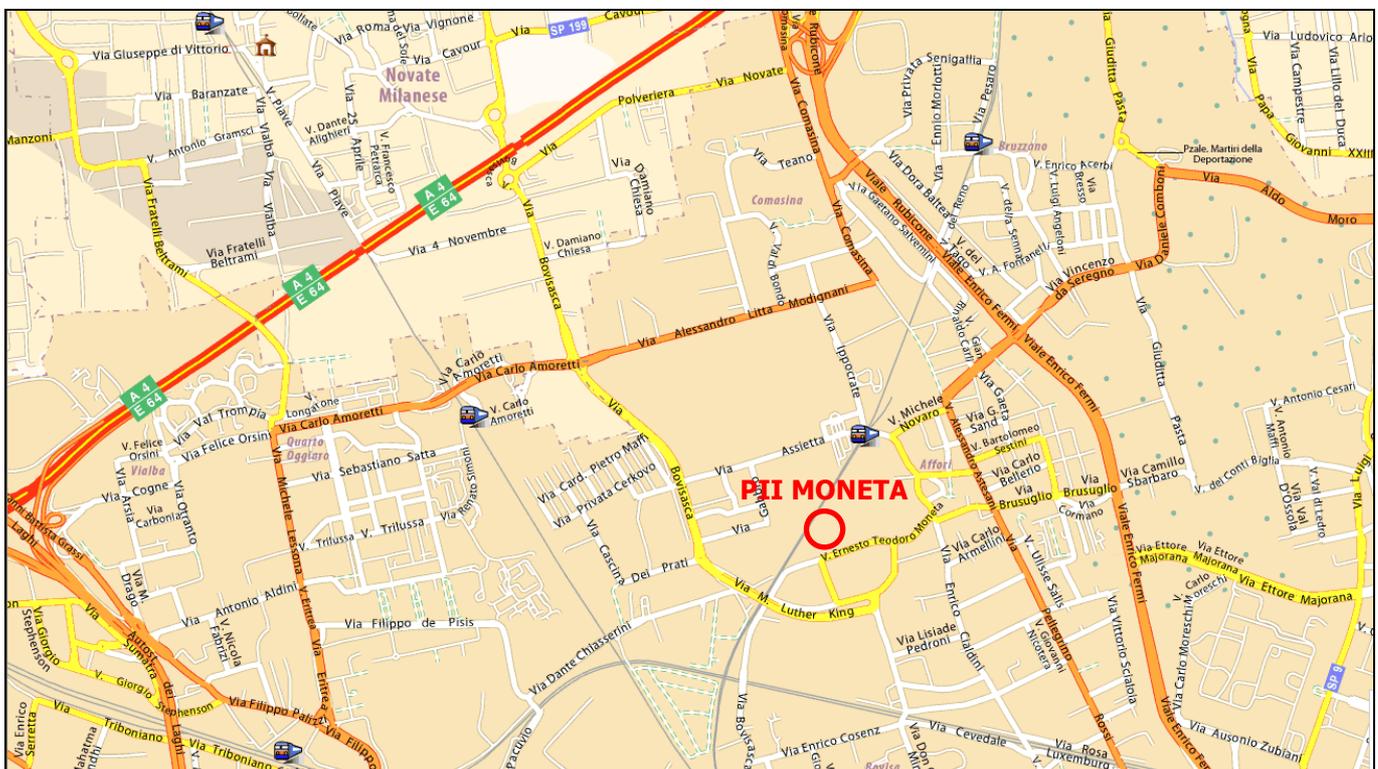


Figura 6: Rapporto tra Viabilità Locale e PII "via Teodoro Moneta".

Il documento esamina, dal punto di vista viabilistico e per l'area di intervento o immediatamente circostante, i seguenti aspetti:

- ◆ rapporto con la pianificazione comunale (PGT, PGTU, PPTU);
- ◆ caratteristiche degli assi stradali e delle intersezioni;
- ◆ rapporti con il trasporto privato ed il trasporto pubblico;
- ◆ principali consistenze progettuali dell'intervento;
- ◆ identificazione degli scenari di analisi;
- ◆ procedura di calcolo per la valutazione del traffico indotto dalla realizzazione del PII nei vari scenari di analisi;
- ◆ osservazione dei risultati attesi sugli scenari;
- ◆ conclusioni dello studio viabilistico.

#### 4. ANALISI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

Per la pianificazione nel settore della viabilità ai vari livelli, è necessario fare riferimento a:

- ◆ piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP);
- ◆ piano di governo del territorio (PGT);
- ◆ piano generale urbano del traffico (PGTU);
- ◆ piano particolareggiato del traffico urbano (PPTU);
- ◆ previsioni di percorsi pedo – ciclabili (Raggi Verdi).

Le previsioni infrastrutturali viabilistiche relative a PTCP e PGT sono contenute e descritte nelle reti degli scenari di simulazione del traffico veicolare con modello matematico di cui ai capitoli successivi.

Vengono pertanto qui trattate le sole tematiche relative al PGTU, PPTU e Raggi Verdi.

##### 4.1 PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

*(Estratto dal Piano Generale del Traffico Urbano 2003 – Comune di Milano)*

Questo strumento di pianificazione del traffico a livello comunale contiene alcune indicazioni che interessano da vicino l'area in oggetto e sono comprese nelle Tavole 13 (previsione della gerarchia funzionale delle strade al 2005 – Figura 7) e 14 (previsione della gerarchia funzionale delle strade al 2010).

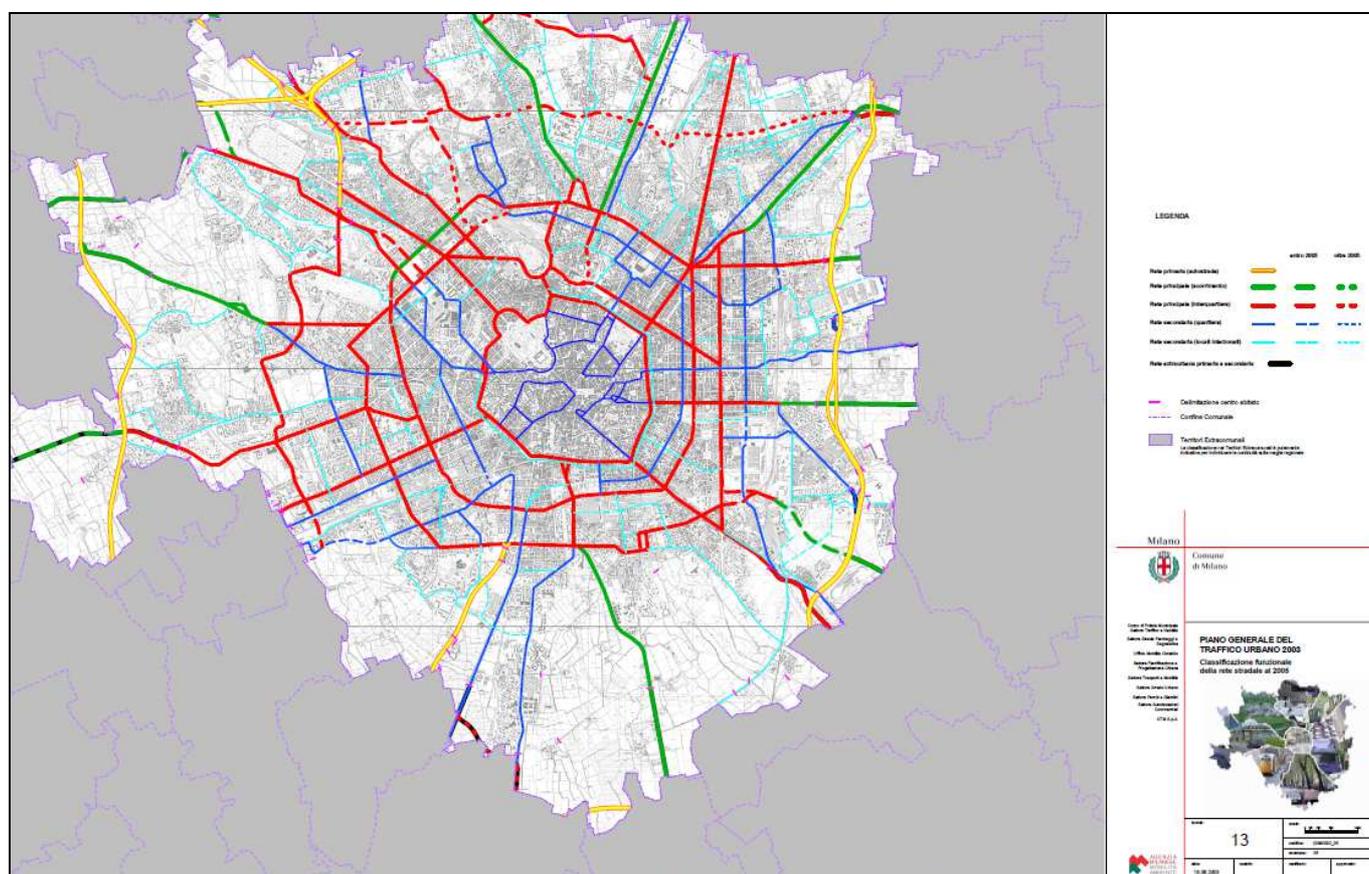


Figura 7: PGTU – Classificazione funzionale della rete stradale al 2005 / vista generale.

Sostanzialmente le due Tavole si differenziano dal fatto che i nuovi rami stradali ipotizzati nello studio in esecuzione tra il 2005 ed il 2010, risultano in previsione nella Tav. 13 e realizzati nella Tav. 14. Poiché al momento attuale (2012) questi non risultano ancora realizzati, conviene si osservi la Tav. 13 (Figura 7)

In Figura 8 si riporta il dettaglio della zona interessata dalla realizzazione del PII "Teodoro Moneta" (con relativa legenda).

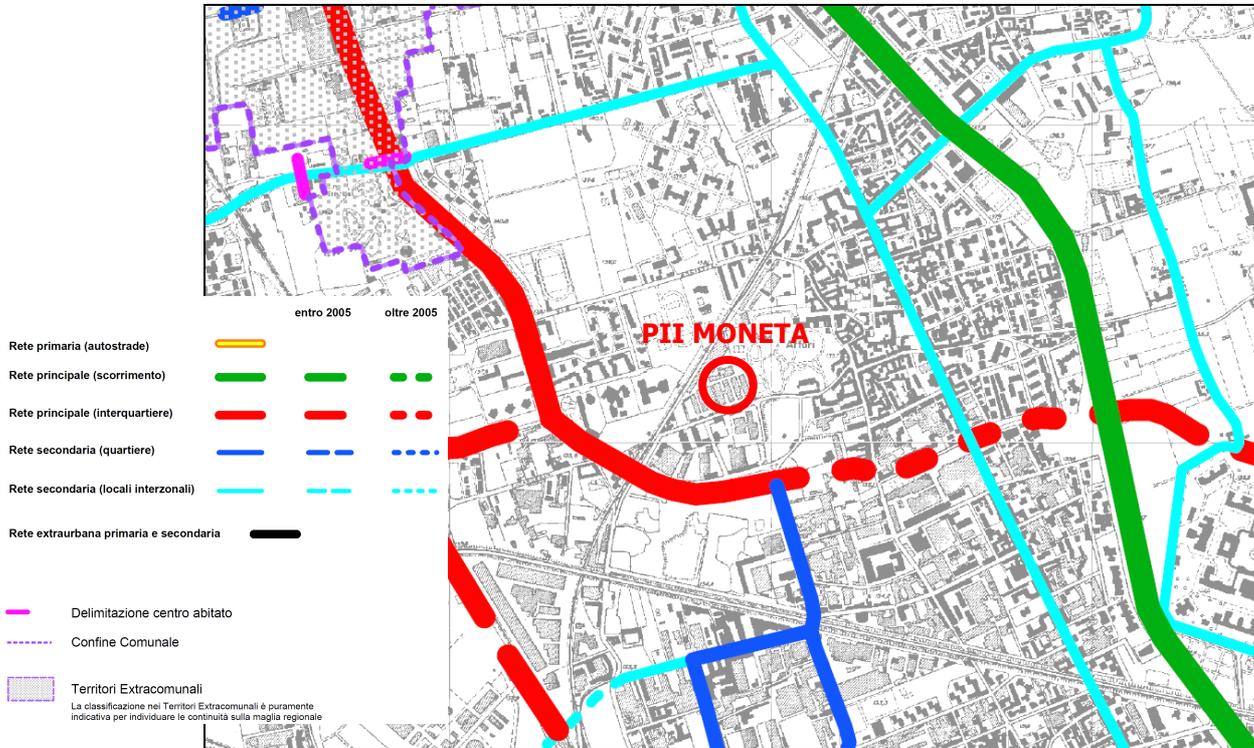


Figura 8: PGTU – Classificazione funzionale della rete stradale al 2005 / dettaglio di zona – legenda

Come si può notare alcune vie contermini all'area di intervento si ritrovano all'interno della classificazione proposta, che evidenzia le strade importanti a livello territoriale. In Tabella 1 è riportata la sintesi.

Livello	Vie attuali	Ipotesi nuovi collegamenti
Rete principale (scorrimento)	Fermi	---
Rete principale (interquartiere)	M.L.King – Bovisasca	tra M.L.King e Fermi tra Bovisasca e De Pisis
Rete secondaria (quartiere)	Pedroni	---
Rete locale (locali interzonali)	Rossi – Astesani – Comasina Vincenzo da Seregno Modignani – Amoretti	---

Tabella 1: classificazione funzionale di alcune strade in zona PII "Moneta" secondo PGTU.

#### 4.2 PIANI PARTICOLAREGGIATI DEL TRAFFICO URBANO (PPTU)

*(Estratto dai Piani Particolareggiati del Traffico Urbano 2008 – Comune di Milano)*

Nati come strumento di dettaglio del Piano Generale di Traffico Urbano, i PPTU entrano nel merito dei tre elementi trainanti delle isole ambientali, sicurezza e

qualità ambientale.

L'isola ambientale è intesa come una zona circoscritta, di solito delimitata da assi della viabilità principale, in cui prevale la funzione residenziale e dove si intende ridurre velocità eccessive, con percorsi pedonali sicuri: minor traffico, minor rumore, piacere di camminare, sicurezza nell'andare in bicicletta, frequenti spazi pubblici. I termini sicurezza e qualità dello spazio urbano sintetizzano l'insieme dei problemi e delle esigenze legate al normale e quotidiano svolgersi delle attività umane all'interno della città: *spostarsi*, con la scelta della modalità di trasporto più confacente alle proprie esigenze, e *sostare*, sia come parcheggio auto che utilizzo dello spazio pubblico come svago. Nel rispetto della libera circolazione si tende a proteggere gli spostamenti più brevi (locali), fluidificando invece gli spostamenti di ampio respiro (reti di scorrimento, interquartiere e quartiere), impedendo la nascita di flussi parassiti. Per gli spostamenti tra isole contigue viene data priorità alla circolazione pedonale o ciclabile.

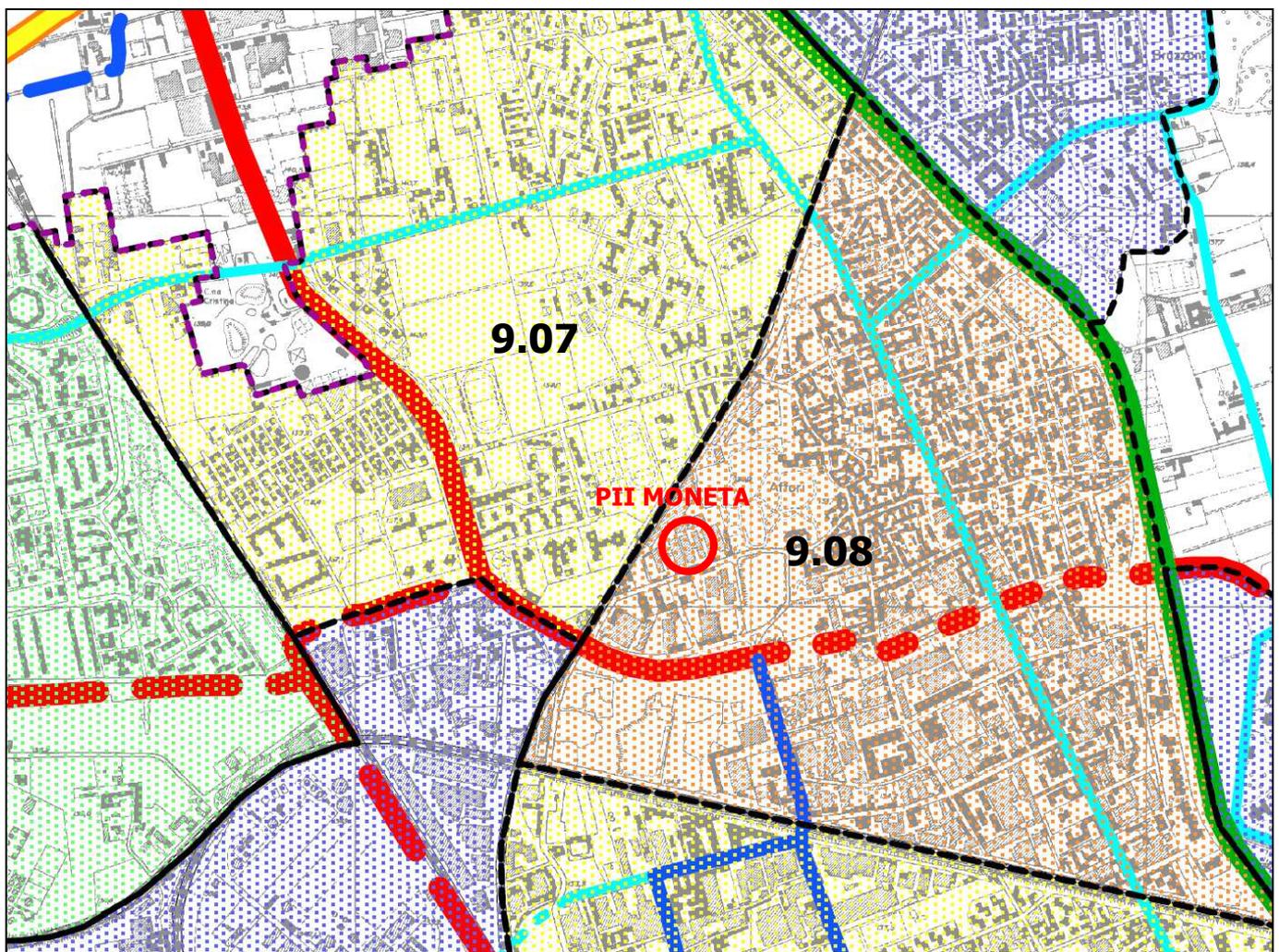


Figura 9: PPTU – Isole Ambientali 9.07 (Bovisasca) e 9.08 (Affori – Bruzzano).

Gli aspetti locali di analisi della zona di decentramento n. 9 con dettaglio sull'area PII via Teodoro Moneta coinvolgono (Figura 9) le due Isole Ambientali 9.07 (Bovisasca) e 9.08 (Affori – Bruzzano). In entrambe queste Isole non sono previste, neanche a lunghissimo termine variazioni significative all'assetto

infrastrutturale se non la Strada Interquartiere Nord.

IL PPTU dettaglia inoltre una classificazione funzionale della rete locale (con delimitazione di aree pedonali, zone a traffico limitato, zone a velocità limitata o strade a circolazione limitata) e obiettivi strategici sia per l'intera zona 9 (tav. 9.14) che per ciascuna isola ambientale (nel nostro caso tavv. 9.14/07 e 9.14/08) con indirizzi per l'attuazione di strategie di rete (elementi di moderazione della velocità o interventi di riqualificazione, corsie riservate la trasporto pubblico, sistema del verde) o interventi sul sistema della sosta.

#### 4.3 PREVISIONI PERCORSI PEDO – CICLABILI (RAGGI VERDI)

*(tratto da <http://www.raggiverdi.it>)*

I Raggi Verdi sono un progetto promosso dal Comune di Milano – Settore Sviluppo del Territorio e Settore Arredo, Decoro Urbano e Verde per una nuova rete di percorsi pedonali e ciclabili che arricchisce di verde il tessuto urbano, al fine di migliorare gli spostamenti nella città e la vita quotidiana di tutti i cittadini.

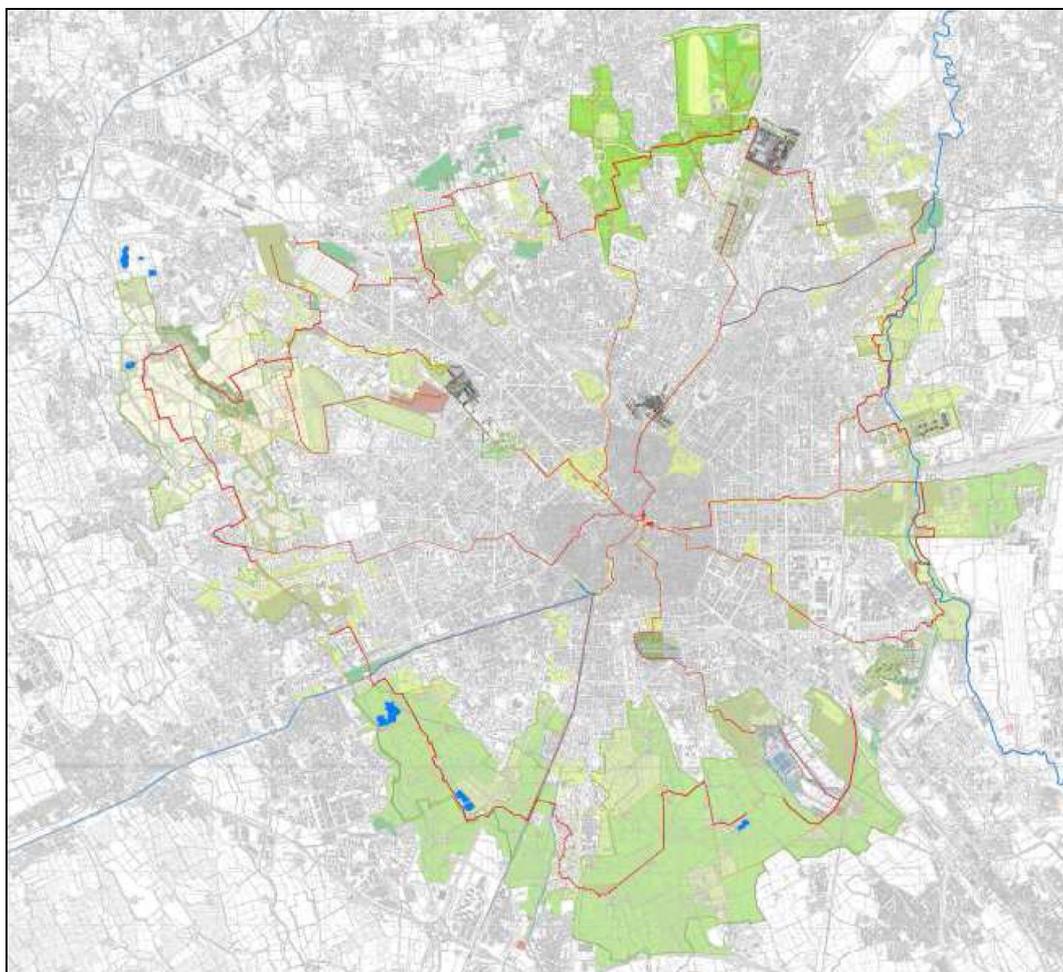


Figura 10: Cintura Verde Urbana del Comune di Milano.

I Raggi Verdi saranno spazi lineari ombreggiati da migliaia di alberi, dove sarà possibile passeggiare, oziare, correre, andare in bicicletta, godendo del verde già presente e programmato sul territorio urbano quali un giardino, una piazza alberata, un parco di quartiere, un grande parco urbano. Il progetto è nato da AIM – ASSOCIAZIONE Interessi Metropolitani con lo studio Land e la

collaborazione di AISTP, ed è stato proposto al Comune di Milano che lo ha accolto tra i suoi programmi da sviluppare per la città. Il progetto prevede all'inizio 8 Raggi Verdi di una lunghezza media tra i 7 e i 12 km lineari. Ogni Raggio, partendo dal centro della città, arriva ad uno dei grandi parchi urbani o della cintura milanese. Il percorso della Cintura Verde Urbana per Milano riguarda un percorso ciclopedonale di circa 72 km che attraversa e collega come un anello i parchi esistenti e spazi aperti lungo i margini della città. Una opportunità per costruire una città migliore, più sana e più vivibile.

Questa mappa rappresenta una proposta di tracciati per gli 8 Raggi Verdi, dal centro della città verso i parchi di cintura. Il tracciato rosso esterno è la proposta di un percorso ciclo – pedonale di circa 72 km di collegamento tra le diverse aree a verde pubblico o a verde agricolo che fanno da corona alla città centrale.

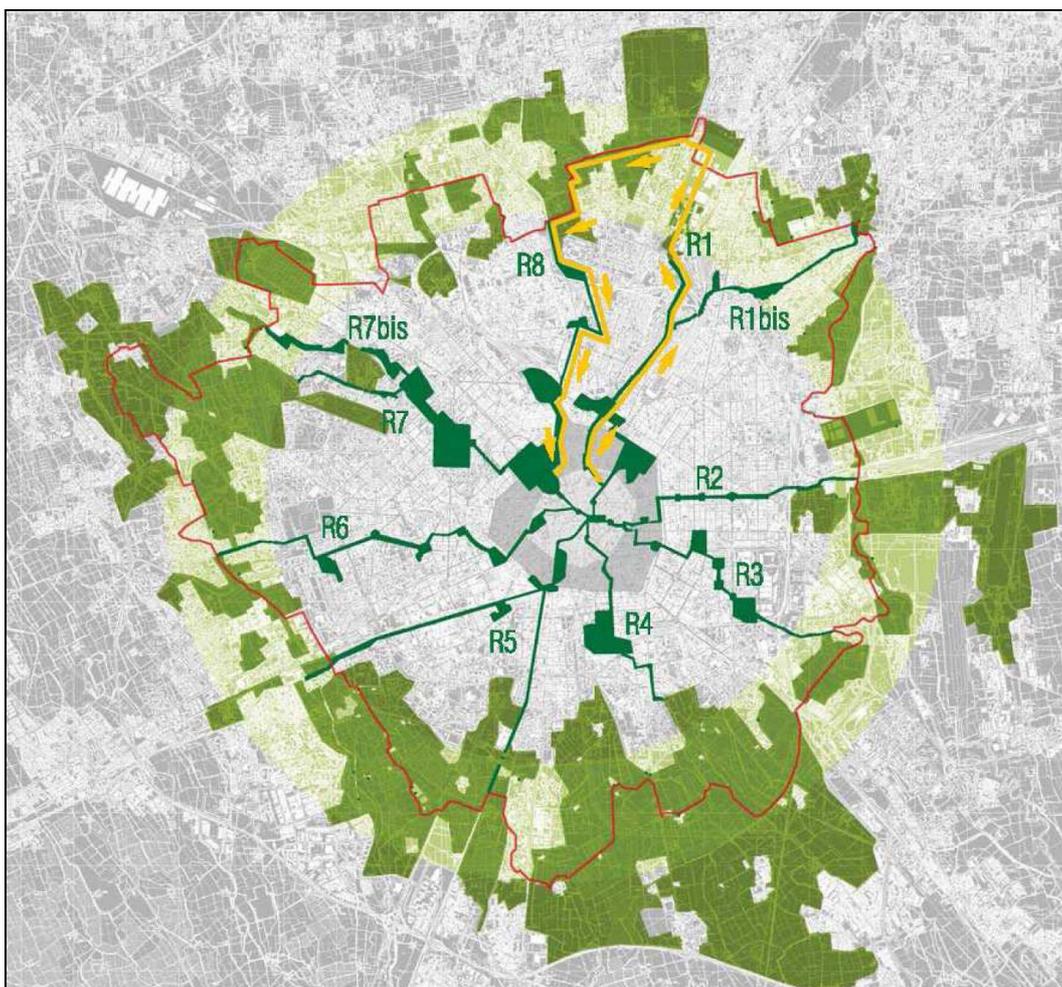


Figura 11: Cintura Verde e Raggi Verdi del Comune di Milano.

Nel Piano della Mobilità Ciclistica – Linee di Indirizzo redatto dal Comune di Milano, in prossimità del PII via Teodoro Moneta, si trova il collegamento esterno (in rosso) tra i Raggi Verdi R7bis ed R8.

## 5. ACCESSIBILITÀ ALL'AREA DEL PII

L'analisi dell'accessibilità all'area oggetto di realizzazione del PII "Teodoro Moneta" è stata eseguita sia dal punto di vista del trasporto privato che del trasporto pubblico.

Per il trasporto privato, le ricognizioni effettuate sulla maglia viaria, hanno inteso valutare sia la quantità che la qualità dei collegamenti stradali esistenti. Individuato il raggio di influenza veicolare dell'area, sono state reperite informazioni su:

- ◆ organizzazione e geometria della sede stradale;
- ◆ attuale regolamentazione della circolazione.

Il rilevamento fotografico delle sezioni stradali e degli incroci più significativi intende supportare la determinazione delle capacità di smaltimento delle vie (sezione, presenza di aree di sosta, marciapiede e/o banchina) e delle intersezioni (numero delle corsie in entrata e in uscita, presenza di corsie dedicate alle svolte a sinistra).

### 5.1 SCHEMA DI CIRCOLAZIONE

L'attuale regolamentazione della circolazione nell'intorno dell'area di studio è sintetizzata in Figura 12. Nella figura compaiono le informazioni relative a:

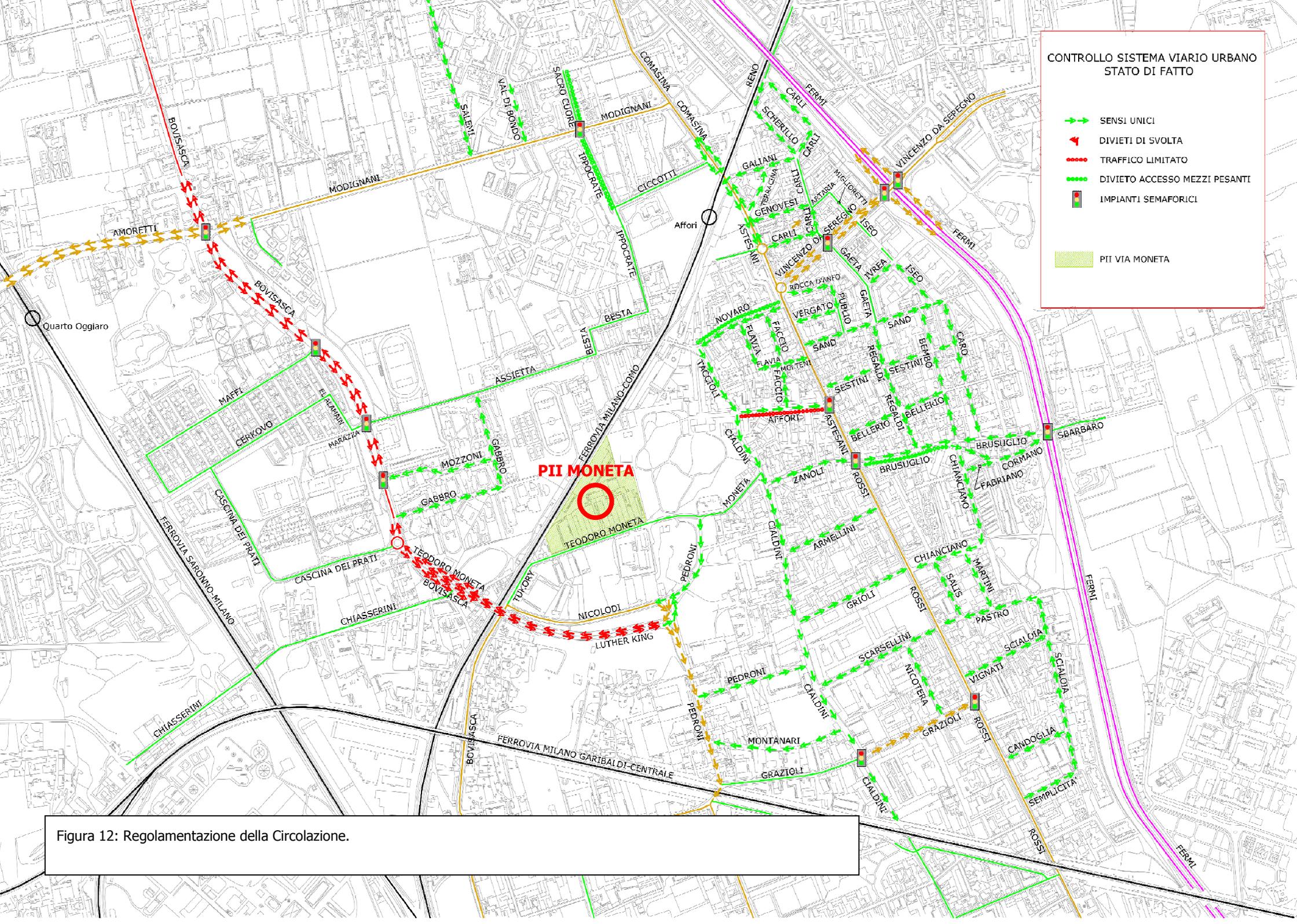
- ◆ carreggiate separate, carreggiate a doppio senso di marcia, sensi unici;
- ◆ divieti di svolta;
- ◆ vie a traffico limitato;
- ◆ vie a traffico pesante impedito;
- ◆ impianti semaforici.

### 5.2 TRASPORTO PUBBLICO

#### 5.2.1 Trasporto pubblico su gomma

Nell'area di studio transitano attualmente le seguenti linee (Figura 13):

- ◆ linea urbana 40 Q.re Bruzzano – Bonola M1: presenta una lunghezza in asse di circa 13,2 km, svolge servizio dalle 6.00 del mattino all'1.00, ed è esercita con veicoli da 12m,
- ◆ linea urbana 41 Q.re Bovisasca – Senigallia: presenta una lunghezza in asse di circa 4,7 km, svolge servizio dalle 6.00 del mattino alle 21.45, ed è esercita con veicoli da 12m,
- ◆ linea urbana 52 Q.re Comasina – Bicocca Università: presenta una lunghezza in asse di circa 7 km, svolge servizio dalle 6.00 del mattino alle 22.00, ed è esercita con veicoli da 12m,
- ◆ linea urbana 82 Bovisasca – Stazione Centrale: presenta una lunghezza in asse di circa 9 km, svolge servizio dalle 6.00 del mattino alle 24.30, ed è esercita con veicoli da 12m.



**CONTROLLO SISTEMA VIARIO URBANO  
STATO DI FATTO**

-  SENSI UNICI
-  DIVIETI DI SVOLTA
-  TRAFFICO LIMITATO
-  DIVIETO ACCESSO MEZZI PESANTI
-  IMPIANTI SEMAFORICI
-  PII VIA MONETA

Figura 12: Regolamentazione della Circolazione.

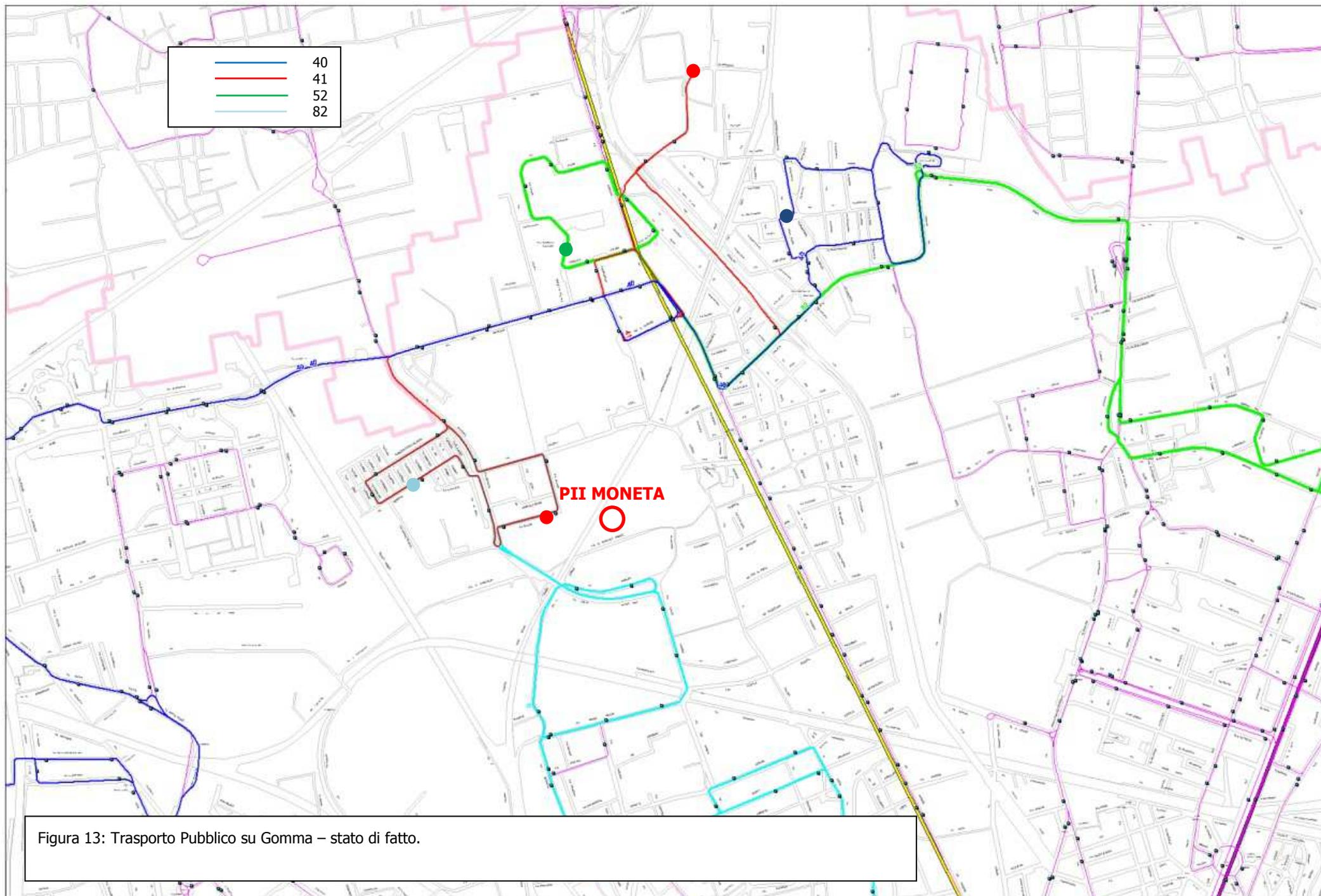


Figura 13: Trasporto Pubblico su Gomma – stato di fatto.

Sulla base delle ipotesi progettuali attualmente in discussione in un apposito Tavolo tecnico cui partecipano AMAT, il Comune di Milano, e rappresentanti del consiglio di zona 9, è possibile attendersi una variazione all'assetto futuro per le linee transitanti nell'area di studio relativamente alle Linee 41, 52 e 82.

### 5.2.2 Trasporto pubblico su ferro

Nelle vicinanze del PII "Teodoro Moneta" si ha una duplice ed importante tipologia di trasporto pubblico su ferro: *treno* e *metropolitana* (Figura 14, Figura 15 e Figura 16).

Relativamente al *treno*, nella stazione di Affori (a circa 750 metri dal PII "Teodoro Moneta") transitano le due linee suburbane S2 (servizio tra Mariano Comense e Milano – Rogoredo) ed S4 (servizio tra Camnago – Lentate e Milano – Cadorna), che consentono collegamenti nell'ambito di un ben più ampio sistema ferroviario dalla tripla valenza urbana, regionale e nazionale. Le frequenze dei treni in un giorno ferialo medio (da lunedì a venerdì) nelle due direzioni sono di circa 1 ogni 6 – 16 minuti.

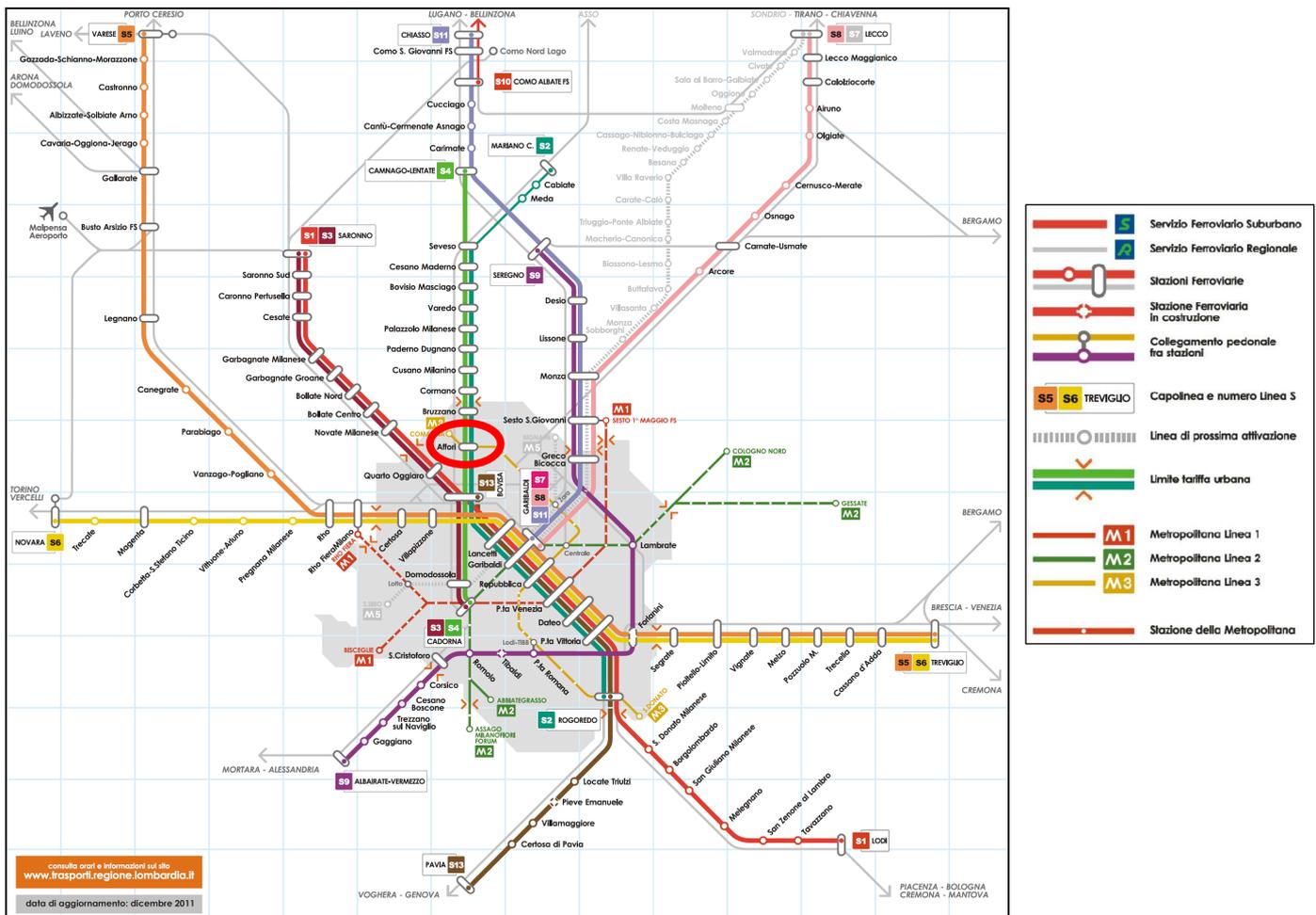


Figura 14: Rete del Trasporto Ferroviario Suburbano.

Per la *metropolitana*, da marzo 2011 l'area è servita dalla linea M3 (servizio tra Milano – Comasina e San Donato Milanese) con fermate alle stazioni di Affori ed Affori Centro (entrambe a circa 750 m dal PII "Teodoro Moneta"). Notevoli le

frequenze in un giorno feriale medio (da lunedì a venerdì) perché sono ogni 3 – 4 minuti dalle 7 alle 20 e ogni 8 – 9 minuti dalle 20 alle 24.

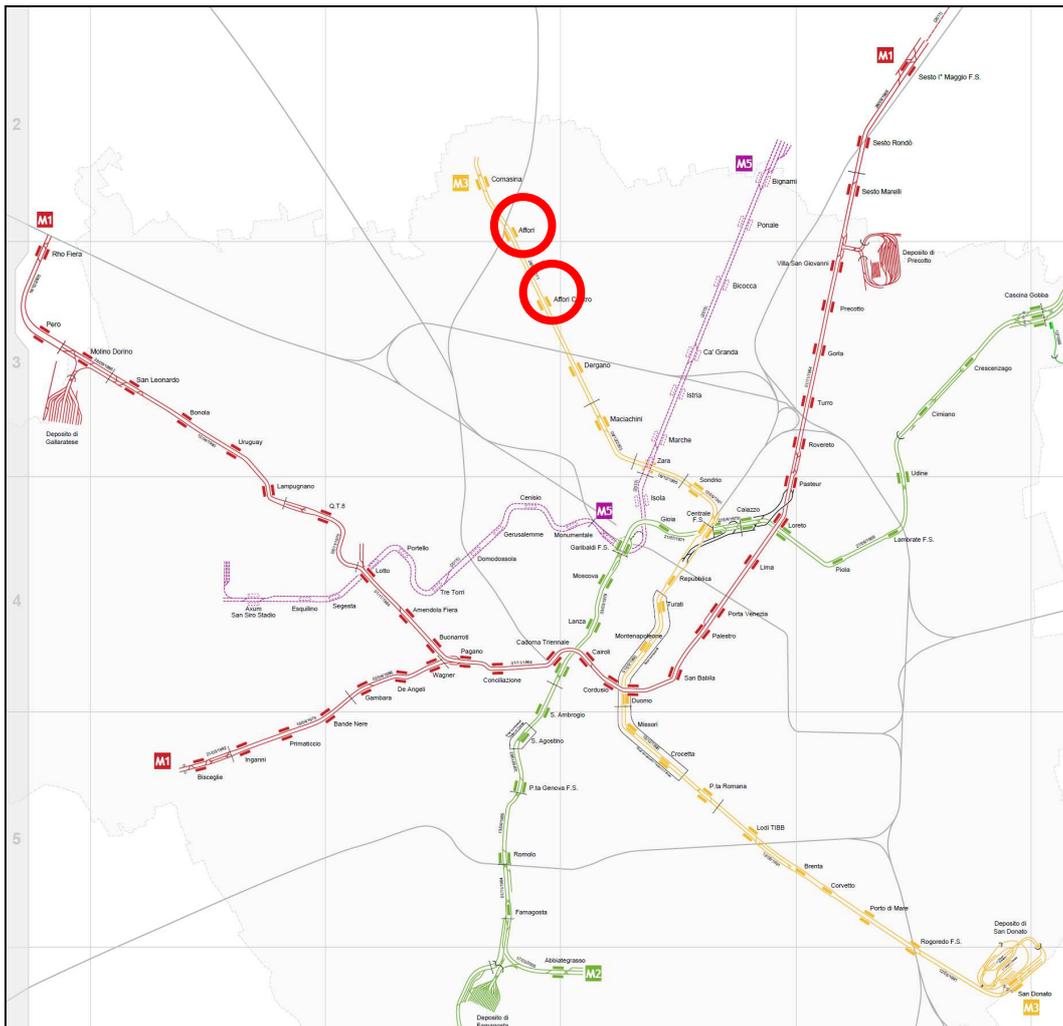


Figura 15: Rete della Metropolitana di Milano.

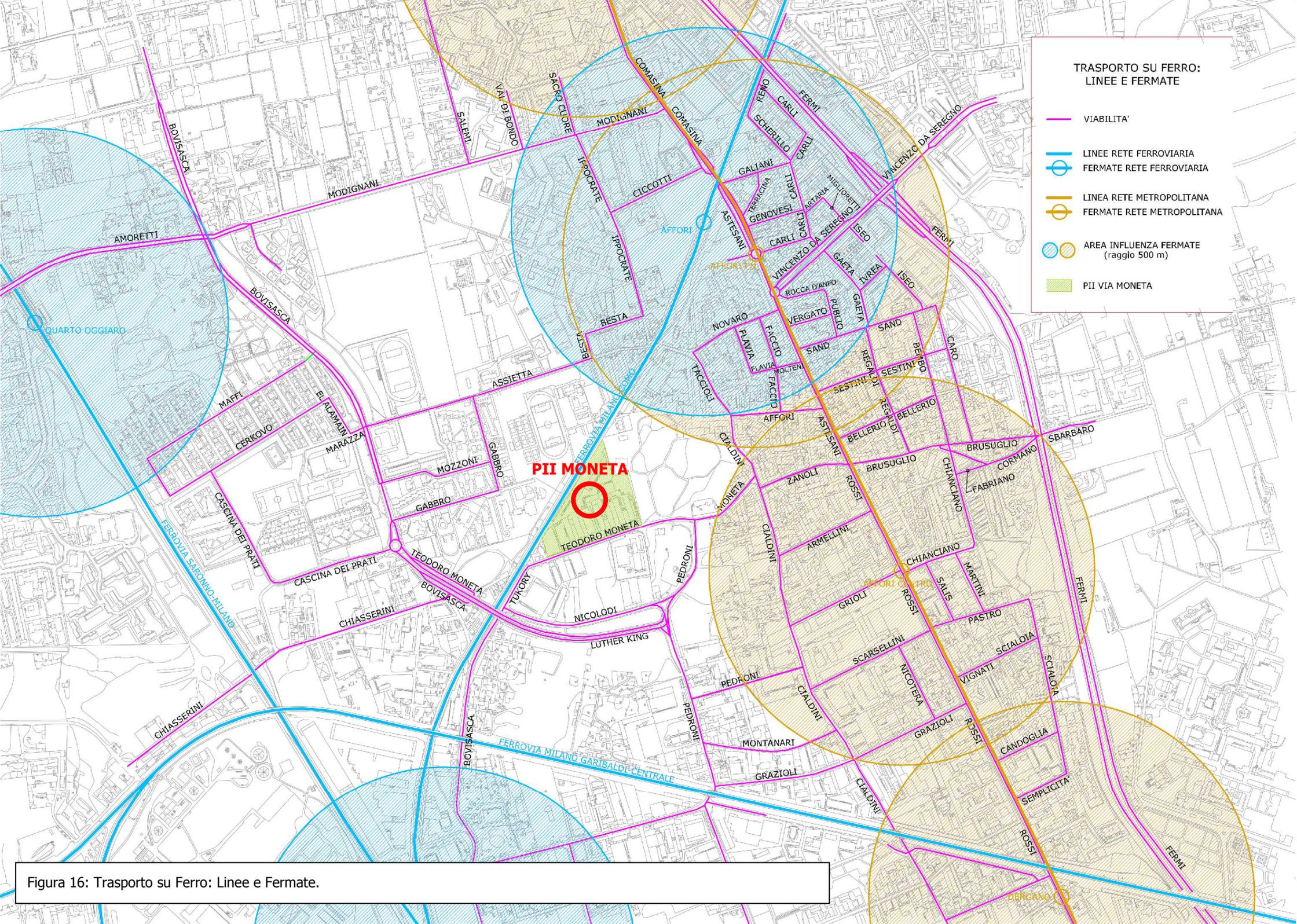
La vicinanza dell'area interessata dal PII "Teodoro Moneta" è evidenziata dalla Figura sottostante nella quale sono riportate, in relazione al Sistema di Trasporto su Ferro, le linee ferroviarie e metropolitane e le relative fermate con raggio di influenza pari a 500 m (pari ad 8 minuti a piedi).

### 5.3 SISTEMA DELLA SOSTA

L'obiettivo dell'analisi del sistema della sosta è quello di conoscere l'attuale offerta di sosta all'interno del comparto di studio (con la relativa regolamentazione) e definire le aree a maggior richiesta.

A questo proposito sono stati effettuati rilievi nella strada interessata dal progetto (Teodoro Moneta) oltre alle restanti vie limitrofe (Tukory, Caldesi, Nicolodi, Affori, Zanoli, Armellini, Pedroni, Cialdini).

Nella figura sottostante è stata sintetizzata la regolamentazione della sosta su strada per l'area esaminata, distinguendo la sosta consentita da quella vietata ed ipotizzando un raggio di influenza dagli estremi dell'insediamento di 300 m (pari a 5 minuti a piedi).

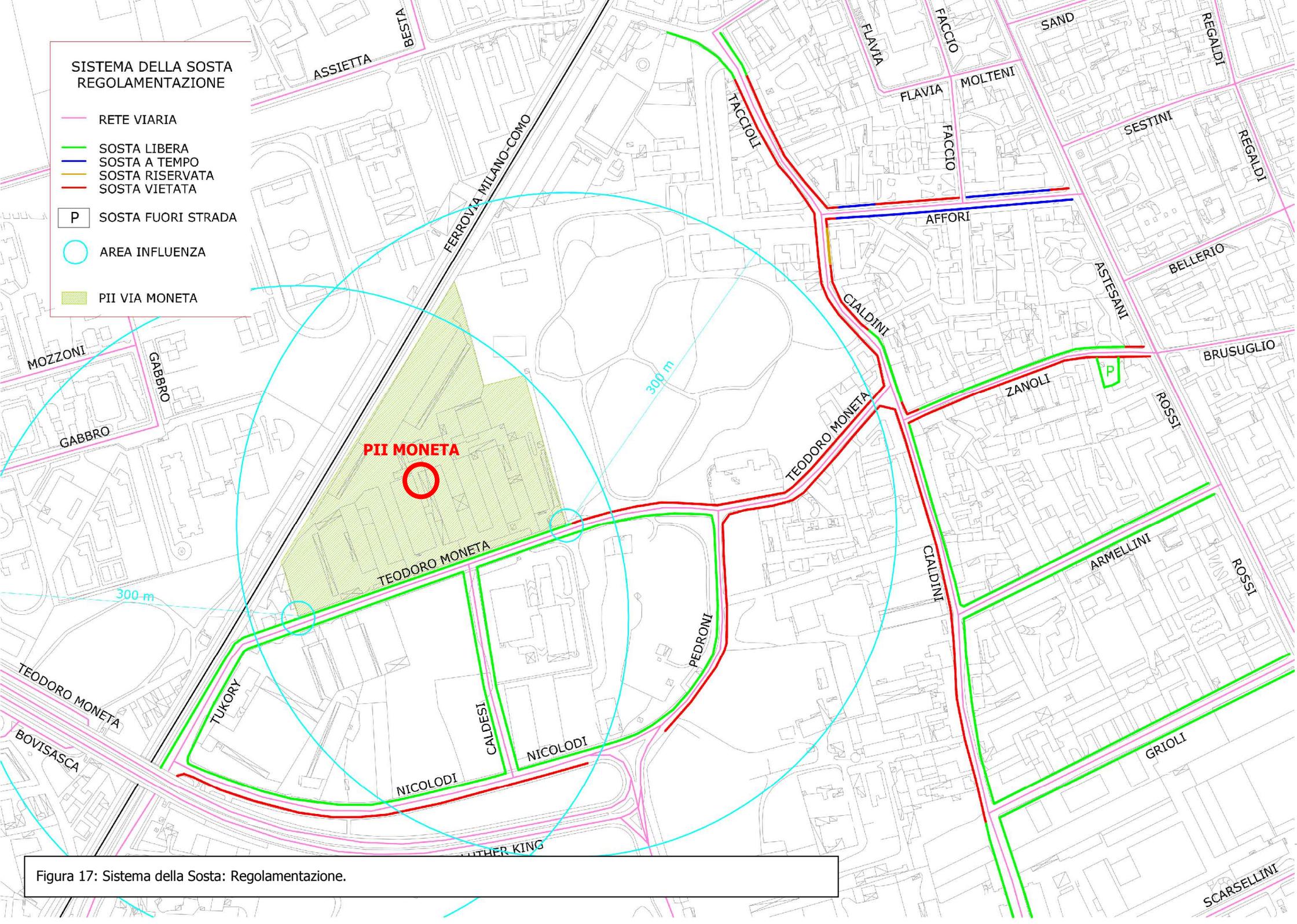


TRASPORTO SU FERRO:  
LINEE E FERMATE

- VIABILITA'
- LINEE RETE FERROVIARIA  
○ FERMATE RETE FERROVIARIA
- LINEA RETE METROPOLITANA  
○ FERMATE RETE METROPOLITANA
- ○ AREA INFLUENZA FERMATE (raggio 500 m)
- PII VIA MONETA

**PII MONETA**

Figura 16: Trasporto su Ferro: Linee e Fermate.



**SISTEMA DELLA SOSTA  
REGOLAMENTAZIONE**

- RETE VIARIA
- SOSTA LIBERA
- SOSTA A TEMPO
- SOSTA RISERVATA
- SOSTA VIETATA
- P SOSTA FUORI STRADA
- AREA INFLUENZA
- PII VIA MONETA

**PII MONETA**

Figura 17: Sistema della Sosta: Regolamentazione.

In zona è molto diffusa la sosta in banchina (o meglio mista banchina – corsia di marcia), sul marciapiede o in spazi vietati.

#### 5.4 CARATTERISTICHE DEL SISTEMA VIARIO

Al fine di conoscere più nel dettaglio lo scenario di riferimento viabilistico, sono stati analizzati gli assi viari e le intersezioni localizzati in prossimità dell'area di realizzazione del Piano Integrato di Intervento.

##### 5.4.1 Analisi degli assi viari

Nel dettaglio vengono esaminate e descritte le seguenti strade:

- ◆ via Teodoro Moneta;
- ◆ via Caldesi;
- ◆ via Tukory;
- ◆ via Pedroni;
- ◆ via Cialdini;
- ◆ via Zanoli.

La *via Teodoro Moneta* è una strada a doppio senso di marcia. La sezione stradale non è sempre organizzata allo stesso modo: nel tratto tra Tukory e Pedroni ha quasi sempre marciapiedi su entrambi i lati e la sosta è quasi sempre consentita su entrambi i lati della strada; nel tratto tra Pedroni e Cialdini il marciapiede è presente su un solo lato e la sosta è vietata su entrambi i lati.



Fotografia 1, Fotografia 2 e Fotografia 3: Via Moneta (tratto Tukory – Pedroni): viste est – ovest.



Fotografia 4, Fotografia 5 e Fotografia 6: Via Moneta (tratto Tukory – Pedroni): viste ovest – est.



Fotografia 7, Fotografia 8 e Fotografia 9: Via Moneta (tratto Pedroni – Cialdini): viste verso Cialdini e verso Pedroni.

La *via Caldesi* è una strada a doppio senso di marcia. Su entrambi i lati sono presenti marciapiedi continui ed è consentita la sosta.



Fotografia 10: Via Caldesi – vista da Moneta a Nicolodi.

La *via Tukory* è una strada a doppio senso di marcia. Su entrambi i lati sono presenti marciapiedi continui ed è consentita la sosta.



Fotografia 11: Via Tukory – vista da Moneta a Bovisasca.

*Via Pedroni (tratto tra Moneta e Nicolodi)* è una strada a senso unico. I marciapiedi sono assenti su entrambi i lati, presenta banchina solo su un lato e la

sosta è consentita su un solo lato in banchina.



Fotografia 12: Via Pedroni – vista da Moneta a Nicolodi.

La *via Cialdini* è una strada a senso unico. Di solito ha un marciapiede su un lato e banchina sul lato opposto e la sosta è consentita su un solo lato, ma vi sono tratti con divieto su entrambi i lati.



Fotografia 13: Via Cialdini – viste da Affori a Moneta.



Fotografia 14: Via Cialdini – viste da Moneta a Zanoli – Armellini.

La *via Zanoli* è una strada a senso unico. Presenta marciapiedi sui due lati e la sosta è consentita su un solo lato.



Fotografia 15: Via Zanoli: vista da Cialdini.



Fotografia 16: Via Zanoli: vista da prima di Astesani – Rossi.

#### 5.4.2 Analisi delle intersezioni

Nel dettaglio vengono esaminate e descritte le seguenti intersezioni:

- ◆ Teodoro Moneta – Caldesi;
- ◆ Caldesi – Nicolodi;
- ◆ Tukory – Nicolodi – Bovisasca;



Fotografia 17: Intersezione Moneta – Caldesi.

- ◆ Teodoro Moneta – Pedroni;

- ◆ Teodoro Moneta – Cialdini – Zanolì;
- ◆ Zanolì – Astesani – Brusuglio – Rossi.

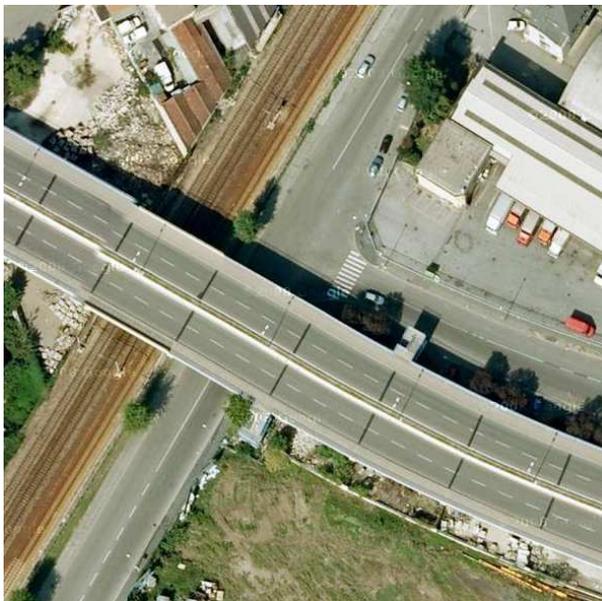
L'intersezione *Moneta – Caldesi* è del tipo a T, con strade a doppio senso di marcia ed una sola corsia per approccio; regolato tramite sistema di precedenza, sono consentite tutte le manovre di svolta.

L'intersezione *Caldesi – Nicolodi* è del tipo a T, con strade a doppio senso di marcia ed una sola corsia per approccio; regolato tramite sistema di precedenza, sono consentite tutte le manovre di svolta.



Fotografia 18: Intersezione Caldesi – Nicolodi.

L'intersezione *Tukory – Nicolodi – Bovisasca* è del tipo a T, con strade a doppio senso di marcia ed una sola corsia per approccio; regolato tramite sistema di precedenza, sono consentite tutte le manovre di svolta.



Fotografia 19: Intersezione Tukory – Nicolodi – Bovisasca.

L'intersezione *Moneta – Pedroni* è del tipo a T, con Moneta a doppio senso di marcia e Pedroni a senso unico in uscita dall'incrocio ed una sola corsia in entrata – uscita; regolato tramite sistema di precedenza, sono consentite tutte le manovre di svolta.



Fotografia 20: Intersezione Tukory – Moneta – Pedroni.

L'intersezione *Cialdini – Moneta – Zanoli* è del tipo a croce disassata e inclinata: solo Moneta è a doppio senso di marcia mentre Cialdini è a senso unico in entrata all'incrocio per il ramo nord ed è a senso unico in uscita dall'incrocio per il ramo sud, Zanoli è a senso unico in uscita; tutte le strade hanno una sola corsia per approccio; regolato tramite sistema di precedenza, sono consentite tutte le manovre di svolta.



Fotografia 21: Intersezione Cialdini – Zanoli – Moneta.



Fotografia 22: Intersezione Zanoli – Astesani – Brusuglio – Rossi.

L'intersezione *Zanoli – Astesani – Brusuglio – Rossi* è del tipo a croce e inclinata: Astesani e Rossi sono a doppio senso di marcia mentre Zanoli è a senso unico in entrata all'incrocio e Brusuglio è a senso unico in uscita dall'incrocio; tutte le

strade hanno una sola corsia per approccio; regolato tramite sistema semaforico, sono consentite tutte le manovre di svolta.

## **6. RIFERIMENTI PROGETTUALI DEL PII "TEODORO MONETA"**

### **6.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE, STATO DEI LUOGHI ED ELEMENTI DI PROGETTO**

L'area oggetto della Proposta di Piano Integrato di Intervento è situata in via Teodoro Moneta ed è perimetrata da funzioni forti e disomogenee costituite a nord – ovest dalla Ferrovia Saronno – Milano, ad est dal Parco Villa Litta (recentemente sottoposto a importanti interventi di valorizzazione e conservazione) e sud dalla via Teodoro Moneta.

Internamente il luogo ospita attualmente modeste funzioni produttive, mentre il tessuto edilizio circostante l'area è caratterizzato dalla presenza di una pluralità di funzioni in maggior parte terziarie, artigianali, produttive ed in misura più ridotta quella residenziale, che assume un ruolo più importante a breve distanza dall'area considerata.

La proposta è finalizzata alla riqualificazione dell'area con dismissione dell'attività produttiva e la realizzazione di un nuovo insediamento prevalentemente residenziale.

### **6.2 PARAMETRI URBANISTICI**

L'intervento in itinere prevede le seguenti destinazioni espresse in termini di Superficie Lorda di Pavimento:

residenza libera	16.221 m <sup>2</sup>
residenza convenzionata	4.846 m <sup>2</sup>
residenza esistente in ristrutturazione	248 m <sup>2</sup>
terziario esistente in ristrutturazione	2.914 m <sup>2</sup>

Conseguentemente gli abitanti insediabili (adottando il parametro di 1/100 m<sup>3</sup>, pari a 1/33.3 m<sup>2</sup> SLP) saranno:

residenza libera	16.221 : 33,3 = 487 abitanti
residenza convenzionata	4.846 : 33,3 = 146 abitanti
residenza esistente in ristrutturazione	248 : 33,3 = 7 abitanti
<i>totale</i>	<i>640 abitanti</i>
terziario esistente in ristrutturazione	2.914 m <sup>2</sup>
<i>totale</i>	<i>16 addetti.</i>

### **6.3 TRAFFICO INDOTTO**

Sulla base dei parametri urbanistici indicati al paragrafo precedente, vi è l'attesa del seguente traffico indotto dalla realizzazione del PII:

nell'ora di punta al mattino	89 auto (61 originate, 28 destinate)
	14 moto (10 originate, 4 destinate)
nell'ora di punta serale	96 auto (37 originate, 59 destinate)
	15 moto (6 originate, 9 destinate).

Tale traffico indotto verrà opportunamente inserito negli scenari di simulazione utilizzati per lo studio viabilistico della zona.

#### 6.4 INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ

Dal punto di vista viabilistico privato l'area si connette facilmente sia a livello territoriale tramite l'asse Martin Luther King – Bovisasca, che localmente con lo storico quartiere di Affori (borgo con tracce medievali e rinascimentali e comune autonomo prima dell'annessione a Milano di inizio novecento), in quanto la via Moneta si collega ad est con la via Cialdini, che costituisce il limite ovest del quartiere.

Dal punto di vista del trasporto pubblico è già stato visto in un capitolo precedente il forte servizio offerto dalle linee di trasporto su gomma e su ferro (treno e metrò).

Gli accessi carrali del PII sono tutti sulla via Teodoro Moneta e vengono evidenziati nella sottostante planimetria di progetto del complesso.

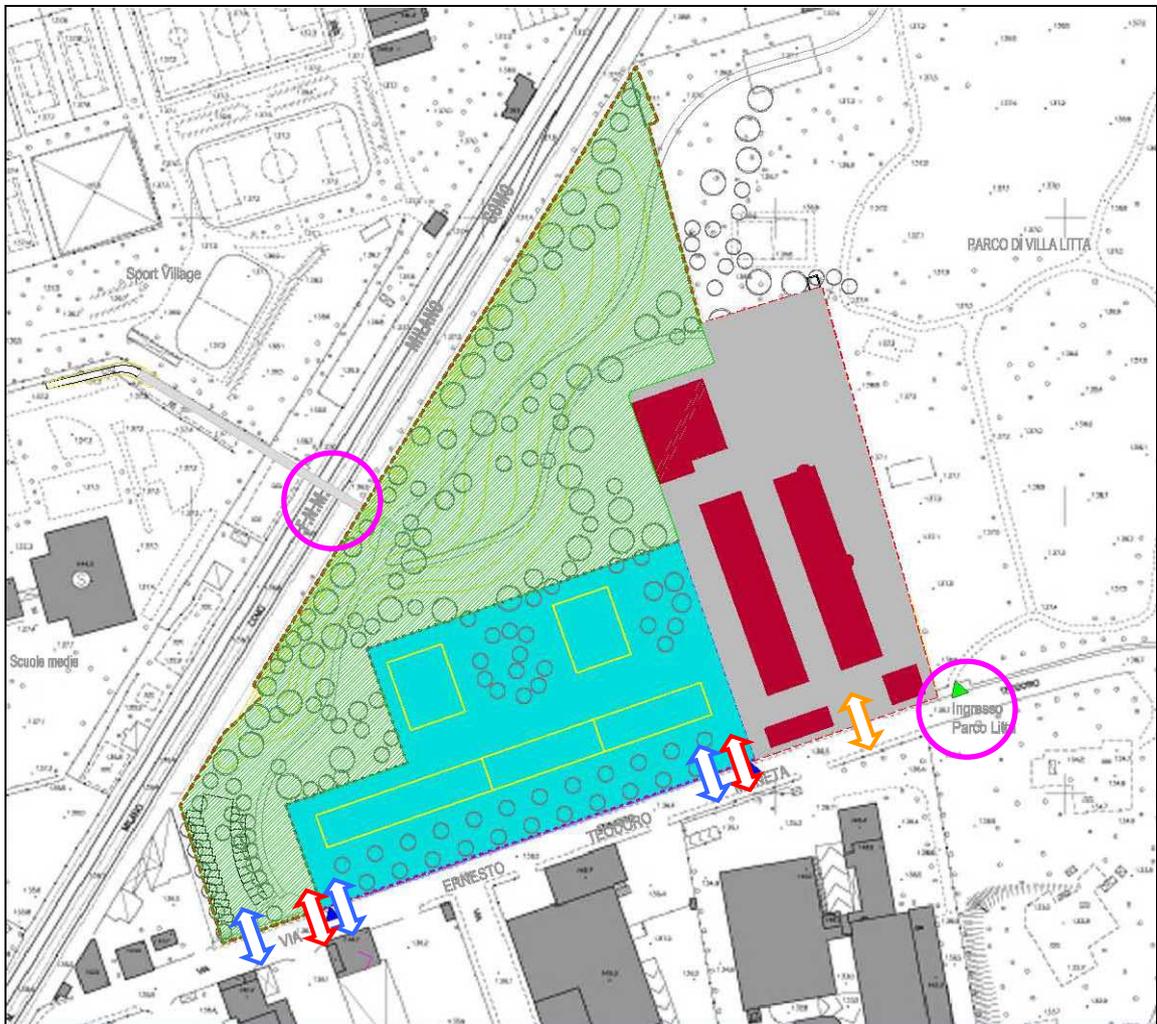


Fig. 14 – PII via Teodoro Moneta: accessi carrali, parcheggi e connessioni pedonali

Nel dettaglio avremo n. 6 accessi carrali, così distribuiti:

-  ▶ n. 1 per l'entrata/uscita dal terziario;
-  ▶ n. 2 per l'entrata/uscita dai parcheggi privati interrati a servizio della

residenza;

- ↔ n. 2 per l'entrata/uscita dal parcheggio a raso fuori strada davanti alle residenze (n. 42 posti auto);
- ↔ n. 1 per l'entrata/uscita dal parcheggio a raso fuori strada a fianco delle residenze (n. 27 posti auto).

Pedonalmente l'area del PII si conetterà (○) in maniera importante sia col Parco di Villa Litta (e da qui verso il quartier Affori) che verso nord – ovest con specifica opera di scavalco della Ferrovia Saronno – Milano.

## 6.5 CANTIERIZZAZIONE

Nella fase di esecuzione dei lavori, sono da ipotizzarsi i seguenti valori di traffico indotto:

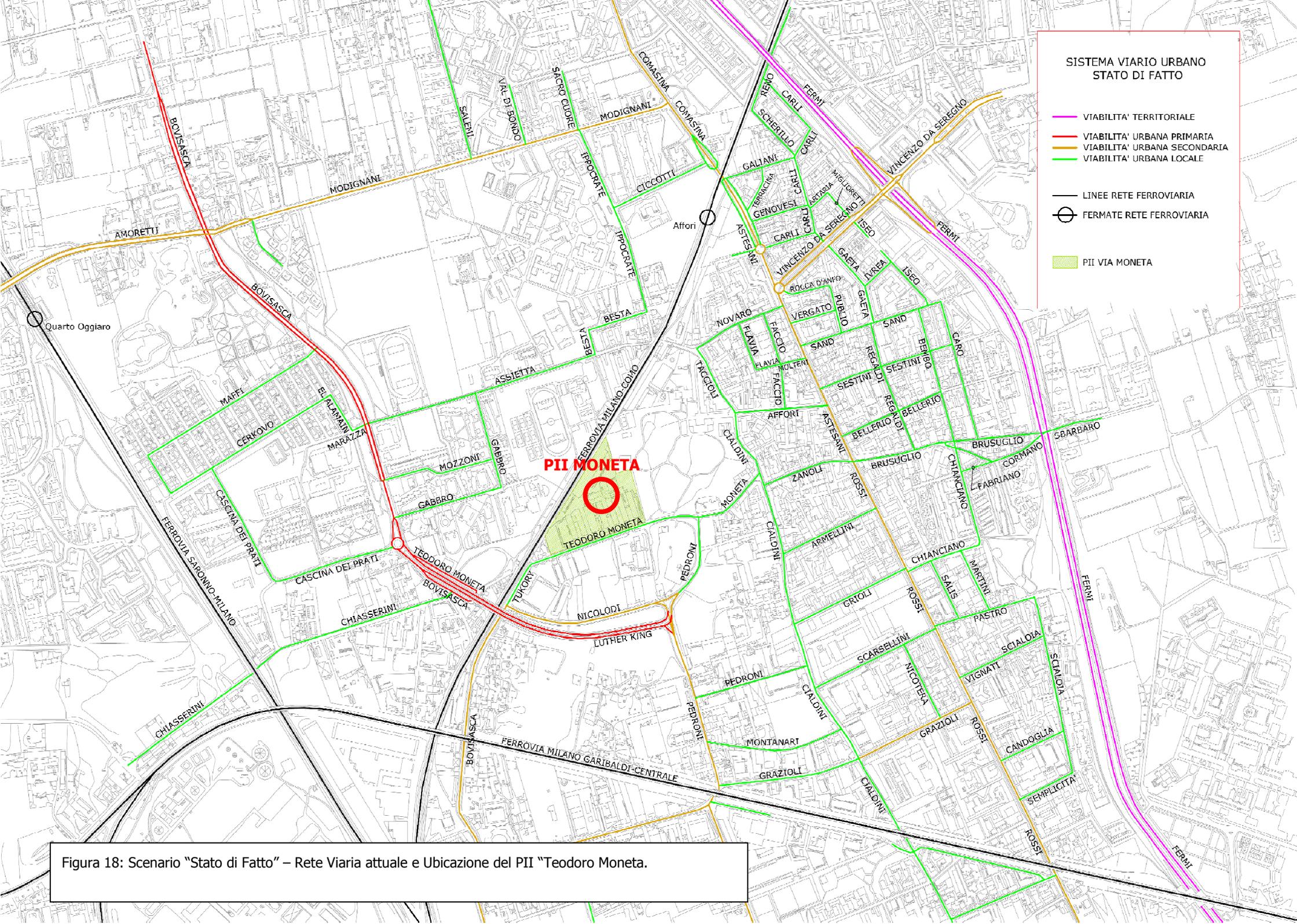
- ◆ *Attività di bonifica:* rimozione e smaltimento terreni contaminati  
 $6.700 \text{ m}^3 + 365 \text{ m}^3 = 7.065 \text{ m}^3$  in posto, pari a  $8.478 \text{ m}^3$  in cumulo (o su camion) = 471 viaggi con camion da  $18 \text{ m}^3$
- ◆ *Demolizioni:* demolizione edifici esistenti e pavimentazioni  
 $14.000 \text{ m}^3$  di materiale a terra (in cumulo) = 780 viaggi con camion da  $18 \text{ m}^3$
- ◆ *Scavi:* scavi per fondazioni e parcheggi interrati sino a – 6 m da pc  
 $13.100 \text{ m}^3 = 730$  viaggi con camion da  $18 \text{ m}^3$
- ◆ *Costruzioni:* materiali da costruzione (sabbie e ghiaie + cemento – 10% –) o cls preconfezionato  
 $70.400 \text{ m}^3$  di costruzione fuori terra vuoto per pieno +  $7.500 \text{ m}^3$  di garage vuoto per pieno =  $77900 \text{ m}^3$  vuoto per pieno =  $27.420 \text{ m}^3$  materiali di costruzione (vuoto x pieno x 0,32 + 10%) = 1.530 viaggi con camion da  $18 \text{ m}^3$ .

Rimangono escluso i viaggi degli addetti e per le finiture, considerati influenti rispetto al traffico pesante. Il "peso" da attribuire alla fase di cantierizzazione viene riportato in seguito.

## 7. SCENARI E METODOLOGIA DI ANALISI

La valutazione degli effetti sulla viabilità indotti dal traffico potenzialmente generato dall'intervento in progetto e la verifica se tale possibile incremento è compatibile con il sistema infrastrutturale viario attuale e futuro, è stata condotta mediante l'analisi dei seguenti scenari temporali:

- ♦ **scenario "Stato di Fatto"**, con l'obiettivo di fornire un'analisi dettagliata volta a caratterizzare l'attuale grado di accessibilità all'area di studio in riferimento all'assetto viario ed al regime di circolazione con e senza le ricadute connesse alla stima dei flussi di traffico aggiuntivi generati e attratti dai nuovi insediamenti previsti con la realizzazione del PII Teodoro Moneta; nelle figure sottostanti sono riportate la schematizzazione viaria della zona nelle versioni con denominazione delle vie e con numerazione dei nodi e dei centroidi del modello di simulazione.
- ♦ **scenario "Cantierizzazione"**, con l'obiettivo di fornire un'analisi dettagliata volta a caratterizzare l'attuale grado di accessibilità all'area di studio in riferimento all'assetto viario ed al regime di circolazione con le ricadute connesse alla stima dei flussi di traffico aggiuntivi generati e attratti nella zona di studio durante la fase di realizzazione del PII Teodoro Moneta, vale a dire considerando i mezzi d'opera da/per il cantiere.
- ♦ **scenario "Breve Periodo"**, finalizzato a fornire un'analisi dettagliata del grado di accessibilità all'area di studio in riferimento all'assetto viario ed al regime di circolazione previsto con l'aggiornamento infrastrutturale – insediativo di via Cascina dei Prati e relativa connessione con la via De Pisis a sinistra della Ferrovia Varese – Milano, con e senza le ricadute connesse alla stima dei flussi di traffico aggiuntivi generati e attratti dai nuovi insediamenti previsti con la realizzazione del PII Teodoro Moneta; nella figura sottostante si osserva la schematizzazione della rete viaria della zona con numerazione dei nodi stradali e dei centroidi.
- ♦ **scenario "Medio Periodo"**, finalizzato a fornire un'analisi dettagliata del grado di accessibilità all'area di studio in riferimento all'assetto viario ed al regime di circolazione previsto con l'aggiornamento infrastrutturale – insediativo di via Cascina dei Prati e relativa connessione con la via De Pisis a sinistra della Ferrovia Varese – Milano nonché il nuovo collegamento tra via M. L. King e via Fermi (attraverso i due nuovi tratti tra via M. L. King e via Cialdini e tra via Chianciano e via Fermi e la riqualificazione delle vie Grioli e Chianciano), con e senza le ricadute connesse alla stima dei flussi di traffico aggiuntivi generati e attratti dai nuovi insediamenti previsti con la realizzazione del PII Teodoro Moneta; nella figura sottostante si osserva la schematizzazione della rete viaria della zona con numerazione dei nodi stradali e dei centroidi.



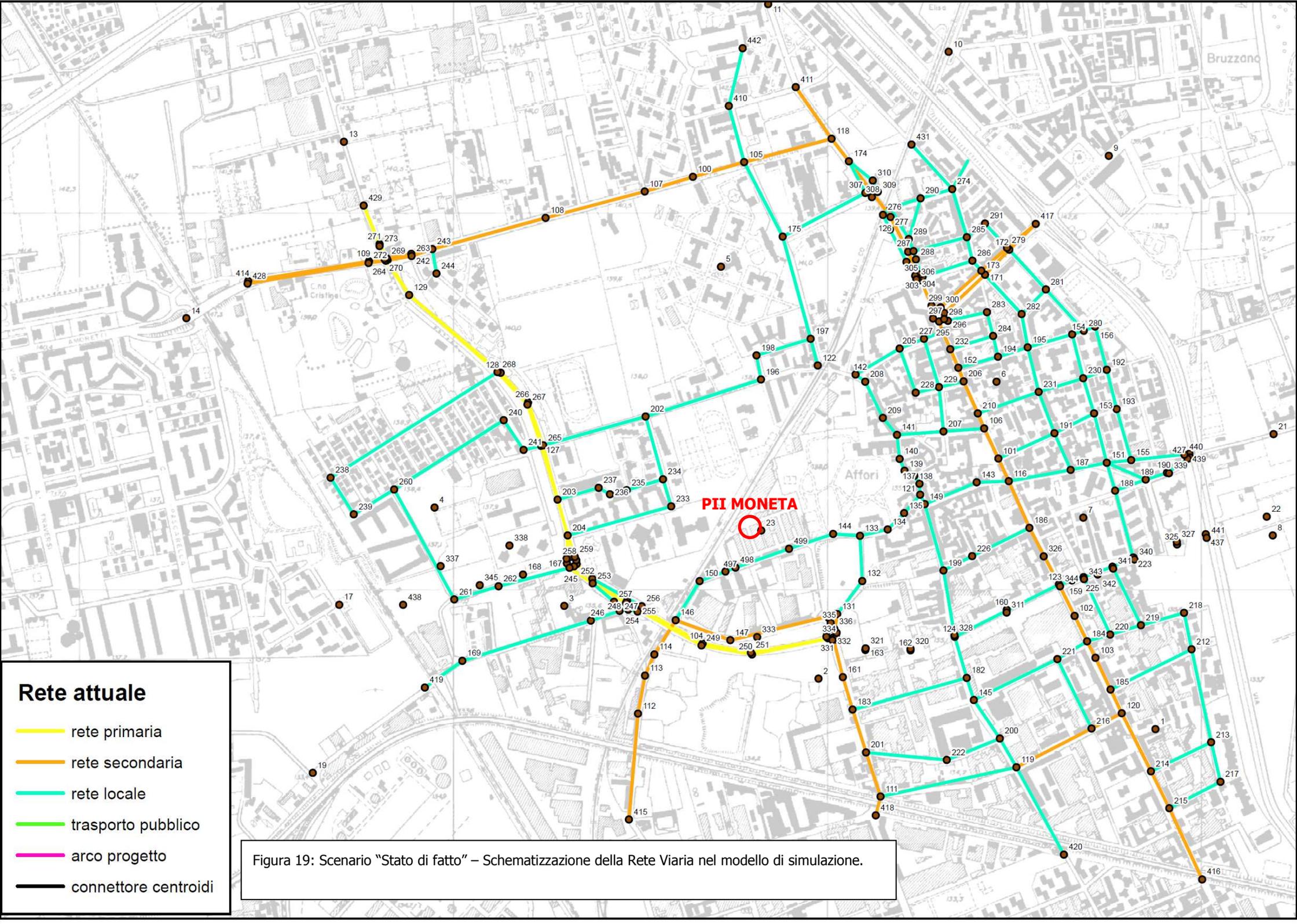
SISTEMA VIARIO URBANO  
STATO DI FATTO

- VIABILITA' TERRITORIALE
- VIABILITA' URBANA PRIMARIA
- VIABILITA' URBANA SECONDARIA
- VIABILITA' URBANA LOCALE
- LINEE RETE FERROVIARIA
- FERMATE RETE FERROVIARIA
- PII VIA MONETA

**PII MONETA**



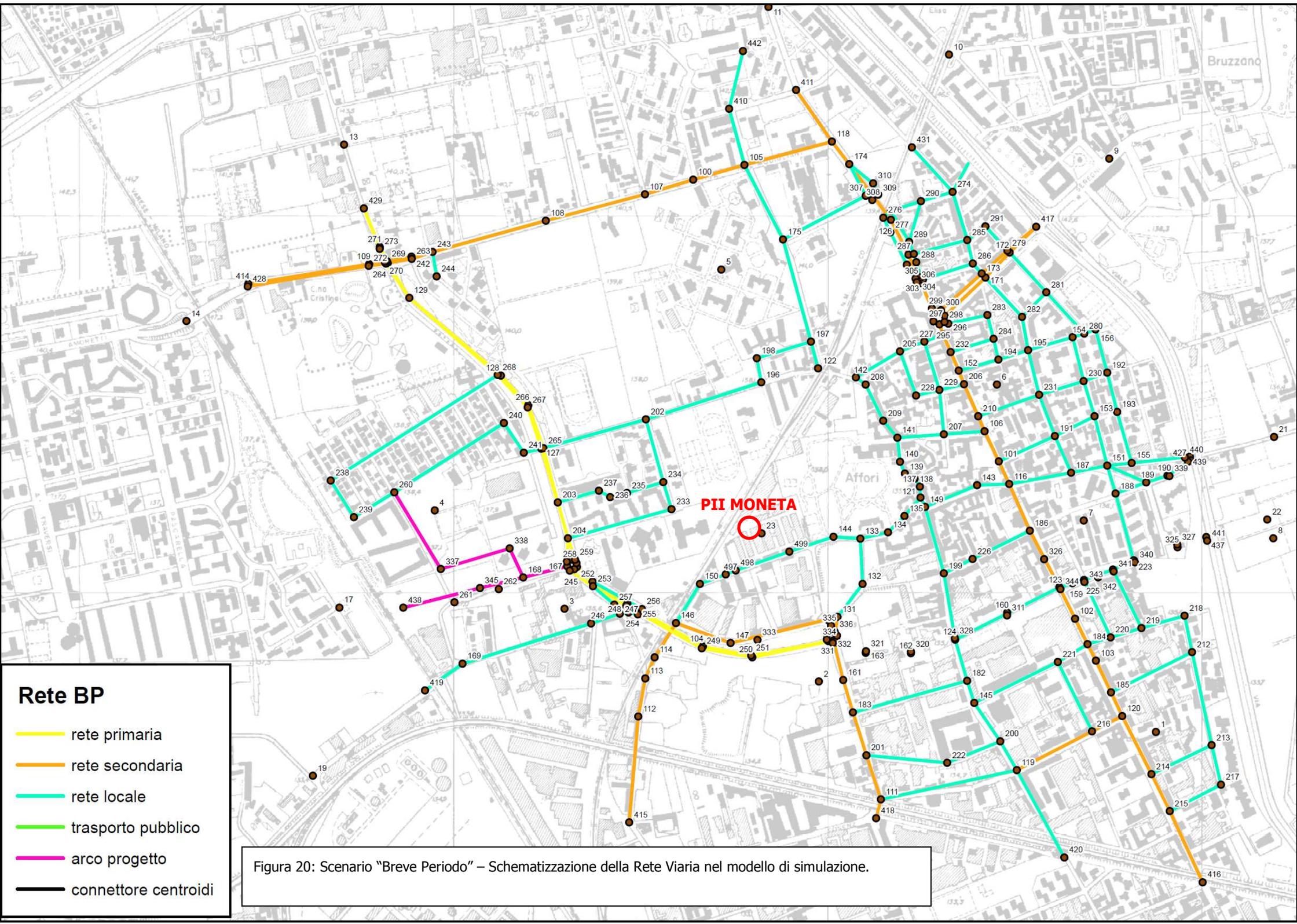
Figura 18: Scenario "Stato di Fatto" – Rete Viaria attuale e Ubicazione del PII "Teodoro Moneta."



**Rete attuale**

- rete primaria
- rete secondaria
- rete locale
- trasporto pubblico
- arco progetto
- connettore centroidi

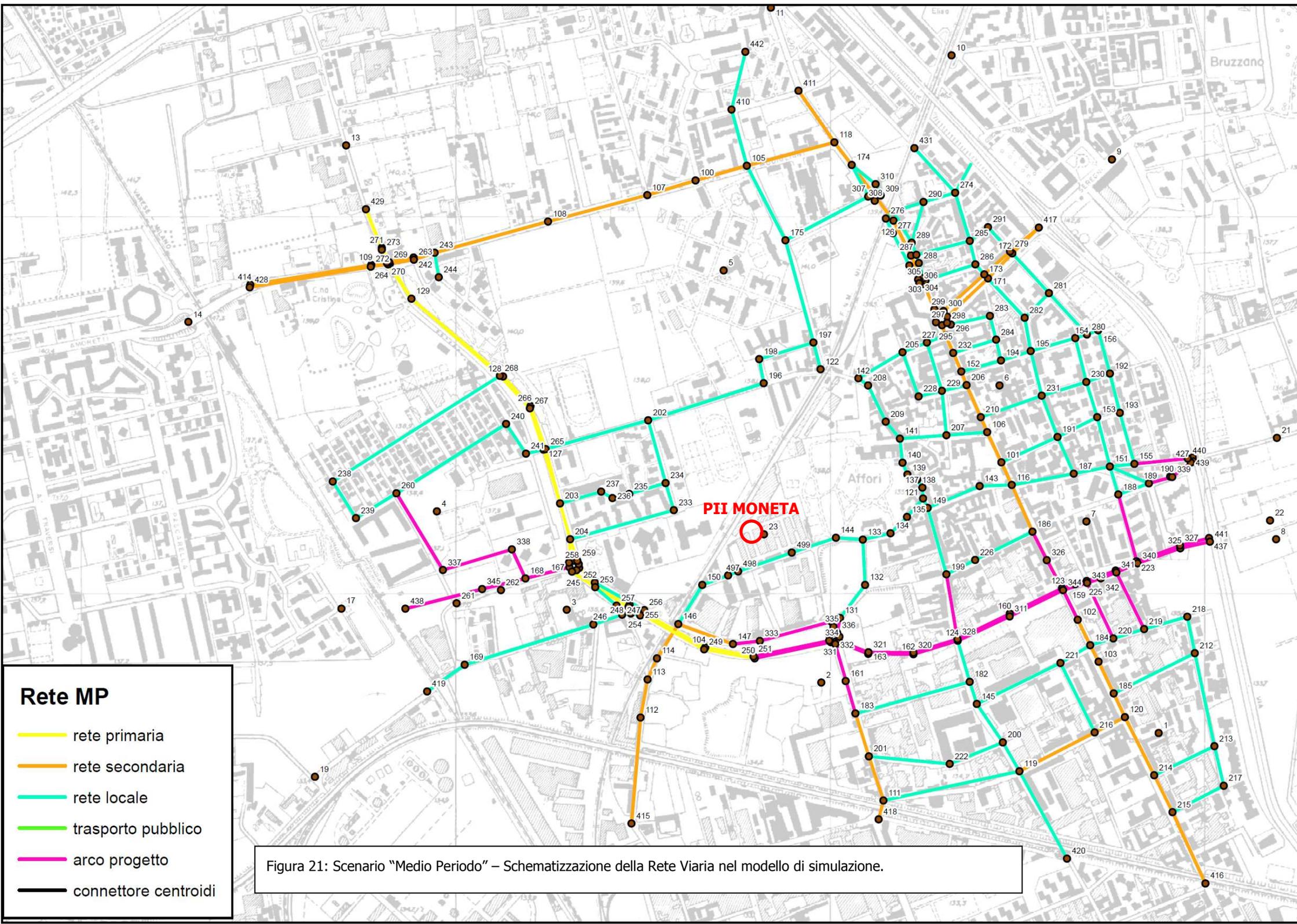
Figura 19: Scenario "Stato di fatto" – Schematizzazione della Rete Viaria nel modello di simulazione.



**Rete BP**

- rete primaria
- rete secondaria
- rete locale
- trasporto pubblico
- arco progetto
- connettore centroidi

Figura 20: Scenario "Breve Periodo" – Schematizzazione della Rete Viaria nel modello di simulazione.



**Rete MP**

- rete primaria
- rete secondaria
- rete locale
- trasporto pubblico
- arco progetto
- connettore centroidi

Figura 21: Scenario "Medio Periodo" – Schematizzazione della Rete Viaria nel modello di simulazione.

Lo studio viene condotto, anziché attraverso l'uso di un modello di simulazione per le assegnazioni del traffico, con una procedura semplificata avente lo scopo di valutare il surplus di veicoli in transito sulle varie arterie afferenti l'ambito del PII di Via Moneta, conseguente all'entrata in funzione del PII, con la individuazione degli eventuali punti di criticità.

Tale procedura prende l'avvio dallo schema della rete di sub – area fornita da AMAT e dalle relative matrici O/D di scenario, sempre fornite da AMAT, relative agli scenari di studio definiti e corrispondenti a:

- ◆ scenario di cantierizzazione, nel quale la viabilità rimane allo stato di fatto e viene valutato l'impatto legato alla fase di cantiere connessa alla realizzazione del PII;
- ◆ scenario "stato di fatto a regime" nel quale si intende verificare l'impatto a realizzazione avvenuta del PII in un orizzonte temporale molto ravvicinato, immediatamente successivo al suo completamento;
- ◆ scenario "breve periodo", con viabilità modificata a seguito degli interventi in via Cascina dei Prati e De Pisis;
- ◆ scenario "medio periodo", con viabilità modificata a seguito degli interventi in via Cascina dei Prati, De Pisis e tra via M. L. King e Fermi.

Allo scopo di controllare e di aggiornare i dati dei viaggi sulla rete, sono stati effettuati vari rilievi sul territorio della sub – area, tra i quali i conteggi dei flussi di traffico ed i movimenti di svolte agli incroci, in una serie di punti altamente significativi per valutare il comportamento della rete.

La procedura consiste in:

- a) analisi della rete, rilievi sulla rete con definizione della sua organizzazione (schema viario e particolarità) e rilievi del traffico, per la definizione del metodo e delle procedure dettagliate per l'esecuzione dello studio;

- b) elaborazione dei dati

b1) calcolo della distribuzione sulle rete del traffico indotto dal PII; sulla base delle caratteristiche e della consistenza dell'insediamento, vengono definite le quantità di traffico prodotte dal PII, in termini di veicoli generati e attratti dal centroide corrispondente al PII (nello schema di sub – area, il n. 23).

Questi valori in ECU, vengono distribuiti sulla rete in analogia a quanto avviene per un polo generatore / attrattore di traffico simile e vicino a quello del PII, presente nella sub – area; la scelta cade sul centroide "2". Per ognuna delle matrici relative agli scenari (SDF, BP, MP) e al loro periodo di riferimento (mattina, sera) vengono ricavate le distribuzioni tra tutti i centroidi dell'area dei viaggi da e per il centroide "2".

Queste distribuzioni vengono applicate ai viaggi da e per il centroide corrispondente al PII. In tal modo si disporrà dello schema e dei valori dei viaggi prodotti dal PII al suo entrare in funzione; questi viaggi andranno a sovrapporsi allo stato dei viaggi attuale e di brevissimo periodo (SDFmatt,sera) e agli stati dei viaggi relativi agli scenari BPmatt,sera e MPmatt,sera (questi ultimi calcolati con il metodo di cui al punto seguente).

SDF mattina						
RICEZIONI DEL ZCC 2				RICEZIONI DEL ZCC 23		
da	a	ECU	ECU%	da	a	ECUint
1	2	3,93	0,013121	1	23	0
2	2	0	0	2	23	0
3	2	1,05	0,003506	3	23	0
4	2	0,98	0,003272	4	23	0
5	2	1,03	0,003439	5	23	0
6	2	6,32	0,0211	6	23	1
7	2	3,33	0,011118	7	23	0
8	2	0	0	8	23	0
9	2	48,13	0,16069	9	23	5
10	2	1,98	0,006611	10	23	0
11	2	5,67	0,01893	11	23	1
12	2	0	0	12	23	0
13	2	10,14	0,033854	13	23	1
14	2	14,41	0,04811	14	23	1
15	2	9,83	0,032819	15	23	1
16	2	73,17	0,244291	16	23	8
17	2	0	0	17	23	0
18	2	0	0	18	23	0
19	2	87,33	0,291567	19	23	9
20	2	0	0	20	23	0
21	2	32,22	0,107572	21	23	3
22	2	0	0	22	23	0
		299,52	1			30
EMISSIONI DEL ZCC 2				EMISSIONI DEL ZCC 23		
da	a	ECU	ECU%	da	a	ECUint
2	1	2,47	0,012836	23	1	1
2	2	0	0	23	2	0
2	3	0,51	0,00265	23	3	0
2	4	0,3	0,001559	23	4	0
2	5	0,39	0,002027	23	5	0
2	6	4,43	0,023021	23	6	2
2	7	1,76	0,009146	23	7	1
2	8	0,03	0,000156	23	8	0
2	9	32,69	0,16988	23	9	11
2	10	0	0	23	10	0
2	11	1,16	0,006028	23	11	0
2	12	0	0	23	12	0
2	13	5,98	0,031076	23	13	2
2	14	4,51	0,023437	23	14	2
2	15	3,07	0,015954	23	15	1
2	16	21,8	0,113288	23	16	8
2	17	0	0	23	17	0
2	18	67,43	0,350413	23	18	23
2	19	17,8	0,092501	23	19	6
2	20	12,83	0,066674	23	20	4
2	21	15,27	0,079354	23	21	5
2	22	0	0	23	22	0
		192,43	1			66

SDF sera						
RICEZIONI DEL ZCC 2				RICEZIONI DEL ZCC 23		
da	a	ECU	ECU%	da	a	ECUint
1	2	2,63	0,014696	1	23	1
2	2	0	0	2	23	0
3	2	0,63	0,00352	3	23	0
4	2	0,4	0,002235	4	23	0
5	2	0,48	0,002682	5	23	0
6	2	4,22	0,023581	6	23	2
7	2	1,99	0,01112	7	23	0
8	2	0	0	8	23	0
9	2	23,91	0,133605	9	23	9
10	2	0,02	0,000112	10	23	0
11	2	1,55	0,008661	11	23	0
12	2	0	0	12	23	0
13	2	4,9	0,02738	13	23	2
14	2	16,98	0,094882	14	23	6
15	2	22,9	0,127962	15	23	8
16	2	55,53	0,310293	16	23	20
17	2	0	0	17	23	0
18	2	0	0	18	23	0
19	2	24,21	0,135282	19	23	9
20	2	0	0	20	23	0
21	2	18,61	0,10399	21	23	7
22	2	0	0	22	23	0
		178,96	1			64
EMISSIONI DEL ZCC 2				EMISSIONI DEL ZCC 23		
da	a	ECU	ECU%	da	a	ECUint
2	1	3,99	0,017542	23	1	1
2	2	0	0	23	2	0
2	3	0,98	0,004308	23	3	0
2	4	0,9	0,003957	23	4	0
2	5	0,78	0,003429	23	5	0
2	6	7,4	0,032533	23	6	1
2	7	3,7	0,016267	23	7	0
2	8	0,08	0,000352	23	8	0
2	9	14,38	0,06322	23	9	3
2	10	0	0	23	10	0
2	11	19,29	0,084806	23	11	3
2	12	0,11	0,000484	23	12	0
2	13	23,65	0,103974	23	13	4
2	14	7,85	0,034512	23	14	1
2	15	0	0	23	15	1
2	16	48,42	0,212873	23	16	9
2	17	0	0	23	17	0
2	18	48,12	0,211554	23	18	9
2	19	29,59	0,130089	23	19	5
2	20	0,07	0,000308	23	20	0
2	21	18,15	0,079794	23	21	3
2	22	0	0	23	22	0
		227,46	1			40

Tabella 2: Calcolo della distribuzione sulle rete del traffico indotto dal PII – scenario SDF.

b2) attualizzazione agli scenari futuri dei valori dei rilievi del traffico desunti dalla campagna rilievi eseguita appositamente nell'ambito del presente studio.

I valori di partenza per l'analisi della criticità della rete sono costituiti dai valori rilevati. Essi sono relativi alla situazione in atto e sono quindi riferibili allo scenario attuale (SDF) e allo scenario di brevissimo periodo che vedrà realizzato il PII di Via Moneta.

Allo scopo di disporre dei valori necessari alle analisi anche per gli scenari futuri (BP, breve periodo e MP, medio periodo) si adotta il metodo di "mettere in scala" i valori di cui sopra.

Si utilizzano allo scopo le matrici O/D, in particolare l'evoluzione del traffico che

queste prevedono appunto per gli scenari futuri.

BP mattina							
RICEZIONI DEL ZCC 2				RICEZIONI DEL ZCC 23			
da	a	ECU	ECU%	da	a	ECUint	
1	2	4,35	0,014331	1	23	0	
2	2	0	0	2	23	0	
3	2	1,02	0,00336	3	23	0	
4	2	0,94	0,003097	4	23	0	
5	2	0,96	0,003163	5	23	0	
6	2	6,88	0,022666	6	23	1	
7	2	3,27	0,010773	7	23	0	
8	2	0	0	8	23	0	
9	2	45,75	0,150721	9	23	5	
10	2	4,36	0,014364	10	23	0	
11	2	3,77	0,01242	11	23	0	
12	2	0,02	6,59E-05	12	23	0	
13	2	10,83	0,035679	13	23	1	
14	2	13,15	0,043322	14	23	2	
15	2	10,61	0,034954	15	23	1	
16	2	75,68	0,249325	16	23	8	
17	2	0	0	17	23	0	
18	2	0	0	18	23	0	
19	2	89,92	0,296238	19	23	9	
20	2	0	0	20	23	0	
21	2	32,03	0,105522	21	23	3	
22	2	0	0	22	23	0	
		303,54	1				30
EMISSIONI DEL ZCC 2							
da	a	ECU	ECU%	da	a	ECUint	
2	1	3,87	0,0143	23	1	1	
2	2	0	0	23	2	0	
2	3	0,77	0,002845	23	3	0	
2	4	0,43	0,001589	23	4	0	
2	5	0,66	0,002439	23	5	0	
2	6	6,46	0,023871	23	6	2	
2	7	2,24	0,008277	23	7	0	
2	8	0,07	0,000259	23	8	0	
2	9	43,58	0,161038	23	9	11	
2	10	0	0	23	10	0	
2	11	1,76	0,006504	23	11	0	
2	12	0	0	23	12	0	
2	13	9,99	0,036915	23	13	3	
2	14	9,27	0,034255	23	14	2	
2	15	6,96	0,025719	23	15	2	
2	16	26,05	0,09626	23	16	7	
2	17	0	0	23	17	0	
2	18	94,7	0,349937	23	18	23	
2	19	29,41	0,108676	23	19	7	
2	20	13,88	0,05129	23	20	3	
2	21	20,52	0,075826	23	21	5	
2	22	0	0	23	22	0	
		270,62	1				66

BP sera							
RICEZIONI DEL ZCC 2				RICEZIONI DEL ZCC 23			
da	a	ECU	ECU%	da	a	ECUint	
1	2	4,13	0,016314	1	23	1	
2	2	0	0	2	23	0	
3	2	0,91	0,003595	3	23	0	
4	2	0,54	0,002133	4	23	0	
5	2	0,71	0,002805	5	23	0	
6	2	5,99	0,023662	6	23	2	
7	2	2,46	0,009718	7	23	0	
8	2	0	0	8	23	0	
9	2	32,71	0,129212	9	23	8	
10	2	0,03	0,000119	10	23	0	
11	2	1,66	0,006557	11	23	0	
12	2	0	0	12	23	0	
13	2	10,06	0,039739	13	23	3	
14	2	21,33	0,084258	14	23	5	
15	2	35,45	0,140036	15	23	9	
16	2	78,62	0,310567	16	23	20	
17	2	0	0	17	23	0	
18	2	0	0	18	23	0	
19	2	33,59	0,132688	19	23	9	
20	2	0	0	20	23	0	
21	2	24,96	0,098598	21	23	7	
22	2	0	0	22	23	0	
		253,15	1				64
EMISSIONI DEL ZCC 2							
da	a	ECU	ECU%	da	a	ECUint	
2	1	4,65	0,018786	23	1	1	
2	2	0	0	23	2	0	
2	3	1,02	0,004121	23	3	0	
2	4	0,9	0,003636	23	4	0	
2	5	0,84	0,003394	23	5	0	
2	6	8,43	0,034056	23	6	1	
2	7	3,88	0,015675	23	7	0	
2	8	0,08	0,000323	23	8	0	
2	9	13,91	0,056195	23	9	3	
2	10	0	0	23	10	0	
2	11	19,8	0,07999	23	11	3	
2	12	0,12	0,000485	23	12	0	
2	13	26,59	0,107421	23	13	4	
2	14	9,91	0,040036	23	14	2	
2	15	0	0	23	15	0	
2	16	52,88	0,213631	23	16	9	
2	17	0	0	23	17	0	
2	18	52,23	0,211005	23	18	9	
2	19	31,99	0,129237	23	19	5	
2	20	0,07	0,000283	23	20	0	
2	21	20,23	0,081727	23	21	3	
2	22	0	0	23	22	0	
		247,53	1				40

Tabella 3: Calcolo della distribuzione sulle rete del traffico indotto dal PII – scenario BP.

In dettaglio, per ottenere i valori futuri si moltiplicano i dati dei rilievi eseguiti per i fattori di scala che si presentano nelle matrici, ciò per i viaggi tra le matrici relative a SDF (attuale e brevissimo periodo), a BP (breve periodo) e MP (medio periodo).

Si utilizzeranno quindi rispettivamente i “fattori di espansione” che le matrici presentano tra gli scenari, in tre modi diversi:

- per i rilievi non riferibili direttamente a uno o più centroidi: fattori di espansione dei viaggi totali dell’intera matrice (punto P2 Moneta e punto P4 M.L. King)

- per i rilievi riferibili a un gruppo di centroidi: fattori di espansione dei viaggi di matrice di quel gruppo di centroidi (punto P1 Astesani N/S – Seregno – Anfo e punto P5 Amoretti – Modignani – Bovisasca)

MP mattina						
RICEZIONI DEL ZCC 2				RICEZIONI DEL ZCC 23		
da	a	ECU	ECU%	da	a	ECUint
1	2	6,28	0,014971	1	23	0
2	2	0	0	2	23	0
3	2	1,45	0,003457	3	23	0
4	2	1,4	0,003338	4	23	0
5	2	1,55	0,003695	5	23	0
6	2	9,46	0,022552	6	23	1
7	2	4,75	0,011324	7	23	0
8	2	0	0	8	23	0
9	2	49,63	0,118316	9	23	4
10	2	4,99	0,011896	10	23	0
11	2	5,73	0,013666	11	23	0
12	2	0,03	7,15E-05	12	23	0
13	2	12,94	0,030848	13	23	1
14	2	16,9	0,040289	14	23	1
15	2	20,23	0,048228	15	23	2
16	2	98,01	0,233652	16	23	7
17	2	59,18	0,141083	17	23	5
18	2	0	0	18	23	0
19	2	57,11	0,136148	19	23	4
20	2	0	0	20	23	0
21	2	2,81	0,006699	21	23	0
22	2	67,02	0,159773	22	23	5
		419,47	1			
						30
EMISSIONI DEL ZCC 2				EMISSIONI DEL ZCC 23		
da	a	ECU	ECU%	da	a	ECUint
2	1	3,41	0,014511	23	1	1
2	2	0	0	23	2	0
2	3	0,61	0,002596	23	3	0
2	4	0,36	0,001532	23	4	0
2	5	0,55	0,002341	23	5	0
2	6	2,34	0,009958	23	6	1
2	7	0,38	0,001617	23	7	0
2	8	0	0	23	8	0
2	9	0,98	0,00417	23	9	0
2	10	0	0	23	10	0
2	11	0,19	0,000809	23	11	0
2	12	0	0	23	12	0
2	13	4,72	0,020086	23	13	1
2	14	4,43	0,018852	23	14	1
2	15	1,8	0,00766	23	15	0
2	16	20,75	0,088302	23	16	6
2	17	21,84	0,09294	23	17	6
2	18	83,98	0,357377	23	18	24
2	19	5,81	0,024724	23	19	2
2	20	5,76	0,024512	23	20	2
2	21	0	0	23	21	0
2	22	77,08	0,328014	23	22	22
		234,99	1			
						66

MP sera						
RICEZIONI DEL ZCC 2				RICEZIONI DEL ZCC 23		
da	a	ECU	ECU%	da	a	ECUint
1	2	3,76	0,017735	1	23	1
2	2	0	0	2	23	0
3	2	0,74	0,00349	3	23	0
4	2	0,53	0,0025	4	23	0
5	2	0,66	0,003113	5	23	0
6	2	5,52	0,026037	6	23	2
7	2	2,51	0,011839	7	23	0
8	2	0	0	8	23	0
9	2	24,62	0,116127	9	23	8
10	2	0	0	10	23	0
11	2	1,81	0,008537	11	23	0
12	2	0	0	12	23	0
13	2	5,74	0,027074	13	23	2
14	2	8,79	0,04146	14	23	3
15	2	29,82	0,140654	15	23	9
16	2	57,32	0,270365	16	23	18
17	2	36,79	0,17353	17	23	11
18	2	0	0	18	23	0
19	2	1,91	0,009009	19	23	0
20	2	0	0	20	23	0
21	2	0,28	0,001321	21	23	0
22	2	31,21	0,14721	22	23	10
		212,01	1			
						64
EMISSIONI DEL ZCC 2				EMISSIONI DEL ZCC 23		
da	a	ECU	ECU%	da	a	ECUint
2	1	6,19	0,018862	23	1	0
2	2	0	0	23	2	0
2	3	1,41	0,004297	23	3	0
2	4	1,32	0,004022	23	4	0
2	5	1,26	0,003839	23	5	0
2	6	0,47	0,001432	23	6	0
2	7	0,14	0,000427	23	7	0
2	8	0	0	23	8	0
2	9	2,39	0,007283	23	9	0
2	10	0	0	23	10	0
2	11	0,86	0,002621	23	11	0
2	12	0,13	0,000396	23	12	0
2	13	12,54	0,038212	23	13	2
2	14	11,92	0,036323	23	14	2
2	15	0	0	23	15	0
2	16	47,55	0,144894	23	16	6
2	17	35,3	0,107566	23	17	4
2	18	70,13	0,2137	23	18	9
2	19	7,18	0,021879	23	19	1
2	20	0	0	23	20	0
2	21	0	0	23	21	0
2	22	129,38	0,394247	23	22	16
		328,17	1			
						40

Tabella 4: Calcolo della distribuzione sulle rete del traffico indotto dal PII – scenario MP

- per i rilievi riferibili a un unico centroide: fattori di espansione dei viaggi di matrice di quel centroide (punto P3 Pedroni)
- Definizione dei percorsi prevalenti e quantificazione dei viaggi nei punti significativi della rete (in sostanza i punti di maggior interesse, quelli su cui sono stati eseguiti i rilievi del traffico).

Un metodo efficace per la distribuzione di dettaglio dei traffici da indotto è di partire dai centroidi esterni di una certa zona e dai loro singoli viaggi indotti

dal PII e di procedere a ritroso sui percorsi più probabili, limitandosi alla viabilità principale, fino a ricavare per sommatoria i valori nei punti di interesse. Risulta del tutto analogo partire invece dal centro che genera i viaggi, cioè dal PII, e procedere suddividendo i veicoli generati / attratti sulle arterie, a seconda dei valori che assumono nelle loro destinazioni come calcolati in b1) (tali destinazioni sono costituite dagli altri centroidi della rete).

fattori di espansione, mattina					
tipo	calcolato su:	NOTE:	SDF matt	BP matt	MP matt
A	intera matrice	per P2 e P4	1,0000	1,027456	1,234937
B	solo ZC 18	per P3	1,0000	1,09247	1,005168
C	solo ZC 13 e 14	per P5	1,0000	0,980785	1,005567
D	solo ZC 9, 10 e 11	per P1	1,0000	0,964944	0,860629
fattori di espansione, sera					
tipo	calcolato su:	NOTE:	SDF sera	BP sera	MP sera
A	intera matrice	per P2 e P4	1,0000	1,011143	1,19858
B	solo ZC 18	per P3	1,0000	1,059998	1,060169
C	solo ZC 13 e 14	per P5	1,0000	0,970922	0,979701
D	solo ZC 9, 10 e 11	per P1	1,0000	0,926146	0,853038

Tabella 5: Calcolo dei *fattori di espansione delle matrici O/D per gli scenari SDF, BP e MP*

Dato lo schema di circolazione in atto sulla rete, il metodo risulta di semplice applicazione e univoco nei risultati, che quindi si possono considerare sufficientemente buoni.

Una volta prodotti i valori dei viaggi indotti dal PII nei punti di interesse, questi vengono sommati ai valori dei viaggi sulla rete come calcolati al punto b2), e si procede nell'analisi.

- c) Analisi degli scenari e delle criticità, paragonando i viaggi assegnati alla rete di cui al punti b) e c) con le capacità calcolate nei punti identificati come significativi (le capacità, sia per le intersezioni semaforizzate che per gli assi stradali, sono calcolate tramite i metodi dell' Highway Capacity Manual, mentre per la rotatoria è stata seguita la metodologia approntata da CERTU, più attendibile in ambito urbano europeo);
- d) Ore di punta considerate: al mattino 8 – 9 ed alla sera 18 – 19.

## 8. CAMPAGNA DI RILIEVI

L'offerta di mobilità, consistente nello sviluppo della rete viaria nella sub – area interessata dall'insediamento con tutte le sue caratteristiche, è stata fornita da AMAT come estrapolazione dalla rete generale del Comune di Milano.

La domanda di mobilità, consistente nella occupazione della rete viaria da parte delle diverse componenti del traffico, è stata definita a partire dalle matrici Origine/Destinazione per la sub – area, fornite da AMAT, relative a ciascuno degli scenari in esame.

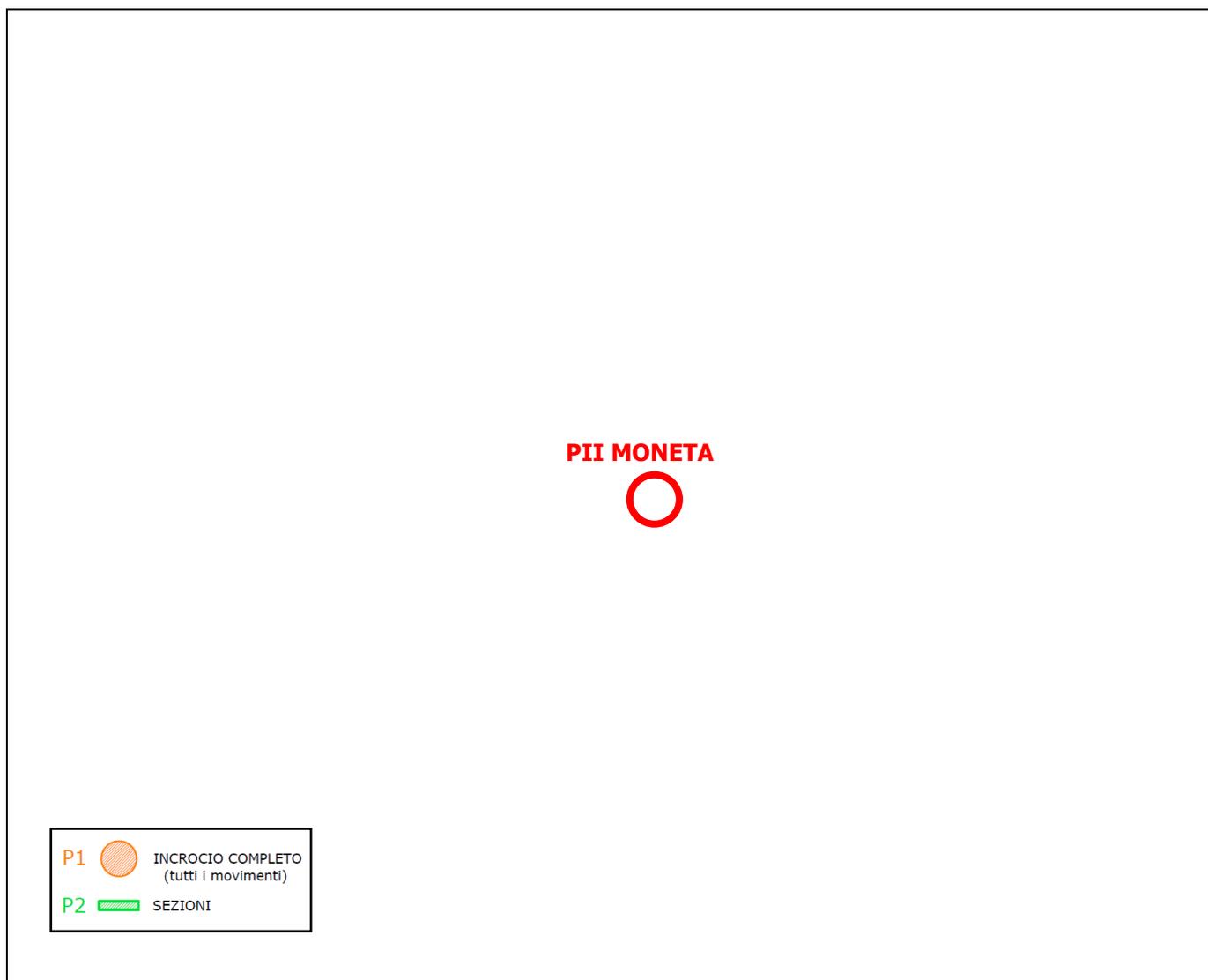


Figura 22: Ubicazione e Caratteristiche Postazioni di Rilievo Traffico Veicolare (maggio 2012)

Il dato rappresentato dalle matrici è stato completato dal dato specifico dei rilievi del traffico, appositamente effettuati nel maggio 2012 per aggiornare il dato delle matrici, in una serie di punti indicati/concordati con AMAT.

Le postazioni di rilievo di traffico veicolare appositamente attivate per questo studio, hanno interessato n. 2 incroci e n. 3 sezioni stradali, per un totale quindi di n. 5 rilievi, che sono stati condotti per un totale di 4 ore della giornata (dalle 7

alle 9 e dalle 17 alle 19, suddivise in mezz'ora), scegliendo le più significative e comprendendo quindi sia l'ora di punta del mattino che quella della sera.

sigla postaz.	via	mov	sigla	7,00 7,30	7,31 8,00	8,01 8,30	8,31 9,00	totale mattino	17,00 17,30	17,31 18,00	18,01 18,30	18,31 19,00	totale sera	totale rilevato non omog	h punta mattino (8-9)	h punta sera (18-19)	
P1	Vincenzo da Seregno	entrata	a	398	502	546	513	1.959	361	414	404	344	1.523	3.482	1.059	748	
		uscita	e	204	255	234	191	884	250	261	262	225	998	1.882	425	487	
		e+u		602	757	780	704	2.843	611	675	666	569	2.521	5.364	1.484	1.235	
	Rocca d'Anfo	u	f	7	8	12	16	43	15	24	33	34	106	149	28	67	
		Astesani Sud	entrata	c	230	288	278	225	1.021	297	319	335	308	1.259	2.280	503	643
	Astesani Sud	uscita	g	467	580	569	588	2.184	337	400	380	345	1.462	3.646	1.137	725	
		e+u		697	868	847	793	3.205	634	719	715	653	2.721	5.926	1.640	1.368	
		Astesani Nord	entrata	d	205	282	258	234	979	227	272	274	268	1.041	2.020	492	542
	Astesani Nord	uscita	h	155	229	261	197	323	283	320	338	316	1.257	1.580	458	654	
		e+u		360	511	519	431	1.821	510	592	612	584	2.298	4.119	950	1.196	
totale		e+u						7.912					7.646	15.558	4.102	3.866	
P2	Moneta (da est a ovest)		a	173	212	209	208	802	70	89	92	75	326	1.128	417	167	
	Moneta (da ovest a est)		e	58	97	118	102	375	184	168	210	153	715	1.090	220	363	
		bid		231	309	327	310	1.177	254	257	302	228	1.041	2.218	637	530	
P3	Pedroni (da nord a sud)		su	f	516	791	796	932	3.035	417	436	414	364	1.631	4.666	1.728	778
P4	M.L.King (da est a ovest)		a	138	284	309	316	1.047	374	483	583	470	1.910	2.957	625	1.053	
	M.L.King (da ovest a est)		e	545	863	966	861	3.235	388	459	453	445	1.745	4.980	1.827	898	
		bid		683	1.147	1.275	1.177	4.282	762	942	1.036	915	3.655	7.937	2.452	1.951	
P5	Modignani	entrata	a	364	413	472	447	1.696	456	417	463	414	1.750	3.446	919	877	
		uscita	e	333	496	480	490	1.799	480	510	560	513	2.063	3.862	970	1.073	
		e+u		697	909	952	937	3.495	936	927	1.023	927	3.813	7.308	1.889	1.950	
	Bovisasca Sud	entrata	b	163	264	331	297	1.055	391	471	552	540	1.954	3.009	628	1.092	
		uscita	f	508	570	661	671	2.410	433	483	461	485	1.862	4.272	1.332	946	
		e+u		671	834	992	968	3.465	824	954	1.013	1.025	3.816	7.281	1.960	2.038	
	Amoretti	entrata	c	465	666	676	744	2.551	600	697	701	695	2.693	5.244	1.420	1.396	
		uscita	g	331	413	509	491	1.744	478	597	609	585	2.269	4.013	1.000	1.194	
		e+u		796	1.079	1.185	1.235	4.295	1.078	1.294	1.310	1.280	4.962	9.257	2.420	2.590	
	Bovisasca Nord	entrata	d	358	402	442	430	1.632	344	454	430	457	1.685	3.317	872	887	
uscita		h	178	266	271	266	323	400	449	516	523	1.888	2.211	537	1.039		
e+u			536	668	713	696	2.613	744	903	946	980	3.573	6.186	1.409	1.926		
totale	e+u						13.868					16.164	30.032	7.678	8.504		

Tabella 6: Sintesi Dati non omogeneizzati provenienti da Rilievo Traffico Veicolare (maggio 2012)

sigla postaz.	via	mov	sigla	7,00 7,30	7,31 8,00	8,01 8,30	8,31 9,00	totale mattino	17,00 17,30	17,31 18,00	18,01 18,30	18,31 19,00	totale sera	totale rilevato omogeneizz	h punta mattino (8-9)	h punta sera (18-19)	
P1	Vincenzo da Seregno	entrata	a	485	582	600	559	2.226	415	457	446	376	1.694	3.920	1.159	822	
		uscita	e	298	345	320	253	1.216	313	308	306	274	1.201	2.417	573	580	
		e+u		783	927	920	812	3.442	728	765	752	650	2.895	6.337	1.732	1.402	
	Rocca d'Anfo	u	f	10	8	13	17	48	16	23	32	34	105	153	30	66	
		Astesani Sud	entrata	c	278	336	342	252	1.208	323	325	343	315	1.306	2.514	594	658
	Astesani Sud	uscita	g	546	636	586	575	2.343	354	432	396	351	1.533	3.876	1.161	747	
		e+u		824	972	928	827	3.551	677	757	739	666	2.839	6.390	1.755	1.405	
		Astesani Nord	entrata	d	288	340	295	275	1.198	267	317	301	298	1.183	2.381	570	599
	Astesani Nord	uscita	h	199	268	318	242	323	323	336	357	330	1.346	1.669	560	687	
		e+u		487	608	613	517	2.225	590	653	658	628	2.529	4.754	1.130	1.286	
totale		e+u						9.266					8.368	17.634	4.647	4.159	
P2	Moneta (da est a ovest)		a	171	208	196	194	769	68	92	90	73	323	1.092	390	163	
	Moneta (da ovest a est)		e	61	120	121	106	408	184	162	203	144	693	1.101	227	347	
		bid		232	328	317	300	1.177	252	254	293	217	1.016	2.193	617	510	
P3	Pedroni (da nord a sud)		su	f	616	915	852	984	3.367	486	507	461	407	1.861	5.228	1.836	868
P4	M.L.King (da est a ovest)		a	186	364	380	387	1.317	416	496	609	500	2.021	3.338	767	1.109	
	M.L.King (da ovest a est)		e	660	927	1.026	923	3.536	456	527	499	492	1.974	5.510	1.949	991	
		bid		846	1.291	1.406	1.310	4.853	872	1.023	1.108	992	3.995	8.848	2.716	2.100	
P5	Modignani	entrata	a	519	530	564	511	2.124	543	499	529	450	2.021	4.145	1.075	979	
		uscita	e	435	560	565	575	2.135	553	566	631	543	2.293	4.428	1.140	1.174	
		e+u		954	1.090	1.129	1.086	4.259	1.096	1.065	1.160	993	4.314	8.573	2.215	2.153	
	Bovisasca Sud	entrata	b	196	284	366	325	1.171	408	479	568	539	1.994	3.165	691	1.107	
		uscita	f	629	653	726	717	2.725	519	561	502	510	2.092	4.817	1.443	1.012	
		e+u		825	937	1.092	1.042	3.896	927	1.040	1.070	1.049	4.086	7.982	2.134	2.119	
	Amoretti	entrata	c	560	733	765	855	2.913	671	747	743	705	2.866	5.779	1.620	1.448	
		uscita	g	390	463	550	540	1.943	527	642	635	597	2.401	4.344	1.090	1.232	
		e+u		950	1.196	1.315	1.395	4.856	1.198	1.389	1.378	1.302	5.267	10.123	2.710	2.680	
	Bovisasca Nord	entrata	d	407	414	444	434	1.699	386	504	449	482	1.821	3.520	878	931	
uscita		h	227	285	298	294	323	408	460	522	526	1.916	2.239	592	1.048		
e+u			634	699	742	728	2.803	794	964	971	1.008	3.737	6.540	1.470	1.979		
totale	e+u						15.814					17.404	33.218	8.529	8.931		

Tabella 7: Sintesi Dati omogeneizzati provenienti da Rilievo Traffico Veicolare (maggio 2012)

Tutti i dati acquisiti durante queste indagini in campo, sono riportati in coda al rapporto in ALLEGATO "A" – RILIEVI DI TRAFFICO (maggio 2012), dove per ciascuna postazione vi sono i dati numerici e gli istogrammi del traffico rilevato e

del traffico omogeneizzato, così organizzati:

- ◆ Tab. A.1.a – postazione P1 (incrocio vie Vincenzo da Seregno – Rocca d’Anfo – Astesani)
- ◆ Tab. A.1.b – postazione P2 (sezione via Teodoro Moneta)
- ◆ Tab. A.1.c – postazione P3 (sezione via Pedroni)
- ◆ Tab. A.1.d – postazione P4 (sezione via Martin Luther King)
- ◆ Tab. A.1.e – postazione P5 (incrocio vie Amoretti – Bovisasca – Modignani)

L’ubicazione e le caratteristiche delle postazioni di rilievo di traffico (in arancio gli incroci, con tutte le manovre di svolta ed in verde le sezioni bidirezionali) è riportata nella figura sottostante:

Una sintesi dei dati rilevati (sono state censite cinque tipologie di veicoli in transito, distinguendo auto, commerciali leggeri, commerciali pesanti, bus, moto e bici) non omogeneizzati ed omogeneizzati compare nelle tabelle sottostante, dove si può osservare che, per una stessa sezione, sono solitamente più elevati i dati dell’ora di punta del mattino, rispetto a quelli della sera.

**9. ANALISI DEGLI SCENARI**

**9.1 SCENARIO SDF A REGIME**

Nell'ora di punta al **mattino**, la realizzazione del PII Via Moneta induce la generazione di viaggi da/per i centroidi, tra i quali i più importanti risultano (per uscite si intendono i viaggi dall'area in esame allo ZC):

ZC 9	usc.	11	ingr.	5
ZC 21	usc.	5	ingr.	3
ZC 16	usc.	8	ingr.	8
ZC 18	usc.	23	ingr.	0
ZC 19	usc.	6	ingr.	9

Si rileva una prevalenza di utilizzo dei collegamenti a sud e ad est dell'area in esame.

In particolare su Pedroni per le uscite (23 veicoli sui 66 generati), seguito da V. da Seregno con 11 uscite, da Rossi con 8 e da Chiasserini con 6; gli ingressi sono distribuiti prevalentemente da Chiasserini (9 veicoli su 30 attratti), da Rossi con 8 e da V. da Seregno con 5.

La sintesi dei flussi indotti è rappresentata in Figura 23.

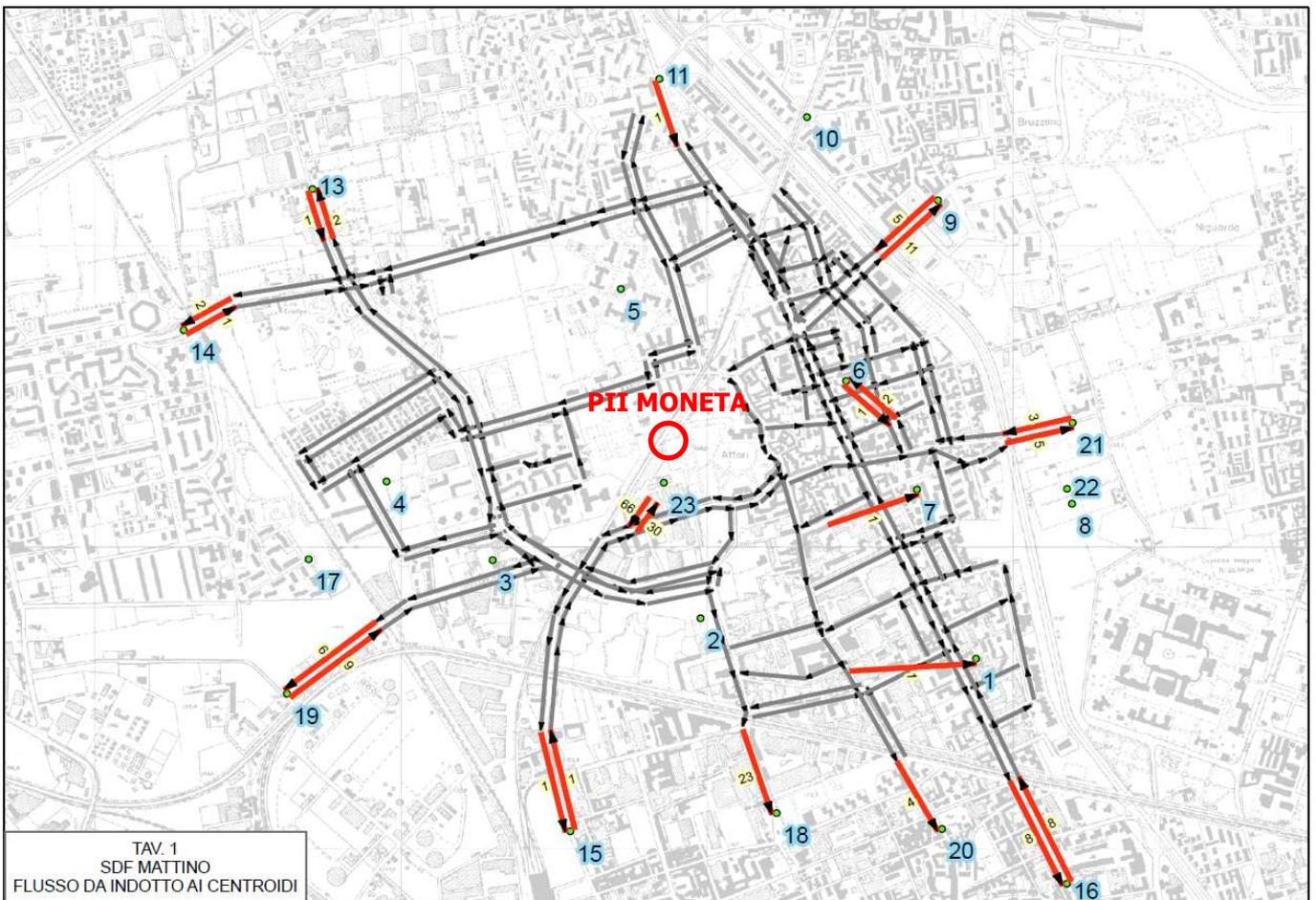


Figura 23: Scenario SDF mattino – flussi indotti ai centroidi dal PII.

Nell'ora di punta alla **sera** le direzioni maggiormente interessate (per uscite si intendono i viaggi dall'area in esame allo ZC)

ZC 9	usc.	3	ingr.	9
ZC 21	usc.	3	ingr.	7
ZC 16	usc.	9	ingr.	20
ZC 18	usc.	9	ingr.	0
ZC 15	usc.	0	ingr.	8
ZC 19	usc.	6	ingr.	9
ZC 14	usc.	1	ingr.	6
ZC 13	usc.	4	ingr.	2

Si rileva ancora una prevalenza di utilizzo dei collegamenti a sud e ad est dell'area in esame, con qualche uscita anche su Comasina; in particolare su Rossi e su Pedroni per le uscite (9 veicoli ciascuna sui 40 generati), seguito da Chiasserini con 6, da V. da Seregno da Sbarbaro e da Comasina con 3 uscite; ingressi su Rossi con netta prevalenza (20 veicoli su 64 attratti), su Chiasserini e V. da Seregno con 9, su Bovisasca Sud con 8 e su Amoretti con 6.

La sintesi dei flussi indotti è rappresentata in Figura 24.

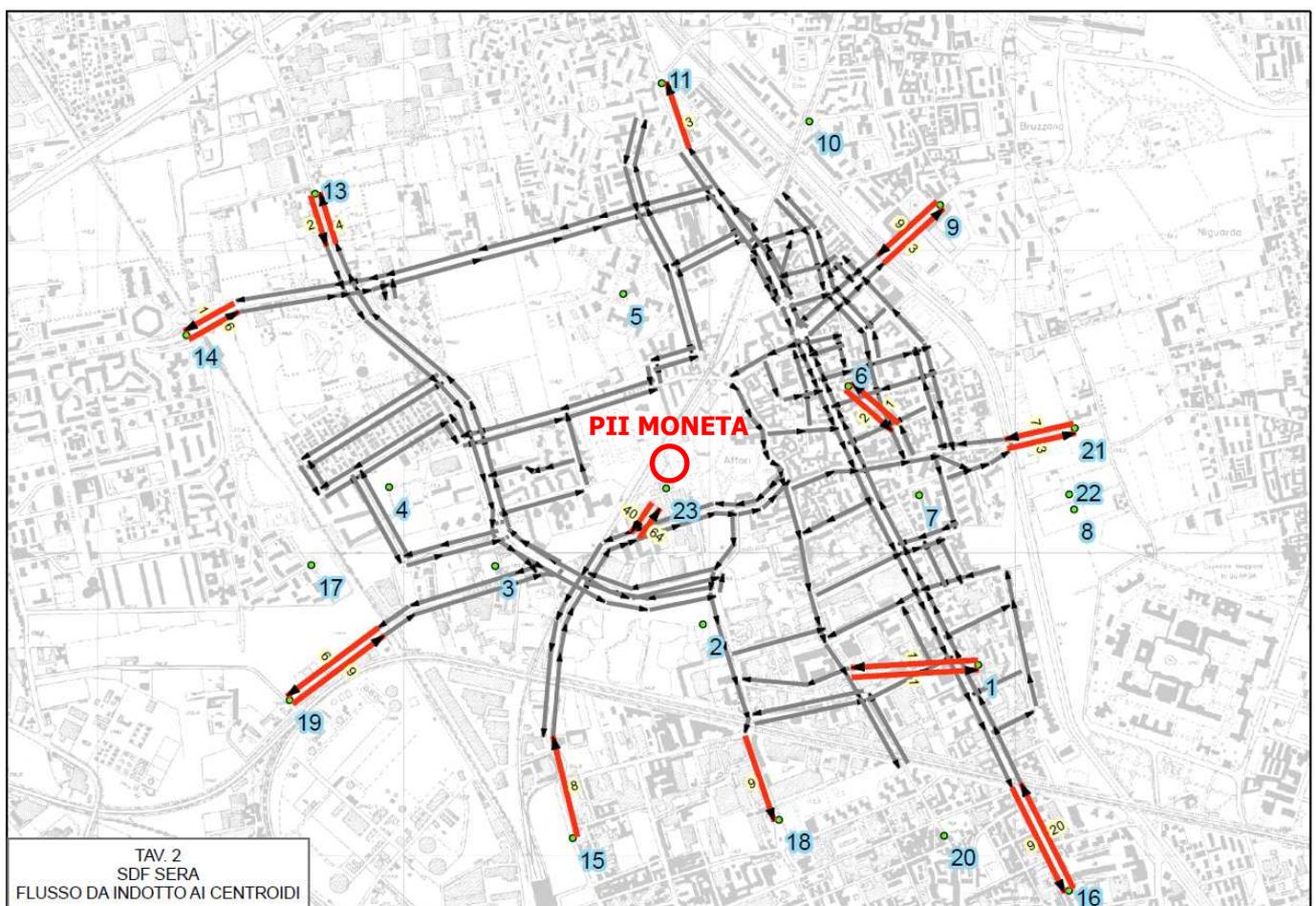


Figura 24: Scenario SDF sera – flussi indotti ai centroidi dal PII

L'osservazione dei valori dei viaggi indotti dalla realizzazione del PII su ciascuno

dei centroidi, là dove questi ne fossero interessati, e delle caratteristiche di organizzazione della rete (in particolare lo schema di circolazione), conduce abbastanza facilmente alla definizione dei percorsi dei nuovi viaggi, che vengono ora analizzati nei punti di interesse della rete stessa, identificati nelle cinque postazioni (altamente rappresentativi della situazione e delle criticità della rete) nelle quali è stato effettuato il rilievo del traffico.

Vediamo pertanto gli aumenti generati nelle singole postazioni di rilievo e suddivise per i singoli movimenti.

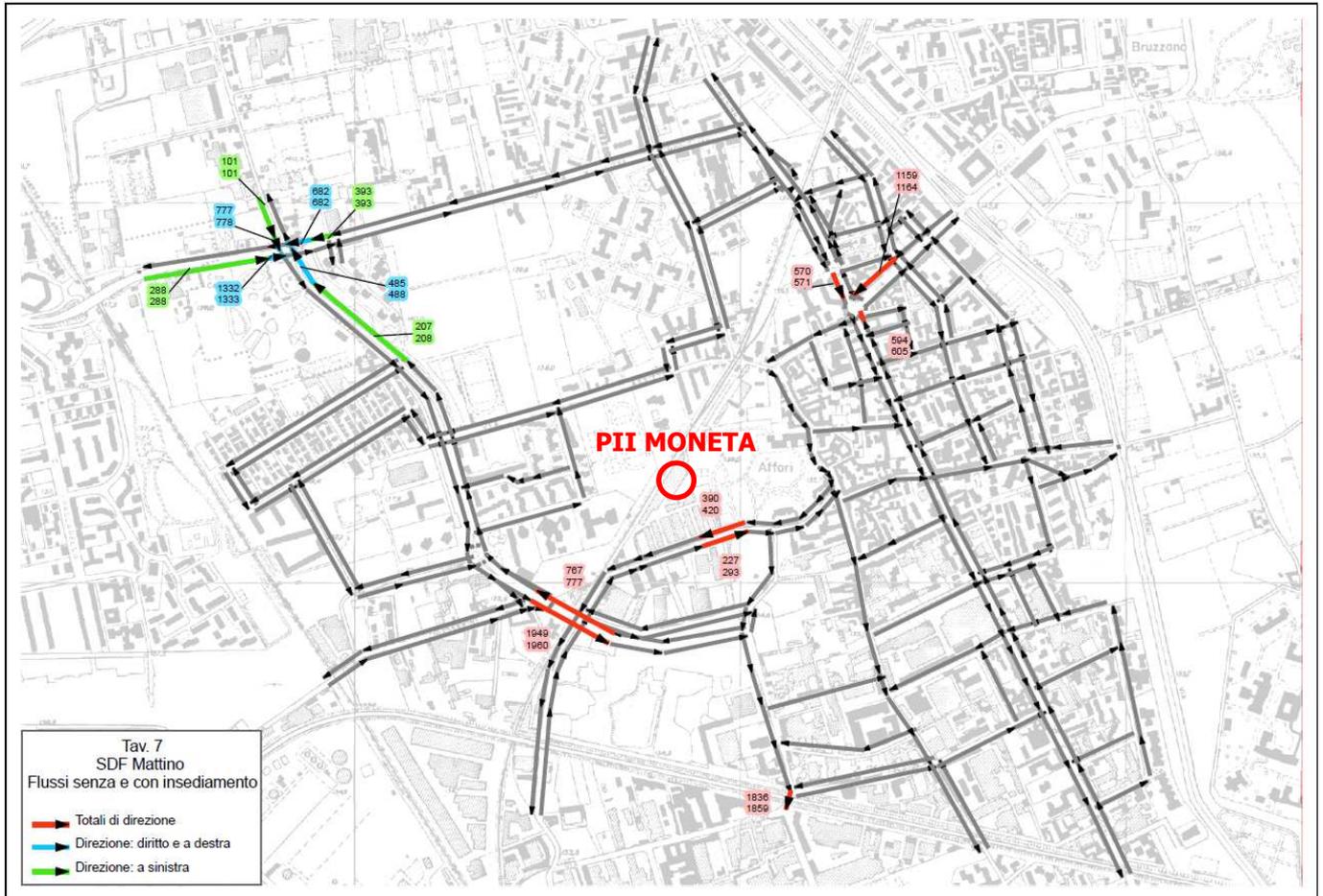


Figura 25: Scenario SDF mattino – flussi con e senza PII.

Nell'ora di punta al **mattino**:

<b>P1</b>	Astesani Nord	entr	1	usc	0
	Astesani Sud	entr	11	usc	6
	V. da Seregno	entr	5	usc	11
<b>P2</b>	Moneta	est – ovest	30	ovest – est	66
<b>P3</b>	Pedroni	nord – sud	23		
<b>P4</b>	M. L. King	est – ovest	10	ovest – est	11
<b>P5</b>	Bovisasca Nord	entr	1	usc	2
	Amoretti	entr	1	usc	2
	Modignani	entr	0	usc	0

	Bovisasca Sud	entr	4	usc	2
Nell'ora di punta alla <b>sera:</b>					
<b>P1</b>	Astesani Nord	entr	0	usc	3
	Astesani Sud	entr	6	usc	9
	V. da Seregno	entr	9	usc	3
<b>P2</b>	Moneta	est – ovest	64	ovest – est	40
<b>P3</b>	Pedroni	nord – sud	9		
<b>P4</b>	M. L. King	est – ovest	11	ovest – est	17
<b>P5</b>	Bovisasca Nord	entr	2	usc	4
	Amoretti	entr	6	usc	1
	Modignani	entr	0	usc	0
	Bovisasca Sud	entr	5	usc	8

Sommando tali valori dei nuovi viaggi attesi con la realizzazione del PII Moneta i flussi rilevati, si ottengono i flussogrammi (Figura 25 e Figura 26), con evidenziati i valori numerici dei flussi senza e con il PII.

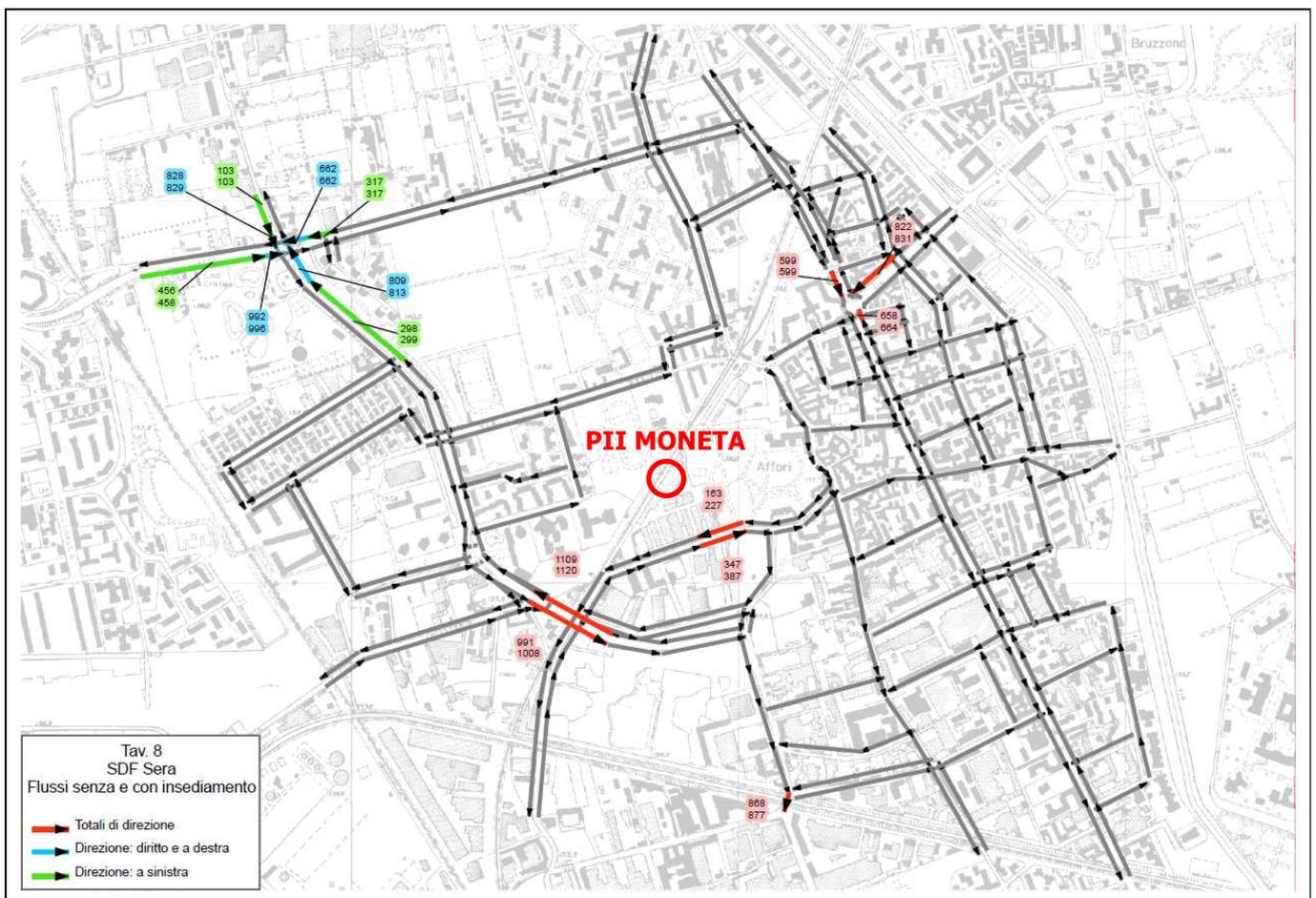


Figura 26: Scenario SDF sera – flussi con e senza PII

## 9.2 SCENARIO SDF CANTIERIZZAZIONE

A ciascuna delle operazioni di cantiere indicate nel paragrafo 5.5, viene associato

un tempo di esecuzione in settimane. Da qui discendono i valori in giorni ed in ore delle lavorazioni e tramite semplici operazioni di divisione ed omogeneizzazione, definito il numero totale dei viaggi per completare l'operazione, è possibile ricavare il traffico indotto nell'ora di punta.

Nel nostro caso avremo (Tabella 8):

TIPOLOGIA LAVORAZIONE	DURATA LAVORAZIONE		VIAGGI	VIAGGI	UNITÀ
	SETTIMANE	ORE	PREVISTI	ORA	OMOG
BONIFICA	5	200	471	2,36	9,42
DEMOLIZIONE	8	320	780	2,44	9,75
SCAVO	8	320	730	2,28	9,13
COSTRUZIONE	50	2.000	1.530	0,77	3,06

Tabella 8: Traffico indotto nell'ora di punta durante la Fase di Cantierizzazione.

Nel caso di lavorazioni a cascata, il traffico indotto è pari a circa 10 unità/ora, mentre nel caso di lavorazioni in contemporanea, presumendo la sovrapposizione di 2 lavorazioni, si perviene ad un traffico indotto di circa 20 unità/ora.

Poiché i percorsi eviteranno il più possibile tratti a valenza locale ma andranno su quelli di valenza territoriale, essi caricheranno l'asse Luther King – Bovisasca e successivamente l'incrocio Amoretti – Bovisasca – Modignani.

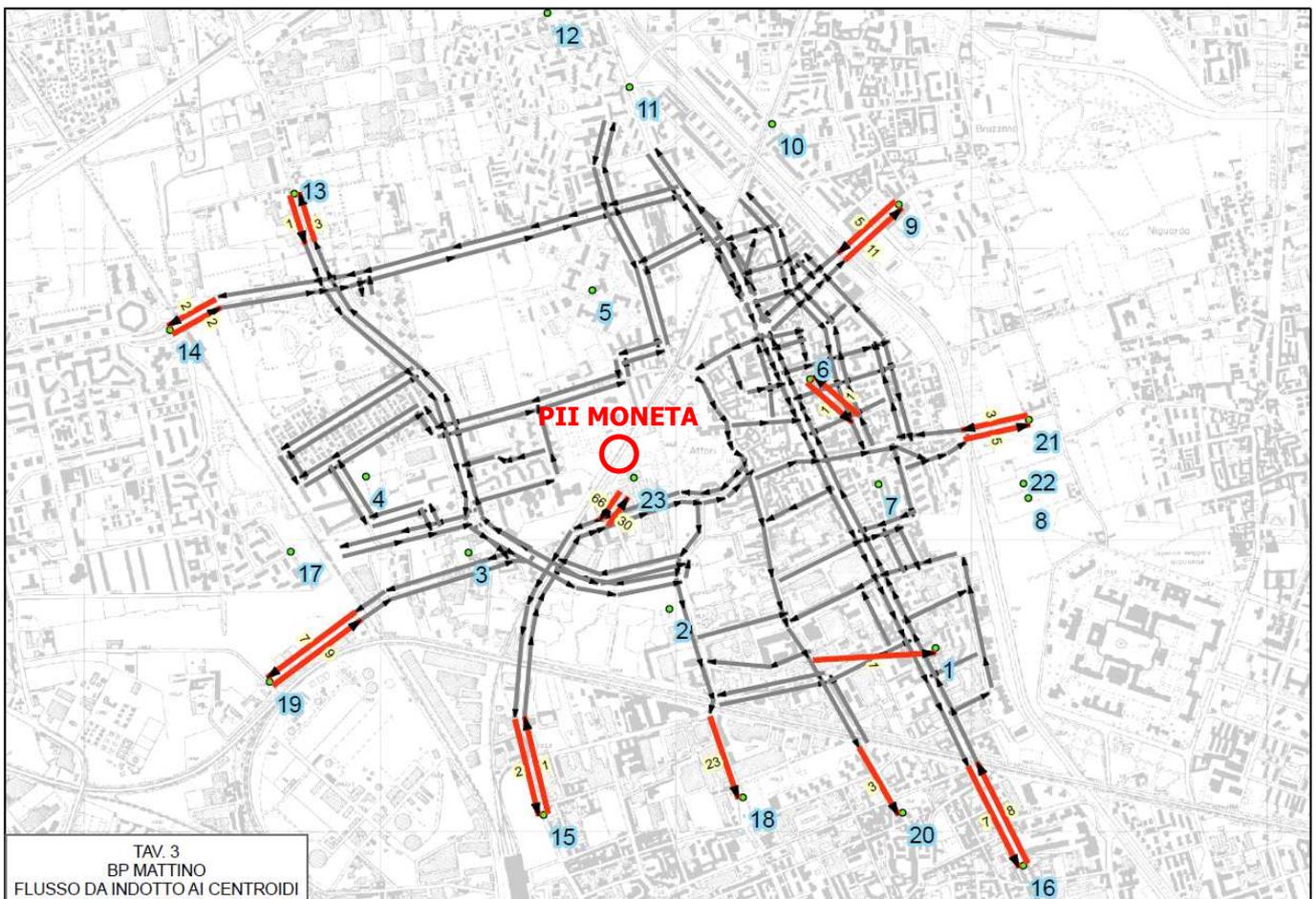


Figura 27: Scenario BP mattino – flussi indotti ai centroidi dal PII.

### 9.3 SCENARIO BREVE PERIODO

Nell'ora di punta al **mattino**, la realizzazione del PII Via Moneta induce la

generazione di viaggi da/per i centroidi, tra i quali i più importanti risultano (per uscite si intendono i viaggi dall'area in esame allo ZC):

ZC 18	usc.	23	ingr.	0
ZC 19	usc.	7	ingr.	9
ZC 9	usc.	11	ingr.	5
ZC 16	usc.	7	ingr.	8

Si rileva una prevalenza di utilizzo dei collegamenti a sud e ad est dell'area in esame.

In particolare da Pedroni per le uscite (23 veicoli sui 66 generati), seguito da V da Seregno con 11 uscite, da Rossi e da Chiasserini con 7; gli ingressi sono distribuiti prevalentemente su Chiasserini (9 veicoli su 30 attratti), su Rossi con 8 e su V. da Seregno con 5 (Figura 27).

Nell'ora di punta alla **sera** la situazione diventa:

ZC 16	usc.	9	ingr.	20
ZC 19	usc.	5	ingr.	9
ZC 9	usc.	3	ingr.	8
ZC 21	usc.	3	ingr.	7

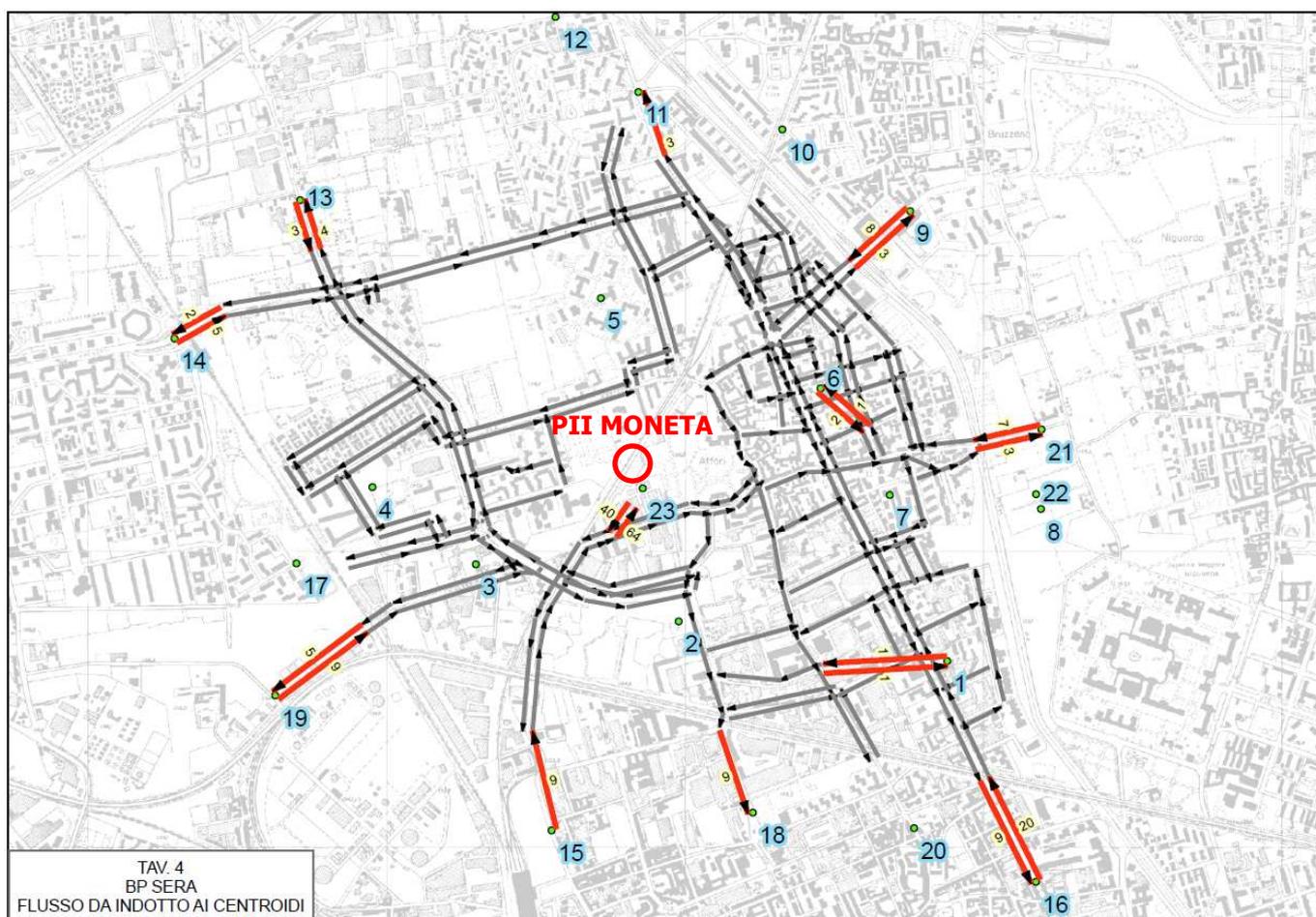


Figura 28: Scenario BP sera – flussi indotti ai centroidi dal PII.

Si rileva ancora una prevalenza di utilizzo dei collegamenti a sud e ad est

dell'area in esame, con un leggero spostamento anche su Amoretti e Bovisasca Nord e qualche uscita su Comasina; in particolare da Rossi e Pedroni per le uscite (9 veicoli ciascuna sui 40 generati), seguito da Chiasserini con 5, da V. da Seregno da Sbarbaro e da Comasina con 3 uscite; gli ingressi sono su Rossi con netta prevalenza (20 veicoli su 64 attratti), su Chiasserini e Bovisasca Sud con 9, su V. da Seregno con 8 e su Sbarbaro con 7 (Figura 28).

Vediamo ora gli aumenti generati nelle singole postazioni di rilievo e suddivise per i singoli movimenti (Figura 29 e Figura 30).

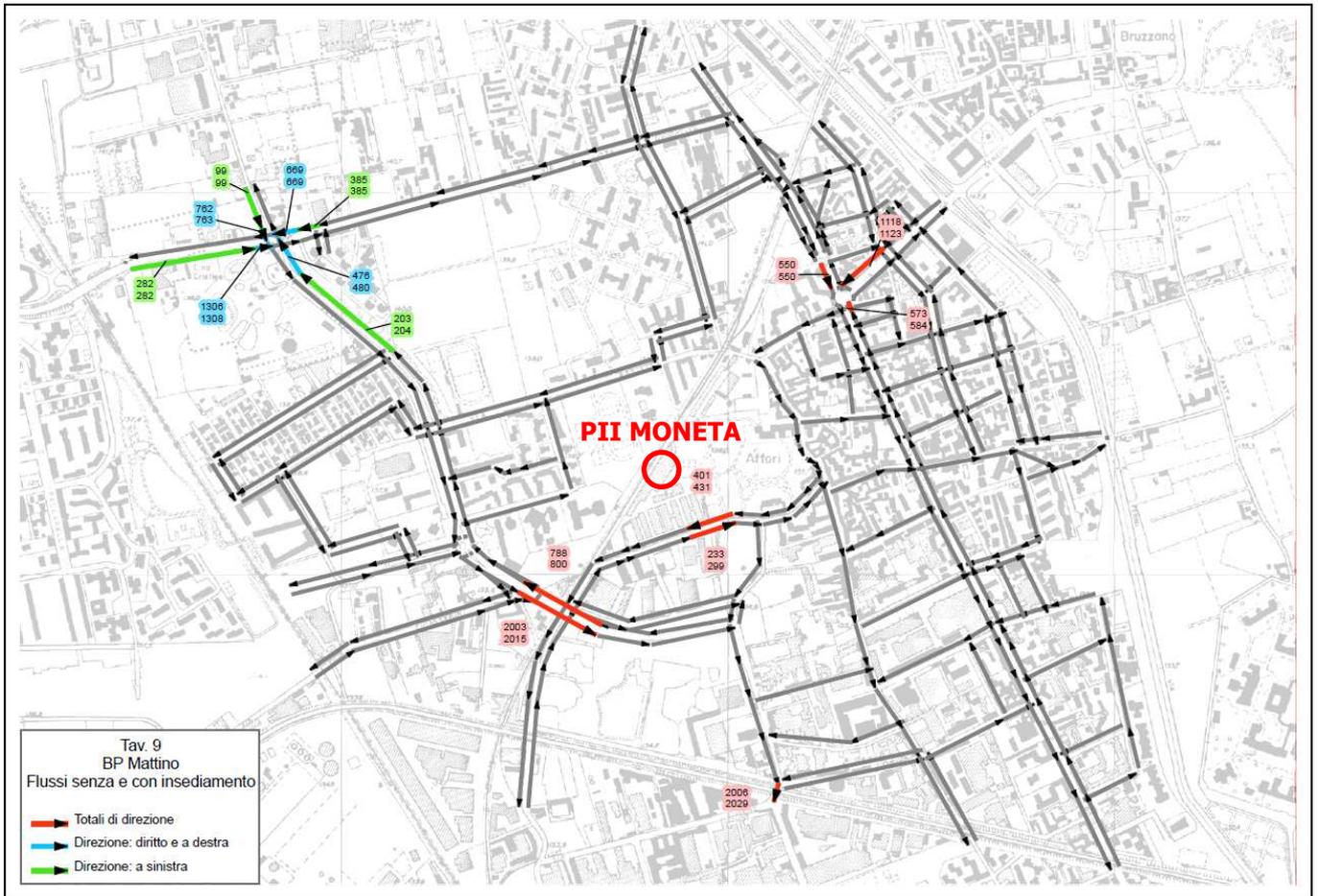


Figura 29: Scenario BP mattino – flussi con e senza PII.

Nell'ora di punta al **mattino**:

<b>P1</b>	Astesani Nord	entr	0	usc	0
	Astesani Sud	entr	11	usc	5
	V. da Seregno	entr	5	usc	11
<b>P2</b>	Moneta	est – ovest	30	ovest – est	66
<b>P3</b>	Pedroni	nord – sud	23		
<b>P4</b>	M. L. King	est – ovest	12	ovest – est	12
<b>P5</b>	Bovisasca Nord	entr	1	usc	3
	Amoretti	entr	2	usc	2
	Modignani	entr	0	usc	0

Bovisasca Sud entr 5 usc 3

Nell'ora di punta alla **sera**:

<b>P1</b>	Astesani Nord	entr	0	usc	3
	Astesani Sud	entr	6	usc	8
	V. da Seregno	entr	8	usc	3
<b>P2</b>	Moneta	est – ovest	64	ovest – est	40
<b>P3</b>	Pedroni	nord – sud	9		
<b>P4</b>	M. L. King	est – ovest	11	ovest – est	17
<b>P5</b>	Bovisasca Nord	entr	3	usc	4
	Amoretti	entr	5	usc	2
	Modignani	entr	0	usc	0
	Bovisasca Sud	entr	6	usc	8

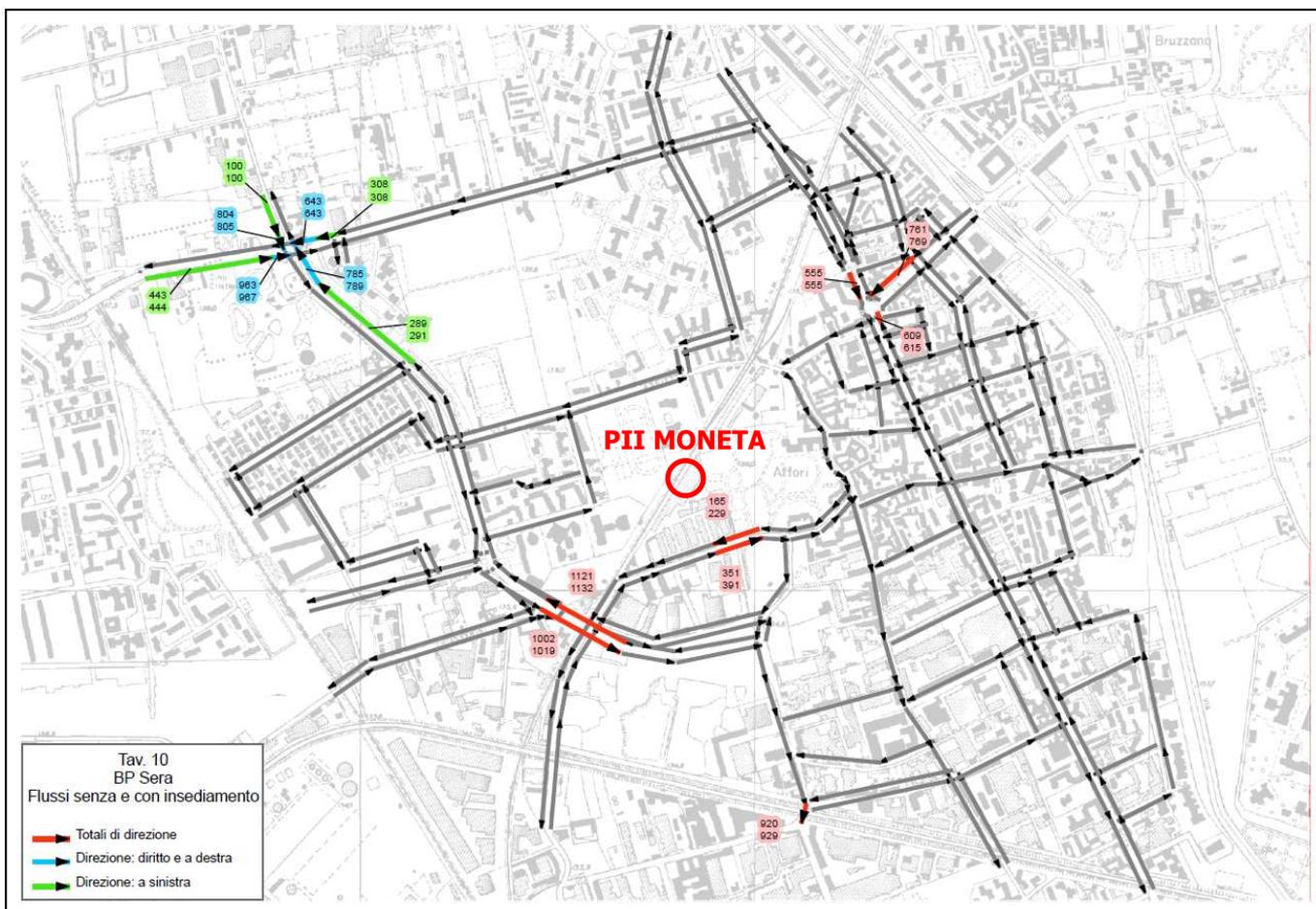


Figura 30: Scenario BP sera – flussi con e senza PII.

### 9.4 SCENARIO MEDIO PERIODO

Nell'ora di punta al **mattino**, la realizzazione del PII Via Moneta induce la generazione di viaggi da/per i centroidi, tra i quali i più importanti risultano (per uscite si intendono i viaggi dall'area in esame allo ZC):

ZC 22 usc. 22 ingr. 5

ZC 18 usc.	24	ingr.	0
ZC 16 usc.	6	ingr.	7
ZC 17 usc.	6	ingr.	5

Si rileva ancora una prevalenza di utilizzo dei collegamenti a sud e ad est dell'area in esame, ma con un netto spostamento su Cascina dei Prati e sul nuovo asse M.L.King – Fermi, quindi su una direzione trasversale est – ovest nel quadrante a sud dell'area (riguardante la nuova viabilità di proseguimento di Via M. L. King verso Via Fermi); alleggerimento della fascia a nord (Amoretti – Bovisasca – Comasina – V da Seregno); in particolare da Pedroni per le uscite (24 veicoli sui 66 generati), seguito dal nuovo asse M.L.King – Fermi con 22, da Rossi e Cascina dei Prati con 6; ingressi distribuiti prevalentemente su Rossi (7 veicoli su 30 attratti), su Cascina dei Prati, M.L.King – Fermi con 5 e su Chiasserini e V. da Seregno con 4 (Figura 31).

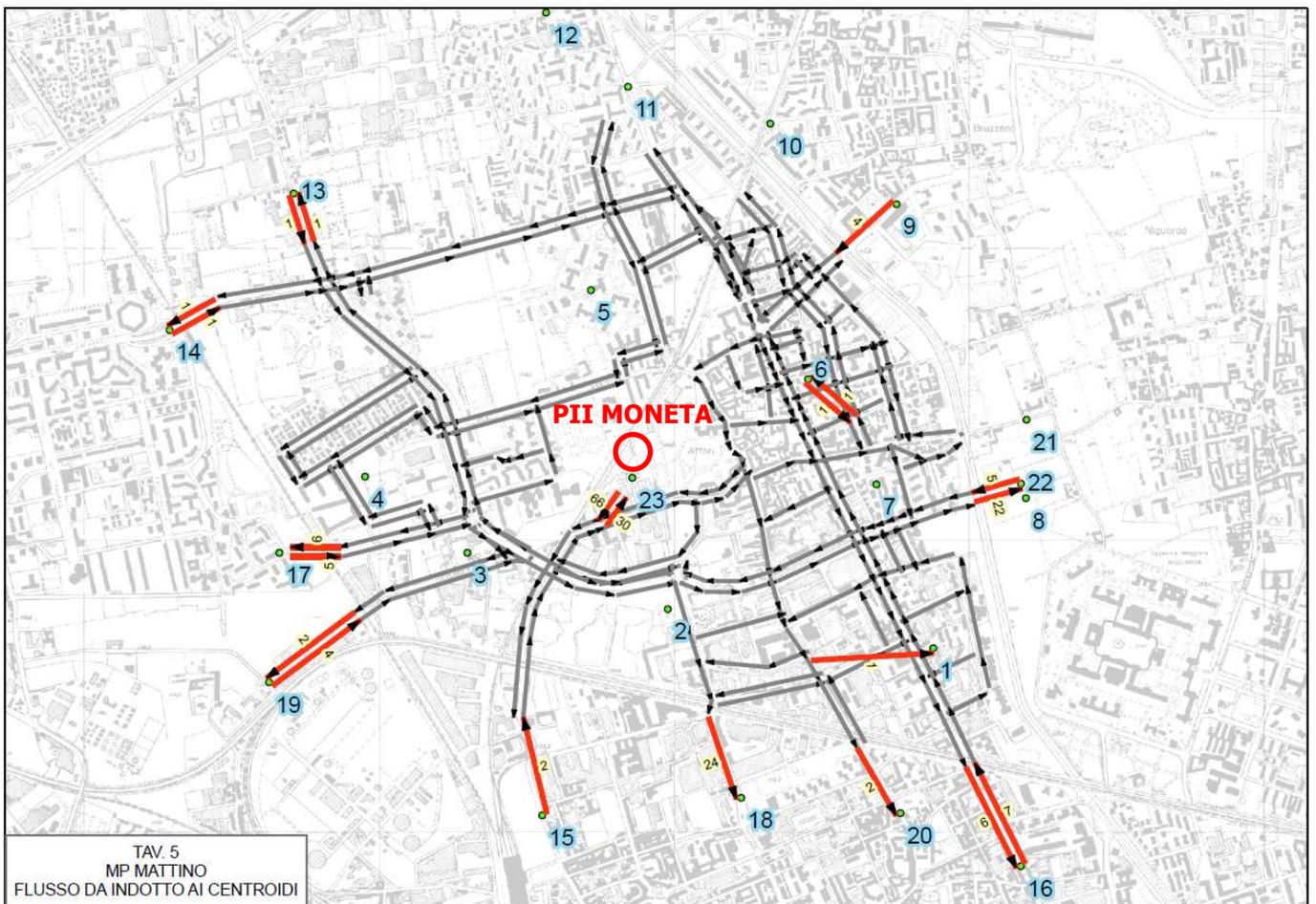


Figura 31: Scenario MP mattino – flussi indotti ai centroidi dal PII,

Nell'ora di punta alla **sera** la situazione diventa:

ZC 22 usc.	16	ingr.	10
ZC 16 usc.	6	ingr.	18
ZC 18 usc.	9	ingr.	0
ZC 15 usc.	0	ingr.	9

ZC 17	usc.	4	ingr.	11
ZC 9	usc.	0	ingr.	8

Si rileva ancora una prevalenza di utilizzo dei collegamenti a sud e ad est dell'area in esame, ma con un netto spostamento su Cascina dei Prati e nuovo asse M.L.King – Fermi, quindi su una direzione trasversale est – ovest nel quadrante a sud dell'area (riguardante la nuova viabilità di proseguimento di Via M. L. King verso Via Fermi); meno marcato alleggerimento della fascia a nord (Amoretti – Bovisasca – Comasina – V da Seregno); in particolare dal nuovo asse M.L.King – Fermi per le uscite (16 veicoli sui 40 generati), seguito da Pedroni con 9, da Rossi con 6, da Cascina dei Prati con 4; ingressi su Rossi con netta prevalenza (18 veicoli su 64 attratti), su Cascina dei Prati con 11, sul nuovo asse M.L.King – Fermi con 10, su Bovisasca Sud con 9 e su V. da Seregno con 8 (Figura 32).

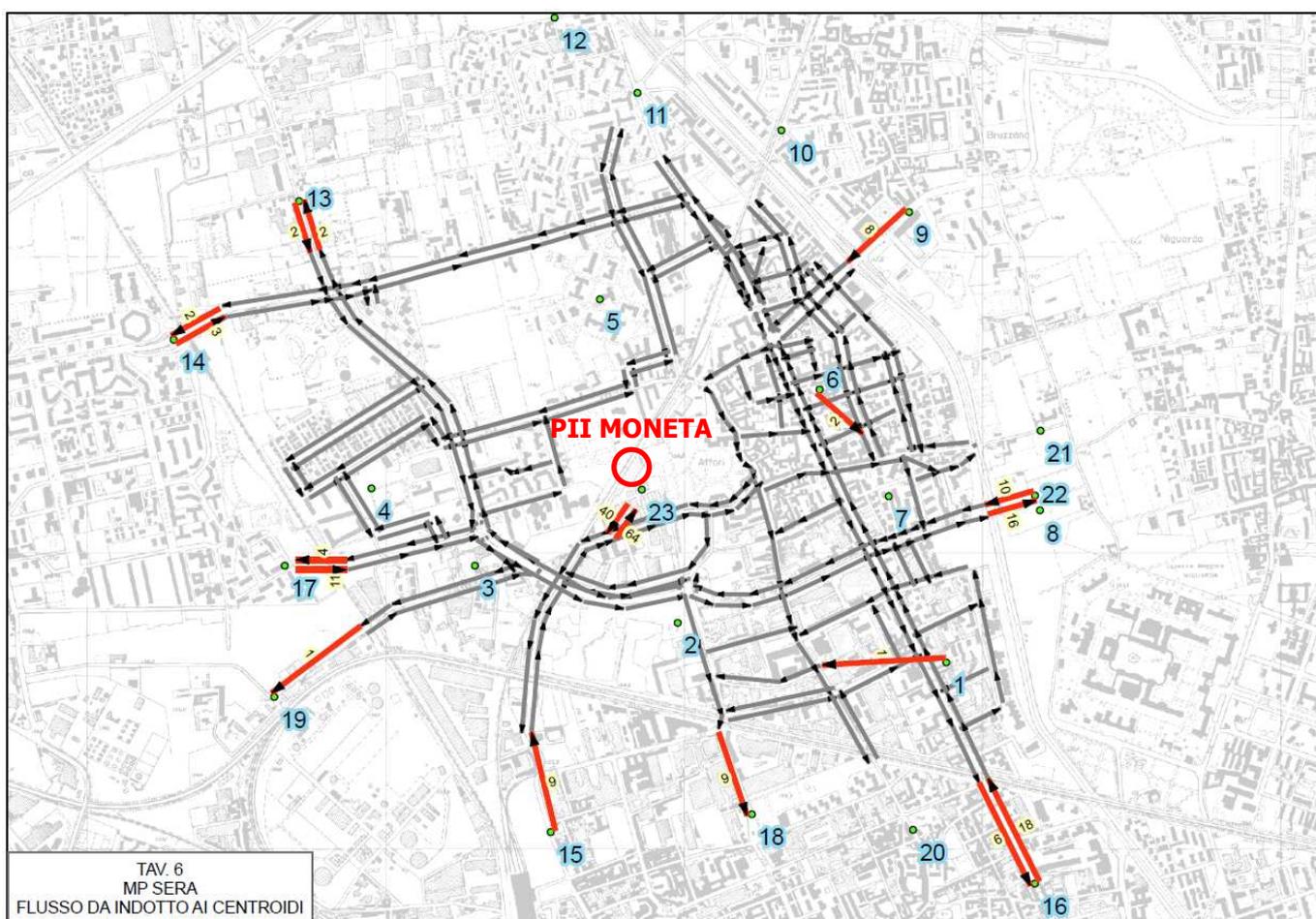


Figura 32: Scenario MP sera – flussi indotti ai centroidi dal PII.

Vediamo ora gli aumenti generati nelle singole postazioni di rilievo e suddivise per i singoli movimenti (Figura 33 e Figura 34).

Nell'ora di punta alla **mattina**:

<b>P1</b>	Astesani Nord	entr	0	usc	0
	Astesani Sud	entr	0	usc	4
	V. da Seregno	entr	4	usc	0

<b>P2</b>	Moneta	est – ovest	30	ovest – est	66
<b>P3</b>	Pedroni	nord – sud	24		
<b>P4</b>	M. L. King	est – ovest	10	ovest – est	11
<b>P5</b>	Bovisasca Nord	entr	1	usc	1
	Amoretti	entr	1	usc	1
	Modignani	entr	0	usc	0
	Bovisasca Sud	entr	2	usc	2

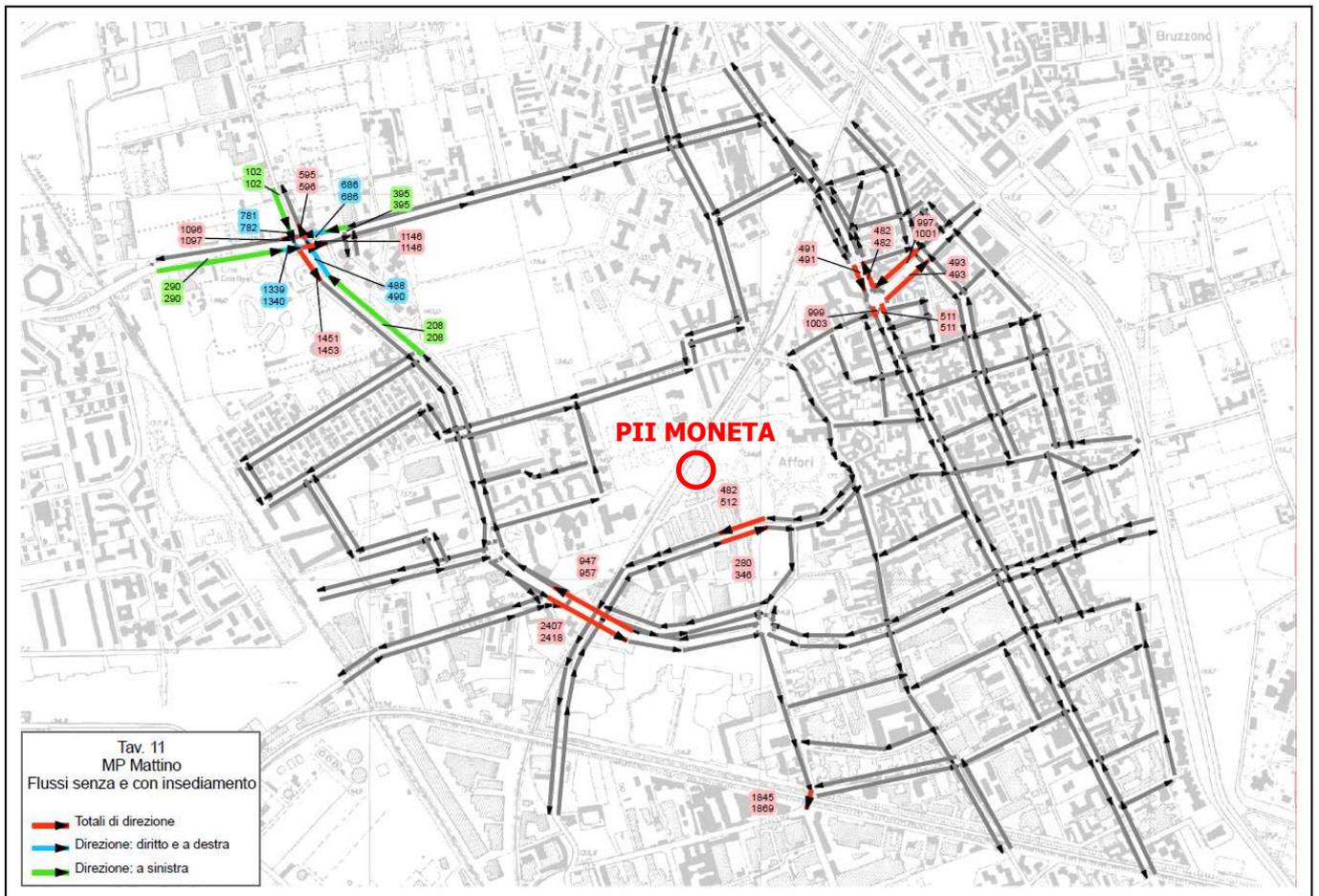


Figura 33: Scenario MP mattino – flussi con e senza PII.

Nell'ora di punta alla **sera**:

<b>P1</b>	Astesani Nord	entr	0	usc	0
	Astesani Sud	entr	0	usc	8
	V. da Seregno	entr	8	usc	0
<b>P2</b>	Moneta	est – ovest	64	ovest – est	40
<b>P3</b>	Pedroni	nord – sud	9		
<b>P4</b>	M. L. King	est – ovest	9	ovest – est	16
<b>P5</b>	Bovisasca Nord	entr	2	Usc	2
	Amoretti	entr	3	Usc	2
	Modignani	entr	0	Usc	0

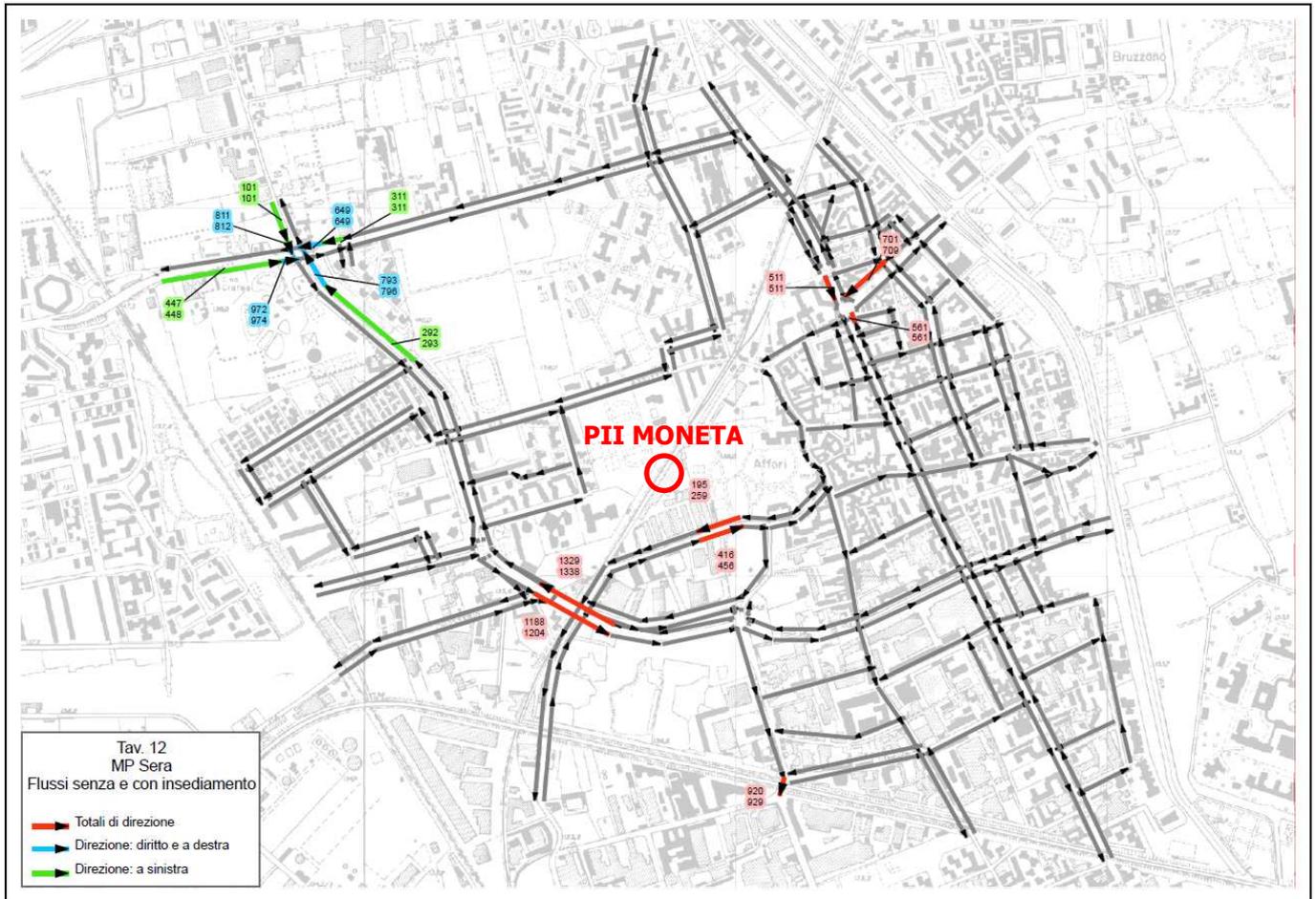


Figura 34: Scenario MP sera – flussi con e senza PII.

## 10. SINTESI

### 10.1 SCENARIO SDF A REGIME

In Tabella 9, separati per ora di punta mattino ed ora di punta sera, compaiono i flussi dello scenario considerato senza e con PII realizzato ed i rispettivi rapporti flussi/capacità.

STATO DI FATTO				ORA DI PUNTA MATTINO								ORA DI PUNTA SERA							
sigla postaz	vie	nodi modello simulaz	movimenti	SENZA PII "MONETA"				CON PII "MONETA"				SENZA PII "MONETA"				CON PII "MONETA"			
				flussi rilevati	flussi omog	capacità	F/C	flussi indotti	flussi totali	capacità	F/C	flussi rilevati	flussi omog	capacità	F/C	flussi indotti	flussi totali	capacità	F/C
P1	Astesani Nord	301-299	entrata	492	570	540	1,06	1	571	535	1,07	542	599	782	0,77	0	599	775	0,77
		299-301	uscita	458	560			0	560			654	687			3	690		
	Astesani Sud	170-295	entrata	503	594	739	0,80	11	605	739	0,82	643	658	897	0,73	6	664	895	0,74
		295-170	uscita	1.137	1.161			6	1.167			725	747			9	756		
Vincenzo da Seregno	173-300	entrata	1.059	1.159	1.574	0,74	5	1.164	1.574	0,74	748	822	1.502	0,55	9	831	1.501	0,55	
	294-171	uscita	425	573			11	584			487	580			3	583			
P2	Via Moneta	144-499	est-ovest	417	390	1.200	0,33	30	420	1.200	0,35	167	163	1.200	0,14	64	227	1.200	0,19
		499-144	ovest-est	220	227	1.200	0,19	66	293	1.200	0,24	363	347	1.200	0,29	40	387	1.200	0,32
P3	Via Pedroni	111-418	nord-sud	1.728	1.836	1.800	1,02	23	1.859	1.800	1,03	778	868	1.800	0,48	9	877	1.800	0,49
P4	Via M. L. King	104-130	est-ovest	625	767	2.000	0,38	10	777	2.000	0,39	1.053	1.109	2.000	0,55	11	1.120	2.000	0,56
		248-249	ovest-est	1.827	1.949	2.000	0,97	11	1.960	2.000	0,98	896	991	2.000	0,50	17	1.008	2.000	0,50
P5	Bovisasca Nord	273-270	entrata	872	879							887	931						
			dx	267	279	781	0,36	0	279	781	0,36	348	359	781	0,46	0	359	781	0,46
			diritto	509	499	718	0,69	1	500	718	0,70	449	469	718	0,65	2	471	718	0,66
			sin	96	101	380	0,27	0	101	380	0,27	90	103	380	0,27	0	103	380	0,27
	Modignani	269-271	uscita	537	592			2	594			1.039	1.048			4	1.052		
		242-269	entrata	919	1.075							877	979						
			diritto+dx	594	682	775	0,88	0	682	775	0,88	611	662	775	0,75	0	662	775	0,85
			sin	325	393	442	0,89	0	393	442	0,89	266	317	442	0,44	0	317	442	0,72
	Bovisasca Sud	136-263	uscita	970	1.140			0	1.140			1.073	1.174			0	1.174		
		129-136	entrata	628	692							1.092	1.107						
			dx	208	257	781	0,33	0	257	781	0,33	262	304	781	0,39	0	304	781	0,39
			diritto	224	228	718	0,32	2	230	718	0,32	526	505	718	0,70	4	509	718	0,71
Amoretti	264-129	uscita	1.332	1.443			2	1.445			946	1.012			8	1.020			
	272-264	entrata	1.420	1.620							1.396	1.448							
		dx	498	550	824	0,67	1	551	824	0,67	231	226	824	0,27	6	232	824	0,28	
		diritto	666	782	802	0,98	0	782	802	0,98	721	766	802	0,96	0	766	802	0,96	
	sin	256	288	422	0,68	0	288	422	0,68	444	456	422	1,08	0	456	422	1,08		
	270-109	uscita	1.000	1.090			2	1.092			1.194	1.232			1	1.233			

Tabella 9: Scenario SDF – Sintesi valori dei Flussi e dei rapporti Flussi/Capacità.

BP				ORA DI PUNTA MATTINO								ORA DI PUNTA SERA							
sigla postaz	vie	nodi modello simulaz	movimenti	SENZA PII "MONETA"				CON PII "MONETA"				SENZA PII "MONETA"				CON PII "MONETA"			
				flussi rilevati	flussi omog	capacità	F/C	flussi indotti	flussi totali	capacità	F/C	flussi rilevati	flussi omog	capacità	F/C	flussi indotti	flussi totali	capacità	F/C
P1	Astesani Nord	301-299	entrata	475	550	570	0,96	0	550	564	0,98	502	555	834	0,67	0	555	838	0,66
		299-301	uscita	442	540			0	540			606	636			3	639		
	Astesani Sud	170-295	entrata	485	573	762	0,75	11	584	760	0,77	596	609	937	0,65	6	615	936	0,66
		295-170	uscita	1.097	1.120			5	1.125			671	692			8	700		
Vincenzo da Seregno	173-300	entrata	1.022	1.118	1.587	0,70	5	1.123	1.580	0,71	693	761	1.533	0,50	8	769	1.529	0,50	
	294-171	uscita	410	553			11	564			451	537			3	540			
P2	Via Moneta	144-499	est-ovest	428	401	1.200	0,33	30	431	1.200	0,36	169	165	1.200	0,14	64	229	1.200	0,19
		499-144	ovest-est	226	233	1.200	0,19	66	299	1.200	0,25	367	351	1.200	0,29	40	391	1.200	0,33
P3	Via Pedroni	111-418	nord-sud	1.888	2.006	1.800	1,11	23	2.029	1.800	1,13	825	920	1.800	0,51	9	929	1.800	0,52
P4	Via M. L. King	104-130	est-ovest		788	2.000	0,39	12	800	2.000	0,40	1.065	1.121	2.000	0,56	11	1.132	2.000	0,57
		248-249	ovest-est	1.877	2.003	2.000	1,00	12	2.015	2.000	1,01	906	1.002	2.000	0,50	17	1.019	2.000	0,51
P5	Bovisasca Nord	273-270	entrata																
			dx	262	274	781	0,35	0	274	781	0,35	338	349	781	0,45	0	349	781	0,45
			diritto	499	489	718	0,68	1	490	718	0,68	436	455	718	0,63	3	458	718	0,64
			sin	94	99	380	0,26	0	99	380	0,26	87	100	380	0,26	0	100	380	0,26
	Modignani	269-271	uscita	527	581			3	584			1.009	1.018			4	1.022		
		242-269	entrata																
			diritto+dx	583	669	775	0,86	0	669	775	0,86	593	643	775	0,83	0	643	775	0,83
			sin	319	385	442	0,87	0	385	442	0,87	258	308	442	0,70	0	308	442	0,70
	Bovisasca Sud	136-263	uscita	951	1.118			0	1.118			1.042	1.140			0	1.140		
		129-136	entrata																
			dx	204	252	781	0,32	0	252	781	0,32	254	295	781	0,38	0	295	781	0,38
			diritto	220	224	718	0,31	3	227	718	0,32	511	490	718	0,68	4	494	718	0,69
Amoretti	264-129	uscita	1.306	1.415			3	1.418			918	983			8	991			
	272-264	entrata																	
		dx	488	539	824	0,65	2	541	824	0,66	224	219	824	0,27	5	224	824	0,27	
		diritto	653	767	802	0,96	0	767	802	0,96	700	744	802	0,93	0	744	802	0,93	
	sin	251	282	422	0,67	0	282	422	0,67	431	443	422	1,05	0	443	422	1,05		
	270-109	uscita	981	1.069			2	1.071			1.159	1.196			2	1.198			

Tabella 10: Scenario BP – Sintesi valori dei Flussi e dei rapporti Flussi/Capacità.

A PII realizzato, la via Moneta mantiene una rilevante riserva di capacità in entrambe le direzioni. Molto più basso l’impatto sulla via M. L. King e praticamente irrilevante in via Pedroni e agli incroci Astesani – Vincenzo da Seregno e Bovisasca – Modignani – Amoretti.

### 10.2 SCENARIO SDF CANTIERIZZAZIONE

Osservando il totale viaggi in ECU della Tabella 4 e l’incremento dei viaggi in ECU riportato nelle Tavole 7 e 8, si può constatare che per la Fase di “Cantierizzazione” i valori sono inferiori a quelli attesi alla Fase “a Regime”, cioè ad abitanti e addetti insediati.

### 10.3 SCENARIO BP

In Tabella 10, separati per ora di punta mattino ed ora di punta sera, compaiono i flussi dello scenario considerato senza e con PII realizzato ed i rispettivi rapporti flussi/capacità.

A PII realizzato, la via Moneta mantiene una rilevante riserva di capacità in entrambe le direzioni. Molto più basso l’impatto sulla via M. L. King e praticamente irrilevante in via Pedroni e agli incroci Astesani – Vincenzo da Seregno e Bovisasca – Modignani – Amoretti.

### 10.4 SCENARIO MP

In Tabella 11, separati per ora di punta mattino ed ora di punta sera, compaiono i flussi dello scenario considerato senza e con PII realizzato ed i rispettivi rapporti flussi/capacità.

MP		ORA DI PUNTA MATTINO												ORA DI PUNTA SERA											
sigla postaz	vie	nodi modello simulaz	movimenti	SENZA PII "MONETA"				CON PII "MONETA"				SENZA PII "MONETA"				CON PII "MONETA"									
				flussi rilevati	flussi omog	capacità	F/C	flussi indotti	flussi totali	capacità	F/C	flussi rilevati	flussi omog	capacità	F/C	flussi indotti	flussi totali	capacità	F/C						
P1	Astesani Nord	301-299	entrata	423	491	659	0,71	0	491	656	0,75	462	511	872	0,59	0	511	867	0,59						
		299-301	uscita	394	482			0	482			558	586			0	586								
	Astesani Sud	170-295	entrata	433	511	830	0,62	0	511	829	0,62	549	561	970	0,58	0	561	968	0,58						
		295-170	uscita	979	999			4	1.003			618	637			8	645								
	Vincenzo da Seregno	173-300	entrata	911	997	1.623	0,61	4	1.001	1.623	0,62	638	701	1.564	0,45	8	709	1.564	0,45						
294-171		uscita	366	493			0	493			415	495			0	495									
P2	Via Moneta	144-499	est-ovest	515	482	1.200	0,40	30	512	1.200	0,43	200	195	1.200	0,16	64	259	1.200	0,22						
		499-144	ovest-est	272	280	1.200	0,23	66	346	1.200	0,29	435	416	1.200	0,35	40	456	1.200	0,38						
P3	Via Pedroni	111-418	nord-sud	1.737	1.845	1.800	1,03	24	1.869	1.800	1,04	825	920	1.800	0,51	9	929	1.800	0,52						
P4	Via M. L. King	104-130	est-ovest	772	947	2.000	0,47	10	957	2.000	0,48	1.262	1.329	2.000	0,66	9	1.338	2.000	0,67						
		248-249	ovest-est	2.256	2.407	2.000	1,20	11	2.418	2.000	1,21	1.074	1.188	2.000	0,59	16	1.204	2.000	0,60						
P5	Bovisasca Nord	273-270	entrata																						
			dx	268	281	781	0,36	0	281	781	0,36	340,94	352	781	0,45	0	352	781	0,45						
			diritto	512	502	718	0,70	1	503	718	0,70	439,89	459	718	0,64	2	461	718	0,64						
			sin	97	102	380	0,27	0	102	380	0,27	88,173	101	380	0,27	0	101	380	0,27						
			uscita	540	595			1	596			1017,9	1.027			2	1.029								
	Modignani	242-269	entrata																						
			diritto+dx	597	686	775	0,88	0	686	775	0,88	598,6	649	775	0,84	0	649	775	0,84						
			sin	327	395	442	0,89	0	395	442	0,89	260,6	311	442	0,70	0	311	442	0,70						
			uscita	975	1.146			0	1.146			1051,2	1.150			0	1.150								
			uscita	540	595			1	596			1017,9	1.027			2	1.029								
	Bovisasca Sud	136-263	129-136	entrata																					
				dx	209	258	781	0,33	0	258	781	0,33	256,68	298	781	0,38	0	298	781	0,38					
				diritto	225	229	718	0,32	1	230	718	0,32	515,32	495	718	0,69	2	497	718	0,69					
				sin	197	208	380	0,55	1	209	380	0,55	297,83	292	380	0,77	2	294	380	0,77					
				uscita	1.339	1.451			2	1.453			926,8	991			5	996							
Amoretti	272-264	270-109	entrata																						
			dx	501	553	824	0,67	1	554	824	0,67	226,31	221	824	0,27	3	224	824	0,27						
			diritto	670	786	802	0,98	0	786	802	0,98	706,36	750	802	0,94	0	750	802	0,94						
			sin	257	290	422	0,69	0	290	422	0,69	434,99	447	422	1,06	0	447	422	1,06						
			uscita	1.006	1.096			1	1.097			1169,8	1.207			2	1.209								

Tabella 11: Scenario MP – Sintesi valori dei Flussi e dei rapporti Flussi/Capacità.

A PII realizzato, la via Moneta mantiene una rilevante riserva di capacità in entrambe le direzioni. Molto più basso l’impatto sulla via M. L. King e

praticamente irrilevante in via Pedroni e agli incroci Astesani – Vincenzo da Seregno e Bovisasca – Modignani – Amoretti.

**ALLEGATO "A" – RILIEVI DI TRAFFICO (maggio 2012)**

Tab. A.1.a – postazione P1 (incrocio vie Vincenzo da Seregno – Rocca d'Anfo – Astesani)

Tab. A.1.b – postazione P2 (sezione via Teodoro Moneta)

Tab. A.1.c – postazione P3 (sezione via Pedroni)

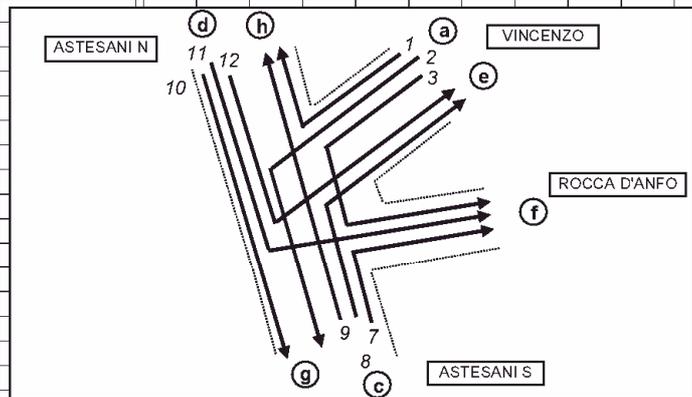
Tab. A.1.d – postazione P4 (sezione via Martin Luther King)

Tab. A.1.e – postazione P5 (incrocio vie Amoretti – Bovisasca – Modignani)

TAB. A.1.a - CONTEGGI CLASSIFICATI TRAFFICO VEICOLARE

maggio 2012

POSTAZIONE P1 (Vincenzo da Seregno-Rocca d'Anfo-Astesani S-Astesani N)



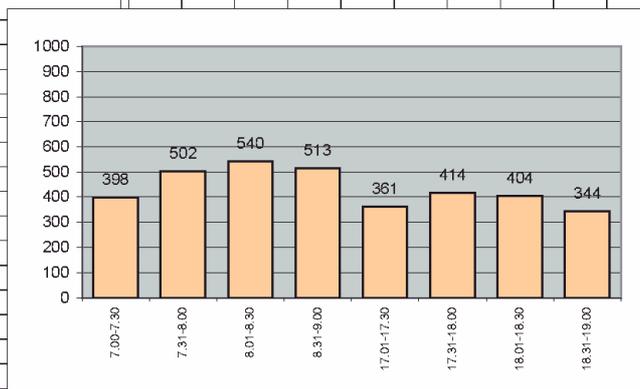
flussi elementari rilevati

n	origine	destinazione	direzione
1	Vincenzo	Astesani N	dx
2	Vincenzo	Astesani S	c
3	Vincenzo	Rocca d'Anfo	sx
4	---	---	dx
5	---	---	c
6	---	---	sx
7	Astesani S	Rocca d'Anfo	dx
8	Astesani S	Vincenzo	c
9	Astesani S	Astesani N	sx
10	Astesani N	Astesani S	dx
11	Astesani N	Rocca d'Anfo	c
12	Astesani N	Vincenzo	sx

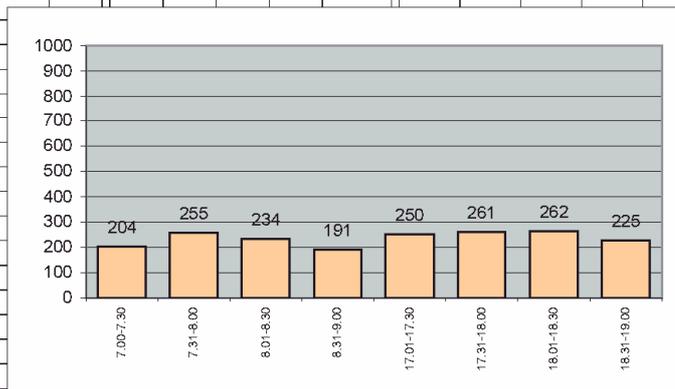
	flussi elementari rilevati												entrate				uscite				tot	
	1 dx	2 c	3 sx	4 dx	5 c	6 sx	7 dx	8 c	9 sx	10 dx	11 c	12 sx	a	b	c	d	e	f	g	h		
<b>7.00-7.30</b>	<b>75</b>	<b>323</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>146</b>	<b>80</b>	<b>144</b>	<b>3</b>	<b>58</b>	<b>398</b>	<b>0</b>	<b>230</b>	<b>205</b>	<b>833</b>	<b>204</b>	<b>7</b>	<b>467</b>	<b>155</b>	<b>833</b>
<b>7.31-8.00</b>	<b>126</b>	<b>374</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>181</b>	<b>103</b>	<b>206</b>	<b>2</b>	<b>74</b>	<b>502</b>	<b>0</b>	<b>288</b>	<b>282</b>	<b>1072</b>	<b>255</b>	<b>8</b>	<b>580</b>	<b>229</b>	<b>1072</b>
<b>8.01-8.30</b>	<b>141</b>	<b>399</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>153</b>	<b>120</b>	<b>170</b>	<b>7</b>	<b>81</b>	<b>540</b>	<b>0</b>	<b>278</b>	<b>258</b>	<b>1076</b>	<b>234</b>	<b>12</b>	<b>569</b>	<b>261</b>	<b>1076</b>
<b>8.31-9.00</b>	<b>105</b>	<b>404</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>128</b>	<b>92</b>	<b>164</b>	<b>7</b>	<b>63</b>	<b>513</b>	<b>0</b>	<b>225</b>	<b>234</b>	<b>972</b>	<b>191</b>	<b>16</b>	<b>568</b>	<b>197</b>	<b>972</b>
<b>17.01-17.30</b>	<b>153</b>	<b>207</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>155</b>	<b>130</b>	<b>130</b>	<b>2</b>	<b>95</b>	<b>361</b>	<b>0</b>	<b>297</b>	<b>227</b>	<b>885</b>	<b>250</b>	<b>15</b>	<b>337</b>	<b>283</b>	<b>885</b>
<b>17.31-18.00</b>	<b>163</b>	<b>243</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>152</b>	<b>157</b>	<b>157</b>	<b>6</b>	<b>109</b>	<b>414</b>	<b>0</b>	<b>319</b>	<b>272</b>	<b>1005</b>	<b>261</b>	<b>24</b>	<b>400</b>	<b>320</b>	<b>1005</b>
<b>18.01-18.30</b>	<b>173</b>	<b>221</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>160</b>	<b>165</b>	<b>159</b>	<b>13</b>	<b>102</b>	<b>404</b>	<b>0</b>	<b>335</b>	<b>274</b>	<b>1013</b>	<b>262</b>	<b>33</b>	<b>380</b>	<b>338</b>	<b>1013</b>
<b>18.31-19.00</b>	<b>161</b>	<b>178</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>139</b>	<b>155</b>	<b>167</b>	<b>15</b>	<b>86</b>	<b>344</b>	<b>0</b>	<b>308</b>	<b>268</b>	<b>920</b>	<b>225</b>	<b>34</b>	<b>345</b>	<b>316</b>	<b>920</b>
<b>totale mattina</b>	<b>447</b>	<b>1500</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>18</b>	<b>608</b>	<b>395</b>	<b>684</b>	<b>19</b>	<b>276</b>	<b>1953</b>	<b>0</b>	<b>1021</b>	<b>979</b>	<b>3953</b>	<b>884</b>	<b>43</b>	<b>2184</b>	<b>842</b>	<b>3953</b>
<b>totale sera</b>	<b>650</b>	<b>849</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>46</b>	<b>606</b>	<b>607</b>	<b>613</b>	<b>36</b>	<b>392</b>	<b>1523</b>	<b>0</b>	<b>1259</b>	<b>1041</b>	<b>3823</b>	<b>998</b>	<b>106</b>	<b>1462</b>	<b>1257</b>	<b>3823</b>
<b>totale 4 ore</b>	<b>1097</b>	<b>2349</b>	<b>30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>64</b>	<b>1214</b>	<b>1002</b>	<b>1297</b>	<b>55</b>	<b>668</b>	<b>3476</b>	<b>0</b>	<b>2280</b>	<b>2020</b>	<b>7776</b>	<b>1882</b>	<b>149</b>	<b>3646</b>	<b>2099</b>	<b>7776</b>
<b>media h mat</b>	<b>224</b>	<b>750</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>304</b>	<b>198</b>	<b>342</b>	<b>10</b>	<b>138</b>	<b>977</b>	<b>0</b>	<b>511</b>	<b>490</b>	<b>1581</b>	<b>442</b>	<b>22</b>	<b>1092</b>	<b>421</b>	<b>1581</b>
<b>media h sera</b>	<b>325</b>	<b>425</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>23</b>	<b>303</b>	<b>304</b>	<b>307</b>	<b>18</b>	<b>196</b>	<b>762</b>	<b>0</b>	<b>630</b>	<b>521</b>	<b>1274</b>	<b>499</b>	<b>53</b>	<b>731</b>	<b>629</b>	<b>1274</b>
<b>media 4 ore</b>	<b>274</b>	<b>587</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>304</b>	<b>251</b>	<b>324</b>	<b>14</b>	<b>167</b>	<b>869</b>	<b>0</b>	<b>570</b>	<b>505</b>	<b>1037</b>	<b>471</b>	<b>37</b>	<b>912</b>	<b>525</b>	<b>972</b>

ISTOGRAMMI FLUSSI ELEMENTARI RILEVATI

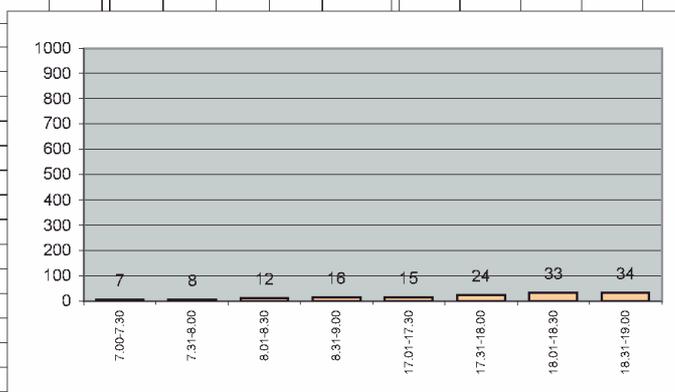
a-entrata incrocio da via Vincenzo da Seregno



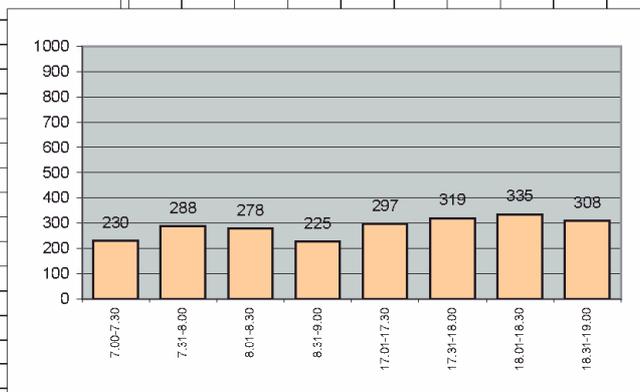
e-uscita incrocio per via Vincenzo da Seregno



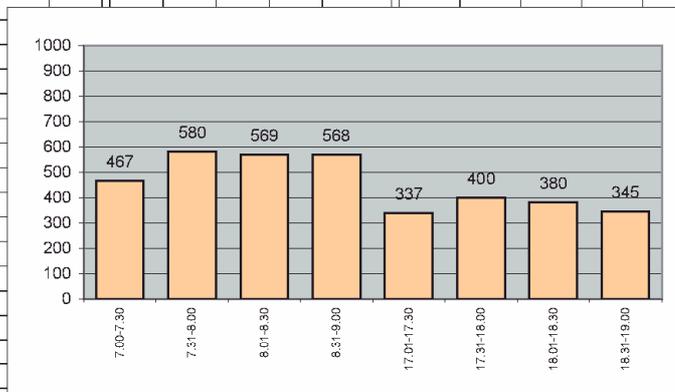
f-uscita incrocio per via Rocca d'Anfo



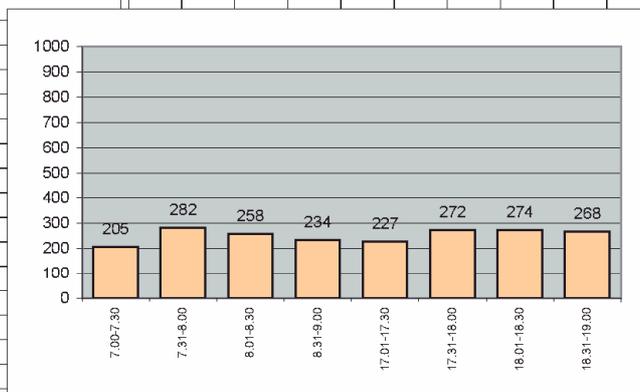
c-entrata incrocio da via Astesani Sud



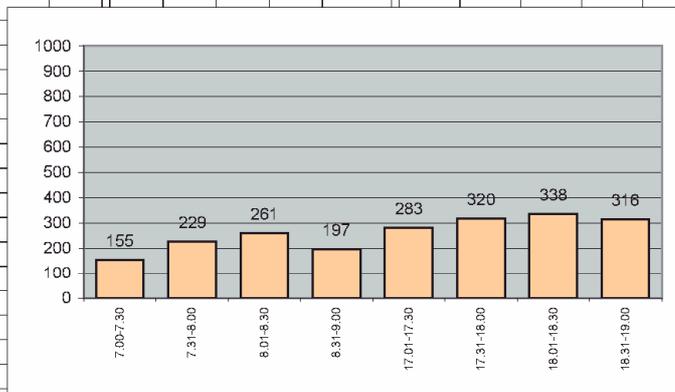
g-uscita incrocio per via Astesani Sud



d-entrata incrocio da via Astesani Nord



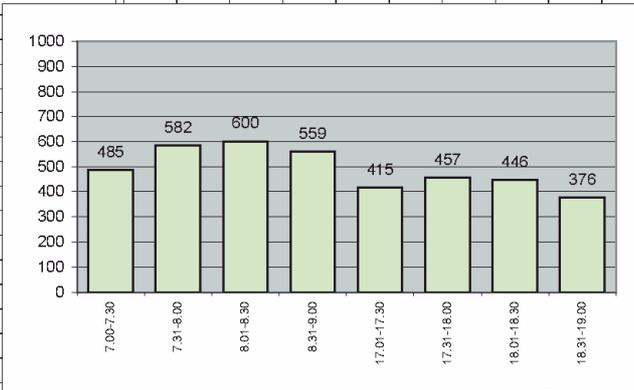
h-uscita incrocio per via Astesani Nord



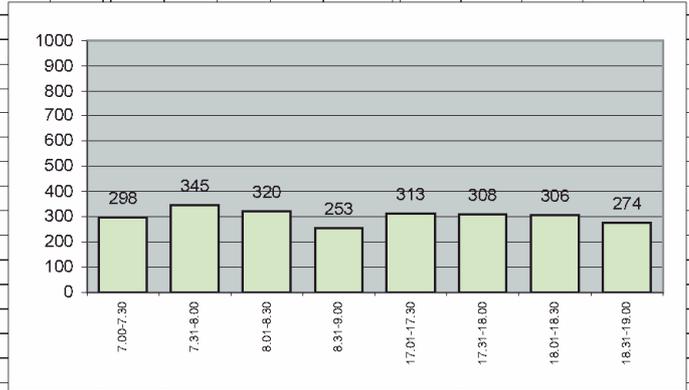
	flussi elementari omogeneizzati												entrate					uscite				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	a	b	c	d	e	f	g	h		
	dx	c	sx	dx	c	sx	dx	c	sx	dx	c	sx	1+2+3	4+5+6	7+8+9	10+11+12	tot	4+8+12	7+11+3	10+2+6	1+5+9	tot
auto	48	222	0	0	0	0	4	106	56	94	1	25	270	0	166	120		131	5	316	104	
comm leggeri	12	104	0	0	0	0	0	20	14	44	0	17	116	0	33	60		36	0	147	26	
comm pesanti	0	16	0	0	0	0	0	36	8	24	4	36	16	0	44	64		72	4	40	8	
bus	44	20	0	0	0	0	0	16	4	0	0	32	64	0	20	32		48	0	20	48	
moto	2	10	0	0	0	0	0	6	5	6	1	3	12	0	11	9		9	1	16	7	
bici	4	4	0	0	0	0	0	2	2	3	0	0	8	0	4	3		2	0	7	6	
<b>7.00-7.30</b>	<b>110</b>	<b>375</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>186</b>	<b>89</b>	<b>171</b>	<b>6</b>	<b>112</b>	<b>485</b>	<b>0</b>	<b>278</b>	<b>288</b>	<b>1051</b>	<b>298</b>	<b>10</b>	<b>546</b>	<b>199</b>	<b>1051</b>
auto	84	269	2	0	0	0	4	129	74	140	2	46	355	0	207	188		175	8	409	158	
comm leggeri	30	96	0	0	0	0	0	35	26	62	0	11	126	0	60	72		45	0	158	56	
comm pesanti	0	8	0	0	0	0	0	32	0	4	0	12	8	0	32	16		44	0	12	0	
bus	40	28	0	0	0	0	0	20	0	0	0	48	68	0	20	48		68	0	28	40	
moto	5	15	0	0	0	0	0	6	5	12	0	3	20	0	11	15		9	0	27	10	
bici	3	2	0	0	0	0	0	4	2	1	0	0	5	0	6	1		4	0	3	5	
<b>7.31-8.00</b>	<b>162</b>	<b>418</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>226</b>	<b>107</b>	<b>218</b>	<b>2</b>	<b>120</b>	<b>582</b>	<b>0</b>	<b>336</b>	<b>340</b>	<b>1257</b>	<b>345</b>	<b>8</b>	<b>636</b>	<b>268</b>	<b>1257</b>
auto	94	293	0	0	0	0	4	115	77	132	3	53	387	0	196	188		168	7	425	171	
comm leggeri	32	77	0	0	0	0	0	24	30	20	3	8	108	0	54	30		32	3	96	62	
comm pesanti	0	4	0	0	0	0	0	40	16	4	0	8	4	0	56	12		48	0	8	16	
bus	48	16	0	0	0	0	0	16	0	0	0	44	64	0	16	44		60	0	16	48	
moto	5	23	0	0	0	0	0	2	7	11	1	5	28	0	9	16		6	1	34	12	
bici	5	4	0	0	0	0	1	5	5	3	1	1	9	0	11	5		6	2	7	10	
<b>8.01-8.30</b>	<b>183</b>	<b>417</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>202</b>	<b>135</b>	<b>169</b>	<b>8</b>	<b>118</b>	<b>600</b>	<b>0</b>	<b>342</b>	<b>295</b>	<b>1236</b>	<b>320</b>	<b>13</b>	<b>586</b>	<b>318</b>	<b>1236</b>
auto	76	317	4	0	0	0	4	96	69	123	5	38	397	0	169	166		134	13	440	145	
comm leggeri	14	56	0	0	0	0	2	21	14	20	2	8	69	0	36	29		29	3	75	27	
comm pesanti	8	0	0	0	0	0	0	12	4	4	0	0	8	0	16	4		12	0	4	12	
bus	40	16	0	0	0	0	0	12	4	0	0	56	56	0	16	56		68	0	16	44	
moto	3	23	0	0	0	0	0	6	4	11	1	2	25	0	10	14		8	1	34	7	
bici	3	1	0	0	0	0	0	1	4	5	0	2	4	0	5	7		3	0	6	7	
<b>8.31-9.00</b>	<b>143</b>	<b>412</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>148</b>	<b>99</b>	<b>163</b>	<b>7</b>	<b>106</b>	<b>559</b>	<b>0</b>	<b>252</b>	<b>275</b>	<b>1086</b>	<b>253</b>	<b>17</b>	<b>575</b>	<b>242</b>	<b>1086</b>
auto	110	148	0	0	0	0	12	110	86	101	2	65	258	0	208	168		175	14	249	196	
comm leggeri	24	42	2	0	0	0	0	23	21	12	0	12	68	0	44	24		35	2	54	45	
comm pesanti	4	0	0	0	0	0	0	8	8	0	0	8	4	0	16	8		16	0	0	12	
bus	44	16	0	0	0	0	0	24	0	4	0	44	60	0	24	48		68	0	20	44	
moto	7	10	0	0	0	0	0	8	11	7	0	4	17	0	19	11		12	0	17	17	
bici	2	7	0	0	0	0	0	6	7	7	0	1	9	0	13	8		7	0	14	9	
<b>17.01-17.30</b>	<b>191</b>	<b>223</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>179</b>	<b>133</b>	<b>131</b>	<b>2</b>	<b>134</b>	<b>415</b>	<b>0</b>	<b>323</b>	<b>267</b>	<b>1005</b>	<b>313</b>	<b>16</b>	<b>354</b>	<b>323</b>	<b>1005</b>
auto	121	193	5	0	0	0	9	116	121	112	5	75	319	0	246	192		191	19	305	242	
comm leggeri	12	36	2	0	0	0	0	14	14	26	0	17	50	0	27	42		30	2	62	26	
comm pesanti	0	8	0	0	0	0	0	4	0	12	0	8	8	0	4	20		12	0	20	0	
bus	36	16	0	0	0	0	0	16	0	0	0	36	52	0	16	36		52	0	16	36	
moto	9	9	1	0	0	0	0	8	11	7	1	4	19	0	18	12		12	2	16	20	
bici	7	2	0	0	0	0	1	7	6	11	0	4	9	0	14	15		11	1	13	13	
<b>17.31-18.00</b>	<b>185</b>	<b>264</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>164</b>	<b>151</b>	<b>168</b>	<b>6</b>	<b>144</b>	<b>457</b>	<b>0</b>	<b>325</b>	<b>317</b>	<b>1098</b>	<b>308</b>	<b>23</b>	<b>432</b>	<b>336</b>	<b>1098</b>
auto	133	172	9	0	0	0	7	120	109	126	6	73	314	0	236	205		193	22	298	242	
comm leggeri	8	26	2	0	0	0	0	20	15	18	5	11	35	0	35	33		30	6	44	23	
comm pesanti	0	8	0	0	0	0	0	8	8	0	0	0	8	0	16	0		8	0	8	8	
bus	44	16	0	0	0	0	0	16	0	0	0	40	60	0	16	40		56	0	16	44	
moto	11	10	0	0	0	0	1	9	18	7	2	6	21	0	28	15		15	3	17	28	
bici	3	6	0	0	0	0	1	3	9	7	0	1	9	0	13	8		4	1	13	12	
<b>18.01-18.30</b>	<b>198</b>	<b>238</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>176</b>	<b>159</b>	<b>158</b>	<b>13</b>	<b>130</b>	<b>446</b>	<b>0</b>	<b>343</b>	<b>301</b>	<b>1090</b>	<b>306</b>	<b>32</b>	<b>396</b>	<b>357</b>	<b>1090</b>
auto	125	136	5	0	0	0	11	109	116	138	11	62	266	0	236	211		171	27	274	241	
comm leggeri	8	15	0	0	0	0	3	9	11	12	2	6	23	0	23	20		15	5	27	18	
comm pesanti	0	4	0	0	0	0	0	16	0	4	0	0	4	0	16	4		16	0	8	0	
bus	40	16	0	0	0	0	0	12	0	0	0	44	56	0	12	44		56	0	16	40	
moto	9	13	0	0	0	0	1	7	14	9	1	3	21	0	22	13		10	2	22	23	
bici	4	2	0	0	0	0	0	3	4	2	1	3	6	0	7	6		6	1	4	8	
<b>18.31-19.00</b>	<b>185</b>	<b>186</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>15</b>	<b>156</b>	<b>145</b>	<b>165</b>	<b>15</b>	<b>118</b>	<b>376</b>	<b>0</b>	<b>315</b>	<b>298</b>	<b>988</b>	<b>274</b>	<b>34</b>	<b>351</b>	<b>330</b>	<b>988</b>
<b>totale mattina</b>	<b>598</b>	<b>1622</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>19</b>	<b>760</b>	<b>429</b>	<b>720</b>	<b>22</b>	<b>455</b>	<b>2225</b>	<b>0</b>	<b>1207</b>	<b>1197</b>	<b>4629</b>	<b>1215</b>	<b>47</b>	<b>2342</b>	<b>1026</b>	<b>4629</b>
<b>totale sera</b>	<b>759</b>	<b>910</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>46</b>	<b>674</b>	<b>587</b>	<b>621</b>	<b>35</b>	<b>526</b>	<b>1693</b>	<b>0</b>	<b>1306</b>	<b>1181</b>	<b>4180</b>	<b>1200</b>	<b>105</b>	<b>1531</b>	<b>1345</b>	<b>4180</b>
<b>totale 4 ore</b>	<b>1356</b>	<b>2532</b>	<b>31</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>64</b>	<b>1434</b>	<b>1015</b>	<b>1341</b>	<b>57</b>	<b>981</b>	<b>3918</b>	<b>0</b>	<b>2513</b>	<b>2378</b>	<b>8809</b>	<b>2415</b>	<b>151</b>	<b>3873</b>	<b>2371</b>	<b>8809</b>
<b>media h mat</b>	<b>299</b>	<b>811</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>380</b>	<b>214</b>	<b>360</b>	<b>11</b>	<b>228</b>	<b>1113</b>	<b>0</b>	<b>604</b>	<b>599</b>	<b>1852</b>	<b>608</b>	<b>23</b>	<b>1171</b>	<b>513</b>	<b>1852</b>
<b>media h sera</b>	<b>379</b>	<b>455</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>23</b>	<b>337</b>	<b>293</b>	<b>311</b>	<b>17</b>	<b>263</b>	<b>847</b>	<b>0</b>	<b>653</b>	<b>591</b>	<b>1393</b>	<b>600</b>	<b>52</b>	<b>766</b>	<b>673</b>	<b>1393</b>
<b>media 4 ore</b>	<b>339</b>	<b>633</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>16</b>	<b>359</b>	<b>254</b>	<b>335</b>	<b>14</b>	<b>245</b>	<b>980</b>	<b>0</b>	<b>628</b>	<b>595</b>	<b>1175</b>	<b>604</b>	<b>38</b>	<b>968</b>	<b>593</b>	<b>1101</b>

ISTOGRAMMI FLUSSI ELEMENTARI OMOGENEIZZATI

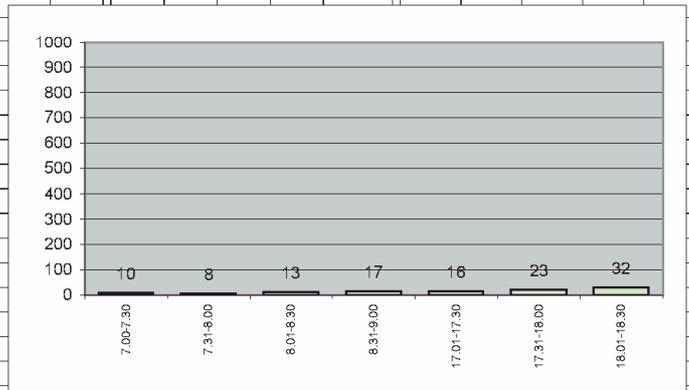
a-entrata incrocio da via Vincenzo da Seregno



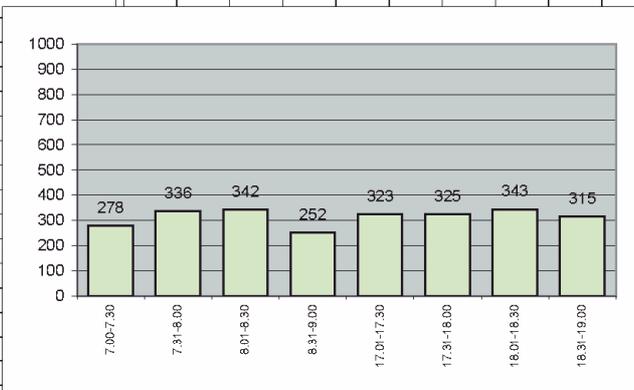
e-uscita incrocio per via Vincenzo da Seregno



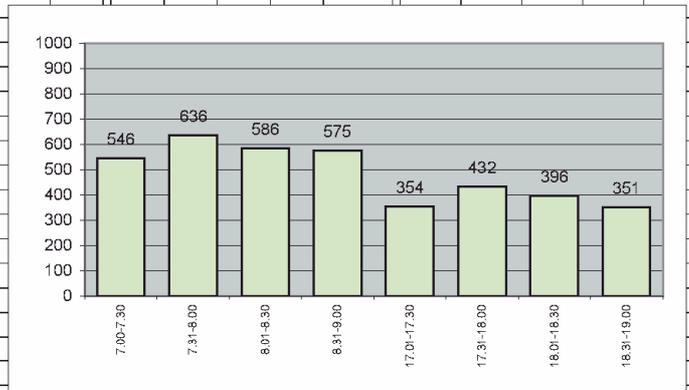
f-uscita incrocio per via Rocca d'Anfo



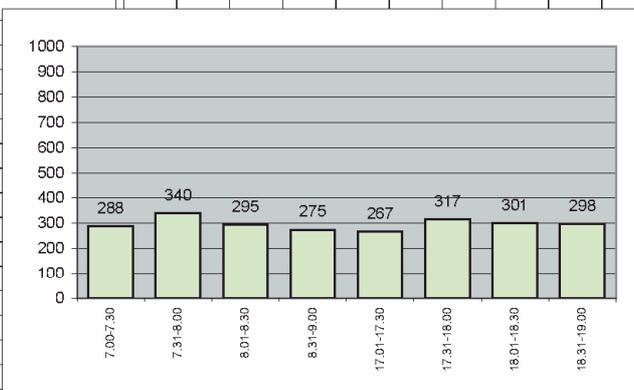
c-entrata incrocio da via Astesani Sud



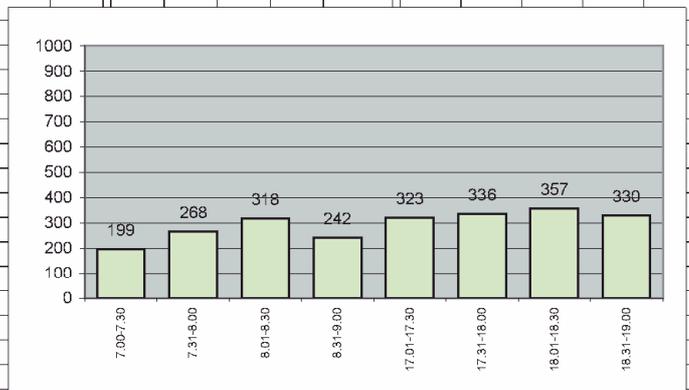
g-uscita incrocio per via Astesani Sud



d-entrata incrocio da via Astesani Nord



h-uscita incrocio per via Astesani Nord

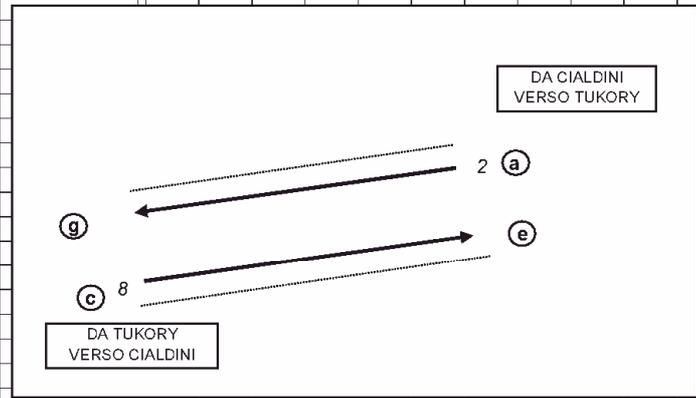


														TOTALE 4 ORE DATI RILEVATI									
														a	b	c	d	e	f	g	h		
auto														2566	0	1664	1438	1338	115	2716	1499		
comm leggeri														395	0	207	206	167	13	441	187		
comm pesanti														15	0	50	32	57	1	25	14		
bus														120	0	35	87	119	0	37	86		
moto														321	0	251	204	158	15	360	243		
bici														59	0	73	53	43	5	67	70		
														<b>3476</b>	<b>0</b>	<b>2280</b>	<b>2020</b>	<b>7776</b>	<b>1882</b>	<b>149</b>	<b>3646</b>	<b>2099</b>	<b>7776</b>
														rami				scelta modale del mezzo					
														a+e	b+f	c+g	d+h						
auto														3904	115	4380	2937	73%	77%	74%	71%		
comm leggeri														562	13	648	393	10%	9%	11%	10%		
comm pesanti														72	1	75	46	1%	1%	1%	1%		
bus														239	0	72	173	4%	0%	1%	4%		
moto														479	15	611	447	9%	10%	10%	11%		
bici														102	5	140	123	2%	3%	2%	3%		
														<b>5358</b>	<b>149</b>	<b>5926</b>	<b>4119</b>	<b>15552</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	
														TOTALE 4 ORE DATI OMOGENEIZZATI									
														a	b	c	d	e	f	g	h		
auto														2566	0	1664	1438	1338	115	2716	1499		
comm leggeri														593	0	311	309	251	20	662	281		
comm pesanti														60	0	200	128	228	4	100	56		
bus														480	0	140	348	476	0	148	344		
moto														161	0	126	102	79	8	180	122		
bici														59	0	73	53	43	5	67	70		
														<b>3918</b>	<b>0</b>	<b>2513</b>	<b>2378</b>	<b>8809</b>	<b>2415</b>	<b>151</b>	<b>3873</b>	<b>2371</b>	<b>8809</b>
														rami				scelta modale del mezzo					
														a+e	b+f	c+g	d+h						
auto														3904	115	4380	2937	62%	76%	69%	62%		
comm leggeri														843	20	972	590	13%	13%	15%	12%		
comm pesanti														288	4	300	184	5%	3%	5%	4%		
bus														956	0	288	692	15%	0%	5%	15%		
moto														240	8	306	224	4%	5%	5%	5%		
bici														102	5	140	123	2%	3%	2%	3%		
														<b>6333</b>	<b>151</b>	<b>6386</b>	<b>4749</b>	<b>17618</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	

TAB. A.1.b - CONTEGGI CLASSIFICATI TRAFFICO VEICOLARE

maggio 2012

POSTAZIONE P2 (Moneta)



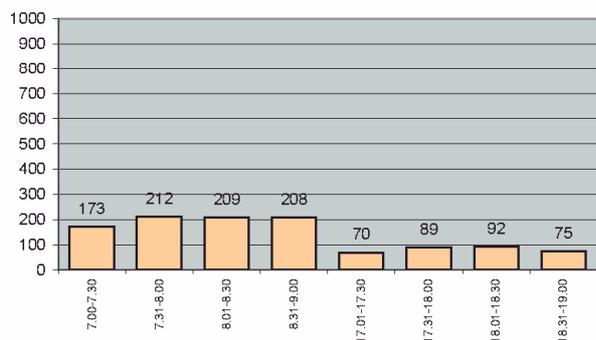
flussi elementari rilevati

n	origine	destinazione	direzione
1			
2	Moneta E	Moneta O	c
3			
4			
5			
6			
7			
8	Moneta O	Moneta E	c
9			
10			
11			
12			

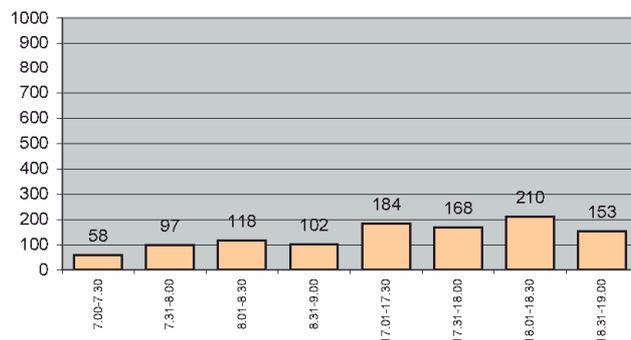
	flussi elementari rilevati												entrate					uscite					
	1 dx	2 c	3 sx	4 dx	5 c	6 sx	7 dx	8 c	9 sx	10 dx	11 c	12 sx	a 1+2+3	b 4+5+6	c 7+8+9	d 10+11+12	TOT	e 4+8+12	f 7+11+3	g 10+2+6	h 1+5+9	TOT	
auto	0	146	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	146	0	44	0	44	0	146	0	0	0	0
comm leggeri	0	10	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	10	0	6	0	6	0	10	0	0	0	0
comm pesanti	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
moto	0	14	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	14	0	6	0	6	0	14	0	0	0	0
bici	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3	0	1	0	1	0	3	0	0	0	0
<b>7.00-7.30</b>	<b>0</b>	<b>173</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>58</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>173</b>	<b>0</b>	<b>58</b>	<b>0</b>	<b>231</b>	<b>58</b>	<b>0</b>	<b>173</b>	<b>0</b>	<b>231</b>	
auto	0	175	0	0	0	0	0	85	0	0	0	0	175	0	85	0	85	0	175	0	0	0	0
comm leggeri	0	6	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	6	0	4	0	4	0	6	0	0	0	0
comm pesanti	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	2	0	2	0	2	0	0	0	0
bus	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	5	0	5	0	0	0	0	0	0
moto	0	26	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	26	0	1	0	1	0	26	0	0	0	0
bici	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
<b>7.31-8.00</b>	<b>0</b>	<b>212</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>97</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>212</b>	<b>0</b>	<b>97</b>	<b>0</b>	<b>309</b>	<b>97</b>	<b>0</b>	<b>212</b>	<b>0</b>	<b>309</b>	
auto	0	169	0	0	0	0	0	107	0	0	0	0	169	0	107	0	107	0	169	0	0	0	0
comm leggeri	0	5	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	5	0	4	0	4	0	5	0	0	0	0
comm pesanti	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
moto	0	32	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	32	0	5	0	5	0	32	0	0	0	0
bici	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3	0	1	0	1	0	3	0	0	0	0
<b>8.01-8.30</b>	<b>0</b>	<b>209</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>118</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>209</b>	<b>0</b>	<b>118</b>	<b>0</b>	<b>327</b>	<b>118</b>	<b>0</b>	<b>209</b>	<b>0</b>	<b>327</b>	
auto	0	150	0	0	0	0	0	81	0	0	0	0	150	0	81	0	81	0	150	0	0	0	0
comm leggeri	0	8	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	8	0	6	0	6	0	8	0	0	0	0
comm pesanti	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	2	0	2	0	1	0	0	0	0
bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
moto	0	43	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	43	0	11	0	11	0	43	0	0	0	0
bici	0	6	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	6	0	2	0	2	0	6	0	0	0	0
<b>8.31-9.00</b>	<b>0</b>	<b>208</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>102</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>208</b>	<b>0</b>	<b>102</b>	<b>0</b>	<b>310</b>	<b>102</b>	<b>0</b>	<b>208</b>	<b>0</b>	<b>310</b>	
auto	0	52	0	0	0	0	0	132	0	0	0	0	52	0	132	0	132	0	52	0	0	0	0
comm leggeri	0	5	0	0	0	0	0	22	0	0	0	0	5	0	22	0	22	0	5	0	0	0	0
comm pesanti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
moto	0	9	0	0	0	0	0	23	0	0	0	0	9	0	23	0	23	0	9	0	0	0	0
bici	0	4	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	4	0	7	0	7	0	4	0	0	0	0
<b>17.01-17.30</b>	<b>0</b>	<b>70</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>184</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>70</b>	<b>0</b>	<b>184</b>	<b>0</b>	<b>254</b>	<b>184</b>	<b>0</b>	<b>70</b>	<b>0</b>	<b>254</b>	
auto	0	70	0	0	0	0	0	133	0	0	0	0	70	0	133	0	133	0	70	0	0	0	0
comm leggeri	0	8	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	8	0	6	0	6	0	8	0	0	0	0
comm pesanti	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
moto	0	9	0	0	0	0	0	19	0	0	0	0	9	0	19	0	19	0	9	0	0	0	0
bici	0	1	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	1	0	10	0	10	0	1	0	0	0	0
<b>17.31-18.00</b>	<b>0</b>	<b>89</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>168</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>89</b>	<b>0</b>	<b>168</b>	<b>0</b>	<b>257</b>	<b>168</b>	<b>0</b>	<b>89</b>	<b>0</b>	<b>257</b>	
auto	0	72	0	0	0	0	0	155	0	0	0	0	72	0	155	0	155	0	72	0	0	0	0
comm leggeri	0	3	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	3	0	15	0	15	0	3	0	0	0	0
comm pesanti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
moto	0	8	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	8	0	30	0	30	0	8	0	0	0	0
bici	0	9	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	9	0	10	0	10	0	9	0	0	0	0
<b>18.01-18.30</b>	<b>0</b>	<b>92</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>210</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>92</b>	<b>0</b>	<b>210</b>	<b>0</b>	<b>302</b>	<b>210</b>	<b>0</b>	<b>92</b>	<b>0</b>	<b>302</b>	
auto	0	65	0	0	0	0	0	121	0	0	0	0	65	0	121	0	121	0	65	0	0	0	0
comm leggeri	0	2	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	2	0	6	0	6	0	2	0	0	0	0
comm pesanti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
moto	0	6	0	0	0	0	0	24	0	0	0	0	6	0	24	0	24	0	6	0	0	0	0
bici	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	2	0	2	0	2	0	0	0	0
<b>18.31-19.00</b>	<b>0</b>	<b>75</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>153</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>75</b>	<b>0</b>	<b>153</b>	<b>0</b>	<b>228</b>	<b>153</b>	<b>0</b>	<b>75</b>	<b>0</b>	<b>228</b>	
<b>totale mattina</b>	<b>0</b>	<b>802</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>375</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>802</b>	<b>0</b>	<b>375</b>	<b>0</b>	<b>1177</b>	<b>375</b>	<b>0</b>	<b>802</b>	<b>0</b>	<b>1177</b>	
<b>totale sera</b>	<b>0</b>	<b>326</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>715</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>326</b>	<b>0</b>	<b>715</b>	<b>0</b>	<b>1041</b>	<b>715</b>	<b>0</b>	<b>326</b>	<b>0</b>	<b>1041</b>	
<b>totale 4 ore</b>	<b>0</b>	<b>1128</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1090</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1128</b>	<b>0</b>	<b>1090</b>	<b>0</b>	<b>2218</b>	<b>1090</b>	<b>0</b>	<b>1128</b>	<b>0</b>	<b>2218</b>	
<b>media h mat</b>	<b>0</b>	<b>401</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>188</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>401</b>	<b>0</b>	<b>188</b>	<b>0</b>	<b>471</b>	<b>188</b>	<b>0</b>	<b>401</b>	<b>0</b>	<b>471</b>	
<b>media h sera</b>	<b>0</b>	<b>163</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>358</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>163</b>	<b>0</b>	<b>358</b>	<b>0</b>	<b>347</b>	<b>358</b>	<b>0</b>	<b>163</b>	<b>0</b>	<b>347</b>	
<b>media 4 ore</b>	<b>0</b>	<b>282</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>273</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>282</b>	<b>0</b>	<b>273</b>	<b>0</b>	<b>296</b>	<b>273</b>	<b>0</b>	<b>282</b>	<b>0</b>	<b>277</b>	

ISTOGRAMMI FLUSSI ELEMENTARI RILEVATI

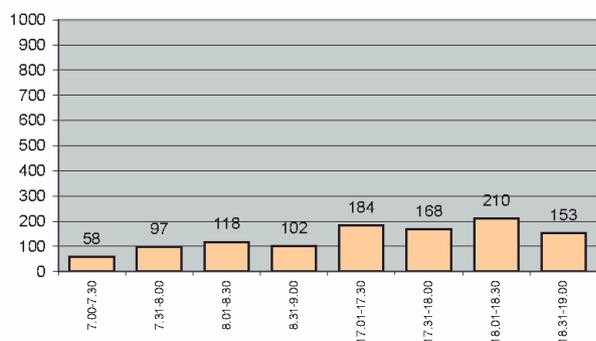
a-da via Cialdini verso via Tukory (est-ovest)



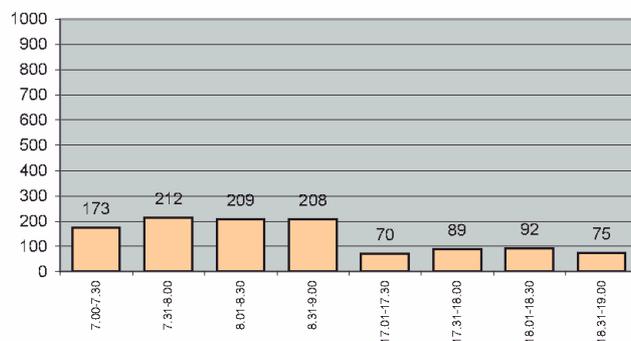
e-da via Tukory verso via Cialdini (ovest-est)



c-da via Tukory verso via Cialdini (ovest-est)



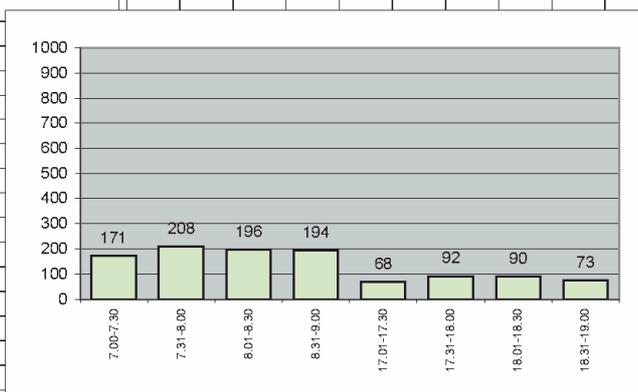
g-da via Cialdini verso via Tukory (est-ovest)



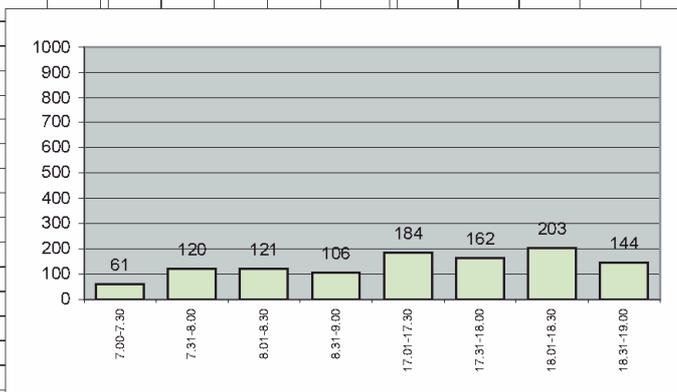
	flussi elementari omogeneizzati												entrate					uscite				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	a	b	c	d	e	f	g	h		
	dx	c	sx	dx	c	sx	dx	c	sx	dx	c	sx	1+2+3	4+5+6	7+8+9	10+11+12	tot	4+8+12	7+11+3	10+2+6	1+5+9	tot
auto	0	146	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	146	0	44	0	44	0	146	0		
comm leggeri	0	15	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	15	0	9	0	9	0	15	0		
comm pesanti	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0	0	0		
bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
moto	0	7	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	7	0	3	0	3	0	7	0		
bici	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3	0	1	0	1	0	3	0		
<b>7.00-7.30</b>	<b>0</b>	<b>171</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>61</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>171</b>	<b>0</b>	<b>61</b>	<b>0</b>	<b>232</b>	<b>61</b>	<b>0</b>	<b>171</b>	<b>0</b>	<b>232</b>
auto	0	175	0	0	0	0	0	85	0	0	0	0	175	0	85	0	85	0	175	0		
comm leggeri	0	9	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	9	0	6	0	6	0	9	0		
comm pesanti	0	8	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	8	0	8	0	8	0	8	0		
bus	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	20	0	20	0	0	0		
moto	0	13	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	13	0	1	0	1	0	13	0		
bici	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0		
<b>7.31-8.00</b>	<b>0</b>	<b>208</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>120</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>208</b>	<b>0</b>	<b>120</b>	<b>0</b>	<b>328</b>	<b>120</b>	<b>0</b>	<b>208</b>	<b>0</b>	<b>328</b>
auto	0	169	0	0	0	0	0	107	0	0	0	0	169	0	107	0	107	0	169	0		
comm leggeri	0	8	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	8	0	6	0	6	0	8	0		
comm pesanti	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	0	4	0	0	0		
bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
moto	0	16	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	16	0	3	0	3	0	16	0		
bici	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	3	0	1	0	1	0	3	0		
<b>8.01-8.30</b>	<b>0</b>	<b>196</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>121</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>196</b>	<b>0</b>	<b>121</b>	<b>0</b>	<b>316</b>	<b>121</b>	<b>0</b>	<b>196</b>	<b>0</b>	<b>316</b>
auto	0	150	0	0	0	0	0	81	0	0	0	0	150	0	81	0	81	0	150	0		
comm leggeri	0	12	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	12	0	9	0	9	0	12	0		
comm pesanti	0	4	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	4	0	8	0	8	0	4	0		
bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
moto	0	22	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	22	0	6	0	6	0	22	0		
bici	0	6	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	6	0	2	0	2	0	6	0		
<b>8.31-9.00</b>	<b>0</b>	<b>194</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>106</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>194</b>	<b>0</b>	<b>106</b>	<b>0</b>	<b>299</b>	<b>106</b>	<b>0</b>	<b>194</b>	<b>0</b>	<b>299</b>
auto	0	52	0	0	0	0	0	132	0	0	0	0	52	0	132	0	132	0	52	0		
comm leggeri	0	8	0	0	0	0	0	33	0	0	0	0	8	0	33	0	33	0	8	0		
comm pesanti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
moto	0	5	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	5	0	12	0	12	0	5	0		
bici	0	4	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	4	0	7	0	7	0	4	0		
<b>17.01-17.30</b>	<b>0</b>	<b>68</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>184</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>68</b>	<b>0</b>	<b>184</b>	<b>0</b>	<b>252</b>	<b>184</b>	<b>0</b>	<b>68</b>	<b>0</b>	<b>252</b>
auto	0	70	0	0	0	0	0	133	0	0	0	0	70	0	133	0	133	0	70	0		
comm leggeri	0	12	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	12	0	9	0	9	0	12	0		
comm pesanti	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	4	0		
bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
moto	0	5	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	5	0	10	0	10	0	5	0		
bici	0	1	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	1	0	10	0	10	0	1	0		
<b>17.31-18.00</b>	<b>0</b>	<b>92</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>162</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>92</b>	<b>0</b>	<b>162</b>	<b>0</b>	<b>253</b>	<b>162</b>	<b>0</b>	<b>92</b>	<b>0</b>	<b>253</b>
auto	0	72	0	0	0	0	0	155	0	0	0	0	72	0	155	0	155	0	72	0		
comm leggeri	0	5	0	0	0	0	0	23	0	0	0	0	5	0	23	0	23	0	5	0		
comm pesanti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
moto	0	4	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	4	0	15	0	15	0	4	0		
bici	0	9	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	9	0	10	0	10	0	9	0		
<b>18.01-18.30</b>	<b>0</b>	<b>90</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>203</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>90</b>	<b>0</b>	<b>203</b>	<b>0</b>	<b>292</b>	<b>203</b>	<b>0</b>	<b>90</b>	<b>0</b>	<b>292</b>
auto	0	65	0	0	0	0	0	121	0	0	0	0	65	0	121	0	121	0	65	0		
comm leggeri	0	3	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	3	0	9	0	9	0	3	0		
comm pesanti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
moto	0	3	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	3	0	12	0	12	0	3	0		
bici	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	0	2	0	2	0	2	0		
<b>18.31-19.00</b>	<b>0</b>	<b>73</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>144</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>73</b>	<b>0</b>	<b>144</b>	<b>0</b>	<b>217</b>	<b>144</b>	<b>0</b>	<b>73</b>	<b>0</b>	<b>217</b>
<b>totale mattina</b>	<b>0</b>	<b>768</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>407</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>768</b>	<b>0</b>	<b>407</b>	<b>0</b>	<b>1175</b>	<b>407</b>	<b>0</b>	<b>768</b>	<b>0</b>	<b>1175</b>
<b>totale sera</b>	<b>0</b>	<b>322</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>692</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>322</b>	<b>0</b>	<b>692</b>	<b>0</b>	<b>1014</b>	<b>692</b>	<b>0</b>	<b>322</b>	<b>0</b>	<b>1014</b>
<b>totale 4 ore</b>	<b>0</b>	<b>1090</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1098</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1090</b>	<b>0</b>	<b>1098</b>	<b>0</b>	<b>2188</b>	<b>1098</b>	<b>0</b>	<b>1090</b>	<b>0</b>	<b>2188</b>
<b>media h mat</b>	<b>0</b>	<b>384</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>203</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>384</b>	<b>0</b>	<b>203</b>	<b>0</b>	<b>470</b>	<b>203</b>	<b>0</b>	<b>384</b>	<b>0</b>	<b>470</b>
<b>media h sera</b>	<b>0</b>	<b>161</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>346</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>161</b>	<b>0</b>	<b>346</b>	<b>0</b>	<b>338</b>	<b>346</b>	<b>0</b>	<b>161</b>	<b>0</b>	<b>338</b>
<b>media 4 ore</b>	<b>0</b>	<b>273</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>275</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>273</b>	<b>0</b>	<b>275</b>	<b>0</b>	<b>292</b>	<b>275</b>	<b>0</b>	<b>273</b>	<b>0</b>	<b>274</b>

ISTOGRAMMI FLUSSI ELEMENTARI OMOGENEIZZATI

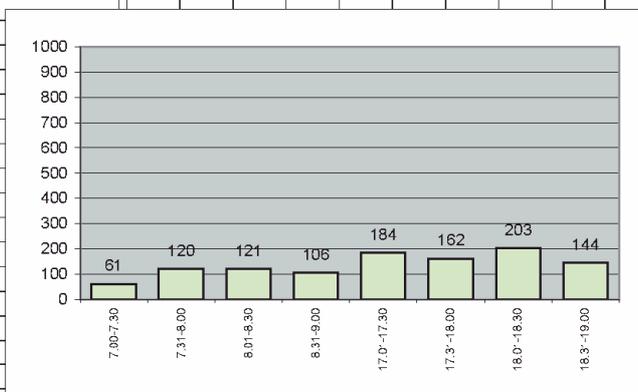
a-da via Cialdini verso via Tukory (est-ovest)



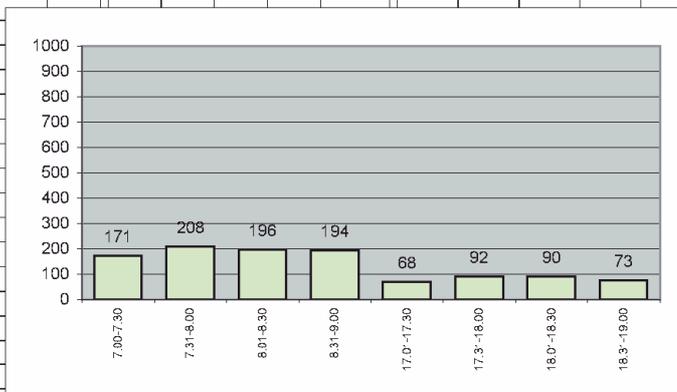
e-da via Tukory verso via Cialdini (ovest-est)



c-da via Tukory verso via Cialdini (ovest-est)



g-da via Cialdini verso via Tukory (est-ovest)

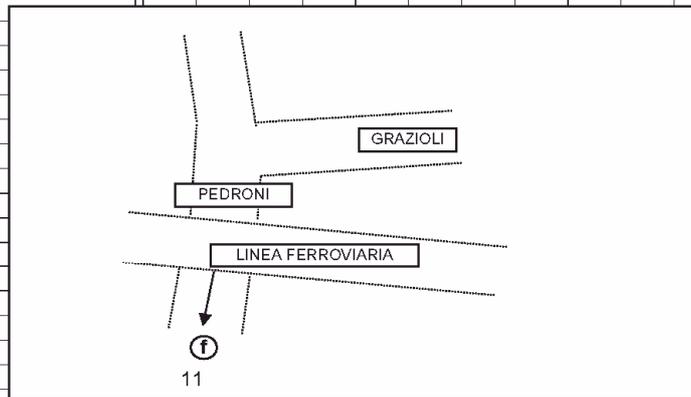


														TOTALE 4 ORE DATI RILEVATI									
														a	b	c	d	e	f	g	h		
auto														899	0	858	0	858	0	899	0		
comm leggeri														47	0	69	0	69	0	47	0		
comm pesanti														4	0	6	0	6	0	4	0		
bus														0	0	5	0	5	0	0	0		
moto														147	0	119	0	119	0	147	0		
bici														31	0	33	0	33	0	31	0		
														1128	0	1090	0	2218	1090	0	1128	0	2218
														rami				scelta modale del mezzo					
														a+e	b+f	c+g	d+h						
auto														1757	0	1757	0	79%	0%	79%	0%		
comm leggeri														116	0	116	0	5%	0%	5%	0%		
comm pesanti														10	0	10	0	0%	0%	0%	0%		
bus														5	0	5	0	0%	0%	0%	0%		
moto														266	0	266	0	12%	0%	12%	0%		
bici														64	0	64	0	3%	0%	3%	0%		
														2218	0	2218	0	4436	100%	0%	100%	0%	
														TOTALE 4 ORE DATI OMOGENEIZZATI									
														a	b	c	d	e	f	g	h		
auto														899	0	858	0	858	0	899	0		
comm leggeri														71	0	104	0	104	0	71	0		
comm pesanti														16	0	24	0	24	0	16	0		
bus														0	0	20	0	20	0	0	0		
moto														74	0	60	0	60	0	74	0		
bici														31	0	33	0	33	0	31	0		
														1090	0	1098	0	2188	1098	0	1090	0	2188
														rami				scelta modale del mezzo					
														a+e	b+f	c+g	d+h						
auto														1757	0	1757	0	80%	0%	80%	0%		
comm leggeri														174	0	174	0	8%	0%	8%	0%		
comm pesanti														40	0	40	0	2%	0%	2%	0%		
bus														20	0	20	0	1%	0%	1%	0%		
moto														133	0	133	0	6%	0%	6%	0%		
bici														64	0	64	0	3%	0%	3%	0%		
														2188	0	2188	0	4376	100%	0%	100%	0%	

TAB. A.1.c - CONTEGGI CLASSIFICATI TRAFFICO VEICOLARE

maggio 2012

POSTAZIONE P3 (Pedroni)



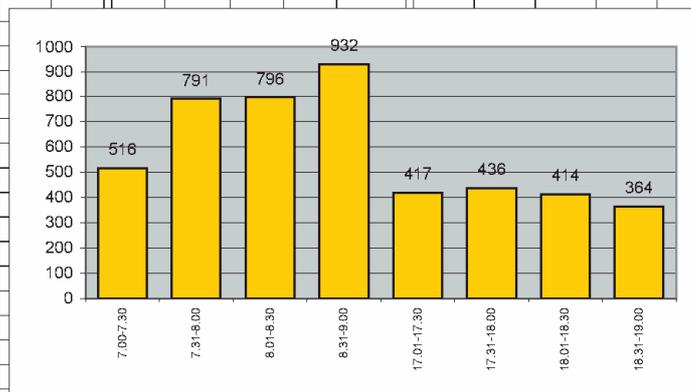
flussi elementari rilevati

n	origine	destinazione	direzione
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11		Pedroni S	
12			

	flussi elementari rilevati												entrate					uscite					
	1 dx	2 c	3 sx	4 dx	5 c	6 sx	7 dx	8 c	9 sx	10 dx	11 c	12 sx	a 1+2+3	b 4+5+6	c 7+8+9	d 10+11+12	tot	e 4+8+12	f 7+11+3	g 10+2+6	h 1+5+9	tot	
auto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	364	0	0	0	0	0	0	364	0	0	0	0
comm leggeri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	82	0	0	0	0	0	0	82	0	0	0	0
comm pesanti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	0	0	0	0	21	0	0	0	0
bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0
moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38	0	0	0	0	0	0	38	0	0	0	0
bici	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0
<b>7.00-7.30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>516</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>516</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>516</b>
auto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	529	0	0	0	0	0	0	529	0	0	0	0
comm leggeri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	195	0	0	0	0	0	0	195	0	0	0	0
comm pesanti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0
bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0
moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0
bici	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0
<b>7.31-8.00</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>791</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>791</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>791</b>
auto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	581	0	0	0	0	0	0	581	0	0	0	0
comm leggeri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	74	0	0	0	0	0	0	74	0	0	0	0
comm pesanti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0
bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0
moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	95	0	0	0	0	0	0	95	0	0	0	0
bici	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	0	0	0	0	24	0	0	0	0
<b>8.01-8.30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>796</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>796</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>796</b>
auto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	668	0	0	0	0	0	0	668	0	0	0	0
comm leggeri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	78	0	0	0	0	0	0	78	0	0	0	0
comm pesanti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	0	0	0	0	21	0	0	0	0
bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0
moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	137	0	0	0	0	0	0	137	0	0	0	0
bici	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	22	0	0	0	0
<b>8.31-9.00</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>932</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>932</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>932</b>
auto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	297	0	0	0	0	0	0	297	0	0	0	0
comm leggeri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	59	0	0	0	0	0	0	59	0	0	0	0
comm pesanti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0
bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0
moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0
bici	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0
<b>17.01-17.30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>417</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>417</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>417</b>
auto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	322	0	0	0	0	0	0	322	0	0	0	0
comm leggeri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	51	0	0	0	0	0	0	51	0	0	0	0
comm pesanti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0
bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32	0	0	0	0	0	0	32	0	0	0	0
bici	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0
<b>17.31-18.00</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>436</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>436</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>436</b>
auto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	303	0	0	0	0	0	0	303	0	0	0	0
comm leggeri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	39	0	0	0	0	0	0	39	0	0	0	0
comm pesanti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0
bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0
moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	42	0	0	0	0	0	0	42	0	0	0	0
bici	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0
<b>18.01-18.30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>414</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>414</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>414</b>
auto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	264	0	0	0	0	0	0	264	0	0	0	0
comm leggeri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	0	0	0	29	0	0	0	0
comm pesanti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0
bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33	0	0	0	0	0	0	33	0	0	0	0
bici	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	0	0	0	0	23	0	0	0	0
<b>18.31-19.00</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>364</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>364</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>364</b>
<b>totale mattina</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3035</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3035</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3035</b>
<b>totale sera</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1631</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1631</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1631</b>
<b>totale 4 ore</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4666</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4666</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4666</b>
<b>media h mat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1518</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1518</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1214</b>
<b>media h sera</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>816</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>816</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>544</b>
<b>media 4 ore</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1167</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1167</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>583</b>

ISTOGRAMMI FLUSSI ELEMENTARI RILEVATI

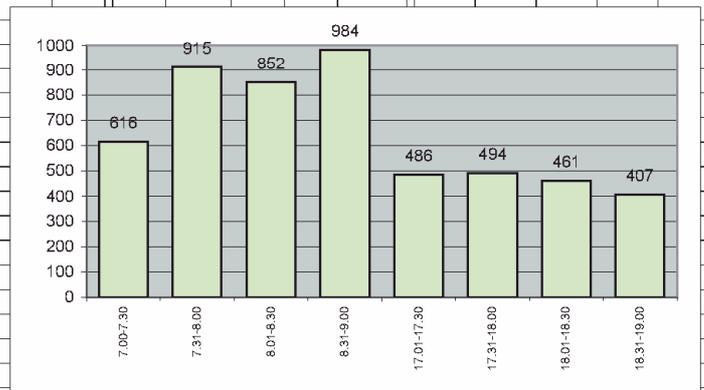
f - uscita incrocio per via Pedroni S



	flussi elementari omogeneizzati												entrate					uscite			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	a	b	c	d	e	f	g	h	
	dx	c	sx	dx	c	sx	dx	c	sx	dx	c	sx	1+2+3	4+5+6	7+8+9	10+11+12	tot	4+8+12	7+11+3	10+2+6	1+5+9
auto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	364	0	0	0	0	0	0	364	0	0	0
comm leggeri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	123	0	0	0	0	0	0	123	0	0	0
comm pesanti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	84	0	0	0	0	0	0	84	0	0	0
bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0
moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	0	0	0	0	19	0	0	0
bici	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0
<b>7.00-7.30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>616</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>616</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>616</b>
auto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	529	0	0	0	0	0	0	529	0	0	0
comm leggeri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	293	0	0	0	0	0	0	293	0	0	0
comm pesanti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48	0	0	0	0	0	0	48	0	0	0
bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0
moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	22	0	0	0
bici	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0
<b>7.31-8.00</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>915</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>915</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>915</b>
auto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	581	0	0	0	0	0	0	581	0	0	0
comm leggeri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	111	0	0	0	0	0	0	111	0	0	0
comm pesanti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	72	0	0	0	0	0	0	72	0	0	0
bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0
moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48	0	0	0	0	0	0	48	0	0	0
bici	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	0	0	0	0	24	0	0	0
<b>8.01-8.30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>852</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>852</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>852</b>
auto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	668	0	0	0	0	0	0	668	0	0	0
comm leggeri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	117	0	0	0	0	0	0	117	0	0	0
comm pesanti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	84	0	0	0	0	0	0	84	0	0	0
bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	0	0	0	0	24	0	0	0
moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	69	0	0	0	0	0	0	69	0	0	0
bici	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	0	0	0	0	22	0	0	0
<b>8.31-9.00</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>984</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>984</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>984</b>
auto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	297	0	0	0	0	0	0	297	0	0	0
comm leggeri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	89	0	0	0	0	0	0	89	0	0	0
comm pesanti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	56	0	0	0	0	0	0	56	0	0	0
bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0
moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0	15	0	0	0
bici	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0
<b>17.01-17.30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>486</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>486</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>486</b>
auto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	322	0	0	0	0	0	0	322	0	0	0
comm leggeri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	77	0	0	0	0	0	0	77	0	0	0
comm pesanti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	52	0	0	0	0	0	0	52	0	0	0
bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0
moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0
bici	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	0	0	15	0	0	0
<b>17.31-18.00</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>494</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>494</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>494</b>
auto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	303	0	0	0	0	0	0	303	0	0	0
comm leggeri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	59	0	0	0	0	0	0	59	0	0	0
comm pesanti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0
bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0
moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	0	0	0	0	21	0	0	0
bici	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0
<b>18.01-18.30</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>461</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>461</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>461</b>
auto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	264	0	0	0	0	0	0	264	0	0	0
comm leggeri	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0
comm pesanti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48	0	0	0	0	0	0	48	0	0	0
bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0
moto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	0	0	0	0	17	0	0	0
bici	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	0	0	0	0	23	0	0	0
<b>18.31-19.00</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>407</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>407</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>407</b>
<b>totale mattina</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3366</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3366</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3366</b>
<b>totale sera</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1847</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1847</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1847</b>
<b>totale 4 ore</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5212</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5212</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5212</b>
<b>media h mat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1683</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1683</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1346</b>
<b>media h sera</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>923</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>923</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>616</b>
<b>media 4 ore</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1303</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1303</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>652</b>

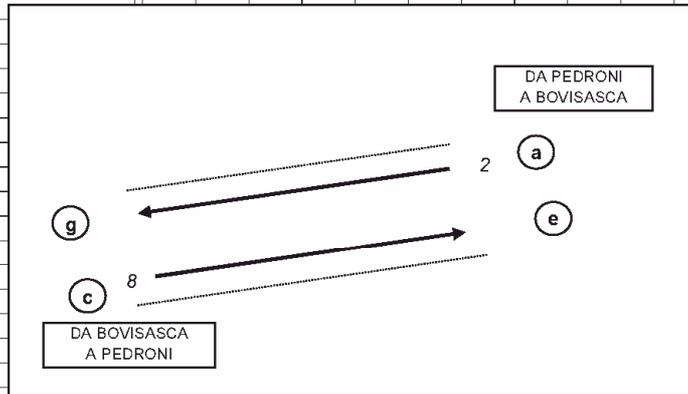
ISTOGRAMMI FLUSSI ELEMENTARI OMOGENEIZZATI

f - uscita incrocio per via Pedroni S



														TOTALE 4 ORE DATI RILEVATI								
														a	b	c	d	e	f	g	h	
auto														0	0	0	0	0	3328	0	0	
comm leggeri														0	0	0	0	0	607	0	0	
comm pesanti														0	0	0	0	0	122	0	0	
bus														0	0	0	0	0	34	0	0	
moto														0	0	0	0	0	451	0	0	
bici														0	0	0	0	0	124	0	0	
														0	0	0	0	0	4666	0	0	4666
														rami				scelta modale del mezzo				
														a+e	b+f	c+g	d+h					
auto														0	3328	0	0	0%	71%	0%	0%	
comm leggeri														0	607	0	0	0%	13%	0%	0%	
comm pesanti														0	122	0	0	0%	3%	0%	0%	
bus														0	34	0	0	0%	1%	0%	0%	
moto														0	451	0	0	0%	10%	0%	0%	
bici														0	124	0	0	0%	3%	0%	0%	
														0	4666	0	0	4666	0%	100%	0%	0%
														TOTALE 4 ORE DATI OMOGENEIZZATI								
														a	b	c	d	e	f	g	h	
auto														0	0	0	0	0	3328	0	0	
comm leggeri														0	0	0	0	0	911	0	0	
comm pesanti														0	0	0	0	0	488	0	0	
bus														0	0	0	0	0	136	0	0	
moto														0	0	0	0	0	226	0	0	
bici														0	0	0	0	0	124	0	0	
														0	0	0	0	0	5212	0	0	5212
														rami				scelta modale del mezzo				
														a+e	b+f	c+g	d+h					
auto														0	3328	0	0	0%	64%	0%	0%	
comm leggeri														0	911	0	0	0%	17%	0%	0%	
comm pesanti														0	488	0	0	0%	9%	0%	0%	
bus														0	136	0	0	0%	3%	0%	0%	
moto														0	226	0	0	0%	4%	0%	0%	
bici														0	124	0	0	0%	2%	0%	0%	
														0	5212	0	0	5212	0%	100%	0%	0%

POSTAZIONE P4 (Luther King)

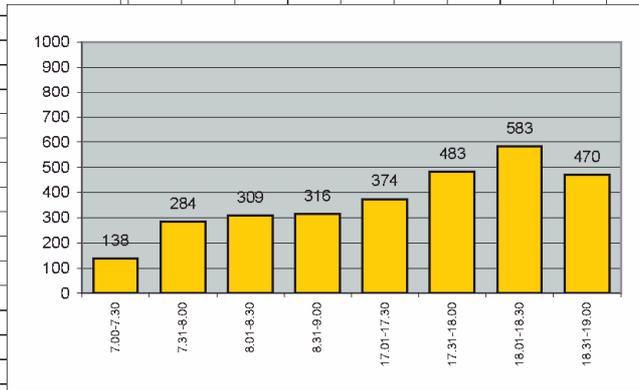


flussi elementari rilevati			
n	origine	destinazione	direzione
1			
2	Luther King E	Luther King O	c
3			
4			
5			
6			
7			
8	Luther King O	Luther King E	c
9			
10			
11			
12			

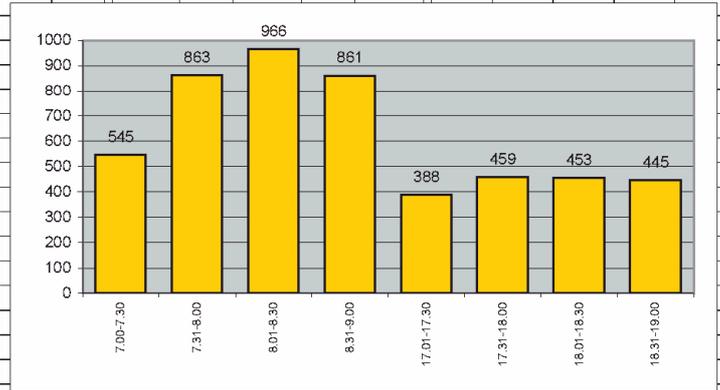
	flussi elementari rilevati												entrate				uscite					
	1 dx	2 c	3 sx	4 dx	5 c	6 sx	7 dx	8 c	9 sx	10 dx	11 c	12 sx	a	b	c	d	e	f	g	h	tot	
													1+2+3	4+5+6	7+8+9	10+11+12		4+8+12	7+11+3	10+2+6	1+5+9	tot
auto	0	94	0	0	0	0	0	406	0	0	0	0	94	0	406	0	406	0	94	0	0	0
comm leg	0	24	0	0	0	0	0	92	0	0	0	0	24	0	92	0	92	0	24	0	0	0
comm pes	0	12	0	0	0	0	0	19	0	0	0	0	12	0	19	0	19	0	12	0	0	0
bus	0	1	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	1	0	7	0	7	0	1	0	0	0
moto	0	6	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	6	0	18	0	18	0	6	0	0	0
bici	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	1	0	3	0	3	0	1	0	0	0
<b>7.00-7.30</b>	<b>0</b>	<b>138</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>545</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>138</b>	<b>0</b>	<b>545</b>	<b>0</b>	<b>683</b>	<b>545</b>	<b>0</b>	<b>138</b>	<b>0</b>	<b>683</b>
auto	0	202	0	0	0	0	0	687	0	0	0	0	202	0	687	0	687	0	202	0	0	0
comm leg	0	40	0	0	0	0	0	76	0	0	0	0	40	0	76	0	76	0	40	0	0	0
comm pes	0	20	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	20	0	14	0	14	0	20	0	0	0
bus	0	3	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	3	0	7	0	7	0	3	0	0	0
moto	0	18	0	0	0	0	0	75	0	0	0	0	18	0	75	0	75	0	18	0	0	0
bici	0	1	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	1	0	4	0	4	0	1	0	0	0
<b>7.31-8.00</b>	<b>0</b>	<b>284</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>863</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>284</b>	<b>0</b>	<b>863</b>	<b>0</b>	<b>1147</b>	<b>863</b>	<b>0</b>	<b>284</b>	<b>0</b>	<b>1147</b>
auto	0	232	0	0	0	0	0	755	0	0	0	0	232	0	755	0	755	0	232	0	0	0
comm leg	0	34	0	0	0	0	0	77	0	0	0	0	34	0	77	0	77	0	34	0	0	0
comm pes	0	17	0	0	0	0	0	19	0	0	0	0	17	0	19	0	19	0	17	0	0	0
bus	0	4	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	4	0	5	0	5	0	4	0	0	0
moto	0	18	0	0	0	0	0	101	0	0	0	0	18	0	101	0	101	0	18	0	0	0
bici	0	4	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	4	0	9	0	9	0	4	0	0	0
<b>8.01-8.30</b>	<b>0</b>	<b>309</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>966</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>309</b>	<b>0</b>	<b>966</b>	<b>0</b>	<b>1275</b>	<b>966</b>	<b>0</b>	<b>309</b>	<b>0</b>	<b>1275</b>
auto	0	237	0	0	0	0	0	658	0	0	0	0	237	0	658	0	658	0	237	0	0	0
comm leg	0	42	0	0	0	0	0	74	0	0	0	0	42	0	74	0	74	0	42	0	0	0
comm pes	0	17	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	17	0	20	0	20	0	17	0	0	0
bus	0	2	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	2	0	4	0	4	0	2	0	0	0
moto	0	15	0	0	0	0	0	94	0	0	0	0	15	0	94	0	94	0	15	0	0	0
bici	0	3	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	3	0	11	0	11	0	3	0	0	0
<b>8.31-9.00</b>	<b>0</b>	<b>316</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>861</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>316</b>	<b>0</b>	<b>861</b>	<b>0</b>	<b>1177</b>	<b>861</b>	<b>0</b>	<b>316</b>	<b>0</b>	<b>1177</b>
auto	0	264	0	0	0	0	0	286	0	0	0	0	264	0	286	0	286	0	264	0	0	0
comm leg	0	53	0	0	0	0	0	49	0	0	0	0	53	0	49	0	49	0	53	0	0	0
comm pes	0	6	0	0	0	0	0	17	0	0	0	0	6	0	17	0	17	0	6	0	0	0
bus	0	5	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	5	0	2	0	2	0	5	0	0	0
moto	0	36	0	0	0	0	0	27	0	0	0	0	36	0	27	0	27	0	36	0	0	0
bici	0	10	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	10	0	7	0	7	0	10	0	0	0
<b>17.01-17.30</b>	<b>0</b>	<b>374</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>388</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>374</b>	<b>0</b>	<b>388</b>	<b>0</b>	<b>762</b>	<b>388</b>	<b>0</b>	<b>374</b>	<b>0</b>	<b>762</b>
auto	0	379	0	0	0	0	0	349	0	0	0	0	379	0	349	0	349	0	379	0	0	0
comm leg	0	26	0	0	0	0	0	45	0	0	0	0	26	0	45	0	45	0	26	0	0	0
comm pes	0	7	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	7	0	16	0	16	0	7	0	0	0
bus	0	3	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	3	0	5	0	5	0	3	0	0	0
moto	0	61	0	0	0	0	0	36	0	0	0	0	61	0	36	0	36	0	61	0	0	0
bici	0	7	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	7	0	8	0	8	0	7	0	0	0
<b>17.31-18.00</b>	<b>0</b>	<b>483</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>459</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>483</b>	<b>0</b>	<b>459</b>	<b>0</b>	<b>942</b>	<b>459</b>	<b>0</b>	<b>483</b>	<b>0</b>	<b>942</b>
auto	0	483	0	0	0	0	0	348	0	0	0	0	483	0	348	0	348	0	483	0	0	0
comm leg	0	36	0	0	0	0	0	35	0	0	0	0	36	0	35	0	35	0	36	0	0	0
comm pes	0	8	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	8	0	11	0	11	0	8	0	0	0
bus	0	3	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	3	0	5	0	5	0	3	0	0	0
moto	0	51	0	0	0	0	0	39	0	0	0	0	51	0	39	0	39	0	51	0	0	0
bici	0	2	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	2	0	15	0	15	0	2	0	0	0
<b>18.01-18.30</b>	<b>0</b>	<b>583</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>453</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>583</b>	<b>0</b>	<b>453</b>	<b>0</b>	<b>1036</b>	<b>453</b>	<b>0</b>	<b>583</b>	<b>0</b>	<b>1036</b>
auto	0	371	0	0	0	0	0	354	0	0	0	0	371	0	354	0	354	0	371	0	0	0
comm leg	0	34	0	0	0	0	0	24	0	0	0	0	34	0	24	0	24	0	34	0	0	0
comm pes	0	7	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	7	0	13	0	13	0	7	0	0	0
bus	0	5	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	5	0	5	0	5	0	5	0	0	0
moto	0	46	0	0	0	0	0	38	0	0	0	0	46	0	38	0	38	0	46	0	0	0
bici	0	7	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	7	0	11	0	11	0	7	0	0	0
<b>18.31-19.00</b>	<b>0</b>	<b>470</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>445</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>470</b>	<b>0</b>	<b>445</b>	<b>0</b>	<b>915</b>	<b>445</b>	<b>0</b>	<b>470</b>	<b>0</b>	<b>915</b>
<b>totale mattina</b>	<b>0</b>	<b>1047</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3235</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1047</b>	<b>0</b>	<b>3235</b>	<b>0</b>	<b>4282</b>	<b>3235</b>	<b>0</b>	<b>1047</b>	<b>0</b>	<b>4282</b>
<b>totale sera</b>	<b>0</b>	<b>1910</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1745</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1910</b>	<b>0</b>	<b>1745</b>	<b>0</b>	<b>3655</b>	<b>1745</b>	<b>0</b>	<b>1910</b>	<b>0</b>	<b>3655</b>
<b>totale 4 ore</b>	<b>0</b>	<b>2957</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4980</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2957</b>	<b>0</b>	<b>4980</b>	<b>0</b>	<b>7937</b>	<b>4980</b>	<b>0</b>	<b>2957</b>	<b>0</b>	<b>7937</b>
<b>media h mat</b>	<b>0</b>	<b>524</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1618</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>524</b>	<b>0</b>	<b>1618</b>	<b>0</b>	<b>1713</b>	<b>1618</b>	<b>0</b>	<b>524</b>	<b>0</b>	<b>1713</b>
<b>media h sera</b>	<b>0</b>	<b>955</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>873</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>955</b>	<b>0</b>	<b>873</b>	<b>0</b>	<b>1218</b>	<b>873</b>	<b>0</b>	<b>955</b>	<b>0</b>	<b>1218</b>
<b>media 4 ore</b>	<b>0</b>	<b>739</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1245</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>739</b>	<b>0</b>	<b>1245</b>	<b>0</b>	<b>1058</b>	<b>1245</b>	<b>0</b>	<b>739</b>	<b>0</b>	<b>992</b>

ISTOGRAMMI FLUSSI ELEMENTARI RILEVATI

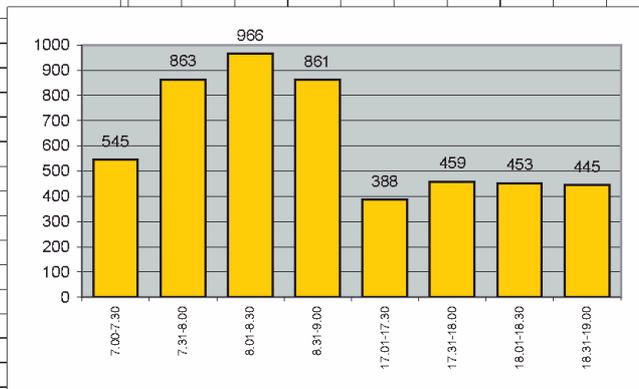
a - da Pedroni a Bovisasca (est-ovest)



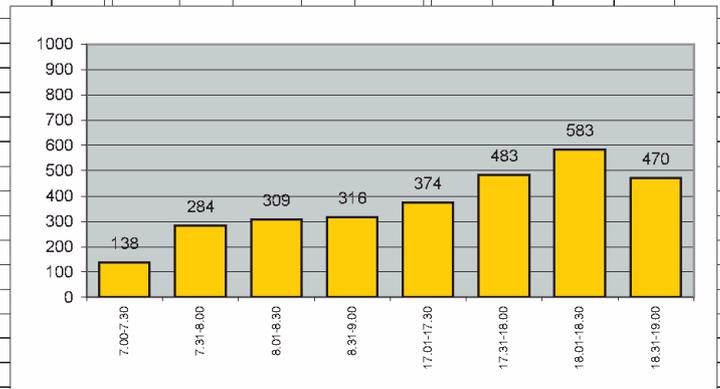
e - da Bovisasca a Pedroni (ovest-est)



c - da Bovisasca a Pedroni (ovest-est)



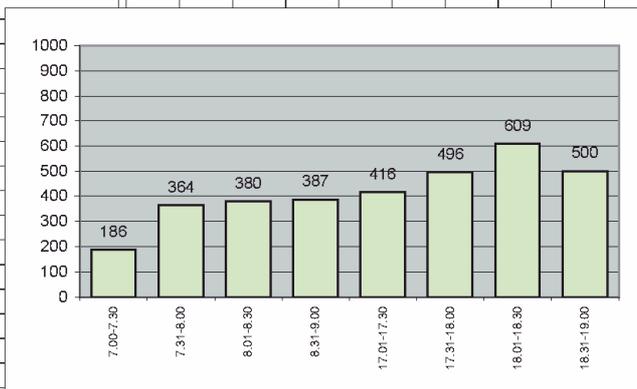
g - da Pedroni a Bovisasca (est-ovest)



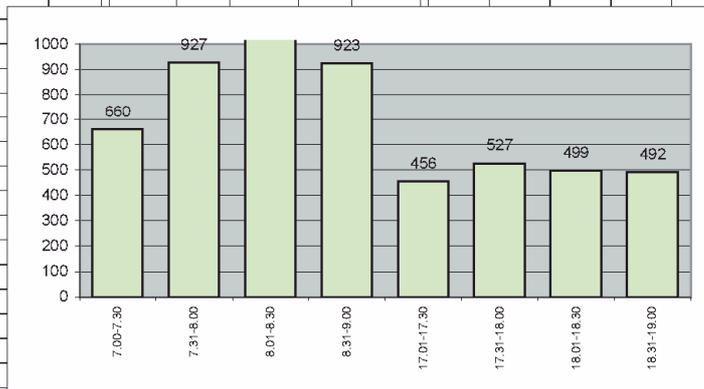
	flussi elementari omogeneizzati												entrate					uscite				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	a	b	c	d	e	f	g	h		
	dx	c	sx	dx	c	sx	dx	c	sx	dx	c	sx	1+2+3	4+5+6	7+8+9	10+11+12	tot	4+8+12	7+11+3	10+2+6	1+5+9	tot
auto	0	94	0	0	0	0	0	406	0	0	0	0	94	0	406	0	406	0	94	0		
comm leg	0	36	0	0	0	0	0	138	0	0	0	0	36	0	138	0	138	0	36	0		
comm pes	0	48	0	0	0	0	0	76	0	0	0	0	48	0	76	0	76	0	48	0		
bus	0	4	0	0	0	0	0	28	0	0	0	0	4	0	28	0	28	0	4	0		
moto	0	3	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	3	0	9	0	9	0	3	0		
bici	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	1	0	3	0	3	0	1	0		
<b>7.00-7.30</b>	<b>0</b>	<b>186</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>660</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>186</b>	<b>0</b>	<b>660</b>	<b>0</b>	<b>846</b>	<b>660</b>	<b>0</b>	<b>186</b>	<b>0</b>	<b>846</b>
auto	0	202	0	0	0	0	0	687	0	0	0	0	202	0	687	0	687	0	202	0		
comm leg	0	60	0	0	0	0	0	114	0	0	0	0	60	0	114	0	114	0	60	0		
comm pes	0	80	0	0	0	0	0	56	0	0	0	0	80	0	56	0	56	0	80	0		
bus	0	12	0	0	0	0	0	28	0	0	0	0	12	0	28	0	28	0	12	0		
moto	0	9	0	0	0	0	0	38	0	0	0	0	9	0	38	0	38	0	9	0		
bici	0	1	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	1	0	4	0	4	0	1	0		
<b>7.31-8.00</b>	<b>0</b>	<b>364</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>927</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>364</b>	<b>0</b>	<b>927</b>	<b>0</b>	<b>1291</b>	<b>927</b>	<b>0</b>	<b>364</b>	<b>0</b>	<b>1291</b>
auto	0	232	0	0	0	0	0	755	0	0	0	0	232	0	755	0	755	0	232	0		
comm leg	0	51	0	0	0	0	0	116	0	0	0	0	51	0	116	0	116	0	51	0		
comm pes	0	68	0	0	0	0	0	76	0	0	0	0	68	0	76	0	76	0	68	0		
bus	0	16	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	16	0	20	0	20	0	16	0		
moto	0	9	0	0	0	0	0	51	0	0	0	0	9	0	51	0	51	0	9	0		
bici	0	4	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	4	0	9	0	9	0	4	0		
<b>8.01-8.30</b>	<b>0</b>	<b>380</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1026</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>380</b>	<b>0</b>	<b>1026</b>	<b>0</b>	<b>1406</b>	<b>1026</b>	<b>0</b>	<b>380</b>	<b>0</b>	<b>1406</b>
auto	0	237	0	0	0	0	0	658	0	0	0	0	237	0	658	0	658	0	237	0		
comm leg	0	63	0	0	0	0	0	111	0	0	0	0	63	0	111	0	111	0	63	0		
comm pes	0	68	0	0	0	0	0	80	0	0	0	0	68	0	80	0	80	0	68	0		
bus	0	8	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	8	0	16	0	16	0	8	0		
moto	0	8	0	0	0	0	0	47	0	0	0	0	8	0	47	0	47	0	8	0		
bici	0	3	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	3	0	11	0	11	0	3	0		
<b>8.31-9.00</b>	<b>0</b>	<b>387</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>923</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>387</b>	<b>0</b>	<b>923</b>	<b>0</b>	<b>1310</b>	<b>923</b>	<b>0</b>	<b>387</b>	<b>0</b>	<b>1310</b>
auto	0	264	0	0	0	0	0	286	0	0	0	0	264	0	286	0	286	0	264	0		
comm leg	0	80	0	0	0	0	0	74	0	0	0	0	80	0	74	0	74	0	80	0		
comm pes	0	24	0	0	0	0	0	68	0	0	0	0	24	0	68	0	68	0	24	0		
bus	0	20	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	20	0	8	0	8	0	20	0		
moto	0	18	0	0	0	0	0	14	0	0	0	0	18	0	14	0	14	0	18	0		
bici	0	10	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	10	0	7	0	7	0	10	0		
<b>17.01-17.30</b>	<b>0</b>	<b>416</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>456</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>416</b>	<b>0</b>	<b>456</b>	<b>0</b>	<b>872</b>	<b>456</b>	<b>0</b>	<b>416</b>	<b>0</b>	<b>872</b>
auto	0	379	0	0	0	0	0	349	0	0	0	0	379	0	349	0	349	0	379	0		
comm leg	0	39	0	0	0	0	0	68	0	0	0	0	39	0	68	0	68	0	39	0		
comm pes	0	28	0	0	0	0	0	64	0	0	0	0	28	0	64	0	64	0	28	0		
bus	0	12	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	12	0	20	0	20	0	12	0		
moto	0	31	0	0	0	0	0	18	0	0	0	0	31	0	18	0	18	0	31	0		
bici	0	7	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	7	0	8	0	8	0	7	0		
<b>17.31-18.00</b>	<b>0</b>	<b>496</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>527</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>496</b>	<b>0</b>	<b>527</b>	<b>0</b>	<b>1022</b>	<b>527</b>	<b>0</b>	<b>496</b>	<b>0</b>	<b>1022</b>
auto	0	483	0	0	0	0	0	348	0	0	0	0	483	0	348	0	348	0	483	0		
comm leg	0	54	0	0	0	0	0	53	0	0	0	0	54	0	53	0	53	0	54	0		
comm pes	0	32	0	0	0	0	0	44	0	0	0	0	32	0	44	0	44	0	32	0		
bus	0	12	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	12	0	20	0	20	0	12	0		
moto	0	26	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	26	0	20	0	20	0	26	0		
bici	0	2	0	0	0	0	0	15	0	0	0	0	2	0	15	0	15	0	2	0		
<b>18.01-18.30</b>	<b>0</b>	<b>609</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>499</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>609</b>	<b>0</b>	<b>499</b>	<b>0</b>	<b>1108</b>	<b>499</b>	<b>0</b>	<b>609</b>	<b>0</b>	<b>1108</b>
auto	0	371	0	0	0	0	0	354	0	0	0	0	371	0	354	0	354	0	371	0		
comm leg	0	51	0	0	0	0	0	36	0	0	0	0	51	0	36	0	36	0	51	0		
comm pes	0	28	0	0	0	0	0	52	0	0	0	0	28	0	52	0	52	0	28	0		
bus	0	20	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	20	0	20	0	20	0	20	0		
moto	0	23	0	0	0	0	0	19	0	0	0	0	23	0	19	0	19	0	23	0		
bici	0	7	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	7	0	11	0	11	0	7	0		
<b>18.31-19.00</b>	<b>0</b>	<b>500</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>492</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>500</b>	<b>0</b>	<b>492</b>	<b>0</b>	<b>992</b>	<b>492</b>	<b>0</b>	<b>500</b>	<b>0</b>	<b>992</b>
<b>totale mattina</b>	<b>0</b>	<b>1317</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3536</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1317</b>	<b>0</b>	<b>3536</b>	<b>0</b>	<b>4852</b>	<b>3536</b>	<b>0</b>	<b>1317</b>	<b>0</b>	<b>4852</b>
<b>totale sera</b>	<b>0</b>	<b>2020</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1974</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2020</b>	<b>0</b>	<b>1974</b>	<b>0</b>	<b>3993</b>	<b>1974</b>	<b>0</b>	<b>2020</b>	<b>0</b>	<b>3993</b>
<b>totale 4 ore</b>	<b>0</b>	<b>3336</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5509</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3336</b>	<b>0</b>	<b>5509</b>	<b>0</b>	<b>8845</b>	<b>5509</b>	<b>0</b>	<b>3336</b>	<b>0</b>	<b>8845</b>
<b>media h mat</b>	<b>0</b>	<b>658</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1768</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>658</b>	<b>0</b>	<b>1768</b>	<b>0</b>	<b>1941</b>	<b>1768</b>	<b>0</b>	<b>658</b>	<b>0</b>	<b>1941</b>
<b>media h sera</b>	<b>0</b>	<b>1010</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>987</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1010</b>	<b>0</b>	<b>987</b>	<b>0</b>	<b>1331</b>	<b>987</b>	<b>0</b>	<b>1010</b>	<b>0</b>	<b>1331</b>
<b>media 4 ore</b>	<b>0</b>	<b>834</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1377</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>834</b>	<b>0</b>	<b>1377</b>	<b>0</b>	<b>1179</b>	<b>1377</b>	<b>0</b>	<b>834</b>	<b>0</b>	<b>1106</b>

ISTOGRAMMI FLUSSI ELEMENTARI OMOGENEIZZATI

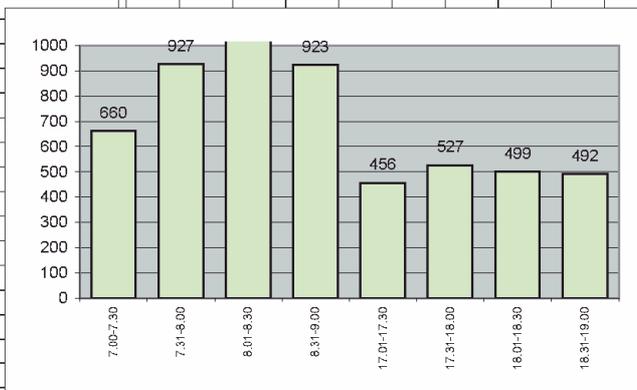
a - da Pedroni a Bovisasca (est-ovest)



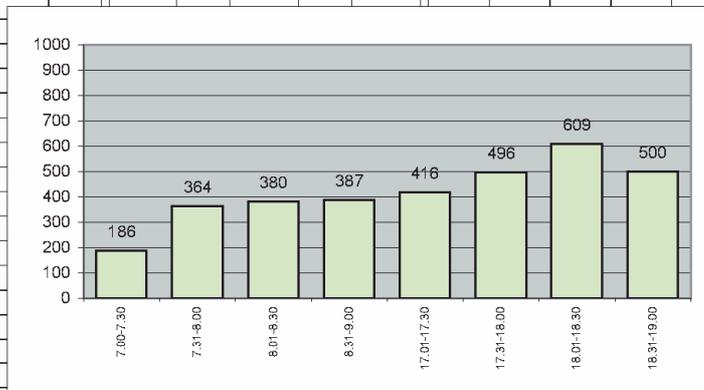
e - da Bovisasca a Pedroni (ovest-est)



c - da Bovisasca a Pedroni (ovest-est)



g - da Pedroni a Bovisasca (est-ovest)

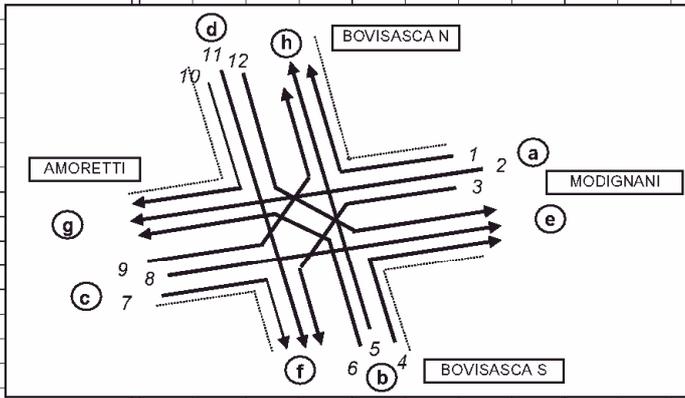


														TOTALE 4 ORE				DATI RILEVATI								
														a	b	c	d					e	f	g	h	
auto														2262	0	3843	0					3843	0	2262	0	
comm leggeri														289	0	472	0					472	0	289	0	
comm pesanti														94	0	129	0					129	0	94	0	
bus														26	0	40	0					40	0	26	0	
moto														251	0	428	0					428	0	251	0	
bici														35	0	68	0					68	0	35	0	
														2957	0	4980	0	<b>7937</b>				4980	0	2957	0	<b>7937</b>
														rami				scelta modale del mezzo								
														a+e	b+f	c+g	d+h									
auto														6105	0	6105	0					77%	0%	77%	0%	
comm leggeri														761	0	761	0					10%	0%	10%	0%	
comm pesanti														223	0	223	0					3%	0%	3%	0%	
bus														66	0	66	0					1%	0%	1%	0%	
moto														679	0	679	0					9%	0%	9%	0%	
bici														103	0	103	0					1%	0%	1%	0%	
														7937	0	7937	0	<b>15874</b>	100%	0%	100%	0%				
														TOTALE 4 ORE DATI OMOGENEIZZATI												
														a	b	c	d					e	f	g	h	
auto														2262	0	3843	0					3843	0	2262	0	
comm leggeri														434	0	708	0					708	0	434	0	
comm pesanti														376	0	516	0					516	0	376	0	
bus														104	0	160	0					160	0	104	0	
moto														126	0	214	0					214	0	126	0	
bici														35	0	68	0					68	0	35	0	
														3336	0	5509	0	<b>8845</b>	5509	0	3336	0	<b>8845</b>			
														rami				scelta modale del mezzo								
														a+e	b+f	c+g	d+h									
auto														6105	0	6105	0					69%	0%	69%	0%	
comm leggeri														1142	0	1142	0					13%	0%	13%	0%	
comm pesanti														892	0	892	0					10%	0%	10%	0%	
bus														264	0	264	0					3%	0%	3%	0%	
moto														340	0	340	0					4%	0%	4%	0%	
bici														103	0	103	0					1%	0%	1%	0%	
														8845	0	8845	0	<b>17690</b>	100%	0%	100%	0%				

**TAB. A.1.e - CONTEGGI CLASSIFICATI TRAFFICO VEICOLARE**

maggio 2012

**POSTAZIONE P5 (Bovisasca N-Modignani-Bovisasca S-Amoretti)**

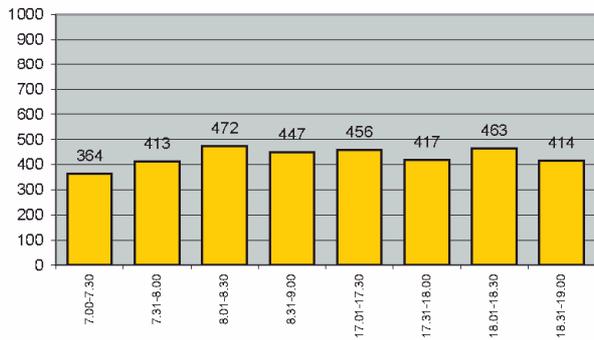


flussi elementari rilevati			
n	origine	destinazione	direzione
1	Modignani	Bovisasca N	dx
2	Modignani	Amoretti	c
3	Modignani	Bovisasca S	sx
4	Bovisasca S	Modignani	dx
5	Bovisasca S	Bovisasca N	c
6	Bovisasca S	Amoretti	sx
7	Amoretti	Bovisasca S	dx
8	Amoretti	Modignani	c
9	Amoretti	Bovisasca N	sx
10	Bovisasca N	Amoretti	dx
11	Bovisasca N	Bovisasca S	c
12	Bovisasca N	Modignani	sx

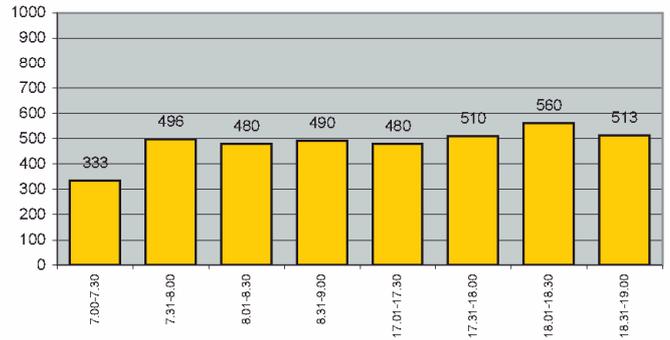
	flussi elementari rilevati												entrate				uscite				TOT	
	1 dx	2 c	3 sx	4 dx	5 c	6 sx	7 dx	8 c	9 sx	10 dx	11 c	12 sx	1+2+3	4+5+6	7+8+9	10+11+12	e	f	g	h		
<b>7.00-7.30</b>	37	189	138	60	60	43	131	253	81	99	239	20	364	163	465	358	1350	333	508	331	178	1350
<b>7.31-8.00</b>	37	217	159	82	101	81	154	384	128	115	257	30	413	264	666	402	1745	496	570	413	266	1745
<b>8.01-8.30</b>	34	274	164	113	121	97	251	309	116	138	246	58	472	331	676	442	1921	480	661	509	271	1921
<b>8.31-9.00</b>	23	263	161	95	103	99	247	357	140	129	263	38	447	297	744	430	1918	490	671	491	266	1918
<b>17.01-17.30</b>	43	279	134	115	164	112	88	319	193	87	211	46	456	391	600	344	1791	480	433	478	400	1791
<b>17.31-18.00</b>	25	266	126	110	208	153	132	349	216	178	225	51	417	471	697	454	2039	510	483	597	449	2039
<b>18.01-18.30</b>	37	294	132	149	255	148	105	372	224	167	224	39	463	552	701	430	2146	560	461	609	516	2146
<b>18.31-19.00</b>	32	248	134	113	271	156	126	349	220	181	225	51	414	540	695	457	2106	513	485	585	523	2106
<b>totale mattina</b>	131	943	622	350	385	320	783	1303	465	481	1005	146	1696	1055	2551	1632	6934	1799	2410	1744	981	6934
<b>totale sera</b>	137	1087	526	487	898	569	451	1389	853	613	885	187	1750	1954	2693	1685	8082	2063	1862	2269	1888	8082
<b>totale 4 ore</b>	268	2030	1148	837	1283	889	1234	2692	1318	1094	1890	333	3446	3009	5244	3317	15016	3862	4272	4013	2869	15016
<b>media h mat</b>	66	472	311	175	193	160	392	652	233	241	503	73	848	528	1276	816	2774	900	1205	872	491	2774
<b>media h sera</b>	69	544	263	244	449	285	226	695	427	307	443	94	875	977	1347	843	2694	1032	931	1135	944	2694
<b>media 4 ore</b>	67	508	287	209	321	222	309	673	330	274	473	83	862	752	1311	829	2002	966	1068	1003	717	1877

ISTOGRAMMI FLUSSI ELEMENTARI RILEVATI

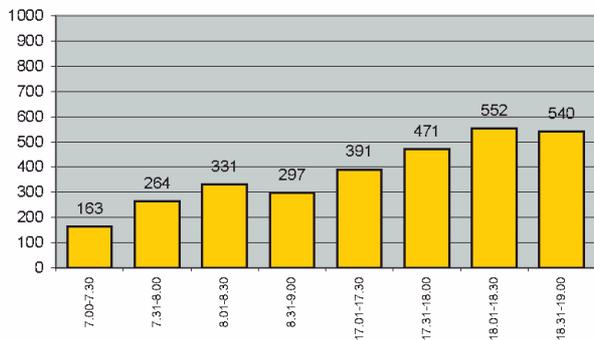
a - entrata incrocio da via Modignani



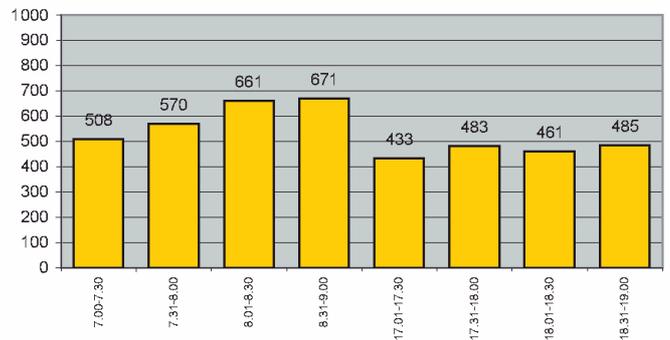
e - uscita incrocio per via Modignani



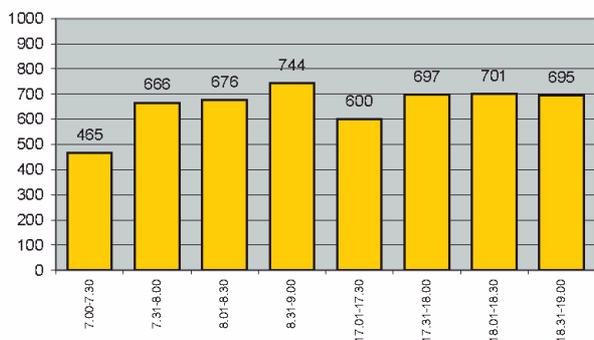
b - entrata incrocio da via Bovisasca S



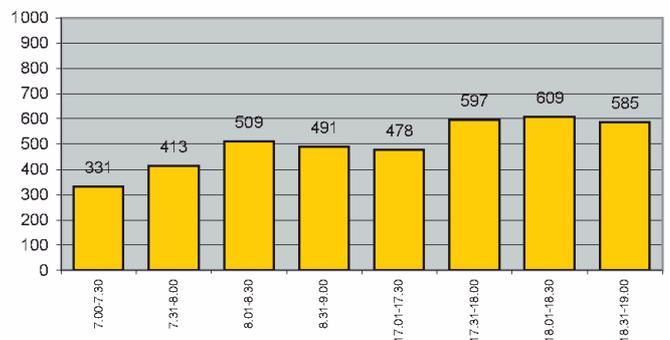
f - uscita incrocio per via Bovisasca S



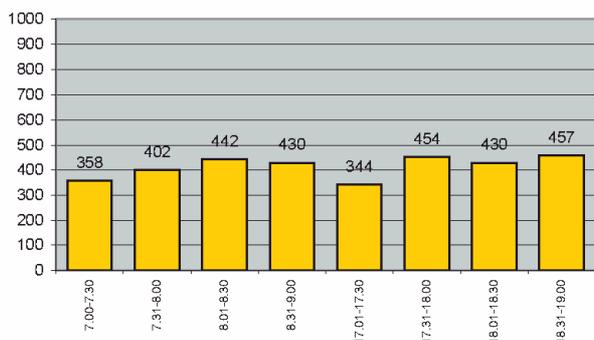
c - entrata incrocio da via Amoretti



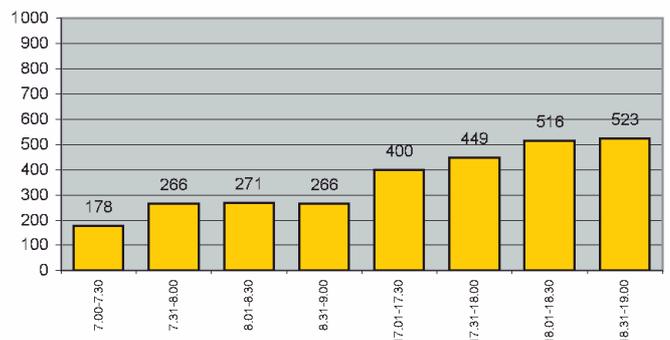
g - uscita incrocio per via Amoretti



d - entrata incrocio da via Bovisasca N



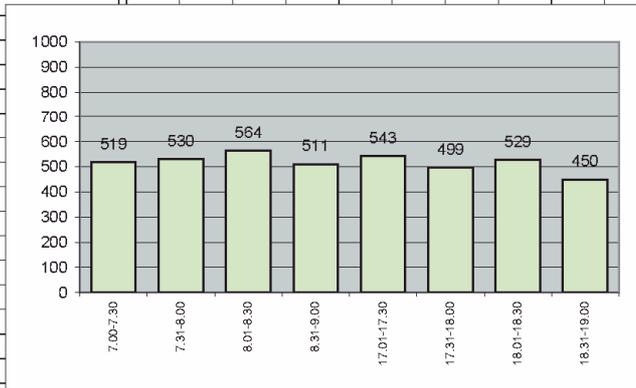
h - uscita incrocio per via Bovisasca N



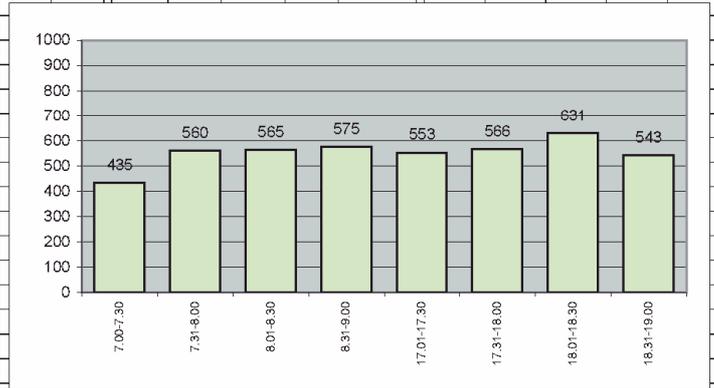
	flussi elementari omogeneizzati												entrate					uscite				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	a	b	c	d	tot	e	f	g	h	tot
	dx	c	sx	dx	c	sx	dx	c	sx	dx	c	sx	1+2+3	4+5+6	7+8+9	10+11+12		4+8+12	7+11+3	10+2+6	1+5+9	
auto	23	135	87	41	45	35	86	184	54	77	169	12	245	121	324	258		237	342	247	122	
comm leggeri	5	51	39	17	9	12	47	72	17	12	54	5	95	38	135	71		93	140	75	30	
comm pesanti	20	28	52	16	4	0	12	32	20	12	24	12	100	20	64	48		60	88	40	44	
bus	20	16	36	12	0	0	0	20	0	0	0	8	72	12	20	8		40	36	16	20	
moto	1	4	1	1	4	0	5	4	6	4	13	0	6	4	14	17		4	19	8	10	
bici	0	1	1	0	1	0	2	1	0	3	2	0	2	1	3	5		1	5	4	1	
<b>7.00-7.30</b>	<b>68</b>	<b>235</b>	<b>216</b>	<b>86</b>	<b>63</b>	<b>47</b>	<b>151</b>	<b>313</b>	<b>96</b>	<b>108</b>	<b>262</b>	<b>37</b>	<b>519</b>	<b>196</b>	<b>560</b>	<b>407</b>	<b>1681</b>	<b>435</b>	<b>629</b>	<b>390</b>	<b>227</b>	<b>1681</b>
auto	25	164	113	61	80	62	93	316	96	66	170	16	302	203	505	252		393	376	292	201	
comm leggeri	9	42	39	23	11	17	50	50	20	24	62	8	90	50	119	93		80	150	83	39	
comm pesanti	12	28	48	0	4	0	16	20	8	16	4	0	88	4	44	20		20	68	44	24	
bus	4	16	20	16	0	0	0	28	0	0	0	4	40	16	28	4		48	20	16	4	
moto	1	7	1	1	7	4	11	9	8	12	22	4	9	12	27	38		14	33	23	16	
bici	0	0	1	0	0	0	3	6	1	5	2	0	1	0	10	7		6	6	5	1	
<b>7.31-8.00</b>	<b>51</b>	<b>257</b>	<b>222</b>	<b>101</b>	<b>101</b>	<b>83</b>	<b>172</b>	<b>428</b>	<b>133</b>	<b>123</b>	<b>259</b>	<b>32</b>	<b>530</b>	<b>284</b>	<b>733</b>	<b>414</b>	<b>1960</b>	<b>560</b>	<b>653</b>	<b>463</b>	<b>285</b>	<b>1960</b>
auto	20	230	110	84	99	74	199	254	98	78	189	37	360	257	551	304		375	498	382	217	
comm leggeri	11	29	29	18	14	24	38	42	8	20	33	5	68	56	87	57		65	99	72	32	
comm pesanti	12	12	40	20	0	0	28	40	16	20	0	4	64	20	84	24		64	68	32	28	
bus	8	24	20	16	0	0	0	20	0	4	0	4	52	16	20	8		40	20	28	8	
moto	1	7	10	3	5	3	9	5	5	19	16	7	18	11	18	42		15	34	29	11	
bici	0	2	0	2	3	2	3	2	0	3	4	2	2	7	5	9		6	7	7	3	
<b>8.01-8.30</b>	<b>52</b>	<b>304</b>	<b>209</b>	<b>143</b>	<b>121</b>	<b>103</b>	<b>276</b>	<b>363</b>	<b>126</b>	<b>144</b>	<b>242</b>	<b>59</b>	<b>564</b>	<b>366</b>	<b>765</b>	<b>444</b>	<b>2138</b>	<b>565</b>	<b>726</b>	<b>550</b>	<b>298</b>	<b>2138</b>
auto	20	214	131	73	87	85	191	297	101	94	178	27	365	245	589	299		397	500	393	208	
comm leggeri	0	35	23	18	18	12	38	32	14	14	26	3	57	48	83	42		53	86	60	32	
comm pesanti	0	12	12	8	0	0	32	60	12	16	16	0	24	8	104	32		68	60	28	12	
bus	4	32	16	12	0	4	0	20	24	0	0	8	52	16	44	8		40	16	36	28	
moto	1	7	4	2	2	2	10	9	10	11	27	4	12	6	28	41		14	40	20	13	
bici	0	1	0	1	0	1	4	2	1	1	11	0	1	2	7	12		3	15	3	1	
<b>8.31-9.00</b>	<b>25</b>	<b>301</b>	<b>186</b>	<b>114</b>	<b>107</b>	<b>104</b>	<b>274</b>	<b>419</b>	<b>162</b>	<b>135</b>	<b>257</b>	<b>42</b>	<b>511</b>	<b>325</b>	<b>855</b>	<b>434</b>	<b>2124</b>	<b>575</b>	<b>717</b>	<b>540</b>	<b>294</b>	<b>2124</b>
auto	37	225	109	91	123	83	69	272	176	65	151	38	371	297	517	254		401	329	373	336	
comm leggeri	2	42	8	20	23	20	15	29	20	15	66	3	51	62	63	84		51	89	77	44	
comm pesanti	0	28	48	12	0	4	20	40	8	8	8	12	76	16	68	28		64	76	40	8	
bus	4	16	12	8	0	0	0	12	0	0	0	4	32	8	12	4		24	12	16	4	
moto	2	8	3	2	13	8	2	8	1	4	6	1	12	22	10	11		10	10	19	16	
bici	1	0	0	3	0	0	1	0	0	2	3	0	1	3	1	5		3	4	2	1	
<b>17.01-17.30</b>	<b>45</b>	<b>319</b>	<b>179</b>	<b>135</b>	<b>159</b>	<b>114</b>	<b>107</b>	<b>360</b>	<b>205</b>	<b>94</b>	<b>234</b>	<b>58</b>	<b>543</b>	<b>408</b>	<b>671</b>	<b>386</b>	<b>2007</b>	<b>553</b>	<b>519</b>	<b>527</b>	<b>408</b>	<b>2007</b>
auto	20	225	95	85	161	131	105	293	193	140	185	36	340	377	591	361		414	385	496	374	
comm leggeri	0	21	17	11	30	20	17	47	21	27	29	14	38	60	84	69		71	62	68	51	
comm pesanti	4	28	40	4	0	0	12	24	4	16	20	4	72	4	40	40		32	72	44	8	
bus	8	12	16	12	0	0	0	12	0	0	8	8	36	12	12	16		32	24	12	8	
moto	1	8	3	7	13	4	6	8	4	8	6	2	12	24	18	16		16	15	20	18	
bici	0	1	0	0	1	1	1	1	0	0	2	0	1	2	2	2		1	3	2	1	
<b>17.31-18.00</b>	<b>33</b>	<b>295</b>	<b>171</b>	<b>119</b>	<b>205</b>	<b>156</b>	<b>141</b>	<b>384</b>	<b>222</b>	<b>191</b>	<b>250</b>	<b>63</b>	<b>499</b>	<b>479</b>	<b>747</b>	<b>504</b>	<b>2228</b>	<b>566</b>	<b>561</b>	<b>642</b>	<b>460</b>	<b>2228</b>
auto	29	251	100	113	203	121	88	320	207	141	184	26	380	437	615	351		459	372	513	439	
comm leggeri	3	27	11	9	29	11	6	32	14	18	18	8	41	48	51	44		48	35	56	45	
comm pesanti	4	12	36	24	0	4	4	32	4	8	12	4	52	28	40	24		60	52	24	8	
bus	8	16	16	16	0	0	0	16	0	0	0	4	40	16	16	4		36	16	16	8	
moto	2	9	6	7	17	10	5	9	3	5	11	2	17	33	17	17		18	22	23	21	
bici	0	0	0	6	0	0	2	1	1	3	4	3	0	6	4	10		10	6	3	1	
<b>18.01-18.30</b>	<b>46</b>	<b>315</b>	<b>169</b>	<b>175</b>	<b>248</b>	<b>145</b>	<b>105</b>	<b>410</b>	<b>229</b>	<b>175</b>	<b>229</b>	<b>46</b>	<b>529</b>	<b>568</b>	<b>743</b>	<b>449</b>	<b>2289</b>	<b>631</b>	<b>502</b>	<b>635</b>	<b>522</b>	<b>2289</b>
auto	23	220	113	88	234	145	102	304	204	150	179	33	356	467	610	362		425	394	515	461	
comm leggeri	5	12	12	9	5	3	11	29	14	14	41	9	29	17	53	63		47	63	29	23	
comm pesanti	4	4	4	12	0	0	0	8	8	8	8	0	12	12	8	16		12	12	12	12	
bus	8	16	16	12	0	0	0	12	0	0	0	8	40	12	12	8		32	16	16	8	
moto	2	7	4	5	16	4	9	12	3	8	5	3	13	25	23	15		19	17	19	20	
bici	0	1	0	3	2	1	0	0	0	5	8	5	1	6	0	18		8	8	7	2	
<b>18.31-19.00</b>	<b>41</b>	<b>260</b>	<b>149</b>	<b>129</b>	<b>257</b>	<b>153</b>	<b>121</b>	<b>356</b>	<b>228</b>	<b>184</b>	<b>240</b>	<b>58</b>	<b>450</b>	<b>539</b>	<b>705</b>	<b>482</b>	<b>2175</b>	<b>543</b>	<b>510</b>	<b>597</b>	<b>526</b>	<b>2175</b>
totale mattina	196	1096	832	444	391	336	873	1523	516	510	1020	168	2124	1171	2912	1697		2134	2725	1942	1103	7903
totale sera	165	1189	667	558	868	568	473	1510	883	644	952	225	2020	1993	2866	1820		8698	2292	2092	2400	8698
totale 4 ore	360	2285	1499	1001	1259	904	1346	3032	1399	1153	1971	393	4144	3164	5777	3517	16601	4426	4816	4341	3018	16601
media h mat	98	548	416	222	196	168	437	761	258	255	510	84	1062	585	1456	849	3161	1067	1362	971	551	3161
media h sera	82	594	334	279	434	284	237	755	442	322	476	112	1010	997	1433	910	2899	1146	1046	1200	958	2899
media 4 ore	90	571	375	250	315	226	337	758	350	288	493	98	1036	791	1444	879	2213	1106	1204	1085	755	2075

ISTOGRAMMI FLUSSI ELEMENTARI OMOGENEIZZATI

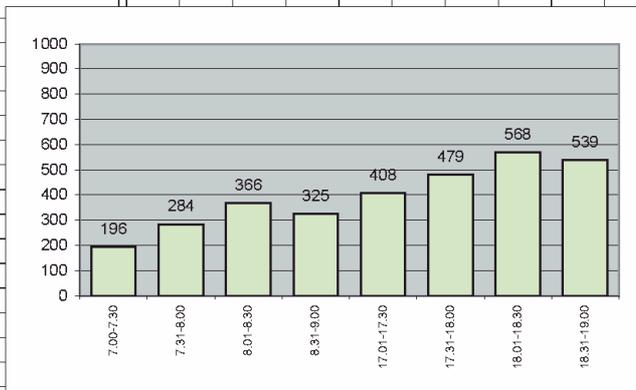
a - entrata incrocio da via Modignani



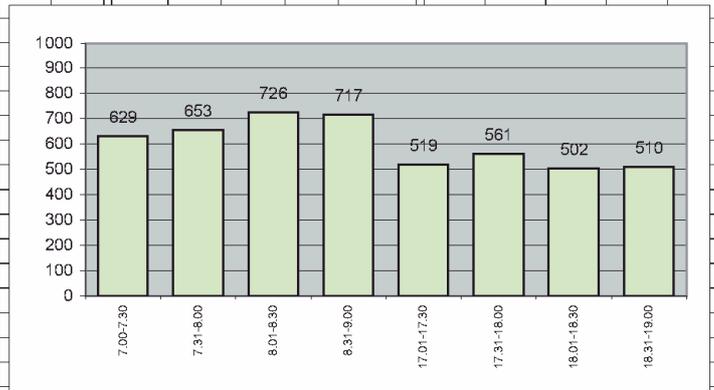
e - uscita incrocio per via Modignani



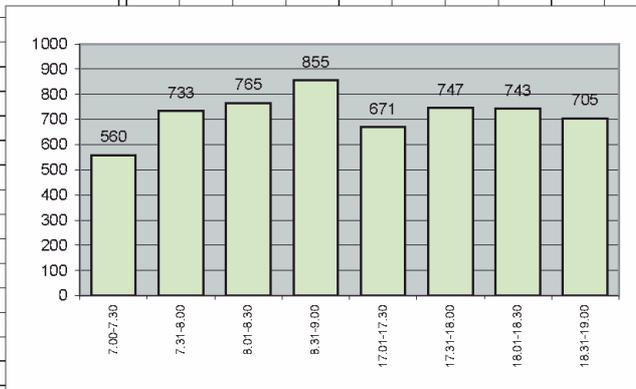
b - entrata incrocio da via Bovisasca S



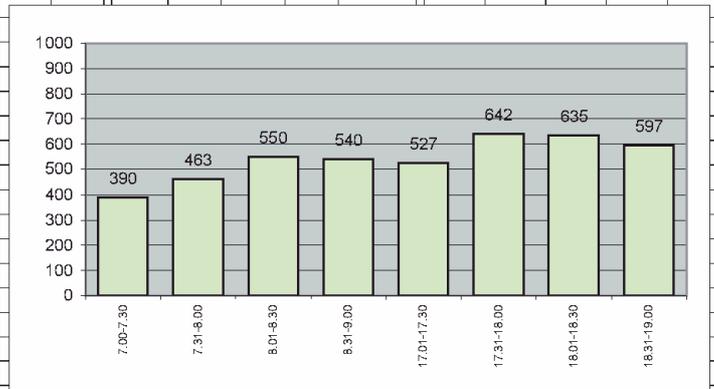
f - uscita incrocio per via Bovisasca S



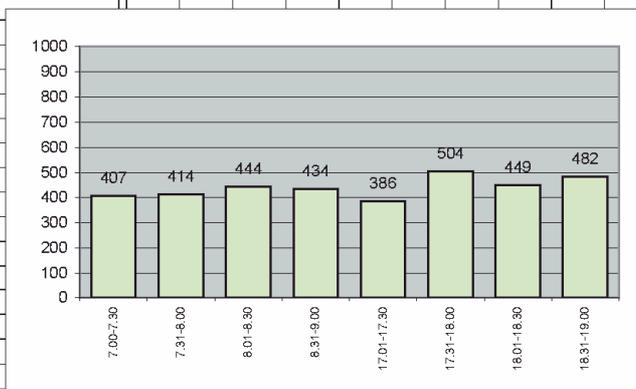
c - entrata incrocio da via Amoretti



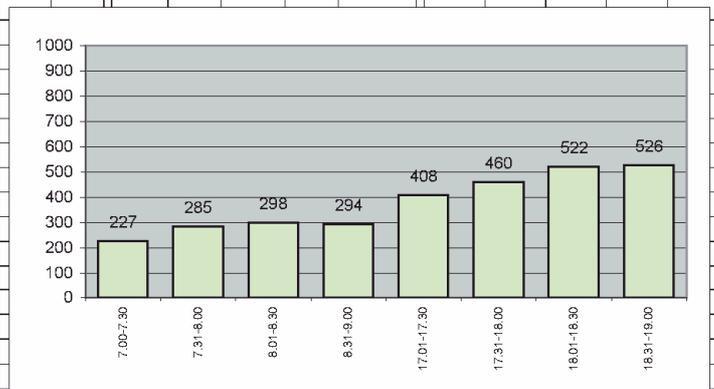
g - uscita incrocio per via Amoretti



d - entrata incrocio da via Bovisasca N



h - uscita incrocio per via Bovisasca N



													DATI RILEVATI									
													a	b	c	d	e	f	g	h		
auto													2719	2404	4302	2441	3101	3196	3211	2358		
comm leggeri													311	251	449	348	337	481	345	196		
comm pesanti													122	28	113	58	95	124	66	36		
bus													91	27	41	15	73	40	39	22		
moto													194	272	307	387	218	377	319	246		
bici													9	27	32	68	38	54	33	11		
													3446	3009	5244	3317	15016	3862	4272	4013	2869	15016
													rami				scelta modale del mezzo					
													a+e	b+f	c+g	d+h						
auto													5820	5600	7513	4799	80%	77%	81%	78%		
comm leggeri													648	732	794	544	9%	10%	9%	9%		
comm pesanti													217	152	179	94	3%	2%	2%	2%		
bus													164	67	80	37	2%	1%	1%	1%		
moto													412	649	626	633	6%	9%	7%	10%		
bici													47	81	65	79	1%	1%	1%	1%		
													7308	7281	9257	6186	30032	100%	100%	100%	100%	
													DATI OMOGENEIZZATI									
													a	b	c	d	e	f	g	h		
auto													2719	2404	4302	2441	3101	3196	3211	2358		
comm leggeri													467	377	674	522	506	722	518	294		
comm pesanti													488	112	452	232	380	496	264	144		
bus													364	108	164	60	292	160	156	88		
moto													97	136	154	194	109	189	160	123		
bici													9	27	32	68	38	54	33	11		
													4144	3164	5777	3517	16601	4426	4816	4341	3018	16601
													rami				scelta modale del mezzo					
													a+e	b+f	c+g	d+h						
auto													5820	5600	7513	4799	68%	70%	74%	73%		
comm leggeri													972	1098	1191	816	11%	14%	12%	12%		
comm pesanti													868	608	716	376	10%	8%	7%	6%		
bus													656	268	320	148	8%	3%	3%	2%		
moto													206	325	313	317	2%	4%	3%	5%		
bici													47	81	65	79	1%	1%	1%	1%		
													8569	7980	10118	6535	33201	100%	100%	100%	100%	