

transitanti sulla via I Maggio. La simultanea realizzazione delle "ottimizzazioni" dei nodi (rotatorie) fa sì che la distribuzione dei flussi sia meno impattante che nella simulazione di sensitività di cui ai paragrafi precedenti.

L'aumento dei flussi ovvero della loro canalizzazione sulla SP51 viene ritenuta compatibile e proposta come logica conseguenza della scelta già (opportunamente) fatta di riqualificarne il tracciato.

V/C e perditempo nelle intersezioni.

Dall'output modellistico che descrive il rapporto V/C ed i perditempo (cfr. sempre stato di fatto) desumiamo le seguenti indicazioni:

- In presenza della ottimizzazione delle rotatorie che attualmente fanno da "tappo" (nord e sud), tale redistribuzione dei flussi non provoca congestioni sulle estremità dell'asta;
- variano le condizioni d'uso e conseguentemente i perditempo della rotatoria con via Lazzaretto; si deve però far notare che l'entità complessiva nell'intersezione di 1.03 min e cent di min pari a 62 secondi (per tutte le manovre, interpretabile con i seguenti perditempo per braccio: 36 e 13 SP51; 7 e 6 via Lazzaretto) di cui si evidenzia la variazione (cerchio rosso) non costituisce una criticità assoluta, stante l'entità reale del perditempo stesso.

Tale "sintomo" va tuttavia attentamente valutato, poiché è indubbio che la via Lazzaretto – "baricentrica" rispetto al centro storico e piazza 24 Maggio – costituisce una connessione fondamentale per il sistema dei parcheggi a supporto del centro.

Tale considerazione ha anche spinto ad effettuare le simulazioni di cui al secondo punto, proprio per verificare l'ipotesi di un complessivo "rafforzamento" della viabilità di questo quadrante urbano; la funzione di cosiddetto "arroccamento" rispetto ad un sistema di parcheggi di attestamento e a un funzionamento selettivo/sistemico rispetto alle "traverse" di via Papa Giovanni XXIII (via Montello-via Lazzaretto-via XXV Aprile-via Milano), appare comunque significativa (cfr. punto successivo)

Assetto dei flussi: traffico distolto/acquisito.

L'elaborazione ha una sicura chiarezza: le modificazioni nella distribuzione dei flussi (traffico distolto/acquisito) fanno capire le potenzialità positive in termini ambientale e di sicurezza dello scenario prospettato. L'ampliamento della ZTL alla via I Maggio "libera" completamente il quadrante nord dai flussi di attraversamento.

Scenario ipotesi 2 – riorganizzazione complessiva asse di arroccamento vie Papa Paolo VI- Santa Lucia

Volumi di traffico.

La restituzione dei volumi di traffico è interessante perché mostra già un'ottima funzionalità dell'asse interno con volumi compresi tra 300 e 600 v/h; tali ordini di grandezza (soprattutto se riferiti all'ora di punta) sono del tutto compatibili con aree urbane residenziali.

V/C e perditempo nelle intersezioni.

Non si evidenziano modificazioni in negativo rispetto alla simulazione 1, al contrario il valore puntuale di perditempo dell'intersezione di via Lazzaretto passa da 62 a 57 secondi complessivi.

Assetto dei flussi: traffico distolto/acquisito.

E' questa l'immagine più utile alla formulazione delle considerazioni di merito. In complesso e con riferimento all'area in oggetto (quadrante centrale) si ritiene positiva la redistribuzione delle manovre in ingresso e uscita sugli assi principali (Kennedy e Papa Giovanni XXIII), nonché l'uso effettivo dell'asse che si è ottimizzato attraverso la rotatoria compatta centrale.

In sede di verifica di dettaglio si dovranno verificare le geometrie dell'immissione di via Lazzaretto e via de Francesco.