

Prima fase

Osserviamo le due - cosiddette - Ztl previste nella O.S. Guercio 38/2010 (attualmente ancora in vigore) ma mai attivate e, in particolare i loro effetti su Corso Ruggero e via V. Emanuele:

Tav Ztl 1

Con l'obbligo, per i suoi appartenenti, di Entrata da Porta Giudecca, il primo tratto di Corso Ruggero (sino a via Gioieni) viene sgravato del loro traffico in Entrata che prima vi transitava proveniente da piazza A. Diaz e piazza Garibaldi.

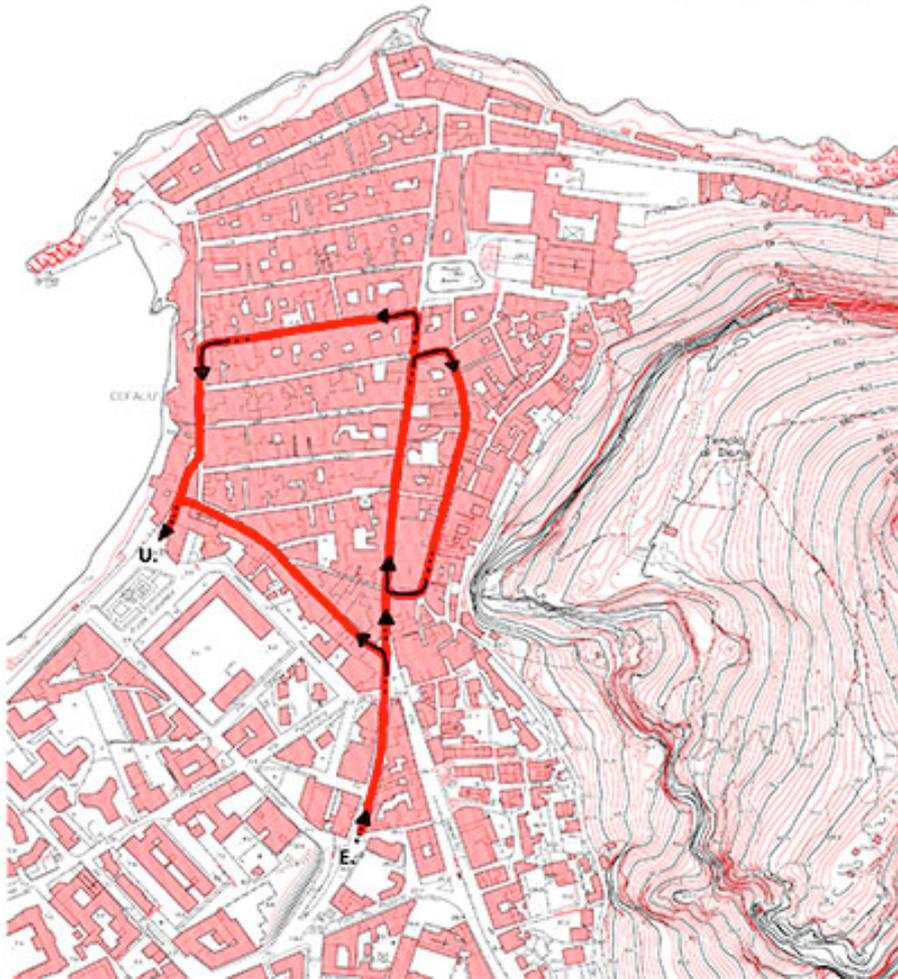


Con l'obbligo di Uscita dalla stessa Porta Giudecca, il secondo tratto di via V. Emanuele (da via Gioieni a Porta Ossuna) viene sgravato del loro traffico in Uscita che prima vi transitava verso Porta Ossuna (questi infatti non potrebbero ulteriormente proseguire perchè non troverebbero - dato che le vie poi sono tutte a scendere - come tornare indietro).

E' a ciò consequenziale però che quella parte di traffico in Uscita della Ztl 1 (che prima transitava su questo secondo tratto di via V. Emanuele verso Porta Ossuna) ora si trova a gravare sul secondo tratto del Corso (da via Gioieni a via Candeloro).

Tav Ztl 2

Con l'obbligo, per i suoi appartenenti, di Entrata da piazza A. Diaz, il primo tratto di via V. Emanuele (da piazza Marina a via Gioieni) viene sgravato del loro traffico in Entrata che prima vi transitava proveniente da Porta Giudecca, via Candeloro e via Veterani, ma solo in parte, in quanto nulla - in questo caso - impedirebbe ai suoi appartenenti, in Entrata da piazza A. Diaz, di fare un "giro largo" proseguendo su Corso Ruggero, oltre via Gioieni,



svoltando su via Veterani o via Bordonaro e proseguendo per tutta via V. Emanuele verso Porta Ossuna.

Con l'obbligo di Uscita da Porta Ossuna, il secondo tratto di Corso Ruggero (da via Gioieni a via Candeloro) viene sgravato dal loro traffico in Uscita che prima vi transitava verso Porta Giudecca, ma solo in parte, in quanto nulla impedirebbe ai suoi appartenenti, in Entrata da piazza A. Diaz, di fare quel "giro largo" proseguendo su Corso Ruggero, oltre via Gioieni (per poi svoltare - come si è già considerato - su via Veterani o via Bordonaro e proseguire su via V. Emanuele verso Porta Ossuna).

Sarà forse, a questo punto, che è nata nella mente di qualcuno l'idea dell' "Itinerario consentito".

nota: gli "itinerari consentiti" apparsi per la prima volta nella O.S. 38/2010 e ripresi nella O.S. 3/2014, sono cosa diversa dai "percorsi dedicati" iniziali (2008) di Terrasini (diciamo che ne sono una versione "più liberale"); mentre questi infatti prescrivevano ("dedicavano") a ciascuno il percorso essenziale minimo per, dalla Porta di Ingresso data, raggiungere la propria abitazione, e da lì, poi, raggiungere la Porta di Uscita data, quelli invece descrivono soltanto i confini (invalicabili) per ciascuna area in cui è consentito circolare.

Con la introduzione degli "itinerari consentiti" in particolare si obbligano coloro che della Ztl 2 amassero fare quel "giro largo" a restringerlo, svoltando immediatamente invece per via XXV novembre.

Lo scopo evidente è quello di sgravare il secondo tratto di Corso Ruggero ed il primo tratto di via V. Emanuele da traffico evidentemente ritenuto "eccedente il necessario"!

Al netto di questo, resta però che il secondo tratto di via V. Emanuele viene comunque gravato del traffico in Uscita della Ztl 2 che prima transitava invece per la seconda parte del Corso, per via Candeloro e Porta Giudecca.

Seconda fase

Proviamo a fare una sintesi degli effetti benefici, prodotti da tanto ingegno, sul Corso e su via V. Emanuele.

Considerato che:

a) - su corso Ruggero

il primo tratto

- **verrebbe sgravato** di quella parte del traffico in Entrata degli appartenenti alla Ztl 1, che prima vi transitava proveniente da piazza A. Diaz

il secondo tratto

- **verrebbe sgravato** di quella parte di traffico degli appartenenti alla Ztl 2, che prima vi transitavano in Uscita per Porta Giudecca

- **ma gravato** di quella parte di traffico in Uscita degli appartenenti alla Ztl 1, che prima transitava su via V. Emanuele verso Porta Ossuna

b) - su via V. Emanuele

il primo tratto

- **verrebbe sgravato** di quella parte di traffico degli appartenenti alla Ztl 2, che prima vi transitavano entrando da Porta Giudecca, o di quel "giro largo" che potrebbero una volta ora entrati da piazza Diaz

il secondo tratto

- **verrebbe sgravato** di quella parte di traffico in Uscita, proveniente dalla Ztl 1, che ora attraverso via Gioieni viene indirizzato verso Porta Giudecca

- **ma gravato** di quella parte di traffico in Uscita, proveniente dalla Ztl 2 che prima si indirizzava verso Porta Giudecca.

.... gli effetti "benefici" appaiono, dunque, potersi rilevare solo sul primo tratto di Corso Ruggero e sul primo tratto di via V. Emanuele.

Terza fase

Proviamo adesso a "Quantificare" tali "benefici" introdotti dalla 38/2010

E' chiaro che, in assenza di dati numerici circa i veicoli autorizzati alla circolazione e in assenza di rilevamenti statistici sugli andamenti dei loro flussi, risulta impossibile farlo in termini di "unità di transito", cioè di passaggi veicolari/l'ora; si possono solo ipotizzare quantità concettuali, rapporti, percentuali, sulla base di argomentazioni probabilistiche matematiche ovviamente elementari ma decisamente astratte.

Facciamolo per gioco.

Dati due campi attigui, ciascuno con cento punti in movimento: *quanti sono quelli che non si muovono soltanto nel loro settore ma quotidianamente tendono a sconfinare in quello accanto?*

Coloro che riterranno che la necessità di movimento è soddisfatta da quelli possibili all'interno della propria zona di appartenenza, così come normata (e cioè negano altre significative necessità di "movimento"), tenderanno a rispondere: sconfinamento-Zero!

Coloro che riterranno invece che la necessità di movimento non è soddisfatta da quei movimenti minimi, consentiti dalla propria zona di appartenenza, così normata, e cioè che vi siano infinite altre ragioni-necessità di movimento, oltre quelle considerate dalla Norma in quel Luogo, tenderanno a rispondere: sconfinamento-Cento!

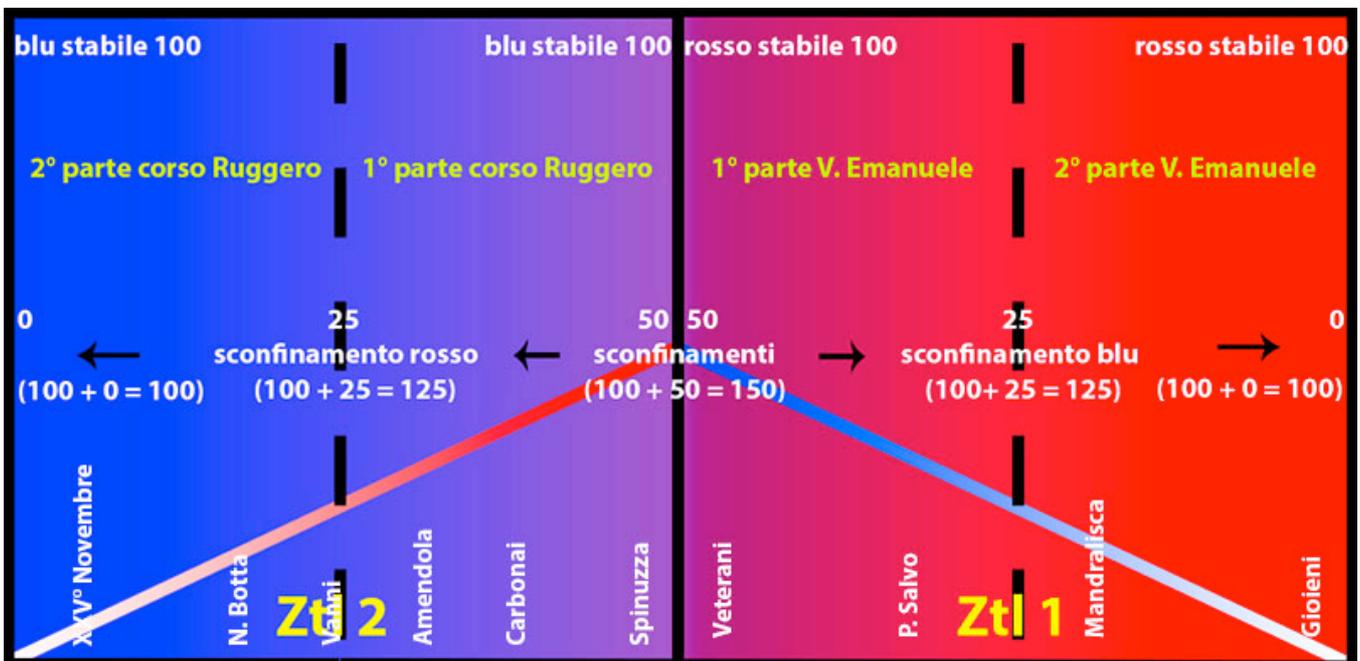
Poichè stiamo ragionando in astratto, fatto Cento il volume/intensità del "movimento" interno a ciascuna Zona, quello "di sconfinamento" sarà una media convenzionale tra Cento e Zero, e cioè Cinquanta!

In ciascuna Zona quindi, ai propri cento "movimenti", tenderanno ad aggiungersene altri cinquanta provenienti dalla Zona attigua.

Rispetto al traffico che "naturalmente" così si determinerebbe, l'azzeramento di questi 50 movimenti-sconfinamenti (degli "incontentabili" della Zona accanto), produrrà quindi una riduzione del traffico, in ciascun settore, in linea di principio, di un terzo ma sarà da considerare anche come, tendendo ogni spinta a ridursi alla distanza, tale quantità di "50" si propagherà-distribuirà nella Zona accanto via via in misura minore quanto più aumenterà la distanza del Punto in movimento "irrequieto" dalla Zona di origine.

La "percentuale" di riduzione di conseguenza dovrà essere considerata da 1/3 a 0 con lo stesso criterio.

grafico 1 - riduzione traffico Ordinanza Guercio



In ciascuna Zona possiamo osservare come il colore (massa di traffico) dell'altra vi si sovrapponga degradando di intensità progressivamente attraverso la prima e la seconda parte delle due principali vie di riferimento (corso Ruggero e via V. Emanuele).

Tale progressiva riduzione è visualizzata anche dall'andamento discendente dei due tracciati e dalla progressiva sfumatura del loro colore, e dai numeri 50, 25 e 0 che sono riferiti agli "sconfinamenti" ora eliminati.

La "riduzione di un terzo" pertanto sarà tale soltanto nella primissima parte della Zona interessata dallo "sconfinamento" (la più vicina al confine); a seguire, la riduzione ottenuta tenderà a percentuali via via più ridotte tendenti allo Zero!

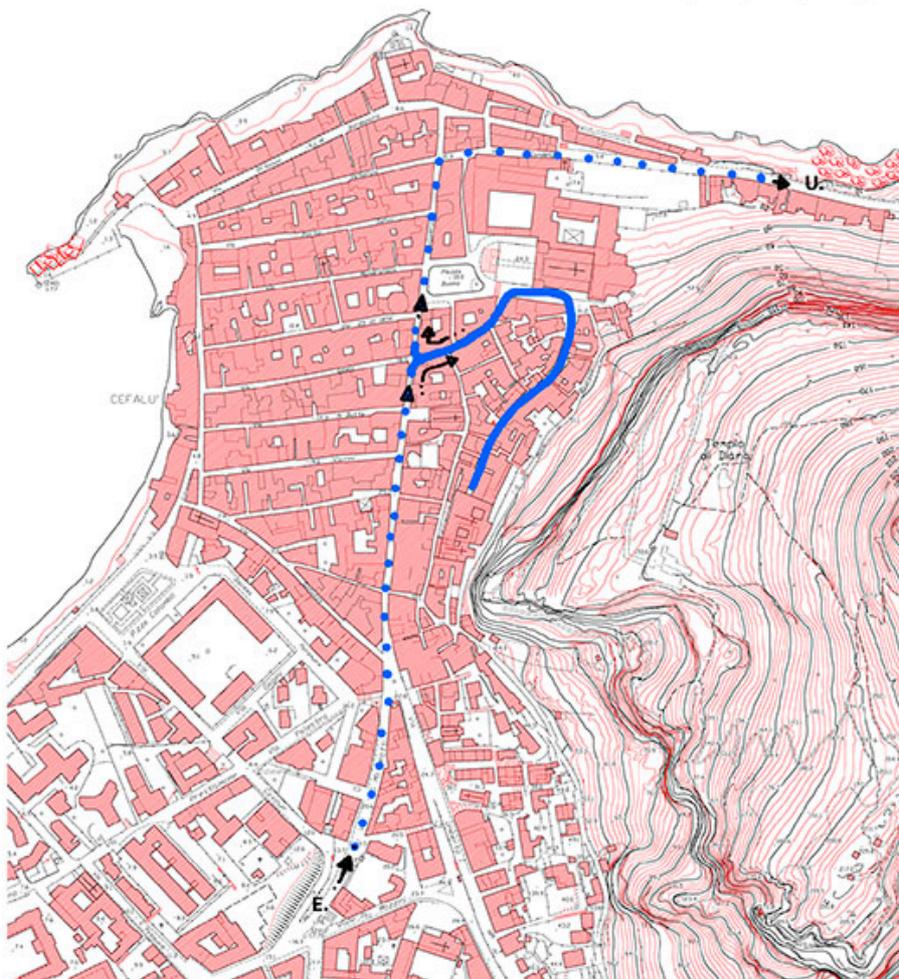
Quarta fase

Osserviamo quanto, su tale schema normativo, viene introdotto dalla O.S. Lapunzina n° 3/2014, con la novità del ritaglio di una terza zona vincolata, quella cioè del "quartiere Crucidda-Francavilla", prima facente parte, a tutti gli effetti, della Ztl 1.

Tale "nuova" zona mantiene il vincolo di Uscita della originaria Ztl 1 ma ha, come nuovo vincolo di Entrata, piazza A. Diaz.

Questo significa che il suo Traffico in Entrata, che prima transitava sul primo tratto di via V. Emanuele (proveniente da Porta Giudecca), ora transiterà sul primo tratto di corso Ruggero.

Tav. Ztl 3



Proviamo adesso a “Quantificare” gli ulteriori ”benefici” introdotti dalla 3/2014

Valutando 1/3 circa (equivalente a circa 30 “movimenti” su 100) il “peso” di questo quartiere, **all’interno** della “vecchia” Ztl 1 - spostandone il traffico in Entrata sul primo tratto di corso Ruggero -, dovremo abbassare la quota dei 100 “movimenti”, prodotti dalla Ord. Guercio su quello stesso tratto di via V. Emanuele, a circa 70 movimenti.

Se, prima, i “movimenti liberi” sul primo tratto di via V. Emanuele erano da 150 a 125 (*vedi: grafico 1*), e, con la Ordinanza Guercio, i “movimenti” vi sono stati ridotti a 100, ora, con la Ordinanza Lapunzina, tali movimenti sullo stesso tratto di via V. Emanuele verrebbero, dai 150-125 iniziali, portati a 70.

Nello stesso tempo però, i “movimenti” sul primo tratto di corso Ruggero, che la Ordinanza Guercio aveva ridotto a 100, ora, con la Ordinanza Lapunzina, verrebbero aumentati a 130 (prima i “movimenti liberi” vi erano da 150 a 125).