

Proposta di articolo al Giornale di Vicenza

24.04.2013

Occupandomi di mobilità, una volta mi fu chiesto se introdurre una rotatoria significasse sempre e comunque migliorare le condizioni di fluidità del traffico in una determinata intersezione.

Come è evidente a chiunque attraversi nelle ore di punta la Strada Regionale 11 all'altezza del sottopasso che da Olmo porta ad Altavilla la risposta evidentemente è *no*.

Nel caso specifico è *no*, non tanto nel senso che in quel punto non dovesse essere realizzata una rotatoria. Ma progettare una rotatoria non significa inserire un qualunque circoletto su una mappa cartografica.

Occorre conoscere il carico del traffico di cui stiamo trattando, e dimensionare correttamente una molteplicità di elementi, come i raggi di curvatura in ingresso e in uscita, o la dimensione delle corsie e della corona giratoria, in modo da ottenere un modello stimato sufficientemente esatto le cui condizioni garantiscano standard minimi di scorrevolezza, secondo criteri prescritti dettagliatamente in una normativa precisa in vigore dal 2006

La rotatoria appena realizzata ha una capacità insufficiente, e soprattutto determina un incolonnamento nell'approdo da ovest (da Tavernelle per intenderci) che supera abbondantemente il chilometro nell'ora di punta mattutina. Purtroppo, devo dire, questo è il caso di una strada che è stata a mio parere *rovinata*.

Lo dico tra l'altro da redattore del piano del traffico di Creazzo, che sull'efficientamento di un percorso circonvallatorio che coinvolge la S.R.11 ha puntato moltissimo.

Ad oggi, tutti gli sforzi che sono previsti in quel piano per traslare fuori dall'asse viale Italia – via Battaglione Vicenza quote rilevanti di traffico di transito dentro l'abitato, rischiano di essere completamente vani.

E pensare che era sufficiente traslare leggermente il baricentro di quella rotatoria ad ovest per potere allargare il diametro, ma soprattutto per consentire un raggio di curvatura in uscita verso Vicenza che consentisse a chi proviene da Tavernelle di dover rallentare ai 20 km/h, trovandosi di fronte ad un muro.

Perchè al di là del fatto che la rotatoria è stata progettata in modo da risultare complessivamente troppo lenta, il problema principale è proprio questo: se io ho diverse velocità di ingresso è evidente che continua a passare sempre quello che in rotatoria entra più velocemente, decretando la precedenza continua di fatto di un percorso, e relegando al ruolo di traversa secondaria la strada che entra più lenta.

Ed è proprio questo il caso del veicolo che approda dal ramo della regionale che proviene da Tavernelle: è come se si trovasse uno stop che lo obbligasse a fare defluire tutti i veicoli che da Vicenza girano in direzione sottopasso. Il problema è che questa “traversa secondaria” è in realtà una strada di rango regionale da 15.000 veicoli/giorno per senso di marcia.

Putroppo, personalmente non vedo altra soluzione se non demolire e rifare l'opera.

Ringrazio per l'ospitalità.

Manuel Gazzola