

marcia ed ai tempi di fermata della vettura tranviaria che precede. All'incrocio della Via S. Francesco d'Assisi è installato un semaforo automatico; succede sovente che una vettura tranviaria si presenti all'incrocio durante il tempo di via libera, ma essa deve comunque fermarsi per la salita e discesa dei passeggeri alla fermata; quando la operazione è terminata è pure terminato il tempo di via libera ed occorre quindi attendere il nuovo ciclo per ripartire. In tale genere di strade è quindi sconsigliabile l'adozione di semafori automatici e tanto meno di un qualsiasi coordinamento di essi in quanto manca la possibilità di dare una costanza alla velocità di progresso delle vetture tranviarie essendo essa soggetta alle mutevoli necessità di arresto alle diverse fermate tranviarie. Gli incroci di tale strada saranno quindi regolati con semafori comandati a mano dall'agente alla cui percezione saranno affidate le fasi di alternanza del traffico.

Il progetto di regolazione del traffico nella zona centrale, così accennato nelle sue grandi linee secondo quanto risulta dalla figura della pag. 7, è stato elaborato con una certa elasticità nel confronto delle attuali condizioni del traffico cittadino, ma sempre nel quadro della disciplina della viabilità dell'intera città cui si è prima accennato, il quale tende a dare caratteristiche proprie di traffico ad ogni ordine di strade.

Il sistema progressivo flessibile realizza questa elasticità con la possibilità di « flettere » i colori. Ossia mentre la durata del ciclo continua ad essere identica per tutti i semafori collegati, la durata dei singoli colori deve essere adattata agli elementi della circolazione suddetti.

In base ad accertamenti preventivi viene stabilita la percentuale dei colori, nonché il valore di progressione necessari per poter smaltire il traffico nel miglior modo per una eguale quantità di flusso nelle due direzioni.

Con tale sistema i veicoli nell'arteria principale procedono a ondate e in ciascun incrocio il tempo intercorrente tra il passaggio di un'onda di veicoli e l'arrivo dell'onda successiva è utilizzato per dare via libera alle correnti trasversali.

Ogni veicolo entrato nella zona segnalata con tale sistema deve mantenersi entro quei dati limiti di velocità; il guidatore non dovrà preoccuparsi degli incroci e la sua attenzione sarà solamente rivolta alla regolarità di marcia così come se il veicolo facesse parte di un unico convoglio di una linea ferroviaria a doppio binario e con posti successivi di blocco. Qualora un veicolo non si attenga a tale regolarità di marcia e rallenti rimarrà penalizzato di fermata al prossimo incrocio perché vi troverà la luce rossa e dovrà attendere il segnale verde e riprendere la marcia aggregato al gruppo successivo; la durata della fermata è servita a rimetterlo in fase, dopo di che troverà via libera ad ogni incrocio.

Questa elasticità permette la graduale applicazione del piano a seconda delle necessità contingenti nonché la possibilità di regime, gli spostamenti di traffico che verranno determinati dalla attuazione del piano di disciplina viabile ed in occasione della ultimazione dei lavori del nuovo tratto di via Roma.

La prima attuazione è rappresentata dall'adozione della regolazione col sistema che sopra abbiamo descritto degli incroci del tratto del Corso Vittorio Emanuele compreso tra il Corso Re Umberto e la Via Carlo Alberto che verrà tra breve esteso agli incroci del successivo tratto sino a Corso Massimo d'Azeglio. Con la ultimazione dei lavori di sistemazione della Piazza Castello e colla esecuzione dei lavori stradali nelle vie Po e Cernaia analoghi a quelli già attuati in Via Pietro Micca, sarà possibile installare la regolazione in progressivo flessibile in queste tre arterie che rappresentano la strada di attraversamento più importante del cuore della città. Colla apertura della via Roma saranno installati gli impianti per la regolazione del traffico nella nuova arteria.

A tal riguardo è opportuno osservare una interessante particolarità del piano, il quale prevede l'adozione del progressivo flessibile in Via Roma e nelle due coppie di vie parallele nonché del sistema sincrono o sfalsato delle strade trasversali, servendosi di un comando unico.

Infatti, attuata la regolazione in progressivo flessibile ai singoli incroci di via Roma basterà stabilire negli incroci dei tratti delle vie trasversali interessate dalle due coppie di strade a senso unico parallele a via Roma, la regolazione del traffico col sistema sfalsato, a piacimento. Ciò si ottiene, — come si è visto nella precedente trattazione — in un modo assai semplice, ossia collegando con un unico circuito i semafori della via trasversale, venendo quindi a collegare gli apparecchi degli altri incroci della via trasversale con quello posto all'incrocio di via Roma. Si otterrà la regolazione delle vie trasversali, con sistema sincrono o sfalsato che non porta alcuna complicazione di impianto e che potrà attuarsi con profitto in quanto, data la conformazione degli isolati, gli incroci delle vie trasversali sono praticamente equidistanti. Inoltre tali semafori ripetendo esattamente le alternanze dei colori del semaforo posto all'incrocio della via Roma riprodurranno nelle due coppie di strade ad essa parallele lo stesso sistema progressivo flessibile in essa via Roma effettuato.

Questo il programma complessivo che vuole esser per gli uffici competenti più una traccia, un « piano regolatore » che non un impegno al quale bisogna assolvere. Lo studio è stato fatto d'insieme appunto per far sì che le diverse soluzioni dei problemi da adottare di volta in volta tengano conto del quadro generale nel quale la soluzione viene ad inserirsi e, nel rispondere alle necessità contingenti, non siano perse di vista le necessità generali del piano di regolazione del traffico che si verrà man mano realizzando.