

Oggetto: Re: zone 30 - via Manzoni, Marconi

Data: Fri, 08 Jul 2005 16:52:19 +0200

Da: digiampietro@webstrade.it

A: nome.cognome <nome.cognome@dominio.it>

Nome Cognome ha scritto:

Buongiorno con la presente intendo porre alcune questioni relative alle zone 30 gia' attive.

Come mai non sono state approntate le rotonde di via Lamberti e via Manzoni con del verde tipo via Monzoro in quanto dal mio punto di vista anche visivo lo vivo tutti i giorni passandoci, ho notato che molte auto e/o moto passano le rotonde scavalcandole rendendo tutto il lavoro fatto inutile e pericoloso. Faccio inoltre presente che ho seguito tutto l'iter delle assemblee di presentazione del progetto portando anche delle critiche "vedi rotonda di Via Manzoni che dal mio punto di vista era e de tuttora non consona al passaggio di camion." Inoltre faccio notare che arrivando da Piazza Dubini all'ingresso della rotonda in questione le auto entrano quasi in contatto con le auto provenienti da via Verdi perche si entra con l'auto quasi all'interno della medesima via.

In merito a via Marconi i tecnici del comune mi hanno riferito che si faranno dei marciapiedi ????????? ma il progetto originale non prevedeva delle piste ciclabili a raso.

Fiducioso di una sua risposta porgo distinti saluti.

Nome Cognome

Indirizzo

San Pietro all'Olmo

telefono

Milano, 8 Luglio 2005

Gentile sig.. Nome Cognome

Per tutte le domande "anche tecniche" che pone, sarebbe meglio potersi incontrare e discutere i problemi in un incontro pubblico, come abbiamo già fatto in passato.

Lo faremo, quando l'Amministrazione Comunale convocherà le assemblee di valutazione dei progetti realizzati e di presentazione dei nuovi progetti per San Pietro (terza fase in corso di elaborazione).

Rispondo brevemente alle sue osservazioni.

1. (Rotatorie e minirotatorie)

Le "rotatorie" di via Lamberti, e Manzoni non sono come quella di via Monzoro, perchè mentre quella è una rotatoria compatta di 22 m di diametro, con un'isola centrale di rotazione trattata a verde, queste ultime sono molto più piccole (15 e 16 m di diametro) e pertanto si chiamano "minirotatorie", con una parte centrale e le isole spartitraffico, che in caso di necessità, per le manovre dei mezzi pesanti possono essere sormontate da alcune ruote del veicolo in manovra. Questa manovra è prevista e deve essere consentita senza danni per i veicoli e per la rotatoria in caso di necessità.

Ovviamente normalmente i veicoli leggeri devono girare intorno all'isola centrale, come si fa in una normale rotatoria. La manovra di scavalcamento può essere fatta ma solo a bassa velocità. Qualcuno potrà talvolta "fare il furbo" e passare sopra l'isola o gli spartitraffico, ma ricevendo un "disconforto" che dissuade da questo comportamento a rischio. I dati rilevati ci dicono in effetti che il traffico circola senza interruzione e a bassa velocità, come dovrebbe essere in una zona 30.

2. (l'incrocio Manzoni ed i mezzi pesanti)

La minirotoratoria di via Manzoni è in effetti un incrocio speciale, perchè difficile era la geometria dei luoghi, con scarsa visibilità, prima governata dal semaforo. In effetti i mezzi pesanti dei trasporti eccezionali della Colgar, venendo da via Manzoni Sud verso piazza Dubini, come detto, non gireranno intorno alla rotatoria, ma andranno dritto passando sopra l'isola centrale.

Venendo da piazza Dubini invece, a causa della geometria dell'incrocio e dei problemi di visibilità, i veicoli dovranno dare prima la precedenza a destra a quelli che provengono da via Verdi, poi dovranno dare la precedenza a quelli che sono già in rotatoria. La manovra si può fare in sicurezza se i veicoli procedono a velocità molto bassa, Per questo, oltre ai segnali stradali di dare precedenza, la configurazione stessa della rotatoria serve ad avvisare gli automobilisti:

- a) con il "dosso" all'ingresso della piattaforma che impone il rallentamento (si tratta di una minirotoratoria su piattaforma rialzata),
- b) con l'isola spartitraffico che crea una deflessione verso destra dal percorso rettilineo in entrata,
- c) con la segnaletica orizzontale della fascia bianca trasversale e dei cosiddetti "denti di pesce" che indicano il dare precedenza.

Tutto questo, anche se un poco vincolante per i camion, è meglio delle code chilometriche con il semaforo rosso e delle pericolose velocità del semaforo verde. E funziona. Lento ma fluido.

3. (Percorsi pedonali e ciclabili sui via Marconi)

Ha ragione lei in via Marconi non stiamo facendo solo dei marciapiedi, ma un vero e proprio percorso pedonale e ciclabile, in cui poter andare in doppio senso laddove i veicoli devono andare a senso unico.

Si tratta della zona più delicata di San Pietro, con la presenza di diverse scuole, e servizi percorsi da bambini e anziani, prima con tratti privi di marciapiede.

Le biciclette sono guidate sia da esperti ciclisti adulti, e quelli potranno viaggiare su strada come i veicoli anche grazie alla moderazione del traffico realizzata sulla strada, ma anche da bambini e anziani (non ci vuole la patente o un limite di età per guidare una bicicletta) questi, potranno andarsene tranquillamente contromano sul nuovo percorso pavimentato e alberato. E magari ci sarà qualcuno che deciderà di lasciare la macchina a casa.

Spero che le risposte alle sue domande tecniche siano state chiare e per lei soddisfacenti.

--

Cordialmente / Sincerely

Giuseppe Di Giampietro, arch, phd - responsabile del servizio
informativo Webstrade, progettista del Piano di Zone 30 e dei
lavori di Cornaredo -
c/o DiAP Politecnico di Milano via Bonardi, 3 - 20133 Milano
<mailto:digiampietro@webstrade.it> - <http://www.webstrade.it/cornaredo>
