

**Oggetto: CORNAREDO list 11/2005 - Rapporto sugli Effetti delle Zone 30 a San Pietro.****Data:** Tue, 15 Nov 2005 09:40:08 +0100**Da:** digiampietro@webstrade.it**A:** "digiampietro@webstrade.it" <digiampietro@webstrade.it>

Cornaredo, 15 Novembre 2005  
 ai nominativi in indirizzo,  
 agli iscritti alla lista CORNAREDO list

-----  
 RAPPORTO SUGLI EFFETTI DEGLI INTERVENTI DI ZONE 30 A SAN PIETRO  
 -----

Alla conclusione dei lavori della fase 2 della realizzazione del Piano di Zone 30 di San Pietro, (Febbraio-Luglio 2005) è stata condotta una analisi degli effetti ambientali e di traffico degli interventi, con confronti incrociati, con e senza, prima e dopo la realizzazione dei lavori.

Risultati soddisfacenti. Ridotte le velocità, diminuiti inquinanti dell'aria e rumore. Migliora la sicurezza e l'accessibilità per pedoni e ciclisti. Migliora soprattutto la qualità urbana e dello spazio pubblico.

I lavori di della Fase 2 del Piano di Zone 30 di San Pietro all'Olmo, Comune di Cornaredo, hanno riguardato la riqualificazione di un tratto della via Colombo, principale asse di attraversamento del quartiere, e il tratto Nord della via Marconi, cuore dell'abitato di San Pietro intorno alle scuole. Gli interventi hanno comportato: 1. eliminazione di tutti i semafori (tre gruppi semaforici) e realizzazione di quattro incroci consecutivi con interventi di moderazione del traffico sulla via Colombo; 2. riduzione della sezione stradale nei pressi delle scuole, con sensi unici contrapposti per scoraggiare il traffico di attraversamento, creazione di piattaforme sopraelevate agli incroci a priorità pedonale, percorso ciclopedonale separato e fascia di sosta alberata; 3. riduzione ottica della carreggiata sulla via Colombo con più spazio per i ciclisti sui bordi della strada; 4. qualificazione delle pavimentazioni, verde, luci, arredi.

Dopo i lavori sono state monitorate con centraline automatiche e apparecchi laser le condizioni ambientali e di traffico in due punti sulla stessa via Colombo, l'uno all'interno, l'altro all'esterno dell'area oggetto dei lavori, per confrontare le variazioni indotte dagli interventi realizzati.

I principali risultati rilevati sono stati:

1. La eliminazione dei semafori, sostituiti con miniroatorie e piattaforme rialzate, ha permesso di eliminare le lunghe code che in precedenza si formavano, soprattutto durante le ore di punta del mattino e della sera, con motori accesi fermi di fronte alle case. A differenza dei semafori, gli interventi di moderazione del traffico realizzati controllano meglio e in maniera permanente le velocità eccessive dei veicoli. Il traffico è diventato lento ma fluido.
2. Gli interventi realizzati con pavimentazioni in masselli colorati, con segnaletica orizzontale materializzata (masselli o granito), l'adozione di luci, alberi, arredi omogenei nell'area, contribuiscono a segnalare in maniera "ambientale", più efficace della semplice segnaletica legale, incroci, aree pericolose, zone a dominio pedonale, e a condizionare il comportamento dei guidatori alla guida prudente e rispettosa delle precedenza e dei limiti di velocità. Si tratta di una caratterizzazione, "self explaining self enforcing" della strada, chiara e autorevole nei confronti dei guidatori.
3. Sull'area trattata si è registrata una forte riduzione delle velocità effettiva (V85 = 27- 30 km/h), La velocità significativa (V85) di transito dei veicoli sulla strade sottoposta a interventi di moderazione del traffico è dimezzata rispetto a quella esistente sulla stessa strada senza intervento (V85 = 60 Km/h senza intervento). Si è così realizzata la "Zona 30" con traffico lento ma fluido a 30 km/h, con conseguente migliore attenzione degli automobilisti e disponibilità a dare precedenza a pedoni e utenti deboli.

La riduzione delle velocità è permanente, di giorno e di notte, senza i problemi del via libera dato dal verde semaforico.

4. Sull'area trattata si sono registrati miglioramenti ambientali, della qualità dell'aria, e dei livelli medi di rumore, anche grazie all'adozione di masselli di nuova concezione, Magnetit Renova al biossido di titanio, dotati di proprietà fotocatalitiche. Le ridotte velocità e l'adozione di masselli fotocatalitici, hanno permesso di ridurre il livello degli inquinanti dell'aria, condensati e abbattuti dalla superficie delle pavimentazioni. Il livello medio dell'ossido di carbonio, CO, registrato sull'area trattata è ridotto alla metà rispetto a quello dell'area non trattata, mentre i livelli di picco sono più bassi del 43 % (livelli max di CO = 0,8 - 1,4 mg/m<sup>3</sup>. Livello max di NOx = 311 - 450 micg/m<sup>3</sup>)

5. Le pavimentazioni in massello, unite alla riduzione delle velocità e al diverso stile di guida degli automobilisti, con circolazione "lenta ma fluida", hanno permesso una riduzione dei livelli del rumore che varia, da - 2 -3 decibel nelle ore di basso livello di traffico, ai -3 -4 decibel nelle ore di maggior traffico.

6. La riduzione ottica della carreggiata sulla via Colombo a 4,5 m e la realizzazione del percorso ciclopedonale sulla via Marconi hanno migliorato oggettivamente le condizioni di sicurezza di pedoni e ciclisti e recuperato la possibilità di muoversi con sicurezza a piedi e in bicicletta nel quartiere, garantendo sia la circolazione a bassa velocità ai veicoli all'interno del quartiere (Zona 30, con limite di 30 km/h), sia l'accessibilità a pedoni, ciclisti e utenti deboli della strada, con l'abbattimento delle barriere architettoniche, la sicurezza e continuità dei percorsi pedonali e ciclabili.

7. Non meno importante è stata la qualificazione urbana di piazze, incroci e i percorsi principali del quartiere, con la valorizzazione dello spazio pubblico e delle proprietà immobiliari adiacenti. Le migliorate condizioni del traffico e ambientali, oltre al miglioramento qualitativo dello spazio urbano, sono un incentivo al recupero della città e della mobilità a piedi e in bicicletta nel quartiere. I risultati delle analisi e l'uso attuale della strada da parte degli abitanti sembrano indicarci che tali obiettivi siano stati raggiunti.

<http://www.webstrade.it/cornaredo/sanpietro>

E' disponibile sul sito un rapporto di sintesi sui lavori eseguiti e le analisi dei risultati conseguiti, scaricabile dagli abitanti in formato PDF compresso. A richiesta è disponibile il rapporto tecnico completo con tutti i dati rilevati, i criteri progettuali ed i risultati misurati. Il progettista è altresì disponibile a fornire tutte le indicazioni richieste.

<http://www.webstrade.it/cornaredo/sanpietro/analisi-pub.zip>

ULTIME NOTIZIE. E' in ultimazione il progetto della riqualificazione della Piazza Dubini e delle altre strade della Fase 3 del piano di Zona 30 di San Pietro. Essi saranno presentati a breve in un incontro pubblico con i cittadini.

--

Cordialmente / Sincerely

-----  
 Giuseppe Di Giampietro, arch, phd - responsabile del servizio  
 informativo Webstrade, c/o DiAP Politecnico di Milano  
 (tecnico progettista degli interventi e del piano di Zona 30)  
 via Bonardi, 3 - 20133 Milano - tel-fax-segr: 02-4474-978  
<mailto:digiampietro@webstrade.it> - <http://www.webstrade.it>  
 -----