

[VALMADRERA]

Il muro antisvolta Effetti positivi ma è pericoloso

L'obbligo di proseguire fino alla rotatoria diluisce il traffico ma le segnalazioni sembrano creare confusione

VALMADRERA Peggio il rattoppo del foro? Qualcuno già comincia a chiederselo dopo la chiusura di una delle corsie di svolta all'incrocio tra via Roma e la Milano-Lecco: tanto atteso, il provvedimento è stato eseguito con un paio di transenne in cemento e due cartelli di direzione obbligatoria.

«Abbiamo già visto gente imboccare l'incrocio contromano», ammette il sindaco Marco Rusconi, che ironizza: «A parte simili avventurosi, il divieto di svolta dalla provinciale in via Roma per tutti i veicoli diretti a Lecco sta indubbiamente fluidificando il transito. Ci spiace per gli inconvenienti, speriamo limitati a questa prima fase di cambiamento: certo è – rimarca – che una maggiore dotazione di segnaletica avrebbe contribuito a evitare situazioni potenzialmente di grave pericolo».

Pare tutto qui, infatti, il problema: nessun preavviso al divieto di svolta ma, anzi, sfolgoranti frecce direzionali delle attività private che continuano a suggerire ai veicoli provenienti da Milano un'ormai impossibile svolta a sinistra; tali vistose indicazioni erano state installate nei giorni scorsi dalle aziende situate in zona industriale, allorché la viabilità già era cambiata con la demolizione del ponte sul Rio Torto. Fu proprio quel cantiere (l'interruzione dell'accesso alla città da quella parte si protrarrà

sino a ottobre) a intensificare il traffico sulla provinciale concentrandolo al successivo punto d'ingresso per il centro: cioè, via Roma. Era nata così l'idea della richiesta, inoltrata dal Comune alla Provincia, di chiudere parte dell'incrocio semaforico per indirizzare i veicoli sulla rotonda più vicina (quella dell'«Obi» di Malgrate) anziché accodarlo tutto ad attendere il verde.

D'altronde girare in via Roma è una mossa automatica per chi conosce la zona a menadito e non bada alle due frecce bianche su campo blu comparse improvvisamente: svolta in modo meccanico, per giunta accelerando se da lontano intravede il verde; d'un tratto avvista i paracarri e inchioda oppure tenta il controsterzo per rimettersi dritto in carreggiata, con ogni immaginabile reazione (e conseguenza) da parte del traffico alle spalle. Altri automobilisti meno avvezzi restano invece perplessi di fronte a un semaforo che presidia un incrocio parzialmente cieco: quindi, lo attraversano spaesati. Gli arditissimi, infine – colti a propria volta di sorpresa dalle transenne o contrariati dal nuovo giro che li aspetta – svoltano impertentiti al semaforo ugualmente, servendosi della corsia di chi sale da via Roma con direzione Lecco: il rischio di uno scontro frontale evidentemente è elevato.

Patrizia Zucchi



[CIVATE]



Domenica torna il «Gir di Sant»

(p. zuc.) E' ormai una tradizione il «Gir di Sant», riedizione su scala ridotta – ma di significato comunque elevato – del Cammino di Santiago: il pellegrinaggio (per giunta, notturno) tra i luoghi sacri del Cornizzolo si sviluppa attorno a quella mecca del cristianesimo che è sin dall'antichità San Pietro al Monte dove infatti giungeranno alle 9.30 di domenica i partecipanti. La ricorrenza è quella dedicata ai santi Pietro e Paolo: presso il complesso monastico, alle 10.30, seguirà la messa solenne concelebrata da monsignor Angelo Brizzolari, da don Gianni De Micheli e da don Vincenzo Gatti, accompagnata dalla «Corale San Pietro al Monte». Alle 12 il ristoro avverrà dividendo i tradizionali pani e pesci. Dalle 14 seguirà il concerto della «Valtinella» di Gavirate, diretta dal maestro Sergio Bianchi.

[CALOLZIOCORTE]

Buche e odori a Foppenico ma ora la crisi frena gli interventi

CALOLZIOCORTE (c. doz.) La crisi economica lascia via Calvi alle prese con buche e odori: la risoluzione dei problemi è rimandata.

E' una situazione che pareva ormai prossima alla svolta: con l'approvazione del piano di recupero dell'ex Torcitura Ghezzi, che sorge all'incrocio tra via Vitalba e via Calvi, il Comune aveva richiesto ed ottenuto, come oneri di urbanizzazione, che la proprietà si occupasse della sistemazione di alcune situazioni che gli abitanti della zona più vecchia della frazione di Foppenico, nei pressi della casa di riposo "Madonna della fiducia", lamentano da anni.

E' qui che i cubetti di porfido che caratterizzano il fondo stradale della strettoia fanno registrare grosse scissioni ormai da parecchi anni. Ma pure il sistema fognario crea difficoltà in zona, a causa delle esalazioni che salgono da sottoservizi degradati e bisognosi di un intervento accurato e approfondito.

Interventi, appunto, che l'amministrazione comunale guidata dal sindaco Paolo Arrigoni contava di mettere in carico all'operatore privato impegnato nella riconversione dell'ex Torcitura, dove si intendono realizzare nuove unità abitative e spazi commerciali. La questione è stata affrontata in occasione dell'ultima seduta del consiglio comunale, sede in cui le lamentele dei residenti sono giunte attraverso l'intervento del consigliere di opposizione Eleonora Rota, che ha fatto presente alla maggioranza la situazione di disagio in cui si trovano gli abitanti della zona. Dal canto suo, il primo cittadino non ha potuto che confermare che questa situazione si protrarrà ancora per qualche tempo, a causa delle condizioni difficili dell'economia, che hanno investito anche gli operatori privati. Il piano di recupero, infatti, seppure approvato e quasi pronto a decollare, è fermo ai box a causa della complessa congiuntura economica.

SPECIALE GOMMONI

SPECIALE A CURA DE "LA PROVINCIA SPM PUBBLICITA"

Piccolo in fascia alta - Zetes 5.0

Nonostante i suoi "soli" cinque metri di lunghezza, lo Zetes 5.0 offre prestazioni di livello e finiture da grande yacht, che lo pongono di diritto fra le imbarcazioni di fascia alta.

Impossibile definire lo Zetes 5.0 un semplice gommoni: il cantiere di Dervio in provincia di Lecco, ha voluto posizionare questo interessante cinque metri in una fascia di mercato molto diversa dai classici gommoni da diporto, dotandolo di una carena evoluta, di motorizzazioni importanti e di finiture di gran pregio. Un gommoni, insomma, che è destinato al diporto di livello senza minimamente sfigurare come tender sulle più prestigiose imbarcazioni da crociera. Questo risultato è stato fortemente voluto dal cantiere produttore, che ha adottato sofisticate soluzioni tecnologiche e maestranze preparate: il gelcoat scelto è quello neopentilico che viene appoggiato su tessuti tecnologici misti e compositi, stratificati con resina vinilester, mentre la struttura viene completamente fascettata tra sella, scafo e coperta. I tessuti sono impregnati di resina all'esterno dello stampo e questo porta ad un impiego di resina vicino alla quantità stochiometrica, impregnando i tessuti solo il necessario e questo processo migliora la resistenza strutturale, mantiene il prodotto finito elastico e leggero e non crea problemi di osmosi. L'impressione di guida che se ne ricava è quella di essere su un battello di dimensioni ben maggiori, stabile e ben bilanciato e con una morbidezza sull'onda e una direzionalità decisamente accentuate. In fase di accelerazione e brusco rilascio non si avverte nessuna vibra-

zione anomala o scricchiolio delle parti in vetroresina, neanche quando il mezzo viene "maltrattato", segno dell'ottimo lavoro effettuato in produzione. La motorizzazione è fuoribordo a due o quattro tempi, con potenza massima installabile di 115 cavalli. La velocità massima registrata durante le prove è stata di quasi trenta nodi, con due persone a bordo, pieno di carburante ed acque calme.

Ma non finisce qui: la gomma dei tubolari è l'ottimo neoprene Hypalon da 1.300 Dtex, prodotto da fornitori interni così come tutta l'acciaieria (rigorosamente inox), la cuscineria e l'accessoristica principale. Una catena di montaggio, insomma, praticamente quasi tutta realizzata all'interno, a garanzia della massima affidabilità dei componenti e di una perfetta armonia fra strutture di base ed accessori.

Un ultimo esempio di "buona realizzazione": su tutto il battello non sono utilizzate viti autofilettanti ma solo bulloni in acciaio inox con dadi autobloccanti. Sicurezza, affidabilità e realizzazione pregiata sono così assicurati, anche... dove non si vede!

Il battello offre un layout classico, con la consolle di guida centrale, doppia seduta per pilota e passeggero, due spiaggette di poppa staffate in acciaio, con quella di dritta dotata di una scaletta a scomparsa in acciaio inox. Leggero roll-bar aerodinamico e prendisole a prua, completano le dotazioni. Una ulteriore seduta frontemarcia è posizionata a prua della consolle di pilotaggio ove il confort e la sicurezza durante la navigazione sono massime: questo sarà il posto preferito per le ragazze o i bambini. Tre sono i gavoni a dispo-

sizione, con altrettanti comparti di sicurezza completamente stagni e separati mentre portellini, paglioli e camminamenti sono realizzati in raffinato Teak Burma. Tutte le luci di cortesia e di navigazione sono a led, tecnologia capace di fornire buone potenze e consumi ridottissimi. Ottima la dotazione di accessori, capace di impreziosire il Zetes 5.0 ancora di più con frigorifero a 12 volts, autoclave con doccia, prese di corrente, bitte di ormeggio incassate e colori a scelta dell'armatore.

PROVA:

Personi imbarcate:	2
Carburante:	60 litri
Planata:	7 secondi
Consumi a 22 Kn:	14 l/h

Mare piatto, vento assente

Giri	velocità (nodi)
2000	5,4
3000	8,1
4000	20,5
5000	25,9
6000	29,7

DATI TECNICI:

Lunghezza f.t.:	5,00 mt.
Larghezza f.t.:	2,30 mt.
Tubolari/compartimenti:	45/55 cm./4
Serbatoio carburante:	75 lt. (optional)
Serbatoio acqua:	35 lt. (optional)
Dislocamento:	350 Kg.
Motorizzazioni:	fuoribordo max 115 hp

PER INFORMAZIONI: ZETAESSE

Via S. Cecilia 6, 23824 Dervio (LC)
Tel.: +39 0341 80 40 61 - fax +39 0341 80 68 58
www.zetes-technology.it
info@cantierizetaesse.it

