# Milano - Domenica 7 Novembre 2021

## Isole antitraffico e marciapiedi a «S»

## Il manuale per trasformare le strade

**di Maurizio Giannattasio**

**Dossier Amat su mobilità e luoghi pubblici. «Così disegniamo la Milano in 15 minuti»**

È la Summa della città sostenibile. Un trattato da far invidia alla casistica dei Gesuiti, dove ogni singolo dettaglio dello spazio urbano viene analizzato ad maiorem Dei gloriam , che in questo caso è la «Città a quindici minuti». Duecentoventicinque pagine e un titolo non proprio appassionante: «Spazio pubblico. Linee guida di progettazione». Il manuale, perché proprio di questo si tratta, porta la firma di Amat, l'Agenzia mobilità, ambiente, territorio del Comune guidata da Gloria Zavatta e ambisce a diventare il punto di riferimento di ogni intervento sullo spazio urbano. Intende rispondere a quattro obiettivi. Primo: trasformare gli «spazi» della strada in «luoghi». Secondo: accorciare i tempi di spostamento a piedi o in bicicletta, «con sezioni stradali pensate per una mobilità più inclusiva, riducendo le distanze sociali verso una città multicentrica». Terzo: integrare e aumentare il verde e «aumentare la capacità ambientale dei materiali della strada». Quarto: «Utilizzare materiali di pregio, ma di facile manutenzione, per aumentare la qualità del paesaggio urbano». Sulla base di questi quattro elementi viene ripensato tutto lo spazio pubblico: strade, piazze, marciapiedi, passaggi pedonali, piste ciclabili, larghezza delle carreggiate, arredo urbano, il tipo di verde da piantare, i materiali usati per garantire i criteri ambientali minimi a cui sta lavorando il ministero della Transizione ecologica, persino i dissuasori della sosta e la palificazione eccessiva da ridurre drasticamente.

Per capire la filosofia del manuale limitiamoci al capitolo strade. Se l'ambizione è quella di trasformarle da «spazi» a «luoghi», la strategia che il Comune mette in campo è quella della «Visione zero rischio». «Una città a zero rischio — si legge nel manuale — è una città dove può essere adottato in maniera diffusa, su circa il 60% di tutta la rete stradale urbana, il limite massimo di velocità di 30 km/h, a sostituzione dei 50 km/h previsti dal Codice della Strada». Per farlo intanto bisogna rivedere la classificazione della rete stradale «restituendo a strade dense di servizi e residenza la giusta funzione, riducendo la domanda di traffico e aumentando la vivibilità». In concreto significa restringere il più possibile le corsie di alcune strade per ridurre la velocità. Con tutti i mezzi a disposizione: alternando le estensioni del marciapiede così da definire «un percorso a S» (viene chiamato «un utile espediente»), allargando il marciapiede in prossimità di un attraversamento pedonale, rialzando l'attraversamento costringendo così le auto a rallentare, riducendo gli angoli di svolta, aumentando il numero di strisce pedonali. È la stessa direzione che il Comune persegue con le piazze tattiche, le isole ambientali, le zone residenziali.

Nel manuale non poteva mancare un capitolo dedicato alle piste ciclabili. Nessuna è assente: monodirezionale in sede propria, con segnaletica protetta, in strada a senso unico, a doppio senso, bidirezionale, con cordolo, senza cordolo etc. A ognuna vengono dati i voti in base ai costi, la velocità di realizzazione, la reversibilità, la facilità di manutenzione, la ciclabilità. E se pensavate che fare un marciapiede fosse facile, dovete leggere da pagina 121 a pagina 125. Intanto non dovrebbe essere inferiore a 2 metri e 25 di larghezza per permettere l'inserimento di pali, passi carrai e dispositivi di superamento delle barriere architettoniche e deve permettere il passaggio delle persone disabili. «A Milano e in molte altre città del mondo sono adottate da circa 150 anni, cioè da quando si è generalizzato l'uso dei marciapiedi rialzati, le larghezze standard di 225, 300 e 400 cm». Il percorso pedonale deve avere una larghezza minima di 90 centimetri e ogni 10 metri deve avere un allargamento per permettere l'inversione di marcia a chi si trova su una sedia a rotelle, la pendenza non può superare il 5% e la posa delle alberature deve garantire una distanza minima dal tronco di 3 metri dalle proprietà private e 1 metro dal cordolo della carreggiata. Anche qui la casistica non tralascia nulla come per i dissuasori della sosta: parigina, Milomat, paracarro, automatico a scomparsa, paletto inox. Un Abaco della sostenibilità che prende in considerazione anche chioschi, edicole e soprattutto dehors che con la pandemia sono diventati la valvola di sfogo di bar e

ristoranti, ma trova il suo climax nella scelta del verde per combattere le isole di calore. Vengono prese in considerazione tutte le varianti: la capacità di ombreggiamento, il tipo di chioma, il portamento, la capacità di assorbimento e le proprietà emissive.