

CONTRO IL RISCHIO INCIDENTI

Percorso ciclabile per evitare cantieri M4

servizio a pagina 2

MOBILITÀ E SICUREZZA

Un percorso ciclabile per evitare i cantieri M4

E da settembre a dicembre piazza Dergano e Angilberto II diventano pedonali (senza lavori)
PISTA ALTERNATIVA

Itinerario protetto dal centro alle Colonne di San Lorenzo contro il rischio di incidenti

Chiara Campo

■ Spunta un nuovo percorso ciclabile per *bypassare* i cantieri della M4 e pedalare in tutta sicurezza dal centro alle Colonne di San Lorenzo. Il Comune lo ha realizzato con l'obiettivo di offrire un percorso alternativo alle vie Carducci e De Amicis che tra cesate, restringimenti e traffico sono rischiose per chi muove in bici. In quel tratto si susseguono il cantiere delle future stazioni Sant' Ambrogio e De Amicis, oltre al manufatto che serve per la movimentazione dei materiali. E i lavori hanno costretto a sopprimere temporaneamente le piste ciclabili. Ma i milanesi in sella potranno ora usufruire del percorso alternativo. Il punto di partenza in centro è largo d'Ancona, poi si può proseguire lungo via Buttinone, via Terraggio, piazza Sant' Ambrogio, via Lanzone, Caminadella (qui viene istituito un percorso protetto) e Gian Giacomo Mora, per arrivare in corso di Porta Ticinese. È stato ripristinato il senso di marcia originario in via Caminadella, via Lanzone e Novati, che sarà quindi percorribile provenendo da via Lanzone. «Vogliamo offrire più sicurezza a chi si sposta in bici garantendo continuità lungo una direttrice importante» spiega l'assessore alla Mobilità Marco Granelli.

E sempre Granelli con il collega all'Urbanistica Pierfrancesco Maran lancia in via sperimentale la pedonalizzazione «soft», ossia senza bisogno di realizzare opere permanenti, di piazza Dergano (Municipio 9) e piazza Angilberto II (Municipio 4).

Il piano scatterà dopo il rientro dalle ferie, da settembre a dicembre. Il progetto si chiama «tactical urbanism» ossia urbanismo tattico, le strade e le piazze vengono modificate temporaneamente e di comune accordo da amministrazione, Municipi e rappresentanti dei cittadini che partecipano al piano. Per impedire l'accesso al traffico vengono utilizzati arredi a basso costo, le piazze *off limits* alle auto a quel punto vengono utilizzati per eventi e attività sociali. Un test che servirà alla giunta per testare l'impatto e decidere se realizzare dei veri e propri interventi di pedonalizzazione definitiva. Al momento le due piazze sono un incrocio di strade trafficate e spesso vengono utilizzate per il parcheggio selvaggio, il test sarà realizzato solo su una parte, Angilberto II in particolare sarà chiusa nella parte che viene tagliata dal traffico diretto verso via Bessarione e su cui si affacciano alcuni negozi e bar. «L'urbanismo tattico è innovativo - commenta l'assessore Maran -, consente di trasformare l'architettura degli spazi senza intervenire in modo permanente. E lavorare sul progetto insieme a chi risiede nella zona di intervento è fondamentale per comprendere a fondo quali siano i veri bisogni e costruire luoghi su misura delle esigenze del quartiere e quindi efficaci». Granelli sottolinea che così «possiamo verificare sul territorio le modifiche alla mobilità prima di pensare a un progetto definitivo».

LA MAPPA
