

**MUTAZIONI METROPOLITANE**

# Una città a 30 all'ora

L'andamento lento per cambiare Milano e spingere la svolta green: nascono nuove piccole isole pedonali  
Concessi 400 permessi per i tavolini sulla carreggiata, i dehors raggiungono i 128 mila metri quadrati

## E in dieci vie residenziali velocità massima di 15 chilometri

di **Alessia Gallione**

Per capire quello che l'assessore all'Urbanistica Pierfrancesco Maran definisce «un cambiamento estremamente rilevante, molto diffuso in tutta la città ed estremamente rapido», bisogna ripartire dai numeri generali dell'operazione tavolini. E aggiungere 112 zone

dove si viaggia a 30 all'ora massimo e 10 strade in cui la velocità massima è di appena 15. Chi l'avrebbe mai detto che la «città che va di corsa» sarebbe riuscita, in poco tempo, a trasformarsi in questa città più lenta e certamente, come vuole il sindaco, più verde?

● *alle pagine 2 e 3*

### LA MOBILITÀ

# Zone 30 e mini isole Milano a ritmo lento in 120 vie e piazze

L'effetto movida diffusa sul traffico  
Velocità ridotta anche a 15 all'ora in 10 strade residenziali  
Maran: ascolteremo i quartieri prima di decidere sul futuro  
di **Alessia Gallione**

Ci sono una decina di strade o porzioni di piazze, da via Laghetto a Santa Tecla, da largo Treves a piazza Giovane Italia, dove le auto sono (momentaneamente) scomparse per lasciare spazio a tavolini, sedie, ombrelloni e fioriere. Alla gente. E ci

sono vie in cui i motori non sono stati banditi, ma fino a quando ci saranno persone che lì, lungo le carreggiate e sui marciapiedi, mangiano e bevono all'aria aperta, dovranno rallentare: in oltre cento casi – al momento 112 per la precisione –, tutti a un massimo di 30 chilometri all'ora, in altri dieci il limite è stato ulteriormente abbassato a 15 all'ora.

Perché la piccola rivoluzione dei dehors, nata come strategia di adattamento della città convalescente dal Covid e come misura anticrisi per i commercianti (per **Confcommercio** è necessario ridurre anche il cuneo fiscale per curare l'emergenza dei «consumi paralizzanti») che in centro denunciano cali del fatturato fino all'80 per cento, ha ridisegnato la Milano che vuole muoversi più lentamente. Ampliando la mappa

delle micro aree pedonali, delle Zone 30 e della nuova tipologia di Zona residenziale.

Per capire quello che l'assessore all'Urbanistica Pierfrancesco Maran definisce «un cambiamento rilevante, molto diffuso in tutta la città ed estremamente rapido», bisogna ripartire dai numeri generali dell'operazione tavolini. Per poter ampliare (senza pagare l'occupazione del suo-



lo pubblico e con nuove regole dettate da Palazzo Marino) sino alla fine di ottobre i loro spazi all'aperto, bar, ristoranti e negozi, hanno presentato 2.500 richieste. In due mesi, ovvero da quando è stata aperta la piattaforma online su cui caricare la domanda, il Comune ha autorizzato oltre 1.800 installazioni. In tutto, quasi 50 mila metri quadrati di dehors che, di fatto, hanno quasi raddoppiato i 78 mila metri quadrati occupati finora in tutta Milano. Nuovi spazi di vita e socialità che, in alcuni casi, dice Maran, «hanno cambiato anche pezzi di quartieri come NoLo o l'Isola con progetti diffusi nati dalla collaborazione tra commercianti, residenti, Municipi e gli uffici tecnici». Perché, certo, la maggior parte delle richieste (1.200) hanno puntato ai marciapiedi, ma in 400 casi pedane e ombrelloni hanno conquistato le carreggiate. Con i tavolini spuntati anche solo semplicemente al posto di una fila di parcheggi come in via delle Leghe – diventata Zona residenziale a 15 chilometri all'ora – o, come per le dieci piccole porzioni di asfalto liberate dal traffico, si sono allungati in aree pedonali create ad hoc. È successo in pieno centro, appunto, come tra via Laghetto e via della Signora, all'incrocio tra via Varese e largo La Foppa, nel controviale a fondo cieco di Molino delle Armi

e in via Wittigens al Ticinese, ma succederà anche – solo la sera – in un pezzo di via Forze Armate. In via Ascanio Sforza, lungo i Navigli, l'ok è arrivato, ma in realtà il piano non è scattato e aspetta di essere trasformato in una pedonalizzazione serale definitiva, con i gestori che pagherebbero la riqualificazione evitando il presidio dei vigili. Non sempre e non ovunque è arrivato un via libera per problemi legati alla sicurezza stradale o esigenze di mobilità. Anche in via Cevedale, per dire, non lontano dal Politecnico in Bovisa, i commercianti si erano alleati per chiedere una pedonalizzazione serale in un tratto, ma la domanda è stata negata perché la strada – scrivono i tecnici – «rappresenta un anello viario che non può essere interrotto». Anche ridurre la velocità dei motori in via San Maurizio avrebbe creato troppi problemi in quel reticolo di strade strette e a senso unico che sono le traverse di via Torino. Così come avevano sognato un po' troppo i ristoranti e gli esercenti dei locali di viale Umbria, che avevano proposto di trasformare addirittura una circonvallazione in una Zona a 30 all'ora. Forse, non tutta Milano può ancora permettersi di diventare così slow.

Perché una novità riguarda proprio le nuove strade a velocità ridotta. Attenzione, qui c'è una cena o un

aperitivo in corso. A cominciare dalla nascita delle Zone residenziali a 15 all'ora (finora esisteva solo via Lincoln) spuntate all'Isola in via Pepe, in Thaon de Revel e Borsieri, ma anche in via Rasori, Sottocorno, Savona, Solferino tra i Bastioni e Moscova, via Varanini, via Volta. Una voce numericamente rilevante riguarda le Zone 30 che, al momento, hanno già superato quota cento. E qui, la mappa abbraccia diversi quartieri: da via Bezzacca a Col di Lana, da Marghera a via Vigevano, da corso di Porta Vittoria a via Pola, da Bliigny a Savona, da Premuda a Canonica, da corso San Gottardo a corso di Porta Romana. Strade o spezzoni di strade che, ragiona ancora Maran, «potrebbe aver senso pensare di mantenere a velocità moderata anche in futuro». Perché la domanda, alla fine, è quella: che cosa accadrà al test della Milano lenta? «A settembre – spiega l'assessore – faremo una consultazione tra commercianti e residenti. Finora, l'operazione ha funzionato e alcuni progetti di tavolini potrebbero diventare definitivi. La forza della sperimentazione è anche questa. Potremmo immaginare, però, anche una città che muta con le stagioni e un sistema di occupazioni leggere da estendere, perché no, solo in primavera ed estate».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

#### ▲ Via Santa Tecla

Con i tavolini all'aperto di bar e ristoranti un tratto della strada è diventato un'isola pedonale



## La mappa



### ▲ Quattro esempi di sfratto alle auto

Da sinistra via Varese, largo Treves, via Laghetto e via San Pietro all'Orto: la richiesta dei commercianti di limitare il transito delle auto è stata accolta dal Comune