



MOBILITA'. CORVETTO, PER LA PRIMA VOLTA I CITTADINI SPERIMENTANO UNA ZONA 30

Con “TréntaMI: Zona 30 Gente Contenta” nella zona di piazza San Luigi quattro giorni di velocità ridotta grazie a Genitori Antismog, FIAB Milano Ciclobby e residenti con il Comune

Milano, 10 maggio 2018 - Genitori Antismog e FIAB Milano Ciclobby, con la consulenza dell'architetto urbanista **Matteo Donde'** e con la collaborazione del Comune di Milano, presentano il progetto “TréntaMI: Zona 30 Gente Contenta”: il primo esempio a Milano di **sperimentazione di una “Zona 30”** con la collaborazione dei cittadini.

- in zona Corvetto per quattro giorni dal 10 al 13 maggio 2018 verrà sperimentata una “Zona 30” (velocità max 30 km/h)
- le associazioni insieme ai cittadini hanno progettato le modifiche alle strade
- per la prima volta verrà provata la sosta a “spina di pesce inversa”
- il Comune di Milano ha appoggiato l'iniziativa con una specifica delibera di giunta e ha dato il supporto tecnico al progetto
- domenica 13 maggio i cittadini della social street hanno organizzato ‘scendi il piatto’, un pranzo comunitario per utilizzare gli spazi liberati

Le associazioni **Genitori Antismog** e **FIAB Milano Ciclobby**, insieme con i residenti di Piazza San Luigi e delle vie limitrofe, in zona Corvetto, hanno dato il via oggi a quattro giorni di sperimentazione di una Zona 30 a Milano. Piena collaborazione del Comune di Milano, l'Assessorato alla Mobilità.

Le vie Don Bosco, Tagliamento, Scrvia e la piazza San Luigi, hanno visto un sostanziale ridisegno dei posti auto, delle intersezioni e degli attraversamenti con l'obiettivo di aumentare la sicurezza e migliorare la qualità della vita dei residenti.

*“Sono molto contento che per la prima volta in Italia una grande città come Milano abbia intrapreso la strada della **sperimentazione**, che rimane uno strumento indispensabile perché le Zone 30 abbiano successo - ha dichiarato l'architetto urbanista Matteo Donde', consulente delle associazioni per questo progetto che per primo ha portato le sperimentazioni di zone 30 partecipate in Italia, che aggiunge - le sperimentazioni realizzate attraverso un intervento temporaneo, a basso costo e partecipato, molto utilizzate in Europa, hanno lo scopo di far “toccare con mano” i vantaggi della velocità ridotta e della riqualificazione dello spazio pubblico creando il consenso necessario alla buona riuscita dell'intervento oltre che consentire di proporre eventuali modifiche o migliorie prima della realizzazione definitiva.”*

“Qualche mese fa anche con l'assessore all'urbanistica Pierfrancesco Maran abbiamo incontrato i residenti del Municipio 4 per condividere l'idea di cambiare la mobilità di piazza San Luigi a vantaggio della sostenibilità e della vivibilità – dichiara Marco Granelli assessore alla Mobilità -. Per questo abbiamo accolto con favore l'idea della sperimentazione e ci siamo messi al lavoro perché fosse realizzata. In città esistono già numerose aree a velocità 30 e rappresentano un grande vantaggio per tutti dal punto di vista della sicurezza e della qualità della vita”.

Fra le modifiche sperimentali proposte dall'architetto Donde' viene realizzata per la prima volta a Milano in via Scrvia la sosta “a spina di pesce al contrario”. Un modo di parcheggiare previsto dal nostro codice ma quasi mai attuato in Italia. Questa modalità di posteggio ha molteplici vantaggi: riduce la sezione stradale

disincentivando la velocità, aumenta il numero di posti auto consentendo il recupero di più spazio intorno agli incroci e infine migliora la sicurezza in fase di manovra di posteggio.

Altri accorgimenti per fare in modo che i veicoli non superino 30 km/h sono quelli della creazione di chicane, alternando il lato della sosta, il restringimento dei raggi di curvatura agli incroci e la realizzazione di attraversamenti pedonali più visibili. I maggiori spazi derivati da queste modifiche sono recuperati con piante e ad uso dei cittadini con arredi urbani, forniti per la sperimentazione dalla Cooperativa PalmDesign di Viadiana (MN).

I risultati attesi di questa sperimentazione sono la migliore vivibilità delle strade a velocità moderata, la riduzione del rumore e dello smog, la maggiore sicurezza e la migliore qualità e vivibilità dello spazio pubblico. Rossana, Simona e alcuni residenti più attivi della 'social street' di quartiere si augura che le modifiche proposte possano poi diventare definitive e venire integrate nel progetto di riqualificazione della Piazza San Luigi già prevista dall'amministrazione. Per domenica, a chiusura della sperimentazione, i cittadini organizzano negli spazi liberati, "scendi il piatto" dove ognuno porterà qualcosa da mangiare per un pranzo comunitario.

Marco Ferrari, presidente dei Genitori Antismog ricorda che ***"Le Zone 30 portano solo vantaggi. La velocità media delle auto a Milano è di circa 15 km/h. Secondo gli studi, ridurre la velocità massima da 50 km/h a 30 km/h non comporta un sostanziale cambiamento della velocità media in città, ma consente di aumentare fino al 90% la possibilità del pedone di sopravvivere ad un incidente. Inoltre, riducendo le continue accelerazioni e frenate, si riducono consumi e smog"***.

Guida Biscaro, presidente di FIAB Milano Ciclobby, chiede che le Zona 30 siano estese fino a coprire tutta la città, ad eccezione delle vie di scorrimento: ***"la riduzione della velocità della auto e la moderazione del traffico, sono un elemento indispensabile per incentivare le persone ad usare la bicicletta. Tante persone ci dicono che vorrebbero usare la bici a Milano, ma che hanno paura perché i veicoli corrono troppo"***.

La sperimentazione vera e propria è stata preceduta da un ciclo di tre incontri informativi con la cittadinanza fra marzo e maggio ospitati dal Consiglio del Municipio 4, incentrati sui vantaggi delle zone 30 dal punto di vista della sicurezza, della qualità della vita e dello smog illustrati dall'architetto Donde'. Gli incontri hanno visto fra gli altri gli interventi dell'ingegner Stefano Riazola direttore della Pianificazione e Programmazione Mobilità del Comune di Milano sulle modalità di partecipazione dei cittadini, del dottor Crosignani che ha illustrato gli effetti sulla salute del traffico di prossimità, della dottoressa Silvia Moroni di AMAT sulla qualità dell'aria a Milano, di Monica Vercesi sull'importanza delle zone 30 per l'apprendimento dei bambini, di Luca Tamini del Politecnico di Milano sui centri commerciali, di Maria Rita Ciceri sulla psicologia del traffico.

Il progetto è stato realizzato anche con il contributo di Patagonia - l'azienda di abbigliamento e prodotti per la montagna che ha scelto di destinare l'1% del proprio fatturato a sostegno dei progetti ambientali – e Vittoria Gomme, la storica azienda di pneumatici che ha già sostenuto altri progetti dei Genitori Antismog come Siamo nati per camminare.

Per ulteriori informazioni:

Dorotea Satey, responsabile progetto – 334 3795203 – dorotea@genitoriantismog.it

Da 15 anni l'associazione **Genitori Antismog** conduce una campagna di azione, per spronare l'amministrazione a mettere in atto e perseguire una vera politica ambientale, e di cultura, per toccare quei luoghi che possano dare un contributo al miglioramento del traffico e dell'inquinamento attraverso iniziative e progetti (scuole, istituzioni comunali, aziende e attività commerciali).

Contatti: Marco Ferrari, presidente – 328 0752499 – presidente@genitoriantismog.it

Dal 1986 **FIAB Milano Ciclobby** si batte perché finalmente anche a Milano sia restituito a ciascuno il diritto di scegliere una mobilità sostenibile e sicura.

CICLOBBY è una *associazione cicloambientalista* aderente alla *Federazione Italiana Amici della Bicicletta* (FIAB onlus) che riunisce più di **170** altre associazioni simili sparse in tutta Italia.

Contatti: Guida Biscaro, presidente – 339 8909614 – presidente@ciclobby.it