

leri via libera definitivo del consiglio comunale. Partiti i primi lavori per l'area senz'auto
Cantieri, l'Expo cambia il centro
 Cairoli, modifiche alla rotatoria: via Dante sarà «collegata» al Castello

Cambia largo Cairoli e nasce un «ponte» pedonale tra via Dante e l'Expo Gate. Spariscono le strisce blu e arriva la terza corsia per le auto in Foro Buonaparte. Cambia la viabilità e apre la nuova zona a traffico zero. Scatta il 22 aprile il divieto d'accesso alle auto nell'isola pedonale attorno al Castello Sforzesco. Ieri il via libera definitivo del consiglio comunale.

Sono partiti i primi cantieri nell'area del centro storico tra lo Strehler e via Beltrami. In sintesi:

meno sosta sulle strade, carreggiata più larga per il traffico privato. I tecnici dell'Amat, dopo le critiche di gennaio, hanno dato la loro approvazione al progetto: «L'analisi ha permesso di affinare via via le soluzioni progettuali, fino alla loro ottimizzazione attuale». Nei giorni tra il 22 e il 24 aprile resta «pieno» il servizio di trasporto Atm: nessun taglio alle corse tra i ponti festivi.

A PAGINA 2

La vignetta

La città che cambia

Castello e largo Cairoli: un piano anti-traffico

Via le strisce blu, attraversamenti più facili

Pedestrian zone, work in progress. La vocazione turistica è sintetizzata nei cartelli rossi che annunciano il destino *british* di piazza Castello. Zona a traffico zero, ci stiamo lavorando. Cinque giorni di cantieri: martedì 22 aprile scatta il divieto d'accesso alle auto. Il tracciato del tram va protetto con due pareti di sicurezza, vengono modificati i sensi di marcia a Lanza, spariscono le strisce blu, entra una terza corsia per le macchine in Foro Buonaparte e cambia forma la rotatoria di largo Cairoli: l'isola garibaldina con la fermata del metrò farà da «ponte» tra lo struscio di via Dante, le piramidi Expo e la torta degli sposi ai piedi dello Sforzesco. La mag-

gioranza di centrosinistra ha dato il via libera finale al progetto, ieri pomeriggio, con il voto favorevole in consiglio. Respinse le mozioni delle opposizioni: niente passi indietro o pause di riflessione, i risultati saranno valutati dopo l'estate. In extremis, dopo la bocciatura preliminare, il «piano di fattibilità» ha ottenuto anche il cappello tecnico dell'Agenzia comunale per la mobilità e l'ambiente (Amat): «L'analisi ha permesso di affinare via via le soluzioni progettuali, fino alla loro ottimizzazione attuale». In sintesi: il traffico sarà gestibile, basta indirizzare le auto verso i garage. Vedremo.

«Divieto di sosta, dal 17 aprile, per lavori di segnaletica orizzontale»: i vigili minacciano ri-

mozioni forzate in Foro Buonaparte tra lo Strehler e l'Acquario (la strada diventa a doppio senso). All'angolo di Lanza, il cartello è stato incappucciato: nei prossimi giorni sarà ordinato il senso unico da piazza Castello verso via Tivoli-Brera. A Cairoli, altro delicato snodo di traffico, Mm ha aperto lo scavo per il nuovo semaforo pedonale. Le lanterne lungo Foro Buonaparte saranno riorganizzate per dare la precedenza ai tram e ai bus Atm. La polizia locale ha già potenziato i controlli sulla sosta abusiva agli incroci e dal 22 aprile sarà durissima nel reprimere le infrazioni che più «rischiano di generare ingorghi». Tutta l'operazione costa 100 mi-



Alle «porte» dell'Expo

1 Largo Cairoli
Nuovo semaforo e modifica del percorso pedonale: avviati i cantieri Mm per il nuovo «corridoio» tra via Dante, l'Expo Gate e il Castello

2 Foro Buonaparte
Il tratto tra lo Strehler e viale Gadio diventa a doppio senso di marcia

3 Via Quintino Sella
Diventa a senso unico in dir. Foro Buonaparte

4 Via Lanza

Residenti
Chi abita in piazza Castello continuerà ad avere accesso agli ingressi e alle strisce gialle

Il collegamento
tra piazza Castello e Foro Buonaparte diventa a senso unico verso B...

15.800 mq

L'area pedonale di piazza Castello
Chiusura al transito veicolare nel tratto compreso tra le vie: Beltrami, Cairoli, Sella, Minghetti

Gli eventi
Maggio - 8 giugno
«Passeggiamo al Castello» e mercatini di prodotti doc
10 giugno / 10 settembre
«Estate al Castello»: concerti, teatro, laboratori per bambini, masterplan per i mondiali di calcio

Parceggi
Cancellati i posteggi a strisce blu a pagamento: tutta la sosta convertita per i residenti
Nuovi stalli nei controviale per moto e scooter

Linea 57 Atm
Il capolinea dell'autobus viene spostato su Foro Buonaparte tra via Cusani e via Arco

Pullman
I parcheggi dei pullman turistici sono stati spostati sul lato Est di piazza Castello, verso viale Gadio

Avanzamento lavori

la euro.

Paracarri in granito sui confini dell'isola, tra via Minghetti e Quintino Sella. Per addolcire il paesaggio d'asfalto, almeno fino a settembre (quando dovrebbe essere approvata la seconda fase del progetto con la Soprintendenza: chioschi e sdraio), saranno posizionati vasi e fioriere. Il Comune ha chiesto ad Atm, nei giorni cuscinetto tra il lunedì dell'Angelo e la Liberazione, di mantenere a livelli feriali-pieni l'offerta di trasporto pubblico. Per due motivi. Primo: la città non partirà in blocco per le ferie, bisogna garantire un servizio adeguato. E due: non si possono tagliare le corse di tram e metrò proprio quando si chiede ai milanesi di cambiare abitudini e — magari — rinunciare all'auto per andare in centro.

Nell'analisi consegnata alla giunta il 23 gennaio scorso, i tecnici dell'Amat consideravano «al limite della sostenibilità» il ridisegno viabilistico attorno al Castello. Tutti gli scenari restituivano simulazioni da allarme rosso per il traffico scaricato in Foro Buonaparte: «completa saturazione del tratto stradale» e «aumento fino al 180 per cento della lunghezza delle file». Il Comune ha corretto la piattaforma e apportato una serie di modifiche sostanziali. Sentenza ora l'Amat: gli interventi di «mitigazione» su corsie di traffico, sosta e semafori sono «utili alla mini-

mizzazione delle criticità emerse nei precedenti studi». Quanto al rischio di ingorghi, «il risultato ottenuto in termini di accodamento, per le punte mattutine e serale, presenta valori accettabili: ad esempio, la lunghezza massima della coda stimata su Foro Buonaparte è di poco superiore rispetto a quella rilevata oggi, si tratta di due-tre veicoli in più per corsia». Conclusione: «Superate le criticità», le tre corsie in Foro Buonaparte verso largo Cairoli consentiranno di ridimensionare «cospicuamente» le file ai semafori.

Nel processo di riqualificazione vengono sacrificate le strisce blu e aumentano gli spazi riservati ai residenti. Per evitare «squilibri» tra domanda e offerta, il Comune ha studiato due strategie. Oltre a deviare parte dei flussi di traffico da piazza Lega Lombarda a viale Elvezia (fuori dall'Area C), saranno incentivate le autorimesse pubbliche (722 posti tra via Puccini, via San Marco e via Quinto Alpini) e quelle private convenzionate nell'area del Castello (876 posti tra via Pontaccio, via Puccini, via Albertini, corso Magenta e via Statuto). Tutte strutture sottoutilizzate.

Armando Stella
astella@corriere.it

Niente caos

Terza corsia in Foro Buonaparte
I tecnici dell'Amat: con le nuove correzioni non ci sarà il caos del traffico

La critica dell'ex assessore

Goggi: la nuova area senz'auto è un errore Meglio riqualificare Foro Buonaparte

«Se volessi trovare un modo per salvare l'idea della pedonalizzazione, farei un po' di conti per vedere se è possibile ribaltare l'impostazione: traffico in piazza Castello e pedonalizzazione di Foro Buonaparte...». Rovesciare la prospettiva? Questa soluzione alternativa è l'approdo di un dettagliato processo analitico all'isola car free attorno allo Sforzesco, la suggestione di un piano B che eviterebbe «strozzature» al traffico e consegnerebbe a Milano una «efficace e sempre viva area pedonale». Giorgio Goggi (foto), docente di urbanistica al Politecnico, ha ricoperto il ruolo di assessore al Traffico nell'ex giunta Albertini (all'epoca era il bersaglio privilegiato del generale aennino Ignazio La Russa). Una serie di valutazioni tecniche, oggi, gli consigliano l'iscrizione al partito del circuito Sforzesco: «Sono sempre stato favorevole a nuove aree pedonali, ma il progetto di piazza Castello mi suscita più d'una perplessità — dice —. Le pedonalizzazioni si fanno dove sono presenti molte attività, pubblici esercizi, funzioni attrattive la cui efficacia può essere amplificata ed estesa a un maggior numero di persone proprio dalla fruizione pedonale». I precedenti: corso Como e corso Garibaldi. In piazza Castello, continua Goggi, «non c'è nulla di tutto questo, tranne un paio di bar all'angolo di via Beltrami. Mancando i presupposti, le funzioni dovranno essere create artificialmente. Si potranno montare dei gazebo o altri



padiglioni, per i giorni di festa, ma in quelli feriali sarà difficile sfuggire all'aspetto di una fiera abbandonata». Le argomentazioni dell'ex assessore sono elencate in un editoriale di *Arcipelago Milano*. Sui flussi di auto: «Per le caratteristiche morfologiche di Milano, sono

pochissimi gli itinerari che collegano l'Est e l'Ovest della città». L'itinerario del Castello è dedicato allo scorrimento veloce, Foro Buonaparte a quello lento: «Non vi è modo, per Foro Buonaparte, di reggere tutta la domanda», sentenza il professore. Anche eliminando i posti auto? «L'impresa mi sembra impossibile. Perché possa riuscire occorrerebbe avere, in tutto il centro, un sistema di riduzione del traffico ben più severo dell'Area C». Il percorso logico di Goggi porta all'opzione B, Foro Buonaparte senza auto: «È possibile costruire un ambiente che tragga vantaggio dall'uso pedonale. Mantenendo, ovviamente, il tram».

A. St.