

MOBILITÀ

L'amministrazione comunale si è affidata al consulente Matteo Dondè, docente universitario e guru degli interventi che portano ad un modo diverso di usare gli spazi urbani

Giovedì il primo incontro pubblico: l'obiettivo è arrivare a decisioni condivise, per «raggiungere un diverso equilibrio, restituendo spazio alle persone e non alle automobili»

Ora inizia la rivoluzione dei 30 all'ora

*Urbanistica tattica per cambiare l'uso della strada
Entro l'anno via a Gardolo, Clarina e Mattarello*

CHIARA ZOMER

c.zomer@ladige.it

Aree a trenta all'ora, ci siamo. Nel senso che dopo il loro inserimento nel piano urbano della mobilità sostenibile, ora è il momento di iniziare a passare all'atto pratico. A palazzo Thun vorrebbero partire con Gardolo, Clarina e Mattarello entro l'anno, per poi fare un progetto sull'intera città, ma la parola d'ordine, perché un progetto come questo funzioni, è condivisione. E quindi ecco che giovedì prossimo alle 18.30 a palazzo Geremia si inizierà a discuterne, con l'appuntamento "Immagina Trent*", assieme all'architetto urbanista Matteo Dondè, docente al Politecnico di Milano, che da tempo collabora con numerosi Comuni, ma anche scuole e amministrazioni. Con lui si cercherà di trovare «una gestione innovativa della mobilità cittadina e una nuova cultura degli spostamenti urbani» come recita la nota del Comune.

Quel che va cambiato è l'approccio alla strada. Ad oggi la carreggiata è pensata più o meno così: ci deve essere spazio per le auto - spesso sia in transito sia in sosta - e poi lo spazio che avanza (se avanza) viene lasciato ai pedoni e alle bici. Se lo spazio è tanto, ci sarà una ciclabile, se è poco un solo marciapiede. E pedoni e biciclette si adeguano alle esigenze delle auto, perché quella è la mobilità a cui ci si è tutti abituati negli ultimi decenni. L'idea è quella di cambiare l'approccio: la strada va divisa tra gli utenti, senza una così stringente graduatoria delle esigenze. Ci devono stare tutti, insomma, con piena soddisfazione. Serve, per capirsi, trovare un maggiore equilibrio tra gli utenti della

strada, restituendone il più possibile a chi è più fragile. Perché vivibilità questo significa.

In questo senso la parola d'ordine è urbanistica tattica. Che poi significa adottare misure, spesso nemmeno così dispendiose, per far percepire e di conseguenza usare, gli spazi stradali in modo differente. «Non è necessario costruire un'opera nuova, a volte una pavimentazione diversa, una pedonalizzazione, possono costruire nuove relazioni - osserva il sindaco Franco laneselli - noi abbiamo fatto un primo esperimento in via Zandonai». E lì si è proceduto tra rallentatori, isole spartitraffico, aiuole, ampliamento dei marciapiedi: nulla di trascendentale, piccole cose che però messe tutte assieme hanno cambiato la percezione della strada da parte di tutti (dagli automobilisti ai pedoni) e di conseguenza la sua fruizione. E il riscontro c'è: «Le persone che abitano lì sono contente - osserva l'assessore alla mobilità Ezio Facchin - hanno un altro modo di rapportarsi con la strada, è un cambiamento



Zone a trenta all'ora: si vuol partire da Gardolo e Clarina

del comportamento delle persone, non è solo un concetto di limitare la velocità, è un modo diverso di vivere la città, e recuperare gli spazi alle persone e non alle automobili».

Questo l'obiettivo, che pro-

cederà per step successivi nella singola area: prima provvedimenti provvisori di urbanistica tattica, che poi diventeranno definitivi, se andranno bene e in caso contrario saranno modificati. Fino a trovare



Tra auto, bici, pedoni e altri utenti della strada si vuol arrivare ad un equilibrio

l'equilibrio che va bene a tutti.

Per andare bene a tutti, è scontato, deve essere prima di tutto condiviso. Ecco il perché si inizierà a discuterne, tutti assieme, a partire da gio-

vedì. Ci sarà modo di confrontarsi con l'urbanista Dondè, e soprattutto si potrà dire la propria su come si vuole vivere la città. L'appuntamento è per le 18 di giovedì a palazzo Geremia.