

LA STRATEGIA URBANA

**La situazione attuale:**

nonostante l'ottimo servizio di trasporto pubblico, si permette la circolazione capillare delle automobili.

**Inferno automobilistico:**

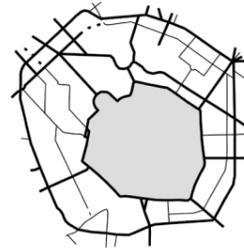
traffico, parcheggi a bordo strada più o meno regolamentati; gli spazi pedonali sono minoritari, il flusso veicolare interferisce notevolmente con la fruizione degli spazi: il centro di Milano non è solo Piazza Duomo!

**Le previsioni del PTGU:**

vengono mantenute solo alcune vie carrabili all'interno del centro, a servizio dei residenti e delle attività commerciali-direzionali del centro storico.

**Sacrificio necessario:**

nell'area di progetto, via Manzoni, via Case Rotte e Largo Mattioli vengono utilizzate, temporaneamente, come unico percorso carrabile in una grande area a pedonalità privilegiata; si prevede di contingentare il traffico veicolare, ripavimentando le aree ora asfaltate e imponendo un limite di velocità a 30km/h.

**Lo scenario di progetto:**

il centro storico viene chiuso al traffico.

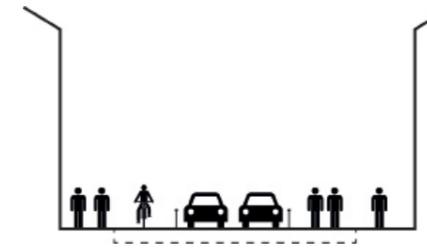
**Il riscatto:**

una vasta area pedonale; escludere le automobili è l'unico modo per recuperare lo spazio pubblico del centro.

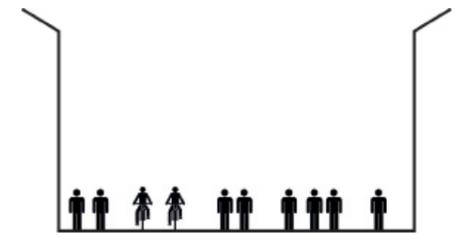
LA SEQUENZA DI PROGETTO

**FASE INIZIALE**

Lo spazio tra gli edifici è occupato dalla carreggiata, lo spazio per i pedoni aggredito dal posteggio dei motocicli.

**FASE INTERMEDIA**

All'interno di un vasto continuum pedonale senza barriere architettoniche, si concede temporaneamente il transito dei mezzi motorizzati in sezioni stradali minime di 6m, contenute da dissuasori in ghisa e con il limite dei 30km/h.

**FASE FINALE**

Nel centro storico di Milano è possibile muoversi con i mezzi pubblici, a piedi o in bicicletta; i mezzi motorizzati privati non sono più ammessi, le paline della strada rimosse e recuperate.



Largo Mattioli, nella fase finale, totalmente pedonale