



associazione stak - onlus

## PERICOLI STRADALI A MILANO

La sicurezza stradale è un valore che non può essere trattato con leggerezza. E' compito dei cittadini rispettare le norme del codice stradale e adottare una circolazione prudente, ma è compito delle Istituzioni e, nel caso della viabilità cittadina, del Comune di Milano mettere in opera ogni strumento atto a che ciò avvenga.

Vi sono alcuni pericoli oggettivi presenti sulle strade di Milano, alcuni esistenti da parecchi anni ma alcuni recenti, conseguenti alle innovazioni adottate. Due gli obiettivi che si volevano raggiungere: il rallentamento della circolazione automobilistica e il divieto di sosta sui marciapiedi. A questo scopo sono state costruite le rotonde, ristrette le carreggiate e allargati enormemente i marciapiedi, con risultati che solo in piccola parte raggiungono gli obiettivi voluti. In alcune vie i larghi marciapiedi sono una bella cosa, utile per il passeggio, in altre no.

### 1. PARCHEGGI DI SUPERFICIE E MARCIAPIEDI

IL BORDO DELLA CARREGGIATA NON È PIÙ RETTILINEO, MA A ZIGZAG, CON RIENTRANZE E SPORGENZE IMPREVEDIBILI E PERICOLOSE. E, sempre per evitare la sosta delle auto, sono stati costruiti MARCIAPIEDI ALTISSIMI. Col risultato che se un'auto o una moto li urta non può che sbandare o rimbalzare indietro, con grave pericolo anche per i pedoni.

Inoltre le sporgenze dei marciapiedi non sono segnalate in modo adeguato: occorre che siano visibili da lontano, di giorno e di notte, con vernici colorate, con elementi fosforescenti.

### 2. PALI

Un problema antico è dato dai PALI, sia quelli necessari per l'illuminazione, sia quelli per la segnaletica e per altre necessità.

Nel 2004 si era dato il via, con una conferenza stampa del Vicesindaco De Corato, a un Progetto di DEPALIFICAZIONE. Erano stati contati 173.000 pali e si voleva ridurli notevolmente. Ma non se ne è fatto nulla di visibile. Siccome erano stati stanziati – come detto in Conferenza stampa – 38.000 euro sarebbe interessante sapere che cosa ne è stato di quella somma. L'idea era buona, tanto è vero che su Internet si può scoprire che altre cittadine hanno cominciato a realizzarla (Monza).

### 3. CARATTERISTICHE E UBICAZIONE DEI PALI

Nelle vie di Milano c'è un'infinità di pali, larghi e stretti, piantati a sorreggere lampade per l'illuminazione o cartelli vari. Uno per ogni cartello, ovviamente, non uno solo paletto per più cartelli come si fa all'estero. Grossi pali della luce in ferro/ghisa stanno anche SUGLI SPARTITRAFFICO, per risparmiare (invece di metterne due ai lati della strada).

Ce ne sono purtroppo molti adornati di fiori, a indicare che qualcuno ci ha perso la vita.





associazione stak - onlus

Oppure i pali stanno ai lati della strada ma vicini alla carreggiata, in modo che se uno sbanda ci finisce per forza contro. E ciò è incompatibile con la presenza di piste ciclabili.

- a. Sarebbe utile che si provvedesse a porre intorno ai pali degli ATTENUATORI D'URTO specifici, ad esempio manicotti in materiali capaci di attenuare l'impatto di chi eventualmente ci finisse contro.

La Provincia di Parma è già intervenuta per trovare una soluzione attraverso **l'applicazione di dispositivi di protezione in materiale plastico, con una deformabilità in grado di attenuare gli effetti d'urto sul corpo in caso di impatto** (in Notizie Parma aprile 2007). Innovazioni dello stesso tipo sono state applicate in paesi del Nord Europa.

- b. I pali per la cartellonistica stradale potrebbero essere incurvati a bandiera cercando per quanto possibile di usare UN PALO PER PIÙ DI UNA SEGNALAZIONE (v. Ciclobby).
- c. Tutti i pali dovrebbero ovviamente essere dotati di opportuni CATARIFRANGENTI.
- d. Quanto all'UBICAZIONE, occorre disporli a adeguata distanza dal bordo del marciapiede e in primo luogo non in mezzo alla strada, sugli spartitraffico. (v. Via M. Gioia). Ciò non è invece stato realizzato nei tratti di strada costruiti o risistemati di recente, come la via E. De Marchi nel tratto che porta all'Università Bicocca. I pali ai lati della strada distano dal bordo marciapiede circa 50 cm., per cui un motociclista che sbandasse potrebbe andarci a sbattere contro e di conseguenza ferire anche eventuali pedoni.

#### 4. VERNICI

Le vernici usate per la segnaletica sull'asfalto diventano a volte scivolose e quindi pericolose quando sono usate per grandi superfici: ad es. un quadrato con dentro una freccia. Occorre renderle ruvide.

**Se aggiungiamo il fondo stradale irregolare, i marciapiedi con buche e dislivelli vari, dobbiamo concludere che i cittadini di Milano hanno diritto a una ben diversa considerazione delle loro gambe e della loro vita.**

Jole Garuti

presidente Associazione Stak - Andrea de Gasperi Onlus

Milano, 28 aprile 2008



**SEDE LEGALE - via Emilio De Marchi 8, 20125 Milano, telefono e fax 0039 02 66712498**  
**www.associazionestak.org - email: [info@associazionestak.org](mailto:info@associazionestak.org)**



**associazione stak - onlus**



**SEDE LEGALE - via Emilio De Marchi 8, 20125 Milano, telefono e fax 0039 02 66712498**  
**www.associazionestak.org - email: *info@associazionestak.org***