

Grandi Stazioni Retail

via G. Giolitti, Roma
Piazza Luigi di Savoia 1, Milano
info@grandistazioni.it

Assessore Urbanistica Verde e Agricoltura

Pierfrancesco Maran
via Bernina 12, Milano
assessore.maran@comune.milano.it

Assessore Mobilità e Ambiente

Marco Granelli
Via Beccaria 19, Milano
assessore.granelli@comune.milano.it

Stazione Centrale di Milano: osservazioni e proposte di Fiab Milano Ciclobby sul piano di risistemazione e riqualificazione degli immobili e delle aree adiacenti

Il progetto di risistemazione e riqualificazione della Stazione Centrale e dei Magazzini Raccordati, curato da Grandi Stazioni Retail, presentato dal Comune di Milano nelle linee generali a marzo 2018, evidenzia alcune criticità non risolte su cui vogliamo qui esprimere la nostra opinione, affinché se ne possa tenere conto sin da subito nel prosieguo dell'analisi e nella definizione del progetto alle successive scale di dettaglio, prima dell'avvio della fase esecutiva.

1. LA VISIONE: LA MOBILITA' AL CENTRO

Riteniamo in assoluto prioritaria ed irrinunciabile l'assunzione esplicita di una chiara visione a supporto dell'intero progetto, che assuma come principale focus le esigenze funzionali e di servizio all'utenza.

Per sua natura, una stazione non è infatti un centro commerciale; è invece, prima di tutto, una struttura di servizio dedicata alla mobilità e al passaggio da un mezzo di trasporto ad un altro. E a queste funzionalità deve rispondere con la massima efficienza e attenzione possibile.

L'incorporazione di tale visione nel progetto consente di elaborare meglio qualsiasi intervento prima, evitando di doversi porre rimedio dopo, con aggravio di costi e perdita di efficacia e di qualità della realizzazione (come purtroppo in alcuni casi avvenuto nel decennio scorso, in occasione dei precedenti lavori di ristrutturazione interna allo scalo).

Dunque, considerando la Stazione Centrale prima di tutto un nodo della mobilità e dell'intermodalità, il progetto deve essere pensato e calibrato su queste priorità.

Osserviamo invece ad esempio che il documento progettuale generale, illustrato nella prima presentazione pubblica, evidenzia una visione fortemente improntata alla soluzione dei problemi di degrado e vivibilità, a detrimento di altre essenziali: ad esempio non è individuata l'area kiss&ride.

Pertanto, è a partire da queste funzioni primarie e imprescindibili, che si deve incentrare il ridisegno delle aree intorno alla Stazione Centrale, con la definizione della mobilità prima di tutto, a cui affiancare

un ridisegno dello spazio pubblico che permetta ai viaggiatori di orientarsi correttamente e ai cittadini di riappropriarsi di uno spazio fortemente degradato.

I criteri che meglio rappresentano la visione sopra descritta sono i seguenti:

1. avvicinare la città e i cittadini ai treni, garantendo un'accessibilità fluida, agevole, sicura e migliorando le diverse forme d'interscambio: Trasporto Pubblico Locale (TPL), navette da e per gli aeroporti, taxi, pedoni, biciclette.
2. allontanamento della sosta dei veicoli privati, prevedendo comunque un'agile area per la fermata kiss&ride (necessaria e inevitabile), impedendo la sosta selvaggia e lavorando al contempo sui parcheggi di cintura urbana e la loro connessione veloce con la Stazione Centrale, attraverso il TPL, per disincentivare la penetrazione in città con veicoli privati.

2. ANNOTAZIONI SPECIFICHE SUL PROGETTO

Sulla base del documento progettuale generale di cui si è fatto cenno all'inizio e delle informazioni attualmente disponibili, riteniamo di precisare le seguenti richieste e osservazioni.

a. PARCHEGGIO VEICOLI FRA LUNIGIANA E TONALE

La previsione di 400 posti auto, nello spazio alle spalle del museo della Shoah, come parcheggio a rotazione aumenta il carico di traffico sull'asse della circonvallazione esterna.

Proponiamo che tale spazio sia adibito a parcheggio a pagamento per "soste lunghe", solo per viaggiatori e solo su prenotazione.

b. PARCHEGGIO SCOOTER E MOTO

I marciapiedi sono ingombri di auto e scooter.

Prevedere appositi spazi riservati e delimitati su strada, al posto della sosta veicolare irregolare, e impedire il parcheggio irregolare sui marciapiedi.

c. SOSTA BREVE ("KISS AND RIDE")

Gli attuali spazi di fermata (cd. "kiss and ride") rimangono gli stessi, senza risolvere quindi il caos attuale di accessibilità alla stazione.

Destinare un'area per questa funzione specifica, che si ritiene ineliminabile.

Considerare, nel dimensionamento, anche lo sviluppo del car pooling (con ambiti di sosta breve).

d. TAXI

La proposta che è stata illustrata al pubblico vede due aree distinte: un'area "drop off", per la discesa dei passeggeri, e una di stazionamento in attesa, non collegate tra loro.

Riteniamo che il lungo tragitto che il taxi dovrebbe percorrere per spostarsi dall'area di discesa a quella di attesa non solo non sia funzionale, ma creerebbe un movimento automobilistico ulteriore intorno all'area.

e. CAR SHARING

riservare aree di sosta dove lasciare e prelevare i mezzi del car sharing.

f. STAZIONE BUS

Indicata davanti all'edificio delle ex-Poste, dai rendering presentati appare molto piccola; inoltre non si comprende come avverrà la movimentazione continua dei mezzi in arrivo, in sosta e in partenza, da e per direzioni diverse ed opposte.

g. BICISTAZIONE IN PIAZZA LUIGI DI SAVOIA

Nell'attuale progetto dedicato alla Stazione Centrale non viene precisato il numero di biciclette che potrebbero essere ricoverate nella bicistazione. Si ritiene a tale proposito necessario adottare quale base di calcolo un numero ben maggiore di quelle che si trovano attualmente presenti nell'area, considerando che la presenza di un servizio dedicato incentiverebbe l'uso della bici per raggiungere la stazione, rendendo quindi prevedibile anche un significativo incremento della domanda rispetto ai valori attuali.

La velostazione dovrebbe essere di tipo automatico, con accesso mediante tessera.

Occorre pensare alla gestione, che deve essere sostenibile economicamente per il gestore e dovrebbe fornire anche servizi accessori al ciclista (per es. manutenzione, riparazione, noleggio, informazione...).

h. CICLABILITÀ

Affermato il principio che occorre assicurare una agevole e fluida accessibilità alla stazione in bici, la ciclabilità non deve essere residuale, quindi non deve essere ricavata sui marciapiedi in promiscuo coi pedoni, a maggior ragione in considerazione dell'intensità dei relativi flussi.

La sistemazione della piazza e degli spazi laterali deve semplificare la viabilità, privilegiando i pedoni, gli accessi al TPL dei pedoni, il transito delle biciclette da e per la stazione, e anche di attraversamento.

i. MAGAZZINI RACCORDATI

La nuova destinazione d'uso prevista per i Magazzini Raccordati (Polo del gusto e luogo "satellite" per gli appuntamenti della Milano Design Week) richiede una visione circa il tema della sosta dei veicoli commerciali (carico/scarico merci) e dei veicoli privati: un'occasione per la mobilità cittadina di rivedere il concetto di strada (pensare ad una zona 30) privilegiando l'accessibilità e la dimensione dello spazio pubblico per le persone, invertendo la tendenza di destinare sempre più spazio alla sosta dei veicoli privati (l'aumento della dotazione di sosta attrae veicoli e genera ulteriore traffico).

Auspichiamo che per lo sviluppo del progetto ci sia il tempestivo coinvolgimento degli stakeholders, confermando fin da ora la nostra disponibilità a collaborare, con proposte, suggerimenti e verifiche, alla definizione della mobilità ciclistica.

Milano, giugno 2018

fonte

http://www.comune.milano.it/wps/portal/ist/it/news/primopiano/tutte_notizie/urbanistica_verde_agricoltura/riqualificazione_luigi_di_savoia e allegati