

Gentile Arianna Censi
Assessora alla Mobilità

Gentile Pierfrancesco Maran
Assessore Casa e Piano Quartieri

e p.c.

Simone Locatelli Presidente Municipio 2

Filippo Preziati Consigliere Municipio 2_Assessore Sviluppo del Territorio

Tommaso Fonti Consigliere Municipio 2_Assessore Mobilità e Trasporti

Valentina Azzarone Consigliera Municipio 2

RIFACIMENTO HOTEL MICHELANGELO E NUOVO ASSETTO PIAZZA LUIGI DI SAVOIA_OSSERVAZIONI

Abbiamo visto la vostra comunicazione circa il progetto di rifacimento dell'hotel Michelangelo che prevederebbe un nuovo assetto della piazza Luigi di Savoia a fianco della Stazione Centrale.

L'Assessore Tancredi ci ha informato che una progettazione preliminare è in corso di elaborazione, e ci verrà comunicata non appena disponibile. Tuttavia, sin d'ora ci preme esprimere alcune idee che ci paiono importanti da tenere in considerazione, proprio perché non stiamo parlando di un luogo qualsiasi del contesto urbano, bensì della **cerniera dove transitano tutti**, ovunque debbano andare: a piedi, coi mezzi pubblici, col treno, in bicicletta, con l'auto privata, coi taxi, con gli shuttle per gli aeroporti, con le auto a nolo.

La Stazione Centrale rimane il nodo vitale della città che vive. Eppure, in tutti questi anni i progetti che sono stati posti in campo hanno teso ad allontanare sempre di più il legame fra cittadini e ferrovia, piuttosto che avvicinare. L'eliminazione dello scarrozzo sottoportico coperto ha reso complessa e confusa la manovra di chiunque debba portare o prelevare i viaggiatori; il grande piazzale in pietra d'Istria ha allontanato i mezzi di superficie e la stessa accessibilità pedonale, creando una immensa piattaforma poco legata alla vita urbana, tanto è vero che ci si inventano iniziative le più svariate per vitalizzarla. Il groviglio di sensi unici e limitazioni selettive attorno rende complicato trovare gli accessi corretti per i diversi flussi di traffico. La piattaforma pedonale si sta contaminando di chioschi sparsi per accogliere le funzioni che sono state tolte dalla stazione, a favore dei negozi d'ogni genere, per non parlare del tortuosissimo itinerario pedonale con valige appresso che oggi è necessario per accedere ai binari.

C'è poi la necessità di una visione a scala più ampia, che relazioni l'ambito della Stazione con l'intero quadrante urbano Loreto-Buenos Aires-Vittor Pisani-Repubblica. Questo per non precludere nuovi scenari che facilitino una città più fruibile a piedi e in bici.

Per paradosso, ma non lo è, occorre che la circolazione attorno alla Stazione sia migliore dell'attuale, sia per il traffico passante sia per quello diretto al nodo intermodale.

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 dovervi 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 visionabile evidenzia ancora una proposta fortemente improntata alla soluzione dei problemi di degrado ed estetici, a detrimento di altre essenziali: ad esempio rimane fortemente compressa 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. In altre parole, la questione non è quanti alberelli in più si possano mettere a dimora, ma quanto la piazza sia in grado di assorbire il principale nodo d'interscambio urbano

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 di medio/lungo periodo 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.
3. 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).

4. TAXI – attualmente il servizio rimane organizzato in modo caotico e tutto sommato marginale rispetto alla stazione. Andrebbe ripensato complessivamente.
5. 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.
6. BICISTAZIONE IN PIAZZA LUIGI DI SAVOIA 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...). Ci si interroga se non possa essere più razionale reperire spazio all'interno dei magazzini Raccordati, magari sacrificando qualche spazio allo shopping.
7. 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.
8. CAR SHARING - riservare aree di sosta dove lasciare e prelevare i mezzi del car sharing.
9. STAZIONE BUS - L'esperienza ci sta dimostrando come la crescita di questo servizio da/per gli aeroporti con l'arrivo di molti operatori in concorrenza fra loro generi molta confusione e congestione. Si rende quindi necessario rivedere gli spazi dedicati, soprattutto per avere stalli sufficienti e facilità di manovra in sicurezza fra i pullman.
10. VISIONE GLOBALE - La necessità di creare vaste aree dedicate alla esclusiva circolazione pedonale e ciclabile non riguarda in particolare la Stazione, bensì: per i pedoni le vie attrattive per il passeggio, l'incontro, lo shopping; per i ciclisti le

connessioni dirette centro-periferia e circolari; non spazi in condivisione coi pedoni o addirittura conflittuali con essi. Fra questi Fiab Milano Ciclobby ritiene strategica la eliminazione della motorizzazione privata da Corso Buenos Aires, da riservare esclusivamente ai pedoni (spazio doppio rispetto all'attuale) e in carreggiata riservata al TPL, ai ciclisti, ai mezzi di servizio e accesso alle abitazioni, nonché ad orari prestabiliti, per il carico e scarico merci. Su questa ipotesi sappiamo che anche l'Amministrazione comunale sta riflettendo, con la consapevolezza che potrà essere un processo graduale di avvicinamento, di cui la positiva introduzione della corsia ciclabile è un primo significativo passo. Per conseguire quel traguardo, tuttavia, occorre valutare attentamente come derivare il traffico privato dall'asse Buenos Aires, poiché la chiusura da sola sarebbe irrealistica. Uno fra i pochi corridoi alternativi è proprio quello che interessa le vie Doria-Vittor Pisani, transitando per le piazze Luigi di Savoia e Duca d'Aosta. Ciò richiede in prospettiva alcuni interventi sulla relativa piattaforma stradale di cui tenere sin d'ora conto.

FIAB Milano Ciclobby
Gruppo Tecnico

Milano, maggio 2022

FIAB Milano Ciclobby onlus

via Pietro Borsieri 4/E - 20159 Milano - C.F. e P. IVA 08970250158
telefono/fax 02-69311624 - orari: martedì-venerdì 17.00-19.00 sabato 10.30-12.00

www.ciclobby.it - segreteria@ciclobby.it