

Dieci progetti di Isole ambientali per Milano

I progetti pilota per la moderazione
del traffico nei quartieri cittadini

Milano



Comune
di Milano

Comune di Milano

Direzione Ambiente e Mobilità
Via Beccaria, 19 - 20122 Milano
Telefono +39 02 88467300
Fax +39 02 88467226

Assessore ai Trasporti e Mobilità

Giorgio Goggi
Direttore Centrale
Giuseppe Cozza

Coordinamento generale

Gian Paolo Corda
Amministratore unico e Direttore
Agenzia Mobilità e Ambiente Srl

Coordinamento tecnico/scientifico

Patrizio A. Cimino
Direzione Pianificazione del traffico
Agenzia Mobilità e Ambiente Srl

Indagini socioeconomie e urbane

Megliomilano (Gianfranco Chierchini, Sabina
Molinari, Pierfranco Galliani, Stefania Re)

Studi di fattibilità*Brera-Garibaldi*

Fabio Casiroli, Alberto Brignone, Silvia Carena,
Federico Cassani, Elena Cavedini, Michele Pugliese

Missori-Torino

Alfredo Gardella, Stefano Mondani, Marcello
Brocato, Paolo Gardella

Darsena-XXIV Maggio

Sophie Ambroise, Marco Bay, Matteo Vitali

Monza-Leoncavallo

Laboratorio Abita, Urb&Com del Diap
del Politecnico di Milano

Lodi-XXII Marzo

Vito Redaelli, Anna Speranza, Gaia Redaelli, Società
Edera Srl, Teresa Figueiredo Marques, Jacopo
Pellegrini, Carlo Molteni, Manuela Ferrari

Caduti del lavoro

Pasquale Femia, Antonio Sergi, Riccardo Gamondi

Tripoli

Gianluigi Sartorio, M. Laura Floris

San Siro

Carlo Masera, Gianni Micheloni

Alberti

Angelo Avedano, Barbara Laria, Roberto Laria,
Giorgio Motta

Farini-Maciachini

Marco Albini, Sergio Mattia, Luca Soprani,
Francesco Albini, Giovanna Battaglia, Davide
Fagnani, Francesca Bellabona, Stefania Rudoni,
Alessandra Oppio

Contributi ed elaborazioni

Roberto Roseo, Antonella Pulpito, Gianluca
Morganti (Agenzia Mobilità e Ambiente Srl)

Agenzia Mobilità e Ambiente Srl

Sede legale: Via del Vecchio Politecnico, 8
20121 Milano
Uffici: Via Beccaria, 19 - 20122 Milano
Telefono +39 02 88467298
Fax +39 02 88467349
e-mail: info@ama-mi.it

Tutti i diritti sono riservati

Tutti i diritti di riproduzione e rielaborazione anche
parziale dei testi sono riservati; l'eventuale utilizzo
e pubblicazione anche di parti di testo, delle tavole
o delle tabelle, dovrà prevedere la citazione della
fonte.

Realizzazione editoriale

Fabrizio Bonomo

Grafica

Studio Grafico Page - Novate Milanese (MI)

Stampa

Arti grafiche Colorblack - Novate Milanese (MI)

Prima edizione

Febbraio 2003

Immagini fotografiche

Stefano Topuntoli

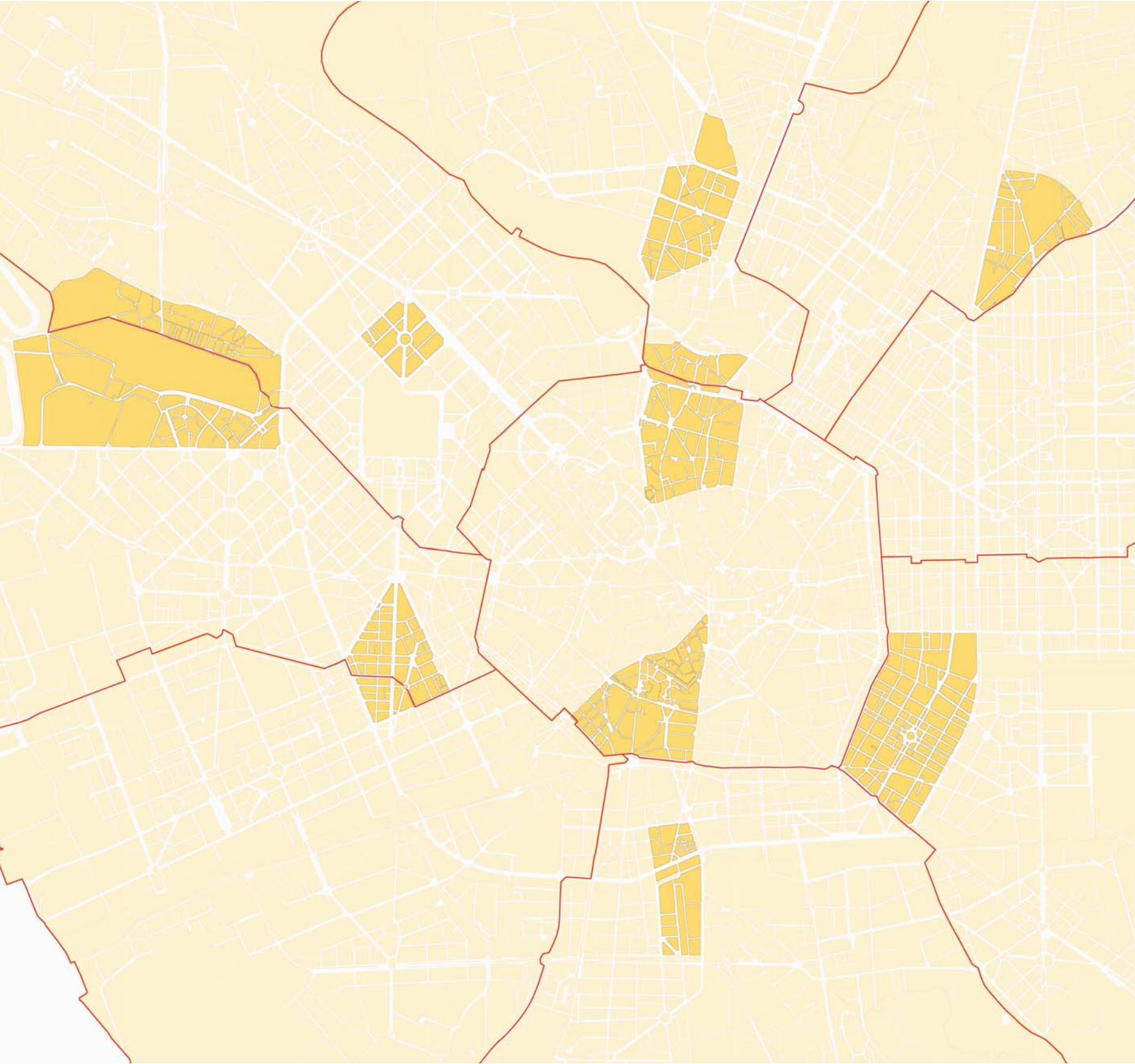
Indice

- 7 Prefazione
di Giorgio Goggi
- 9 Progetti di qualità urbana
di Gian Paolo Corda

Isole ambientali

- 12 Brera - Garibaldi
- 24 Missori - Torino
- 36 Darsena - XXIV Maggio
- 46 Monza - Leoncavallo
- 56 Lodi - XXII Marzo
- 72 Caduti del lavoro
- 84 Tripoli
- 96 San Siro
- 108 Alberti
- 118 Farini - Maciachini

Quadro d'insieme delle dieci Isole ambientali attualmente in corso di realizzazione a Milano.



Prefazione

È possibile trasformare le strade ed i quartieri di Milano puntando soprattutto alla qualità dell'ambiente e del paesaggio? Progettare nuovi spazi urbani dove sia privilegiato l'uso pedonale e ciclabile delle vie, dove gli spostamenti autoveicolari avvengano solo a bassa velocità, dove la maggiore quantità possibile degli spazi sia recuperata e attrezzata per una maggiore fruibilità? Questa è la domanda che l'Amministrazione Comunale di Milano si era posta predisponendo il Piano urbano della mobilità (Pum), approvato nel marzo del 2001, dando una risposta positiva che suonava come una temeraria scommessa, nella persistente situazione di congestione del traffico milanese. Si considerò che, soddisfatte alcune condizioni, la scommessa poteva essere affrontata.

I presupposti per perseguire gli obiettivi fissati sono i seguenti:

- incremento della capacità e dell'efficienza del trasporto pubblico e raggiungimento di un "riparto modale" più favorevole, quale si può conseguire con le nuove linee metropolitane e metrotranviarie in progetto ed in corso di attuazione (l'obiettivo politico del Pum è quello di convogliare il 60 per cento degli spostamenti sul trasporto pubblico);
- fluidificazione della rete stradale di scorrimento, in modo da poter concentrare su di essa tutti gli spostamenti veicolari di attraversamento urbano, lasciando alla rete locale solo quelli di destinazione e distribuzione interna nei quartieri, che possono avvenire a velocità moderata;

- recupero di nuove capacità di sosta fuori dalla sede stradale per le auto dei residenti, in modo da riequilibrare il rapporto tra domanda di stazionamento e offerta di stalli in struttura (questa operazione è già in corso grazie all'assegnazione, con i bandi del 1998 e del 2002, di concessioni per la costruzione di parcheggi interrati: circa 20.000 posti auto saranno a disposizione dei residenti e della sosta operativa, cui altri si aggiungeranno nei prossimi anni);

- riorganizzazione e controllo della sosta in superficie mediante l'individuazione di appositi spazi riservati ai residenti e al traffico operativo, come già messo in atto all'interno dell'intera cerchia dei Bastioni, con risultati positivi in termini di diminuzione del traffico e della congestione: una riduzione del 13 per cento rilevata dal novembre 2001 al novembre 2002 alla cerchia dei Bastioni.

Tutte queste condizioni fanno parte della strategia del Piano della mobilità e dei Piani di traffico del Comune di Milano e sono quindi destinate ad essere soddisfatte, pur con i tempi, non sempre brevi, necessari alla realizzazione delle opere.

Quindi, non solo la scommessa può essere affrontata, ma esiste la concreta possibilità che Milano possa andare incontro ad una completa e straordinaria trasformazione ambientale, capace di riportare in luce ed enfatizzare la qualità del suo paesaggio.

Il documento indica dieci possibili isole ambientali, da progettare per sondarne la fattibilità e le potenzialità di rinnovo dell'ambiente urbano, pur sapendo che, in futuro, tutti i quartieri della città potranno diventare Isole ambientali.

Dieci ambiti diversi per dimensioni, per struttura viaria, per funzioni insediate, ognuno dei quali con una particolare connotazione del disegno urbano.

La diversità ha costituito però un valore aggiunto per la sperimentazione, che ha portato i progettisti ad affrontare da diversi punti di vista le problematiche della mobilità con un obiettivo comune, quello di restituire i quartieri ad un uso più consona degli spazi urbani.

Non si è trattato solo di "pedonalizzare" alcuni assi della rete locale ma di definire una gerarchia delle funzioni delle strade coerente con le loro reali capacità, con le realtà insediate, con le aspettative dei residenti e di coloro che fanno vivere la città.

I dieci progetti pilota sono oggi raccolti in questo volume, testimoniando la qualità che possiamo pretendere per il futuro dei quartieri milanesi.

Non tutti questi potranno essere attuati a breve termine, in quanto ancora non ricorrono ovunque le condizioni preliminari enunciate. Tutti i progetti sono però fattibili e commisurati con le nuove possibilità offerte dalla politica dei trasporti in atto.

Alcuni interventi sono infatti già in corso d'attuazione, come l'isola ambientale Brera-Garibaldi per la quale è già stata anticipata la realizzazione delle zone a traffico limitato, cui seguiranno le previste opere di arredo urbano e protezione dei pedoni nell'intero ambito. Di prossima attuazione sono anche i primi interventi nell'isola ambientale Missori-Torino, mentre per l'isola Darsena-XXIV Maggio è stata bandita la gara per la realizzazione del parcheggio della Darsena, condizione necessaria per la fattibilità degli interventi ambientali previsti dal progetto dell'isola e di altri al contorno (lungo le alzaie) in fase di studio.

Questo modo di riqualificare il paesaggio della città è ormai connaturato nella prassi amministrativa di Milano e può farci sperare in una città più bella e più vivibile.

Giorgio Goggi

*Assessore ai Trasporti e Mobilità
Comune di Milano*



Brera-Garibaldi

QUADRO FUNZIONALE E URBANISTICO

L'Isola ambientale Brera-Garibaldi si estende fra la cerchia dei Navigli (via Pontaccio/Fatebenefratelli), a sud, i bastioni di Porta Volta/via Legnano a ovest, la stazione Garibaldi a nord e corso di Porta Volta a est, inglobando quindi anche un tratto della cerchia dei Bastioni.

In essa, l'asse nord-sud di corso Garibaldi e corso Como rappresenta l'elemento centrale di riferimento, mentre dal punto di vista della viabilità si impone l'asse di collegamento est-ovest costituito da via della Moscova, in uscita, e dall'itinerario di Moscova-Statuto-Montebello in ingresso.

Sotto il profilo urbanistico l'Isola ambientale – al 31 luglio 2002 (prima cioè dei nuovi regimi di sosta introdotti dal Comune di Milano) – è caratterizzata da alcuni indicatori di prima grandezza: 5.948 famiglie residenti; 620 esercizi commerciali; 851 uffici; 6.438 stalli di sosta (compresi 2.898 in cortili e box e 1.594 a pagamento in struttura); circa 6.000 autoveicoli posseduti dai residenti.

A questi si aggiunge la presenza di strutture di svago a elevatissima capacità attrattiva (ristoranti, discoteche, ritrovi, bar alla moda, centri fitness), che determinano la presenza di frequentatori nelle più svariate ore del giorno e della notte, ma soprattutto di strutture di assoluta rilevanza e prestigio, come ospedali (Fatebenefratelli), teatri (Piccolo Teatro, Smeraldo), strutture pubbliche (Istituto di Igiene e Profilassi), sedi di quotidiani nazionali (Corriere della Sera), rappresentanze estere (Consolato tedesco), banche (Banca Popolare Commercio Industria, Comit, Banco San Paolo), istituti scolastici (liceo Parini, Scuola Germanica), cinema (Anteo) ecc., che determinano correnti di traffico potenti e, in alcuni casi, con caratteri peculiari.

Criticità della rete stradale

La rete stradale dell'area presenta un impegno superiore del 90 per cento, con situazioni vicine alla saturazione nell'ora di punta antimeridiana sull'itinerario via Statuto-via Montebello e sul tratto terminale di via della Moscova in direzione di piazzale Biancamano; nell'ora di punta pomeridiana, le criticità riguardano invece il tratto terminale di via della Moscova, in direzione di piazzale Biancamano, e su via della Moscova, nel tratto compreso tra via San Marco e via Solferino.

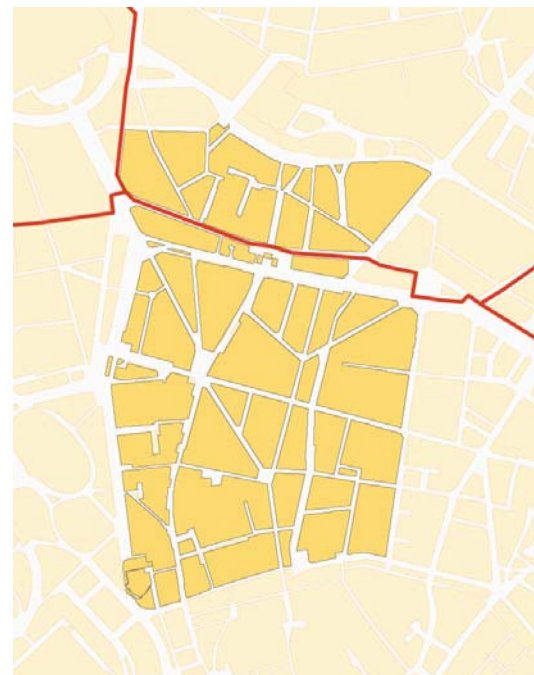
I momenti di criticità sono dovuti sia all'intenso traffico in direzione est-ovest, sia alla presenza di impianti semaforici ravvicinati (incrocio via Solferino-via della Moscova e incrocio via San Marco-via della Moscova), sia a tempi semaforici molto ridotti (semaforo di piazzale Biancamano).

Spazi di sosta disponibili

L'area presenta un'offerta di sosta su strada pari a circa 1.900 posti auto dei quali – al 31 luglio 2002 (prima cioè dei nuovi regimi di sosta introdotti dal Comune di Milano) – l'84 per cento è destinato alla sosta libera.

La sosta fuori strada conta circa 4.500 posti auto di cui circa il 64 per cento all'interno della cortina edificata, in cortili e box; di questi posti auto solo il 20 per cento circa è destinato a sosta di rotazione, mentre la grande maggioranza degli stalli è destinata a utenti abituali, gestiti sotto forma di abbonamenti mensili diurni (per gli addetti che lavorano nell'Isola ambientale) e notturni (per i residenti che non hanno a disposizione un posto auto interno).

Nell'area di corso Como, cioè il settore nord dell'Isola ambientale, i posti auto su strada sono 871, in prevalenza sosta libera, mentre la sosta a pagamento (il 12 per cento circa) è concentrata nel parcheggio a raso all'inizio di corso Como, lato stazione Garibaldi; un'altra importante area di sosta è il parcheggio ubicato in via Viganò (182 posti auto), in parte riservato agli esercenti dei negozi di corso Como.



La carenza dell'offerta di sosta residenziale viene sottolineata dall'elevato utilizzo degli autosilos privati da parte dei residenti e dal prezzo elevato degli abbonamenti mensili; inoltre, un rilievo dell'offerta di sosta nelle strade perimetrali indica che l'offerta – 383 posti auto di cui il 65 per cento di sosta libera e il 25 per cento a pagamento, in particolare su corso di Porta Nuova – indica che le aree sui bastioni di Porta Volta rappresentano un'importante valvola di sfogo per la sosta residenziale dell'area nord-ovest dell'isola ambientale.