



**DIBATTITO PUBBLICO
STADIO MILANO**



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
**Comitato Cittadini
per Piazza D'Armi**

23 ottobre 2022

DOVE SONO I PARCHEGGI DI SAN SIRO (E QUANTI SONO)?

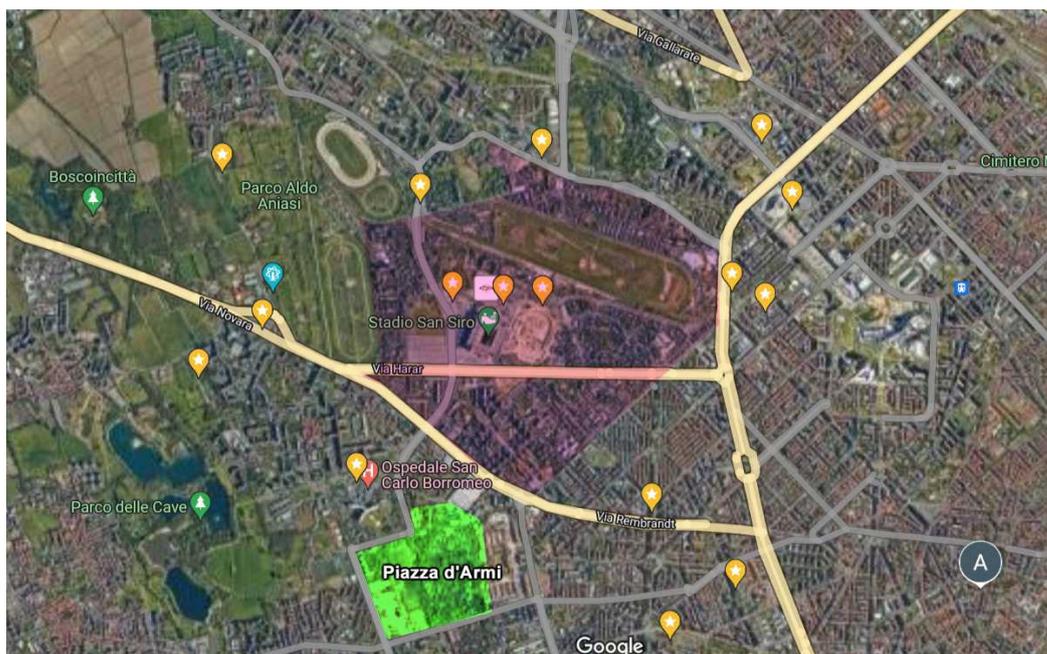
Si esprime qui una grande preoccupazione per quanto si vede nell'ultima proposta progettuale dei proponenti del nuovo progetto San Siro a proposito del piano traffico e parcheggi.

In questi giorni si svolge il Dibattito Pubblico sull'ultima Proposta di Fattibilità Tecnico Economica e per ora di parcheggi non si è minimamente accennato nelle interminabili esposizioni dei Proponenti e dei loro Tecnici (che sembrano più conferenze stampa che proposte di dibattito). Il nostro Comitato difende l'area di Piazza d'Armi, 30 ettari di oasi ecologica a sud del comparto e la preoccupazione è che una dotazione del nuovo Stadio di parcheggi substandard abbia come effetto nel futuro l'invasione sia veicolare che pedonale di tutte le aree circostanti fuori dalla nuova ZTL.

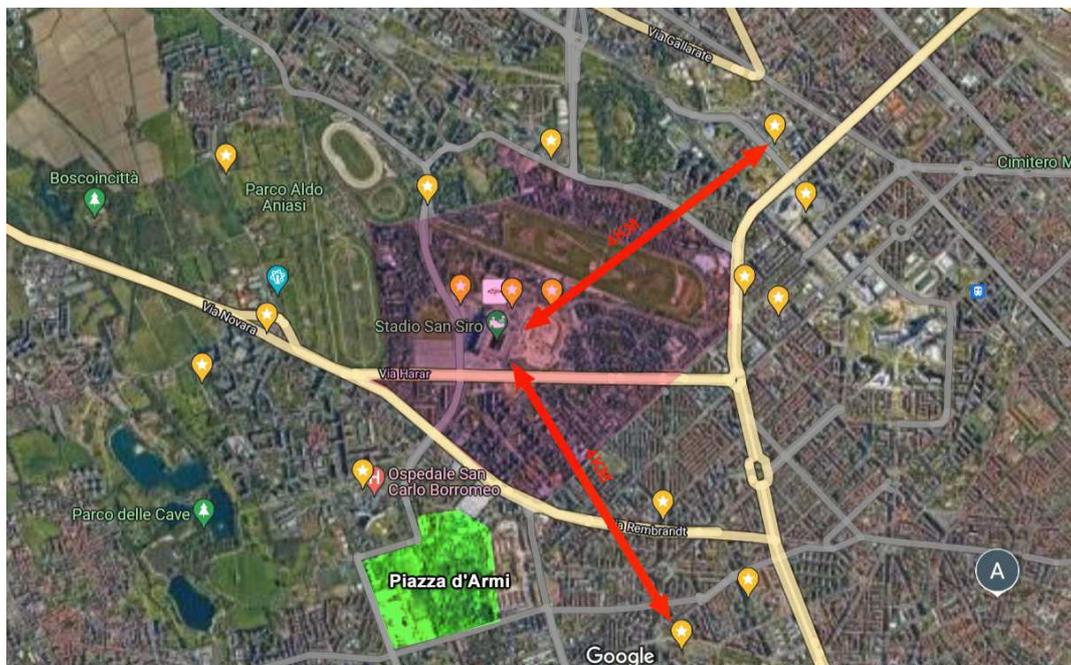
Esaminato il documento "03_-_SFTE_-_Appendice_1_-_Studio_di_Traffico_timbrato" (il più completo su questi temi), se ne traggono i seguenti dati:

SITUAZIONE ATTUALE DEI PARCHEGGI.

- L'attuale percentuale di accesso allo stadio con autovettura privata è stimata del **72%** : il 6/7% arriva con i bus organizzati. Dove parcheggiano? 44% area Stadio, 20% Lampugnano (è l'interscambio più noto), 16% via Novara, Ippodromo, 1% Bisceglie, 1% Gallaratese, 0.5% Caterina da Forlì
- La domanda di parcheggi dell'impianto attuale calcolata nel documento è di 20.425 posti nello scenario peggiore (Big Match).



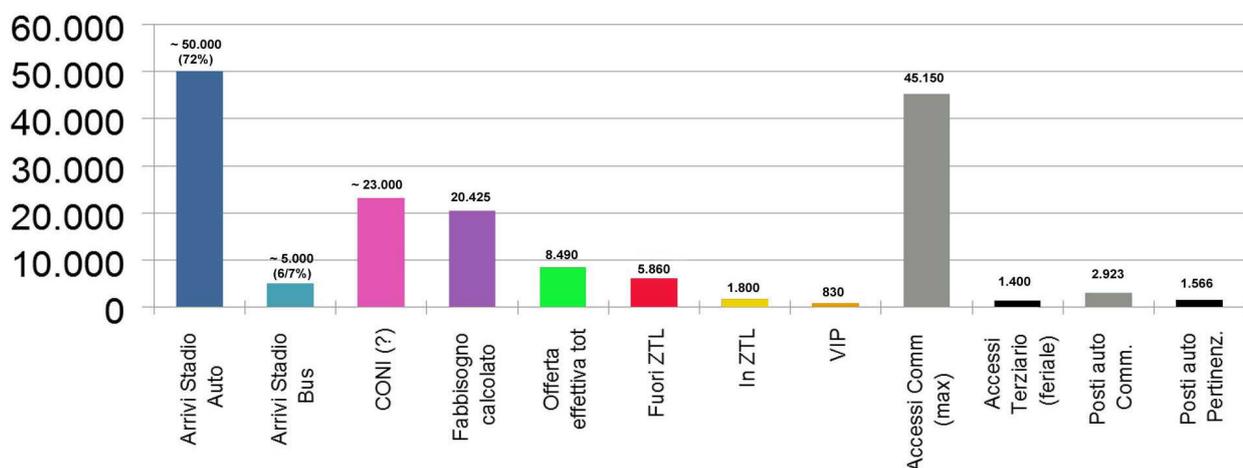
- L'offerta attuale di parcheggi è di **8500** posti, localizzata in parcheggio all'interno dell'area dello stadio San Siro (2049 posti auto, 186 pullman), in parcheggi scambiatori gestiti dal Comune di Milano, in aree di sosta a pagamento gestite dal Comune di Milano, in aree di sosta gratuita gestite dal comune di Milano e in parcheggi a pagamento a gestione privata ossia tutta l'offerta locale di parcheggio pubblico e privato (fino a **4 km** di distanza con mezzi pubblici) ; spazi che vengono **CONTEGGIATI COME SE FOSSERO INTERAMENTE LIBERI E DISPONIBILI**, mentre sono di norma occupati, specialmente nelle fasce diurne. Sarebbero Posti auto teoricamente "sequestrati" all'uso cittadino degli altri utenti; e, dato che la cosa è chiaramente impossibile, i numeri risulterebbero falsati.



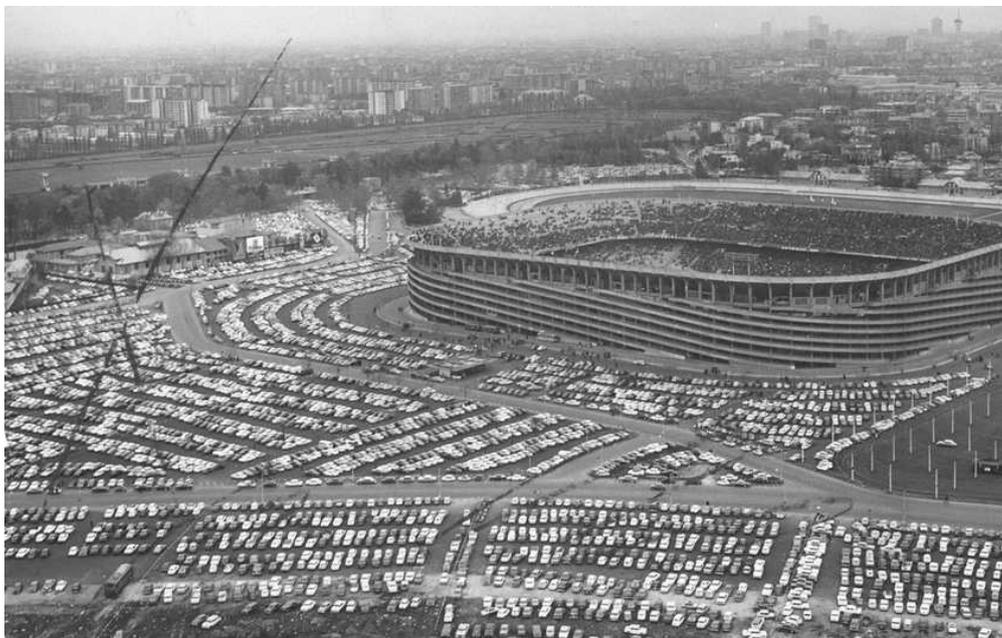
*** **Le normative CONI** hanno dei criteri per il dimensionamento dei parcheggi degli impianti sportivi di grandi dimensioni (norme approvate con deliberazione del Consiglio Nazionale del CONI n. 1379 del 25 giugno 2008) e queste sono le norme di settore da rispettare. **L'Art.12 delle Norme Tecniche di Attuazione del nostro PGT** recita che per il dimensionamento dei parcheggi delle iniziative private occorre fare riferimento alla normativa di settore: cioè del CONI: circa 1 posto auto ogni 3 utenti. C'è sempre la possibilità di ottenere **una deroga** (e si è visto anche a Tor di Valle a Roma) direttamente dal CONI, e se questa deroga è stata concessa finora e sarà rinnovata, su 50.000 accessi veicolari 8500 posti potranno bastare: le altre 30.000 auto (11000 con i conteggi del PFTE) si arrangeranno a bordo strada; il Comune farà cassa con le multe se deciderà dei controlli e il costo sociale sarà comunque a carico dei residenti nei quartieri circostanti.***

NUOVO SAN SIRO: PREVISIONE DI PARCHEGGI.

- **830** sono i parcheggi previsti dal nuovo progetto in prossimità dello stadio, sotterranei e con accesso dal sottopasso Patroclo (parcheggi VIP)
- **7660** è il totale dei parcheggi esterni previsti, grosso modo gli stessi previsti in precedenza dal Comune, sparsi in giro per Milano e con gli stessi criteri di "disponibilità".
- **5860** sono i parcheggi previsti che risultano esterni alla ZTL di nuova realizzazione.



Sempre che ci sia stata in precedenza, la deroga CONI dovrebbe essere confermata anche per il nuovo progetto: altrimenti su 60/65mila posti gli 8500 parcheggi a standard (anche se indisponibili) sarebbero certamente insufficienti. Viene poi anche prospettata una progressiva riduzione degli accessi in **un'ottica di fruizione car-free** dell'impianto sportivo, spostando sul futuro la soluzione del problema. Di concerto con le previsioni del Comune viene proposta una roadmap per la riduzione degli accessi veicolari allo stadio: l'attuale fabbisogno di posti auto viene descritto passare da 20.000 a 11.000, sia attraverso la riduzione del numero di posti della struttura (che scendono a



San Siro 1962 -17.000 parcheggi a standard

60/65mila), sia attraverso l'aumento della portata del trasporto pubblico locale, sia in afflusso che in deflusso; questo ipotizzando una riduzione dell'accesso veicolare dall'attuale 72% al 60%, al 50% e poi al 40% e un'aumento progressivo della sola portata oraria della M5 fino a un +280%, senza implementare nuove linee di superficie. Rimangono al servizio dello stadio 1 metro, 1 tram, 4 autobus urbani, 1 autobus interurbano.

**** Pare molto dubbia la possibilità di triplicare la portata della M5 e andrebbe verificata, le proteste a Sesto di tre anni fa per l'estensione della linea e la sua insufficienza rispetto al bacino di utenza fa dovrebbe dimostrarlo. ****

IL COMPARTO TERZIARIO/COMMERCIALE

Ancora più preoccupante è la sovrapposizione degli accessi scenari BIG MATCH del weekend agli accessi delle attività del comparto commerciale, che si compone di:

- Centro Commerciale
- Uffici
- Congressi
- Cinema
- Museo

I movimenti veicolari al comparto sarebbero:

fino a 40.000 movimenti auto giornalieri (A/R) previsti per il centro commerciale nel weekend (sia sabato che domenica) + 2000/die per il Cinema + fino a 1300 per lo sport + 350 circa per il museo + 380 circa per l'hotel + 1120 per il centro congressi. E nei giorni feriali 1400 movimenti A/R per la funzione uffici.

Per i **153.000mq di superficie di utenza** del comparto commerciale vengono offerti nel progetto **1566 posti auto** pertinenziali + **2743/2923 parcheggi** visitatori (*) (77.000mq concordati col comune).

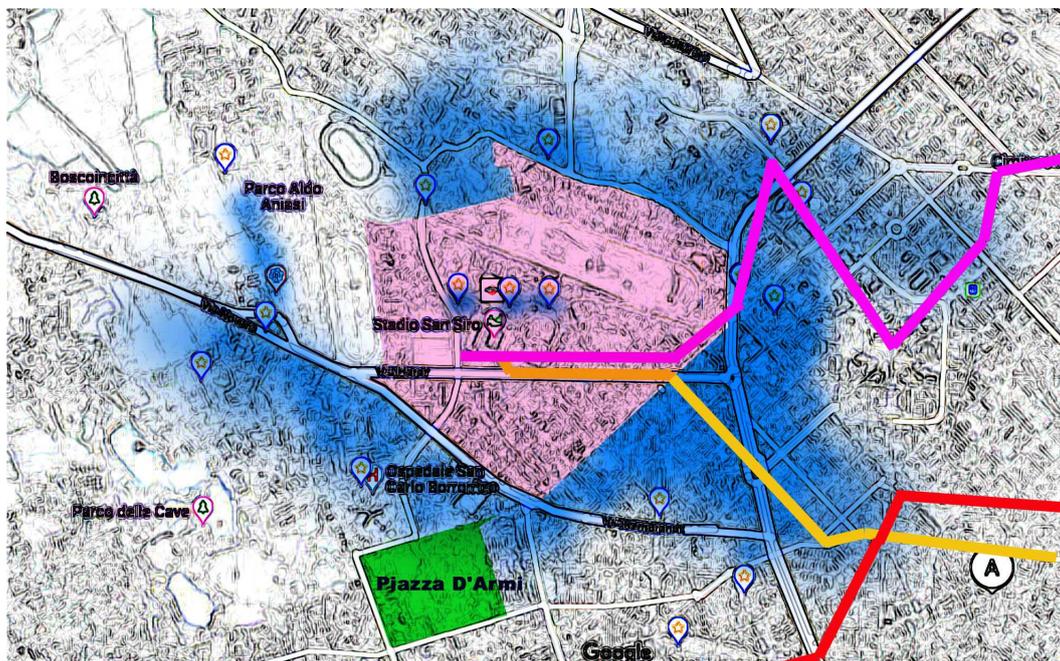
(al recepimento della DELIBERA 1379/2021 la superficie di utenza è stata ridotta a 98.000 mq. I parcheggi visitatori si dovrebbero ridurre conseguentemente)

CONCLUSIONE

Rispetto alla situazione attuale non ci sono sostanziali variazioni. Si continua a demandare l'accoglienza del 72% di tifosi che si reca allo stadio in auto (50.000 auto su 75.000 spettatori facendo riferimento alla statistica realizzata per Inter-Benevento) ai quartieri circostanti, al bordo strada e ai parcheggi comunali liberi in giro per Milano. Se ci fu, questa deroga che prima era concessa all'operatore pubblico viene ora trasmessa all'iniziativa privata.

Di fatto i nuovi parcheggi finanziati e realizzati dalle Squadre per la nuova struttura sono **solo 830**: i parcheggi VIP ai livelli interrati.

Questo quadro fa temere ragionevolmente un sovraffollamento e un vero e proprio **Far West del parcheggio selvaggio ai confini dell'area ZTL**: il fatto che venga declinato come dotazione di parcheggi stadio il parcheggio dell'Ospedale San Carlo mette i brividi. E temiamo che i comparti di Piazza d'Armi e di FF. Armate, poche centinaia di metri più a sud, verranno presi d'assalto, come tutte le aree poste sulle direttrici utili allo scambio auto/TPL per un accesso all'area non pedonale (M5, M1, tram 16). E si tratta di aree già estremamente dense (al contrario del comparto "difeso" dalla nuova ZTL).



A prescindere da ogni valutazione sulla necessità dell'intervento sullo Stadio, sul pubblico interesse attribuitogli o sulle soluzioni progettuali, l'impressione è che relativamente al tema dei parcheggi **si è persa l'occasione di rimediare a un'insufficienza di dotazione ormai cinquantennale**: utilizzando ogni spazio concesso da normative e partnership istituzionali il sistema dei parcheggi di prossimità nel progetto è ridotto all'osso in nome della logica del massimo profitto, spalmando disagi e danni ambientali sui quartieri circostanti e insomma **socializzando le spese e le perdite**. I concerti estivi della Maura, allo spostamento degli eventi dagli spazi pubblici a

quelli privati, ce ne ha già dato un assaggio.

Gli stessi utenti della funzione sportiva per scelta e stima progettuale avranno tempistiche di accesso e di deflusso superiori, indicate dalla relazione di progetto come **incrementate da 15 a 60 minuti** rispetto a quanto avviene adesso. 60.000 tifosi per lo più appiedati in marcia verso i confini della ZTL o in coda alle fermate dei mezzi; per lo più maschi; per metà del calendario la sera tardi; per due ore in più in giro per quartieri dove le persone del gentil sesso già non escono di casa quando c'è partita; su questo facciamo nostre le criticità già esposte nel dibattito da Sex & the City Onlus, condividendole in pieno e aggiungendo il tema degli schiamazzi e dei danneggiamenti alle proprietà pubbliche e private.

METTENDOCI INSIEME L'ATTIVITA' DEL COMPARTO COMMERCIALE, LA SITUAZIONE AD OGGI, IN UNO SCENARIO BIG MATCH, E' CHE AI CONFINI DELLA ZONA ZTL SI POSSONO PRESENTARE DA **50.000 A 90.000** AUTOMEZZI CON DISPONIBILITÀ INTERNA (DI PERTINENZA OPPURE DA PRENOTARE, TRAMITE APP E CON PREZZI ESOSI) DI CIRCA **7000** POSTI AUTO (TRA STADIO E COMPARTO COMMERCIALE).

Gli altri 5860 parcheggi VIRTUALI per il raggiungimento dei quantitativi concordati e soprattutto gli altri 13.000 rispetto al fabbisogno, sono in giro per Milano e allo Stadio si arriva a piedi; già in occasione di Milan-Chelsea di questo mese si è vista l'insufficienza di M5 a garantire l'afflusso: dal centro e dalle Stazioni code di tifosi soprattutto stranieri hanno atteso ore il trasporto pubblico, con le auto pubbliche come unica alternativa per raggiungere San Siro in tempo.

CONCOMITANZE CON ALTRI EVENTI (PER GLI ACCESSI ALL'AREA)

Si sottolinea che la dotazione sotto standard delle aree di San Siro a supportare il carico temporaneo di tutti gli accessi (3 volte la popolazione residente!!!) verrà aggravato ulteriormente dalla sovrapposizione e dagli accessi che saranno necessari in molte date (visto che ben pochi eventi sono di lunedì, martedì o giovedì) dagli ALTRI impianti sportivi o ex sportivi che sono in via di sistemazione o di nuova realizzazione nella parte settentrionale del comparto Masterplan. Tutti interventi privati, molti prevedono una privatizzazione delle aree di parcheggio oggi pubbliche:

- Ippodromo.
- Ex Palasharp, che rientra in attività
- Lido Di Milano
- Allianz Cloud
- Terme ex Scuderie di Montel
- Maura

Tale potenziale saturazione si accompagna alla presenza di cantieri, attuali e futuri, che rallentano il traffico e aggiungono un carico insediativo temporaneo di vastissime proporzioni. Ad es.:

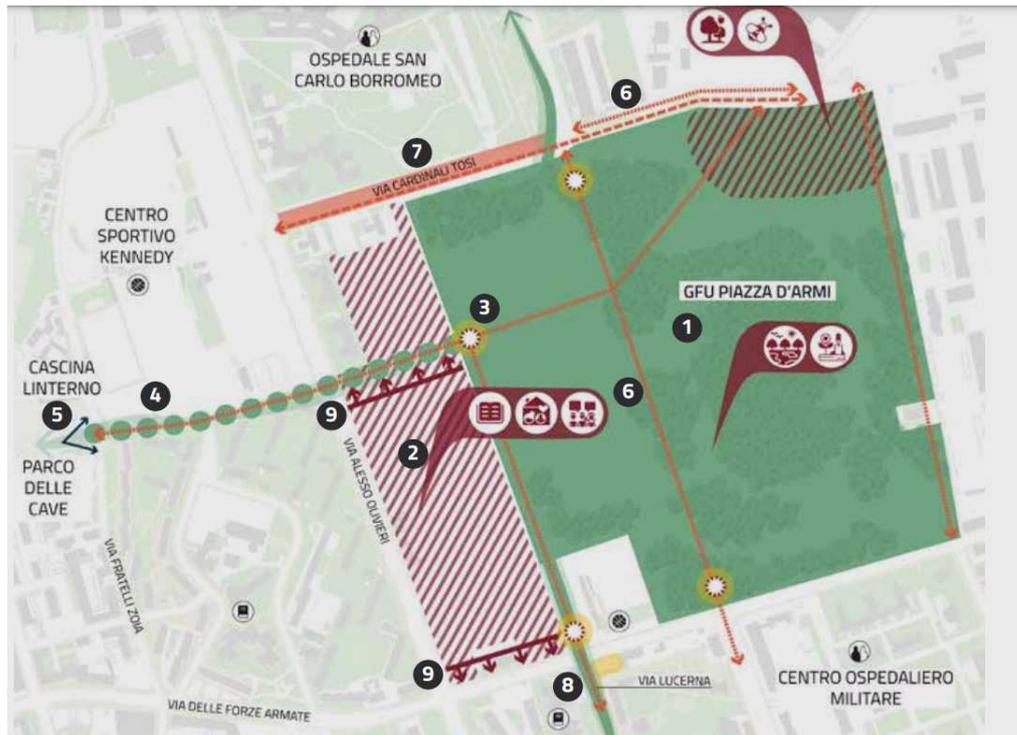
- Cantiere Calchi Taeggi
- Cantiere San Siro (10 anni)
- Cantiere Scuderie di Montel
- Cantiere Ex Trotto
- Cantiere Rospigliosi (sud)

Un quadro preoccupante, un intero spicchio di città e 100.000 abitanti messi a disposizione di iniziative private con dotazioni di standard "arrangiati" e insufficienti nel loro complesso e nelle inevitabili sovrapposizioni temporali.

IL PIANO D'AREA

Contestualmente alla proposta di fattibilità su San Siro, il Comune ha presentato il Piano d'Area "Mosaico", che presenta innovazioni e soluzioni che prima dello sconto del 100% sarebbero stati finanziabili con gli oneri urbanistici degli interventi privati.

**** Si tace qui ogni considerazione sul fatto che ancora una volta le compensazioni all'edificazione (gli oneri) destinate alla collettività vengano dirottate su interventi interni al comparto che funzionalizzano e valorizzano l'iniziativa edificatoria privata (il riferimento è al rifacimento del sottopasso Patroclo - che per le esigenze attuali funziona benissimo così com'è - e il verde sulle terrazze del nuovo Centro Commerciale). No comment. ****



Limitatamente a quanto previsto per il comparto di Piazza d'Armi, in attesa di un approfondimento possiamo iniziare a contestare decisamente:

- I molteplici attraversamenti ciclopedonali previsti a tagliare l'area, antropizzandola.
- Il compendio delle **molte** attività in previsione internamente all'area verde, che contrastano con ogni tutela dell'avifauna e della biodiversità presente. L'oasi naturale va mantenuta tranquilla.
- Le previsioni di frequentazione pubblica dell'area verde, sia come accesso ciclopedonale diretto, come transito verso altre aree o per le attività interne proposte: la stima di **200.000 visite/anno** va assolutamente ridimensionata.
- L'idea di stabilire **corridoi verdi** di comunicazione ecologica diretta con altre aree (tipo il Parco delle Cave): la biodiversità di Piazza d'Armi risiede proprio nel suo parziale isolamento. Una serie di specie infestanti (sia vegetali che animali) non vi ha ancora avuto spazio e l'oasi rappresenta un unicum di specie autoctone. Un collegamento ecologico con le aree verdi circostanti azzererebbe in breve tempo questa particolarità: questa non è una nostra idea ma è stato sostenuto in molteplici relazioni sul tema (società Erpetologica ecc) e ripetuto in una serie di petizioni e studi anche non "di parte".

La partecipazione di Piazza d'Armi al sistema di interconnessioni che viene proposto, legata anche alle modifiche e alle implementazioni del sistema della viabilità locale proposte dal PTFE Stadio, è quindi per questo motivo secondo noi **DA ESCLUDERE**.

PROPOSTE

Fino ad ora si è disaminato l'insieme dei dati e delle soluzioni di progetto. Per non essere sempre negativi (ma c'è da esserlo), con il massimo della modestia si può provare a indicare qualche soluzione, per provare a verificarne la fattibilità in sede di dibattito pubblico.

Considerando che il sistema dei parcheggi di interscambio milanesi langue da anni su quote tra i 20000 e i 25000 posti auto e che le auto elettriche hanno lo stesso ingombro di quelle a combustibile fossile,

- Andrebbe pensato di triplicare la portata oraria del TPL sul quartiere, specie in concomitanza degli eventi clou. Pare che con M5 non sia possibile.

- Andrebbe realizzato un serbatoio extra di parcheggi utilizzando quelli ex Expo presenti nell'area (che stranamente non vengono citati nella proposta, forse perchè già impegnati) oppure realizzato un apposito parcheggio di interscambio sull'asse di via Novara tra Figino e Settimo, per almeno 5000 posti, GARANTENDO un sistema di navette continuo ed efficiente, ALMENO in concomitanza degli eventi clou. Questo alleggerirebbe il parcheggio selvaggio a bordo strada nei quartieri limitrofi. Questa iniziativa deve essere quota di parte privata del partenariato. In alternativa avere al 2026 il prolungamento della M5 fino a Figino e a Settimo e con quello provvedere al collegamento col parcheggio di interscambio: e questa potrebbe essere una compensazione pubblica per i quartieri di Quarto Cagnino, di Via Marx, di Quinto Romano e di Figino, che sono oggi connessi alla città solo da un paio di autobus.

- Il sistema di prenotazione e di pagamento anticipato dei posti di parcheggio pubblico e privato tramite app pare comunque una buona idea ad evitare affollamenti in presenza degli eventi sportivi, pur presentando qualche incognita sul come stabilire una prelazione sull'utenza "normale" e sul come garantire quindi una determinata disponibilità. Riguardo i parcheggi pubblici e quelli dati in concessione in prossimità devono essere comunque tutelati prezzi e diritti di accesso.

- Ripresa in generale della dotazione di parcheggi di interscambio comunali in tutta la città: la disponibilità langue stabile da anni (circa 18.000 posti) a fronte di ingressi giornalieri nel Comune di 800.000 veicoli al giorno. Sarebbe da verificare il punto di partenza di abbonati e paganti nei loro accessi allo stadio: se più del 50% venisse da fuori il sistema degli accessi andrebbe rivisto, perchè non basta dire "car free" per risolvere il problema: "car free" rimane una parola vuota se è inattuabile per chi viene da Lecco o da Bergamo per forza con mezzi propri.

- Sarebbe da provvedere a un'interdizione al parcheggio nelle aree prossime all'Ospedale San Carlo, col relativo scomputo dall'elenco dei parcheggi conteggiati per l'accesso allo Stadio, e sarebbe da provvedere all'interdizione o (meglio) alla rimozione delle corsie di parcheggio sul perimetro dell'area di Piazza d'Armi, completamente inutili e vuote tutta la settimana, ad esempio quelle sulla via Cardinal Tosi. Su questo verrà portata un'istanza in Municipio 7.

**NESSUNA AUTO IN PIAZZA D'ARMI, NESSUNA AUTO ALL'OSPEDALE S.CARLO.
VENGANO LASCIATE IN PACE LE AREE VERDI E LE PERSONE DEBOLI.**

Milano, 7 ottobre 2022

Comitato Cittadini per Piazza d'Armi.

