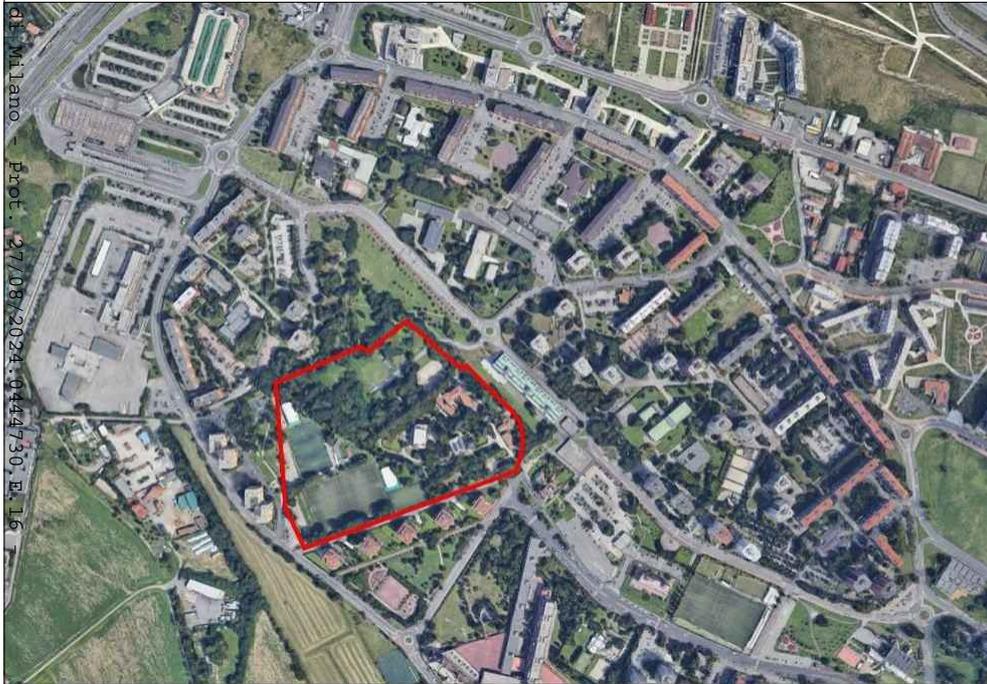


Piano Attuativo di iniziativa privata "San Leonardo"

Intervento di trasformazione dell'area sita in Milano, Quartiere San Leonardo, via Enrico Falck 28

Proposta definitiva

AMBITO DI INTERVENTO



Comune di Milano - Prpt. 27/08/2024: 04447307 E. 16

ENTI PREPOSTI

COMUNE DI MILANO

Direzione Rigenerazione Urbana
Area Pianificazione Attuativa 2
Unità Convenzionamenti e
Pianificazione ERS

Via Sile 8, 20139
Milano

SOGGETTI PROMOTORI

Proprietà

Fondazione Casa del Giovane la Madonnina

Via Enrico Falck, 28 - 20151 Milano
Tel. 02 38100005
E-mail La.madonnina@arubapec.it



«Ente gestore di comunità educative per minori
accreditato dal comune di Milano»

Progetto urbanistico

ITISTUDIO

ITISTUDIO - Arch. Tobia Marcotti
via Schiaparelli 18 - 20125 Milano
tel.: +39 02 29525265 - fax.: +390245477836
e-mail: iti@itistudio.com
www.itistudio.com

Progetto paesaggistico

P'arcnouveau

P'arcnouveau - Arch. Margherita Brianza
Via Vincenzo Vela 1, 20133 Milano,
tel.: +39 02 83 54 8848
e-mail: info@parcnouveau.com
www.parcnouveau.com

INTERVENTO DI TRASFORMAZIONE DELL'AREA DENOMINATA "SAN LEONARDO"
SITA IN MILANO, Q.RE SAN LEONARDO, VIA ENRICO FALK 28

FASE PROGETTAZIONE

PRELIMINARE DEFINITIVA ESECUTIVA

Progetto urbanizzazioni

J+S

Architecture & Engineering

J+S - Ing. Matteo Stella
via dei Mestieri 13 - 20863 Concorezzo (MB)
tel.: +39 039 6886381 - fax.: +39 039 6886380
e-mail: info@jplus.it, matteo.bernareggi@jplus.it
www.jplus.it

Progetto VAS-VIA

Landshape

Landshape s.r.l - Dott. Filippo Bernini
via Pacinotti, 43 Lissone (MB)
tel. +39 036 2520458
e-mail: info@landshape.it,
filippo.bernini@landshape.it
www.landshape.it

Relazione di verifica impatto sul sistema della sosta

REV	data	oggetto
0	06/02/24	PROPOSTA DEFINITIVA - RPA

SCALA DISEGNO

DATA
LUGLIO 2024

ELABORATO
6.e.1

REV	FOGLIO	DI
	01	01

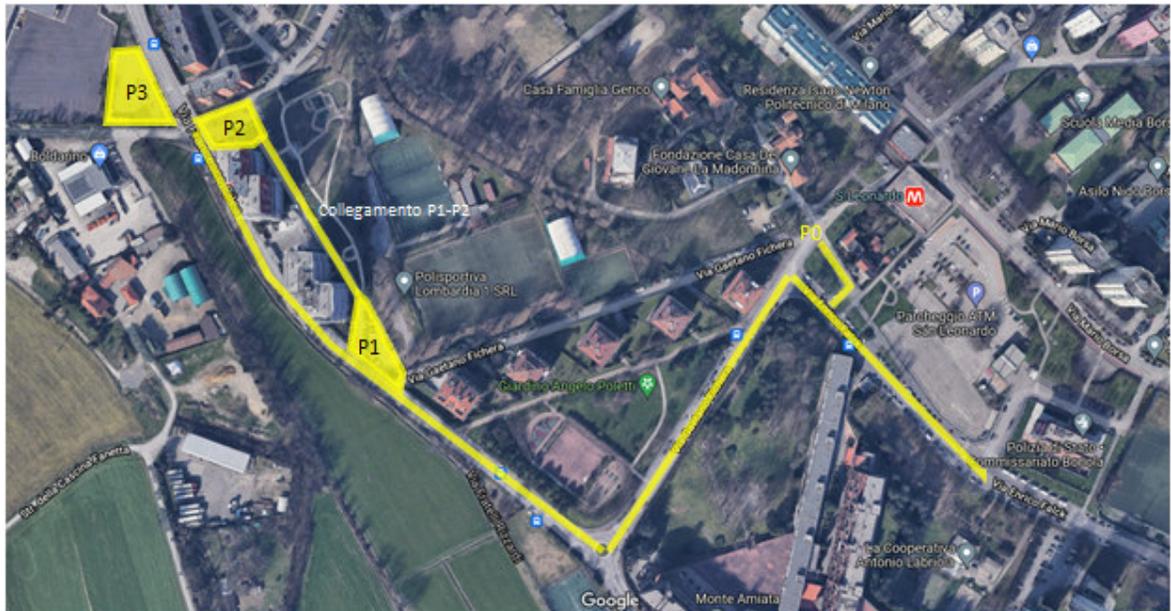


COMUNE DI MILANO



Piano Attuativo San Leonardo

VERIFICA IMPATTO SUL SISTEMA DELLA SOSTA



Studio redatto da Ing. Giovanni Vescia
via Senato 45 – 20121 – Milano
Tel. 329.33 18 707
E-mail: gianni.vescia@fastwebnet.it

Ing. Giovanni Vescia



INDICE

INDICE	2
1 PREMESSA.....	3
2 ANALISI DELLA SOSTA	4
2.1 STIMA DELLA DOMANDA DI SOSTA PUBBLICA GENERATA DAL PA SAN LEONARDO	4
3 RILIEVO DELLA DOMANDA E DELL'OFFERTA DI SOSTA PUBBLICA	5
3.1.1 <i>via Falck</i>	6
3.1.2 <i>Parcheggio PO</i>	7
3.1.3 <i>via Fichera</i>	8
3.1.4 <i>via Cilea</i>	8
3.1.5 <i>P1 - via Cilea</i>	10
3.1.6 <i>P2 - via Cilea</i>	10
3.1.7 <i>Collegamento P1 - P2: via Cilea</i>	11
3.1.8 <i>P3 - via Cilea</i>	12
3.1.9 <i>P4 - via Borsa</i>	12
3.1.10 <i>via Borsa</i>	13
3.1.11 <i>OFFERTA DI SOSTA COMPLESSIVA</i>	15
4 INDICI.....	20
4.1 INDICE DELLE FIGURE	20
4.2 INDICE DELLE FOTO	20
4.3 INDICE DEI GRAFICI	20
4.4 INDICE DELLE TABELLE	20

1 PREMESSA

Il presente documento ha lo scopo di valutare l'impatto sul sistema di sosta pubblica derivante dall'attuazione delle funzioni urbanistiche previste all'interno del PA san Leonardo, ubicato nel quadrante nord ovest del comune di Milano.

Nello specifico, la presente proposta progettuale prevede l'attuazione di un intervento, caratterizzato prevalentemente dalla funzione residenziale.

Rispetto alle potenzialità edificatorie del lotto (dove il progetto 2021 prevedeva una slp di 63.645 mq), la presente proposta progettuale prevede:

- Realizzazione di funzioni Residenziali di edilizia libera per 22.275 mq (pari al 35% della superficie del lotto);
- Realizzazione di Edilizia ERS per 8.595 mq;
- Realizzazione di uno studentato convenzionato ERS per 10.452 mq sviluppato sull'impronta dell'attuale casa del lavoratore e casa Gerico e in prossimità dell'impronta del "campo da gioco" su platea di cemento prossimo alle strutture esistenti;
- Conservazione della chiesa esistente e formazione di edifici a servizi della Diocesi.

Premesso quanto sopra, il presente studio avrà lo scopo, in particolare, di inquadrare lo stato di fatto della domanda e dell'offerta di sosta pubblica al fine di valutare la situazione futura che si verificherà a creare al momento dell'attivazione dell'intervento oggetto di analisi, stimando il potenziale incremento di domanda di sosta pubblica che potrebbe, nella peggiore delle ipotesi, essere generata dalla presente proposta progettuale.

Lo studio è stato articolato in due parti:

- la prima parte ha l'obiettivo di fornire un'analisi dettagliata volta a caratterizzare l'attuale grado di domanda e di offerta di sosta presente all'interno dell'area oggetto di analisi;
- la seconda parte dello studio è finalizzata invece alla stima della domanda di sosta aggiuntiva al fine di valutare i possibili impatti del progetto di ampliamento sul sistema di offerta di sosta pubblica.

2 ANALISI DELLA SOSTA

L'analisi della domanda e dell'offerta di sosta ha l'obiettivo di individuare le possibili aree esterne di sosta pubblica che potrebbero essere utilizzate dai visitatori generati ed attratti dalle funzioni urbanistiche previste nel P.A. San Leonardo.

Di seguito si riporta la verifica della domanda e dell'offerta di spazi per la sosta pubblica, con specifico riferimento alla vicinanza all'ambito di intervento. La verifica è stata articolata considerando i seguenti passaggi analitici:

- la stima della domanda di sosta pubblica delle funzioni urbanistiche in progetto;
- il rilievo della domanda e dell'offerta di sosta attuale.

Per quanto concerne la sosta pertinenziale si assume che questa si assolta all'interno di ogni comparto funzionale in accordo con quanto previsto dalla normativa vigente (Legge 24 marzo 1989, n. 122 - cd. Legge Tognoli)

2.1 Stima della domanda di sosta pubblica generata dal PA San Leonardo

La verifica dell'effettiva domanda di sosta pubblica, in relazione al quadro di mobilità atteso, costituisce un elemento di analisi chiave per quegli ambiti di intervento chiamati ad accogliere un articolato mix funzionale che, sia per natura delle vocazioni urbane e sia per la relativa consistenza di ciascuna di esse, si caratterizza per un parziale utilizzo alternato della porzione di sosta non pertinenziale; l'applicazione di consolidate pratiche di *share parking* e l'adeguata valutazione dell'incidenza della componente *cross visit*, rappresentano due ulteriori temi di riflessione che contribuiscono ad ottimizzare il fabbisogno di sosta complessivo.

Se da un lato la domanda di sosta privata verrà completamente assolta all'interno di ogni lotto funzionale sulla base dei parametri normativi, per quanto attiene l'offerta di sosta pubblica se si stimasse il fabbisogno complessivo per le nuove funzioni insediate dal progetto secondo i parametri proposti da AMAT, si otterrebbe un numero di posti auto pubblici pari a circa 35.

In linea con le politiche del Comune di Milano illustrate nel PGT e nel PUMS, l'elemento qualificante del progetto è la disincentivazione dell'utilizzo dell'auto privata nel sito, in considerazione dell'elevata accessibilità garantita dalla fermata della M1 San Leonardo, promuovendo forme di mobilità sostenibile e massimizzando le superfici a parco pubblico caratterizzate da verde profondo. In quest'ottica si potrebbe immaginare una soluzione che riduca l'offerta di sosta pubblica determinata dall'utilizzo dei parametri standard.

L'obiettivo del presente studio è quello di verificare se, all'interno dell'area di studio, è presente un surplus di sosta pubblica in grado di soddisfare anche la domanda generata dal PA San Leonardo, in modo da ridurre la realizzazione di nuovi posti auto pubblici.

3 RILIEVO DELLA DOMANDA E DELL'OFFERTA DI SOSTA PUBBLICA

Il rilievo della domanda e dell'offerta di sosta pubblica presente all'interno dell'area di studio è stata effettuata nel mese di ottobre 2021, in un giorno infrasettimanale medio, ed ha riguardato il monitoraggio dell'occupazione temporale degli stalli considerando la fascia oraria notturna 22.00 – 23.00 in cui si presume la completa occupazione degli stalli di sosta da parte dei residenti (funzione prevalente presente nell'area di studio) e dalle 17.00 alle 18.00 in cui si presume un maggior afflusso da parte dei potenziali clienti delle funzioni commerciali in previsione. Considerato l'ambito territoriale in cui si inserisce l'intervento si ritiene trascurabile la crescita della domanda di sosta rispetto allo scenario attuale (anno 2024).

L'analisi ha considerato le aree di sosta a ridosso dell'ambito di intervento raggiungibile con spostamenti a piedi ricompresi in un raggio di circa 350/400 metri.

In tal senso, l'analisi dell'offerta di sosta è stata limitata all'asse viario di via Falck, via Fichera, via Borsa e via Cilea.

L'immagine seguente schematizza l'area oggetto di analisi.

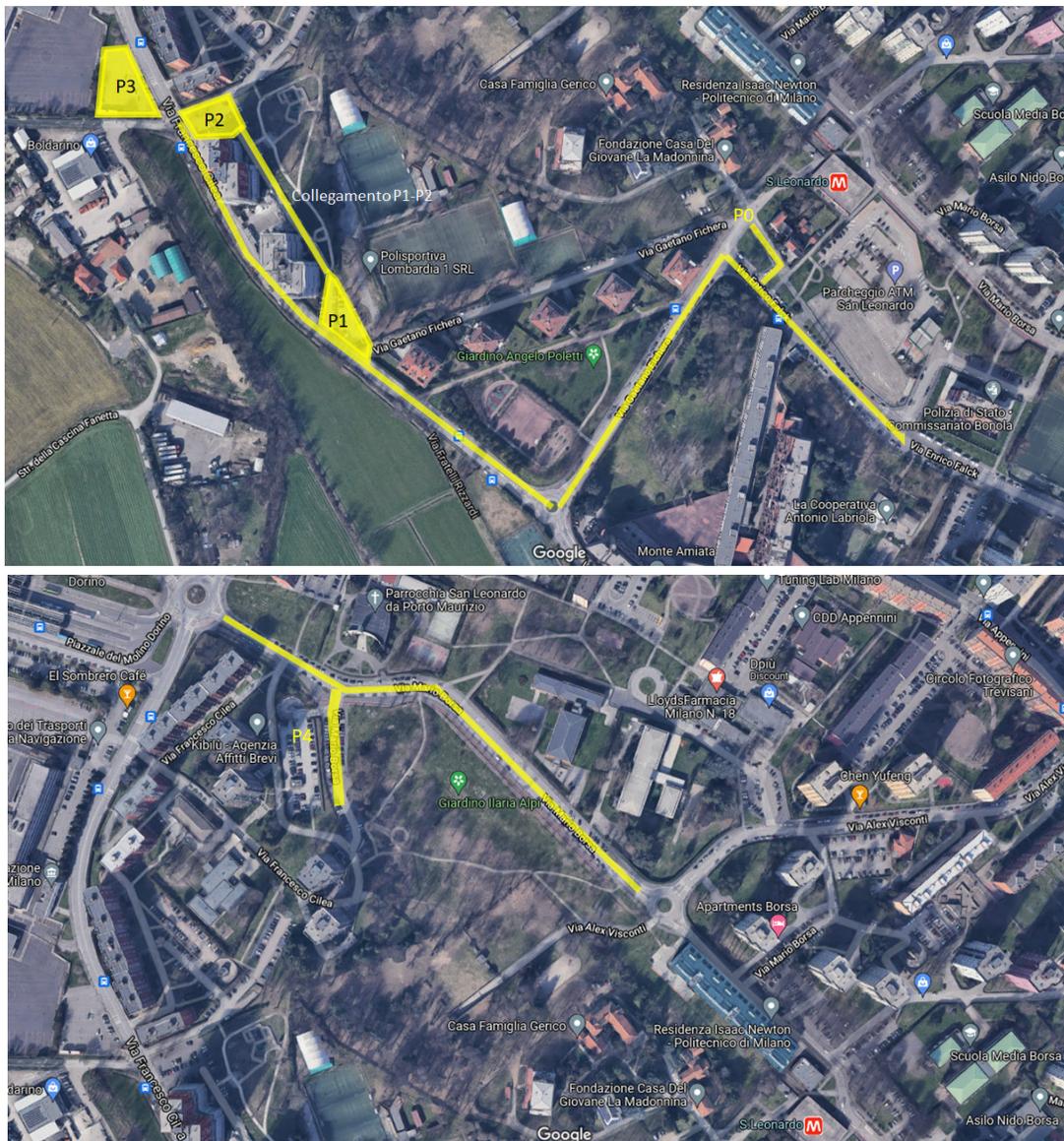


Figura 1 – Area di studio: offerta di sosta

Di seguito si riporta l'analisi dell'attuale offerta di sosta per ogni sub area individuata. Per ogni ambito, è stato rilevato la quantità di stalli esistenti, la loro disposizione geometrica (linea, spina, pettine) e la loro tipologia di gestione (paganti, residenti, autorizzati e libera). Per quanto riguarda la domanda di sosta, è stato rilevato il numero di veicoli in sosta nelle aree di sosta (sosta regolare) e al di fuori di esse (sosta irregolare).

3.1.1 via Falck

L'area di sosta in oggetto è localizzata su entrambi i lati della carreggiata di via Falck con corsia di sosta sulla carreggiata stessa, con stazionamento dei veicoli in file parallele al traffico. La tipologia di gestione della sosta è a pagamento (strisce blu).

L'offerta di sosta rilevata è pari a 43 stalli.



Foto 1 – Parcheggio via Falck

3.1.2 Parcheggio P0

L'area di sosta in oggetto è localizzata sulla via Falck a ridosso con l'intersezione con la via Fichera. La tipologia di gestione della sosta è a pagamento (strisce blu). L'offerta di sosta rilevata è pari a 10 stalli.

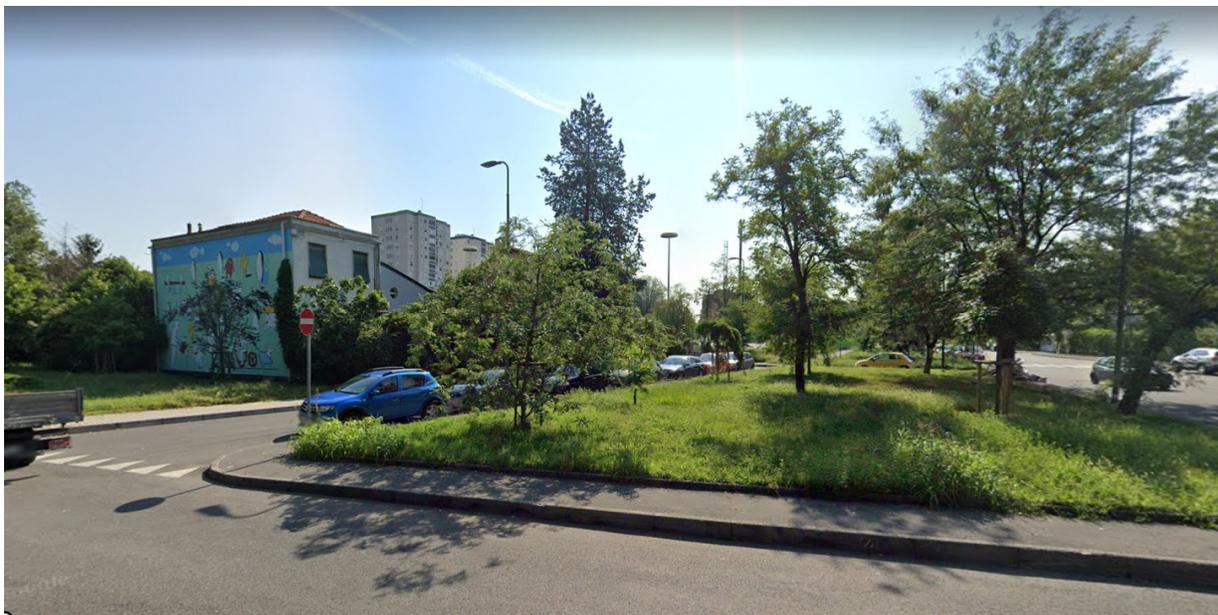


Foto 2 – Parcheggio via Falck

3.1.3 via Fichera

L'area di sosta in oggetto è localizzata su entrambi i lati della carreggiata di via Fichera con sosta sulla carreggiata stessa senza delimitazione degli stalli, con stazionamento dei veicoli in file parallele al traffico. La tipologia di gestione della sosta è a pagamento (strisce blu).

L'offerta di sosta rilevata è pari a 51 stalli.



Foto 3 – via Fichera

3.1.4 via Cilea

L'area di sosta in oggetto è localizzata sul lato nord/est della carreggiata di via Cilea a nord dell'intersezione con la rotatoria di via Fichera; la sosta è su carreggiata, con stazionamento dei veicoli in fila parallela al traffico.

La tipologia di gestione della sosta è a pagamento (strisce blu).

L'offerta di sosta rilevata è pari a 64 stalli.



Foto 4 – via Cilea

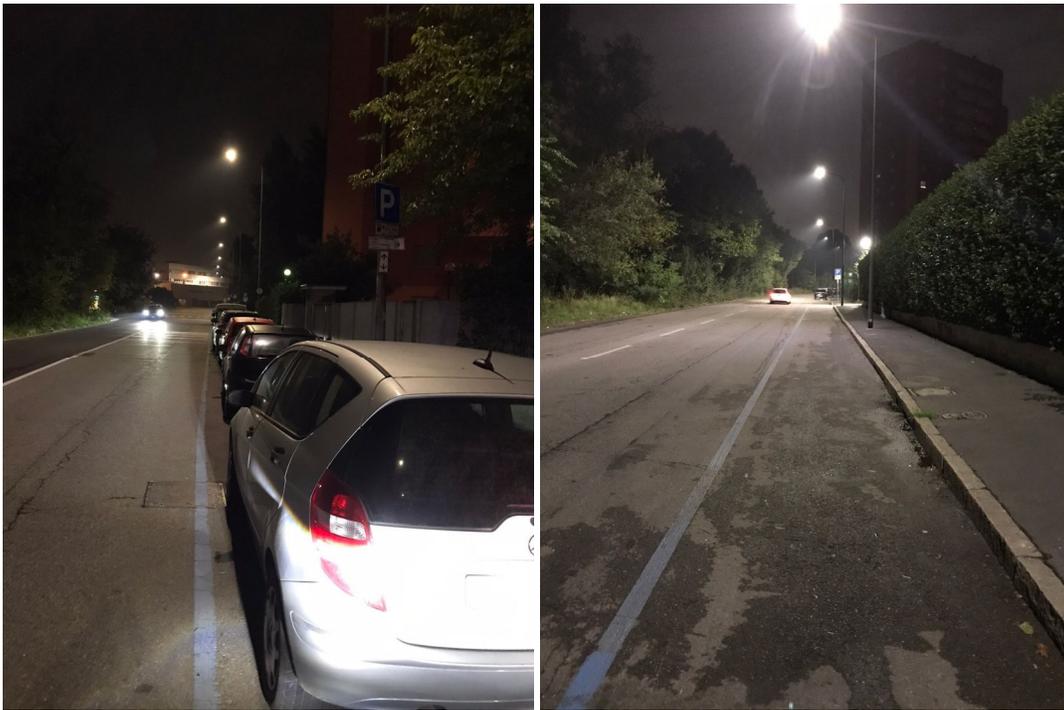


Foto 5 – via Cilea



3.1.5 P1 - via Cilea

L'area di sosta in oggetto è localizzata in un apposito parcheggio, esterno alla carreggiata stradale, situato tra la via Cilea e la via Fichera. La tipologia di gestione della sosta è in parte a pagamento (strisce blu) e in parte libera non regolamentata.

L'offerta di sosta complessiva rilevata è pari a 42 stalli.



Foto 6 - Parcheggio P1

3.1.6 P2 - via Cilea

L'area di sosta in oggetto è localizzata in un apposito parcheggio, esterno alla carreggiata stradale, situato ad est della via Cilea. La tipologia di gestione della sosta è a pagamento (strisce blu).

L'offerta di sosta rilevata è pari a 56 stalli.



Foto 7 - Parcheggio P2

3.1.7 Collegamento P1 - P2: via Cilea

L'area di sosta in oggetto è localizzata su una viabilità locale che corre parallela alla via Cilea e che collega l'area di P2 con il parcheggio P1. La tipologia di gestione della sosta è a pagamento (strisce blu).

L'offerta di sosta rilevata è pari a 26 stalli.



Foto 8 - Collegamento P1 - P2: via Cilea

Si segnala che allo stato attuale (mese di ottobre 2021) a ridosso dell'area di intervento è presente un cantiere che occupa un'ulteriore area a sosta di oltre 50 stalli, non considerata all'interno della presente analisi ma che costituisce un ulteriore serbatoio di sosta pubblica per il comparto oggetto di analisi.

L'offerta di sosta rilevata è pari a 74 stalli.



Foto 10 - Parcheggio P4

3.1.10 via Borsa

L'area di sosta in oggetto è localizzata sulla carreggiata di via Cilea nel tratto compreso tra la rotatoria con via Cilea e la rotatoria con via Visconti a nord dell'ambito di intervento; la sosta è su carreggiata, con stazionamento dei veicoli in fila parallela al traffico sul lato sud e in parte sul lato nord e in modo inclinato rispetto al traffico (a spina) sul tratto nord della carreggiata a ridosso con la via Visconti.

La tipologia di gestione della sosta è a pagamento (strisce blu).

L'offerta di sosta rilevata è pari a 135 stalli.



Foto 11 – via Borsa

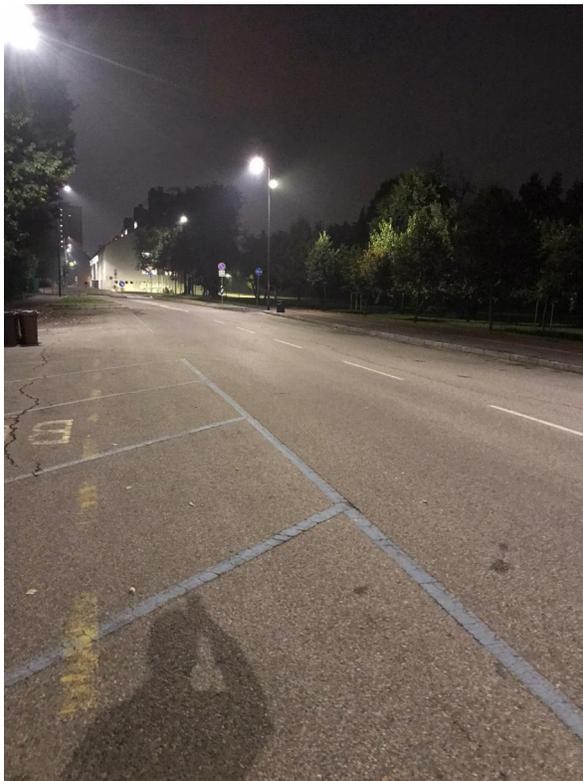


Foto 12 – via Borsa

3.1.11 OFFERTA DI SOSTA COMPLESSIVA

La tabella seguente sintetizza l'offerta di sosta complessiva rilevata in prossimità dell'ambito oggetto di analisi.

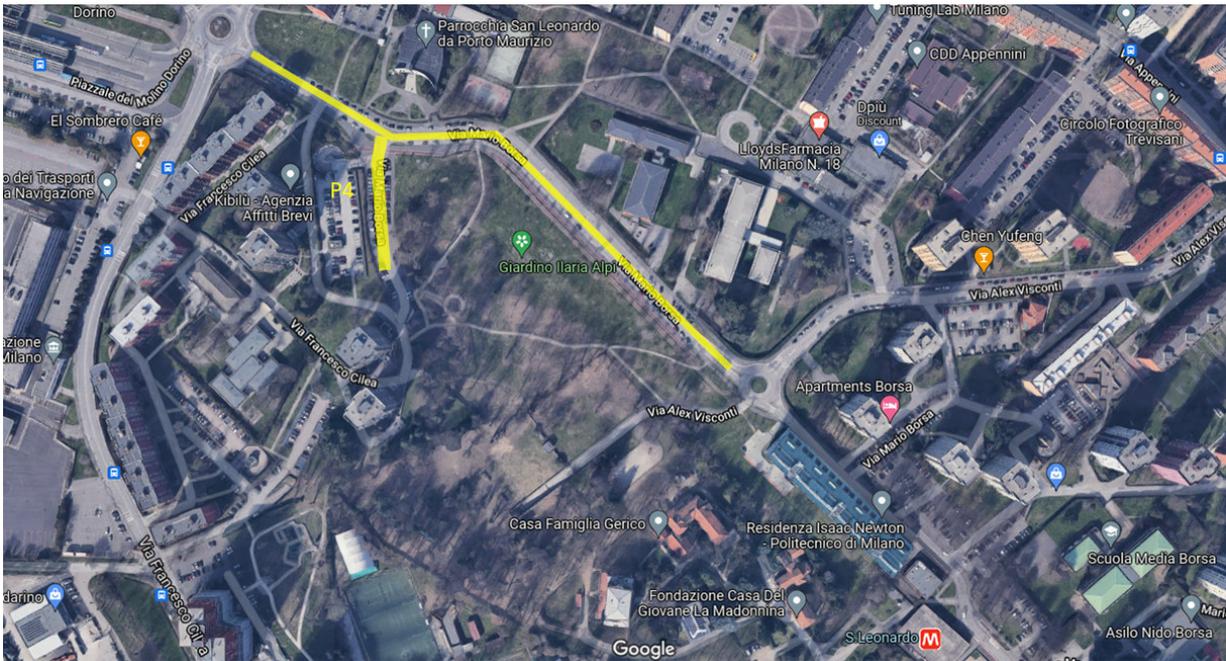
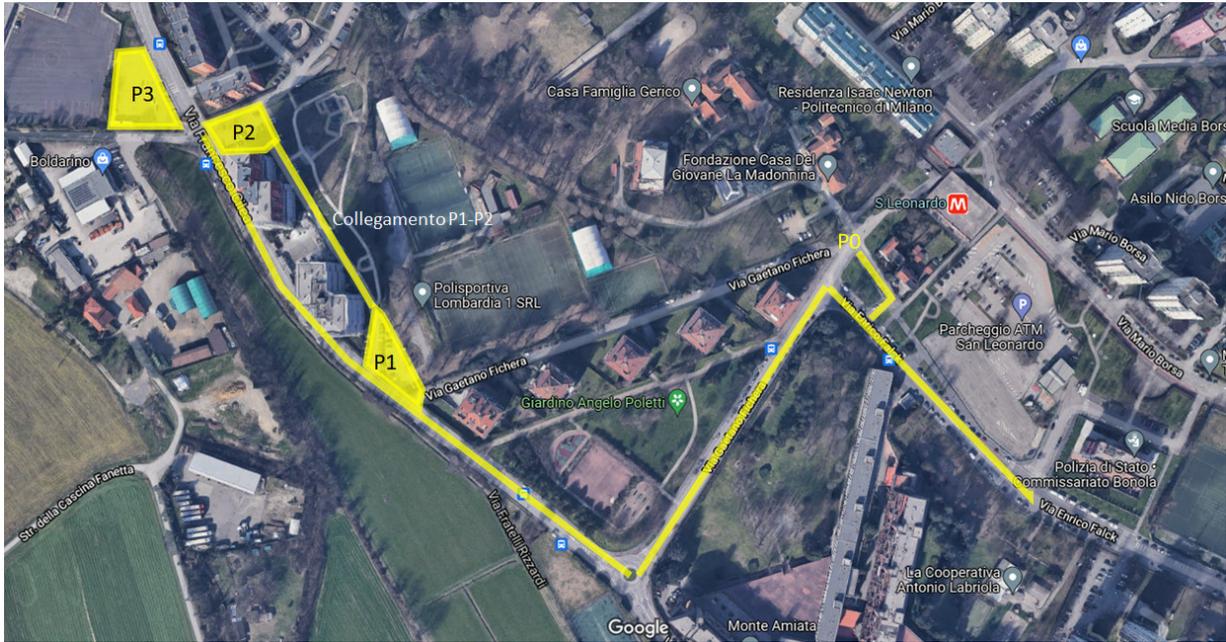


Figura 3 – Area di studio: offerta di sosta

	p.a
via Falck	43
P0	10
via Fichera est	35
via Fichera ovest	26
via Cilea	64
P1	42
P2	56
collegamento P1-P2	26
P3	65
P4	74
via Borsa	135
tot	576

Tabella 1 – Offerta di sosta pubblica - ambito di intervento

Complessivamente l'offerta di sosta rilevata per l'ambito di intervento è pari a 576 stalli.

Per quanto attiene la domanda di sosta attuale, come già premesso è stato effettuato uno specifico rilievo nella giornata di giovedì 21 ottobre 2021 nella fascia 22.00 – 23.00 e giovedì 28 ottobre nella fascia oraria 17.00 – 18.00, all'interno della quale si esauriscono la quasi totalità degli spostamenti attratti dalle attività residenziali e commerciali presenti nell'area di studio.

Di seguito si riporta per ogni area di sosta precedentemente individuata, il dato sull'occupazione degli stalli nella giornata di rilievo per l'ora notturna.

	occupati	non regolari
via Falck	37	0
P0	8	0
via Fichera est	0	0
via Fichera ovest	0	0
via Cilea	24	0
P1	30	0
P2	30	0
collegamento P1-P2	25	4
P3	18	0
P4	48	3
via Borsa	26	0
tot	246	7

Tabella 2 – Rilievo della sosta notturna

La tabella e il grafico seguente riportano il livello di occupazione degli stalli di sosta rilevati: dall'analisi si evince che, a fronte **di un'offerta di 576 stalli di sosta, il livello di occupazione massimo rilevato è pari a 253 stalli, con un tasso di occupazione del 44%.**

Di seguito si riporta per ogni area di sosta precedentemente individuata, il dato sull'occupazione degli stalli nella giornata di rilievo per l'ora pomeridiana 17.00 – 18.00.

	occupati	non regolari
via Falck	34	
P0	10	
via Fichera est	9	
via Fichera ovest	4	
via Cilea	16	
P1	34	2
P2	29	
collegamento P1-P2	12	4
P3	8	
P4	44	4
via Borsa	47	
tot	247	10

Tabella 3 – Rilievo della sosta notturna

La tabella e il grafico seguente riportano il livello di occupazione degli stalli di sosta rilevati: dall'analisi si evince che, a fronte **di un'offerta di 576 stalli di sosta, il livello di occupazione massimo rilevato è pari a 257 stalli, con un tasso di occupazione del 45%.**

	Rilievo della sosta 21/10/2021 - 22.00-23.00			
	p.a	occupati	non regolari	offerta residua
via Falck	43	37	0	6
P0	10	8	0	2
via Fichera est	35	0	0	35
via Fichera ovest	26	0	0	26
via Cilea	64	24	0	40
P1	42	30	0	12
P2	56	30	0	26
collegamento P1-P2	26	25	4	-3
P3	65	18	0	47
P4	74	48	3	23
via Borsa	135	26	0	109
tot	576	246	7	323

Tabella 4 - Tasso occupazione notturno

	Rilievo della sosta 28/10/2021 - 17.00-18.00			
	p.a	occupati	non regolari	offerta residua
via Falck	43	34		9
P0	10	10		0
via Fichera est	35	9		26
via Fichera ovest	26	4		22
via Cilea	64	16		48
P1	42	34	2	6
P2	56	29		27
collegamento P1-P2	26	12	4	10
P3	65	8		57
P4	74	44	4	26
via Borsa	135	47		88
tot	576	247	10	319

Tabella 5 - Tasso occupazione pomeridiano

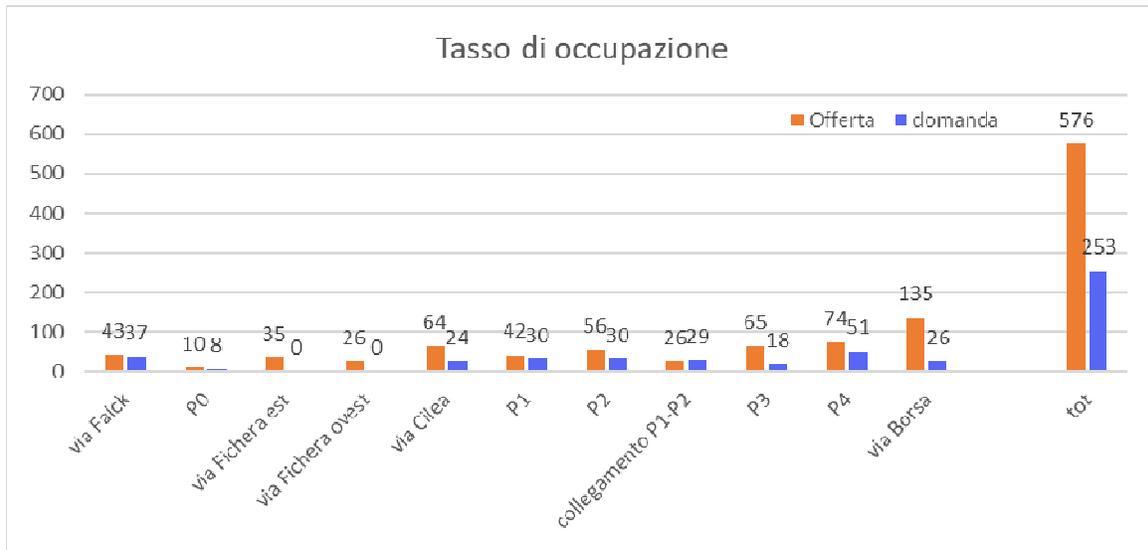


Grafico 1 - Tasso occupazione notturno

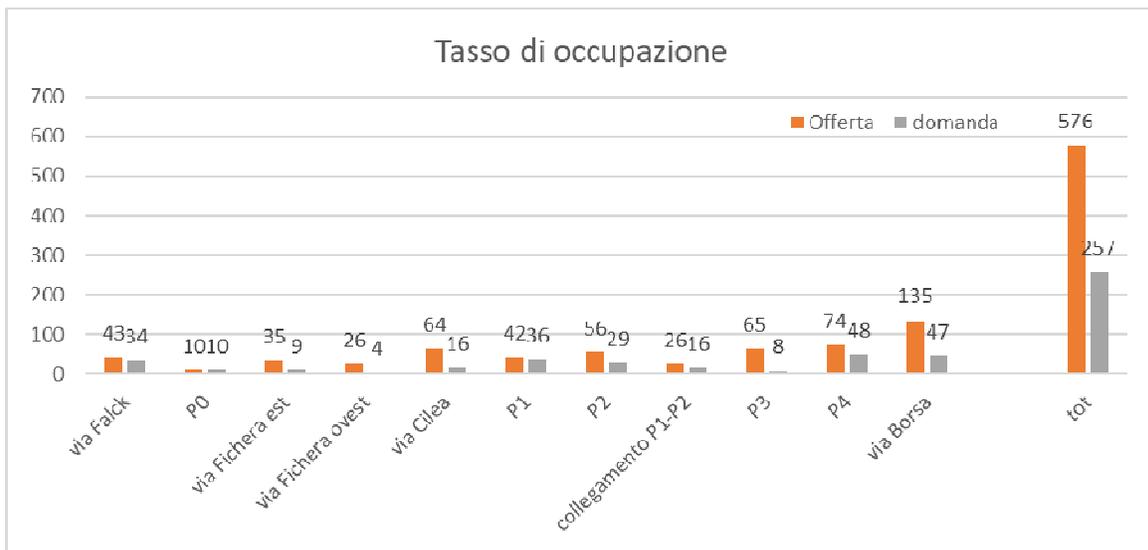


Grafico 2 - Tasso occupazione pomeridiano

In sintesi, la proposta di progettuale oggetto di analisi genera un potenziale incremento di sosta pubblica, pari a circa 35 p.a. ampiamente soddisfatta dall'attuale offerta rilevata e dal relativo tasso di occupazione inferiore al 50%. In particolare, durante la fascia oraria pomeridiana si rileva, sulla via Borsa, un surplus di sosta pari a 88 posti auto in grado di soddisfare integralmente la domanda generata dall'intero comparto in previsione (pari a 35 p.a.).

Si segnala infine che, allo stato dei rilievi (mese di ottobre 2021), a ridosso dell'area di intervento è presente un cantiere che occupa un'ulteriore area a sosta di oltre 50 stalli, non considerata all'interno della presenta analisi, ma che costituisce un ulteriore serbatoio di sosta pubblica per il comparto oggetto di analisi.



Figura 4 – Area di sosta occupata temporaneamente dal cantiere

Conclusivamente, si può affermare, sulla base delle analisi, delle verifiche e delle considerazioni esposte nei paragrafi precedenti, la compatibilità dell'intervento in esame con il surplus di offerta di sosta pubblica attualmente presente all'interno dell'area di studio.

4 INDICI

4.1 INDICE DELLE FIGURE

FIGURA 1 – STIMA DELL’OFFERTA DI SOSTA PUBBLICA – PA SAN LEONARDO

ERR

ORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.

FIGURA 2 – AREA DI STUDIO: OFFERTA DI SOSTA

5

FIGURA 3 – AREA DI SOSTA OCCUPATA TEMPORANEAMENTE DAL CANTIERE

12

FIGURA 4 – AREA DI STUDIO: OFFERTA DI SOSTA

15

FIGURA 5 – AREA DI SOSTA OCCUPATA TEMPORANEAMENTE DAL CANTIERE

19

4.2 INDICE DELLE FOTO

FOTO 1 – PARCHEGGIO VIA FALCK

6

FOTO 2 – PARCHEGGIO VIA FALCK

7

FOTO 3 – VIA FICHERA

8

FOTO 4 – VIA CILEA

9

FOTO 5 – VIA CILEA

9

FOTO 6 - PARCHEGGIO P1

10

FOTO 7 - PARCHEGGIO P2

11

FOTO 8 - COLLEGAMENTO P1 - P2: VIA CILEA

11

FOTO 9 - PARCHEGGIO P3

12

FOTO 10 - PARCHEGGIO P4

13

FOTO 11 – VIA BORSA

14

FOTO 12 – VIA BORSA

14

4.3 INDICE DEI GRAFICI

GRAFICO 1 - TASSO OCCUPAZIONE NOTTURNO

18

GRAFICO 2 - TASSO OCCUPAZIONE POMERIDIANO

18

4.4 INDICE DELLE TABELLE

TABELLA 1 – MIX FUNZIONALE PREVISTO DAL PROGETTO

ERR

ORE. IL SEGNALIBRO NON È DEFINITO.

TABELLA 2 – OFFERTA DI SOSTA PUBBLICA - AMBITO DI INTERVENTO

16

TABELLA 3 – RILIEVO DELLA SOSTA NOTTURNA

16

TABELLA 4 – RILIEVO DELLA SOSTA NOTTURNA

17

TABELLA 5 - TASSO OCCUPAZIONE NOTTURNO

17

TABELLA 6 - TASSO OCCUPAZIONE POMERIDIANO

17