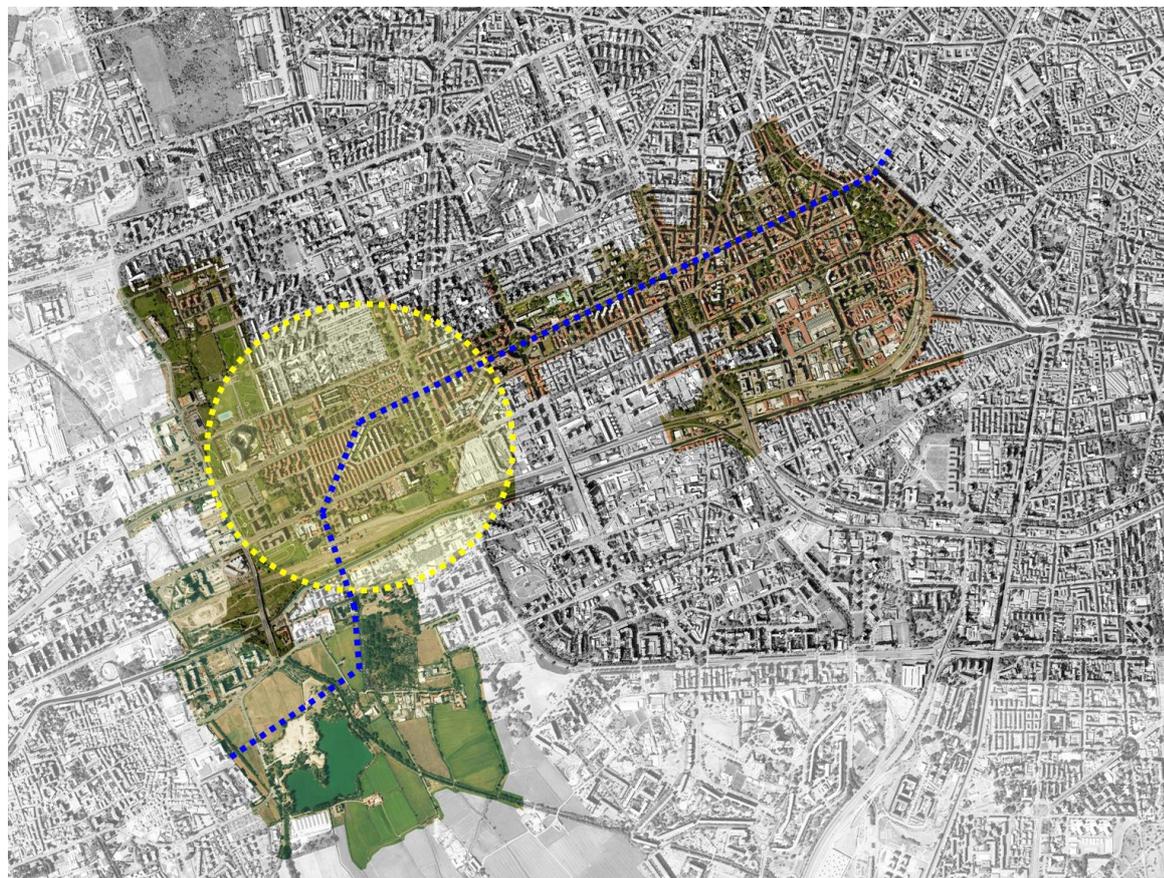


La Città che sale

Un progetto condiviso per la riqualificazione urbana delle aree interessate
dalla nuova Metropolitana 4 ad opera infrastrutturale conclusa
nella tratta Parco Solari – area deposito treni



**Tavolo 3: sistemazione finale delle superfici interessate dai lavori della MM4
da Largo Gelsomini alla Stazione di San Cristoforo**

**Resoconto incontro con Associazioni e Comitati
presso la Casetta Verde dei giardini di via Odazio
15 luglio 2015**

PARTE 1

Premessa generale

La nuova linea della metropolitana e in particolare le sistemazioni di superficie delle stazioni MM4 non possono essere limitate alle aree di cantiere e per questo essere considerate "luoghi chiusi" con attrezzature e arredi urbani puntuali

Premessa generale

La nuova linea della metropolitana e in particolare le sistemazioni di superficie delle stazioni MM4 non possono essere limitate alle aree di cantiere e per questo essere considerate "luoghi chiusi" con attrezzature e arredi urbani puntuali prevalentemente dedicati alle sole funzioni di accesso e trasporto, ma forte è la necessità di considerare le relazioni con la complessiva area urbana in cui sono inserite. L'obiettivo del progetto è quello di contribuire, con la partecipazione delle comunità locali, alla definizione di idee per la progettazione delle stazioni e dei luoghi urbani interessati dalla nuova infrastruttura ad opera ultimata: un'ampia riqualificazione che tenga in considerazione tutte le opportunità offerte dai contesti intercettati, con una riflessione generale sulle modalità innovative di fruizione collettiva degli spazi pubblici.

In una lettura del contesto compreso tra il parco Solari e la Stazione di San Cristoforo, l'impianto urbano presenta, da sud a nord tre infrastrutture urbane: il Naviglio Grande (*il canale azzurro*) che mette in rete risorse pubbliche e private (Parco lineare del Naviglio Grande), compresi i due scali ferroviari in dismissione di Porta Genova e San Cristoforo; la *Via Verde*, percorso ciclabile lungo l'asse Valparaiso – Cola di Rienzo – Vespri Siciliani - Giambellino che collega le aree verdi esistenti dal Parco Solari ai giardini di via Savona presso il cavalcavia Brunelleschi (*il canale verde*); il tracciato sotterraneo della nuova linea metropolitana 4 (*il canale blu*) lungo l'asse Foppa-Lorenteggio-Segneri. Queste linee di forza, che suggeriscono modalità di trasporto alternative al mezzo privato, possono essere messe in rete e valorizzate con azioni di riqualificazione urbana considerando le risorse pubbliche e private esistenti.

La nuova metropolitana è un'opportunità per fare conoscere e valorizzare i quartieri attraversati, la loro storia e la loro attuale vocazione spesso improntata alla innovazione ed alla creatività.

La progettazione degli spazi esterni come di quelli interni alle stazioni, seppur modulata e standardizzata per esigenze tecniche funzionali, può raccordarsi al contesto urbano di riferimento e ad esso ispirarsi nell'utilizzo di paradigmi progettuali coerenti con quel paesaggio che la storia della città ci ha donato.

In questa visione le stazioni non sono solo fermate funzionali al transito dei passeggeri, ma luoghi aperti alla città e spazi aggregativi di coesione e incontro da offrire ai cittadini come nuovi servizi, considerando anche il contesto urbano coinvolto, i suoi caratteri identitari, la sua storia e i suoi valori attuali. La "cura del territorio" può ben esprimersi tanto negli interventi di maggior dimensione quanto nelle piccole aree se intesi quali azioni di ricucitura e "messa in rete" delle risorse della città.

Nell'ottica di una promozione di un sistema culturale integrato di Zona 6, che reinterpreti e restituisca in chiave artistica e creativa le sue risorse territoriali, le stazioni e il loro equipaggiamento devono rapportarsi con i luoghi con continuità e eleganza, anche mettendo in stretta relazione ciò che sta sotto terra con ciò che emerge fuori terra e indicare la presenza della stazioni con segni di riconoscibilità, l'uso di tecnologie informative e immagini che richiamino ciascun contesto e le specificità urbane (esempi di riferimento possono considerarsi le recenti realizzazioni di linee metropolitane a Napoli o a Londra).

La proposta operativa che potrebbe dare seguito a questo processo e continuità ai tavoli è contenuta nel documento allegato ([link](#)) che, in sintesi propone un quadro di indirizzo e di coordinamento coerente per tutte le tratte e i luoghi urbani interessati, affiancando al progetto ingegneristico della nuova metropolitana un programma di riqualificazione del contesto urbano lungo il percorso della MM 4. L'esito del programma, che dovrebbe vedere ugualmente impegnati tutti gli Assessorati coinvolti e la Società MM4, potrebbe configurarsi come un Piano d'area con linee guida di orientamento ai singoli interventi nelle aree di cantiere, basate sui principali temi condivisi nei tavoli con le associazioni.

Compatibilmente con la possibilità di integrare o modificare i progetti e con attenzione ai costi si potrebbero promuovere progetti pilota per alcune stazioni particolarmente rappresentative di aspetti tematici del paesaggio urbano coinvolto. Una sperimentazione che promuove anche concorsi di idee, finalizzati alla definizione delle opere edili e di alcune installazioni artistiche ad esse complementari.

Oggetto dell'incontro con le associazioni, i comitati e i cittadini

L'ascolto delle conoscenze e delle idee promosse dalle comunità locali è il punto di partenza per favorire, attraverso il confronto e il dialogo, l'esito positivo, la visibilità e la legittimazione delle future scelte progettuali. Con l'intento di raggiungere proposte condivise per gli spazi urbani interessati dalla linea MM4 in zona 6, sono stati attivati **quattro tavoli di lavoro** per le tratte comprese tra le aree più centrali del Parco Solari a quelle più esterne del deposito treni in prossimità del Parco delle Risaie.

Le tratte sono: Solari-Bolivar; Bolivar-Gelsomini; Gelsomini-Stazione San Cristoforo; Stazione San Cristoforo-Deposito treni.

Ai tavoli con le associazioni, i comitati e i cittadini sono stati proposti i seguenti temi di riflessione, estesi alle aree oggetto di intervento.

1. Cosa potrebbero diventare questi luoghi e che relazioni dovrebbero avere con gli spazi e le aree circostanti? (relazione territoriale)

• luogo chiuso e luogo aperto (spazio intrinseco e spazio di coesistenza e relazione);

1. Cosa potrebbero diventare questi luoghi e che relazioni dovrebbero avere con gli spazi e le aree circostanti?

(relazione territoriale)

- luogo chiuso o luogo aperto (spazio introverso o spazio di coesione e relazione);
- luogo di passaggio o spazio di sosta (mobilità e pedonalità)
- spazio verde o spazio di pietra
- che relazione con le aree circostanti (sistema più ampio di risorse pubbliche? Cucitura di luoghi separati?)
- quali servizi e funzioni (pubbliche o di uso pubblico)?

2. Chi e quando potrebbe utilizzare questi spazi riprogettati?

(soggetti fruitori)

- quando: tutto l'anno da chiunque? Solo in alcuni periodi del giorno con utenze differenziate ?.....
 - chi e quando: quale utenza o fruitore nell'arco delle 24 ore?
1. es. bambini (percorso casa/scuola o sosta in area giochi), adolescenti, runner, salutisti- percorso vita (percorso dedicato), anziani, gioco carte, (area attrezzata all'ombra), lavoratori di passaggio, ecc

3. Come - In alternativa ad un ripristino delle aree di cantiere con soluzioni che ripropongono una sistemazione simile a quella pre-esistente, quali azioni e quali funzioni potrebbe prevedere l'ipotesi di una pedonalizzazione più ampia (ovvero il ribaltamento del rapporto automobile – pedone)?

(progetto del luogo)

- modalità di intervento: verso sostenibilità
- azioni possibili: incontro, gioco, sosta, ecc.....
- nuovi spazi chiusi, aperti, semi-aperti; che posizione e che relazione con le aree circostanti
- materiali: riciclabilità

4. Come - Quali sono le caratteristiche che dovrebbero avere gli spazi fuori terra che segnalano la presenza della MM4, ovvero le stazioni e i corpi tecnici?

(progetto della stazione e del manufatto)

La sollecitazione proposta ai tavoli richiama possibili spunti sia sulla qualità individuale degli interventi nelle stazioni sia sulla possibilità di "inglobarle" all'interno di corpi di maggiore dimensione quali contenitori di altre funzioni.

- visibilità
- riconoscibilità
- omologazione tra tutti i manufatti o diversità caratterizzante i luoghi

PARTE 2 - Resoconto

Presenti all'incontro:

Luca Garibaldi e Jacopo Lareno Faccini

Associazione Culturale Dynamoscopio

Fabrizia Parini

Associazione Le Radici e le Ali

Fabrizio Delfini

Comitato Ponti

Per MUMI

Paolo Lubrano

Associazione Bei Navigli

Anelisa Ricci

Museo Lab 6

I partecipanti hanno rappresentato anche altre realtà associative che abitano e lavorano nelle aree di riferimento

Temi generali emersi al tavolo

Identità dei luoghi, relazioni urbane e nuove funzioni nei contesti più periferici

Le sistemazioni di superficie delle aree di cantiere MM4 sono un'occasione per un'ampia riqualificazione dei contesti intercettati. Questa esigenza è tanto più forte in un contesto periferico come quello di Giambellino-Tirana, in cui gli spazi e le risorse pubbliche appaiono assenti, sottoutilizzate o poco qualificate. La metropolitana collega il quartiere al centro della città attestandosi in un'area contigua alla stazione dei treni di San Cristoforo e al Naviglio Grande.

Il territorio urbano di riferimento presenta un patrimonio di attività, forme e manufatti in gran parte da rigenerare e la nuova metropolitana è un'opportunità per fare conoscere e valorizzare i caratteri e l'identità di questa zona, sia perché ne migliora l'accessibilità, sia perché, attraverso una progettazione mirata degli spazi esterni come di quelli interrati, può contribuire alla riqualificazione del quartiere Giambellino.

L'ambito sarà oggetto di importanti interventi di trasformazione. Tutto il comparto delle case popolari è al momento interessato da un ampio progetto di riqualificazione che interessa gli edifici, le aree di pertinenza e gli spazi pubblici adiacenti, mentre per l'area della stazione di San Cristoforo è prevista la riconversione a parco pubblico delle superfici dello scalo ferroviario.

I luoghi del progetto

Stazione Largo Gelsomini

I luoghi del progetto

Stazione Largo Gelsomini



Posto all'incrocio tra la via Lorenteggio e via Primaticcio, Largo Gelsomini è uno spazio pubblico sottoutilizzato e non valorizzato, costituito da aree pubbliche e da un ampio spazio dedicato alla mobilità stradale; la sua dimensione è coerente con la larghezza di via Primaticcio che, in origine, era stata individuata come strada oltre la quale realizzare il sovrappasso stradale sulla ferrovia e il Naviglio Grande in direzione del q.re Barona (poi eseguito lungo via Bellini).

Lo spazio pubblico a sud, parzialmente attrezzato a verde e in parte sterrato, è sito in posizione mediana separato dalla strada dagli edifici residenziali che vi si affacciano; parte dell'area è occupata da giochi per bambini, mentre un'altra porzione è luogo di ritrovo di abitanti di etnia araba.

Oggi largo Gelsomini è uno spazio sovradimensionato con al centro uno spazio pubblico distante dalle case che non unisce il tessuto urbano ma che genera una barriera netta tra le residenze della città consolidata ad est, lungo la via Lorenteggio e gli edifici di edilizia popolare ad ovest.

La prevista stazione di superficie può permettere una vera azione complessiva di riqualificazione. Largo Gelsomini è da vedere come nuova porta urbana e segno di connessione tra parti di città divise, un luogo di relazione e unione con le risorse pubbliche contigue: da un lato le aree di via Odazio (giardini, mercato comunale, biblioteca e casetta verde) e dall'altro gli spazi a verde lungo l'asse Primaticcio (a nord fino a Largo Brasilia e a sud fino a via Giambellino).

L'obiettivo è quindi quello di cancellare l'immagine attuale di "snodo stradale" e di dargli una maggior connotazione verde. Tale sistema, immaginato come un'unica grande area pubblica, permetterebbe una migliore valorizzazione dell'ambito delle case popolari e, superando le caratteristiche attuali di cesura con le aree residenziali circostanti, avere una funzione di cerniera tra luoghi oggi "separati". In questo modo, ipotizzando anche un'apertura delle aree verdi presenti tra gli edifici ERP, si verrebbe a creare un grande sistema permeabile e fruibile come spazio di movimento, per la sosta (aree attrezzate) e per alcune attività sportive. Negli spazi così intesi si propone di prevedere anche interventi di mobilità sostenibile (nuovi percorsi pedonali e ciclabili).

Stazione Segneri e manufatto Segneri



Le aree di cantiere della stazione e del manufatto interessano solo una parte della via Segneri, strada diagonale e 'mediana' che spezza l'ortogonalità del q.re ERP Giambellino – Lorenteggio costruito tra gli anni 30 e gli anni 50 del secolo scorso.

La via Segneri ha una sezione stradale eccezionale e "fascinoso" per il suo disegno e per la sua dimensione, una sorta di *boulevard* tra le case popolari che ha un senso importante per gli abitanti delle case popolari. Lungo la strada si affacciano in modo discontinuo corpi bassi di un piano fuori terra originariamente pensati come spazi commerciali o di servizio che attualmente sono solo in parte utilizzati.

Tutto il quartiere, fortemente degradato, è oggetto di un progetto di ampia riqualificazione urbana con risorse FESL, Comune di Milano, Regione Lombardia, dunque occorre vedere il progetto della stazione Segneri in questo complessivo quadro progettuale e finanziario. Il progetto di riqualificazione riguarda anche gli spazi di pertinenza esterni e gli spazi

servizio che attualmente sono solo in parte utilizzati.

Tutto il quartiere, fortemente degradato, è oggetto di un progetto di ampia riqualificazione urbana con risorse FESL, Comune di Milano, Regione Lombardia, dunque occorre vedere il progetto della stazione Segneri in questo complessivo quadro progettuale e finanziario. Il progetto di riqualificazione riguarda anche gli spazi di pertinenza esterni e gli spazi pubblici, dunque emerge la necessità di una stretta interlocuzione tra i soggetti investitori.

L'intervento di riqualificazione legato alla nuova stazione deve essere unitario per tutta la lunghezza della via e non si può ragionare sulla sistemazione esterna della sola area interessata dai cantieri MM4.

Oggi via Segneri è una strada parcheggio e viabilità di connessione tra via Lorenteggio e Piazza Tirana, forse inutile come collegamento automobilistico; si suggerisce pertanto un'ampia pedonalizzazione anche con una parte ciclabile sull'intero tratto della via.

Via Segneri è da vedere come luogo di relazione, con una forte permeabilità, un luogo aperto che può entrare in connessione con i tanti cortili lineari che caratterizzano l'impianto morfologico delle residenze ERP in modo da creare un unico spazio pedonale: si propone una sorta di "sfondamento" strada/corti con un sistema di spazi collettivi interconnesso, atto a favorire il popolamento di via Segneri. Per dare nuovo impulso e rendere la strada abitabile è pertanto necessario ricreare le condizioni economiche più favorevoli per l'insediamento di un mix di funzioni commerciali e aggregative di quartiere; ad oggi ci sono alcuni spazi, ai margini della via, originariamente adibiti a questo uso, abbandonati e da recuperare. L'ampiezza e la lunghezza della sede stradale permetterebbero inoltre di prevedere, lungo la via, anche strutture leggere, non necessariamente temporanee, per ospitare piccole attività (commerciali, sociali o aggregative) necessarie per un'infrastrutturazione qualificata della strada pedonalizzata e in grado di mantenerla "viva" durante la giornata e per tutto l'anno.

Sono proposte due visioni progettuali alternative.

- na "strada-giardino" sul modello anglo-sassone, in modo da configurare uno spazio pubblico e di transizione controllata dei veicoli privati, con una forte valenza verde anche con movimenti di terra (vedi numerosi esempi europei di spazi lineari, alcuni dei quali recentemente illustrati con i lavori degli studenti del Politecnico e ospitati nel mercato comunale del Lorenteggio).
- na "strada di pietra", in modo da mantenere le caratteristiche di ampio *boulevard* segnato da 2 filari di alberi ma interessato da un trattamento superficiale prevalentemente impermeabile che si contrappone alla sistemazione a verde delle corti residenziali con le quali si relaziona fortemente. La nuova via Segneri diventerebbe una lunga piazza pedonale, un importante luogo /spazio urbano disponibile a molti usi permanenti o periodici aumentando la relazione tra strada e cortile (piste da ballo, cinema all'aperto, spazi per il gioco per i bambini, aree per gli adulti/anziani). Progettare una piazza che possa vivere tutto il giorno e che possa attirare abitanti e persone in transito (vecchie e nuove generazioni, giovani e anziani, italiani e stranieri) trasformerebbe quella che è una strada inutilizzata in un luogo pubblico di relazione con attività commerciali e di servizio. La strada di pietra consentirebbe, inoltre, di garantire anche in futuro l'insediamento del mercato settimanale, elemento importante per tutto il quartiere.

La realizzazione della stazione Segneri garantirà l'accessibilità sia al quartiere di edilizia popolare sia alla nuova utenza delle attività terziarie della zona, prime fra tutte il centro Vodafone, che negli ultimi anni si sono insediate nelle vicinanze. Queste attività si sono sviluppate per lo più lungo l'asse di via Lorenteggio oltre l'incrocio con via Inganni; ad oggi molti pendolari scendono alla stazione San Cristoforo FS per raggiungere il luogo di lavoro, ma con la realizzazione della fermata M4 la stazione di via Segneri sarebbe la principale uscita in quanto più vicina agli uffici". Con questa nuova utenza occorre immaginare una nuova linea di spostamenti pedonali e un sistema coerente di riqualificazione dei percorsi urbani: i nuovi abitanti e le persone che lavorano nel terziario dovrebbero poter "contaminare" la loro percezione dello spazio. Diventa quindi una sfida poter combinare le diverse utenze e valorizzarle entrambe, cercando di realizzare uno spazio multifunzionale capace di rispondere alle diverse esigenze. Questo nuovo flusso pedonale andrebbe anche ad aumentare l'attenzione sull'asse perpendicolare a via Segneri, ovvero le vie Apuli/Sanniti/Manzano, percorso già importante per i residenti, che permette di attraversare il quartiere ERP e che diventerebbe la via di transito per i pendolari.

Piazza Tirana e Stazione San Cristoforo



A differenza di Largo Gelsomini, piazza Tirana appare uno spazio dove è meno percepita la relazione con le aree pubbliche o di uso pubblico contermini, come l'area sportiva dell'ex dopo lavoro ferroviario (ora area sportiva privata

A differenza di Largo Gelsomini, piazza Tirana appare uno spazio dove è meno percepita la relazione con le aree pubbliche o di uso pubblico contermini, come l'area sportiva dell'ex dopo lavoro ferroviario (ora area sportiva privata "Football City") a sud-est, il cui potenziale attraversamento permetterebbe di raggiungere le aree pubbliche dietro la chiesa di San Curato d'Ars, o i giardini di via Gonin ad ovest, ai quali si accede in modo indiretto percorrendo una strada laterale a ridosso dell'edificio residenziale a torre.

Per San Cristoforo l'intervento MM4 è strettamente correlato alla prevista dismissione delle aree dello scalo ferroviario (collocate in posizione mediana tra il quartiere popolare Giambellino–Lorenteggio, il sistema dei parchi di cintura più a nord, il territorio di Corsico, il Naviglio e il Parco Sud) e per le quali si richiamano differenti proposte: un parco urbano, l'eventuale necessità di un parcheggio di interscambio; la relazione con Piazza Tirana; le connessioni, oltre la ferrovia, con il quartiere Barona. Proprio la prossimità con le aree agricole suggerisce per la stazione di San Cristoforo il tema della "porta" urbana al Parco Sud e, per questo, si propone di adottare soluzioni progettuali che prevedano nuove funzioni e modalità di accesso al parco anche dal quartiere Giambellino.

All'interno di questo sistema di aree pubbliche o di uso pubblico (esistenti e previste), piazza Tirana e la stazione di San Cristoforo diventano un nuovo baricentro urbano; tali aree se opportunamente collegate fra loro, formerebbero una vera e propria rete ecologica di connessione tra il quartiere Giambellino/Lorenteggio e i grandi parchi vicini e consentirebbe di creare percorsi di attraversamento nord-sud ed est-ovest per la mobilità ciclopedonale. Parte di questi interventi non sono onerosi o impegnativi dal punto di vista realizzativo, ma si possono mettere in atto attraverso un approccio leggero e puntuale, con una giusta comunicazione e il superamento di alcune barriere.

Per piazza Tirana si ritiene "accettabile" l'arredo urbano esistente e la fontana, ma lo spazio è da preservare e valorizzare. Per l'edificio della stazione ferroviaria si suggerisce di prevedere attività oggi inesistenti, che più si avvicinano alle esigenze dei pendolari (con l'apertura della metropolitana la stazione San Cristoforo avrà un notevole incremento di pendolari treno/metro) e dei residenti. Sono ipotizzabili piccoli spazi commerciali aggregativi come ad esempio un caffè-libreria, un bar o uno sportello bancario (vedi anche report Tavolo 4).

Manufatti e stazioni

Per tutte le aree trattate non è emersa, al momento, alcuna riflessione sulle caratteristiche che potrebbero o dovrebbero avere le stazioni o i volumi tecnici, intesi come manufatti fuori terra e segno visibile della presenza della metropolitana. Per favorire l'accessibilità a tutte le stazioni MM4 si propongono rastrelliere per il posteggio delle bici e, nelle principali stazioni, interventi di bike-sharing e car-sharing.

PARTE 3 - Sintesi concetti chiave emersi dall'incontro



Premessa generale

Le sistemazioni di superficie delle stazioni MM4 non possono essere considerate "luoghi chiusi" con attrezzature e arredi urbani dedicati alle sole funzioni di accesso e trasporto; è necessario promuovere **un'ampia riqualificazione, pensata con i cittadini**, che tenga in considerazione tutte le opportunità offerte dai contesti intercettati, con una riflessione sugli spazi pubblici. La nuova metropolitana è un'opportunità per **valorizzare i quartieri attraversati**, la loro storia e la loro attuale vocazione e il progetto di sistemazione delle aree di cantiere può ispirarsi al contesto urbano di riferimento nell'**utilizzo di paradigmi progettuali coerenti** con quel paesaggio.

In questa visione le stazioni non sono solo fermate funzionali al transito dei passeggeri, ma **luoghi aperti alla città e spazi aggregativi di coesione e incontro** da offrire ai cittadini come nuovi servizi.

Temi generali emersi al tavolo

Identità dei luoghi, relazioni urbane e nuove funzioni nei contesti più periferici

Il progetto delle stazioni MM4 richiama un'**ampia riqualificazione** nel quartiere, **luogo di arrivo della MM4** e ambito

Identità dei luoghi, relazioni urbane e nuove funzioni nei contesti più periferici

Il progetto delle stazioni MM4 richiama un'ampia riqualificazione nel quartiere, luogo di arrivo della MM4 e ambito urbano contiguo alla stazione dei treni di San Cristoforo e al Naviglio Grande.

Il territorio urbano di riferimento presenta un patrimonio di attività, forme e manufatti da rigenerare e la nuova metropolitana è un'opportunità per fare conoscere e valorizzare i caratteri e l'identità di questa zona.

L'ambito sarà oggetto di importanti interventi di trasformazione che interesserà sia il comparto delle case popolari e degli spazi pubblici adiacenti, sia le superfici dello scalo ferroviario di San Cristoforo per le quali è prevista la riconversione a parco pubblico.

I luoghi del progetto

Stazione Largo Gelsomini

Largo Gelsomini è uno spazio sovradimensionato, a 'cerniera' tra luoghi oggi "separati; la riqualificazione delle aree interessate dai lavori MM4 può permettere una vera azione complessiva di rigenerazione di un ambito che ben si configura come nuova porta urbana e spazio di relazione con le risorse pubbliche contigue.

Le aree di Largo Gelsomini, in connessione con gli spazi pubblici di via Odazio (giardini, mercato comunale, biblioteca e casetta verde) e con le aree a verde lungo l'asse Primaticcio, (a nord fino a Largo Brasilia e a sud fino a via Giambellino), possono concorrere alla definizione di un ampio comparto pubblico; nell'ipotesi di un'apertura delle aree verdi presenti tra gli edifici ERP si può formare un grande sistema permeabile e fruibile e valorizzare nel modo migliore l'ambito delle case popolari.

Stazione Segneri e manufatto Segneri

Via Segneri è oggi una strada parcheggio e collegamento automobilistico forse inutile. Si suggerisce pertanto un'ampia pedonalizzazione da interpretare come un luogo aperto in connessione con i tanti cortili lineari delle residenze ERP, in modo da formare un'unica area pedonale con un sistema di spazi collettivi interconnesso. L'intervento di sistemazione deve essere unitario per tutta la lunghezza della via e non solo sulla sola area interessata dai cantieri MM4. Per rendere la strada sempre abitabile è necessario sia l'insediamento di un mix di funzioni commerciali e aggregative, anche recuperando gli spazi ai margini della via, sia l'infrastrutturazione qualificata della strada pedonalizzata.

Sono proposte due visioni progettuali alternative: una "strada-giardino" che preveda uno spazio pubblico e di transizione controllata dei veicoli privati, con una forte valenza verde anche con movimenti di terra; una "strada di pietra", disponibile a molti usi permanenti o periodici (come il mercato settimanale) che mantenga le caratteristiche di ampio boulevard segnato da 2 filari di alberi ma con un trattamento superficiale prevalentemente impermeabile.

La stazione Segneri andrebbe a servire sia il quartiere di edilizia popolare sia l'utenza delle attività terziarie insediatesi nelle vicinanze, per la quale occorre immaginare un sistema coerente di riqualificazione dei percorsi urbani. E' importante combinare e valorizzare entrambe le utenze, cercando di realizzare uno spazio multifunzionale che risponda alle diverse esigenze.

Piazza Tirana e Stazione San Cristoforo

Piazza Tirana appare uno spazio dove è meno percepita la relazione con gli spazi pubblici o di uso pubblico adiacenti.

La stazione di San Cristoforo, porta urbana del Parco Sud, richiama differenti ragionamenti, in quanto appartiene ad un sistema urbano più ampio che comprende le superfici dello scalo ferroviario di prossima dismissione e interessate dalla formazione di un parco.

La piazza e la stazione, opportunamente valorizzate, diventano un nuovo baricentro urbano sito all'interno di un sistema di aree pubbliche (esistenti e previste) che, se opportunamente collegate fra loro, formerebbero una vera e propria rete ecologica di connessione tra il quartiere Giambellino/Lorenteggio e i grandi parchi vicini

La qualità dell'ambito e la posizione strategica della stazione rendono pertanto più determinante l'intervento della nuova linea metropolitana.

Per la piazza si suggerisce di preservare e valorizzare lo spazio esistente; per l'edificio della stazione ferroviaria, da riorganizzare nelle sue funzioni, potrebbero essere previste nuove attività, oggi inesistenti, per i pendolari e per i residenti come piccoli spazi commerciali aggregativi (ad es. un caffè-libreria, un bar o uno sportello bancario).

Manufatti e stazioni

Per tutte le aree trattate non è emersa, al momento, alcuna riflessione sulle caratteristiche che potrebbero o dovrebbero avere le stazioni o i volumi tecnici.

Per favorire l'accessibilità a tutte le stazioni MM4 si propongono rastrelliere per il posteggio delle bici e, nelle principali stazioni, interventi di bike-sharing e car-sharing.

