

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 2: sistemazione finale delle superfici interessate dai lavori della MM4
da piazza Bolivar a largo Gelsomini**

**Resoconto incontro con Associazioni e Comitati
presso la Parrocchia Padre Monti di piazza Frattini
15 settembre 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 contesto 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?
 - 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:

Enrico Balossi	Comitato M4 attenzione e Comitato Commercianti Lorenteggio / Foppa
Alba Galatioto e Paola Ratti	Comitato Inquilini Grigioni
Dilva Giannelli	Comitato per il Verde

Per MUMI

Paolo Lubrano	Associazione Bei Navigli
Anelisa Ricci	Museo Lab 6
Jayne Fadda	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

Si suggerisce un'ampia riqualificazione che tenga in considerazione tutte le opportunità offerte dalle realizzazioni delle stazioni MM4 e dai contesti intercettati. Questa esigenza è tanto più forte nel tratto di via Lorenteggio attraversato dalla MM4, ambito semi-periferico caratterizzato da un'unica pre-esistenza storica, seppur significativa (Oratorio di San Protaso) e da un tessuto edilizio formatosi negli ultimi 60 anni, disposto compatto lungo la via a comporre cortine stradali multipiano e in cui prevale la funzione residenziale con attività commerciali al piano terra. In questo contesto le aree e le risorse pubbliche sono insufficienti o poco qualificate e la sistemazione di superficie finale deve essere un'opportunità per realizzare nuove risorse pubbliche qualificate e specifiche del luogo.

Protaso) e da un tessuto edilizio formatosi negli ultimi 60 anni, disposto compatto lungo la via a comporre cortine stradali multipiano e in cui prevale la funzione residenziale con attività commerciali al piano terra. In questo contesto le aree e le risorse pubbliche sono insufficienti o poco qualificate e la sistemazione di superficie finale deve essere un'opportunità per realizzare nuove risorse pubbliche qualificate e specifiche del luogo.

Una nuova mobilità di superficie

Nuovi modelli "smart": organizzazione e gestione della mobilità

La parola chiave per via Lorenteggio (come per via Foppa) è "rendere più vivibile", adottando soluzioni "smart" e prevedendo azioni, misure progettuali degli arredi e misure gestionali che incentivino una maggior pedonalità degli spazi e l'uso prevalente per una mobilità locale.

Due sono gli aspetti emersi da tenere in considerazione:

- organizzazione e la gestione della mobilità sugli assi di penetrazione automobilistica direttamente interessati da MM4 (via Foppa e via Lorenteggio)
- la relazione tra l'intervento MM4 con la mobilità e l'accessibilità locale.

L'assetto di via Foppa e di via Lorenteggio

Il futuro assetto viabilistico e il nuovo ruolo delle due strade è da pensare alla luce di temi generali di pianificazione, di mobilità e trasporto che, in generale, dovrebbero interessare le arterie stradali di grande traffico successivamente alla realizzazione di una linea metropolitana; introducendo modalità progettuali e politiche ambientali innovative, la nuova MM4, come linea di forza del trasporto pubblico, può cambiare la funzione di via Foppa e di via Lorenteggio, ora infrastrutture viarie a forte penetrazione automobilistica. Si propone pertanto di valutare la possibilità di "declassare" queste arterie stradali in favore di una loro funzione di servizio locale, riducendo le emissioni inquinanti da traffico e migliorando la mobilità pedonale.

Un punto di attenzione sarà su "se e come" modificare lo spazio dedicato alla mobilità pedonale, aumentando la dimensione dei marciapiedi (via Foppa e via Lorenteggio) o dello spartitraffico centrale (via Lorenteggio); tale ipotesi renderebbe necessaria una nuova organizzazione dei parcheggi e delle soste anche in relazione alle numerose attività commerciali presenti lungo la via.

In luoghi ritenuti strategici (piazza Frattini, Oratorio di San Protaso....) si suggerisce che gli attraversamenti siano contraddistinti da una qualità dei materiali di maggior pregio rispetto ad una pavimentazione tradizionale in asfalto.

I parcheggi

Tema molto sentito è quello dei parcheggi su strada per il quale è necessaria una adozione di soluzioni che, al di là del mantenimento e della razionalizzazione della situazione esistente, possano individuare idonei criteri per la sosta; si suggerisce la redazione di un piano organico che preveda anche la riqualificazione della sede stradale e dei marciapiedi e la formazione di posti auto a spina di pesce, in sostituzione dei parcheggi in linea, soprattutto lungo le strade secondarie connesse a via Lorenteggio (es. via Romagnoli).

Criteri di intervento verso la sostenibilità

Ciclabilità e aree verdi

La realizzazione di una linea di trasporto pubblico urbano in sotterranea permette, in prospettiva, di proporre una riorganizzazione generale della mobilità di superficie, la riduzione del traffico veicolare, la riorganizzazione complessiva della viabilità e l'incentivazione della mobilità ciclopedonale.

Per il tema della ciclabilità sono emersi due punti di vista :

- realizzazione di un percorso ciclabile sopra e in adiacenza all'intervento MM4, come offerta di ulteriore modalità di trasporto in alternativa al trasporto privato su gomma;
- potenziamento della rete ciclabile nelle aree limitrofe con un criterio tipo "ultimo miglio" sostenuto dalla futura metropolitana che favorirebbe la mobilità ciclabile sia degli abitanti "locali" sia di un'utenza "esterna".

Questo tema di mobilità dolce (ciclabilità, pedonalizzazioni, eventuali zone 30...), dovrà essere affrontato in una logica complessiva nel quadro programmatico della mobilità urbana e metropolitana.

In luoghi ritenuti strategici (piazza Frattini, Oratorio di San Protaso....) gli attraversamenti dovranno essere contraddistinti da una qualità dei materiali di maggior pregio rispetto ad una pavimentazione tradizionale in asfalto.

Verde urbano lungo via Foppa e via Lorenteggio

I caratteri originali dei due tracciati viari non possono essere interrotti dalla dimensione e organizzazione di superficie che creano una forte discontinuità.

La risistemazione dell'asse Foppa – Lorenteggio dovrà essere un nuovo progetto di viale che persegue la tutela dell'apparato arboreo esistente e la posa di nuove essenze, congrue con le alberature storiche al fine di ripristinare l'asse verde lineare nella sua continuità con soluzioni tecniche compatibili con la costruzione della metropolitana.

E' proposto un riferimento ai criteri di progettazione adottati storicamente negli Stati Uniti per le park- way, partendo dalla considerazione che il ripristino integrale del sistema delle alberature come prima dei lavori è largamente compromesso dal cantiere e dai vincoli determinati dalla funzionalità della metropolitana. Occorre pensare ad un nuovo assetto verde, un progetto che traduca in modo contemporaneo il concetto di viale alberato, disegnando la continuità verde con elementi di diversa altezza, usando specie arboree a bassa manutenzione e sostenibili nel consumo di acqua, proponendo un verde diversificato anche di carattere arbustivo, giocando sulla varietà, sulla vita botanica, sul colore e sul profumo delle essenze scelte.

Nella riconoscibilità e nella continuità del "segno" verde, anche con le essenze arboree è possibile differenziare i luoghi in relazione al contesto. Il nuovo sistema verde, una volta rinnovato entrerebbe in relazione con il sistema di giardini e

proponendo un verde diversificato anche di carattere arbustivo, giocando sulla varietà, sulla vita botanica, sul colore e sul profumo delle essenze scelte.

Nella riconoscibilità e nella continuità del “segno” verde, anche con le essenze arboree è possibile differenziare i luoghi in relazione al contesto. Il nuovo sistema verde, una volta rinnovato entrerebbe in relazione con il sistema di giardini e parchi della zona, connessi da una rete ciclabile e pedonale che ne valorizza l'utilizzo e l'accessibilità.

I luoghi del progetto

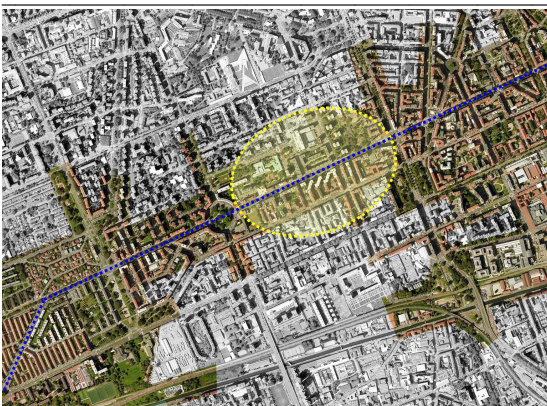
Stazione Bolivar - Washington e manufatto Washington



Posto all'incrocio tra la via Lorenteggio - via Foppa e la circonvallazione esterna l'area si configura attualmente come ampio spazio stradale delimitato da aiuole a verde.

Oltre alla riqualificazione delle aree a verde con il ripristino e l'aumento delle essenze arboree è proposta una valorizzazione dell'ambito con un intervento progettuale che interpreti e sottolinei la posizione della piazza, mediana tra parti di città “divise” sebbene prive di separazione fisica (via Lorenteggio e via Foppa): una nuova porta urbana e un segno di connessione che, come per largo Gelsomini, può essere tradotta in un'installazione di carattere artistico su parte delle aree disponibili.

Manufatto Lorenteggio civ.44, stazione Tolstoj, manufatto Lorenteggio civ.25





Le aree di intervento coincidono con la sede stradale e lo spartitraffico centrale contraddistinto da un doppio filare alberato, in gran parte eliminato per i lavori di cantiere; la posizione del sito è in ambito densamente urbanizzato caratterizzato da edifici multipiano in linea spesso con attività commerciali al piano terra. Particolare attenzione dovrà essere posta nell'area corrispondente al manufatto Lorenteggio civ.25, area dove insiste l'Oratorio di San Protaso al Lorenteggio, conosciuto da decenni come la "Gesetta di luser", la più antica e la più piccola chiesa di Milano ora sistemata nello spartitraffico della via; dedicato a San Protaso, VIII Vescovo di Milano, resiste da circa un millennio, quale ultimo baluardo storico della zona; attualmente un doppio filare di alti platani esistente gli fa da viale d'accesso. Si suggerisce un'idea progettuale degli spazi esterni che includa e valorizzi il piccolo manufatto storico dell'oratorio San Protaso (manufatto Lorenteggio civ.25 allargando l'attuale spartitraffico centrale verso l'adiacente giardino, parzialmente da riqualificare, eliminando in quel punto i parcheggi).

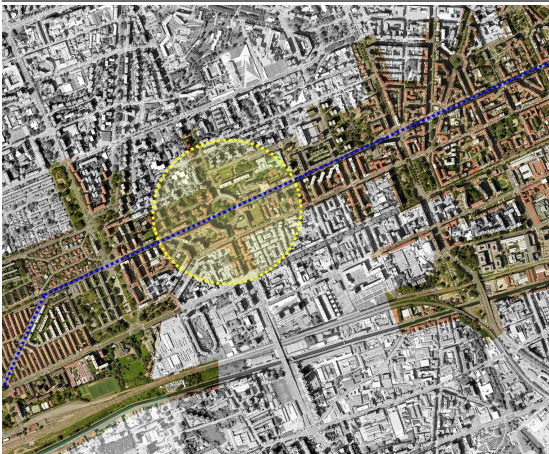
Per la stazione MM4 di Tolstoj si suggerisce la denominazione di Tolstoj –San Protaso

Per tutte e tre le aree e per tutta la lunghezza dell'attuale spartitraffico si deve riproporre un ripristino della continuità del filare alberato, interrotta da stazioni e manufatti, con un eventuale allargamento dello spartitraffico centrale, modificando l'organizzazione attuale dei parcheggi posti tra il marciapiede e la carreggiata stradale. La nuova progettazione del verde dovrà essere di qualità e favorire una percezione unitaria della immagine urbana della via Lorenteggio, realizzando un'attrezzatura verde fortemente integrata con gli alberi non abbattuti.

Lungo via Lorenteggio in particolare è possibile individuare tratti in cui restringere le carreggiate e mutare il segno lineare della strada, allargando il parterre centrale fino ad addossarlo, in alcuni casi, al marciapiede esistente (vedi per San Protaso).

Per l'area della stazione di via Tolstoj va prevista un'azione complessiva di riqualificazione anche nelle strade laterali (es. via Tolstoj o via Romagnoli) non direttamente interessate dai lavori, adottando idonee soluzioni di arredo urbano.

Stazione Piazza Frattini



La piazza è un'ampia rotatoria stradale con al centro uno spazio pubblico di notevoli dimensioni, posta in posizione mediana tra via B. D'Alviano e via Bellini in senso nord- sud e a spezzare via Lorenteggio in senso est-ovest. L'uso precedente (spazio verde con area cani) non qualificava sufficientemente lo spazio pubblico comunque contraddistinto da un ottimo apparato arboreo.

Piazza Frattini è il centro di vita di tutto il quartiere Lorenteggio per la posizione urbana che assume rispetto al tessuto circostante ad alta densità abitativa, a forte concentrazione di attività economiche e con la importante presenza della chiesa dell'Immacolata Concezione con annesso Istituto Padre Monti sulla piazza .

L'ampio spazio pubblico è un'opportunità per dare immagine e riconoscibilità a questa parte urbana del Lorenteggio. La sistemazione complessiva dell'area di cantiere con la realizzazione della nuova stazione MM4, può essere un'occasione per migliorare la qualità di tutta la piazza: un cuore per la vita del quartiere e dei suoi abitanti che possa contrastare e modificare l'attuale assetto prevalente di grande rotonda stradale.

L'occasione di una riqualificazione complessiva della piazza deve creare luoghi di incontro, di sosta , di relax /benessere e di gioco, superando l'immagine e l'uso precedente del luogo.

Due proposte

1) Realizzare una sistemazione caratterizzata da elementi d'acqua, (es. fontana) e un piccolo anfiteatro quale spazio aggregativo a disposizione degli abitanti per eventi " temporanei ", come musica, mercatini, giochi, eventi, con un suo utilizzo aperto a tutti anche in ore serali.

2) Progettare uno luogo aggregativo connesso alla stazione MM4, come spazio in parte chiuso e in parte coperto da tettoia per realizzare un luogo polifunzionale aperto a tutti: una sala da tè con piccola biblioteca disponibile anche per il "book-crossing", con piccoli laboratori e integrato con equipaggiamenti verdi che offrano opportunità di sosta, di ombra e di gioco. Uno spazio per tutti, per far vivere il quartiere e i suoi abitanti, per il quale è suggerito un utilizzo diurno e non serale (no a luoghi tipo "movida" in un quartiere residenziale)

tettoia per realizzare un luogo polifunzionale aperto a tutti: una sala da tè con piccola biblioteca disponibile anche per il “book-crossing”, con piccoli laboratori e integrato con equipaggiamenti verdi che offrano opportunità di sosta, di ombra e di gioco. Uno spazio per tutti, per far vivere il quartiere e i suoi abitanti, per il quale è suggerito un utilizzo diurno e non serale (no a luoghi tipo “movida” in un quartiere residenziale).

Altre indicazioni per Piazza Frattini

Si propone l'adozione di soluzioni sostenibili ed ecologiche, per esempio architetture verdi, ovvero strutture realizzate con materiali naturali o lavorando sulla relazione verde ed acqua .

Le architetture della stazione e degli spazi aggregativi, invece che essere appoggiate sulla quota “zero” del piano stradale, possono essere pensate in modo da utilizzare anche il volume compreso tra la quota zero e l'estradosso della soletta sottostante di copertura della stazione, in modo da estendere lo spazio pubblico praticabile senza occupare ulteriore superficie.

Si suggerisce che la sistemazione complessiva comprenda anche l'ampia porzione esterna attualmente occupata dai marciapiedi che circondano la “rotonda piazza” e che talvolta sono a ridosso di attività di uso pubblico (commercio, chiesa), in modo da configurare un unico luogo urbano unitario. Anche per i marciapiedi è richiesto l'equipaggiamento verde, con fioriere che contengano alberi e airole anche per, ove possibile, incrementare le zone d'ombra nel periodo estivo, nonché una sostituzione dell'asfalto con materiale lapideo. In alcuni punti strategici può essere prevista l'estensione dell'area pedonale (marciapiede) in luogo delle aree a parcheggio, come ad esempio in prossimità della chiesa in modo tale da realizzare un “sagrato” di dimensioni e consistenza significative. E' proposto un punto “bike-sharing” e un'adeguata illuminazione complessiva degli spazi per garantire la sicurezza nella percorribilità dell'area.

Si propone che le entrate e le uscite della metropolitana consentano, oltre la ovvia funzione di entrata al nuovo sistema di trasporto pubblico, anche una comoda accessibilità pedonale sotterranea per agevolare il collegamento con la piazza.

Manufatto Lorenteggio civ.124



Area minore sulla quale adottare idonee azioni di integrazione del verde, allargando la sezione dello spazio centrale (spartitraffico) e restringendo la carreggiata, tenendo in considerazione la presenza degli esercizi commerciali. Per questa area valgono le stesse considerazioni espresse per gli altri manufatti, ovvero prevedere una nuova progettazione qualificante del verde per favorire una percezione unitaria della immagine urbana della via Lorenteggio: un'attrezzatura verde fortemente integrata con gli alberi preesistenti e non abbattuti. (vedi “Manufatto Lorenteggio civ.44, stazione Tolstoj, manufatto Lorenteggio civ.25” e “Temi generali -Mobilità e trasporto; ciclabilità”).

Stazione Largo Gelsomini



Posta all'incrocio tra la via Lorenteggio e via Primaticcio l'area si configura attualmente come ampio spazio stradale, sovradimensionato. In origine la via Primaticcio era stata individuata come strada oltre la quale realizzare il sovrappasso stradale sulla ferrovia e il Naviglio Grande in direzione del lago Borromeo (poi seguito lungo via Bellini)

Posta all'incrocio tra la via Lorenteggio e via Primaticcio l'area si configura attualmente come ampio spazio stradale, sovradimensionato. In origine la via Primaticcio 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).

L'ampio spazio di largo Gelsomini, suddiviso tra la strada e le aree verdi circostanti suggerisce prevalentemente nella porzione di verde a sud a ridosso delle case popolari (che si estende fino alla via Giambellino) un utilizzo a parcheggio in parte sotterraneo e in parte in superficie; questa ipotesi è proposta attraverso due visioni tra loro alternative:

- n'area a parcheggio con funzione di interscambio per accedere alla linea metropolitana MM4;
- n'area prevalentemente destinata alla sosta dei veicoli dei residenti e delle attività commerciali.

Da questa visione di partenza e considerando le esigenze di riqualificazione complessiva dell'ambito, in particolare nella parte frontale alle case popolari, si propone di realizzare una struttura più complessa, che contenga, oltre al parcheggio sotterraneo, una serra.

La serra, nuovo luogo di carattere urbano, è ipotizzata sia come struttura di laboratorio, sul modello di un centro botanico da dare in gestione, ad esempio, alla Facoltà di Agraria, sia come spazio di vendita sul modello di un mercato dei fiori. (va tenuto conto che tutte le vie di questo contesto urbano si riferiscono a nomi di fiori).

Manufatti e stazioni

Con l'eccezione di piazza Frattini in cui l'indicazione emersa è di una possibile integrazione, nella parte centrale dell'area, tra l'uscita della stazione e un nuovo manufatto da realizzare e con l'eccezione di alcune considerazioni sulla necessità di "mascherare" con elementi a verde i manufatti tecnici, non sono emerse, al momento, altre riflessioni specifiche sulle caratteristiche che potrebbero o dovrebbero avere le stazioni o i volumi di servizio.

Per tutte le stazioni MM4 e per favorirne l'accessibilità, si rileva la necessità di prevedere rastrelliere per il posteggio delle bici e, nelle principali stazioni, di realizzare 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** che tenga in considerazione tutte le opportunità offerte dai contesti intercettati. Questa **esigenza è tanto più forte nel tratto di via Lorenteggio**, ambito semi-periferico caratterizzato da un'unica pre-esistenza storica (Oratorio di San Protaso) e da un tessuto edilizio multipiano disposto a cortina, in cui le aree pubbliche sono insufficienti e la sistemazione di superficie finale può essere un'opportunità per **realizzare nuovi spazi aggregativi**.

Una nuova mobilità di superficie

La parola chiave è **"rendere più vivibile"**: la nuova metropolitana può **cambiare la funzione** a forte penetrazione automobilistica di **via Lorenteggio** con azioni e misure che sostengano la **mobilità locale** e l'**ampliamento dello spazio dedicato al pedone**, aumentando in alcuni casi la dimensione dei marciapiedi o dello spartitraffico centrale.

In luoghi ritenuti strategici (piazza Frattini, Oratorio di San Protaso...) gli attraversamenti dovranno essere

La parola chiave è “rendere più vivibile”: la nuova metropolitana può **cambiare la funzione** a forte penetrazione automobilistica di via Lorenteggio con azioni e misure che sostengano la **mobilità locale** e l'**ampliamento dello spazio dedicato al pedone**, aumentando in alcuni casi la dimensione dei marciapiedi o dello spartitraffico centrale.

In luoghi ritenuti strategici (piazza Frattini, Oratorio di San Protaso....) gli attraversamenti dovranno essere contraddistinti da una **qualità dei materiali** al suolo. Si suggerisce l'adozione di adeguate soluzioni per il **parcheggio** su strada, ovvero la redazione di un **piano organico della sosta**.

Criteri di intervento verso la sostenibilità

Ciclabilità e aree verdi

La riduzione del traffico veicolare e una ri-organizzazione complessiva della viabilità possono **favorire la mobilità ciclopedonale** con un nuovo percorso ciclabile sopra e in adiacenza alla MM4 o il potenziamento della rete nelle aree limitrofe alla futura metropolitana. Il progetto di riqualificazione dell'asse Foppa – Lorenteggio dovrà essere un nuovo progetto di viale e prevedere l'integrazione di nuove attrezzature verdi con le alberature storiche al fine di **ripristinare l'asse lineare originario**, da formare con **elementi di diversa altezza**, anche di carattere arbustivo e giocando sulla varietà delle essenze scelte.

Nella riconoscibilità e nella continuità del “segno” verde è possibile **differenziare i luoghi in relazione al contesto**.

Il nuovo sistema verde, una volta rinnovato, entrerebbe in **relazione con il sistema di giardini e parchi della zona**.

I luoghi del progetto

Stazione Bolivar - Washington e manufatto Washington

L'area si configura come ampio spazio stradale per il quale prevedere la **riqualificazione delle superfici a verde** con il ripristino e l'aumento delle essenze arboree; si propone un intervento progettuale che sottolinei la posizione della piazza, tra via Foppa e via Lorenteggio: una **nuova porta urbana** e un segno di connessione che può essere tradotta in un'installazione di carattere artistico su parte delle aree disponibili.

Manufatto Lorenteggio civ.44, stazione Tolstoj, manufatto Lorenteggio civ.25

Si suggerisce di prevedere l'**estensione dell'area pedonale intorno all'oratorio di San Protaso**, allargando verso il parco attiguo l'attuale spartitraffico centrale e di denominare la stazione col nome di Tolstoj –San Protaso.

In generale e per tutte e tre le aree si suggerisce un **ripristino della continuità del filare alberato** con un eventuale **allargamento dello spartitraffico centrale**, modificando l'organizzazione attuale dei parcheggi posti tra il marciapiede e la carreggiata stradale. La nuova progettazione del verde dovrà favorire una **percezione unitaria della via**.

Per l'area della stazione di via Tolstoj va prevista un'azione complessiva di **riqualificazione** anche nelle **strade laterali** (es. via Tolstoj o via Romagnoli) non direttamente interessate dai lavori, adottando idonee soluzioni di arredo urbano.

Stazione Piazza Frattini

La sistemazione di Piazza Frattini, centro del quartiere Lorenteggio, è un'opportunità per **rappresentare** con nuove forme l'**identità di questa parte urbana**. In generale si propone la formazione di luoghi di incontro e di gioco e sono emerse **due proposte progettuali**:

1) uno spazio con elementi d'acqua e un piccolo anfiteatro a disposizione degli abitanti per eventi “ temporanei “e con un suo utilizzo aperto a tutti anche in ore serali.

2) un luogo aggregativo connesso alla stazione MM4, come spazio polifunzionale aperto a tutti e integrato con equipaggiamenti verdi, un luogo per il quale è suggerito un utilizzo diurno.

Si suggerisce che le architetture della stazione e degli spazi aggregativi adottino **criteri di sostenibilità** e che sia **utilizzato anche il volume sotto la piazza**, in modo da estendere lo spazio pubblico praticabile. La sistemazione complessiva può comprendere anche l'ampia porzione esterna per configurare un **unico luogo urbano unitario**.

Lungo i marciapiedi è richiesto un **equipaggiamento verde** che incrementi le zone d'ombra, nonché una sostituzione dell'asfalto con materiale lapideo. In alcuni punti si può estendere l'area pedonale, come in prossimità della chiesa, per realizzare un “**sagrato**” di dimensioni significative. Si propone che le entrate e le uscite della metropolitana consentano una comoda **accessibilità pedonale sotterranea** per agevolare il collegamento con la piazza.

Manufatto Lorenteggio civ.124

Si propongono azioni per **allargare la sezione dello spartitraffico centrale e restringere la carreggiata**, tenendo in considerazione la presenza degli esercizi commerciali. Per quest'area bisogna prevedere una nuova progettazione del verde che dovrà essere di **qualità** e favorire una **percezione unitaria della via** realizzando un'attrezzatura fortemente integrata con gli alberi non abbattuti.

Stazione Largo Gelsomini

Per Largo Gelsomini, **porta urbana** e segno di connessione tra parti di città divise, l'ampio spazio esistente suggerisce un utilizzo a parcheggio in parte sotterraneo e in parte in superficie secondo due visioni:

- n'area a parcheggio con funzione di **interscambio** per accedere alla linea metropolitana MM4;
- n'area a parcheggio prevalentemente destinata alla sosta dei veicoli dei **residenti e delle attività commerciali**.

Si propone inoltre la realizzazione di una struttura più complessa, che contenga, oltre al parcheggio sotterraneo, una **serra**, struttura di laboratorio (es. centro botanico) e spazio di vendita (es. mercato dei fiori).

Manufatti e stazioni

Per **piazza Frattini** si propone l'**integrazione, nella parte centrale dell'area, tra l'uscita della stazione e un nuovo manufatto di uso pubblico da realizzare**; altre considerazioni sono state fatte in merito ai manufatti tecnici da

Manufatti e stazioni

Per piazza Frattini si propone l'integrazione, nella parte centrale dell'area, tra l'uscita della stazione e un nuovo manufatto di uso pubblico da realizzare; altre considerazioni sono state fatte in merito ai manufatti tecnici da mascherare con elementi a verde. Per tutte le stazioni MM4 e per favorirne l'accessibilità, si propone di prevedere rastrelliere per il posteggio delle bici e, nelle principali stazioni, di realizzare interventi di **bike-sharing** e **car-sharing**.