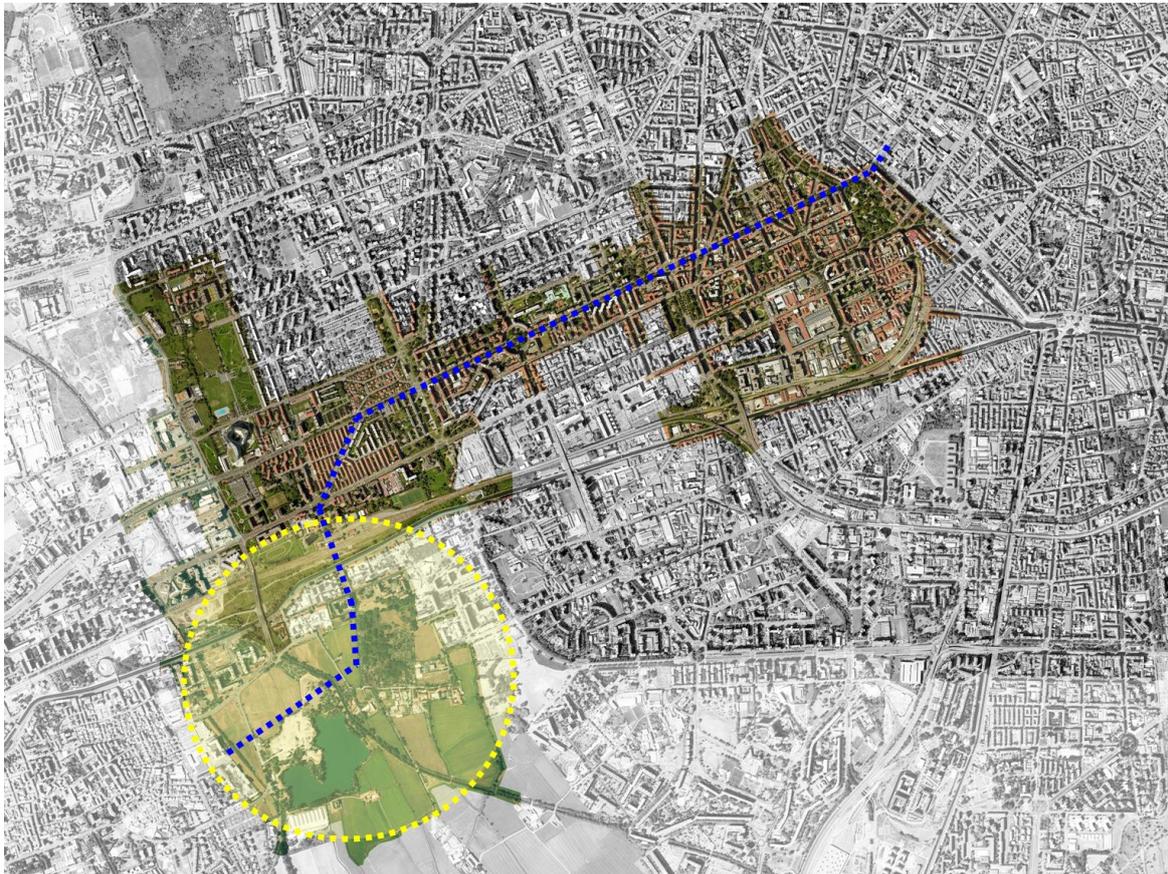


La Città che sale

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 4: sistemazione finale delle superfici interessate dai lavori della MM4
dalla stazione San Cristoforo all'area deposito treni**

**Resoconto incontro con Associazioni e Comitati
presso la sede di Progetto ROBUR, via San Colombano 8/a
14 ottobre 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 – Vespi 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 o luogo aperto (spazio introverso o spazio di coesione e relazione);
- luogo di permanenza o spazio di sosta (mobilità e permanenza)

Temi generali emersi al tavolo

Identità dei luoghi e relazioni urbane in un paesaggio d'acqua e di agricoltura

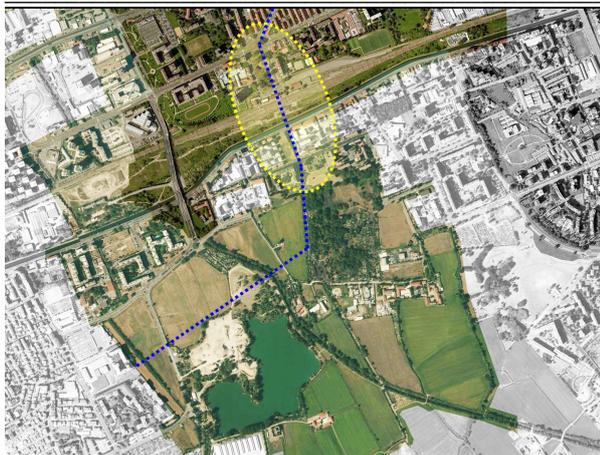
Le aree di cantiere si trovano in un ambito posto a sud del Naviglio Grande, tra la Stazione di San Cristoforo e il Parco delle Risaie (Parco Sud) e occupano prevalentemente superfici libere a destinazione agricola; le opere previste, il deposito treni e un tratto di metropolitana a cielo aperto, sono collocate in prossimità di un complesso residenziale (via Santi), di una cava in dismissione, di un insediamento residenziale abitato da una trentina di famiglie (Cascina Borgo Antico di via Merula 62) e di un plesso scolastico poco distante (Ilaria Alpi).

In questo contesto l'intervento MM4 merita particolare attenzione sia per la prossimità con risorse di valore ambientale (il Naviglio Grande e le superfici agricole) sia perché interviene in un territorio urbano in progressiva trasformazione per il quale si prevede l'insediamento di nuove funzioni in attuazione al PGT: un nuovo parco urbano sul sedime dello scalo ferroviario di San Cristoforo (ATU San Cristoforo); nuovi volumi residenziali nelle aree del Ronchetto sul Naviglio (ATU Ronchetto), ambito di trasformazione di cui è necessario verificare la qualità dei terreni forse anche con opere di bonifica; la realizzazione dell'infrastruttura viaria "Merula-Chiodi".

Considerato inoltre che l'intervento accentuerà la divisione e la frammentazione delle aree, la sistemazione complessiva dell'ambito deve diventare un'opportunità per valorizzare le risorse esistenti e migliorare l'accesso al Parco Sud. Si suggerisce pertanto che la progettazione adotti tutte le cautele necessarie ai fini di una salvaguardia delle caratteristiche ambientali del luogo e del contenimento dell'impatto delle opere, nonché azioni di tutela del patrimonio esistente, adeguati interventi di compensazione per la sottrazione di suolo agricolo e soluzioni che permettano la migliore fruibilità dei luoghi in ragione delle attività esistenti.

I luoghi del progetto

Stazione San Cristoforo e area libera tra via Ludovico il Moro e via Martinelli



Le aree dello scalo ferroviario (collocate in posizione mediana tra il Naviglio, il quartiere popolare Giambellino – Lorenteggio, il territorio di Corsico e il Parco delle Risaie) di prossima dismissione per la realizzazione di un grande parco urbano, richiamano per il tema della stazione di San Cristoforo differenti ragionamenti: il parcheggio di interscambio, la relazione con Piazza Tirana, le connessioni con via Ludovico il Moro e col Naviglio Grande.

A sud del Naviglio un'area di progetto è individuata nell'area compresa tra via Ludovico il Moro e via Martinelli: per essa il progetto MM4 prevede una parziale occupazione del sito con un manufatto tecnico e una "torre" (scale + ascensore) quale sbarco dell'utenza e sostegno del ponte sulla ferrovia che metterà in comunicazione la stazione treni e la stazione MM4 con le aree lungo via Ludovico il Moro (q.re Barona).

Il progetto della stazione di San Cristoforo dovrà:

- considerare che il luogo diverrà un importante nodo di interscambio (treno, metropolitana, acqua, bicicletta) con la realizzazione della MM4 e con il potenziamento della navigabilità lungo il Naviglio;
- promuovere azioni complessive sull'intero comparto urbano, considerando la prevista dismissione di gran parte delle aree dello scalo ferroviario da ritenersi come risorsa pubblica intermedia tra il Giambellino, la Barona e Corsico;
- realizzare i manufatti MM4 ponendo in stretta relazione ciò che sta sotto terra con ciò che emerge fuori terra, richiamando la specificità urbana dei luoghi: più in generale tutti gli spazi correlati alla stazione ferroviaria di San

- promuovere azioni complessive sull'intero comparto urbano, considerando la prevista dismissione di gran parte delle aree dello scalo ferroviario da ritenersi come risorsa pubblica intermedia tra il Giambellino, la Barona e Corsico;
- realizzare i manufatti MM4 ponendo in stretta relazione ciò che sta sotto terra con ciò che emerge fuori terra, richiamando la specificità urbana dei luoghi; più in generale tutti gli spazi correlati alla stazione ferroviaria di San Cristoforo potrebbero essere riorganizzati per valorizzare le qualità urbane delle aree collocate a nord e a sud della linea ferroviaria. Nella stazione sono proposti un info point, installazioni artistiche, biblioteca,- vedi anche report Tavolo 3.

Il progetto dell'area libera tra via Ludovico il Moro e via Martinelli (1) dovrà prevedere:

- un intervento specifico di tutta la superficie: una piazza di approdo tra il Naviglio Grande e il q.re Barona e un'area di accesso ciclopedonale al retrostante Parco delle Risaie posto più a sud.; la valorizzazione di questo spazio, a ridosso della via, si qualificerebbe come risorsa in più per l'ambito urbano, di carattere prevalentemente residenziale, e come segno di discontinuità lungo la via Ludovico il Moro. Allo stesso modo va salvaguardato e mantenuto a cielo aperto il Cavo Restocco, in uscita dal Naviglio Grande e che delimita il lato est dell'area.

La prossimità al Naviglio e alla ciclabile lungo l'Alzaia è un'opportunità che va colta e per questo si suggerisce di prevedere alcuni servizi pubblici: una fermata per il battello turistico, un info-point dedicato all'acqua e al mondo agricolo e una stazione bike-sharing.

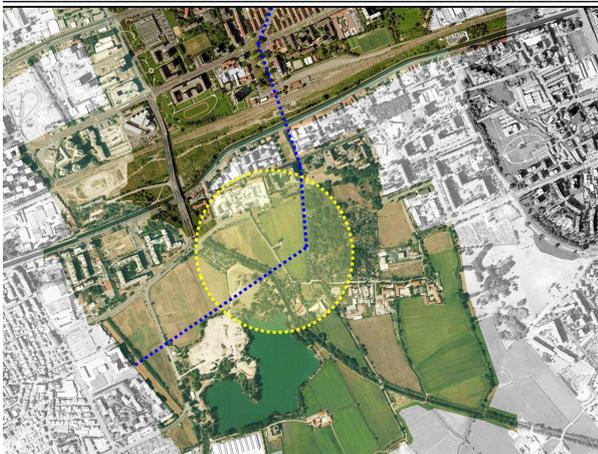
Un tema di nuova mobilità di superficie

La presenza della metropolitana in San Cristoforo dà maggior senso alla funzione di interscambio della stazione. Il tavolo suggerisce che l'area tra via Ludovico il Moro e via Martinelli possa ospitare anche il capolinea della linea tranviaria 2 prolungandone il percorso da Piazza Negrelli (attuale capolinea) fino alle aree urbane più esterne e poco servite; in questo modo si garantirebbe un accesso alla linea MM4 da parte di un'utenza più vasta e, per coloro che provengono da fuori Milano, si offrirebbe un accesso migliore alla città da via Ludovico il Moro. In alternativa si suggerisce di inserire un nuovo mezzo pubblico su gomma che percorra la via Ludovico il Moro e le aree interne per offrire un servizio aggiuntivo a tutta la zona con fermata all'altezza della nuova stazione MM4 di San Cristoforo.

Parcheggi

Si rileva una cronica difficoltà nell'accesso col mezzo privato che si teme possa aumentare con la realizzazione della nuova fermata MM presso San Cristoforo; si suggerisce di utilizzare parzialmente a parcheggio l'area in dismissione dello scalo ferroviario adottando le opportune opere di mitigazione.

Aree libere intersecate dalla linea metropolitana nel tratto a cielo aperto



Superata con percorso interrato l'area lungo via Martinelli la metropolitana esce in superficie più a sud e piega verso il deposito, ad ovest, effettuando una curva di 90 gradi. L'esecuzione del tracciato in superficie determinerà, a conclusione dei lavori, una separazione delle aree lungo la via Merula e, in particolare a nord, rimarrebbero libere superfici che risulteranno intercluse tra la linea dei treni mm e l'area edificata che affaccia sulla Ludovico il Moro, unite da un corridoio verde con l'area lungo via Martinelli. Il tratto di MM a cielo aperto non solo separa le aree a ridosso del Naviglio da quelle verso il Parco delle Risaie, ma è molto vicino ad un plesso scolastico (Ilaria Alpi) e all'insediamento di Cascina Borgo, lungo via Merula 62, rendendone difficile l'accesso. Tutto questo si aggiungerebbe ad una situazione critica diffusa delle aree circostanti: ampia zona di orti abusivi, presenza di manufatti in cemento, depositi di materiale, macchie boscate non valorizzate, superfici in prossimità del laghetto esistente non presidiate e di scarsa sicurezza.

In primo luogo si suggerisce l'estensione delle opere di mitigazione visiva e acustica anche sui due lati del tratto a cielo aperto percorso dai treni MM4 con le medesime modalità ("terrapieno terrazzato" con essenze arboree) suggerite per il lato sud dell'area a deposito treni (vedi).

Per le aree libere (2 e 3) che sono attualmente percorse da via Merula e attraversate dal tratto di mm a cielo aperto si propone un intervento di valorizzazione finalizzato a configurare un'area di approdo e di accesso sia al Parco delle Risaie che al laghetto a ridosso del deposito, qualificandola con:

- un impianto a verde con un'area a parcheggio (dedicata al solo accesso al laghetto e al Parco), spazi per strutture

Per le aree libere (4 e 5) che sono attualmente percorse da via Merula e attraversate dal tratto di linea a cielo aperto si propone un intervento di valorizzazione finalizzato a configurare un'area di approdo e di accesso sia al Parco delle Risaie che al laghetto a ridosso del deposito, qualificandola con:

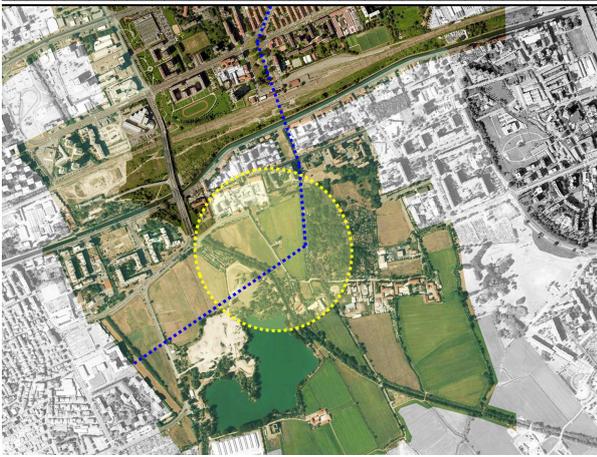
- un impianto a verde con un'area a parcheggio (dedicata al solo accesso al laghetto e al Parco), spazi per strutture espositive ed eventi utilizzabile anche come area-mercato di promozione dei prodotti agricoli (spazio degustazione e vendita), installazioni artistiche che caratterizzino le aree come nuova porta del Parco Sud.

Tutti gli interventi suggeriti devono essere coerenti al luogo e valorizzare il sistema delle acque che contraddistingue il territorio di riferimento.

Per le aree più a sud (4 e 5) estese fino all'insediamento di Cascina Borgo Antico è proposto il mantenimento di un'area cuscinetto a verde con essenze arboree ad incrementare gli interventi di mitigazione acustica e visiva.

Attualmente l'accesso al Parco delle Risaie avviene da un solo punto e l'adeguata sistemazione del comparto può essere un'opportunità per migliorarne la fruibilità, caratterizzando via Merula e le aree libere sopra individuate come nuova porta del Parco.

Intersezione strada – treno MM4: via Merula e nuova viabilità di accesso



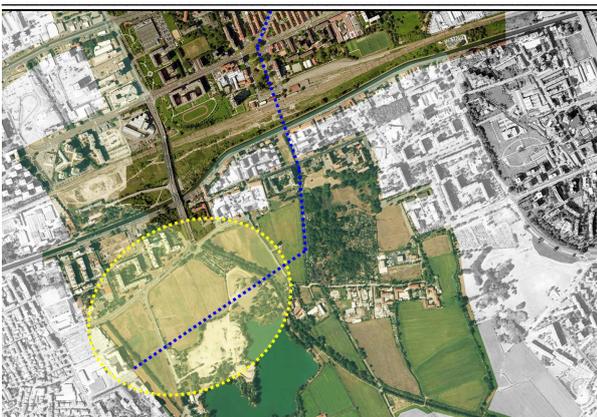
La realizzazione del tratto a cielo aperto della linea metropolitana verso il deposito determinerà un'intersezione con via Merula (6); l'assenza di disegni di dettaglio non risolve il dubbio sulla natura dell'intervento di riorganizzazione viabilistica, attualmente deducibile da un solo rendering riportato nei documenti ufficiali di MM4. Questa indeterminazione non chiarisce le modalità future di accesso alla Cascina Borgo Antico e alle aree a sud della via Merula.

Il tavolo condivide l'idea di mantenere il tracciato di via Merula come accesso alla Cascina e nuovo ingresso al Parco Sud, ma, nella riconfigurazione dell'assetto viabilistico complessivo ipotizzato da MM4, emergono due questioni:

- la qualità del tracciato: il tavolo non ha una posizione univoca e si ipotizza o un percorso esclusivamente ciclopedonale o un percorso carrabile con pista ciclabile, complementare alla nuova viabilità prevista dal progetto. In entrambe le ipotesi la nuova pista ciclopedonale dovrà entrare in rete con quelle già esistenti.
- la risoluzione dell'incrocio con la linea metropolitana: in questo caso il tavolo suggerisce la realizzazione di un sottopasso, ritenendo l'ipotesi di un ponte meno fattibile per la vicinanza della Cascina e l'assenza delle adeguate distanze utili per ottenere le pendenze necessarie.

Qualche perplessità è emersa anche in merito alla soluzione viaria finale prevista, che propone un giro molto ampio per accedere alla Cascina e in generale alle aree più a sud, occupando un'ampia superficie di suolo libero; il suggerimento è una verifica del tracciato proposto al fine di adottare soluzioni migliori e meno invasive, che, in ogni caso, non dovranno aumentare il traffico sulla via Ludovico il Moro.

Area deposito treni e area laghetto





L'area interessata dal deposito treni occupa una superficie molto vasta a ridosso di insediamenti residenziali (a nord) e di uno specchio d'acqua (laghetto a sud). Il progetto prevede che successivamente al tratto a cielo aperto, i treni MM4 proseguano verso est e arrivino all'area deposito intersecando alcune aree agricole e il tracciato di via Merula. Il deposito è previsto a ridosso del laghetto che solo lungo il lato ovest è presidiato da un'associazione (Pianeta Verde), mentre tutto il lato sud ed est presenta problemi di sicurezza determinati dall'assenza di attività e luoghi di ritrovo.

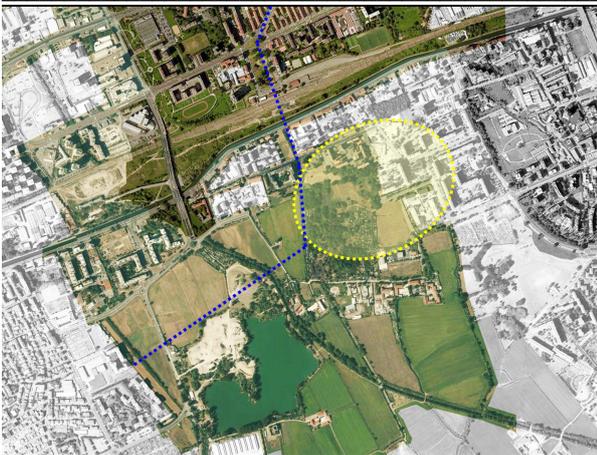
Il tavolo propone alcune valutazioni specifiche: ad una constatata sottrazione di suolo libero, la presenza del deposito deve essere la meno invasiva possibile sia dal punto di vista ambientale che acustico e visivo, anche in funzione del passaggio dei treni, destinato ad aumentare nel tempo contestualmente al prolungamento della linea verso Corsico.

Si propone pertanto:

- la realizzazione di "terrazze verdi" lungo tutto il lato sud del deposito (7), da realizzare con la terra di scavo del cantiere opportunamente vagliata, in modo tale da disegnare uno spalto verso l'acqua ed esposto a sud sul quale posare le nuove alberature previste. La presenza di queste gradinate naturali, da realizzarsi non con disegno lineare, riproporrebbe una sorta di boschetto su più livelli. La terra, unitamente alle essenze arboree, garantirebbe una mitigazione acustica e visiva molto più efficace della sola posa sulla stessa quota delle essenze arboree; per le stesse ragioni, tale azione deve essere riproposta, con un disegno unitario, anche per il tratto a cielo aperto di metropolitana;
- che lo spalto verso l'acqua così determinato diventi nuovo luogo pubblico e occasione di presidio, risolvendo problemi connessi alla sicurezza nella fruizione delle aree;
- che parte di questi terrazzamenti possano essere destinati ad orto pubblico;
- un intervento complessivo poco oneroso di sistemazione dei percorsi intorno al laghetto (un nuovo percorso ciclopeditonale e un percorso-vita) per rendere l'area intorno all'acqua fruibile nella sua interezza e approdo al Parco delle Risaie; perchè questo suggerimento progettuale trovi concretezza è necessaria la cessazione dell'attività estrattiva nella zona ovvero il non rinnovo della concessione;
- di estendere le opere di mitigazione anche con sola alberatura a tutti i margini dell'area deposito, sia in corrispondenza delle aree abitate che delle aree libere;
- che l'edificio/gli edifici che caratterizzeranno il deposito siano attrezzati con pannelli fotovoltaici al fine di rendere il nuovo insediamento energeticamente autosufficiente e siano posti prevalentemente verso il lato nord dell'area in corrispondenza degli insediamenti urbani.

Altri temi

Plesso scolastico Ilaria Alpi



Il plesso scolastico Ilaria Alpi ha un distaccamento presso via Riccardo Balsamo Crivelli che si trova in prossimità della tratta MM a cielo aperto; per la scuola il tavolo suggerisce:

- la realizzazione delle opere di mitigazione;
- che sia incentivata l'attività didattica orientata ad una relazione attiva col territorio circostante che già da tempo l'istituto ha avviato, dedicando parte delle aree libere di pertinenza a fattoria didattica; il suggerimento del tavolo è che la scuola possa usufruire di nuovi spazi liberi o in posizione contigua all'istituto o, in altra ipotesi, in aree specifiche reperite a conclusione dei lavori, anche per lo svolgimento di nuove iniziative (es. orti didattici con strutture leggere e temporanee o architetture 'verdi' da realizzare con materiali naturali), che garantirebbero una nuova forma di presidio della zona;
- che sia integrato il servizio di trasporto pubblico con una fermata nei pressi dell'istituto, attualmente non servito da alcuna linea pubblica.

Manufatti e stazioni

La progettazione delle stazioni MM e il loro equipaggiamento dovranno essere coerenti coi luoghi interessati. Per la sola stazione di San Cristoforo è emersa una valutazione complessiva che non è il nodo di interscambio come luogo di

Manufatti e stazioni

La progettazione delle stazioni MM e il loro equipaggiamento dovranno essere coerenti coi luoghi interessati. Per la sola stazione di San Cristoforo è emersa una valutazione complessiva che pone il nodo di interscambio come luogo di valorizzazione delle risorse territoriali, attraverso segni di riconoscibilità che richiamano la specificità urbana dei luoghi, mettendo in stretta relazione ciò che sta sotto terra con ciò che emerge fuori terra. Con le stesse finalità di promozione del territorio si propone che anche i vani del manufatto ferroviario siano oggetto di una riqualificazione complessiva.

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.



Numerazione realizzata su immagine tratta da:

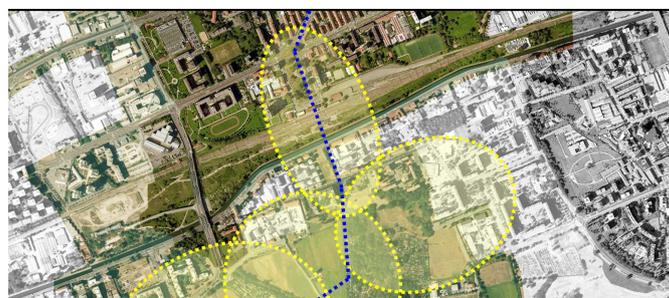
**M4 "San Cristoforo – Linate" - Presentazione cantieri: Deposito San Cristoforo, MN Ronchetto, ST San Cristoforo
Centro Tre Castelli - 27 novembre 2015**



Numerazione e testo realizzati su immagine tratta da:

**M4 / Linea Lorenteggio – Linate"
Consiglio di Zona 6 - 22 giugno 2015**

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 e relazioni urbane in un paesaggio d'acqua e di agricoltura

Le aree di cantiere occupano prevalentemente superfici libere a destinazione agricola. In questo contesto l'intervento MM4 merita particolare attenzione sia per la prossimità con risorse di valore ambientale sia perché interviene in un territorio urbano in progressiva trasformazione.

Considerato che le opere infrastrutturali accentueranno la divisione e la frammentazione delle aree, la sistemazione complessiva dell'ambito deve diventare un'opportunità per valorizzare le risorse esistenti e migliorare l'accesso al Parco Sud, con un progetto che adotti tutte le cautele necessarie ai fini di una salvaguardia delle caratteristiche ambientali del luogo e soluzioni che permettano la migliore fruibilità in ragione delle attività esistenti.

I luoghi del progetto

Stazione San Cristoforo e area libera tra via Ludovico il Moro e via Martinelli

Per il progetto della stazione di San Cristoforo si propone di:

- considerare che il luogo sarà un importante **nodo di interscambio** e di promuovere riflessioni complessive sull'intero comparto urbano, considerando la prevista dismissione di gran parte delle aree dello scalo ferroviario;
- **realizzare i manufatti MM4 richiamando la specificità urbana dei luoghi**; più in generale tutti gli spazi della stazione ferroviaria di San Cristoforo potrebbero essere riorganizzati per valorizzare le qualità urbane delle aree collocate a nord e a sud della linea ferroviaria (info point, installazioni artistiche, biblioteca, ...).

Per il progetto dell'area libera tra via Ludovico il Moro e via Martinelli (1) si propone di:

- prevedere un adeguato intervento su tutta la superficie per realizzare **una piazza di approdo** tra il Naviglio Grande e il q.re Barona e un'area di accesso ciclopedonale al Parco delle Risaie;
- salvaguardare e **mantenere a cielo aperto il Cavo Restocco** che delimita il lato est dell'area.

La contiguità col Naviglio può ulteriormente qualificare l'area con una **fermata per il battello, un info-point e una stazione bike-sharing**.

Un tema di nuova mobilità di superficie

Per dar maggior senso alla funzione di interscambio della stazione di San Cristoforo, si propone che l'area tra via Ludovico il Moro e via Martinelli possa ospitare anche il **capolinea della linea tranviaria 2** per estendere la linea dei mezzi pubblici, garantire un accesso alla linea MM4 da parte di un'utenza più vasta e offrire un accesso migliore alla città da via Ludovico il Moro. In alternativa si suggerisce di inserire un nuovo mezzo pubblico su gomma con fermata all'altezza della nuova stazione MM4 di San Cristoforo.

Parcheggi

In previsione della nuova fermata MM presso San Cristoforo; si suggerisce di utilizzare parzialmente a parcheggio l'area in dismissione dello scalo ferroviario adottando le opportune opere di mitigazione.

Aree libere intersecate dalla linea metropolitana nel tratto a cielo aperto

Per questo contesto frammentato si suggerisce l'estensione delle opere di mitigazione visiva e acustica anche sui due lati del tratto MM a cielo aperto realizzando un "**terrapieno terrazzato**" con **essenze arboree**.

Per caratterizzare le aree libere (2 e 3) che sono attualmente percorse da via Merula e intersecate dal tratto di MM si propone la formazione di un'area di **approdo qualificata**, che sia anche di accesso laghetto a ridosso del deposito. Per le aree più a sud (4 e 5), estese fino all'insediamento di Cascina Borgo Antico, è proposto il mantenimento di un'area cuscinetto a verde con essenze arboree ad incrementare gli interventi di mitigazione acustica e visiva.

L'adeguata sistemazione del comparto può essere un'opportunità per caratterizzare via Merula e le aree libere sopra individuate come nuove (parti) del Parco delle Risaie (Parco Sud).

sud (4 e 5), estese fino all'insediamento di Cascina Borgo Antico, è proposto il mantenimento di un'area cuscinetto a verde con essenze arboree ad incrementare gli interventi di mitigazione acustica e visiva.

L'adeguata sistemazione del comparto può essere un'opportunità per caratterizzare via Merula e le aree libere sopra individuate come **nuova 'porta' del Parco delle Risaie** (Parco Sud).

Intersezione strada – treno MM4: via Merula e nuova viabilità di accesso

La realizzazione del tratto a cielo aperto della linea metropolitana determinerà un'intersezione con via Merula (6); il tavolo condivide l'idea di mantenere la via come **accesso alla Cascina Borgo Antico e come nuovo ingresso al Parco Sud**, ma, nella riconfigurazione dell'assetto viabilistico complessivo ipotizzato da MM4, emergono due questioni: sulla **qualità del tracciato** (un percorso esclusivamente ciclopedonale o un percorso carrabile con pista ciclabile, complementare alla nuova viabilità prevista dal progetto) e sulla **risoluzione progettuale dell'incrocio con la linea metropolitana** (realizzazione di un sottopasso). Va verificato il progetto viario finale affinché non sia occupata un'ampia superficie di suolo libero e non aumenti il traffico sulla via Ludovico il Moro.

Area deposito treni e area laghetto

Ad una constatata sottrazione di suolo libero si suggerisce che la **presenza** del deposito, a ridosso di un laghetto, sia la **meno invasiva possibile** dal punto di vista ambientale, acustico e visivo e si propone:

- la realizzazione di **"terrazze verdi"** lungo tutto il lato sud del deposito (7), come spalto verso l'acqua sul quale posare le nuove alberature; tale azione va riproposta, con un disegno unitario, anche lungo il tratto a cielo aperto di MM;
- che lo spalto verso l'acqua così determinato diventi un **nuovo spazio pubblico** e che parte dei terrazzamenti siano destinati ad **orto pubblico**;
- la **sistemazione dei percorsi intorno al laghetto** per rendere l'area fruibile nella sua interezza e approdo al Parco delle Risaie; per questo è necessaria la **cessazione dell'attività estrattiva** nella zona;
- di **estendere le opere di mitigazione** anche con sola alberatura a tutti i margini dell'area deposito;
- che gli edifici del deposito siano energeticamente autosufficienti e posti prevalentemente verso il **lato nord dell'area**.

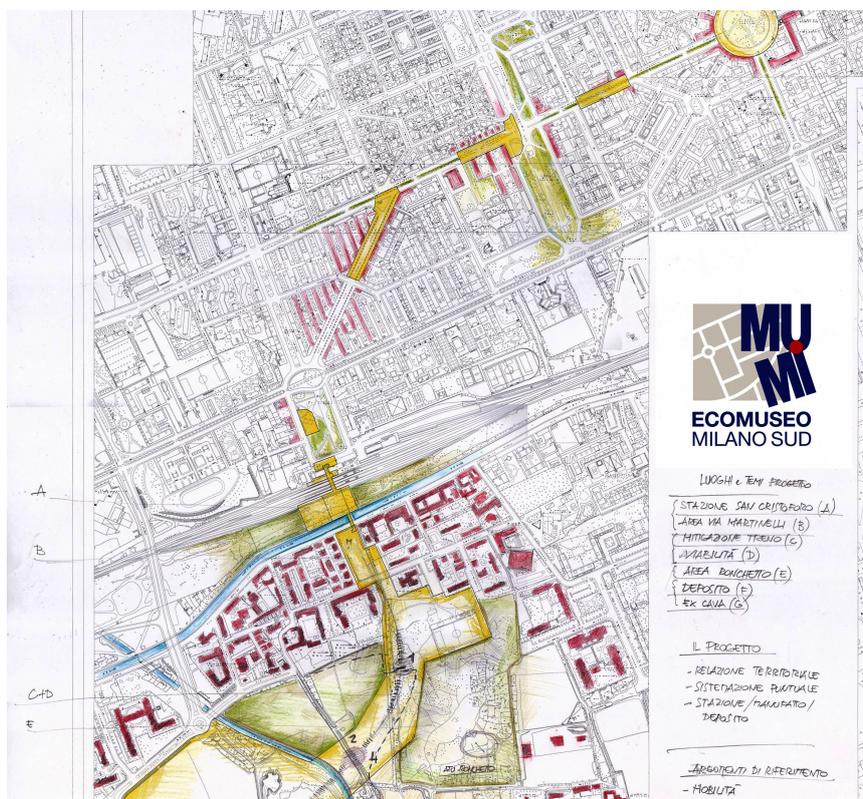
Altri temi

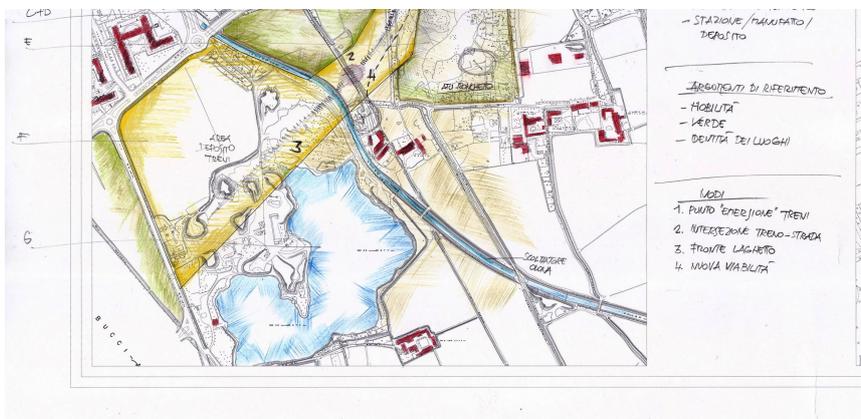
Plesso scolastico Ilaria Alpi

Si suggerisce la realizzazione di adeguate **opere di mitigazione**, che sia incentivata un'attività scolastica già orientata ad una **relazione attiva col territorio circostante** e che l'istituto possa usufruire di nuovi spazi liberi, in modo da estendere l'area dedicata alla fattoria didattica e sviluppare nuove iniziative (es. orti didattici con architetture verdi); si propone inoltre che sia integrato il servizio di trasporto pubblico con una fermata nei pressi della scuola.

Manufatti e stazioni

La progettazione delle stazioni MM e il loro equipaggiamento dovranno essere **coerenti coi luoghi circostanti**. Si propone che nella stazione di San Cristoforo siano **valorizzate le risorse territoriali**, attraverso segni di riconoscibilità che richiamano la specificità urbana dei luoghi. Con le stesse finalità si propone che siano riqualificati anche i vani del manufatto ferroviario. 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**.





Elaborato di lavoro