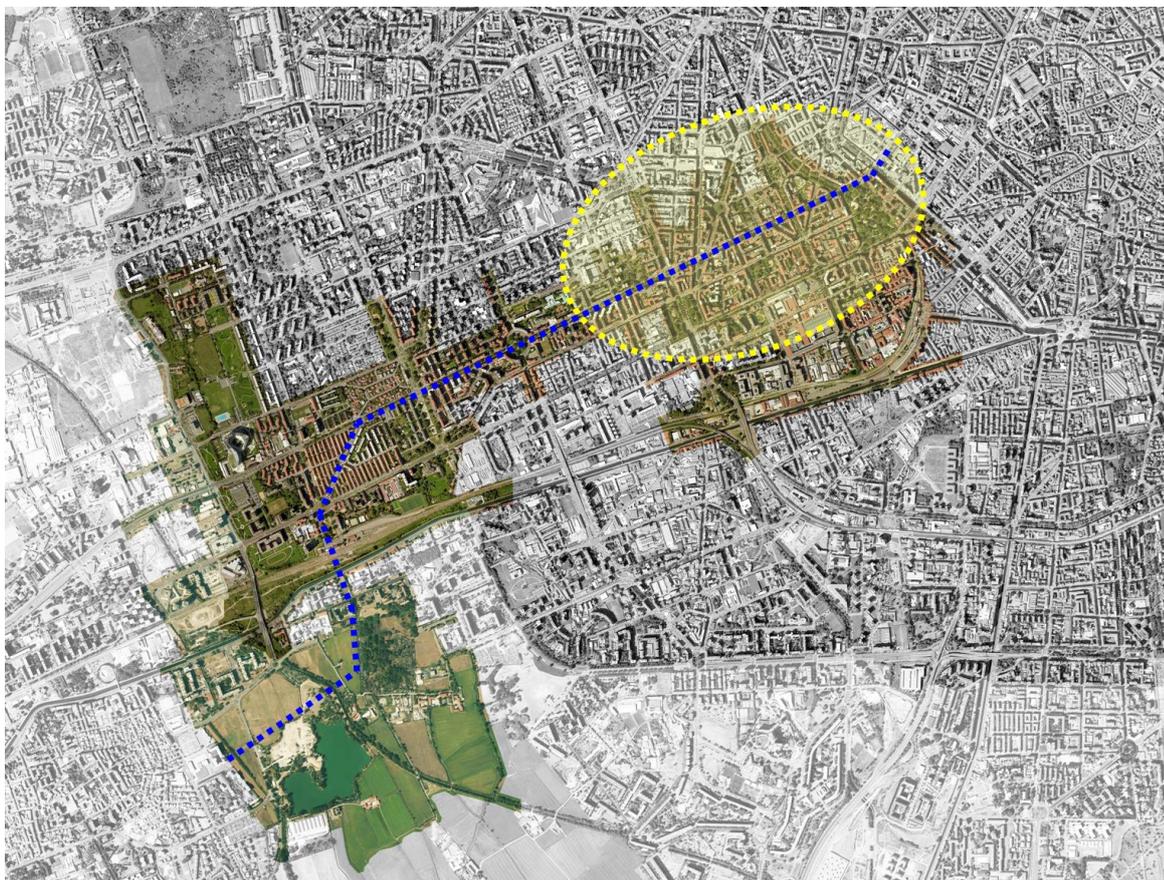


La Città che sale

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 1: sistemazione finale delle superfici interessate dai lavori della MM4
dal parco Solari a piazza Bolivar**

**Resoconto incontro con Associazioni e Comitati
presso la ex panetteria Umanitaria, via Solari 40
29 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)

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:

Anna Brambilla	Comitato SOS Solari
Paolo Chiaramonti	Comitato Foppa - Dezza - Solari
Francesco Demuro	Museo Lab 6
Anna Detheridge	Connecting Cultures
Rita Sicchi	Associazione VerDi Segni
Umberto Vascelli Vallara	Italia Nostra
Francesco Zaini	Gruppo Genitori QTS

Ospiti

Giovanni Bianchi e Guido Ronchetti Cascina via Merula 62 (area deposito treni al Ronchetto)

Per MUMI

Paolo Lubrano	Associazione Bei Navigli
Anelisa Ricci	Museo Lab 6

Temi generali emersi al tavolo

Identità dei luoghi e relazioni urbane

L'ambito urbano di riferimento

A partire dai primi anni del 900 i primi piani urbanistici hanno disegnato le vie, i viali, le piazze e le attrezzature verdi dell'ambito il Parco Solari via Foppa e via Dezza: un patrimonio di forme urbane e manufatti che danno oggi identità e

L'ambito urbano di riferimento

A partire dai primi anni del 900 i primi piani urbanistici hanno disegnato le vie, i viali, le piazze e le attrezzature verdi dell'ambito, il Parco Solari, via Foppa e via Dezza: un patrimonio di forme urbane e manufatti che danno oggi identità e qualità a questa parte di città. Alla fine dell'800, con la realizzazione della linea ferroviaria passante per la stazione di Porta Genova, si sviluppa la città fabbrica della Zona Tortona, fatta di residenze e impianti produttivi di grandi e piccole dimensioni.

Un paesaggio urbano in trasformazione che oggi evidenzia eccellenze edilizie diffuse: dalle architetture residenziali storiche (come le abitazioni operaie dell'Umanitaria) o moderne (come le residenze di Gio Ponti in via Dezza e in via Letizia) al patrimonio dell'archeologia industriale (ex Ansaldo, Riva-Calzoni, ecc) e ai nuovi musei come Mudec e Silos Armani.

Le recenti riconversioni delle strutture industriali dismesse in showroom per grandi case di moda e sedi espositive, con eventi per lo più temporanei, legate all'arte e al design, hanno mutato l'assetto urbano e socio-culturale del quartiere; strutture introverse e per questo apparentemente "inespugnabili", che periodicamente si aprono al pubblico rivelando la bellezza di un patrimonio non sufficientemente conosciuto.

La nuova metropolitana è un'opportunità per fare conoscere e valorizzare questa zona, la sua vocazione culturale ed i suoi caratteri improntati alla innovazione, alla creatività e alla comunicazione.

Una nuova mobilità di superficie

Mobilità e accessibilità locale

Il quadro proposto prevede l'adozione di soluzioni per creare un ampio comparto modello a basso impatto ambientale e alto grado di sicurezza, in cui contenere la mobilità automobilistica privata con ZTL limitate ai residenti o alle attività commerciali per il carico/scarico o con zone a velocità limitata (20 – 30 km/h) o con isole ambientali a pedonalizzazione e ciclabilità integrale (tra via Solari, via Tortona, via Bergognone e viale Coni Zugna).

Nuovi modelli "smart": organizzazione e gestione della mobilità

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

Due sono gli aspetti emersi e 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 politiche urbane e 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 ciclabile e 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.

Per via Foppa le opzioni possibili possono prevedere, in alternativa al mantenimento del pre-esistente traffico automobilistico di:

- espandere la Zona 30 dell'ambito Solari –Tortona già oggi percorsa da nuove piste ciclabili;
- favorire l'accessibilità e il traffico locale "declassando" la via, anche per singoli tratti.

E' largamente condivisa l'idea di verificare una possibile estensione della Zona 30 in virtù dell'impegno delle associazioni di zona.

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 Foppa (es. via del Caravaggio su ambedue i lati).

La sicurezza

Tra le principali criticità da risolvere per un efficace assetto complessivo dell'ambito, va posta attenzione particolare alla questione della sicurezza nell'attraversamento pedonale e ciclistico di via Foppa; come all'altezza di via Moisè Loria, in un tratto fra due semafori in corrispondenza della scuola media Carlo Porta, realizzando o segnalazioni luminose adeguate, o un'isola spartitraffico in mezzo alla sede stradale con l'inserimento di dossi che rallentino il traffico veicolare.

questione della sicurezza nell'attraversamento pedonale e ciclistico di via Foppa, come all'altezza di via Moise Loria, in un tratto fra due semafori in corrispondenza della scuola media Carlo Porta, realizzando o segnalazioni luminose adeguate, o un'isola spartitraffico in mezzo alla sede stradale con l'inserimento di dossi che rallentino il traffico veicolare.

Criteria 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. Sono in evidenza i temi della pedonalità, delle misure di limitazione della velocità, e soprattutto della opportunità di realizzare nuovi itinerari ciclabili o di completarne altri esistenti in una logica di "mobilità dolce".

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.

L'ambito di via Foppa in particolare è già interessato da progetti e proposte a medio-lungo termine, ovvero da percorsi ciclabili posti fuori dalle direttrici di traffico e dalle vie di scorrimento principali, che in adduzione al nuovo metrò, ben completano il sistema della mobilità alternativa al mezzo privato (intermodalità MM4 – bicicletta per gli abitanti e per un'utenza "esterna").

Una delle idee suggerite è la cosiddetta "Via verde", percorso ciclabile da equipaggiare con attrezzature verdi con lo scopo di collegare i parchi e i giardini esistenti (Parco Solari, giardino Muccioli, piazza Napoli, parco di via Tolstoj e giardini di via Savona presso il cavalcavia Brunelleschi). La proposta vuole realizzare una sorta di parco diffuso su una ciclabile in sicurezza. Il percorso, su un asse viario secondario e a senso unico (via Valparaiso – via Cola di Rienzo – via Vespri Siciliani), è stato parzialmente realizzato fino alla circonvallazione, ma senza l'attrezzatura verde proposta dalle associazioni; in ogni caso andrebbe completato in direzione di via Vespri Siciliani.

In modo complementare alla rete ciclabile esistente e a quella potenzialmente realizzabile, si sottolinea come la connessione in sede dedicata tra gli ambiti urbani di via Foppa e del Naviglio Grande avvenga già attraverso la ciclabile di via Stendhal, in fase di ultimazione, ed essa potrebbe essere ulteriormente implementata sia completando il tratto da via Tortona all'Alzaia Naviglio Grande sia realizzando un nuovo percorso lungo la corsia centrale dell'asse via California – via Bergognone.

Verde urbano lungo via Foppa e via Lorenteggio

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

Si propone un nuovo progetto di viale che persegue con la tutela dell'apparato arboreo esistente e la posa di nuove essenze, congrue con le alberature storiche, in luogo degli alberi abbattuti, al fine di ripristinare l'asse verde lineare nella sua continuità con soluzioni tecniche compatibili con la costruzione della metropolitana.

Un riferimento sono i 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 (alcuni alberi anche tra quelli non abbattuti appaiono come "fuori misura" rispetto alla via) è largamente compromesso dal cantiere e dai vincoli determinati dalla funzionalità della metropolitana. Si pensa di ideare un nuovo assetto verde, un nuovo 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 parchi della zona, connessi da una rete ciclabile e pedonale che ne valorizza l'utilizzo e l'accessibilità.

I luoghi del Progetto

Stazione Solari e manufatto Foppa





Il parco Solari deve essere valorizzato in relazione con l'area verde di via Dezza, entrambe risorse della città nate negli anni '30 con la dismissione delle infrastrutture ferroviarie nel tratto Porta Genova - Scalo Sempione. Attualmente le due aree hanno "vita" autonoma, ma la riqualificazione e la valorizzazione di questo "unico sistema verde", cuore della vita del quartiere, deve avvenire in modo integrato e unitario non solo attraverso il ripristino delle alberature rimosse ma anche attraverso una riprogettazione complessiva da realizzare con criteri che si ispirino ad aspetti di memoria urbana in una percezione contemporanea del paesaggio ridisegnato.

E' dato valore alla funzione di coesione e di incontro oggi propria del parco Solari che potrebbe essere valorizzata tenendo in considerazione i nuovi stili di vita all'aperto, ipotizzando percorsi per runner (qualificati dall'assetto circolare del parco e da estendere all'area verde di via Dezza) o aree dedicate a pratiche meditative e dolci (es. pensare con il Corpo) o alla lettura (es. bookcrossing). Anche la piscina, recentemente restaurata, potrebbe essere interessata da nuove attività di incontro coerenti col parco. Il previsto info.point, creato con il cantiere di MM4, potrà ospitare iniziative e incontri di associazioni e cittadini

Il manufatto della stazione MM4 Solari può essere:

- pensato secondo criteri ecologici e di sostenibilità ambientale ed energetica;
- integrato al Parco;
- realizzato come volume unico che occupa sia la parte emergente che la parte sotterranea, re-interpretando sia il corpo fuori terra sia la porzione volumetrica interrata dalla quota strada alla soletta di copertura della stazione; si suggerisce che nella parte sotterranea della stazione sia possibile "comunicare" la presenza del parco sovrastante e interagire con il suo sistema botanico.

Si propone la realizzazione di pareti verdi o di una stazione – serra, sia per la parte interrata che per quella fuori terra.

L'area verde di via Dezza va considerata nella sua interezza, oltre l'area di cantiere, per valorizzare il sistema urbano verde che, attualmente, dal parco Solari arriva al parco Pallavicino in zona 7; la sua riqualificazione può pertanto prevedere, una sorta di "promenade" verde integrata al percorso ciclabile in cui siano presenti sia aree a "verde contemplativo" sia aree con funzioni per il tempo libero.

Il tavolo propone che la stazione sia chiamata Parco Solari.

Stazione Foppa



La stazione Foppa è la Porta di ingresso alla Zona Solari-Tortona (e quindi al nuovo museo Mudec, allo spazio BASE ex Ansaldo, al Silos Armani ecc....), ambito riconoscibile per l'alta concentrazione di edifici produttivi riconvertiti a nuova destinazione funzionale e oggi testimonianze di archeologia industriale, nonché per la sua progressiva trasformazione, urbana e socio-culturale in un comparto della moda, del design e della cultura. I due temi, archeologia industriale e distretto culturale-creativo, che raccontano la memoria e la nuova identità del luogo, vanno assunti come criterio di progettazione. Per re-interpretare e restituire in chiave artistica e creativa le risorse territoriali del quartiere occorre che la progettazione della stazione (sopra e sotto) sia un'opportunità per rievocare memoria e comunicare cambiamento e innovazione. Uno strumento possibile è individuato nel coinvolgimento di potenziali sponsor, ovvero attività di moda e design presenti in zona come Armani, Fendi, Zegna, Superstudio ecc...La riconoscibilità del luogo può essere espressa nel nome della stazione, nuova "porta" di accesso alla zona Tortona che può essere caratterizzata da "totem" informativi e segni di comunicazione.

La fermata è posta ai margini dell'asse viario via California – via Bergognone, tracciato perpendicolare a via Foppa caratterizzato da filari alberati e di connessione tra piazza Vesuvio e piazza del Rosario. Il viale va pensato come percorso di accesso alla zona Tortona e ai musei, e va riqualificato soprattutto nella parte centrale, area a parcheggio occupata ancora da binari non utilizzati, con un percorso ciclopedonale.

Lungo via Foppa e via Bergognone si trovano anche le scuole del quartiere (Bergognone e Carlo Porta). E' da potenziare la mobilità ciclopedonale con l'estensione della prevista Zona 30 e nel completamento della rete di percorsi

percorso di accesso alla zona Tortona e ai musei, e va riqualificato soprattutto nella parte centrale, area a parcheggio occupata ancora da binari non utilizzati, con un percorso ciclopedonale.

Lungo via Foppa e via Bergognone si trovano anche le scuole del quartiere (Bergognone e Carlo Porta). E' da potenziare la mobilità ciclopedonale con l'estensione della prevista Zona 30 e nel completamento della rete di percorsi ciclabili già in parte realizzati. (vedi tema mobilità).

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.

Anche qui la progettazione non deve limitarsi al solo corpo della stazione ma deve considerare il luogo urbano in cui si inserisce, ponendo grande attenzione alle relazioni con il contesto circostante.

L'incrocio di via Foppa con la grande arteria di via Washington pone il tema del *rapporto con la città del Novecento*, quella "borghese" progettata dal piano Beruto, grandi viali alberati, geometrie tracciate a disegnare uno spazio urbano che conduce a piazza Piemonte (via Elba e via Sardegna). Oggi l'area interessata dalla stazione Washington è un luogo caratterizzato dalla sola presenza della sala giochi Bingo, privo di un assetto spaziale riconoscibile; la nuova stazione e le opere connesse possono essere una opportunità per disegnare una piazza di qualità, una piazza (verde o di pietra) coerente con la sua storia, che comunichi il senso urbano e la vitalità di questa parte di città.

La stazione è posta ai margini di piazza Bolivar e lungo la circonvallazione, entrambi luoghi percepiti come limite dell'ambito. Si suggerisce che tutte le aree interessate, sia quelle lungo la circonvallazione sia il primo tratto di via Foppa, siano ri-determinate nel disegno di superficie attraverso un adeguato equipaggiamento di aree verdi e di essenze arboree. In particolare piazza Bolivar si caratterizza come luogo mediano tra via Lorenteggio e via Foppa, (la diversità tra le due vie è espressa dalle architetture degli edifici, dalla sezione stradale e dalla posizione dei filari alberati) nonché come luogo di interscambio di linee del servizio di trasporto pubblico. Questo essere luogo di mezzo richiede una soluzione progettuale che traduca con elementi arborei o strutture leggere il tema della "porta urbana. Non riscontra consensi il monumento posto verso via Lorenteggio.

Manufatti e stazioni

La progettazione delle stazioni e il loro equipaggiamento dovrebbero porre in stretta relazione ciò che sta sotto terra con ciò che emerge fuori terra con segni di riconoscibilità che richiamano la specificità urbana dei luoghi; ciò detto cercando di evitare un'eccessiva caratterizzazione e differenza tra una stazione e l'altra, magari trovando un elemento unificante che renda i manufatti reciprocamente coerenti. Si suggerisce che i corpi delle stazioni siano realizzati secondo criteri ecologici e di sostenibilità ambientale ed energetica.

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 e relazioni urbane

L'ambito urbano presenta un patrimonio diffuso e qualificato di attrezzature infrastrutturali e verdi, di attività e manufatti; le recenti riconversioni delle strutture industriali dismesse in showroom hanno dato forma al **"distretto creativo"** e mutato l'assetto urbano e socio-culturale del quartiere. **La nuova metropolitana è un'opportunità per fare conoscere e valorizzare questa zona** a vocazione culturale ed i suoi caratteri improntati alla creatività e alla comunicazione, sia perché migliora l'accessibilità all'ambito, sito a ridosso del Naviglio Grande, sia perché la sua progettazione (degli spazi esterni come di quelli interni), può raccontare il contesto urbano di riferimento.

Una nuova mobilità di superficie

Il tavolo suggerisce soluzioni progettuali che propongano **la zona come comparto modello**, a basso impatto ambientale e alto grado di sicurezza, in cui contenere la mobilità automobilistica privata con ZTL, con percorsi ciclabili o con isole ambientali a pedonalizzazione integrale

La parola chiave è **"rendere più vivibile"** con azioni e misure che prevedano **l'estensione della Zona 30 e l'ampliamento dello spazio dedicato alla mobilità pedonale**, aumentando la dimensione dei marciapiedi.

Si suggerisce l'adozione di adeguate soluzioni per il parcheggio su strada, ovvero la redazione di un **piano organico della sosta** e, per un efficace assetto complessivo dell'ambito, è richiesta particolare attenzione alla questione della **sicurezza** nell'attraversamento pedonale e ciclistico di via Foppa.

Criteri di intervento verso la sostenibilità

La riduzione del traffico veicolare e una ri-organizzazione complessiva della viabilità possono **favorire la mobilità ciclopeditone** con un nuovo percorso ciclabile sopra e in adiacenza alla MM4 o il potenziamento della rete nelle aree limitrofe alla futura metropolitana. Il contesto urbano già presenta **interventi in itinere** (come la "Via verde", percorso ciclabile parzialmente realizzato, e la ciclabile di via Stendhal, in fase di ultimazione) **o che si potrebbero realizzare** (nuovo percorso lungo la corsia centrale dell'asse via California – via Bergognone). 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**, connessi da una rete ciclabile e pedonale.

I luoghi del progetto

Stazione Solari e manufatto Foppa

Il **parco Solari e l'area verde di via Dezza** sono da valorizzare come **"unico sistema verde"** attraverso il ripristino delle alberature sacrificate con i lavori di cantiere e attraverso una parziale rinprogettazione complessiva

Stazione Solari e manufatto Foppa

Il **parco Solari e l'area verde di via Dezza** sono da valorizzare come **"unico sistema verde"** attraverso il ripristino delle alberature sacrificate con i lavori di cantiere e attraverso una parziale riprogettazione complessiva.

Il parco va valorizzato tenendo in considerazione i nuovi stili di vita all'aperto e anche la piscina potrebbe essere interessata da nuove attività pubbliche coerenti col parco. Si suggerisce che il corpo della **stazione MM4 Solari** sia pensato **secondo criteri ecologici** e di sostenibilità ambientale ed energetica, sia integrato al Parco e realizzato come **volume unico che occupa sia la parte emergente che la parte sotterranea**. (es. pareti verdi o serra).

L'area verde di via Dezza va considerata nella sua interezza, oltre l'area di cantiere e riqualificata come passeggiata ciclopedonale tra aree a verde "contemplativo" e aree con funzioni per il tempo libero.

Stazione Foppa

La stazione è la Porta di ingresso alla Zona Solari-Tortona, nuovo distretto creativo e culturale: **la memoria e la nuova identità del luogo sono da assumere come criterio di progettazione**.

La stazione potrebbe configurarsi come manufatto che emerge in superficie in modo da far conoscere questo potenziale urbano.

L'**asse viario via California – via Bergognone** è un tracciato da valorizzare come **percorso ciclopedonale** che collega la metropolitana con la Zona Solari-Tortona. Anche in corrispondenza degli accessi alle scuole del quartiere, lungo via Foppa, va **potenziata la mobilità ciclopedonale**, da tradursi nell'attuazione/estensione della prevista Zona 30 e nel completamento della rete di percorsi ciclabili già in parte realizzati.

Stazione Bolivar - Washington e manufatto Washington

L'incrocio di via Foppa con via Washington è un luogo privo di un assetto riconoscibile; la nuova stazione e le opere connesse possono essere una opportunità per **disegnare una piazza di qualità**.

Per tutte le aree interessate dai lavori della metropolitana, sia quelle lungo la circonvallazione sia il primo tratto di via Foppa, si suggerisce un nuovo disegno delle aree in superficie e un adeguato equipaggiamento di aree verdi e di essenze arboree. Per **piazza Bolivar** si richiede una soluzione progettuale che traduca con elementi arborei o strutture leggere il tema della **"porta urbana"**.

Manufatti e stazioni

Si suggerisce che la progettazione delle stazioni avvenga secondo **criteri ecologici e di sostenibilità ambientale ed energetica** e che preveda una **stretta relazione tra ciò che sta sotto terra con ciò che emerge fuori terra**. La presenza dei manufatti può essere indicata con **segni di riconoscibilità che richiamano la specificità urbana dei luoghi**, cercando di evitare un'eccessiva caratterizzazione e differenza tra una stazione e l'altra.

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.