

La città che sale
LE PROPOSTE PER LA RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE INTERESSATE
DAI LAVORI DELLA MM4
TAVOLI DI LAVORO CON LE ASSOCIAZIONI E COMITATI

Tratta 2: piazza Bolivar/via Washington – largo Gelsomini
Secondo incontro
Mercoledì' 11 Maggio 2016 - Spazio Ex Fornace, Alzaia Naviglio Pavese n 16

Resoconto

Partecipanti

Enrico Balossi - Associazione Commercianti Asselor e Comitato M4 Attenzione...

Magda Giannino – Comitato # 573 Alberi

Paola Ratti – Comitato Inquilini Quartiere Grigioni

Alba Galatioto - Comitato Inquilini Quartiere Grigioni

Paola Barsocchi - Associazione Amici della chiesetta di San Protaso al Lorenteggio

Gaetano Bianchi – Associazione Commercianti Ascoloren

Paolo Chiaramonti - Comitato Foppa Dezza Solari

Orietta Colacicco - Comitato Foppa Dezza Solari

Per il gruppo di lavoro MUMI: Paolo Lubrano, Anelisa Ricci

Approfondimenti

Pur confermando sostanzialmente le proposte emerse nell'incontro precedente svoltosi nel settembre 2015 e relative alle aree di cantiere comprese nell'ambito, il tavolo propone, in apertura, nuove considerazioni sui temi emersi, a partire da un eventuale ri-disegno di via Lorenteggio e un'incremento della dotazione di aree pedonali.

Stazione Tolstoj e manufatto Lorenteggio civ. 25 (Oratorio San Protaso)

Come la stazione Foppa, anche la stazione Tolstoj è posta a ridosso di edifici residenziali in ambito intercluso e si può prevedere soltanto una contenuta estensione dell'area pedonale in prossimità degli ingressi alla MM4. La stazione è 'porta' di accesso, lungo via Tolstoj, all'area pubblica poco distante di piazza Berlinguer (con lo spazio pubblico 'Seicentro'), al nuovo parco verso la ferrovia e, poco oltre, alla quattrocentesca Chiesa di San Cristoforo e al Naviglio Grande. Per tale ragione la valorizzazione dell'asse di via Tolstoj diventa azione importante per migliorare la relazione tra questi luoghi e la stazione, da pensare (sia sopra che sotto) come un nuovo spazio ove re-interpretare e restituire in chiave artistica e creativa le risorse del quartiere, raccontandone la storia e la nuova identità. Presso la stazione Tolstoj si trova lo storico Oratorio di San Protaso, adiacente al cantiere di un manufatto di servizio (manufatto Lorenteggio civ. 25) e disposto nello spartitraffico centrale di via Lorenteggio. Con la premessa che un intervento di manutenzione dell'Oratorio sia

necessario ed auspicato, la riflessione del tavolo è soprattutto relativa alla sistemazione delle aree intorno alla Chiesetta. Sono emerse due proposte, ovvero:

1. l'estensione dello spazio pubblico intorno all'Oratorio con una sistemazione finale prevalentemente a verde (nuove essenze arboree e prato), variando la sezione dello spartitraffico centrale e, di conseguenza, riducendo la sezione della carreggiata stradale; lo spazio pubblico che si andrà a determinare dovrà raggiungere una qualità finale consona al luogo e gli arredi 'verdi' e per la sosta delle persone che saranno scelti dovranno evitare un uso improprio dell'area;
2. il ripristino dello stato antecedente ai lavori sia in prossimità della Chiesetta che, in generale, lungo tutta la via Lorenteggio, mantenendo comunque la sezione originaria su tutto l'asse stradale, ritenendo sufficiente e a titolo di compensazione, un intervento edilizio solo sul manufatto. Qualsiasi intervento alternativo dovrà offrire garanzie adeguate sia sulla gestione pubblica e controllata dei luoghi sia sulla fluidità del traffico veicolare.

Stazione Frattini

Il tavolo ha approfondito e confermato le proposte già emerse nell'incontro precedente, che riconoscono nell'intera piazza interessata dalla stazione MM4 (area centrale, sezione carrabile e area pedonale esterna) il cuore del quartiere Lorenteggio; il cantiere deve diventare un'opportunità per rappresentare con nuove forme e in modo unitario l'identità di questa parte urbana. Considerata inoltre la varietà dell'utenza della stazione MM4 Frattini, che oltre ai residenti locali sarà, tra l'altro, fruita anche dall'utenza dei numerosi complessi scolastici presenti nelle vicinanze e dai fruitori dei servizi del centro polifunzionale di via Soderini, si può pensare alla stazione come **un punto di servizio alla città e al quartiere**, prevedendo una serie di micro-attività sia nella stazione che nella sua prossimità, quali ad esempio un centro servizi sul modello francese denominato "Lulù" (a Milano si potrebbe chiamare Mimi) o uno spazio dedicato al **'coworking' pubblico**, ecc. Per lo spazio centrale della piazza rimangono vive entrambe le ipotesi emerse nel primo incontro ovvero:

1. una sistemazione caratterizzata anche da elementi d'acqua e da un piccolo anfiteatro quale spazio aggregativo a disposizione degli abitanti per eventi "temporanei";
2. una sistemazione che configura, anche con strutture leggere ed energeticamente autosufficienti, un luogo aggregativo connesso alla stazione MM4, ovvero uno spazio polifunzionale integrato, prevalentemente da utilizzare in fascia oraria diurna,.

Le due soluzioni considerano come necessaria una riqualificazione complessiva e unitaria della piazza, che comprenda la parte pedonale esterna. Anche lungo i marciapiedi in particolare, è richiesto un equipaggiamento verde che incrementi le zone d'ombra senza oscurare le attività commerciali, nonché una sostituzione dell'asfalto con materiale lapideo, estendendo, ove possibile, l'area pedonale in corrispondenza di luoghi significativi (es. nuovo sagrato chiesa).

Nel riconfermare la stazione MM4 come spazio polifunzionale il tavolo sostiene un approccio **naturalistico e di sostenibilità ambientale** che il progetto di sistemazione finale dovrebbe perseguire **per migliorare la qualità urbana ed ambientale complessiva della piazza**; sono pertanto auspiccate idonee scelte negli elementi di arredo verde, nelle strutture leggere che si potrebbero realizzare, nel trattamento permeabile ed ecologico dell'uso del suolo, nella realizzazione di uno spazio con alto comfort ambientale con zone d'ombra definite da essenze arboree e da piccole aree di incontro e di gioco.

L'intervento finale dovrà comunque prevedere, a titolo di risarcimento per il luogo, il ripristino dell'equipaggiamento verde e la messa a dimora di essenze arboree in sostituzione dei **58 alberi abbattuti (tra cui alcune querce storiche)**.

Stazione largo Gelsomini

Il tavolo conferma sostanzialmente quanto emerso nell'incontro precedente, ovvero il ruolo della stazione come nuova porta urbana e segno di connessione tra parti di città 'divise' e ripropone un utilizzo dell'ampia area esistente, esito di una infrastruttura viaria non realizzata, come parcheggio in parte sotterraneo e in parte in superficie, realizzando **una struttura complessa e per un'utenza cittadina**, ovvero **una serra** connessa alla stazione Gelsomini, da intendersi sia come laboratorio sul modello di un centro botanico sia come spazio di vendita (mercato dei fiori).

Stazione Bolivar/Washington

Il tavolo riconferma quanto emerso nell'incontro precedente e non ha proposto ulteriori approfondimenti.

Asse viario di via Lorenteggio

Fermo restando quanto detto sull'Oratorio San Protaso, è rinnovata la necessità di porre grande attenzione all'integrazione delle nuove attrezzature verdi con le alberature storiche, utilizzando specie arboree a bassa manutenzione e sostenibili nel consumo di acqua, con l'obiettivo di ripristinare la continuità lineare originaria e di formare **un luogo urbano, lineare e verde, di fruizione pubblica**.

Il tavolo ha nuovamente affrontato il tema della mobilità privata lungo via Lorenteggio successivamente alla realizzazione della MM4, valutando se, ad una probabile riduzione dell'attuale flusso automobilistico, debba conseguire una maggiore estensione degli spazi pedonali, almeno in alcuni luoghi strategici. La questione rimane aperta perché ogni soluzione deve tener conto della presenza delle attività commerciali già fortemente penalizzate dai cantieri.

Un suggerimento proposto è la **redazione di uno studio di fattibilità specifico** che, oltre a valutare quali soluzioni progettuali siano idonee affinché aumenti complessivamente l'attrattività commerciale e la qualità urbana della via, verifichi la fattibilità dell'idea progettuale di variare, in alcuni punti strategici della strada, l'ampiezza dello spartitraffico centrale o di eliminarlo allargando i marciapiedi laterali. Lo studio di fattibilità deve essere affiancato da un adeguato e organico piano della mobilità e della sosta che individui una nuova organizzazione dei parcheggi anche in relazione alla presenza delle attività commerciali.