

4

p1 500

Corridoi verdi, corridoi blu

La sistemazione dell'area d'interscambio tra i diversi vettori per la mobilità urbana centrata sulla nuova fermata San Cristoforo della Metropolitana Milanese si presenta come l'occasione per cercare di concretizzare una nuova visione del paesaggio del XXI secolo. In effetti, a nostro avviso, essa si fonda principalmente sul binomio "consolidamento di nuove forme d'uso della città" e "potenziamento dei sistemi di corridoi verdi e blu" esistenti o da inserirsi nei tessuti urbani. Incubare la mobilità dolce e l'utilizzo del trasporto pubblico collettivo assieme all'incremento della biodiversità in territori fortemente antropizzati e la salvaguardia delle aree rimaste ancora non edificate ci sembrano doverose strade da percorrere nel tentativo di attenuare e arginare la crisi ambientale contemporanea.

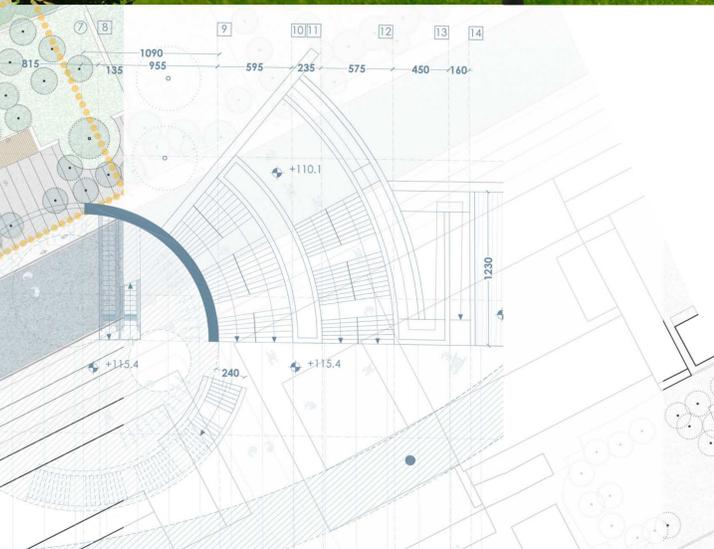
Tali presupposti ci hanno guidato nelle scelte progettuali che spesso si sono tradotte in interventi commisurati nella sua parvenza ma di effettiva efficacia funzionale. Massima attenzione è stata concessa alla ricerca di espedienti capaci di arginare il quanto possibile gli scompensi ambientali normalmente procurati dai contesti urbani contemporanei di certe dimensioni.

A livello pratico, i disegni degli spazi pubblici e della vegetazione sono stati concepiti di forma simbiotica ma con la cura di garantire gli accorgimenti necessari al funzionamento ottimale dei corridoi verdi propiziatori dell'incremento della biodiversità in ambito urbano [1]. La struttura portante di questa politica [2], dalla parte nord del naviglio, fa affidamento alla potenzialità rappresentata dall'infrastruttura ferroviaria che in certo tratto attraversa l'area di progetto durante il suo percorso che, tra l'altro, collega il Parco Naturale delle Valse del Ticino (Sibillina Rete Natura 2000) [3], incrocia alcune aree protette del Parco Agricolo Sud Milano ed adentra nel tessuto consolidato di Milano. In questo caso la proposta è provvedere alla conservazione/creazione un corridoio ecologico longitudinale ai binari ferroviari, con larghezze variabili e affidandosi principalmente alla vegetazione spontanea che si svilupperà a seguito della messa a dimora di essenze pioniere. È prevista la predisposizione di alcuni "alberghi degli insetti" lungo il corridoio di forma a garantire un habitat protetto durante i periodi di fenomeni climatici avversi, inattive fisiologiche e di nidificazione della fauna più vulnerabile.

Invece, a sud del naviglio, la proposta fu cercare di garantire la deframmentazione attraverso espedienti che permettano il collegamento con l'area protetta del Parco Agricolo Sud Milano [4] che si trova in prossimità al sito d'intervento.



Relazione



Un nuovo ponte sul Naviglio

Lo scavalcamento del Naviglio sarà realizzato con un ponte in acciaio a trave scabellata, neobulbi della luce di 175 metri, larghezza lorda interna di 8,20 appoggiato sui sette e sui pilastri in cemento armato. L'innalzamento sarà di 3,50 m e l'altezza al botto di 11,20 m. I materiali dettagliati e i rilievi paesaggici saranno ovviamente necessari al proseguo del progetto.

Il sistema di attraversamento collegherà direttamente la stazione M4 (attraverso gli ascensori propri) con l'estremo opposto del Hub intermodale, avvicinando notevolmente il parcheggio auto di interscambio. Questa operazione è a nostro avviso fondamentale per la migliore gestione dei flussi e soprattutto per permettere agli utenti del parcheggio di fruire effettivamente della stazione (il più sicuro e sereno) della metropolitana e non al tram che attraverso questo ponte porta di fatto in proprio ingresso al di là del Naviglio. In tale senso il passaggio a ponte non può essere una semplice passerella aperta tra un vano e proprio passaggio coperto.

L'architettura di questo ponte vuole essere industriale, costruttiva e tecnologica, ma anche esprimere senso di stabilità ed equilibrio pur essendosi ad un gioco di trasparenze e penombre attraverso i materiali che lo qualificheranno a "biocorridoi" per vedute e scorci culturali.

L'andamento orizzontale del manufatto, strumento misuratore scandito da linee e punti, pur vivacizzato da altre direttrici inclinate e spezzate, configura una nuova bellissima linea di forza a filtrare la luce del tramonto sul Naviglio.

Sulle testate due elementi verticali e totemici dialogano tra di loro e con le architetture circostanti (vanta la torre di Reginaldi) al fine di restituire all'osservatore il senso della distanza, dell'orientamento, della misura, del di qua e del di là. Bianco e blu.

Tram, bus, banchine e panchine

Il hub intermodale è un luogo architettonico, una stanza che si dissolve tra due bordi lunghi e due passaggi stretti. Nuovo ed essenziale si relaziona. Il disegno della pavimentazione a terra agevola la connessione dei percorsi. In trasparenza si leggono flussi e si riconosce il quadro verde di una roggia ripulita e restituita al godimento di chi la ricreata.

Oltre la via Mantovani la pista ciclopeditonale prosegue fino ad intercettare il parcheggio auto, passare oltre e collegarsi agli altri tratti.

Il progetto ha considerato la necessità di salvaguardare al più possibile le aree ancora non edificate tenendo conto il controllo del consumo di suolo e la preservazione delle risorse naturali.

Le tecniche di riforestazione urbana verranno applicate laddove possibile e le aree boschive esistenti verranno messe in sicurezza e integrate nei suoi punti di discontinuità o di degradazione. La roggia, presente a tratti nell'area di progetto, verrà ripulita e messa in risalto come traccia storica testimone della vocazione agricola del territorio nonché come richiamo della sua effettiva funzionalità ecologica.

Il concetto guida dell'approccio generale al disegno di paesaggio è stato quello di procedere per creazione di "sistemi di connessioni lente del territorio" di forma a contribuire allo incremento della qualità di vita dei cittadini in generale. A livello semantico, il progetto è stato pensato come un segno deciso ad esaltare la forza simbolica dell'atto di "attraversare" il naviglio (già nota manufatto per il trasporto e per la formazione storica del paesaggio milanese) valendosi per ciò dei richiami ad auspicabili mezzi per la mobilità territoriale contemporanea (entità e pubblico-collettiva).

Ad un livello più minuto, si ha cercato di assumere l'area di progetto come lo snodo centrale di un sistema di micro interventi che vengano ed inserirsi nelle maglie urbane circostanti portando con sé la presenza vegetale. Il risultato voluto è la creazione di un sistema capillare di "linee verdi" che si disperdono nel territorio e vanno a collegarsi ai sistemi lineari per conservazione della biodiversità predisposte dalla Regione Lombardia e già considerati una delle importanti funzioni del parco agricolo.

Procedure per la fornitura e movimentazione di piante e terreni così come la scelta botanica delle essenze da utilizzare nei differenti ambiti del progetto osserva attentamente le norme e indicazioni elaborate dalla Regione Lombardia in materia di contenimento e eradicazione degli infestanti della vegetazione.

Tutti gli accorgimenti nella scelta e nella messa a dimora delle piante di progetto sono rigidamente basati sulle disposizioni della Regione Lombardia (v. materia [5] una volta che la area d'intervento si collocano in prossimità di focolaio [6] o addirittura, si trovano all'interno di area cuscinetto [7] di territori infestati dalla Anoplophora chinensis [8] (toro asiatico) o dalla Popillia japonica newmani [9] (coleottero giapponese). Va ricordato che la messa a sistema di aree precedentemente frammentate, come dalla proposta di progetto, non farebbe che aumentare i rischi di propagazione. Per ovviare a questi problemi, ad esempio, si ha deciso di evitare l'utilizzo di essenze riconosciute come ospite preferiti dagli insetti in questione e intensificare la lotta contro l'Ambrosia spp (ambrosia) [10].

Invece, alberature, cespugliose e tappezzanti verranno scelti all'interno della rosa della autoctoni della pianura padana e dell'elenco delle specie di flora spontanea protetta [11].



Dalla città alla campagna