3

Pt 500

La Piazza Tirana, il gioco delle bocce e la Stazione

Piazza Tirana funge da collegamento e invito tra la Stazione ferroviaria di San Cristoforo e la città in prossimità del quartiere del Giambellino. Il progetto prevede una evoluzione della stessa da tipologia a parchetto di prossimità **a vera e propria piazza** (1) per una massima e piena fruibilità: in questo direzione muove la proposta di una pavimentazione a raso in calcestre adatto ad un transito pedonale a al gioco delle bocce in stile francese (senza campo specifico dedicato e protetto ma libero); alcune grandi "bolle" in gomma colorata antitrauma individuano aree gioco o pertinenze specifiche.

Massima permeabilità pedonale e ciclistica!

La **prospettiva sarà aperta**, senza ostacoli ad altezza uomo, per una percezione complessiva dei bordi esterni e degli elementi funzionali. Un'ampia area a raso e impreziosita da segnaletica a terra , delimitata da due file di piloncini paracarro, collega la piazza alla Stazione, arricchita da una pensilina di raccordo con i nuovi manufatti di necessari ai collegamenti verticali (con la nuova fermata M4 e con la nuova passerella ciclopedonale). **La pensilina** (2), corpo semplice e lineare, sarà coperta a verde, biglietto da visita di una rinnovata progettualità fortemente orientata alla naturalizzazioni degli ambiti urbani.

Tutte le presenze arboree esistenti saranno rispettate e anzi entreranno a fare parte organica del disegno complessivo. Fasce trattate ad arbusto segneranno i bordi esterni proteggendo l'interno. L'area cani sarà all'interno di una "bolla" opportunamente attrezzata e protetta.

Per quanto riguarda la viabilità e la sosta dei mezzi privati, attorno alla piazza sono previsti degli stalli paralleli per la sosta e stalli per la sosta breve nell'area di accesso alla stazione FS San Cristoforo, con dissuasori per parcheggi illegali, dosso per accesso e uscita dall'area e differente pavimentazione.

La nuova passerella, si parte!

Il primo tratto del nuovo percorso ciclopedonale (3) correrà sul lato est della piazza, in continuità con la porzione già esistente e alla quale sarà appunto collegata.

Dopo un primo allungo (per circa un terzo della lunghezza del lato lungo) a scorrimento piano, la passerella comincerà a salire con una inclinazione dell'8% e un andamento planimetrico leggermente sinuoso per un raccordo con il secondo tratto della stessa pienamente armonico e fluido.

La pavimentazione della passerella ciclopedonale sarà in **asfalto ecologico** colorato con pigmenti e basato su di una miscela poliolefinica non contenente bitume. Lo stesso sarà ideale in termini di caratteristiche anti urto e tattili, di fono-assorbenza e di rifrazione luminosa (a tale proposito raccomandiamo una colorazione delle stessa secondo tonalità morbide e tenui, pur nel rispetto delle esigenze della corretta e facilitata visibilità).

La struttura della passerella prevede utilizzo di **pilastri circolari in acciaio**, ad interasse variabile (luci da 2,5 a 7,5 metri) trattati per una prolungata esposizione agli agenti, con diametro 65 cm e ancorati attraverso tirafondi a plinti in cemento armato pienamente interrati. Gli stessi portano una trave calandrata e innervata con fazzoletti ogni 75 cm, presagomata e predisposta al getto del granulato di finitura. Si vede specifico paragrafo circa il montaggio della struttura.

Insieme ai pilastri e alla trave-carena anche i parapetti, i paracolpi e ogni elemento tecnico a supporto, nel rispetto della normativa vigente per dimensione, ergonomia e sicurezza e resistenza ai carichi, sono stati disegnati secondo un **design leggero e ponderato**.

Il ponte ad arco e tiranti sui binari

Lo scavalcamento del sedime ferroviario sarà realizzato con un **ponte della luce di 81 metri, larghezza utile m 4,20, sostenuto da un arco dell'altezza di 20 metri** (6), formati da un tubo calandrato in acciaio a sezione variabile rettangolare - circolare di mm 1500 - 900, appoggiato a ... interrati e micropali di fondazione (analisi dettagliate e rilievi geologici saranno ovviamente necessari per il prosieguo del progetto).

L'impalcato, in grado di sopportare (all'occorrenza) il peso di un mezzo di soccorso, è costituito da due travi longitudinali in acciaio agganciate ciascuna a **31 pendini rigidi del diametro di 30 mm**, che sostengono la soletta in calcestruzzo sulla quale è appoggiato il piano di calpestio finale.
Esso è pensato come tappeto multistrato, di altissima qualità per l'assorbimento meccanico e acustico, la riduzione dell'attrito, la durevolezza e la qualità estetica (caratteristica valida per l'intero percorso).

La particolare morfologia ad arco inclinato e passerella curva garantirà **rigidezza e stabilità strutturale**, impedimento delle oscillazioni (anche minime ma capaci di causare forti disturbi in chi percorre il tratto) e al contempo leggerezza di disegno e minimo impatto visivo.

L'impatto visivo è stato studiato in prossimità ed in lontananza, laddove si riscontra la relazione con la torre residenziale, la cortina edilizia di Ludovico il Moro e le successive strutture a ponte.

La stessa tipologia strutturale e geometrica (la simmetria consente di partire dai lati per collegare solo alla fine i tratti di arco autoportanti con chiave centrale) **agevola la sua installazione** minimizzando impatto e tempistiche (per il montaggio della passerella possono essere impiegate una sola stilata provvisoria e **due autogru**, una di servizio da 70 tonnellate e una di sollevamento da 400 tonnellate a braccio variabile).

La passerella sarà illuminata con lampade LED a basso consumo. Siffatto ponte costerebbe euro 25-28 .000 al metro lineare, compresa IVA . Finito a vernici ad alta resistenza, colore bianco 9016 opaco, elettrosaldature e bulloni nascosti. **Crediamo sarà bellissimo**.

La passerella curva lambisce il Naviglio

Alla quota di 8.10, corre la passerella secondo un raggio di curvatura regolare pari (ancora una volta) a 81 metri. Un grande emiciclo (7), riconoscibile nella sua evidente geometria, contempla un percorso arioso, aperto e panoramico: in questo senso il lungo nastro rimanda proprio alla scala del Naviglio e dei suoi bordi rettilinei. Dopo un tragitto di 200 metri, orizzontale ed in quota, può cominciare una doppia rampa elicoidale che permette il raggiungimento della quota Alzaia.

Vero è che a metà strada il nastro incrocia..

Il teatro del Mondo

Il Teatro del Mondo di Aldo Rossi è stato pensato come "l'ospite estraneo e inaspettato" che in un gioco di specchi, memoria, rimandi e collegamenti introduce il senso del rapporto recuperato, del significato dimenticato, dell'amico, dopo tutti questi anni, ritrovato.

Il nostro progetto propone di aprire una canale di fattibilità per la reale costruzione, in questo luogo, del progetto rossiano; e non solo per la vicinanza con una sempre rossiana "rovina moderna" (la stazione mai completata poco più giù), non solo per un gioco della citazione o dell'omaggio, ma più prosaicamente perche in questo luogo può essere molto usata una casa del teatro, un piccolo luogo ospitante manifestazioni culturali e tematiche, un appoggio tecnico per il palcoscenico all'aperto, una scenografia architettonica che diventa architettura ma che rimane ancora scenografia.

Una piccola costruzione, tutta in legno, con i caratteri dell'installazione d'arte, per la quale abbiamo allocato una somma di 300,000 Euro.

L'alzaia e la nuova piazza spazio pubblico sport ritrovo atleti ciclisti carattere plurifunzione

Il cuore del progetto sarà questo spazio che la città potrà ritrovare e inserire nell'elenco dei suoi spazi pubblici per eccellenza; dalla Galleria alla Darsena, passando per le Colonne: spazi aperti e pubblici che non sono piazza e non sono parco ma luoghi fortemente identitari e capaci di offrire risorse in termini di spazio e dotazioni da attrarre non solo coloro che per forza ci devono passare ma anche coloro che vi desiderano arrivare e sostare.

L'alzaia, di cui rimane dichiarato il segno a terra, si arricchisce di uno slargo per una lunghezza di circa 300 metri ed una larghezza variabile tra i 5 ed i 50 metri. Area lungo la quale, si allineano e si ritrovano elementi funzionali al transito o alla sosta. La sezione permette di leggere una stratigrafia che dall'acqua porta ai binari passando per asfalto, cemento, legno, terra a prato, terra a coltura spontanea, cancellata leggera. Leggeri cambi di livello determineranno degli scalini che funzioneranno come lunghe sedute.

In quest'area potranno svolgersi manifestazioni sportive, ricreative, mercatini a tema, piccole fiere (fiori, libri, bici, street food: ci penseranno comitati promotori e enti preposti).

La passerella incrocia a emiciclo incrocia il Ponte reticolare

A circa metà strada il nastro incrocia una trave scatolare reticolare appoggiata su pilastri e setti che sono in parte il prolungamento dei setti in cemento armato della sottostante stazione M4. E' il punto in cui avviene difatti l'interscambio tra passerella e ascensori come da richiesta. A questisono state aggiunte una rampa di scale e una rampa di scale mobili a salire al fine di assorbire flussi di passeggeri e utenti provenienti dalla stazione e diretti ai parcheggi auto oltre il Naviglio. E' infatti fondamentale, ai fini dell'ottimale funzionamento della struttura, garantire una capacità di portata proporzionale agli effettivi numeri.

Il luogo di incontro di percorsi orizzontali pluridirezionali e verticali si amplifica a
Nelle aree individuate nell' Allegato 7.1 non sono stati posizionati pile o elementi di appoggio a terra; il blocco costituito dai due ascensori collocati in corrispondenza della stazione M4 collegherà l'atrio della stessa stazione a quota 107.87, il piano campagna del futuro parco lineare e la quota della passerella.

Raccordo verticale e possibilità di svolta

Il ciclo-pedone trova dunque in questo punto la possibilità di scendere alla quota di campagna, di scendere alla stazione della metropolitana, di salire al piano superiore (spazio aperto che pensiamo potere essere fruibile dal pubblico come attraversamento alternativo, spazio ginnico o terrazza panoramica) oppure di proseguire lungo la stessa traiettoria per poi scendere con la doppia rampa elicoidale. In questo punto di incrocio di diversi tipologie di flusso sono comunque garantiti i raggi di curvatura minimi e l'installazione di apposita segnaletica di sicurezza.

La rotonda: parcheggio bici protetto e capiente

In prossimità dell'incrocio si apre un ampio pianerottolo a forma circolare nel quale è inserito un parcheggio per biciclette capace di 100-120 posti. Un vero interscambio Bicicletta-Metro! Altri posti Bici possono essere dislocati al piano alzaia sotto la stessa volumetria circolare la cui geometria è coerente con la maglia strutturale sottostante dalla quale è pure derivato l'andamento semicircolare delle nuove rampe esterne della stazione. In tale senso sono stati rispettati appieno i divieti di appoggio strutturale all'interno dell'impronta-stazione, così come richiesto.

La passerella scende con doppia rampa circolare

Il ciclo-pedone può scendere con la doppia rampa elicoidale, elemento caratteristico e panoramico del percorso, che permette con la corretta pendenza di recuperare i dislivelli di quota. Facile da qui immettersi lungo i percorsi dell'alzaia.