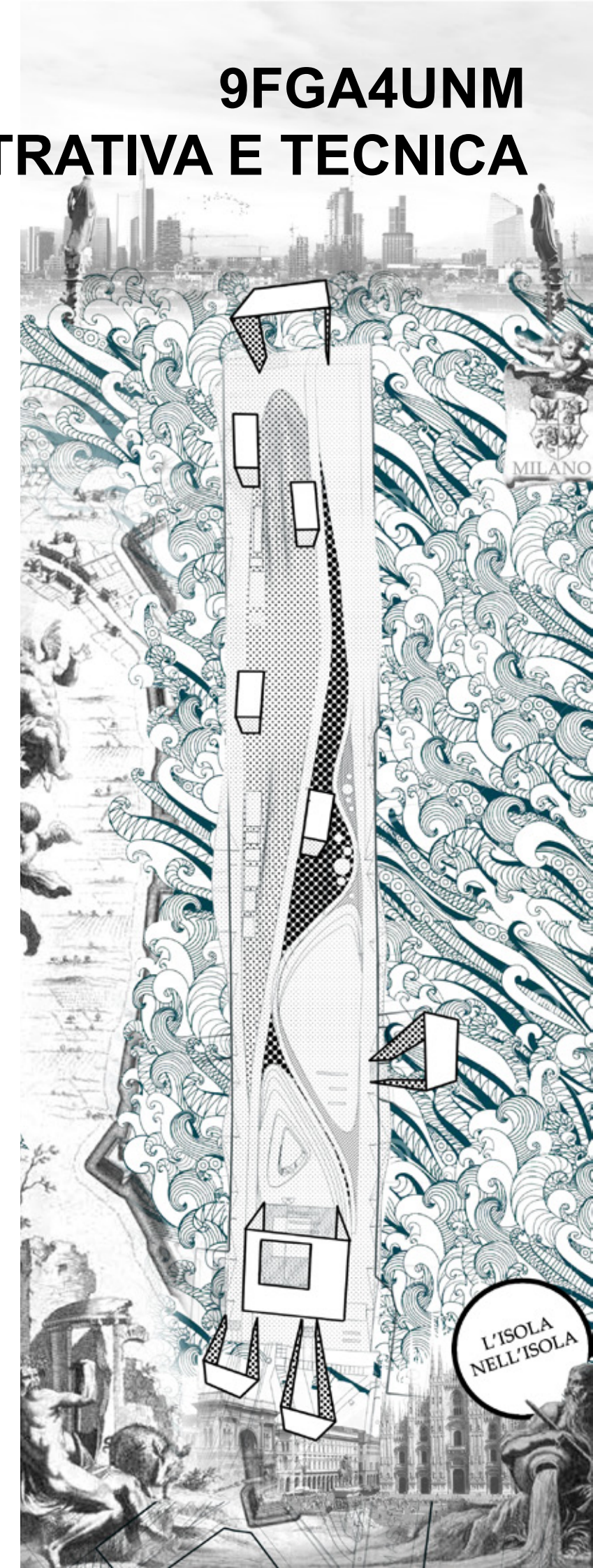


9FGA4UNM RELAZIONE ILLUSTRATIVA E TECNICA



C'era una volta un'isola, un re buono con una copiosa barba e due robusti baffi che gli davano un'aria severa e importantissima: si chiamava re (.....), che inizialmente era un carrettiere, era un buon amministratore, era amante delle piante, di cui coltivava quelle che davano vantaggio all'uomo e dello sport che migliora la forma fisica, ma che talvolta può aiutare oltre il corpo anche a raddrizzare le le idee, amava il riposo salutare nel verde con un buon libro da leggere: insomma era davvero un re da favola.

Ma il re non era tranquillo e passeggiava nervosamente dimenticandosi perfino di mettere il segno al libro che stava leggendo e perfino non ricordava il rigo che aveva già letto.

Ma perché sei così pensieroso gli chiese uno scoiattolo di passaggio? Tu non sei di queste parti e perciò non sai che sono molto preoccupato per le mie tre figlie, che ormai sono diventate grandi: i loro nomi sono (.....), (.....) ed (.....) e, credi al loro vecchio padre, di giudizio non sono cresciute tanto. Figurati che vogliono viaggiare in tutto il mondo torno torno per monti e per valli, conoscere la gente che ci abita e fare la propria esperienza di vita.

Brave figliole mi sembra nell'insieme, disse lo scoiattolo che non era dell'isola, perché ti immalinconisci tanto per una cosa che succede frequentemente ormai? Perché sono le mie figlie, ed io le devo preparare a governare l'Isola quando io non ci sarò più. Lo scoiattolo a questo punto disse: lasciale andare, istruiscile bene e con garbo su ciò che possono incontrare nel mondo. Ma il re non era tranquillo a fece costruire nell'isola tre portali moderni di marmo, uno per figlia perché i figli debbono avere tutto uguale e ci fece mettere tre grosse porte con catenaccio.

Nel frattempo una delle figlie aveva ascoltato tutto dietro una siepe di alloro.

Si riunì con le sorelle per decidere cosa fare giacché il padre aveva precisato che le porte sarebbero state realizzate presto: la figlia più giovane esclamò: come faremo a vivere in un lembo chiuso da portoni quando fuori c'è il mondo?.

E fu così che, di soppiatto, partirono e se ne andarono da casa. Partite le ragazze, il re era disperato, non voleva fare più il re dell'isola, non voleva ricordare quanto era bello, nonostante qualche discussione che non conta, quando c'erano le tre figlie.

Decise allora di fare un bando pubblico e si affidò ad un uccellino, che aveva un piumaggio di tutte le sfumature del verde, per essere sicuro che arrivasse alle orecchie delle figlie e in questo bando stabilì che le porte sarebbero state abbattute e i portali aperti, facendo anche sapere alle figliole che avrebbero potuto fare nell'isola quello che avevano nel cuore.

L'uccellino verde fece il suo dovere e guidò le ragazze a casa dopo aver attraversato monti e valli, superate mille fatiche.

Ci fu un festoso ritorno, la prima figlia carica di racchette, di palle di tutti i tipi giunse per prima per attrezzare un'area per lo sport, la seconda, zappa e rastrello alla mano, era ansiosa di realizzare un piccolo orto, di coltivare la terra e trarne frutto. Da ultimo, affannata, arrivò la terza con tutto il necessario per esprimere la sua passione per le arti, la musica, la pittura.

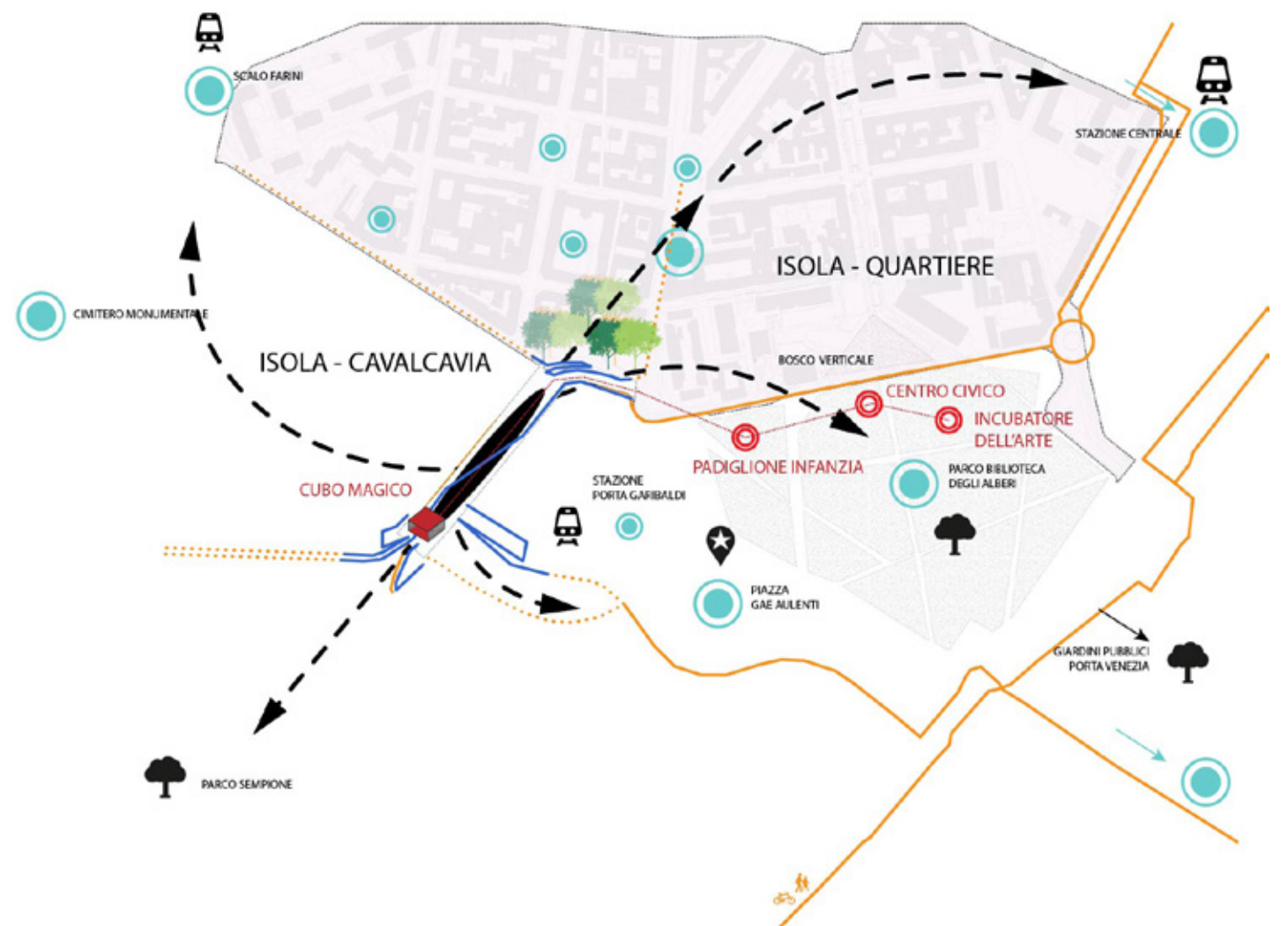
Da quel momento l'isola fu aperta è goduta da tutti,

L'uccellino modulò il suo canto da un ramo di ciliegio fiorito, il re e le figlie vissero felici e contenti.

1. IL CONCEPT GENERALE DI PRIMA FASE E LE INDICAZIONI FORMULATE DALLA COMMISSIONE GIUDICATRICE

L'approfondimento della proposta progettuale di prima fase, in accordo con le indicazioni della Commissione Giudicatrice, pone la precisazione del concept originario di "isola verde", concepita come morbida e sinuosa ri-naturalizzazione del paesaggio urbano, al centro del proprio percorso di sviluppo e maturazione dell'idea creativa iniziale. La definizione di una sequenza di nuovi spazi trattati a verde e dedicati ad una variegata serie di attività culturali-ricreative, la composizione paesaggistica ed architettonica dei nuovi percorsi pedonali e ciclabili ricerca una geometria plastica, dolce, curvilinea, in evidente contrasto con la attuale linearità geometrica dell'impalcato del "Busa". Lo sforzo progettuale e compositivo si è concentrato nella decisa volontà di tracciare linee fluide, morbide, sinusoidali, capaci di definire, nel loro complesso, "l'isola che non c'è", quella dove "non ci son santi né eroi (...) [dove] non ci son ladri (...) non c'è mai la guerra (...) ed i bambini possono raggiungerla, grazie all'immaginazione, seguendo la "Seconda stella a destra (...) e poi dritto fino al mattino": "L'isola-cavalcavia nell'Isola-quartiere"; luogo di evasione dalla frenesia urbana, luogo dove naufragare, luogo di sogni e di piacevole smarrimento, dove il "naufragio" è inteso come momento di evasione dalla città, luogo di ricerca e scoperta; l'isola per il quartiere, pronta ad essere ri-colonizzata e restituita alla comunità, "l'Isola per l'Isola". L'isola nell'isola si propone di ri-conciliare l'attuale realtà urbana, di armonizzare, attraverso la ri-naturalizzazione dello spazio urba-

no, la stridente diversità tra la tradizione del quartiere di Isola e la modernissima immagine delle recenti operazioni immobiliari. Un impianto semplice, un'area unitaria sistemata al centro ed articolata in sottoinsiemi funzionali e come giardino, un anello di circolazione attorno, un nuovo sistema di connessioni pedonali e ciclabili. Non più il cavalcavia di oggi, su cui si sale solo dalle opposte estremità, ma un nuovo sistema di percorsi e di accessi lo "raggiungono" e lo rendono "colonizzabile" da terra. A tal fine sono state mantenute e potenziate tutte le "passerelle rampicanti" della prima fase, le "zampe organiche", ovvero le connessioni ciclabili e pedonali "da" e "per" il cavalcavia, sia in corrispondenza delle testate dell'intervento, sia in direzione della Velostazione e di via Giuseppe Ferrari. E ciò aumentandone la percorribilità e la fruizione non solo ai pedoni ed ai cicli, ma anche agli anziani, ai bambini, alle persone con impedita o ridotta capacità motoria, lavorando soprattutto sulla ridefinizione delle relative pendenze. Dietro le indicazioni formulate dalla Commissione Giudicatrice si è inoltre ricalibrata la dotazione complessiva delle attrezzature sportive ed è stata estesa la superficie complessiva degli spazi coperti che, con una variegata punteggiatura gerarchica, trovano posizione lungo lo sviluppo longitudinale del cavalcavia. È stato reinterpretato il concetto delle "cassette a vagoni mobili" proposte in prima fase conferendo ad esso la funzione di strumento base del percorso di partecipazione. È stata riequilibrata infine l'immagine vegetazionale della ri-naturalizzazione dell'impalcato del "Busa", adeguando tipologia e di-

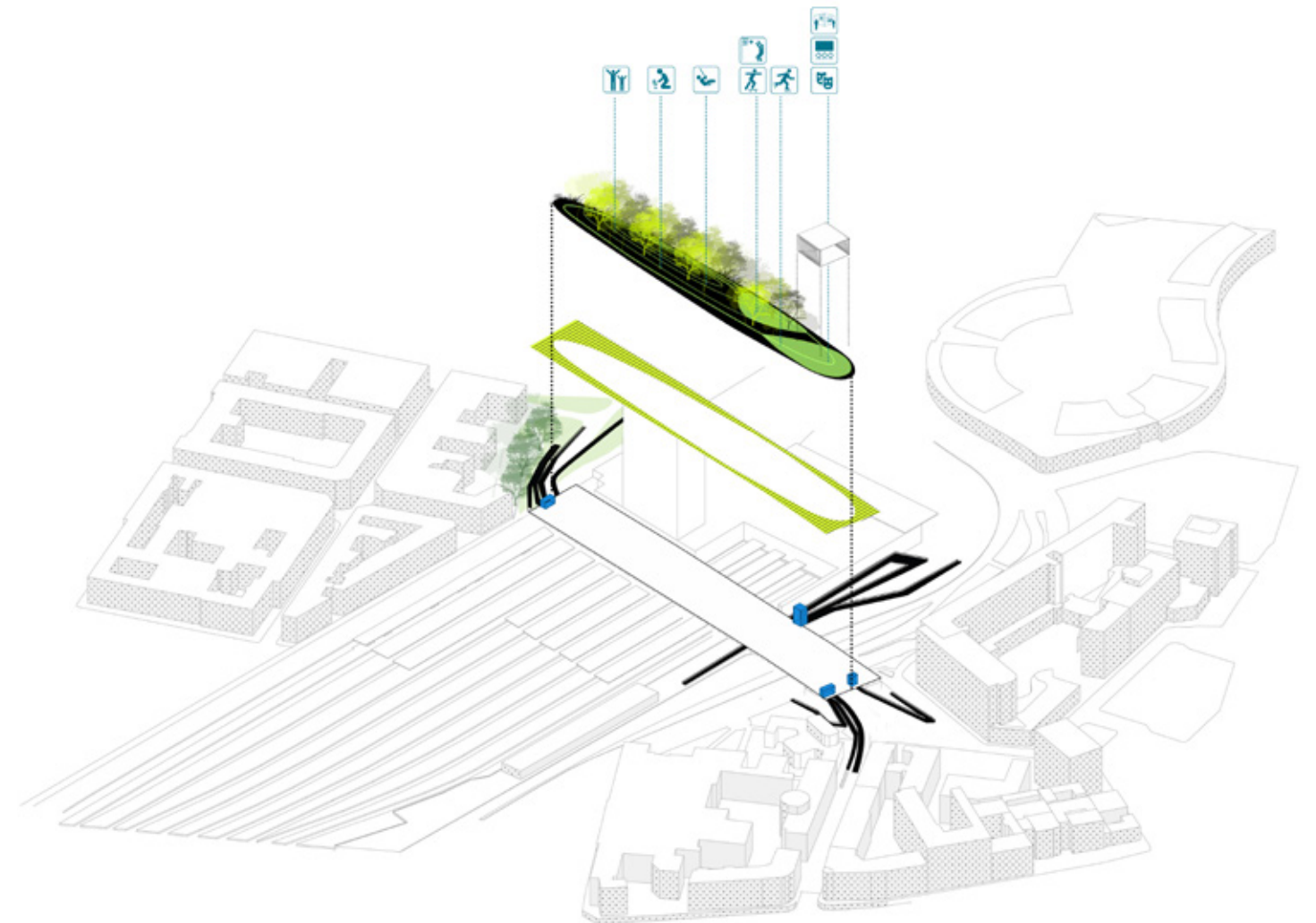


mensione delle alberature messe a dimora alla reale consistenza degli strati di terra realizzabili.

2. ILLUSTRAZIONE DELLE RAGIONI DELLA SOLUZIONE PROPOSTA E MOTIVAZIONE DELLE SCELTE ARCHITETTONICHE E TECNICHE DEL PROGETTO

La volontà di sviluppare il concetto di “isola nell’[quartiere] isola” e di dare un concreto corpo all’iniziale slogan creativo, si è materializzata dunque in “isola - bosco”, caratterizzata, lungo lo sviluppo longitudinale del “Bussa”, da una sezione trasversale ad altezza variabile, trattata ad area naturale e verde, attrezzata con spazi pedonali e ciclabili, spazi dedicati al tempo libero, allo sport ed a coltivare frutti e relazioni sociali. Tale idea di partenza si è intrecciata con una strategia progettuale che, maturando, è divenuta sempre più consapevole e complessa, ed ha cercato di raccogliere, interpretare e sintetizzare tutte le realtà, gli stimoli e le sensazioni, positive e negative, ricevuti in questo periodo, ed in più riprese, a seguito dei sopralluoghi effettuati nell’area. Si è così ri-meditato sulla storia del quartiere “Isola”, confermandone la mai sanata cesura prodotta dal fascio ferroviario. Abbiamo ri-acquisito l’effervescenza culturale ed artistica dei residenti immaginandone le naturali aspettative confermate anche dagli esiti del percorso partecipativo già intrapreso. Abbiamo registrato più volte le variegate caratteristiche urbane dell’area oggetto di intervento, enfatizzate anche dalle recenti operazioni di trasformazione che contrappongono il tessuto storico e consolidato dei quartieri di Isola-Garibaldi con le architetture marcatamente verticali del “Bosco verticale”, delle torri “Unicredit” e dell’edificio

“Beni Stabili”. Abbiamo ri-acquisito l’importanza del parco denominato “la Biblioteca degli alberi”, intuendone l’importanza della realizzazione, soprattutto per gli auspicati effetti di riammagliatura e ricomposizione dei tessuti limitrofi e confinanti. Abbiamo annotato le evidenti carenze di permeabilità trasversale dell’impalcato del cavalcavia rispetto alle superfici urbane sottostanti, sanabili, a fronte dell’importanza dimensionale del fascio ferroviario, solo in corrispondenza delle testate del cavalcavia. Abbiamo ri-confermato l’importanza determinante della riconnessione urbana operabile longitudinalmente al cavalcavia, la sua naturale ri-connotazione ad asse a lenta fruizione, per assecondarne la grande potenzialità a diventare asse privilegiato di visuale per godere della vista sulla città e sul nuovo scenario metropolitano di “Porta Nuova”. Abbiamo “ascoltato” l’importanza della “ri-naturalizzazione” e “socializzazione” del cavalcavia come strumento capace, più di ogni altra trasformazione attuabile, a divenire elemento di cerniera e di saldatura tra i tessuti urbani consolidati e quelli di più recente formazione. Abbiamo ri-acquisito l’importanza di definire una soluzione partecipata, inclusiva e condivisa dalle comunità e dalle Associazioni ivi residenti, per la determinazione finale di alcune specifiche funzioni attribuibili ad alcuni elementi caratterizzanti dell’intervento. Abbiamo inoltre rilevato nell’area la presenza di diversi complessi scolastici quali la scuola materna di via Quadrio, la scuola elementare di via Dal Verme / Pastrengo, la scuola media di via Pepe, riscontrando come tale vicinanza rappresenti un’opportunità straordinaria per assicurare qualità e contenuti alla “rifunzionalizzazione”

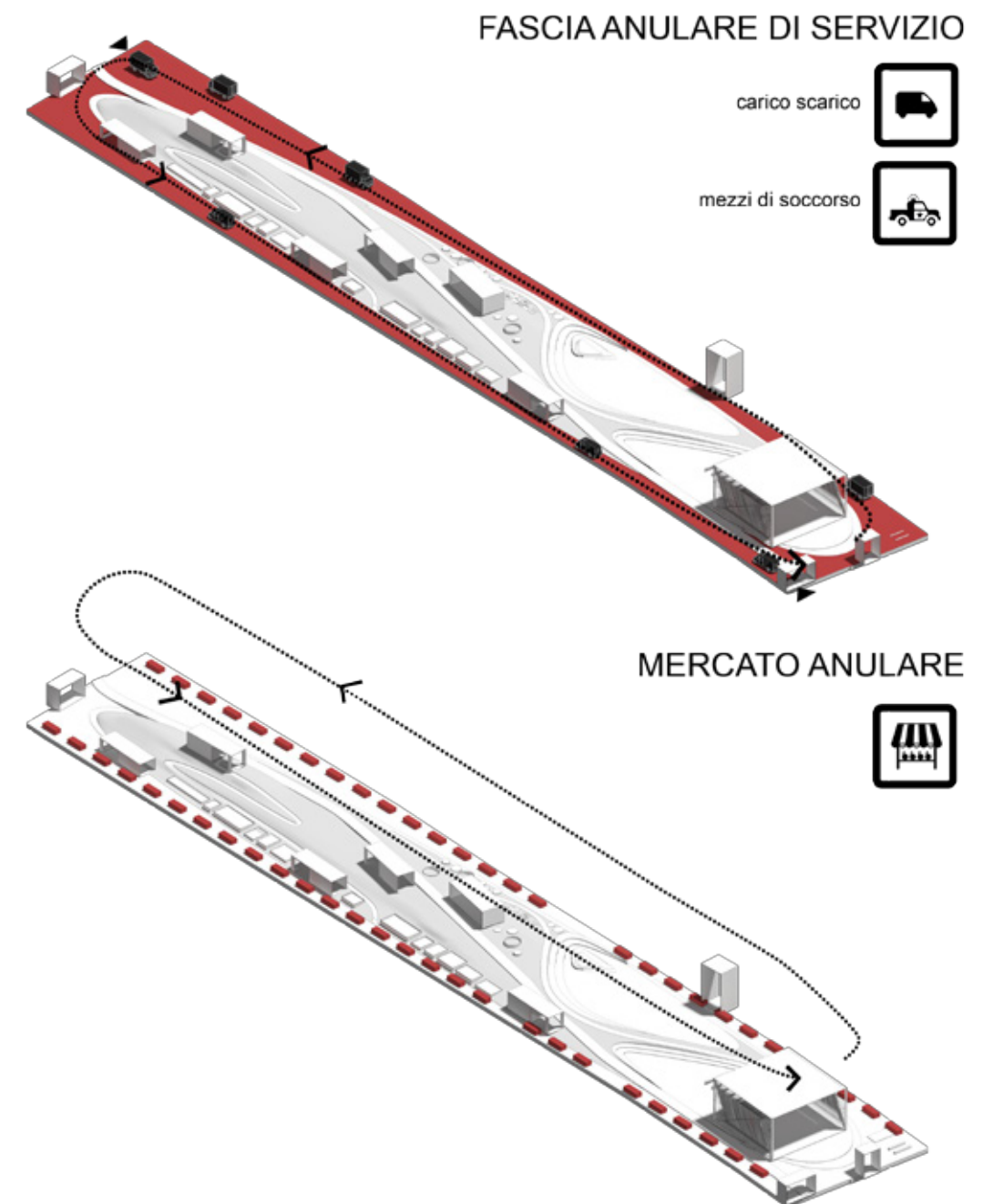


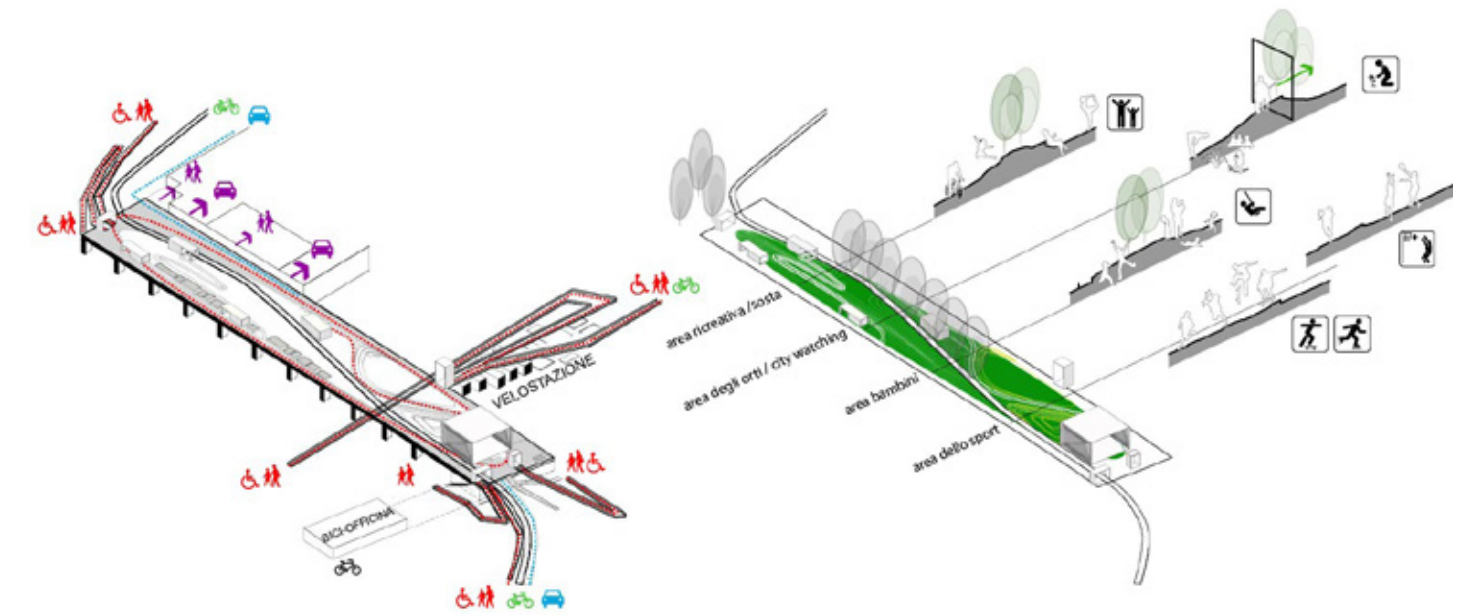
del cavalcavia, ritenendo dunque necessario pensare alcuni dei nuovi spazi dedicati alla naturale espansione delle ordinarie aule scolastiche. In risposta a tale complessità urbana è stato dunque ri-acquisito e sviluppato l'iniziale concept generale, mantenendo sostanzialmente invariati tutti i principali elementi informativi che ne avevano caratterizzato l'immagine complessiva risultante.

3. DESCRIZIONE GENERALE DELLA SOLUZIONE PROGETTUALE DAL PUNTO DI VISTA FUNZIONALE

Il parco lineare dell'Isola verde nell'Isola, viene dunque confermata sull'intera porzione centrale che si distende longitudinalmente sull'impalcato del cavalcavia, connotata ad esclusiva fruizione pedonale e ciclabile, attrezzata con idonei e dedicati percorsi, punteggiata da strutture lignee prefabbricate concepite come spazi coperti polifunzionali aperti verso l'esterno, arricchita da aree ricreativo-culturali, spazi attrezzati per lo sport ed il tempo libero, orti e community gardens. Ma soprattutto isola verde, con una vegetazione articolata di alberi, arbusti, tappezzanti, perenni, dove addentrarsi, camminare e correre fino a perdersi, rincorrendo profumi e colori variegati; quasi un viaggio in un magico luogo naturale ed incontaminato all'interno della città moderna, dove la forza paesaggio naturaliforme si mescola, in una sequenza di immagini in rapida successione, con squarci del paesaggio metropolitano ed urbano, con i suoi rumori finalmente attenuati e lontani. Un'autentica isola, una sorta di oasi naturale, dove ci accoglie un gruppo di agrifogli e tassi, sempreverdi

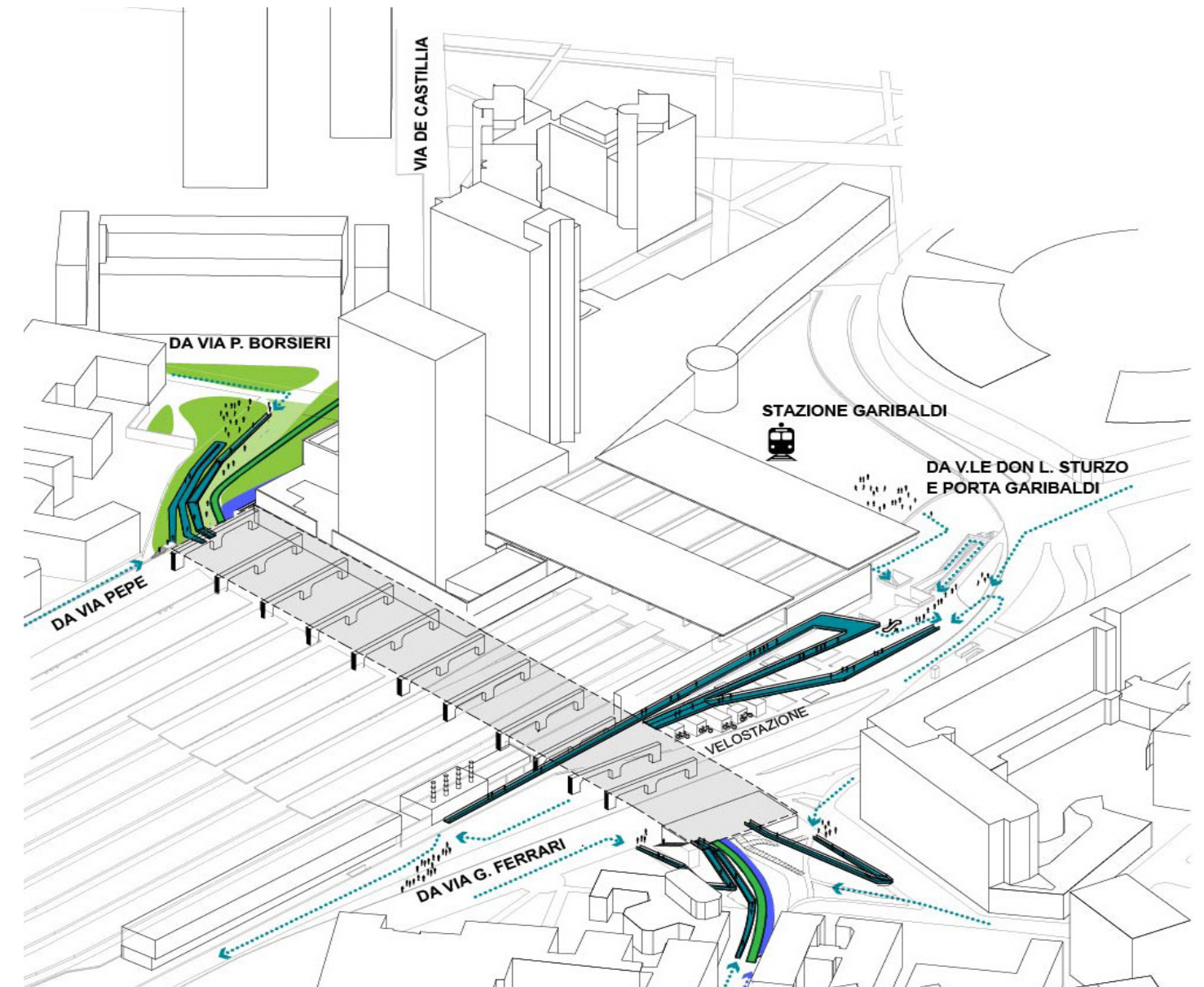
sciafile all'ombra dell'edificio Beni Stabili, mentre un carpino bianco ci introduce alla zona degli orti, tra melograni da fiore, profumati ligustri, peri e pruni da fiore per attirare i pronubi, tra siepi basse e bordure di lavande, aromatiche, emerocalli, rose e ortensie. Qui si può coltivare la terra ed i buoni rapporti, sedere all'ombra degli aceri e riposare. Qui le mamme che accompagnano i figli adolescenti a giocare possono serenamente chiacchierare tra loro in libertà e tranquillità, lasciandosi trasportare da una generale atmosfera quasi "sospesa" dalla realtà urbana circostante. L'intensa fioritura delle magnolie da fiore e il foliage dei cornus abbracciano l'area dedicata al gioco ed ai ragazzi resa ancora più vivace dalle erbacee perenni e dalle graminacee ornamentali: un mare sericeo di fiori ed erbe in ogni stagione, con poca e semplice manutenzione. Le fasce laterali dell'impalcato rimangono trattate come anello perimetrale a servizio di una depotenziata accessibilità veicolare, limitata alla esclusiva carrabilità da parte dei mezzi pubblici e da parte dei mezzi di servizio e soccorso. L'accesso veicolare a tale anello viene inoltre consentito ai mezzi impegnati nell'allestimento di spettacoli ed eventi da organizzare nelle aree rifunzionalizzate del nuovo percorso, mentre il lato di tale anello adiacente all'immobile di proprietà di Beni Stabili, è percorribile veicularmente anche da parte di mezzi privati diretti verso lo stesso immobile. L'utilizzo di pavimentazioni di tipo naturale ecologico e riciclato costituirà elemento di garanzia per la attenuazione del carattere "veicolare" di tale anello. Tutti gli "approdi" all'Isola da parte delle nuove passerelle ciclo-pedonali rimangono enfatizzati





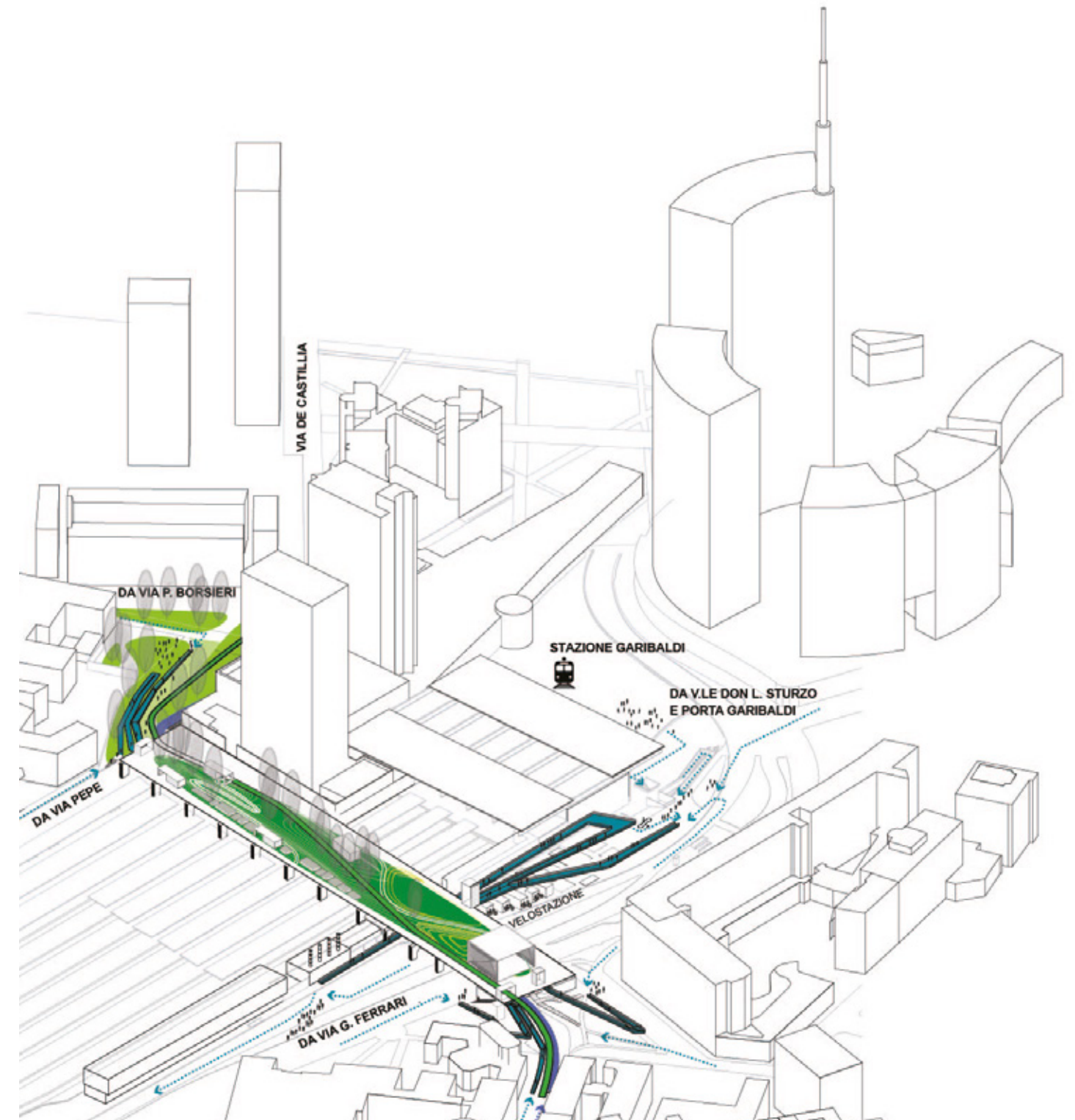
da vistosi elementi prefabbricati in legno i quali, ciascuno con una propria proporzione e dimensione, assolvono lo scopo di segnalare alla città la presenza di una nuova connessione urbana. Oltre questo, essi si qualificano più significativamente come potenti elementi posti a "Cornice" di nuove e suggestive visuali che si aprono dal cavalcavia sul paesaggio urbano circostante, divenendo autentici "Portali" che vogliono raccontare e rappresentare alla città le emozioni di una nuova e suggestiva sequenza visiva e paesaggistica, dovuta alla percorrenza lenta ed inclinata delle passerelle. Rispetto all'idea presentata in prima fase, lo sviluppo della progettazione ha portato anche alla definizione di nuovi elementi ed ad una più precisa connotazione di tutte le parti essenziali dell'impalcato del "Bussa", ripensando e migliorando anche le testate del cavalcavia. All'interno della fascia centrale dell'isola, abbiamo ampliato e distinto in due grandi aree, lo spazio per le attività ludiche e sportive e quello polivalente per le attività socio-culturali destinato ad una pluralità di eventi e manifestazioni. Tali spazi sono interpretati come ambiti compenetranti l'uno nell'altro, per assicurare la necessaria completezza organica del nuovo insieme. Due spazi complementari, dalla geometria morbida, denominati "tappeti dello sport", due "impronte" curvilinee, accoglienti, sagomate a goccia, attrezzate per lo skateboard, la pallacanestro, la pallavolo ed idoneamente pavimentate. Nell'impronta più a sud abbiamo inserito un "cubo magico", una struttura coperta e parzialmente schermata da un involucro permeabile di elementi ombreggianti, una struttura semplice ed architettonicamente accattivante da approfondire nei

dettagli nella successiva fase di partecipazione. Il cubo introduce un'ampia area coperta, all'ombra, circoscritta e protetta, facilmente allestibile per ogni tipologia di evento e spettacolo, compresi quelli circensi della scuola di zona. E' una scatola delle sorprese e delle novità, dotata di un ampio e dedicato spazio esterno attrezzabile con sedute anche per eventi di più grandi dimensioni, uno spazio flessibile e polivalente a servizio delle comunità locali, adatto ad ospitare, per esempio, anche gli eventi dei plessi scolastici limitrofi. Un luogo, dunque, dove poter svolgere momenti di didattica all'aperto, a diretto contatto con il verde, con le specie vegetali di nuovo impianto, con gli alberi e con gli adiacenti orti e frutteti. Un potenziale spazio di apprendimento diretto, dove è possibile ri-avvicinarsi alla natura, conoscerla, toccarla, osservare da vicino e lasciarsi coinvolgere dagli effetti che produce la ciclicità delle stagioni. Una struttura funzionale estremamente versatile, luminosissima, caratterizzata dal dinamico chiaro-scuro prodotto delle strutture ombreggianti perimetrali, dal design semplice e lineare, con finiture in legno naturale e verniciato, capace di ridisegnare con carattere e decisione, per la sua estrema visibilità dall'asse della via Giuseppe Ferrari, il profilo e lo skyline del cavalcavia. La sua ubicazione sulla verticale del terrapieno della testata sud, rende inoltre possibile la realizzazione di un collegamento verticale diretto con il livello sottostante del marciapiede di via Giuseppe Ferrari, con un conseguente possibile miglioramento delle condizioni generali di accessibilità e fruibilità di tale struttura. La re-interpretazione del concetto delle "casset-



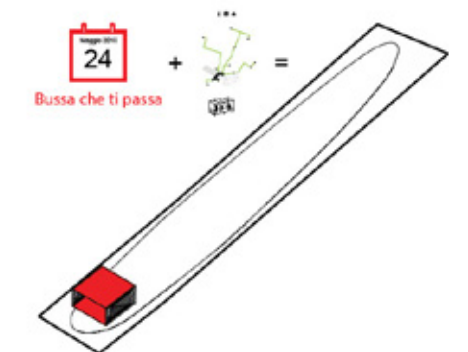
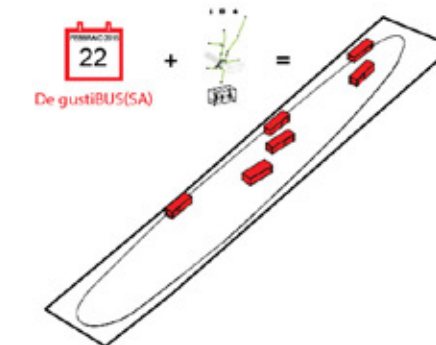
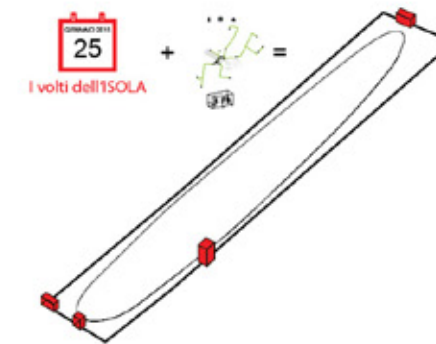
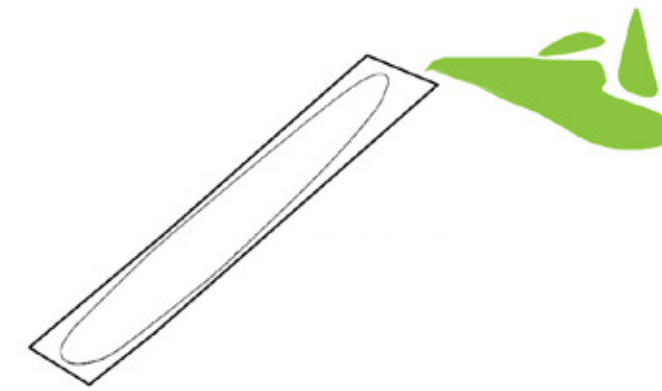
te a vagoni mobili” ha portato alla ri-definizione di una serie di piccoli edifici in legno, denominati “le stanze di quartiere”, piccoli volumi prefabbricati in legno di forma stretta ed allungata distribuiti nella zona nord dell’isola centrale. Essi sono caratterizzati da una parte aperta e da una parte chiusa, rappresentano spazi a disposizione della comunità dove collocare funzioni di servizio e di supporto, rimesse attrezzi per l’area degli orti, spazi per piccole funzioni commerciali, bar caffetteria, belvedere, spazi per la sosta, pic-nic ed il ristoro, per l’incontro, la lettura e lo studio. “Le stanze di quartiere” concepite come “vagoni mobili” in quanto alcune di queste strutture, completate prima dell’intervento di rifunzionalizzazione del cavalcavia, saranno collocate, già nella fase di successiva Partecipazione del progetto, all’interno del quartiere in posizioni sensibili e strategiche. Durante tutte le fasi della successiva progettazione partecipata e fino alla realizzazione dell’intervento, tali strutture mobili assumeranno la funzione di “presidi urbani”, di “segni e tracce” della trasformazione in atto, piccoli ambiti di laboratorio di progetto, di informazione e di incontro. Attorno ad esse si creeranno luoghi e spazi aperti di convergenza per attività di quartiere legati alla discussione del progetto o anche per attività ordinarie della comunità, quali piccoli incontri ed eventi. Sia nella fase progettuale che di realizzazione, l’attenzione e la condivisione alla trasformazione resterà alta, la “familiarità” si andrà costruendo nel tempo in modo che, a lavori completati, le piccole strutture di presidio torneranno sul cavalcavia con assegnata la destinazione loro deputata dalla comunità, e ciò costituirà dunque, già di per sé, garanzia di riconoscibilità nel progetto da

parte della comunità e dimestichezza d’uso con importanti elementi funzionali dell’intervento. Da ciò ne consegue una relazione biunivoca “dentro-fuori”, ovvero una nuova relazione tra Isola-quartiere ed isola-cavalcavia e in senso più esteso, attraverso la nuova struttura di connessioni funzionali di cui sarà dotato il cavalcavia, un nuovo rapporto tra l’isola quartiere e la città, un nuovo insieme urbano. Oltre alle stanze di quartiere, anche qualche portale informativo, alcune fioriere e soprattutto gli “orti in vaso” potranno essere realizzati prima della esecuzione dei lavori sul Bussa, in modo che essi siano curati e coltivati dalla gente del quartiere, anziani e bambini, per poter essere poi riposizionati sul cavalcavia a lavori completati, con un esempio e nucleo di processo partecipativo. Gli orti in vaso, di cui alcune su ruote, rappresentano infatti un altro elemento significativo del progetto capace di promuovere una allargata e riconoscibile identità nel sentire comune delle comunità. Ciò che più è importante di questa esperienza di coltivazione urbana e community gardens è soprattutto l’aspetto sociale, ovvero un modo diverso di vivere la città da parte degli cittadini, di sentirla a alla propria misura, condividerla e custodirla; ma anche l’aspetto didattico, sperimentale, di diffusione di una cultura ambientale, utile soprattutto alle comunità scolastiche del quartiere. Un orto didattico ispirato alla sostenibilità, alla biodiversità ed alla sicurezza alimentare, alla condivisione dei saperi della terra, basato su tecniche sostenibili, dalle pratiche irrigue alle varietà locali. Gli orti in vaso sono aperti a tutti i cittadini: chiunque con le proprie mani potrà condividere con la famiglia e con gli altri il piacere di



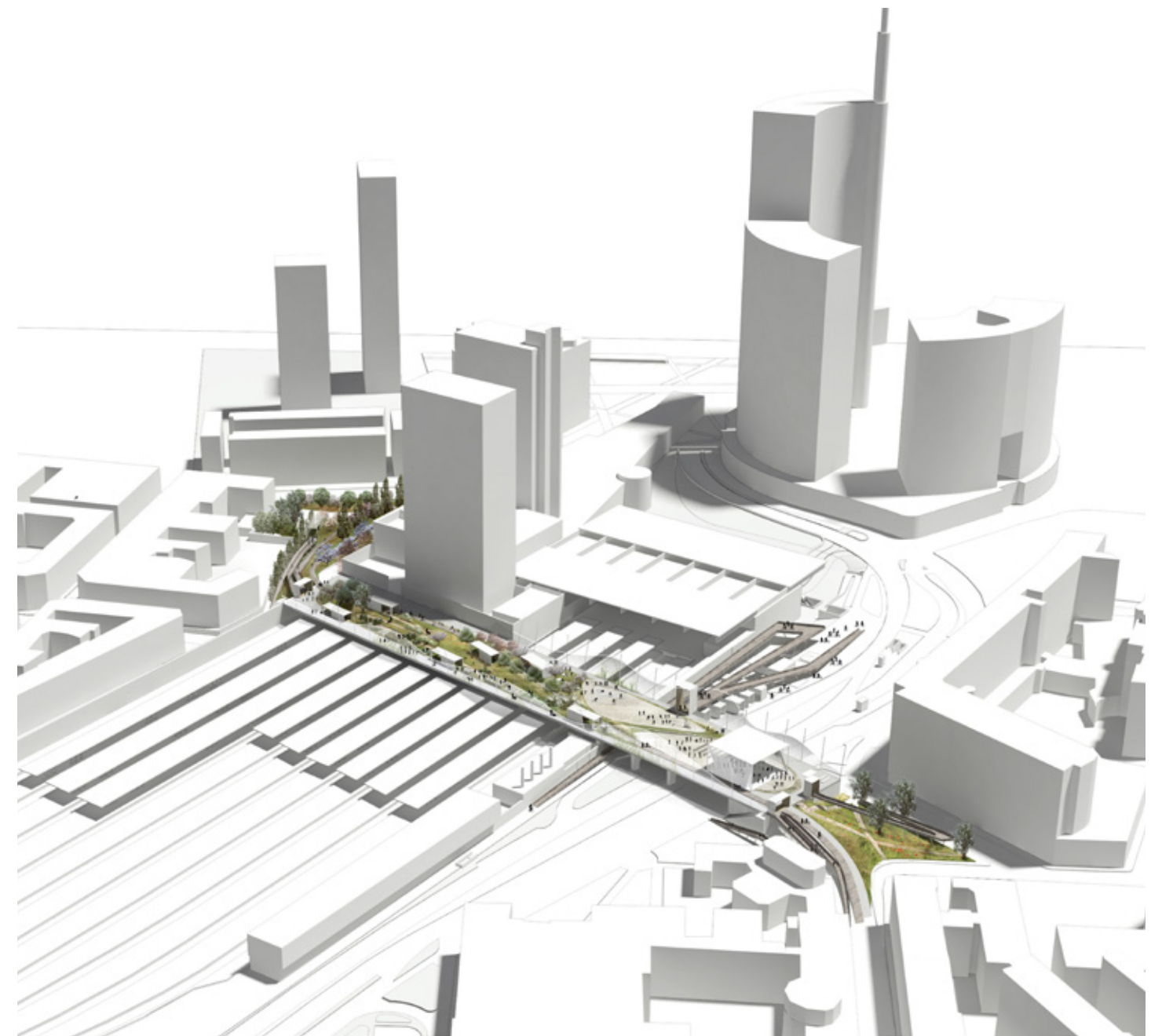
veder germogliare ciò che si è seminato, scoprire quanto sia semplice, sano, divertente ed economico ottenere fiori, verdure ed ortaggi freschi, da portare anche a tavola ogni giorno. Per porre rimedio al rischio di caduta dall'alto di materiali ed elementi presenti sull'impalcato del cavalcavia, specialmente sul fascio di binari sottostante, si è previsto, su entrambi i lati esposti dell'impalcato, lo sviluppo di un parapetto e di una rete in canapa o altro materiale naturale di idonea resistenza, ancorata ad alti pali metallici o in legno lamellare, capaci, nel loro insieme, di ri-caratterizzare l'immagine architettonica complessiva del cavalcavia. Il passo ritmato dei pali variamente inclinati sulla verticale, la dolce curva parabolica disegnata dall'estremità sommatiale della rete in appoggio su di essi, la funzione duale dei pali, concepiti sia come elementi di sostegno, sia come apparecchi illuminanti, costituiscono un elemento importante per l'unitarietà complessiva dell'immagine risultante. Non solo: la slanciata altezza dei pali, il loro trattamento cromatico, la dualità data dalla alternanza della loro superficie, in parte opaca ed in parte necessariamente trasparente e luminosa, e, non da ultimo, l'effetto di filtro schermante ed ombreggiante dell'alta rete naturale, sono garanzia di una importante visibilità e riconoscibilità del nuovo intervento da ogni punto del contesto urbano limitrofo. Sulla superficie di tale rete, potranno crescere e svilupparsi specie rampicanti. Gli altri elementi che assicurano continuità di immagine e funzionale all'insieme, oltre all'anello carrabile già descritto, sono i percorsi ciclo-pedonali che attraversano l'isola-cavalcavia. La pista ciclabile, bi-direzionale e su sede propria, è un percorso, dolcemente sinuoso e curvilineo

che, con una larghezza minima di 2,50 m, si snoda ininterrottamente dalla salita di via Maurizio Quadrio e, attraversando la poliedrica sequenza degli spazi finora descritti, confluisce nella leggera discesa della testata nord del cavalcavia, fino ad innestarsi sull'esistente tracciato ciclabile posizionato sulla banchina di via Gaetano De Castilia. La composizione e progettazione delle testate è stata oggetto di una attenta ri-valutazione e riflessione. Per la testata sud è stata completamente confermata l'impostazione generale di prima fase ed il relativo approfondimento ha portato soltanto alla ricalibrazione dello svolgimento geometrico delle passerelle. In tale lato viene mantenuto inalterato il piccolo giardino della scuola materna e la esistente cabina metano A2A ricavata nella scarpata verde. Più incisiva è stata invece la trasformazione e la ridefinizione della testata nord: qui, a ridosso della costruenda Biblioteca degli alberi, si è disegnata una "porta verde", un giardino di ingresso e di connessione tra il l'isola-cavalcavia e l'isola-quartiere. Un giardino da attraversare che riprende la geometria a "goccia" del disegno del cavalcavia, un piccolo polmone verde che costituisce elemento di continuità e saldatura con la rete dei giardini esistenti e dei parchi in via di definizione. È studiato come spazio per la sosta ed il tempo libero, immediatamente contiguo agli spazi dell'associazione Pepe verde che potrebbe contribuirne alla cura e valorizzazione incrementandone anche l'uso ad orto. Dall'alto, il verde scende morbidamente, tracima dal cavalcavia, dal basso, il verde si arrampica dalla città fino a raggiungere il piano del cavalcavia. Il progetto prevede la deviazione di via Borsieri il cui nuovo tracciato, leggermente ruotato rispetto allo stato attuale, è parallelo all'isolato compreso



tra via De Castilia e via Gonfalonieri, attestandosi ortogonalmente su via De Castilia. Tale rotazione dell'asse di via Borsieri apre lo spazio alla realizzazione del giardino alla base del cavalcavia. Il giardino assume il valore di quinta prospettica dell'asse stradale che da Piazza Lagosta o da Piazzale Segrino, si distende lungo via Borsieri. In lontananza, le torri di Beni Stabili sembreranno poggiate sul verde ovvero emergere dalle alte chiome alberate. Allo stesso modo il nuovo giardino, la porta verde costituisce il fondale alla conclusione di via De Castilia, la naturale conclusione e connessione con il parco della Biblioteca degli Alberi e con il giardino comunitario Isola Pepe Verde, al fine di determinare, quindi, una autentica ed ininterrotta continuità verde tra il costruendo parco e l'isola-cavalcavia. Così i due distinti ambiti pubblici di intervento assumono il valore di unica dorsale verde urbana, connessa alle funzioni pubbliche ed alle attività del quartiere allargato. Un sistema urbano unitario, omogeneo e ben integrato. L'attuale area a parcheggio di via Borsieri viene dunque ri-naturalizzata, per consentire la messa a dimora di nuove alberature di 1° e 2° grandezza: un gruppo di magnolie grandiflora e carpini protegge questo nuovo spazio di verde pubblico dal traffico di via Borsieri; ontani su suoli degradati e un gruppo di ginkgo, dallo spettacolare foliage autunnale, animano un angolo apparentemente residuale, che invece così può connettersi al sistema lineare del verde costituito da Isola Pepe Verde e dai maestosi olmi cresciuti spontaneamente sulla massicciata della ferrovia in via Pepe. Un filare di querce fastigate indica il percorso ciclopedonale, tra gruppi di liriodendri, che fioriscono generosamente in estate, di paulonia, con fiori profuma-

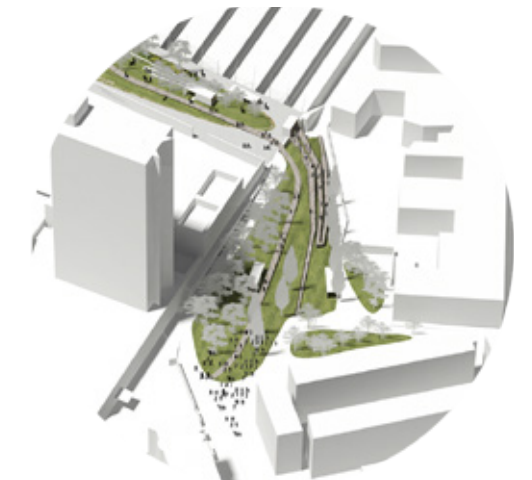
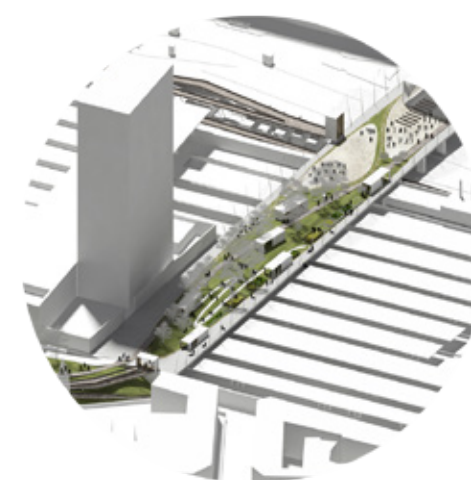
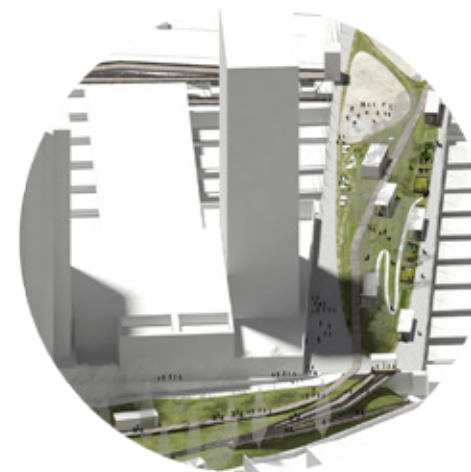
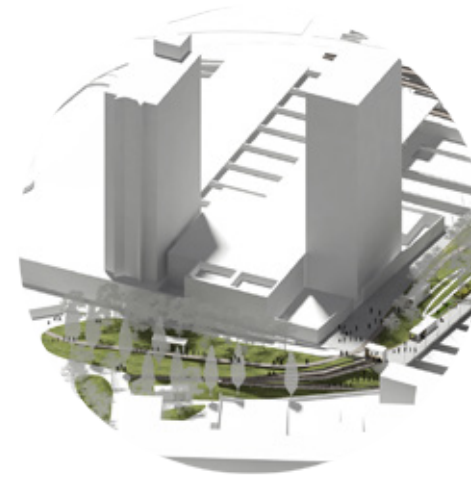
tissimi in primavera, liquidambar e parrozie dagli incantevoli colori autunnali. Alla loro base grandi macchie di arbusti da fiore rustici, come abelie, weigele, ceanoti, ligustri, potentille, tra gli altri. In aderenza all'edificio di Beni Stabili, viene sistemata la prosecuzione veicolare dell'anello che cinge l'isola-cavalcavia, spostata dunque in posizione marginale rispetto all'attuale assetto viario, per garantire continuità di servizio ed una più diretta alimentazione ai relativi ingressi di piano terra. In questo modo la connessione carrabile tra via Borsieri e via Pepe viene quasi completamente depotenziata, limitata a piccoli mezzi occasionali e residenti. Un rapido cenno, infine, nel merito, degli spazi posti al di sotto del piano cavalcavia, per i quali, ed in particolare per i locali destinati ad Archivio, si prevede una loro ri-funzionalizzazione come "officina della bicicletta". L'articolato programma di interventi fin qui descritto risponde compiutamente agli obiettivi generali fissati dal Bando e dagli atti di Concorso. Il variegato mix funzionale proposto, l'articolazione e la sequenza degli spazi verdi ed attrezzati, definiscono una strategia di insieme capace sia di "trasformare una grande superficie monofunzionale in una occasione di fare paesaggio", sia di delineare un variegato ed eterogeneo uso degli spazi, in grado di attivare una complessa e radicale socialità tra le comunità del contesto urbano allargato, sia di esprimere le potenzialità delle tipologie vegetazionali in termini di servizi ecosistemici.



4. DESCRIZIONE DELLA CARATTERIZZAZIONE DEL PROGETTO DAL PUNTO DI VISTA DELL'INSERIMENTO NEL CONTESTO DI RIFERIMENTO E LE RELAZIONI CON IL TESSUTO CIRCOSTANTE

La decisa operazione di ri-naturalizzazione dello spazio urbano, la connotazione ad isola verde, naturale ed incontaminata condotta sull'estradosso del cavalcavia, la chiara e forte identificazione e riconoscibilità dei nuovi spazi nell'ambito del paesaggio urbano circostante, costituiscono gli elementi determinanti dell'approccio progettuale e compositivo operato. Nell'ambito di tale approccio la naturalizzazione del Bussa e la sua ininterrotta continuità con il parco Biblioteca degli alberi, la creazione dei nuovi percorsi ciclo-pedonali, tutti connessi alle reti esistenti, la partecipazione con le comunità residenti, la flessibilità di organizzazione ed utilizzo del "cubo magico" e delle "stanze di quartiere", rappresentano i cardini della trasformazione proposta, in grado di promuovere l'auspicata ricucitura urbanistica tra i tessuti storici dei quartieri e le recenti trasformazioni in via di realizzazione e completamento. Il tessuto urbano oggetto di trasformazione si arricchisce dunque dell'isola-cavalcavia, la quale ne diviene quasi l'elemento principale di interrelazione e distribuzione: lo spazio verde e naturaliforme, il cubo magico, le stanze urbane, gli orti in vaso, i tappeti verdi dell'isola-cavalcavia si aggiungono dunque al Centro civico, al Padiglione infanzia, all'Incubatore delle arti, alla Casa della memoria, al grande parco della Biblioteca degli alberi come ulteriori e preziosi elementi di riqualificazione e valorizzazione dell'isola-quartiere.

L'isola cavalcavia mette in relazione, sia longitudinalmente, sia, con le nuove passerelle, anche in direzione trasversale: le nuove zampe organiche riconnettono il cavalcavia a terra, lo ri-colonizzano, lo rendono accessibile da tutte le direzioni. L'isola cavalcavia attrae e richiama: non più mero ed assolato spazio di attraversamento privo di ogni altro interesse e funzione ma, qualificandosi come luogo polivalente di incontro e socializzazione diviene finalmente elemento attrattivo e catalizzatore: i portali, il cubo magico, la natura dei suoi spazi verdi, le stanze di quartiere e gli orti in vaso, sono tutti spazi di forte richiamo e di grande interesse posti al servizio delle comunità, del loro tempo libero, della loro crescita ed interazione culturale, della educazione dei loro bambini. Non solo. La strategica posizione del cavalcavia, il suo stesso essere sopraelevato rispetto alla viabilità ed al piano del "ferro", lo qualifica, al contempo, come asse paesaggistico preferenziale di veduta sull'intero ambiente circostante, dal quale godere, finalmente al riparo dal sole, schermati dagli alberi e dall'alta rete in canapa, sia dei più vicini scenari urbani e metropolitani, sia delle lunghe visuali prospettiche in direzione degli incontaminati ambienti dolomitici. Di notte poi, la doppia scia cadenzata degli alti pali luminosi, una studiata e scenografica illuminazione puntuale capace di esaltarne gli elementi naturali ed architettonici salienti, determina un nuovo elemento forte e riconoscibile, che completa il paesaggio urbano e si aggiunge alle emergenze architettoniche delle recenti operazioni immobiliari ed urbanistiche.



5. DESCRIZIONE DEI CRITERI DI PROGETTO FINALIZZATI ALLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE, ENERGETICA, ED ECONOMICA

L'impostazione progettuale di insieme e l'obiettivo principale dell'intervento teso alla realizzazione di una isola naturaliforme e verde in sostituzione dell'asfalto di estradosso del vecchio impalcato, costituisce, già di per sé, garanzia di sostenibilità ambientale complessiva, con miglioramento della qualità di vita dei residenti e fruitori. La presenza di nuove ed estese aree verdi, tappezzate con specie erbacee ed arbustive, ombreggiate da diverse specie arboree, il tutto integrato a sistema con le aree verdi ed i parchi esistenti e di prossima realizzazione, non solo costituisce un'importante operazione urbanistica per la riarmagliatura dei tessuti esistenti, ma introduce un elemento significativo all'ecosistema ed al paesaggio urbano, capace di contribuire a mitigare l'inquinamento della varie matrici ambientali, di migliorare il microclima e aumentare la biodiversità. Oltre dunque agli ormai noti risultati in termini di rimozione degli inquinanti atmosferici (particolato, biossido di carbonio, azoto e di zolfo, ozono, ecc.), la presenza delle aree verdi in città, attraverso la naturale traspirazione e le chiome degli alberi, influenza la temperatura dell'aria, favorendo l'assorbimento delle radiazioni e del calore, con un positivo effetto di regimazione dei picchi termici soprattutto nella stagione estiva, assicurando, nel contempo, la formazione di microhabitat in ambiente urbano, utili alla sopravvivenza di molte specie vegetali ed animali. Ma più di tutto è interessante sottolineare soprattutto la funzione culturale e didattica di tali spazi

naturali e degli orti e community gardens prima descritti, nei termini, in particolare, di promozione di una cultura di sviluppo urbano sostenibile, di sviluppo di un percorso educativo e sociale finalizzato ad una maggiore conoscenza dell'ambiente, al suo rispetto, alla promozione della condivisione, della socializzazione e di una nuova cultura di cooperazione tra i cittadini. E ciò indirizzando e sviluppando tale formazione e cultura soprattutto nei bambini e nelle scuole. Per quanto attiene il ventaglio delle altre scelte e criteri operati, si rappresenta che tutti i materiali selezionati per i nuovi elementi costitutivi, per le pavimentazioni, per le finiture, per l'arredo urbano, per le necessarie dotazioni impiantistiche ed infrastrutturali, rispondono a criteri di sostenibilità ambientale, risparmio energetico, sfruttamento delle risorse naturali. Per quanto riguarda in particolare i materiali di pavimentazione dei nuovi percorsi ciclo-pedonali, la preferenza è stata sempre accordata a soluzioni di tipo naturale ed ecologico. Per l'anello veicolare esterno all'isola, si sono selezionate tipologie con pavimentazione ecologica in ghiaia stabilizzata alternate a masselli fotocatalitici autobloccanti in grado di attivare un forte processo ossidativo che porta alla decomposizione delle sostanze organiche ed inorganiche inquinanti che entrano a contatto con tali superfici. Per i percorsi ciclo-pedonali si adottano tipologie di pavimentazione stabilizzata ottenute mediante strato di misto granulare con sovrastante strato frantumato composto di ghiaia, ghiaietto e sabbia naturali, pavimentazioni ecologiche in terra stabilizzata mediante una miscela di terra e cemento. Per le aree dedicate allo sport sono sele-



zionate pavimentazioni a base di caucciù colorato riciclato e riciclabile al 100%. Il “cubo magico” e le “stanze di quartiere” sono elementi prefabbricati a struttura in acciaio o legno lamellare ed a struttura in pannelli autoportanti in multistrato di legno, idoneamente trattati con idonei prodotti, da subito pronti per essere lasciati a vista. Nel merito dell’irrigazione delle aree verdi si adotta un impianto automatizzato di sub-irrigazione, comandato da micro pannelli solari e funzionante prevalentemente con acqua piovana filtrata, caratterizzato dall’utilizzo di gocciolatori autocompensanti ad elevata uniformità di distribuzione dell’acqua. Tali gocciolatori, oltre ad evitare i fenomeni di erosione e dilavamento, favoriscono la penetrazione dell’acqua nel terreno, anche in condizione di notevole pendenza. Tali sistemi permettono di evitare bagnature indesiderate degli adiacenti manufatti e sono caratterizzati da una notevole riduzione dei costi di realizzazione e gestione, a seguito della minor pressione necessaria per il funzionamento dell’impianto. Tale condizione, quindi, consente di evitare dispendiose stazioni di pompaggio, la riduzione delle potenze installate, con conseguente riduzione dei consumi energetici globali. Per quanto riguarda l’impianto di illuminazione degli spazi esterni, oltre a garantire adeguati standard di progettazione per il monitoraggio ed il controllo dell’impianto stesso, sono utilizzati esclusivamente apparecchi illuminanti di caratteristiche idonee atti ad evitare ogni possibile fenomeno di inquinamento luminoso, alimentati a led o con lampade a basso consumo energetico. Per l’illuminazione di tipo più puntuale, interna alle aree funzionali dell’isola, si adottano anche apparecchi illuminanti a risparmio

energetico alimentati da celle fotovoltaiche. L’illuminazione degli spazi interni alle strutture prefabbricate è informata agli stessi principi appena illustrati.

6. ACCESSIBILITÀ, UTILIZZO, FACILITÀ ED ECONOMICITÀ DI MANUTENZIONE E GESTIONE DELLE SOLUZIONI DEL PROGETTO

La progettazione di tutti gli spazi è finalizzata a garantire la sicura fruibilità ed accessibilità da parte di tutti gli utenti, adulti e bambini, ed a soddisfare le esigenze di libera circolazione ed utilizzo anche parte di utenti con ridotta o impedita capacità motoria. Risultano accessibili tutte le strutture prefabbricate, il “cubo magico” e le “stanze di quartiere” ed in particolare sono state oggetto di attenta progettazione e calibrazione le passerelle ed i percorsi ciclo-pedonali, disegnati con idonee sezioni trasversali e pendenze, dimensionati nel rispetto del D.M. 239/89 e s.m. e i., dotati di ripiani intermedi con calpestio orizzontale per la sosta ed il riposo, soddisfacenti tutti i requisiti previsti dalle leggi e norme vigenti in materia. Al fine di allargare la fruibilità di tutti gli spazi ad ogni categoria di utenza, si sono adottati anche sistemi Loges di percorso tattili al fine di permettere l’orientamento e la percezione di ostacoli anche da parte dei non vedenti. La pista ciclabile, con larghezza minima pari a 2.50 m., è del tipo bi-direzionale su sede propria, con pendenze trasversali e longitudinali studiate nel rispetto delle leggi e norme vigenti in materia. Le soluzioni progettuali adottate, come già descritto, sono informate ai principi di risparmio energetico ed economicità sia per fase di realizzazione, sia



L'ACCESSO NORD (LA PORTA GIARDINO) DA VIA DE CASTILLIA

per la successiva fase di manutenzione e gestione. Gli impianti di irrigazione e di pubblica illuminazione, oltre essere idoneamente sezionati in predeterminati blocchi funzionali, fanno capo ad un sistema centralizzato di attivazione, monitoraggio e controllo che ne consente l'immediata individuazione dei guasti e degli eventuali cattivi funzionamenti. L'impianto di illuminazione è dotato di interruttori crepuscolari e di sistemi di attenuazione notturna del flusso luminoso atti a consentire i necessari risparmi energetici. L'impianto di sub-irrigazione è dotato di sensori pioggia in grado di interrompere istantaneamente la programmata attività in caso di necessità.

7. INDIRIZZI PER LA REDAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO

Il progetto definitivo dovrà essere redatto sulla base delle indicazioni del progetto preliminare approvato e contenere tutti gli elementi necessari ai fini dei necessari titoli abilitativi ed autorizzazioni. Dovrà inoltre sviluppare gli elaborati grafici e descrittivi nonché i calcoli ed ogni altro elaborato ad un livello di definizione tale che nella successiva progettazione esecutiva non si abbiano significative differenze tecniche e di costo. La progettazione definitiva, inoltre, dovrà recepire i risultati e gli esiti della partecipazione descritta nei successivi paragrafi, nei modi e termini da definire anche con la Stazione Appaltante.

8. PRIME INDICAZIONI E MISURE FINALIZZATE ALLA TUTELA DELLA SALUTE E SICUREZZA IN FASE DI CANTIERE PER LA STESURA DEI PIANI DI SICUREZZA

L'area di cantiere, opportunamente recintata e schermata, dovrà contenere tutta la porzione di suolo necessaria ad assicurare l'esecuzione dei lavori previsti dal progetto, l'installazione degli adeguati impianti di cantiere, le manovre di accesso e circolazione degli automezzi di cantiere, garantendo, al tempo stesso, la viabilità pubblica. Il carattere metropolitano della zona richiede l'attivazione di tutte le misure preventive e protettive al fine di salvaguardare l'ambiente circostante dalla formazione di polveri e dal rumore: a tal fine dovrà essere assicurato l'esclusivo l'utilizzo di macchinari con un livello controllato di emissione sonora, e le recinzioni e gli eventuali ponteggi da eseguire dovranno essere conformi alla legislazione vigente in materia, al Regolamento Edilizio comunale, oltre che essere dotati di idonee schermature. Particolare attenzione dovrà essere prestata da parte degli operatori addetti per le operazioni da eseguire lungo il perimetro del cavalcavia Bussa, sia per la rimozione e montaggio del parapetto metallico, sia per la posa in opera dei pali di illuminazione e delle reti ombreggianti. Durante tali fasi di lavoro, dovranno essere adottati tutti i necessari accorgimenti e precauzioni al fine di salvaguardare la salute dei lavoratori dal rischio di caduta nel vuoto. Inoltre una idonea informazione dei lavoratori, e specifiche riunioni di coordinamento, dovranno assicurare l'attivazione di modelli comportamentali ed organizzativi tali da scongiurare rischi di caduta dall'alto di materiale.

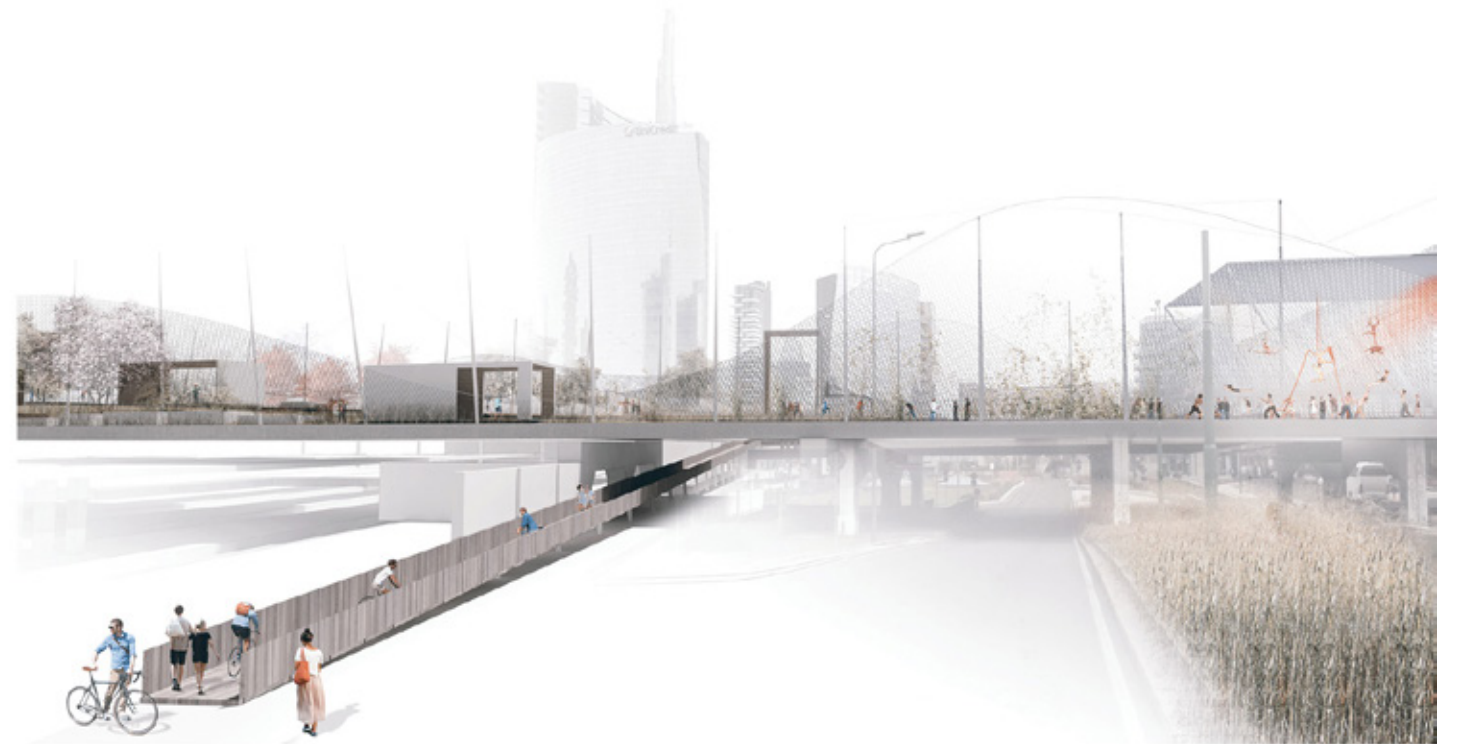


Il Piano di Sicurezza e di Coordinamento ed i Piani operativi delle Imprese Esecutrici dovranno provvedere alla attuazione di un completo quadro di misure preventive e protettive volte sia alla minimizzazione delle interferenze con i flussi, veicolari e pedonali, esterni all'area di cantiere, sia alla minimizzazione dell'esposizione al rischio da parte di tutto il personale addetto. L'area di cantiere, per tutto l'arco temporale necessario al completamento dei lavori, dovrà essere regolarmente delimitata, segnalata (anche nelle ore notturne) e risultare inaccessibile al personale non addetto. Dovranno essere differenziati gli accessi al cantiere distinguendo rigorosamente l'accesso del personale addetto da quello dedicato agli automezzi. La eventuale viabilità interna al cantiere dovrà essere opportunamente delimitata e segnalata; la velocità di circolazione degli automezzi dovrà essere a passo d'uomo. L'entrata e l'uscita degli automezzi di cantiere dovrà essere opportunamente segnalata al normale traffico veicolare urbano. I Lavori di esecuzione di eventuali allacci ad infrastrutture interrato a rete da effettuarsi all'esterno dell'area di cantiere, dovranno essere opportunamente concordati con gli Enti preposti ed adeguatamente segnalati e regolamentati nel caso di interferenze con la viabilità pubblica. Le stesse precauzioni dovranno essere attuate per la realizzazione delle necessarie modifiche ed integrazioni, anche in via provvisoria, all'attuale assetto del sistema viario urbano. In particolare, dovranno essere individuati con estrema chiarezza tutti i percorsi alternativi necessari a garantire, in condizioni di sicurezza, un regolare scorrimento dei flussi veicolari, ciclabili e pedonali per tutta la durata dei lavori.

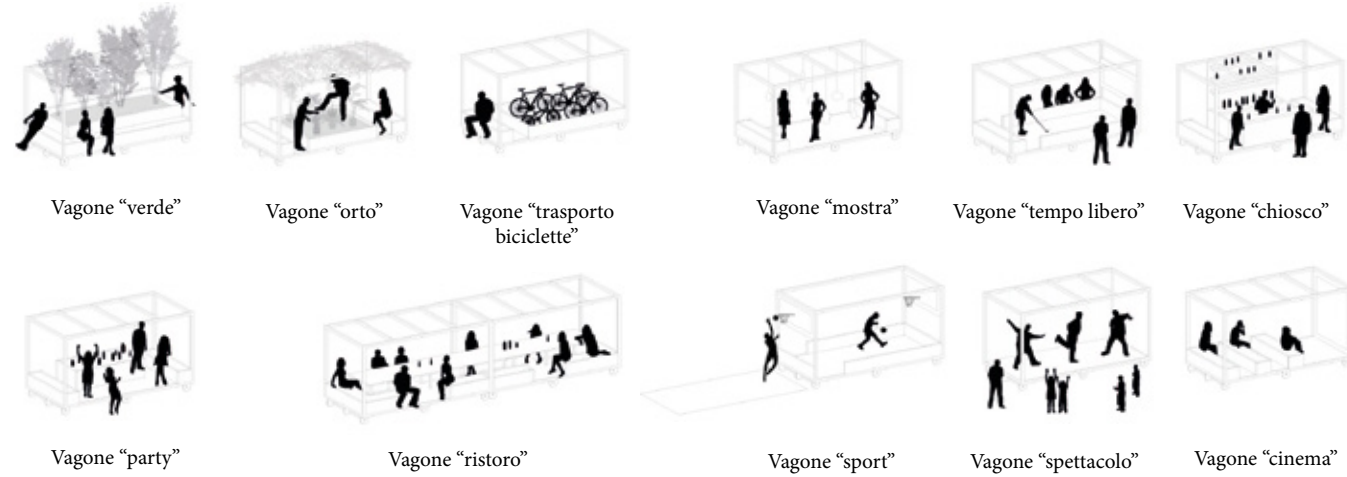
9. RELAZIONE DI MASSIMA SUGLI ASPETTI ECONOMICO-FINANZIARI DEL PROGETTO.

Ai fini della stima sommaria dei costi dell'intervento proposto e del conseguente investimento necessario, si prende come riferimento il Listino Prezzi OO.PP. del Comune di Milano 2014 e, laddove necessario, i costi parametrici riferiti a lavorazioni similari già realizzate. I suddetti costi parametrici sono stati poi adattati all'intervento e rapportati alle relative specifiche problematiche.

Per quanto sopra esposto, si specifica che il costo dell'intervento previsto dal progetto preliminare, comprensivo di lavori, costi della sicurezza D.Lgs. 81/2008 e s.m.e.ii. e somme a disposizione della Stazione Appaltante, ammonta presuntivamente a circa € 5.494.000,00, di cui circa € 3.177.400,00 per lavori e costi della sicurezza al netto dell'IVA (circa € 3.495.140,00 compresa IVA al 10%), e circa € 2.316.600,00 per somme a disposizione della Stazione Appaltante. Si specifica che la stima dei costi della sicurezza, anch'essa redatta sulla base del Listino Prezzi OO.PP. del Comune di Milano 2014, ammonta presuntivamente a circa € 120.000,00. Pertanto i costi dell'intervento risultano conformi all'importo massimo riportato al punto 1 del Bando di Concorso. Per una più dettagliata analitica di tali costi e delle lavorazioni eseguite, si rimanda alla lettura dell'elaborato "Calcolo sommario della spesa".



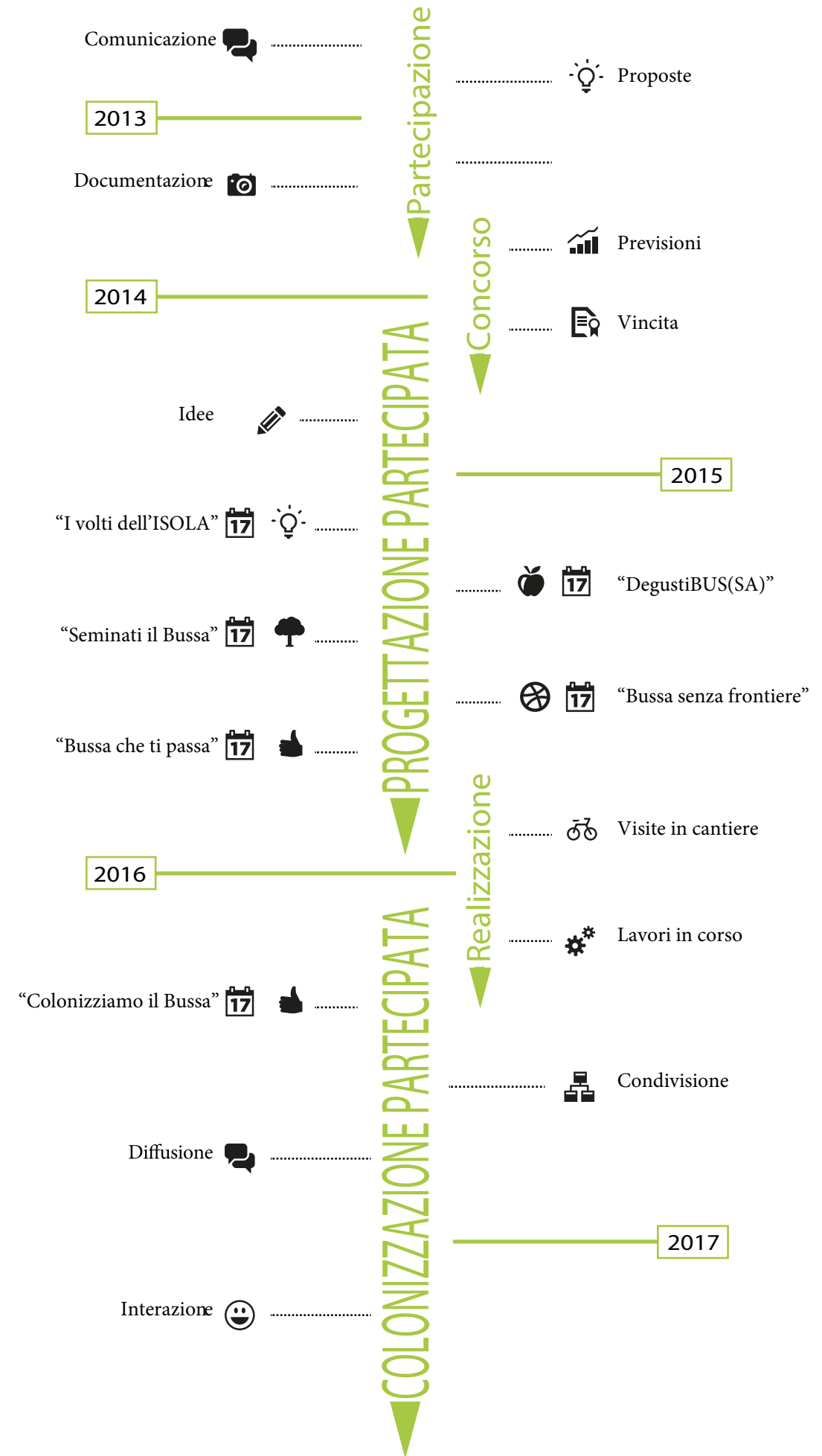
L'ACCESSO OVEST DA VIA GIUSEPPE FERRARI



10. Processo partecipativo

Nel corso della seconda fase di concorso, il concetto delle "cassette a vagoni mobili" è stato sviluppato come strumento base del percorso di partecipazione. La fase di definizione condivisa del progetto è stata ideata ed articolata in una serie di iniziative conviviali, di incontro e di lavoro, da tenersi sul cavalcavia, durante le quali alcune delle strutture di progetto, realizzate per tempo, saranno collocate in posizioni sensibili e strategiche all'interno del quartiere. In particolare alcune delle piccole strutture prefabbricate in legno, alcune fioriere e qualche portale informativo saranno realizzati in anticipo rispetto all'opera e già pronte all'avvio della fase progettuale. Durante tutte le fasi del processo, dalla progettazione alla realizzazione, tali strutture mobili collocate all'interno del quartiere, assumeranno la funzione di "presidi urbani", "segni e tracce" della trasformazione in atto, piccoli ambiti di laboratorio di progetto, di informazione e di incontro. Attorno ad essi si creeranno luoghi e spazi aperti di convergenza per attività di quartiere legati alla discussione del progetto o anche per incontri informali ed eventi. Sia nella fase progettuale che di realizzazione, l'attenzione e la condivisione alla trasformazione resterà alta, la "familiarità" si andrà costruendo nel tempo in modo che a lavori completati quando le piccole strutture di presidio torneranno al cavalcavia, loro destinazione deputata, la comunità ne sentirà già propria la presenza e ne avrà dimestichezza d'uso. Non è escluso che tali strutture siano "fatte proprie" dal quartiere, assimilate e, se così fosse, si potrebbe immaginare di realizzarne ulteriori nuove strutture da collocare sul cavalcavia.

Ne consegue una relazione biunivoca "dentro-fuori" ovvero, una nuova relazione tra isola-quartiere e isola-cavalcavia e in senso più esteso, attraverso la nuova struttura di connessioni funzionali di cui sarà dotato il cavalcavia, un nuovo rapporto tra l'isola quartiere e la città, un nuovo insieme urbano. Il progetto recepisce le indicazioni emerse dall'esperienza di progettazione partecipata, che, coinvolgendo i diversi attori sociali del quartiere e i rappresentanti dell'amministrazione, ha caratterizzato il periodo precedente all'emanazione del bando, informandone contenuti e modalità. La proposta esposta, infatti, suggerisce alcune iniziative finalizzate a sollecitare l'espressione della creatività sociale diffusa, nella convinzione che nel disegno dello spazio pubblico sia opportuno superare i tradizionali processi decisionali completamente imposti dall'alto a favore di una progettualità per quanto possibile condivisa. Si immagina che la partecipazione dei cittadini al processo per la realizzazione del nuovo Cavalcavia Bussa possa avvenire tramite il contributo di idee che essi saranno chiamati ad esprimere, per dettagliare ed articolare quanto proposto nel progetto di concorso. Nello specifico, si pensa che i contributi di cittadini e progettisti debbano avere un effetto sinergico, senza negare, bensì valorizzando, le specificità degli apporti di ciascuno. Queste giornate a tema potranno fungere da simulazione per innescare un processo di progressiva "colonizzazione" del cB da parte degli abitanti.



De gustiBUS(SA)

“DegustiBUS(SA)” è il titolo della seconda iniziativa finalizzata a promuovere la familiarizzazione da parte degli abitanti e delle associazioni presenti nel quartiere Isola con il cavalcavia Bussa e il loro coinvolgimento attivo nella fase di definizione degli spazi proposti dal progetto vincitore. Questa manifestazione, dopo la precedente prima giornata di reciproca informazione e conoscenza, intende assumere un carattere più informale, proponendo un incontro a base gastronomica. Si presenta come un invito pubblico a partecipare ad una merenda collettiva, ad un pranzo comunitario o ad un aperitivo pubblico. L'allestimento degli spazi e dei tavoli, l'organizzazione dell'ombreggiamento, la definizione delle postazioni e degli spazi in base al contesto specifico, agli affacci, all'esposizione e ai rumori, permetterà ai partecipanti di contribuire più consapevolmente alla definizione delle caratteristiche ultime degli spazi progettati e da dettagliare in vista della materializzazione del progetto. Il tutto avverrà però senza imposizioni, bensì attraverso tecniche di apprendimento spontaneo basate sull'esperienza diretta, riuscendo presumibilmente ad incentivare la libera espressione da parte dei vari soggetti coinvolti. La necessità di prevedere servizi accessori come bagni temporanei, punti luce e punti di distribuzione di elettricità provvisori, l'organizzazione della raccolta ordinata dei rifiuti e del trasporto da e per il cavalcavia permetteranno infatti di sperimentarne l'uso “definitivo” e di proporre di conseguenza le opzioni migliori. La giornata richiederà uno sforzo importante di

immaginazione per prefigurare il cambiamento, che trasformerà spazi privi di qualità e respingenti in un nuovo giardino lineare, in cui sostare piacevolmente per piccoli pic-nic, pause pranzo, o momenti comunitari di feste di quartiere. Si ipotizza che per la giornata scelta alcuni esercizi commerciali, ristoranti e locali, che sono molto numerosi e frequentati nella zona, ed eventualmente anche stand gastronomici del mercato bi-settimanale, potranno almeno parzialmente sponsorizzare l'evento, offrendo a costi competitivi i propri prodotti, affiancati da contributi più informali di chi volesse preparare qualcosa in proprio.

Febbraio 2015
22

“De gustiBUS(SA)”

Apparecchiamo il Cavalcavia?

Facciamo merenda sul NOSTRO Cavalcavia!

- Angolo Milano
- L'Angolino
- Osteria dei Vecchi Sapori
- Pappa e Ciccia
- Angolo Regina
- Old Wild West
- Ristorante Nisida
- Frida
- Mercato Piazza Minniti
- Rist. Le Legioni
- Ratanà
- Eataly Smeraldo
- Rist. La Regina

Adottiamo un VAGONE!!

h. 9.00 - 21.00

Seminati il Bussa


studio condiviso del verde e dell'area orti

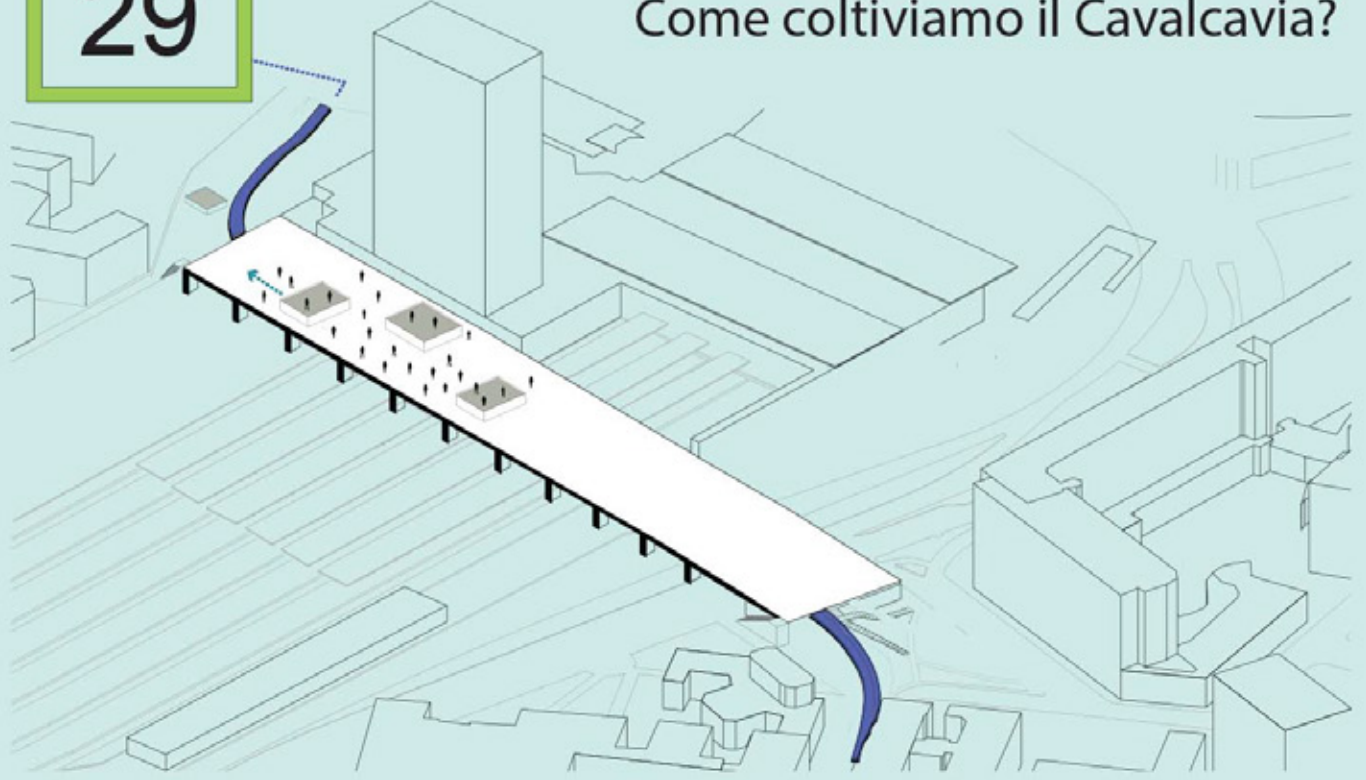
L'evento proposto con il titolo "Seminati il Bussa" evoca un'esigenza particolarmente sentita nel quartiere, che consiste nella creazione di spazi verdi pubblici, ad oggi sicuramente insufficienti, in cui poter passeggiare, accompagnare i bambini o anche solo sostare in un contesto piacevole e riparato dal flusso dei veicoli. La giornata a tema si rifà ad esperienze già diffuse in città e nel quartiere, attraverso le esperienze degli orti urbani e dei giardini condivisi, tra cui l'adiacente giardino promosso e gestito dall'associazione "Isola Pepe Verde". La proposta per questa giornata prevede di coinvolgere gli abitanti e le associazioni del quartiere in attività di introduzione al giardinaggio e di sperimentazione in loco, finalizzata alle scelte di progetto e più in generale alla promozione di una cultura del verde urbano e della gestione comunitaria degli spazi pubblici. Ci si confronterà con i temi legati alla semina in vaso e in cassoni, alle necessità di irrigazione e di protezione dalle temperature eccessive. Ci si immedesimerà nelle problematiche legate all'auto-gestione di spazi pubblici e alla loro manutenzione, valutandone rischi e necessità. Si cercherà di creare consapevolezza, ma anche di trasmettere i possibili benefici derivanti dalla creazione e dalla cura di uno spazio anonimo ma potenzialmente molto vitale. Anche per questo tipo di attività proponiamo che venga posta particolare attenzione a mantenere nel tempo una relazione biunivoca tra il cavalcavia e i luoghi del quartiere, affinché le nuove piantumazioni possano eventualmente migrare da un luogo

all'altro, seguendo le necessità e le opportunità. Il Bussa potrà quindi essere utilizzato sia come "vivai" di piante che poi troveranno altre destinazioni più consone, sia come destinazione finale, capace di accogliere quanto non potrà più trovare spazio nei balconi e nelle case degli abitanti o nei giardini vicini. In ogni caso, questa componente del progetto potrà svolgere una funzione parallela e complementare a quella di Isola Pepe verde o del giardino "Biblioteca degli alberi", proponendosi anche come luogo per l'educazione alla botanica, per l'apprendimento spontaneo legato allo svago e al divertimento. A fine giornata, alcuni vagoni di cassette saranno trasferiti in punti strategici del quartiere come piccoli presidi a testimoniare che la trasformazione del bussa si è avviata. Nei due anni a seguire, durante la realizzazione dei lavori, gruppi di "isolani", volontari volenterosi cureranno e vedranno crescere le piante seminate insieme. A lavori completati i vagoni di cassette torneranno al Bussa e le piante messe a dimora nella loro posizione definitiva già verdi e rigogliose. Tale iniziativa, oltre a rappresentare un manifesto continuo di ciò che sta accadendo nel quartiere, costituisce un'importante attività di interazione e di condivisione attiva. La giornata della semina sarà occasione di confronto sul disegno del verde, sulla definizione delle aree ad orto e su come interpretare il carattere naturalistico dell'isola nell'isola.


"Seminati il Bussa"

Come coltiviamo il Cavalcavia?





Porta i semi e facciamoli crescere sul NOSTRO Cavalcavia!



Map locations: Giardino Bruno Munari, Giardino Santa Maria alla Fontana, P.le Archinto, Ass. Pepe Verde, La Stecca, Biblioteca degli alberi, Giardino Anna Stepanovna Politkovskaja, Giardini Gregor Mendel, Parco Sempione.

Adottiamo un VAGONE!!

h. 9.00 - 21.00

Bussa senza Frontiere

studio condiviso dell'area sport e svago

Il motto proposto per questa iniziativa evoca immediatamente la dimensione del gioco e della competizione ludico-sportiva. E' stato scelto per indicare il tema specifico su cui si propone di innescare un confronto tra progettisti, amministrazione e cittadini, per la definizione particolareggiata delle aree che il progetto vincitore ha destinato allo sport e alle attività ricreative. Come per gli eventi precedenti, lo scopo dell'iniziativa è coinvolgere la popolazione e stimolare riflessioni e contributi di idee da parte di chi in futuro sarà verosimilmente l'utente principale dell'area del cavalcavia. Il progetto propone infatti di attrezzare parte della superficie ad attività sportive e, con la consapevolezza che uno spazio si possa considerare "vivo" solamente se frequentato e ben gestito, suggerisce di valutare sin dall'inizio le tipologie di attività da svolgere sul Cavalcavia. Si immagina pertanto che durante questa giornata si possano simulare piccoli tornei, animazioni, lezioni di prova di attività sportive, attraverso un allestimento "soft" del piano stradale che potrà andare dalla stesura di tappeti in gomma al semplice disegno a terra delle linee principali dei campi sportivi. Il tutto dovrà servire a valutare e dettagliare quanto previsto dal progetto, raccogliendo suggerimenti in base all'interesse riscontrato, al tipo di utenza prevedibile, alla rotazione delle attività e alle relative esigenze di infrastrutturazione. Si proverà a verificare quali sono le fasce di età che potrebbero avere maggiori necessità di essere assecondate e con quali tipi di attrezzature. Si rifletterà sulla possibile scansione degli orari d'uso, in modo da mantenere

possibilmente il cavalcavia un luogo vitale e vissuto in diversi orari del giorno e delle stagioni. La giornata di simulazione aiuterà a valutare i pesi specifici delle diverse attività anche in funzione della particolare natura del cavalcavia in quanto ponte su strada e su binari, che dovranno essere efficacemente protetti attraverso la specifica modulazione della recinzione prevista.

Aprile 2015
26

"Bussa senza frontiere"

Quale sport sul Cavalcavia?

Facciamo sport sul NOSTRO Cavalcavia!

Adottiamo un VAGONE!!

h. 9.00 - 21.00

Bussa che ti passa


Studio condiviso dell'area arte ed eventi

Il tema di questa giornata sul cavalcavia Busa propone di dedicarsi alle riflessioni necessarie per giungere alla definizione condivisa di un'altra componente del progetto: le porzioni di superficie da dedicare ad attività artistico-ricreative. Il progetto asseconda infatti una vocazione culturale particolarmente radicata nel quartiere, che vanta la presenza, oltre che di scuole locali, due teatri, una scuola di arti circensi e teatrali, anche di diverse librerie, con una notevole capacità di collaborazione, e di numerosissime associazioni culturali con un'offerta ampia e variegata di corsi di teatro, danza, musica e spettacolo. La riqualificazione del cavalcavia rappresenta un'occasione per offrire spazi e visibilità supplementari a queste molteplici realtà, così come avviene già oggi informalmente con alcune di esse, tra cui il tendone per il "Milano Clown Festival" ed altri eventi occasionali. Il nuovo progetto potrebbe inoltre sollecitare e sostenere la nascita di altre iniziative in formazione, consentendo l'uso pubblico di spazi aperti per prove di spettacoli o piccoli concerti, ma non in luoghi direttamente adiacenti alle abitazioni, evitando quindi di impattare ulteriormente con le esigenze di quiete serale degli abitanti. Queste attività potrebbero trovare sul cavalcavia una piattaforma flessibile per le diverse esigenze, con un'infrastrutturazione minima in modo da facilitare la visibilità degli spettacoli e le necessarie operazioni di allestimento. I partecipanti all'evento saranno chiamati ad esprimersi sulla definizione di dettaglio degli spazi previsti, da possibili palchi a sedute


per spettatori ad eventuali spazi per il deposito di attrezzature e quant'altro, formulando anche proposte e soluzioni per la gestione della fornitura elettrica e dei servizi essenziali. Il Bussa potrebbe così configurarsi anche come l'estensione degli spazi privati, troppo spesso di dimensioni contenute, ed ospitare quanto gli abitanti non riescano a svolgere a casa propria per insufficienza di spazi o per prossimità critiche. Durante tale iniziativa, inoltre, si studierà la migliore geometria e dimensione del cubo magico come struttura flessibile e polivalente a supporto di tale uso.

"Bussa che ti passa"
Coloriamo il Cavalcavia Busa?

Maggio 2015
24



Disegniamo il NOSTRO Cavalcavia!



Adottiamo un VAGONE!!

h. 9.00 - 21.00

Colonizzazione

vivere il busa

La giornata proposta con il nome di “Colonizziamo il Cavalcavia Bussa” coinciderà con la festa di inaugurazione, sarà una giornata dove chi ha partecipato alla definizione del progetto si troverà “a casa”. Saprà passeggiare, giocare o semplicemente osservare con naturalezza. Da quel momento la partecipazione coinciderà con la socializzazione, lo stare insieme. Tutte le idee, o meglio i desideri degli “isolani” saranno materializzati sul cavalcavia. Sul nuovo Cavalcavia sarà presente infatti il sistema di elementi definiti nel corso della fase progettuale e maturato grazie al contributo di chi vive il quartiere. Alcune cassette a vagoni mobili saranno ormai materializzati in piccoli edifici in legno, denominati “le stanze di quartiere”, piccoli volumi prefabbricati in legno di forma stretta ed allungata che potranno essere utilizzati, per feste di compleanno o semplicemente per stare insieme e magari guardarsi un film.... Essendo caratterizzati da una parte aperta e da una parte chiusa, possono essere utilizzati anche per funzioni di servizio e di supporto, rimesse attrezzi per l'area degli orti, spazi per piccole funzioni commerciali, bar caffetteria, belvedere, spazi per la sosta, picnic ed il ristoro, per l'incontro, la lettura e lo studio. Oltre alle stanze di quartiere, gli “orti in vaso” ormai curati e coltivati dalla gente del quartiere, anziani e bambini, saranno ri-posizionati sul cavalcavia e continueranno ad essere da loro accuditi. Gli orti in vaso, di cui alcune su ruote, rappresentano infatti un altro elemento significativo del progetto capace di promuovere una allargata e riconoscibile identità nel sentire comune delle comunità.

“Luccellin verde fece il suo dovere e guidò le ragazze a casa dopo aver attraversato monti e valli, superate mille fatiche.

Ci fu un festoso ritorno, la prima figlia carica di racchette, di palle di tutti i tipi giunse per prima per attrezzare un'area per lo sport, la seconda, zappa e rastrello alla mano, era ansiosa di realizzare un piccolo orto, di coltivare la terra e trarne frutto. Da ultimo, affannata, arrivò la terza con tutto il necessario per esprimere la sua passione per le arti, la musica, la pittura.

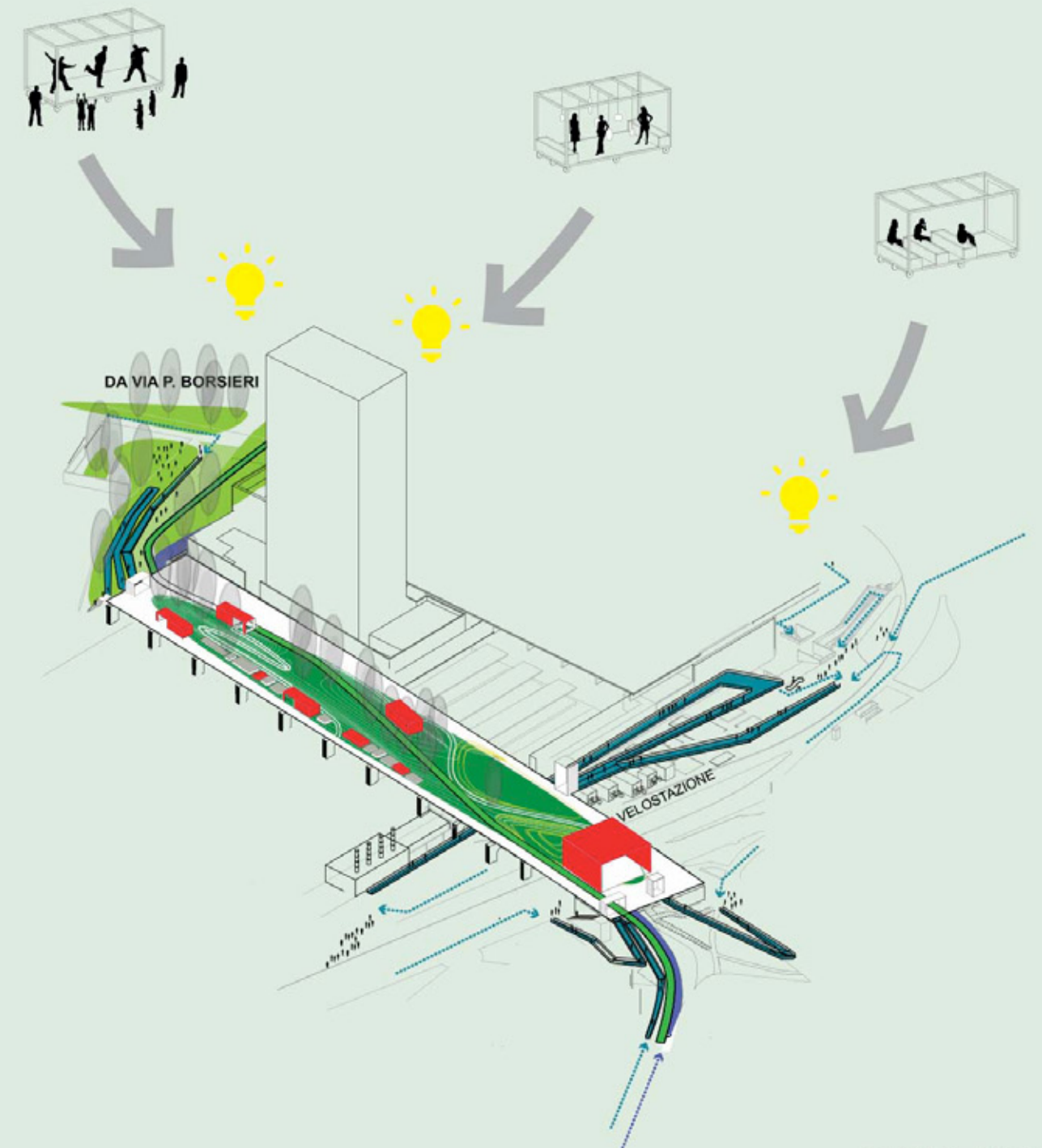
Da quel momento l'isola fu aperta è goduta da tutti,

Luccellino modulò il suo canto da un ramo di ciliegio fiorito, il re e le figlie vissero felici e contenti.”



“Colonizziamo il Bussa”

Festa di inaugurazione del Cavalcavia!



h. 9.00 - 21.00