



BINARIO ZERO

Colonizzazione del viadotto ferroviario
Lambrate Bovisa

Rossella Destefani

Gennaro Postiglione

Corso di Laurea Specialistica in Architettura
Facoltà di Architettura e Società
Politecnico di Milano

Primavera 2008



indice

km 0 Introduzione

km 1 Viadotto Lambrate Bovisa

km 2 Esplorazioni

Km 3 Binario Zero: infrastrutturazione

Km 4 Binario Zero: 6 volte 100

Km 5 Binario Zero: zoom in

Km 6 Binario Zero: vegetazione

Km 7 Bibliografia



km 0

Introduzione

La diffusione sul territorio urbanizzato di viadotti è tale da non poter più essere considerata un fenomeno trascurabile.

E' nelle grandi metropoli, dove lo sviluppo tecnico dei trasporti si è affiancato all'espansione della costruzione urbana, che si è arrivati ad accettare una sovrapposizione delle infrastrutture della mobilità al suolo naturale. I viadotti sono portatori di una estraneità che affascina, mai del tutto condannabile, capace di coniugarsi con panorami e tessuti urbani e di reintrodurre in città elementi di unità, di sorpresa, imprevisti, scarti di scala.

Dimensioni, forme, proporzioni rigorose, materiali trasmettono una continuità e una solidità che gli edifici non riescono più a possedere.

Se nella loro parte superiore, come giunti di un sistema di scorrimenti infinito, sono la sede privilegiata di ciò che meglio rappresenta il mondo urbano contemporaneo, cioè il traffico, in quella inferiore ricordano condizioni di extraterritorialità, di mancanza di controllo, di illusoria assenza di proprietà, paradossalmente vicine a quelle che nel passato erano prerogative dei luoghi naturali o selvaggi.

La costruzione delle infrastrutture ha determinato nelle città infatti molti luoghi marginali, aree di origine residuale estranee alle uniformanti logiche di una qualsiasi pianificazione, ma tali da consentire l'appropriazione casuale e l'utilizzo provvisorio del suolo, riuscendo ad accogliere attività disparate e usi non programmati, pratiche spontanee e marginali dipendenti dalla loro capacità poetica e dalle loro possibili configurazioni.

Sono luoghi che potremmo definire difficili, affetti da diversi stadi di degrado che si ritrovano periodicamente in stato di abbandono e che spesso rivestono il ruolo di margine in quanto sospesi tra differenti ambiti urbani.

Proprio questa condizione di luogo residuale,

sottratto alla programmazione o alla progettazione definitiva, riporta in molti degli spazi attraversati dai viadotti, una rilevante vitalità.

Come è possibile intervenire nella complessità multiscale di luoghi caratterizzati dalla presenza di un contenitore infrastrutturale? Come l'attitudine all'occupazione spontanea dei suoli coperti dai viadotti può diventare base per una strategia di intervento? Come interpretare, piuttosto che annullare, quei processi di trasfigurazione che le infrastrutture hanno ormai messo in atto sull'identità urbana?

Nel panorama della città di Milano, il viadotto ferroviario Lambrate Bovisa è una barriera monolitica a grande scala che attraversa per 8 km le zone settentrionali e in parte orientali della metropoli.

Lungo l'infrastruttura ferroviaria si intesse una strategia di intervento negli spazi interstiziali esistenti tra viadotto e suoli, tra viadotto ed edifici, tra viadotto e paesaggio.

Nello spazio di ogni giorno il progetto tenta di approfittare di ciò che è anonimo per creare una risonanza tra ambiti urbani e domestici, tra registri culturali e naturali, per dare avvio a nuove forme di immaginazione della città e fare da catalizzatore dei cambiamenti ambientali.

L'oggetto è un'infrastruttura di spazio quotidiano che include la natura, fatta di marciapiedi e piste ciclabili, illuminazione, panchine, attrezzature e piantumazioni e che ha il potenziale di creare coesione tra luoghi urbani estesi e frammentati e di predisporre spazi per attività eterogenee e spontanee.

È concepita a diverse scale, in relazione sia con ambiti urbani allargati che con le diverse identità locali. Attraverso la comprensione delle specifiche identità degli spazi e degli elementi disgreganti si vuole tentare di promuovere non solo la crescita, ma anche il recupero e la rigenerazione dei sistemi sociali e naturali esistenti.

L'eterogeneità spaziale, il disturbo, le dinamiche del frammento, l'elasticità, i gradienti, le emergenze portano a una strategia di progetto multivalente in grado di rivolgersi al paesaggio contemporaneo.

Il paesaggio urbano non è considerato come semplice attrezzatura ricreativa o attrazione visiva ma come parte integrante della città, una forza presente, attiva e trainante, agente di rigenerazione.





