

Milano



Comune
di Milano

Settore Verde e Agricoltura
Via Zubiani, 1 – Milano

**OPERE DI MIGLIORIA DELLE
INFRASTRUTTURE PER LA
REALIZZAZIONE DEI RAGGI VERDI –
APPALTO APERTO – LOTTO B**

RELAZIONE PAESAGGISTICA
Corso Sempione

Il Progettista e Direttore Lavori
Arch. Pietro Montrasi

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'P. Montrasi', written over a vertical line.

Documento redatto da:
arch. Maria Travascio

RELAZIONE PAESAGGISTICA

Premessa

L'ubicazione geografica, lo sviluppo industriale e la trasformazione postindustriale non hanno consentito che la città di Milano potesse elaborare nella redazione dei piani urbanistici dal dopoguerra a oggi, una propria strategia o messa a sistema del verde pubblico.

Milano appartiene a una realtà territoriale della quale è sempre più difficile definire i confini e i suoi rapporti con il proprio hinterland.

Il progetto dei Raggi Verdi parte dalla considerazione di offrire l'occasione di connettere e mettere a sistema i molteplici spazi verdi della quotidianità cittadina, promuovendo una rete di percorsi pedonali e ciclabili che innerva di verde, l'intero tessuto urbano, consentendo la costruzione di nuovi luoghi di socialità e di vita quotidiana per ogni singolo cittadino.

Secondo quanto pianificato, i Raggi Verdi partono dal centro, a ridosso della cerchia rappresentata dagli ex bastioni e dilagano verso l'esterno dove confluiscono in un anello circolare, autentica Cintura Verde e sede di un futuro percorso ciclopedonale per una lunghezza complessiva di 72 km lineari.

L'intero progetto, accolto all'interno della pianificazione urbanistica in atto, promuove la connessione di una serie di spazi già esistenti, a volte nascosti, sconosciuti, a volte degradati o semplicemente esclusi dalla vita urbana: un giardino, un viale, un parco di quartiere, i grandi parchi urbani, ma anche gli innumerevoli minuscoli spazi urbani capaci di offrire una breve sosta dallo stress metropolitano.

La forza di questa strategia sta nella sua permeabilità con il contesto, nella capacità di mettere assieme più sistemi e gerarchie di spazi pubblici, spazi che dialogano con la tangenziale o spazi che corrono lungo un corso d'acqua.

Il Sistema dei Raggi Verdi e della Cintura Verde consente la valorizzazione dello spazio pubblico attraverso la messa in rete di spazi urbani e pubblici, partendo da una scala locale fino ad allargare lo sguardo a tutta l'area metropolitana: diventa elemento fondamentale per la costruzione di una nuova immagine della città metropolitana di Milano.

Inquadramento territoriale, storico e descrizione dello stato di fatto

Corso Sempione è un'importante strada radiale di Milano che si dirige verso nord-ovest. La "strada Postale del Sempione" iniziava ai tempi fuori dalla città e terminava all'altezza di quel Rondò, realizzato per consentire l'inversione delle carrozze dei nobili a passeggio, situato a circa due chilometri di distanza, in prossimità della cascina Cagnola, da cui prese il nome "rondò della cagnola", fintanto che – anni dopo – assunse il toponimo di Piazza Firenze. Più oltre, la strada si biforcava, confluendo con due brevi tronchi sulle preesistenti strade Gallaratese e Varesina.

Aperta nel 1801 come primo tratto della strada del Sempione, realizzata in età napoleonica per congiungere Milano con Parigi passando dal Sempione (Simplon in francese), si presenta come un largo viale alberato e rettilineo, prospetticamente puntato sull'Arco della Pace, secondo la moda neoclassica, con evidenti riferimenti agli Champs-Élysées e all'Arco di Trionfo di Parigi (di dimensioni differenti, l'Arco di Trionfo è decisamente più grande rispetto all'Arco della Pace, misura 50 metri di altezza per 45 di larghezza frontale contro i "nostri" rispettivi 25 per 24 metri, mentre Corso Sempione è più largo di 20 metri rispetto agli Champs Élysées, oltre 90 metri contro i 70 del viale francese).

La penetrazione urbana dell'asse, pur prevista, non fu mai realizzata: l'area adibita a piazza d'armi continuò infatti ad essere destinata a tale uso fino a fine '800, sostituita quindi dal Parco Sempione, e il prolungamento del corso all'interno della città fu realizzato anch'esso a fine del XIX secolo, ridimensionando però la portata dell'opera.



Con la restaurazione austriaca l'asse del Sempione perse importanza, sostituito dall'asse diretto verso nord-est, in direzione della Villa di Monza (attuali corso Venezia, corso Buenos Aires e viale Monza); dopo l'Unità d'Italia il corso Sempione venne addirittura tagliato a livello da due linee ferroviarie: nel 1870 quella per Vigevano (soppressa poi nel 1931) e nel 1879 quella per Saronno (portata in trincea nel

1929). In seguito all'elettificazione delle tranvie urbane, avvenuta negli ultimi anni del XIX secolo, fu necessario costruire due cavalcaferrovia tranviari. Trattandosi di una importante via di comunicazione, corso Sempione è sempre stato solcato da mezzi di trasporto pubblici, urbani ed extraurbani; proprio nel 1915 le classiche motrici bianche elettriche avevano sostituito le locomotive a vapore che percorrevano il tragitto da Milano fino a Busto Arsizio.

Volgendo quindi le spalle all'Arco della Pace, sulla destra c'erano i tram extraurbani, mentre sulla sinistra gli altri binari erano riservati ai percorsi urbani. Almeno fino al ponte che permetteva il superamento della



linea ferroviaria che univa lo smistamento Sempione con lo scalo Farini: corso Sempione era attraversato dai binari del treno e mentre i tram li scalcavano grazie ad un terrapieno realizzato a tale scopo, le autovetture si trovavano davanti un passaggio a livello.



la linea della Nord, facendole imboccare alcuni brevi tunnel.

La strada che scorre a fianco della ferrovia è quindi la via Francesco Ferruccio. Va precisato che poco oltre esisteva un altro cavalavia che permetteva il superamento dei treni che provenivano dalla Stazione Nord, i quali attraversavano - anche loro - il corso Sempione a livello stradale; in seguito si decise di portare ad un livello "interrato"

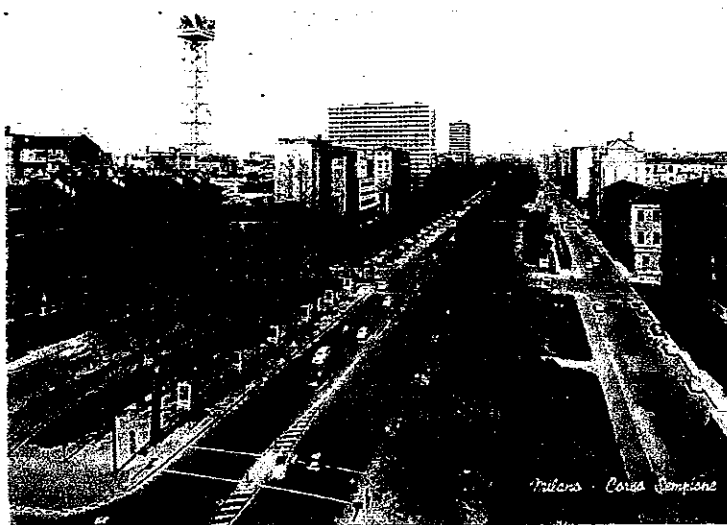
Dopo la seconda guerra mondiale, nonostante la costruzione di edifici residenziali anche di prestigio, il corso è stato caratterizzato da un aspetto dimesso, che tutt'oggi conserva.

Attualmente il tracciato possiede una carreggiata centrale e due controviali laterali, separati da due strisce di verde pubblico.

I parterre verdi laterali sono, ad oggi, utilizzati impropriamente quali spazi sosta per le

autovetture che, oltre a parcheggiare nell'area verde sul lato della carreggiata centrale, scorrono lungo l'unico percorso pedonale interno, compreso tra i filari di Platani esistenti, per sostare anche sul lato che affianca l'attuale zona sistemata a verde.

Il percorso pedonale, di larghezza di circa 2,50 mt, posto tra il doppio filare di Platani, è formato da un tappetino di asfalto, steso al di sopra all'originario strato stabilizzato di cemento, ulteriormente consolidatosi nel tempo e compenetrato dalle radici degli alberi. La maggior parte dei Platani esistenti hanno una circonferenza del tronco significativa e presentano l'apparato radicale superficiale e affiorante.



Descrizione del progetto

L'idea alla base dell'intero progetto dei Raggi Verdi nasce dall'esigenza di migliorare le condizioni ambientali e la qualità dello spazio urbano, in funzione di due obiettivi generali:

- ridurre i flussi di esternalità ambientali negative che scambiano tra loro le diverse funzioni insediate nell'area di progetto (ad esempio proteggendo i ciclisti e pedoni dai pericoli del traffico veicolare);
- moltiplicare le possibilità di fruizione dello spazio pubblico (muoversi, ma anche sostare, osservare, incontrarsi), allontanando la percezione del traffico generato dai veicoli a motore, attraverso opere atte a mitigarne l'impatto.

La materializzazione del tracciato del "Raggio Verde" può essere declinata, a seconda dei contesti in cui va ad inserirsi, ricorrendo ai seguenti elementi:

1. percorso pedonale;
2. percorso pedonale con cicli ammessi in promiscuità;
3. percorso pedonale con infrastruttura ciclabile in affiancamento ma in sede propria.

Elemento imprescindibile a corredo di qualsiasi tipologia compositiva si adotti, è il verde, nelle varie sue componenti.

L'intervento, per cui si avanza richiesta di parere, è da realizzarsi a cura del Comune di Milano, tramite l'Appalto aperto Raggi verdi -Lotto B, già in corso di esecuzione, nel cui ambito sono state realizzate opere che, partendo da Piazza Medaglie d'Oro, raggiungono la zona di Chiaravalle.

La proposta progettuale per Corso Sempione ha come principale ed immediato obiettivo l'eliminazione della sosta veicolare fino ad oggi tollerata nell'interfilare alberato lungo i parterre.

L'interdizione di tale pratica consentirà di restituire gli ambiti in questione all'uso della cosiddetta mobilità dolce e soprattutto, fatto particolarmente sentito, costituirà un elemento di salvaguardia della salute degli alberi presenti, la cui capacità di sopravvivenza è stata per troppo tempo sottoposta agli stress derivanti dall'utilizzo improprio dello spazio loro destinato.

Risolta la principale causa di degrado, con interventi successivi da attuarsi attingendo le risorse da altri finanziamenti, si procederà alla riqualificazione delle aree a verde estese che corrono parallelamente ai filari alberati, oggetto degli interventi della fase in argomento.

Contestualmente al progetto in questione è allo studio, presso gli uffici preposti alle analisi viabilistiche, la possibilità di chiudere i tratti stradali di connessione tra i controviali e la carreggiata principale, nel caso in cui tali connessioni non siano regolamentate da impianti semaforici. Tali sedimi stradali potranno essere opportunamente destinati all'installazione di piccoli volumi da destinare ad attività di ristoro o culturali o, più semplicemente, essere trasformati in spazi di sosta diversamente attrezzati, tematizzandoli.

Attualmente, come già prima accennato, l'ambito interessato dalla proposta progettuale si struttura come un doppio parterre articolato secondo la successione tipica dei *boulevard* (marciapiede – carreggiata controviale – parterre – carreggiata centrale – parterre – carreggiata controviale – marciapiede); l'intervento in argomento andrà ad incidere unicamente sulla struttura dei parterre e, nello specifico, sulla porzione rappresentata dal doppio filare alberato, con alberi del genere *Platanus*, nel cui interasse si sviluppa un tracciato pedonale attualmente pavimentato con materiale bituminoso (asfalto colato).

Come precedentemente argomentato, la presenza di veicoli in sosta lungo lo spazio di piantagione degli alberi rappresenta un elemento di forte impatto sulla loro capacità di sopravvivenza; è pressoché impossibile non constatare i danni ai tronchi e alle radici, il costipamento del suolo che rende quasi impraticabili gli scambi gassosi e idrici necessari alla vitalità degli alberi. L'azione abrasiva dei pneumatici sugli apparati radicali superficiali può



essere altresì annoverata tra i fattori che hanno favorito la diffusione del focolaio di *Ceratocystis fimbriata* (cd. Cancro colorato del platano).

Ai sopracitati aspetti fisiologici strettamente legati alla conservazione degli alberi, si aggiunge il decadimento del decoro generale dell'intero ambito, aspetto incompatibile con l'importanza del tracciato, soprattutto in prospettiva EXPO 2015; la presenza di un *continuum* di veicoli in sosta, non rappresenta certamente la quinta ideale per un tracciato, unico nel suo genere in Milano, che nelle intenzioni dell'amministrazione che ne patrocinò l'esecuzione avrebbe dovuto costituire il "biglietto da visita" della città per tutti coloro che, provenendo da nord, avrebbero raggiunto il cuore amministrativo urbano, che con evidente richiamo ai fasti imperiali venne denominato *foro*.

La presenza degli alberi, conseguentemente dei loro apparati radicali, rappresenta un vincolo alla realizzazione di qualsiasi tipo di opera che contempra tra le fasi esecutive la necessità di procedere ad un approfondimento degli scavi tale da intaccare l'originario

strado di pavimentazione in terra stabilizzata con cemento; infatti tale strato, con lo scorrere degli anni, è stato penetrato dagli apparati radicali, fatto questo che determina l'impossibilità di procedere alla sua rimozione senza compromettere definitivamente la stabilità e la funzionalità degli alberi stessi.

L'ipotesi progettuale elaborata contempla in prima istanza la costruzione di una cordonatura in granito in affiancamento al cordolo stradale posto a contenimento del parterre verso la carreggiata centrale del corso. La nuova cordonatura sarà composta da cordoli di sezione cm 15x25, sfalsati rispetto alla cordonatura esistente di 15 cm in elevazione; tale disposizione avrà il duplice vantaggio d'impedire l'accesso dei veicoli direttamente dalla carreggiata e consentirà di apportare, nello spazio tra cordone e percorso pedonale, uno strato di terriccio atto a rigenerare lo spazio di radicazione degli alberi, consentendo al contempo la semina di miscuglio per tappeto erboso o la messa a dimora di piccoli cespugli, operazione fatta precedere da un delicato intervento di rottura della crosta superficiale del terreno per troppo tempo costipato dalla sosta dei veicoli. Le opere di cordonatura in argomento saranno realizzate in prima istanza con il riutilizzo dei cordoli in granito già presenti in loco, procedendo alla fornitura di nuovi elementi lapidei solo dopo aver esaurito la disponibilità di quelli recuperabili. Un analogo ampliamento della fascia di verde a salvaguardia dello sviluppo arboreo, pur senza posa di cordonature, sarà attuato sulla porzione di parterre ricompresa tra il profilo del tracciato pedonale e quello delle larghe aiuole costituenti l'elemento di arredo vegetale dell'ambito. Le operazioni di semina del tappeto erboso saranno precedute dall'apporto nel terreno di ammendanti e concimi organici, al fine di rigenerare i biocomponenti utili alla vegetazione, sia questa arborea che erbacea.

All'inizio di ogni tratta del percorso pedonale saranno posizionati colonnotti in granito, atti ad interdire l'accesso ai veicoli.

Il tracciato pedonale sarà invece trattato nel modo seguente:

- Rifilatura dell'attuale manto in asfalto colato chiaro in modo da conferirgli un profilo unitario. Tale attività dovrà essere attuata con l'accortezza di non intaccare il sottostante strato di terreno stabilizzato con cemento, interessato dalla presenza di radici.
- Per meglio definire il nuovo contorno si procederà, utilizzando come base di appoggio il sottofondo esistente, alla posa di un bindero di granito con sezione cm 10x12. Detto manufatto costituirà, sul lato del percorso rivolto verso le grandi aiuole esistenti, il nuovo profilo delle stesse, inglobando in tale spazio il filare alberato loro adiacente; a tal fine si darà corso alla rimozione del cordolo attualmente presente posto a separazione tra lo sterrato con gli alberi dal prato delle aiuole. Questa soluzione comporterà l'allargamento dello spazio a verde, con maggior profitto per la salvaguardia delle alberature. La definizione del profilo del tracciato ha altresì lo scopo di proteggere il bordo della pavimentazione dalle rotture derivate dall'attività di sfalcio del tappeto erboso, nonché salvaguardare quest'ultimo da eventuali sversamenti di materiale bituminoso durante le opere di rifacimento del manto in asfalto, qualora si rendessero necessarie nel tempo.
- Nei tratti nei quali sarà ritenuto necessario, si provvederà a ricostituire lo strato superficiale della pavimentazione in asfalto colato, con analogo materiale addizionato con graniglia composta da inerti di colore virante dal grigio chiaro al bianco.
- Per la sosta dei pedoni si procederà alla costruzione di una piattaforma realizzata con lastre di beola grigia; tale riquadro, di metri 5 x 5, intersecherà il tracciato pedonale, interrompendone la continuità materica. Per ogni riquadro, nella porzione

esterna alla proiezione del tracciato, saranno installate due panchine in listelli di legno, di colore verde (RAL 6005).

Abaco dei materiali e del verde

Cordoli in granito, sezione cm 15x25

Binderi in granito, sezione cm 10x12

Lastre di beola grigia cm 40 x 60, spessore cm 6

Asfalto colato con inerti di colore virante dal grigio chiaro al bianco

Colonnotti in granito

Panchine verdi a 16 listelli in legno di colore verde (RAL 6005)

Terra di coltivo, terriccio e sementi per tappeto erboso

ELABORATI GRAFICI

TAVOLA 1: Inquadramento territoriale e planimetria generale – scale varie

TAVOLA 2: stato di fatto e rilievo fotografico area Nocetum - scala 1:200

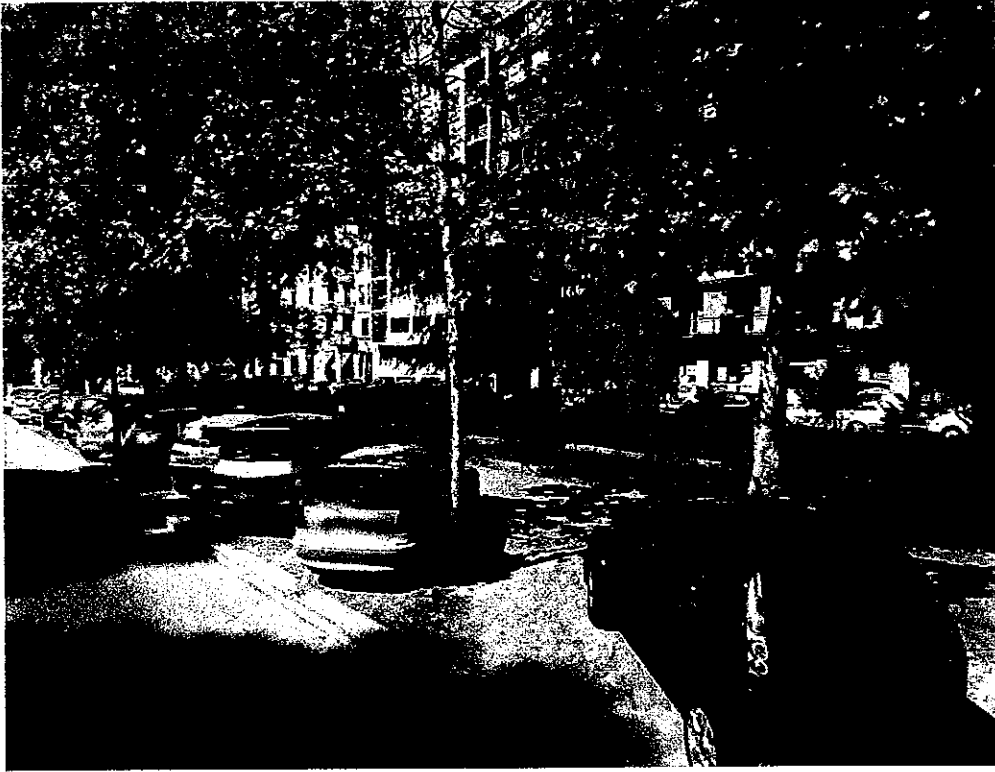
TAVOLA 3: stato di fatto e rilievo fotografico via San Dionigi - scala 1:200

TAVOLA 4: planimetria inquadramento generale progetto – scala 1:500

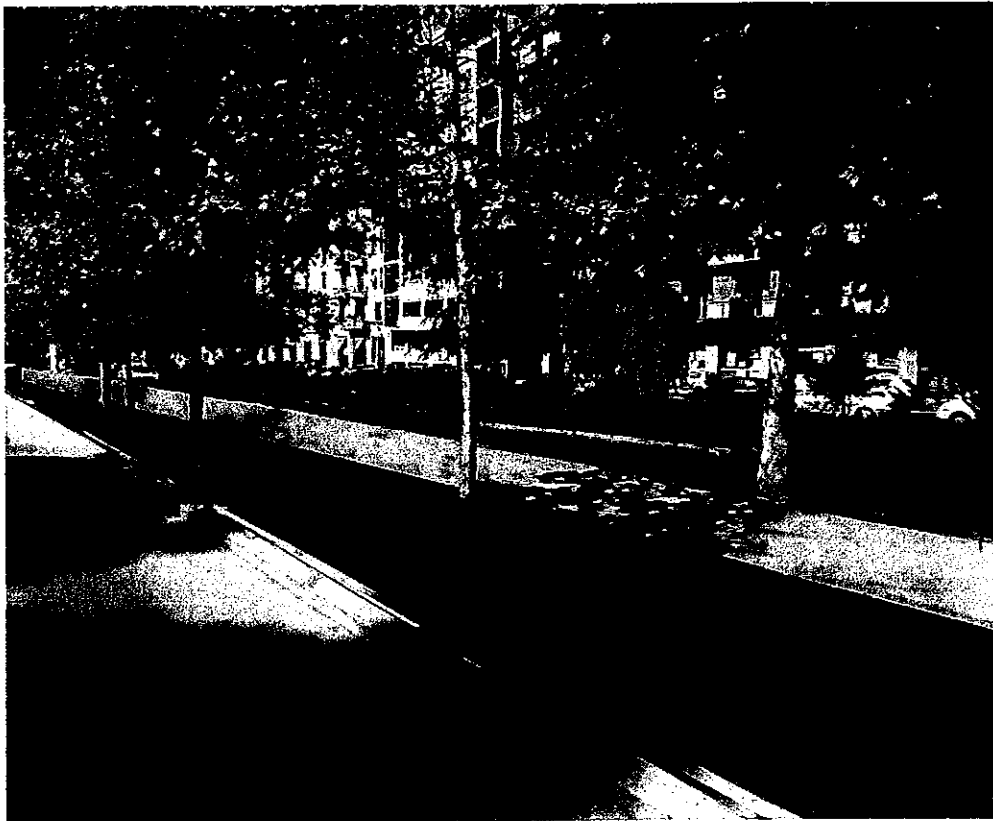
TAVOLA 5: planimetria e dettagli di progetto - scala 1:200, 1:20

TAVOLA 6: planimetria di progetto e dettagli di progetto - scala 1:200, 1:20

Stato di fatto



Stato di fatto



Stato di progetto