

## **GREEN STREET**

### **Un'idea per la riqualificazione del collegamento tra la stazione di Bovisa e la stazione di Villapizzone**

*DHoC (Design for Hospitable Cities): Luciano Crespi, Luisa Collina, con Marino Crespi, Virginia Savoini, Anna Maria Stefani, Irene Valbusa, Alessandro Lanza  
Dipartimento di design Politecnico di Milano*

Per Leonardo il verde è il colore dell'acqua. Acqua che Milano non ha, ha avuto e vorrebbe tornare ad avere.

Verde smeraldo è il colore delle acque e persino dei monti che si ritrovano negli affreschi di Masolino a Castiglione Olona

Per Goethe è il colore della voce umana. Con le sue sfumature, le variazioni di timbro che rendono, anche grazie a questo, ognuno di noi miracolosamente diverso dall'altro.

Per Michel Pastourau, uno dei maggiori studiosi contemporanei del colore e dei suoi significati simbolici, la sua vera natura è l'instabilità: che è anche la cifra della contemporaneità.

Verde è il raggio del sole nell'ultimo istante in cui tramonta: attimo da cogliere attraverso una sorta di temporanea intensificazione dei sensi.

Essendo ottenuto dalla mescolanza di due colori, il blu e il giallo, il verde è un colore che non ha paura delle diversità, anzi le accetta come condizione della sua esistenza.

Per il gesuita Athanasius Kircher, autore nel 1646 di una *Ars magna luci set umbrae*, cinque sono i colori fondamentali, dal bianco al nero passando per il rosso, in grado di riassumere le qualità dell'intelletto e delle sensazioni che l'uomo prova. Ma è il verde a rappresentare la sintesi massima di corpo e anima.

Insomma. Nel momento in cui al design, nell'epoca della crisi e della scarsità di risorse, si pone la sfida del "more with less", è proprio alla capacità di riattribuire alle cose un valore anche simbolico che occorre tornare a fare ricorso.

Nasce da qui l'idea della "Green Street", nuovo simbolo di un possibile riscatto di un pezzo di territorio fino ad ora trascurato, ridotto a *terrain vague*, e che ora grazie al nuovo ruolo che è chiamato a svolgere, di collegamento

tra due nodi di interscambio strategici di Milano, può tornare ad avere una sua identità. Grazie appunto all'introduzione di provvedimenti principalmente di natura reversibile, provvisoria, ma non per questo privi della capacità di attribuire al luogo un senso, un valore anche simbolico, destinato ad accompagnarne l'esistenza, durante il periodo dell'Expo, ma forse anche dopo.

Il primo è appunto quello dell'uso del colore, e per le ragioni dette del colore verde, quasi si tratti di un nuovo sottile strato che si è depositato su questo pezzo di territorio a renderne sorprendente l'apparenza: come quando sono la neve o la nebbia a farlo, lasciando in noi quell'impressione di spiazzamento che ci costringe a guardare le cose viste tutti i giorni con occhi diversi. Il colore si stende sulla strada, sgocciola su alcune parti dei muri che la delimitano, si attacca ad alcune delle stesse attrezzature distribuite lungo il percorso. Luminoso di giorno, grazie alla luce naturale, ipnotico di notte, come appare a Zola il verde della *Femme à la robe verte* di Monet, per via di quella artificiale

Il secondo è quello della trasformazione del collegamento tra le due stazioni in un frammento di paesaggio urbano. La strada, con l'ampliamento del marciapiede e l'introduzione del limite 30 km/h, diventa "luogo", riconsegnato all'uso sia di chi deve trasferirsi da una stazione all'altra sia di chi vive, studia, lavora nel quartiere. A renderla tale sono: la nuova sistemazione del collegamento con la piazza della stazione, in forma di raccordo di terra e prato; la stessa piazza della stazione, risistemata attraverso interventi minuti di arredo e l'eliminazione dei parcheggi; la valorizzazione della vegetazione già presente, resa partecipe della vita della strada attraverso l'introduzione di "finestre" sugli attuali

muri di delimitazione; l'introduzione di attrezzature, come sedute, sistemi di illuminazione e pensiline, destinate a rendere ospitale la strada stessa; l'inserimento, a terra, sui muri, di una grafica coerente con la nuova identità della strada e di una comunicazione finalizzata all'evento Expo; la sostituzione della maggior parte delle recinzioni esistenti; l'uso di nuove alberature e di elementi floreali.

Il terzo è quello della riorganizzazione del terminal di Villapizzone, attraverso la realizzazione del ponte pedonale, pavimentato in legno come se si trattasse di un pontile destinato allo scavalco della strada/canyon, e l'introduzione di un nuovo volume in corrispondenza del dispositivo di accesso alla stazione: elemento iconico posto dove potrebbe concentrarsi il massimo di spaesamento, dovuto alla natura degli elementi che connotano il luogo, dai binari, al vuoto della strada scavata, rendendolo visivamente insicuro. Una sorta di alto totem, che si rifà alla configurazione della struttura dei gasometri, posto a sottolineare, senza sostituirlo, il piccolo volume con l'accesso al collegamento sotterraneo ai binari della stazione.

Ognuno di questi provvedimenti può essere declinato in funzione della disponibilità di risorse e dell'esistenza dei vincoli presenti (contaminazione del suolo, limiti delle proprietà, ecc.). Ma queste "variazioni sul tema" non compromettono il carattere del nuovo spazio, il suo valore simbolico che va oltre quello funzionale e che è ciò che può rendere un luogo o un evento, anche se temporanei, manifestazioni di senso.

Milano, 20 maggio 2013