

An aerial photograph of a city, likely Rome, showing a dense urban grid. A river, the Tevere, flows through the center, and a major highway, the Via Appia, runs parallel to it. The buildings are mostly multi-story structures with red-tiled roofs. There are some green spaces and parks scattered throughout the urban fabric.

IL COMITATO PONTI

cittadini per la barona

a cura del Comitato Ponti
comitatomonti@gmail.com
finito di stampare nel mese di ottobre 2011



IL COMITATO PONTI

IL COMITATO PONTI nasce alla fine del 2010 dallo sforzo di un gruppo di cittadini che, in forme moderne, hanno trovato l'entusiasmo ed il desiderio di riscoprire quello che una volta si chiamava lo "spirito di quartiere" ovvero l'interesse civico e solidaristico nel promuovere i luoghi in cui abitano, nel tentativo di renderli più belli e fruibili, per sé, per i propri figli, per la città.

CHI SIAMO



Il Comitato è formato da cittadini che abitano alla Barona e che sono interessati a un miglioramento ambientale e sociale del loro quartiere.

Del gruppo fanno parte urbanisti, architetti, esperti di comunicazione, fotografi, creatori di eventi, managers e altri cittadini della zona, tutti animati dalla voglia di lavorare insieme, di dedicare tempo ed energie al miglioramento, in tutti i sensi, del quartiere nel quale abitano o lavorano.

Un gruppo di 12 Consiglieri si occupa attivamente dell'elaborazione dei progetti, della promozione degli stessi e della gestione dei contatti con le istituzioni, su base assolutamente volontaristica; dei progressi compiuti viene regolarmente data comunicazione a tutti i membri del Comitato sia per posta elettronica (comitatoponti@gmail.com) che per mezzo della nostra pagina facebook ("Comitato Ponti") che mediante post su YouTube.

DOVE SIAMO



Il contesto urbano in cui agisce il COMITATO PONTI si trova tra il Naviglio Grande e il Viale Famagosta; un limite fisico della zona è costituito dalla massicciata della linea ferroviaria, che la delimita a est; verso ovest, invece, la trama urbana è fitta, densa di residenze, di attività commerciali, di laboratori artigianali. La fascia più orientale della zona era, fino a pochi anni fa, una terra di nessuno, con destinazione prevalentemente industriale, dalla quale tuttavia le industrie se n'erano gradualmente andate, lasciando vasti tratti all'incuria e all'abbandono.

Da una quindicina d'anni il processo di riconversione è fortunatamente iniziato: le ex-fabbriche, da decenni abbandonate, sono state tutte recuperate, tramutandosi in ambienti che accolgono sedi universitarie, laboratori, studi professionali, show-rooms, gallerie d'arte, uffici e abitazioni. La popolazione è aumentata e si è molto diversificata. Gli abitanti dei tre NIL coinvolti sono circa 45.000; molti altri vi soggiornano di giorno per motivi di lavoro; durante i fine settimana, inoltre, c'è un grande afflusso lungo il Naviglio Grande.

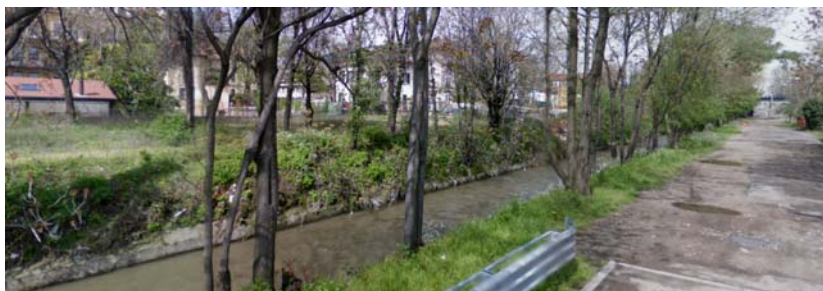
La zona si trova inoltre a poche centinaia di metri da Via Tortona e Via Savona, che negli ultimi anni sono diventate l'epicentro della

moda e del design milanesi.

Sebbene gli spazi privati siano stati quasi tutti recuperati, lo spazio pubblico non ha ancora recepito le mutazioni avvenute: le urbanizzazioni (marciapiedi, parcheggi, illuminazione pubblica) sono insufficienti, parchi e giardini pubblici sono male distribuiti, i collegamenti con la città sono disagiati.

DEFINIZIONE DELLA MISSION DEL COMITATO PONTI

AMBIENTE



Aiutare a recuperare questo ritardo nella dotazione di spazi pubblici, di collegamenti ciclo-pedonali, di accessi alla rete pubblica dei trasporti, insomma di “ricucire” questo pezzo di Milano, è una delle finalità che il Comitato Ponti si prefigge.

Gli strumenti che abbiamo finora individuato sono due: il recupero delle sponde del canale scolmatore del Fiume Olona, e il collegamento delle sponde del Naviglio Grande, dal ponte di via Valenza fino ai confini comunale e oltre, mediante chiatte che eliminino le attuali barriere architettoniche, che rendono difficilmente fruibile la sponda sinistra del Naviglio ai numerosi abitanti della sponda destra.

Le sponde del fiume Olona, che attraversa tutta la Barona da nord a sud, pur essendo potenzialmente un grande polmone verde, sono in stato di abbandono. Questa fascia potrebbe essere facilmente recuperata per il benessere di tutti i cittadini, sia di quelli che vi abitano che di quelli che ci lavorano, ci studiano (IULM, Domus Academy, scuole media, elementari, private), o che ci vengono per svago. Questa fascia verde si pone in continuità con l'alzaia del Naviglio Grande, lungo la quale si trovano tre associazioni sportive

che già ora richiamano gente da tutta la città; lungo l'alzaia scorre inoltre una pista ciclabile: il nostro progetto le integra in un unico sistema.

SOCIALITÀ



La zona nella quale il Comitato Ponti è insediato è posta ai margini della Barona, addossata al Naviglio Grande; essa è carente di luoghi di aggregazione e di svago consoni agli usi attuali degli spazi privati, che non sono più industriali; la sua trasformazione da zona industriale, che separava la Barona dal resto della città, in zona residenziale e di servizi, potrebbe, se opportunamente complementata da interventi sugli spazi pubblici, agevolare la ricucitura di queste parti di città.

Le numerose iniziative di natura sociale e culturale già presenti in Barona (le parrocchie, il Villaggio Barona, Radio dei Navigli, ecc.) hanno da poco iniziato a coordinare le loro attività; il Comitato Ponti, all'interno di questo coordinamento, trova molte sinergie.



ECONOMIA

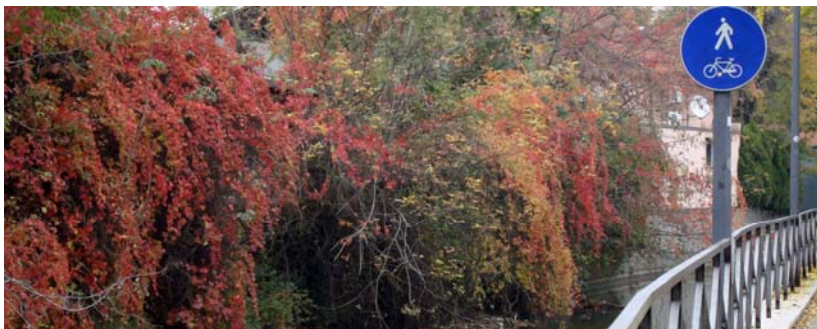


Un progetto complessivo di rivalutazione dell'area può avere una forte valenza economica. Si inizia creando occupazione nella fase di realizzazione prima e manutenzione poi, si continua con le possibilità commerciali che un progetto di questo tipo genera, si prosegue con una concreta rivalutazione immobiliare dell'area. Si crea un incremento diffuso della ricchezza locale.

L'economia della zona è già in trasformazione: le vecchie fabbriche sono state sostituite da laboratori e studi professionali, gallerie d'arte, studi di post-produzione, studi di registrazione; nella zona sono da anni insediati centri di formazione. Tutto questo ha portato notevoli modifiche anche all'indotto: ristorazione, ospitalità, servizi. Questa trasformazione, oltre che ampliata, va prima di tutto sostenuta e consolidata.

Le attività economiche della zona soffrono, di questi tempi, anche perché i passanti sono pochi e si sta verificando un preoccupante aumento della microcriminalità. Riuscire ad aumentare la frequentazione di questi luoghi a tutte le ore, riuscire a portare nel quartiere gente anche da altre zone, potrebbe essere di grande aiuto ai negozianti.

SICUREZZA



Sicurezza vuol dire impedire che dalle alte sponde del fiume un bambino sfuggito al controllo dei genitori, un vagabondo, possano precipitare in acqua.

Sicurezza vuol dire promuovere un uso a tutte le ore degli spazi verdi, in modo che siano controllati dai cittadini, illuminati, dotandoli di percorsi e luoghi di sosta, impedendo così la micro criminalità.

Sicurezza vuol dire fare in modo che bimbi e genitori possano recarsi ed uscire da scuola procedendo su marciapiedi e non districandosi fra le auto parcheggiate o camminando sulla carreggiata.

Sicurezza vuol dire che le persone anziane si possano muovere in tranquillità, che i possessori di cani possano avere il piacere di far correre i loro animali in zone protette senza arrecare disturbo agli altri cittadini e che le donne possano camminare per le strade senza paura di essere aggredite.

DEFINIZIONE DEL PROGRAMMA DEL COMITATO PONTI

RICUCITURE URBANE



Sono stati individuati disagi specifici, peculiari di alcune vie (mancanza di marciapiedi, scarsa illuminazione, pulizia inadeguata) e altri di interesse più generale (insediamenti abusivi, mancanza di spazi verdi di vicinato, scarsa accessibilità alle persone con ridotte capacità motorie – anziani, portatori di handicap, madri con passeggini), spazi pubblici non presidiati.

La porzione di territorio che è più fortemente degradata, il verde lungo le sponde del fiume Olona, è il punto di partenza per un'azione di riqualificazione che possa essere d'interesse per l'intero quartiere della Barona. A partire dalla riqualificazione di questa fascia, che ne costituisce il margine orientale, crediamo che si possa avviare un percorso virtuoso di migioria ambientale, sociale, economica.



RENDERE ACCESSIBILE IL NAVIGLIO GRANDE

Il Comitato Ponti promuove il recupero puntuale della sponda sinistra del Naviglio Grande, proponendo di collegarla alla sponda destra, densa di popolazione, mediante chiatte prive di conducente che attraversino il Naviglio a distanze brevi e regolari.

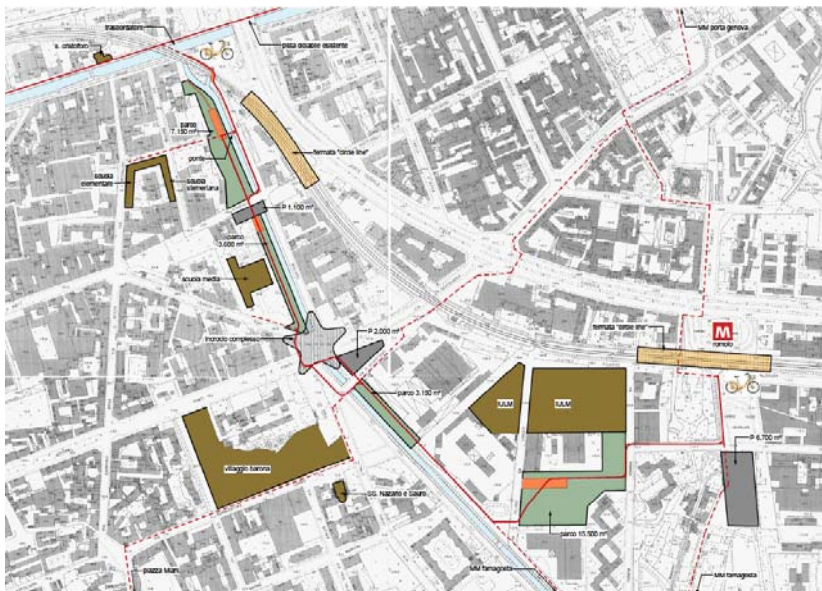


In Olanda, terra di canali, si trovano già numerosi esempi di questo tipo di infrastruttura leggera, economica e accessibile.

Questo mezzo di trasporto pubblico, economico ed ecologico, consentirebbe di avviare il recupero degli spazi aperti “di risulta” che sono compresi tra la ferrovia per Mortara e il Naviglio Grande, ma anche di integrare alla città gli spazi edificati che si trovano lungo l’Alzaia, attualmente poco accessibili.

Inoltre, quando finalmente verrà realizzata la linea metropolitana circolare, che scorrerà su questi stessi binari, gli attraversamenti proposti consentirebbero di rendere la metropolitana accessibile anche ai residenti della Barona.

UN PARCO FLUVIALE



Recuperare questi spazi verdi situati in piena città sembra operazione doverosa, vista la carenza di spazi verdi di vicinato; la sua configurazione in “lunghezza”, se da un lato fa sì che possa servire numerose vie, dall'altro pone problemi di gestione e di controllo: da lì la nostra proposta d'innervarla mediante una pista ciclabile che colleghi il Naviglio Grande, all'altezza della chiesa di San Cristoforo – diventata ormai una delle zone di svago più frequentate della città -, alla più vicina stazione della metropolitana (Romolo). Lungo il percorso andrebbero inoltre disposte aree ludiche attrezzate per i bambini, campi da gioco (calcetto, basket, pallavolo), campi di bocce; una parte potrebbe anche essere attrezzata a orti urbani. Alle estremità di questo percorso sarebbe inoltre opportuno disporre due punti di rifornimento di BikeMi.

È augurabile che intorno al parco si possano insediare attività di servizio al parco stesso (bar, ristoranti, riparazione e noleggio biciclette, asili nido,...).

Questo parco servirebbe, localmente, tutti i cittadini della zona, sia quelli che vi risiedono che quelli che ci lavorano; a livello cittadino creerebbe un collegamento “lento” fra la metropolitana e gli svaghi lungo il Naviglio Grande.