

2009

**Concorso di idee per la riqualificazione dell'ex discarica della
Frazione di Cereie
Trivero (BI)**

Incipit progettuale

L'idea progettuale per la definizione dell'intervento per la riqualificazione dell'area dell'ex discarica di Cereie, nasce da una riflessione scaturita dall'analisi di un'interessante intervento di recupero di un tratto dell'antica linea sopraelevata dei treni nel quartiere di Chelsea a New York, divenuta l'attuale parco urbano High Line. Seppur trattandosi di due realtà completamente opposte, entrambi gli interventi sono connotati dal recupero di un'area non utilizzata nel tessuto urbano. E' sembrato perciò interessante applicare al progetto proposto per Cereie, alcuni concetti ritenuti validi; ovvero l'utilizzo di materiali semplici, quali il calcestruzzo, con un impiego non banale; la modularità che comporta una grande flessibilità, la ripetitività degli elementi, e non ultimo il carattere di economicità degli stessi, con l'intento di non compromettere la qualità architettonica del progetto ed adottando sistemi costruttivi che garantiscano funzionalità, flessibilità, facile esecuzione delle opere e manutenzione nel tempo.

Per contenere i costi di intervento si è pensato di utilizzare il calcestruzzo per la realizzazione della pavimentazione e per un tipo di sedute. L'abbattimento dei costi ha comportato la possibilità di studiare un arredo urbano ad hoc per i sistemi di seduta e per l'illuminazione.

Matrici del progetto

Il tessuto urbano della Frazione di Cereie risulta essere molto frammentato e si attesta sulle direttrici principali della viabilità. L'area della ex discarica si trova al centro di questo tessuto ma di fatto isolata da esso. Le linee guida del progetto sono la sommatoria di due ideali piani sovrapposti, quello del progetto delle aree verdi e quello delle aree pavimentate. Per quanto riguarda le aree a verde che definiscono il parco urbano, gli allineamenti delle giaciture delle aree prative e delle alberature sono dettati dalla proiezione dell'edificato contiguo verso l'area, a queste si sovrappone il disegno delle aree pavimentate, il quale risulta essere svincolato e libero con la funzione di definire precisamente i luoghi e le loro destinazioni d'uso e determinando i percorsi nell'area verde.

Descrizione del progetto

Procedendo da sud verso nord, si attestano in successione il parcheggio pubblico, posto il più possibile vicino sia alla scuola che alla struttura ricettiva del bar, il parco urbano e l'elisuperficie. Tali aree, pur essendo contigue e tra loro integrate, sono state pensate per essere realizzate per Lotti Funzionali successivi, in piena autonomia e per essere funzionali e completi per il loro utilizzo. Il progetto sostanzialmente non modifica le quote altimetriche attuali e si limita alle sistemazioni puntuali di livellamento del terreno.

Parcheggio pubblico

Il parcheggio è stato pensato per accogliere 34 auto, risulta completamente autonomo rispetto alla viabilità che lo serve.

All'interno i posti auto sono organizzati in modo che i pedoni possano fruirlo in piena sicurezza mediante percorsi protetti che dal parcheggio portano sul marciapiede della strada comunale. Tali percorsi sono pavimentati in tavolato ligneo, proprio per avere una facile percezione della differenza tra il percorso pedonale del marciapiede e di quelli interni al parcheggio. Il parcheggio è illuminato da pali stradali di altezza di circa 7/10 metri. Lungo i percorsi interni al parcheggio sono state individuate delle aiuole, contenute in basse fioriere, nel quale trovano posto alberature di medie dimensioni, che oltre a svolgere il ruolo di arredo urbano, danno la possibilità di ombreggiare le auto in sosta.

Parco Urbano

Mediante il percorso pedonale lungo la strada che costeggia il marciapiede si accede all'area interessata dal parco. Frontalmente al bar, quasi un'estensione dell'attività ricettiva dello stesso, è stato ritrovato una piccola piazza attrezzata con sedute, definita precisamente dal cambio dei materiali e dalle differenti cromie, la quale misura 15 X 6 metri. All'interno di questo perimetro sono collocate delle panche quasi a ricreare uno spazio domestico, un piccolo salotto dove incontrarsi e tessere rapporti sociali...fare una chiacchierata dopo aver preso il caffè.

Dalla piazzetta dipartono verso nord tre percorsi pedonali privilegiati, in quanto pavimentati, uno lungo la strada e gli altri si inoltrano nelle aree a verde. Tali percorsi scandiscono l'utilizzo degli spazi. Tra il marciapiede ed il primo vialetto un'area verde di filtro con alberature, cespugli e fiori, tra i due vialetti interni

l'area dedicata ai bambini attrezzata con giochi. L'area giochi risulta così posizionata in modo da trovarsi lontana dalla strada e nelle immediate vicinanze della piazzetta, in modo che i bambini possano giocare in piena autonomia e sicurezza. L'ultimo percorso delimita l'area a verde più grande del parco, con alberature ed eventualmente attrezzata con giochi per l'educazione fisica. Lungo i vialetti sono posizionate le panche e i sistemi di illuminazione.

Mentre uno dei vialetti interni si ferma nel verde, l'altro prosegue e si collega ad uno spazio che definisce la "piazzetta nel verde" al cui centro trova luogo un piccolo specchio d'acqua. Questo spazio è stato pensato per poter svolgere attività di relax, di lettura e per poter accogliere all'occorrenza anche piccole manifestazioni all'aperto come sagre, concerti, spettacoli, ecc... Per tale motivo le sedute sono state posizionate ai limiti di questa piazza, proprio per lasciare libero lo spazio centrale. L'introduzione del laghetto è stato proposto per richiamare la presenza della acqua nell'area e avere un elemento dinamico che scandisse il tempo con il rumore dello scorrere dell'acqua, oltre che essere un elemento di attrazione per i più piccoli nei periodi estivi. Tutto questo spazio si ricollega al percorso che costeggia la strada.

Elisuperficie

Nella parte più a nord dell'area della ex discarica è stata progettata la nuova elisuperficie idonea all'utilizzo diurno (H12), di tipo Elisuperfici Non Segnalate, quale punto di atterraggio per gli elicotteri del soccorso, potrà essere utilizzata dalle Forze dell'Ordine ed eventualmente anche per fini turistici e scopi di lavoro. Essa è posta su un'area pianeggiante in posizione dominante sull'area di intervento, lontana dall'edificato, non presenta alcuna difficoltà né per la fase di avvicinamento dei velivoli, né per la fase di decollo. I coni di entrata e uscita sono notevolmente ampi, privi di ostacoli naturali o artificiali.

Il progetto prevede sostanzialmente i seguenti interventi:

1) Creazione di pista di atterraggio di dimensioni mt. 20 di diametro circa.

Essa strutturalmente è fondata su sottofondo in misto naturale stabilizzato di spessore cm. 15 posato su strato di geotessile, un soprastante strato di misto stabilizzato a cemento di spessore di cm. 15 e una piastra in Cls armato di spessore cm.15, a finitura ruvida.

La scelta, per la pista di atterraggio vera e propria, quale manto superiore di finitura in conglomerato cementizio, è stata determinata dalla necessità di avere una superficie sufficientemente ruvida da impedire lo slittamento laterale dei velivoli durante la fase di sosta e nello stesso tempo impermeabile, dura e compatta, non fonte di polvere e facilmente pulibile.

Annegato nel manto in conglomerato cementizio, a pochi cm. di profondità, è prevista la posa in opera di una serpentina elettrica regolata da termostato, per impedire il soggiornare della neve e il formarsi del ghiaccio sulla pista stessa.

La pendenza della superficie della pista è prevista dell' 1% a partire dal centro dell'area.

2) Area di Sicurezza

Allo scopo di garantire la sicurezza e di impedire il sollevarsi di polvere, contenente anche detriti che potrebbero danneggiare i motori e le turbine degli elicotteri, attorno alla pista rotonda è prevista la realizzazione di area inerbite.

La raccolta delle acque e degli eventuali percolati di olio e combustibile, avviene mediante una canalina grigliata perimetrale all'area di sicurezza, collegata a scarico dotato di separatore di oli, onde evitare il disperdersi nel terreno di liquidi inquinanti.

3) Aree di parcheggio

Per la sosta delle auto e/o dei mezzi di servizio, è prevista la realizzazione di un parcheggio di pertinenza alla stazione di elisoccorso.

Alcuni parcheggi saranno naturalmente riservati alla sosta dei mezzi di soccorso, quali ambulanze e/o mezzi dei Vigili del Fuoco o Forze dell'Ordine.

4) Stazione

Si prevede la realizzazione di un piccolo edificio idoneo ad accogliere i locali di primo soccorso, locali ad uso ufficio, i servizi igienici e locali tecnici.

5) Illuminazione.

Tutta l'area sarà illuminata da un congruo numero di punti luce, posti su palo o mediante riflettori a terra. L'illuminazione non avrà certamente la funzione di

rendere operativo l'impianto nelle ore notturne, ma semplicemente quale motivo di sicurezza.

6) Segnaletica orizzontale - Manica a vento - cartellonistica

Sull'area di toccata e zone limitrofe, è previsto il tracciamento ed esecuzione della segnaletica orizzontale, prevista sulle piste di atterraggio di elicotteri, in particolare: lettera "H" di colore bianco, collocata al centro della pista, dimensioni 300x180 cm, larghezza del tratto 40 cm; fascia circolare di colore giallo, raggio interno 4 m, raggio esterno 5 m, larghezza m 1, concentrica al centro della pista; fascia circolare di colore bianco con raggio interno 12,70 ed esterno di 13 m, larghezza cm 30, concentrica al centro della pista, il tutto realizzato con l'impiego di vernice spartitraffico di prima qualità.

Sarà prevista la posa in opera di regolamentare manica a vento e cartellonistica di segnalazione e sicurezza, avente le caratteristiche previste dalla disposizioni vigenti.

10) Servizi tecnici

Trattandosi di impianto di tipo ad utilizzo solamente diurno (H12), non è stata prevista la realizzazione di ulteriori impianti quali edificio per il gestore, illuminazione di tipo regolamentare, deposito carburanti e quanto altro necessario per il corretto funzionamento di tali impianti.

Sarà naturalmente possibile, in futuro, qualora le esigenze lo richiedessero, ampliare e trasformare l'elisuperficie in impianto di tipo H24, con tutte le attrezzature necessarie.

Materiali

I materiali proposti per la definizione delle parti dell'intervento sono il calcestruzzo, il legno ed il metallo cor-ten materiale dall'elevata resistenza alla corrosione (CORrosion resistance) ed elevata resistenza meccanica (TENSile strength).

Per le pavimentazioni delle aree pedonali si è proposto l'utilizzo di lastre in cemento con una finitura superficiale di pietrischetto di fiume, in luogo all'uso di materiale lapideo. Tale scelta è stata dettata dalla volontà di contenere i costi di realizzazione dell'opera, impiegando un materiale di uso comune. Le lastre possono essere realizzate ad hoc delle dimensioni volute e questo ha determinato il disegno delle lastre perimetrali, la quali assemblate formano una sorta di

disegno a pettine che si “intreccia” con il prato, rendendo quasi indefinito il passaggio tra il verde ed i pavimenti. Il sistema costruttivo è del tipo a secco (anche se non si preclude la possibilità di utilizzare sistemi tradizionali), ovvero il montaggio delle lastre mediante il posizionamento su guide in profilati metallici appoggiati sul massetto armato. Questo sistema permette di avere un’intercapedine per il passaggio dei sottoservizi, ai quali sarà possibile accedere per la manutenzione e eventuali futuri spostamenti di tubazioni, attraverso lo smontaggio ed il riposizionamento delle lastre, senza incorrere ad onerose opere di demolizione.

Il legno è stato utilizzato per la definizione e la differenziazione di alcuni percorsi e spazi di sosta. Si prevede l’utilizzo di listoni in legno di sezione 10 X 4 cm e della lunghezza di 2 metri, trattati per esterni con trattamento in autoclave antitarlo e antimuffa, con sagomatura superficiale antisdrucchiolo, fissati su profili in lamiera zincata.

Il metallo è utilizzato per gli elementi di arredo urbano: le opere di contenimento delle aiuole, le sedute, l’illuminazione.

Arredo urbano

Per gli elementi di arredo, i materiali utilizzati sono ancora il metallo corten, il calcestruzzo ed il legno.

Illuminazione pubblica

I sistemi di illuminazione si caratterizzano in funzione al tipo di luce che devono assolvere. Si differenziano tre tipi di luce:

l’illuminazione stradale, con un tipo di luce più diffusa;

l’illuminazione delle aree pedonali, con un tipo di luce più puntuale;

l’illuminazione d’arredo, con un tipo di luce ambientale e scenica.

I pali per l’illuminazione stradale, da collocare lungo i tracciati viari e nel parcheggio pubblico, sono con struttura in acciaio, con bracci e gruppo ottico in alluminio, e presentano sistema illuminante a basso consumo ed antinquinamento visivo.

Per l'illuminazione degli spazi pedonali, si sono previsti degli steli con struttura in acciaio con trattamento corten e diffusori in PMMA (polimetilmetacrilato) bianco.

L'illuminazione ambientale è demandata ai sistemi integrati alle sedute, per rendere più confortevole la sosta nelle ore serali.

Sistemi di seduta

Per attrezzare e rendere più funzionali gli spazi pedonali, si sono progettate ad hoc due tipologie di panchine.

Una tipologia per la piazzetta prospiciente il bar, ed una per gli spazi pavimentati nel parco urbano.

Il primo tipo ha una struttura in acciaio corten, e piano di seduta in legno. Alla base della struttura sui lati lunghi delle panche sono ricavati dei tagli che permettono il passaggio della luce, con un effetto radente alle pavimentazioni.

Il secondo tipo è una panca in cls con trattamento superficiale, come per le lastre della pavimentazione, in pietrischetto di fiume. Questa scelta è dettata dalla volontà di avere una continuità con la pavimentazione, come se le panche fossero elementi del pavimento che si rialzano diventando seduta. Anche per questo tipo di panchine il piano di seduta è in legno ed anch'esse alla base presentano un sistema di illuminazione a spot.

La scelta dei piani in legno è dovuta al fatto che questo materiale è di facile manutenzione e sostituzione, e nei periodi estivi non presenta forte surriscaldamento, come succede per le sedute in ferro o pietra.

Il metallo è stato utilizzato anche per il contenimento delle aiuole, lungo le aree pavimentate.

Sistemazione delle aree a Verde

Per quanto riguarda le aree a verde, si è previsto per la piantumazione delle nuove alberature di seguire le linee guida dettate dalla Regione Piemonte in materia di Pianificazione e Gestione Forestale. Tale Ente definisce le specie arboree autoctone consigliate per la forestazione di aree boschive.

_ i progetti ed i disegni contenuti in questa sezione del Sito sono di esclusiva proprietà dell'Architetto Paolo Cogotti