

JOURNAL of SUSTAINABLE DESIGN

Eco Web Town

Rivista semestrale on line | Online Six-monthly Journal ISSN 2039-2656

Edizione Spin Off SUT - Sustainable Urban Transformation

#20



EWT/EcoWebTown

Rivista semestrale on line | Online Six-monthly Journal

Rivista scientifica accreditata ANVUR

ISSN: 2039-2656

Edizione Spin Off SUT - Sustainable Urban Transformation
Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara
Registrazione Tribunale di Pescara n° 9/2011 del 07/04/2011

Direttore scientifico/*Scientific Director*

Alberto Clementi

Comitato scientifico/*Scientific committee*

Pepe Barbieri, Paolo Desideri, Gaetano Fontana,
Mario Losasso, Anna Laura Palazzo, Franco Purini,
Mosè Ricci, Michelangelo Russo, Fabrizio Tucci

Comitato editoriale/*Editorial committee*

Tiziana Casaburi, Marica Castigliano, Claudia Di Girolamo,
Monica Manicone, Maria Pone, Domenico Potenza

Caporedattore/*Managing editor*

Filippo Angelucci

Segretaria di redazione/*Editorial assistant*

Claudia Di Girolamo

Coordinatore redazionale/*Editorial coordinator*

Ester Zazzero

Web master

Giuseppe Marino

Traduzioni/*Translations*

Tom Kruse

20

II/2019 pubblicato il 31 dicembre 2019

http://www.ecowebtown.it/n_20/

INDICE

- 1 Prove di progetto urbano | Alberto Clementi
- DOSSIER_IL CANTIERE MILANO**
- 8 Dismissione delle aree ferroviarie e progetto urbano | Domenico Potenza
25 Scali a Milano. Prove di innovazione? | F. Infussi, L. Montedoro,
G. Pasqui
63 Circle Line Milano. | Redazione EWT
73 Il processo di rigenerazione urbana degli scali ferroviari di Milano 2030 | Carlo De Vito
86 Milano vicino all'Europa | Gaetano Fontana
101 Milano scali, progetti in corso | Emilio Battisti
119 Grandi strutture di dolore | Nina Bassoli
129 Il progetto urbano per gli scali ferroviari milanesi | Pasquale Mei
- ESPERIENZE PARALLELE**
- 140 Roma, verso il progetto urbano delle stazioni | Luca Montuori
153 Una discussione in corso: le aree ferroviarie a Torino | Chiara Lucchini
163 Il curioso caso dell'area di risulta ferroviaria a Pescara | Andrea Mammarella
178 As time goes by | Maria Pone
189 Situla Lubiana | Giulio Girasante
193 Rigenerazione delle aree ferroviarie verso la Green City | F. Tucci, V. Cecafozzo
- PROGETTO URBANO E AREE FERROVIARIE. TRE QUESTIONI**
- 204 Interviste a: Paolo Desideri, Franco Purini, Mosè Ricci, Nicola Russi
- CALL FOR PAPER:
IL PROGETTO URBANO PER LE AREE FERROVIARIE**
- 233 La rigenerazione dell'area ferroviaria di Rogoredo | P. Altamura, A. F. L. Baratta,
L. Calcagnini, M. Cellurale,
C. Clemente, F. Finucci,
A. Magarò
245 Verso una nuova interpretazione della stazione ferroviaria | Vittoria Stefanini

>>



>>

LA CITTÀ ARTISTICA

a cura di Franco Purini, Pepe Barbieri

- | | | |
|------------|--|------------------------|
| 259 | La città artistica | F. Purini, P. Barbieri |
| 261 | Space, People and Place. Gli artisti incontrano gli architetti | Massimiliano Scuderi |
| 270 | In memoria di Ettore Spalletti | P. Barbieri |
| 272 | Cesare Manzo e Fuoriuso | Massimiliano Scuderi |

MATERIALI DIDATTICI

- | | | |
|------------|--|-----------------------------|
| 278 | Stazioni per muovere le città | P. Barbieri, R. Pavia |
| 287 | Proposte per Spalato | C. Di Girolamo |
| 294 | La Circle Line come occasione di riattivazione urbana per la città di Milano | Seminario di laurea Pescara |

LETTURE

- | | | |
|------------|---|--|
| 301 | F. Schiaffonati, Paesaggi milanesi. Per una sociologia del paesaggio urbano
recensione a cura di Filippo Angelucci | |
| 304 | G. Castaldo e A. Granato A. Un progetto per gli scali ferroviari milanesi
recensione a cura di Filippo Angelucci | |

EVENTI

- | | | |
|------------|---|--|
| 306 | How Will We Live Together
La 17. Mostra Internazionale di Architettura curata da Hashim Sarkis | |
|------------|---|--|

Prove di progetto urbano

Alberto Clementi

Ci sembrava di aver trovato finalmente un caso esemplare, in grado di testimoniare con la forza dei fatti che non avevamo torto ad insistere nel rivedere profondamente l'istituto del progetto urbano, rilanciandone comunque il ruolo centrale nella trasformazione della città esistente.

A Milano, nel programma in corso per la trasformazione urbanistica di sette scali ferroviari e delle loro aree adiacenti, sono all'opera quasi tutti i principi professati da *Ecoweatown* per affermare una nuova cultura del progetto urbano, a partire in particolare da un rinnovato ruolo dello spazio delle infrastrutture della mobilità. Sono almeno sette i principi da tener presente.

Primo. Il progetto non si esaurisce nella invenzione di un nuovo spazio architettonico, la stazione ferroviaria, che peraltro negli ultimi tempi si è già andata caricando di una complessità crescente fino a diventare spesso un mondo introverso, ricco di funzioni urbane e metropolitane. La stazione è così diventata un catalizzatore delle energie pulsanti che premono nella città contemporanea, e che tendono a rompere gli argini di esperienze già vissute quanto degli spazi che le contengono.

Però adesso per fortuna il progetto si decide finalmente a *mettere in gioco le relazioni delle stazioni con le città al loro intorno*, mirando a fungere da attivatore delle potenzialità di sviluppo ancora inesprese o almeno da forza rigeneratrice del degrado sociale, fisico e ambientale accumulato localmente. La partita non si gioca più soltanto dentro il perimetro ristretto della stazione, facendola diventare una piccola città nella città. Sfonda i recinti, e invade lo spazio urbano alle sue diverse scale. La frontiera tra stazione e città, da spazio di frizione e di contrasto irrisolto tra due differenti mondi all'opera, si sfrangia e diventa improvvisamente l'incubatore di un nuovo ordine urbano, che fa irrompere nuove funzioni, nuovi assetti morfologici e sociali, nuovi valori simbolici e immaginari urbani.

Perché proprio adesso sembra diventare possibile ciò che era stato tentato invano negli anni addietro, quando più volte si è messo mano inutilmente alle aree intorno alle stazioni con l'intento di "valorizzarle"? Molte sono le ragioni. Ma forse quella più calzante è che si è ridotta in modo significativo la distanza prima incolmabile tra le attese speculative degli investitori e le resistenze provenienti dalla popolazione locale, protesa verso il miglioramento del proprio quadro abitativo anche indipendentemente dall'intervento sullo spazio infrastrutturale. Tanti anni di fallimenti hanno insegnato qualcosa. Non si può più esagerare nel chiedere un ritorno eccessivo di cubature speculative, né d'altra parte si può tenere fuori la partecipazione consapevole degli interessati, in particolare per ridestinare le aree ferroviarie dismesse che erano nate pubbliche, e tali ancora dovrebbero essere responsabilmente considerate. Si è appreso che la dismisura provoca il blocco, e che comunque non è impossibile avvicinare punti di vista fino ad oggi irriducibili.

Milano sembra infatti essere riuscita a trovare il miracoloso punto di equilibrio tra opposte esigenze. Si potrà forse recriminare sull'eccessivo vantaggio riconosciuto a FS-Sistemi urbani e agli investitori privati, oppure sulle possibilità aggiuntive di riqualificazione urbana non esperite sufficientemente dall'amministrazione comunale. Però non c'è dubbio che il montaggio delle convenienze non appare scandaloso, e che comunque esistono margini ulteriori per migliorare il rapporto tra benefici pubblici e ritorni economici per i privati.

Non è un caso che questo piccolo miracolo sia accaduto a Milano. C'è la straordinaria continuità dell'azione amministrativa, con tre giunte di diverso colore che si sono succedute nel tempo senza scardinare il programma. C'è soprattutto una matura attitudine alla concertazione tra pubblico e

privato, che ha fatto gridare allo scandalo già ai tempi del primo Piano di Governo del Territorio demonizzato dall'urbanistica ortodossa per la sua presunta "beatificazione del mercato" e per la pretesa abdicazione della mano pubblica a favore degli investitori privati. Sono critiche che a loro modo hanno colto nel segno. Resta il fatto che a distanza di pochi anni Milano è diventata la piazza immobiliare più importante e dinamica dell'Europa. Non è infondato ritenere che proprio questa diversa urbanistica, con il suo approccio pragmatico e negoziale, abbia contribuito a far diventare Milano una metropoli internazionale, con i limiti di uno sviluppo urbano forse troppo dipendente dal mercato e dalla rendita fondiaria, ma comunque complessivamente coerente con una visione del futuro della città assunta democraticamente attraverso il Piano.

L'Accordo di programma per la trasformazione urbanistica delle sette aree ferroviarie dismesse o in dismissione è figlio di questa singolarità del contesto milanese, e del pragmatismo collaborativo che la caratterizza, contro ogni pregiudiziale ideologica.

Secondo. Il progetto urbano, con i suoi tempi inevitabilmente lunghi, non può certo essere concepito (e disegnato) in modo statico e ultimativo. Per essere efficace, deve dimostrarsi al contrario *flessibile e adattivo*, senza tuttavia perdere mai la propria connotazione iniziale e soprattutto la propria capacità di conferire qualità urbana, che non dovrà essere sacrificata in nome delle congiunture imprevedibili che possono dispiegarsi nel mercato e nelle forme di vita degli abitanti.

In questo senso *il progetto urbano non può che essere processuale*, senza abdicare dai punti fermi che ne hanno determinato la legittimità iniziale, ma senza peraltro restare ingessato in una prefigurazione di forme fisiche che rischiano di diventare rapidamente inattuali con il mutamento delle condizioni al contorno. Tutto ciò rappresenta una sfida quanto mai impegnativa per l'immaginazione progettuale, e sollecita sia l'architettura che l'urbanistica a ideare nuovi procedimenti e dispositivi di governo della forma e degli assetti funzionali dello spazio urbano. Tenendo per di più conto che il contemporaneo non va considerato soltanto come l'ultima epoca del mondo, ma "*la compresenza di tempi diversi nello stesso luogo*" (Bodei). E non c'è dubbio che il progetto urbano sia chiamato a interpretare criticamente la propria contemporaneità, rifuggendo dalle forme nostalgiche un passato che non è più dato rivivere, come invece tende purtroppo a riproporre troppo spesso la partecipazione popolare, o come sono portati a fare molti esempi di architettura praticati correntemente, anche nelle esperienze più avanzate per Milano.

Terzo. Il progetto urbano non si riassume all'interno di un'area delimitata strumentalmente, in funzione ad esempio del titolo di proprietà o delle condizioni di contesto. Piuttosto *si declina contemporaneamente a diverse scale di relazioni con l'urbano*, all'interno di una visione guida per il futuro che incarna i traguardi perseguiti e che, fungendo da quadro di coerenza, rinvia alle strategie possibili da mettere in opera per raggiungere i risultati convenuti. Anche questa individuazione della scala giusta per l'intervento rappresenta una difficile e innovativa sfida al modo di intendere la forma del progetto, il quale è di conseguenza indotto a sfumare il principio di unitarietà nello spazio e nel tempo per articolarsi in un insieme di dispositivi e linguaggi che operano congiuntamente in differenti registri, comunque da mantenere congruenti tra loro.

Quarto. *Il progetto urbano va usato come strumento di conoscenza e di esplorazione della realtà.* La sua messa a punto progressiva deve passare attraverso una fase di sperimentazione preliminare delle potenzialità trasformative di un dato contesto. Soltanto dopo il progetto andrà asciugato nei suoi contenuti essenziali e fattibili, e infine adattato per acquistare la veste giuridica definitiva. Dunque è necessario –quando possibile– interrogare il contesto con una sperimentazione progettuale relativamente libera e informale, cercando di estrarre criticamente il potenziale trasformativo dell'area, compatibilmente con la sua storia e con le qualità specifiche sedimentate nel contesto. Soltanto dopo diventerà possibile avviare le procedure formalizzate con bandi di gara e altri atti amministrativi, che si troveranno ad agire consapevolmente su un terreno per così dire "arato" dalle esplorazioni progettuali preliminari.

Quinto. Il progetto urbano non rappresenta l'esito di una decisione presa e calata dall'alto dagli organi amministrativi o attraverso imposizioni veicolate dagli esperti, magari troppo sensibili alle

razionalità specifiche degli investitori. E' piuttosto *l'espressione di una convergenza multilivello di attori e popolazioni che vengono coinvolti responsabilmente in forma dialogica e negoziale*, ricorrendo a strumenti pattizi quali le intese di programma e contratti d'azione prima ancora che accordi definitivi a valenza normativa. Per evitare la dispersione di energie di un processo partecipato da molti protagonisti ai diversi livelli, che finirebbe per indebolire il valore aggiunto portato dal progetto urbano, sarà necessario mantenere ben saldo il riferimento a una visione guida condivisa costruita preliminarmente, che come abbiamo già visto deve fungere da cornice di coerenza tra gli interventi possibili.

Sesto. Il sistema di *government* del progetto urbano attualmente praticato, incardinato di solito sugli uffici dell'assessorato all'urbanistica in collaborazione con gli altri uffici competenti, funziona solo in pochi casi. Data la varietà di attori e interessi ai diversi livelli che solitamente vengono messi in gioco, *va innovata la modalità di costruzione e di governo del progetto urbano, nella prospettiva di una nuova amministrazione per progetti* che tarda peraltro a farsi strada nell'ordinamento amministrativo del nostro Paese, a differenza di quanto che avviene per esempio in Francia. Abbiamo già appreso dalle esperienze Pic-Urban su fondi comunitari che i Comuni sono normalmente in difficoltà nel praticare un governo finalizzato alla convergenza multisettoriale delle politiche in un determinato quartiere (*place-based policy*), anche quando la gestione del programma viene incardinata direttamente nel gabinetto del Sindaco. Facendo tesoro di quelle esperienze, e di altre condotte nel frattempo in particolare per la ricostruzione post-sisma, sembra ormai matura la possibilità di istituire specifiche *strutture di missione*, appoggiate naturalmente sul Comune ma partecipate anche dagli esponenti pubblici più rilevanti per il montaggio e la gestione del progetto urbano, e se possibile dalle università locali per il livello delle competenze disponibili al loro interno e soprattutto per la loro terzietà. Potrebbero essere sperimentate anche altre formule, fino al coinvolgimento diretto degli attori di sviluppo privati, per mettere alla prova criticamente le possibilità di una copianificazione pubblico-privato che agisca in modo trasparente e verificabile intersoggettivamente. Ma questa è un'innovazione per la quale non siamo ancora maturi, ed è meglio rinviarla al futuro.

Settimo. Nel regime di corruzione diffusa che purtroppo caratterizza alcune città dalle strutture amministrative irrimediabilmente inquinate, si ha l'impressione che le modalità d'intervento siano tarate secondo due canali principali. Gli interventi di grana fine vengono rinviati direttamente agli uffici comunali competenti, che garantiscono modalità autorizzative sufficientemente speditive, offrendo interessatamente certezze per gli investitori e le imprese. I progetti urbani richiedono invece procedimenti di montaggio delle operazioni più complessi e onerosi, in cui il consenso va costruito laboriosamente con il coinvolgimento bilanciato dei partiti o delle parti politiche più impegnate nel governo della città. In questo secondo caso poi non è infrequente l'intervento della magistratura, che fa saltare accordi occulti costruiti faticosamente nel corso degli anni.

Bisogna contrastare decisamente questo stato delle cose, che alla fine porta a disincentivare il progetto urbano a favore di una pioggia di singole iniziative estemporanee. Occorre in particolare bonificare i canali impropri che favoriscono eccessivamente il ricorso a micro interventi, e al tempo stesso deve essere assolutamente migliorata la trasparenza e la correttezza degli atti amministrativi che sostanziano la procedura del progetto urbano. Non è da scartare l'istituzione di una figura di magistrato che possa fungere da garante della regolarità degli atti, una sorta di Anav del progetto urbano mirata a scoraggiare un uso illecito delle risorse mobilitate.

Riguardando all'esperienza di *Milano*, gran parte di queste condizioni sembrano essere state rispettate. In particolare un lungimirante accordo tra Comune e Politecnico ha consentito di istruire adeguatamente il processo di partecipazione popolare, e anche di elaborare una visione al futuro della città alla quale ricondurre le progettazioni per le singole aree ferroviarie. Poi è stato organizzato un workshop di progettazione a inviti (tecnicamente una consultazione non competitiva), coinvolgendo progettisti di chiara fama come Boeri, Mad, Mecanoo, Miralles-Tagliabue, Zucchi. Il workshop ha consentito di esplorare creativamente i futuri delle aree,

predisponendo così materiali utili per formulare successivi bandi di gara consapevoli e ben calibrati. Ci sono state comunque perplessità sulla legittimità delle procedure di incarico diretto per i partecipanti al workshop, data la natura ambigua (pubblica, parapubblica, privata?) del committente FSSU. Altri dubbi riguardano l'uso effettivo dei materiali elaborati dal politecnico e dal workshop, ma non è questa l'occasione per riflettere più a fondo sull'inevitabile scarto tra prefigurazioni iniziali e risultati del processo d'interazione tra i diversi attori istituzionali, e tra questi e gli attori privati, ciò che in effetti potrebbe costituire il tema di una istruttiva ricerca sui rapporti tra intenzioni ed esiti dei progetti urbani. Ma nonostante le perplessità di diversa natura sollevate, non c'è dubbio che il workshop e la collaborazione con l'università siano da considerare come un contributo rilevante alla costruzione di un progetto urbano di grande respiro a Milano.

Piuttosto in questa esperienza– almeno per come è stata riportata nella rivista- il meccanismo della *governance* di progetto appare poco innovativo, e probabilmente molti dei problemi che si stanno incontrando nella fase attuativa dipendono anche dalla mancata ridefinizione del sistema di governo che coinvolge operatori a diverse scale. Del resto sul tema del governo di questa complessa strategia, come è logico aspettarsi, si sono appuntate attese, tensioni e interessi politici assai controversi, e quanto mai delicati da trattare democraticamente. Non è un caso che alcuni degli spunti critici più interessanti offerti in particolare dagli articoli di Battisti e Fontana vertono proprio sull'insufficiente considerazione delle istanze pubbliche nella trattativa con FS-Sistemi Urbani sancita dall'Accordo di Programma, fino a mettere in dubbio la spendibilità sul mercato con logiche privatistiche di alcune aree ferroviarie già pubbliche, nel momento in cui hanno perduto la loro strumentalità al funzionamento del sistema di trasporto su ferro.

Più insidiose ancora appaiono le critiche sulla natura degli investimenti privati e la provenienza dei fondi esteri, in gran parte sovrani, che alimentano la gigantesca operazione di trasformazione urbana veicolata dalle sette aree ferroviarie. Sono fresche ad esempio le polemiche innescate dal recente servizio di Rai-Report sulle trasformazioni in corso a Milano, che implicitamente accusa il Comune e le stesse FS di non aver saputo (o voluto?) controllare adeguatamente le provenienze dei fondi esteri, in gran parte in arrivo dai paradisi fiscali che di solito nascondono capitali di origine dubbia.

Milano vola, ma con le ali di cemento. E chi garantisce che questa gigantesca operazione immobiliare non consenta anche il lavaggio di capitali sospetti? Come evitare che la parte privata eserciti un ruolo esorbitante, comprimendo in modo intollerabile gli spazi delle istituzioni pubbliche e della partecipazione democratica? Queste e altri possibili dubbi sulla posta in gioco a Milano appaiono legittimi, e devono essere vagliati attentamente. Tuttavia *Ecoweatown*, almeno per il momento, non intende approfondire la questione delle scelte politiche che motivano e delimitano il campo del progetto urbano, e che attengono a una sfera di valutazione completamente diversa rispetto ai temi più propriamente disciplinari del progetto urbano.

Più riduttivamente, EWT vuole soprattutto discutere criticamente i metodi di lavoro adottati, per dare conto dei possibili avanzamenti nella cultura del progetto urbano e la sua efficacia come strumento per montare e sviluppare un programma sostenibile di trasformazione urbana. Da questo punto di vista, che è poi fondamentalmente quello dell'urbanistica e dell'architettura, più ancora della sostenibilità politica delle volumetrie concordate tra Comune e società d'investimento privato, conta la qualità dei risultati a cui si sta puntando, e in definitiva il possibile contributo del progetto al miglioramento complessivo delle condizioni di abitabilità dello spazio urbano e delle sue qualità morfologiche, figurative e di senso, con particolare riferimento alle aree circostanti le stazioni ferroviarie.

C'è ancora molto da discutere al riguardo, perché le immagini prodotte finora a Milano non appaiono convincenti. E' difficile sfuggire alla sensazione di aver messo in piedi una innovativa macchina di gestione, poderosa e ben oliata nelle sue articolazioni interne, con l'ambizioso proposito di "cambiare il volto alla città in dieci anni" (Maran), ma per dare luogo in realtà a configurazioni dello spazio per ora generalmente banali, anche quando ci si nasconde dietro la fumosa retorica del *Green Deal* e delle colate di verde offerte alla rigenerazione ambientale di

Milano. Tuttavia siamo ancora in una fase intermedia, ed è sicuramente troppo presto per formulare giudizi sulla qualità delle configurazioni prodotte attraverso questo complesso procedimento di costruzione e sviluppo del progetto urbano. Sarà necessario seguire con attenzione l'evolversi della situazione per rendersi conto della qualità effettiva dei risultati che si riusciranno a conseguire.

I materiali presentati da questo n. 20 di EWT testimoniano come anche altri Comuni siano in marcia per utilizzare le aree ferroviarie quali motori d'innescio di un grande progetto di trasformazione della città esistente. Non troppo diversamente da Milano, anche Roma è arrivata nel luglio 2018 alla firma di un Verbale d'intesa con Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e FS Sistemi Urbani (FSSU), finalizzato allo "sviluppo del sistema metro-ferroviario e alla rigenerazione urbana delle aree ferroviarie dismesse". E poco dopo, nel luglio 2019, la Giunta ha elaborato una propria memoria, "Linee Programmatiche per l'Anello Verde dell'ambito strategico del ferro", qui presentata dall'assessore all'urbanistica, Luca Montuori, che ne è stato l'ispiratore e l'indiscusso protagonista. Roma sembra in notevole ritardo rispetto a Milano, che sta lavorando su questo tema con continuità ormai da più di dieci anni. Ma qui il modo d'intendere il progetto urbano apre interessanti prospettive d'innovazione, nel momento in cui si propone di "*sviluppare mix funzionali a supporto di nuove politiche di sviluppo economico, privilegiando l'introduzione di forme produttive di nuova generazione che rispondano alle prospettive di sviluppo economico e sociale, anche in riferimento alla memoria approvata dalla Giunta Capitolina che ha definito il programma per il Piano Strategico di Sviluppo Economico, specificamente orientato ad una programmazione di interventi per lo sviluppo sistemico del territorio, sui quali far convergere l'operato di tutti gli stakeholder locali, nazionali ed internazionali*" (dalla Memoria di Giunta del 2019).

Passare da queste intenzioni ai fatti non sarà affatto facile, dovendosi tener conto della grande inerzia di tradizioni disciplinari che fino ad oggi trovato enormi difficoltà a dialogare e ad integrarsi reciprocamente, nel segno di quelle nuove politiche urbane *place-based* che dovrebbero diventare lo sfondo irrinunciabile dei futuri progetti. Né del resto è stata ancora pensata una adeguata macchina di governo, di elaborazione dei progetti e di costruzione del consenso che -come dimostra l'esperienza milanese- non può che essere ad elevata complessità organizzativa, funzionale e politica, in un Comune che oggi non riesce a far fronte neanche alle sue più elementari prestazioni di servizio oppure a spendere i fondi per la manutenzione urbana messi a disposizione per il Giubileo straordinario del 2015.

Tuttavia è proprio a Roma che il progetto urbano potrebbe acquistare la sua pienezza di significato, venendo finalmente inteso per quello che dovrebbe diventare: uno strumento necessario per creare valore aggiunto nella trasformazione della città finalizzando le diverse azioni e i diversi comportamenti degli operatori verso traguardi comuni condivisi, affidati a una visione di futuro che rimane il quadro costante di coerenza al variare aleatorio delle condizioni d'intervento e quindi della forma dei progetti d'intervento. *Non dando affatto per scontato che sia il settore immobiliare a dover trascinare la nuova economia urbana* sospingendola verso l'affermazione di città globale, ma dimostrando invece che lo sviluppo può passare anche per altre vie, meno dipendenti dalla rendita fondiaria. Che questo avvenga in una città nota per essere stata da sempre il paradiso dei palazzinari non può che far piacere, anche se rimangono fondati dubbi sulla capacità effettiva di Roma di intraprendere un progetto urbano di elevata complessità, imperniato sulle stazioni come attivatori di uno sviluppo integrato del contesto locale.

Ancora più indietro appare la situazione di *Torino*, che soltanto da poco tempo ha messo mano a una nuova strategia per la valorizzazione delle sette aree ferroviarie dismesse, ancora una volta nella prospettiva di un imminente accordo con FS-Sistemi urbani. Torino sembra di aver cambiato totalmente registro rispetto alla precedente stagione dei suoi progetti urbani, rigidi, disegnati, assertivi e calati dall'alto, che avevano avuto seguito al PRG di Gregotti e Cagnardi. Del resto appare ormai esaurito un ciclo trentennale di sviluppo, e la città è costretta a reinventarsi nei suoi orizzonti strategici, non legandoli più all'economia produttiva del passato. Così la discussione sul

ruolo delle aree ferroviarie diventa l'occasione per pensare più complessivamente alla costruzione di un nuovo futuro. Ma anziché avviare progetti esplorativi, la città preferisce organizzare una partecipazione a tappeto, con tavoli di lavoro destinati a far emergere le istanze in campo e le potenzialità di sviluppo da cogliere. Così il workshop organizzato nel 2019 è fatto di confronti a tutto campo tra vari attori chiamati ad elaborare una nuova visione della città e in particolare il ruolo che potranno avere le aree ferroviarie concepite come spazi urbani strategici.

E' forse possibile provare a tirare le prime conclusioni dei ragionamenti fin qui condotti. Il progetto urbano di cui stiamo discutendo non può essere pensato come una realtà compiuta che si adatta ai differenti contesti. *Le sue forme, i suoi contenuti, le sue dimensioni e lo stesso grado di complessità praticabile cambiano radicalmente in relazione alle condizioni peculiari del contesto.*

A. In particolare, appare decisiva la *capacità di decisione, gestione e costruzione del consenso* da parte del sistema amministrativo locale. Non si possono intraprendere progetti troppo ambiziosi laddove il governo locale non è sufficientemente strutturato per assumere onerosi compiti aggiuntivi rispetto alle sue mansioni routinarie. Così a Milano, con la sua eccellente struttura amministrativa, può diventare possibile ciò che altrove appare impraticabile. A meno di immaginare una profonda innovazione del modo di impostare e sviluppare i progetti, ricorrendo ad esempio a una *struttura istituzionale di missione*, magari di carattere regionale, che sia di supporto alle realtà meno attrezzate facendo assistenza tecnica e svolgendo altre prestazioni di servizio, eventualmente con il contributo delle università locali. Ma la questione è assai delicata, anche per non rischiare di limitare l'esercizio dei poteri democratici incardinati sul Comune, e occorre lavorare molto per inventare nuove strutture fondate sul partenariato interistituzionale multilivello, comunque garantiste rispetto al ruolo dei Comuni.

B. E' importante anche poter contare sulla disponibilità di *una cittadinanza attiva* o comunque sulla maturità della popolazione locale nel misurarsi con il contesto d'azione portato dal progetto. Ormai i progetti non possono neanche essere pensati senza il coinvolgimento tempestivo a vario titolo di quanti ne subiranno gli effetti, e la *partecipazione consapevole* è diventata una condizione imprescindibile per portare a buon fine il progetto. Tutto ciò vale al di là del ricorso a tecniche formalizzate di ascolto della popolazione, o ai dossier pubblici di derivazione francese. E' indispensabile che gli abitanti del quartiere interessato dal progetto avvertano la trasformazione incipiente come un valore da costruire e da condividere, per i benefici tangibili che è in grado di apportare e anche per il contributo al consolidamento di un sentimento di appartenenza al luogo che li veda come protagonisti.

C. E' comunque necessario far leva su una progettualità in grado di misurarsi tecnicamente con la variabilità nel tempo delle condizioni di contesto, senza perdere le valenze di senso e di qualità degli esiti fisici che vanno considerate irrinunciabili nelle trasformazioni innescate dal progetto. Abbandonata l'idea ormai anacronistica di una città modellata da un disegno iniziale cogente, che peraltro continua a piacere molto a gran parte degli architetti più tradizionalisti come dimostra anche l'articolo di Mei in questo numero di EWT, resta comunque il problema della *forma del progetto*, ben sapendo che questa -come afferma Infussi- "condiziona l'interazione sociale, tenderà a selezionare i destinatari, contribuirà a definire il campo dei temi rilevanti e orientare la costruzione dell'orizzonte possibile". Lo stesso Infussi avanza la proposta condivisibile di "un progetto urbano che esplori il futuro senza avere l'arroganza di predirlo, e che istituisca con i successivi momenti di progettazione un rapporto dialogico non meramente esecutivo. Un progetto che *si orienta verso una forma diagrammatica e non deterministica, spostando l'oggetto del masterplan verso le prestazioni dello spazio, piuttosto che sulle sue configurazioni*". Sicché in definitiva il masterplan sarà chiamato a individuare gli elementi irrinunciabili della trasformazione, gli indirizzi da seguire nella progettazione, quali da assumere come predeterminati e quali da rinviare alla interazione con gli attori in gioco.

Non sono molte le competenze tecniche su cui contare oggi per impostare dispositivi di guida degli atti di progettazione necessari per un progetto urbano processuale e adattabile. L'invenzione del

nuovo progetto urbano suscita infatti inedite domande di ricerca e induce la formazione di nuove professionalità, rivolgendosi alle università quanto agli ordini professionali degli architetti e degli ingegneri.

Questo numero di EWT presenta le esperienze di Milano, Roma e Torino riguardandole sotto diversi profili e aprendole al confronto di opinioni con autorevoli interlocutori del mondo dell'urbanistica e dell'architettura. Sono riportati esemplificativamente anche i materiali didattici di alcune facoltà di architettura che stanno lavorando sul tema del progetto delle aree ferroviarie come progetto urbano, beneficiando di una maggiore libertà propositiva in assenza di vincoli cogenti del contesto.

In questa occasione si inaugura anche una sezione della rivista che d'ora in poi verrà dedicata al delicato rapporto una nuova rubrica dal titolo programmatico "La città artistica" nella quale si vorrebbe mettere in evidenza "se, quando e in che modo i fenomeni che caratterizzano oggi le città, da quelle piccole e medie alle metropoli e alle megalopoli, possano essere visti in una operante dimensione estetica" (Purini). Ovvero "cosa possiamo scoprire per mezzo dell'arte delle molteplici rivoluzioni in corso che stanno cambiando, ancora una volta, i paradigmi dello spazio e del tempo" all'interno della città (Barbieri). Saranno proprio Purini e Barbieri a sovrintendere allo sviluppo di questa sezione, che potrà contare sull'apporto dei giovani architetti Monica Manicone, Luca Porqueddu, Pietro Zampetti..

Dismissione delle aree ferroviarie e progetto urbano. Il recupero del patrimonio non funzionale delle FF.SS.

Domenico Potenza

Premessa

Nel numero 16/2017 di Eco Web Town, abbiamo provato ad aprire la discussione su alcuni temi relativi alla valorizzazione del patrimonio non più funzionale delle Ferrovie dello Stato. Un patrimonio molto consistente di aree e manufatti che, ormai da anni in disuso, si offre come occasione di riqualificazione di porzioni estese e molto spesso centrali delle principali città italiane.

Da anni infatti, la società *FF Sistemi Urbani* mette a disposizione del mercato imprenditoriale privato, in collaborazione con gli Enti Pubblici interessati, pacchetti immobiliari di grande rilevanza, aggiornati periodicamente con la pubblicazione di un *atlante/sommario* delle diverse opportunità distribuite su tutto il territorio nazionale: *Real Estate Opportunities*.

D'altronde la company *FFSU* nasceva proprio con il compito di mettere a reddito gli asset del gruppo ormai in dismissione, con la possibilità di realizzare nuovi servizi urbani integrati a servizio delle aree interessate e delle comunità che le abitano. Nel giugno del 2017, proprio a partire da quelle premesse, Ferrovie dello Stato e Comune di Milano, sottoscrivevano un accordo di programma per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse della cintura milanese. Una firma importante, se consideriamo che tutto il lavoro preliminare, alla sottoscrizione dell'accordo, era partito dal 2005.

È a partire da quella sottoscrizione che, con la rivista, abbiamo avviato un percorso di ricerca sul tema; dando conto dell'avanzamento in corso del programma di riqualificazione delle aree milanesi ma, allo stesso tempo, osservando cosa stava accadendo nelle altre realtà urbane interessate dallo stesso fenomeno (con particolare riferimento a Roma e Torino).

Il contributo che segue, riparte proprio da quell'iniziale contributo della rivista, che riportiamo nella *prima parte*; aggiornato, nella *seconda parte*, allo stato di avanzamento del programma, all'indomani della chiusura del primo concorso per il principale scalo milanese di Farini/San Cristofaro, vinto dal gruppo OMA con Laboratorio Permanente.

PRIMA PARTE

Dismissioni e recupero del patrimonio ferroviario in Italia

A partire dalla metà del XIX secolo l'evoluzione del trasporto ferroviario ha progressivamente cambiato il rapporto tra le forme della città e le modalità di connessione con il territorio, costruendo nuove porte di accesso e caratterizzando lo sviluppo di nuove centralità urbane. Un fenomeno che è cresciuto in proporzione allo sviluppo di questa nuova rete di trasporti e degli spazi funzionali alle logistiche del suo funzionamento: grandi stazioni, depositi e magazzini, officine di manutenzione e sistemi di governo dei treni e dei veicoli accessori.

Una relazione stretta tra ferrovia e città che, nel tempo, ha mutato in maniera decisiva le strutture urbane ed i suoi territori di pertinenza, dettandone lo sviluppo e l'ampliamento ma, nello stesso

momento, creando barriere e margini che, ancora oggi, segnano i limiti di molte aree metropolitane. Gli anni della ricostruzione e del boom economico hanno ulteriormente accentuato queste condizioni, contribuendo da una parte, allo sviluppo industriale ed alla crescita delle città, dall'altra alla riduzione della continuità dei tessuti residenziali e dello spazio pubblico urbano che, ancora oggi rimangono in attesa di una definitiva soluzione.

Solo negli ultimi trent'anni l'aggiornamento tecnologico dei trasporti ferroviari, la concentrazione nei grandi poli logistici delle attività complementari al trasporto e la concorrenza dei trasporti su gomma, hanno portato ad una razionalizzazione sostanziale dei tracciati, con la costante riduzione degli impianti ferroviari e la dismissione di molti scali intermedi e di molte stazioni interne ai grandi centri urbani. Tutto questo ha ingenerato un meccanismo di ristrutturazione dell'intero parco ferroviario nazionale che ha tagliato fuori tutti quegli impianti e quelle aree non più strumentali all'esercizio della mobilità sulla rete delle Ferrovie dello Stato.

Nel 1985, con l'istituzione della legge n° 210 nasce la società FS Sistemi Urbani, controllata al 100% dalla Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane, che ha il compito di valorizzare per il Gruppo il patrimonio non funzionale all'esercizio ferroviario e di svolgere servizi integrati urbani in una prospettiva di nuovo business, razionalizzazione, miglioramento funzionale e servizio alla collettività. Tra le innumerevoli attività immobiliari e di servizio svolte figurano:

- lo studio, la promozione, l'attuazione e la gestione di processi di sviluppo e valorizzazione immobiliare (con particolare riferimento alle stazioni, alle infrastrutture nodali e di trasporto e agli asset disponibili per conto delle società del Gruppo FS Italiane);
- lo sviluppo delle attività connesse ai parcheggi e alle aree per la sosta di mezzi di trasporto di qualsiasi tipo;
- la gestione e manutenzione di aree ed edifici ad uso pubblico e privato; la promozione di programmi di intermodalità trasportistica e sviluppo di progetti per il potenziamento del terziario a rilievo economico e sociale.

Nasce quindi una sorta di agenzia immobiliare che fa capo a Ferrovie dello Stato e che ha lo scopo di mettere a reddito gran parte del patrimonio di quelle aree e quei manufatti non più utili alla rete ferroviaria ed ormai dismessi.

Un catalogo di quattro milioni di metri quadrati e più di 70 proposte tra ex depositi e fabbricati, ex officine e spazi ferroviari non più in uso ma che potrebbero diventare aree residenziali, commerciali, industriali o alberghiere.¹ (Fig.1)

Sono queste, aree di grande prestigio, dislocate nella gran parte dei casi a ridosso della città consolidata, aree in attesa, che hanno bloccato per anni la continuità delle trame urbane determinandone limiti e storture ed oggi, finalmente, si ripropongono come nuova risorsa per la rigenerazione di ampie porzioni della periferia compatta.

Questo accade soprattutto nelle grandi aree metropolitane come Roma, Milano, Torino, Napoli, Firenze, Bologna, Bari, Palermo, che offrono occasioni straordinarie di riqualificazione e trasformazione e costituiscono opportunità concrete di ricucitura tra centro e periferia e di connessione con il paesaggio circostante.

La riutilizzazione degli scali ferroviari dismessi, si configura anche come azione di risarcimento ambientale. Aree nascoste, chiuse, recintate e incustodite, caratterizzate da fenomeni di degrado diffuso ma anche da forme resilienti di rinaturalizzazione, che necessitano di essere bonificate, aree precluse alla utilizzazione da parte dei residenti e della città che oggi possono essere rimesse a disposizione dei cittadini.

«In un contesto di crescente domanda di spazi aperti, di verde e di servizi pubblici, ma anche di luoghi della socialità, di residenze per tutti i ceti sociali, di nuovi luoghi del lavoro, gli scali rappresentano un patrimonio fondamentale per una politica urbanistica ecologica, capace di rispondere a diverse questioni emergenti nella città. L'intervento sugli scali è una grande operazione di riconquista di aree che oggi rappresentano ferite nella carne della città, luoghi di separazione tra

quartieri storici e nuove aree in trasformazione. In questo senso, i nuovi progetti per gli scali dovranno essere attenti al contesto specifico in cui operano, alle necessità e ai bisogni locali, alle esigenze espresse dalle molteplici popolazioni urbane. Gli scali, per queste ragioni, vanno pensati e progettati non solo come sistema ma anche in relazione ai quadranti urbani nei quali sono collocati, e in quel contesto diventano un tassello centrale di una più generale strategia spaziale urbana».²

Una strategia che coinvolge città e territori nella riorganizzazione della mobilità locale e nella ricucitura tra le diverse parti di città (in particolar modo per quanto riguarda proprio le grandi aree metropolitane), anche attraverso la riorganizzazione tra le diverse forme di mobilità sia pubblica (mezzi di superficie, metropolitana) che privata (rete della mobilità di connessione, ciclo vie e collegamenti pedonali), già in gran parte interessata dai tanti piani urbani di razionalizzazione della mobilità, con particolare riferimento a quella sostenibile.

La Circle Line di Milano

Un caso di grande interesse, sia per l'importanza dell'area metropolitana coinvolta che della quantità di superfici e manufatti interessati, è quello dell'anello milanese con la dismissione di ben 7 aree messe a disposizione dalle Ferrovie dello Stato. Lo scalo Farini con una superficie complessiva di 618.733mq di cui la metà destinata a verde attrezzato, lo scalo Greco con una superficie complessiva di 73.526 mq di cui 37.313 mq a verde attrezzato, lo scalo Lambrate con una superficie complessiva di 70.187 mq di cui 40.112 mq a verde attrezzato, lo scalo di Porta Romana con una superficie complessiva di 216.614 mq di cui 93.613 mq destinati a verde attrezzato, lo scalo Rogoredo di 21.131 mq con 11.623 mq di verde attrezzato, lo scalo di Porta Genova con 89.137 mq di cui 44,199 mq di verde attrezzato, lo scalo San Cristofaro con una superficie complessiva di 158.276 mq con una superficie di 140.199 mq destinata a verde attrezzato, per oltre 1.250.000 mq di superficie complessiva dismessa e restituita ai nuovi usi urbani. (Fig.2)

L'idea che i vecchi tracciati e le grandi aree degli scali che li distribuiscono possano, nel tempo, trasformarsi da elementi di separazione e di sconnesione delle parti che compongono la città, a vere e proprie nuove centralità. La dimensione della scala vasta, e le strategie della rigenerazione applicata alla scala del territorio, individuano nella *Circle Line* una sorta di grande interfaccia tra la cintura metropolitana milanese e la sua estensione regionale, in particolar modo per quanto riguarda la mobilità (declinata nelle varie forme) e la sostenibilità ambientale, con particolare riferimento alla messa in rete di tutte le aree verdi disponibili.

Sugli scali (in termini di aree strettamente legate al sedime della dismissione ferroviaria) si concentra, con attenzione puntuale, la rigenerazione ecologica delle aree; questo è evidente soprattutto a partire dalle prefigurazioni progettuali proposte dagli studi internazionali invitati ad elaborare scenari possibili, in occasione della prima fase di avvio del processo.

Sarà la prima occasione per considerare il verde una vera e propria *green infrastructure*, come dice l'assessore all'Urbanistica, Verde e Agricoltura del Comune di Milano, «l'obiettivo è, per la prima volta a Milano, pensare il verde come perno del cambiamento. Attraverso un nuovo grande parco centrale a Farini, un'oasi naturalistica, le connessioni ecologiche tra gli scali, la crescita dell'offerta di impianti sportivi diffusi sul territorio. Sarà una sfida progettuale di qualità, atta a garantire attrattività e sicurezza ai frequentatori e a sperimentare nuovi modelli gestionali». È l'avvio di un lungo percorso di risarcimento alla città, attraverso la restituzione dei terreni ferroviari in disuso, sul quale si innesta un processo di rigenerazione urbana inquadrato in un ampio quadro strategico complessivo in grado di restituire una nuova qualità di tutta l'area metropolitana coinvolta. (Fig.3)

Il progetto prevede la realizzazione di una sorta di anello perimetrale *Circle Line*, che corre nel cuore della periferia consolidata della città, attraversando alcune tra le aree più interessanti dello sviluppo urbano del dopoguerra, con la possibilità di ricucire le trame degli insediamenti residenziali, recuperare (attraverso un piano integrato di valorizzazione) la gran parte di aree dismesse a verde

attrezzato e riconnettere, intorno all'anello, l'intero sistema della mobilità pubblica e privata. Un programma di grandi ambizioni che coinvolge tutto il territorio per il quale si sono ormai concluse, dopo un lungo e faticoso processo di coinvolgimento dei diversi attori interessati, le fasi di predisposizione dell'impianto strategico e la programmazione delle attività di progettazione e realizzazione dell'idea.

Un'idea ormai definita dall'Accordo di Programma concordato e sottoscritto tra le parti, per perseguire gli obiettivi indicati dalle linee di indirizzo approvate dal Consiglio Comunale che prevedono (come riportato dal documento di programmazione dell'intervento) alcune impostazioni orientate alla correlazione tra trasformazione urbanistica e sviluppo infrastrutturale.

Sono tre, sostanzialmente, i grandi sistemi intorno ai quali si definiscono le azioni del programma:

- il primo è chiaramente quello infrastrutturale, che mette le infrastrutture ferroviarie al centro della dimensione metropolitana milanese, attraverso la *Circle Line* che le collega sia al sistema di trasporto pubblico metropolitano sia al trasporto ferroviario regionale e nazionale, costruendo una sorta di grande metropolitana territoriale lungo la *Circle Line* che fa da interfaccia tra il trasporto locale e quello globale; (Fig.4)
- il secondo è legato alla organizzazione di un grande telaio ambientale capace di intercettare lungo la *Circle Line* infrastrutturale le ampie aree di verde (oltre il 65% delle superfici interessate dal programma, sia esistenti sia di nuova progettazione) per connetterle ai parchi urbani esistenti ed ai corridoi ecologici esterni alla cinta urbana, previsti dal PGT; (Fig. 5)
- il terzo infine interessa la messa a sistema degli insediamenti residenziali esistenti e quelli di futura progettazione, presenti lungo tutto il tracciato della *Circle Line*, brani di città e trame residenziali che non dialogano tra loro proprio in ragione dell'originario limite creato dal passaggio della ferrovia e che invece oggi possono trovare occasione di ridefinizione delle proprie centralità in ragione delle trasformazioni degli scali. (Fig. 6)

Gli scali ferroviari interessati dal programma, infine, intercettano aree in gran parte consolidate, nelle quali sono presenti servizi ed attrezzature urbane che, nel tempo, ne hanno caratterizzato la vocazione, per cui il programma dovrà mettere in gioco non tanto e non solo la sua qualificazione ed il suo potenziamento, ma prevedere anche nuove forme di integrazione al territorio più ampio messo in gioco dal nuovo sistema della mobilità, così come indicato nel Documento di Visione Strategica allegato all'ADP. (Fig.7)

SECONDA PARTE

L'Accordo e l'avanzamento del Programma

Il principio fondativo dell'intero programma sembra essere legato ad una strategia di ampio respiro che definisce un quadro di coerenza contestuale sia all'ampia scala del territorio regionale che alle necessità di riqualificazione delle comunità locali.

La rigenerazione di un così ampio parco di nuove aree disponibili dovrà necessariamente essere accompagnata da un sostanzioso potenziamento dell'intero sistema ferroviario di Milano e dell'area metropolitana di pertinenza. Queste sono le condizioni prioritarie su cui si fonda l'accordo tra il Comune di Milano, la Regione Lombardia, Ferrovie Italiane (con le sue società di sviluppo e la Savills SGR) «[...] qualificare le trasformazioni di queste aree alle diverse scale, locale, urbana e metropolitana, sia attraverso un mix intelligente di servizi sia per la presenza di funzioni pubbliche e di interesse pubblico e generale».³

È all'interno di questo ampio quadro strategico che si delinea il progetto per la *Circle Line*, con la realizzazione (in parte favorita dai tracciati ferroviari esistenti) di un anello di connessione dallo scalo di San Cristofaro a Stephenson, con la garanzia dei tempi di realizzazione, delle risorse da investire da parte delle Ferrovie e delle modalità di integrazione e gestione dell'interfaccia con le altre mobilità.

Una nuova forma di collegamento che muta radicalmente il sistema delle connessioni metropolitane: dall'attuale struttura radiale, verso un sistema a rete, con la realizzazione di nuovi nodi di interscambio tra il trasporto pubblico locale e la dimensione regionale delle ferrovie milanesi.⁴

Alla cintura ferroviaria dismessa viene affidato anche l'obiettivo di realizzare un nuovo corridoio ecologico di verde, con valenza di nuova rete ambientale capace di intercettare non soltanto il sistema complessivo delle aree verdi urbane, ma anche le grandi aree verdi che costellano l'area vasta metropolitana. In altre parole porre al centro della riqualificazione degli scali dismessi l'obiettivo più ambizioso di una riqualificazione ambientale strategica per l'intero territorio. Più in specifico nell'AdP si prevede «un aumento significativo di verde fruibile e attrezzato, tale che le aree a verde rappresentino l'ossatura portante delle trasformazioni urbanistiche locali; in particolare dotando la città di un nuovo grande parco a Farini dedicato al tempo libero dei bambini e alle famiglie, aperto ad attività di *edutainment*, di un sistema naturalistico ambientale a San Cristoforo e la realizzazione di una pista ciclopedonale sul sedime della linea dismessa a Chiaravalle».⁵ (Fig.8)

All'interno di questa articolata rete di riqualificazione e potenziamento infrastrutturale del trasporto pubblico urbano e metropolitano, unitamente alla riorganizzazione, all'ampliamento ed alla messa a sistema del verde, dalla dimensione rurale a quella cittadina, trova spazio il vero meccanismo di sviluppo economico che genera le risorse necessarie alle trasformazioni in essere; ovvero la modificazione delle destinazioni d'uso dei suoli in dismissione. Sono all'incirca 1.200.000 mq di superficie lorda utile (di cui 200,000 mq circa a destinazione vincolata per la riqualificazione degli scali ed 1.000,000 mq per la realizzazione di nuove volumetrie per residenze, servizi, attrezzature, terziario e commerciale).

L'AdP sottoscritto, dopo diversi emendamenti e riduzione delle volumetrie realizzabili, prevede un indice di edificabilità medio pari allo 0,65, con la distribuzione di volumetrie miste per garantire una migliore integrazione residenziale negli scali di maggior dimensione e la concentrazione degli alloggi nelle aree con maggior disponibilità di servizi e trasporti. Saranno all'incirca un terzo le volumetrie destinate a funzioni non residenziali (uffici, commercio, manifattura, artigianato, logistica, servizi privati...), con il divieto di costruire centri commerciali e grandi strutture di vendita. «Per rispondere al fabbisogno dei ceti sociali più deboli, almeno il 30% del costruito (di cui 40% in locazione, pari a circa 1.360 alloggi) sarà destinato ad housing sociale (23%) ed edilizia convenzionata ordinaria (7%). L'edilizia convenzionata ordinaria rappresenta un'ulteriore novità: si tratta di circa 800 alloggi destinati al ceto medio, in vendita, in affitto o in affitto a riscatto, concentrati a Farini e Porta Romana. Negli scali di Lambrate e Greco l'housing potrà essere destinato anche a residenze universitarie. Esclusa quindi la parte non residenziale, il 44% degli alloggi da realizzare rientrerà nelle categorie di edilizia sociale o convenzionata. La quota massima prevista per la realizzazione di edilizia residenziale libera rimane limitata al 38% dell'edificabile».⁶

Nelle linee di indirizzo che accompagnano l'AdP, i complessi residenziali che sorgeranno nelle aree destinate alle nuove edificazioni, dovranno prevedere un alto profilo innovativo ed essere caratterizzati da un sostanziale grado di sostenibilità ambientale sia nella realizzazione delle nuove volumetrie che in quella dei nuovi spazi e delle nuove strutture pubbliche urbane, con particolare attenzione alla dotazione di tecnologie intelligenti, anche con il coinvolgimento di qualificate imprese e produttori di materiali e tecniche costruttive innovativi. Dovranno essere quartieri caratterizzati da una limitata mobilità carrabile privata, ad alta copertura di rete wi-fi, e con presenza di verde diffuso ed illuminazione pubblica integrata con dispositivi di monitoraggio ambientale (per il controllo delle emissioni in atmosfera), di sicurezza urbana, di controllo dei flussi della mobilità e della sosta. Più in particolare «gli edifici dovranno tendere ad un consumo quasi zero di energia (NZEB), ad emissioni zero di CO₂ e dotati di dispositivi e tecniche per la gestione sostenibile delle risorse idriche; favorire la realizzazione di tipologie edilizie in periferia, anche concentrando il sedime costruito, che liberino il più possibile superfici a verde».⁷ (Fig. 9)

Il progetto urbano, la gestione del tempo e delle risorse

Certo in una gestione così complessa delle trasformazioni ed in considerazione dei diversi soggetti attuatori del programma, diventa importante lavorare anche sulla dimensione del tempo, indispensabile per il buon esito del progetto urbano.

Sono trascorsi ormai 15 anni dalla elaborazione delle prime proposte intorno alla questione della dismissione degli scali milanesi e, nonostante qualche battuta d'arresto, i primi passi verso la sua concretizzazione si iniziano a intravedere. La capacità di catalizzare attenzione (ed interessi) trasversali ha fatto sì, in questi anni, che tutte le giunte succedutesi a Palazzo Marino abbiano assecondato (con i dovuti distinguo) l'ambizioso progetto; mettendo a base delle proprie scelte, modalità di sviluppo concordato.

La messa a reddito delle aree, contropartita indispensabile alla realizzazione del progetto, è stata sempre contrattata in ragione della restituzione (più o meno ampia) di una qualità (e quantità) pubblica condivisa delle modificazioni, in ogni singola area.

Chiaramente il programma va ben oltre la natura politica intorno alla quale si costruisce il consenso legato alla amministrazione dell'arco temporale di un solo mandato amministrativo. La tipologia e la complessità degli investimenti si proiettano su scadenze di lungo periodo, a partire dalle politiche di sviluppo e di crescita del territorio intorno alle quali costruire una mediazione più alta (e più lunga) delle forme di consenso di breve periodo. Il progetto urbano, in questi casi, diventa strumento indispensabile, garanzia fondamentale per le scelte politiche di lungo termine.

È a partire dalla consapevolezza dei tempi lunghi che l'accordo prevede la necessità di un *uso temporaneo dei suoli dismessi*, come dispositivo di prefigurazione ed anticipazione degli esiti in attesa delle future trasformazioni. Uno strumento per restituire alle comunità interessate, aree non più dismesse e degradate, ma vive e accessibili, permettendo altresì un'attuazione per fasi dei complessi programmi urbanistici, restituendo in tal modo una prima disponibilità collettiva delle aree, con particolare riferimento alla utilizzazione immediata di aree verdi, che possano essere rese fruibili, provvedendo ad un'adeguata sorveglianza e garantendo la sicurezza delle stesse.

Questo sarà possibile soprattutto in ragione delle garanzie che per prima l'Amministrazione Pubblica dovrà mettere in campo, coordinando tutti gli interventi con le azioni in atto della pianificazione in corso, con particolare attenzione alle ricuciture della mobilità legata alle singole aree ed all'effettivo utilizzo delle stesse da parte della collettività. (Fig.10)

Infine per l'attuazione dell'intero accordo sarà perseguito il ricorso a processi concorsuali pubblici, per ciascuna delle singole aree, sia a livello di *masterplan*, sia a livello di progettazione degli edifici più importanti che per la progettazione delle aree destinate a verde e parchi pubblici.

Ognuna delle attività rilevanti del processo di programmazione e progettazione delle trasformazioni dovrà assicurare la partecipazione pubblica, sviluppando un confronto continuo con le municipalità interessate, con i comuni limitrofi alle aree di intervento e con la città Metropolitana. È importante, nel corso di queste attività, il coinvolgimento dei municipi e la partecipazione delle comunità, alla condivisione dei programmi, per la profonda conoscenza che questi soggetti hanno, dei luoghi e delle storie stratificate sui suoli dismessi e sulle aree immediatamente contestuali agli scali. Un'attività che dovrà essere coordinata dalla Amministrazione comunale, così come già avviata, nella prima fase, dalla collaborazione con il Politecnico di Milano⁸.

Per avviare l'intero processo, tuttavia, non sono sufficienti le risorse generate dalla riscossione degli oneri per le urbanizzazioni e per i costi di costruzione delle nuove infrastrutture e delle nuove volumetrie; le garanzie aggiuntive debbono essere ricercate nella disponibilità di quelle risorse generate dal plusvalore delle aree e dalla partecipazione diretta di Ferrovie dello Stato. Oltre ai fondi necessari per le urbanizzazioni, gli operatori coinvolti nel progetto dovranno versare ulteriori oneri da destinare alla realizzazione delle opere di riconnessione, integrazione ed accessibilità delle aree⁹.

Questo comporta un impegno di spesa complessiva che non è necessariamente remunerato dal solo valore fondiario delle aree edificabili, a meno di meccanismi di perequazione che ne aumentino l'appetibilità. Credo vada ricercato in questa direzione l'equilibrio tra l'utilità collettiva e gli interessi di mercato; ovvero nella capacità del progetto urbano di generare, all'interno delle proposte di trasformazione, i meccanismi di moltiplicazione dell'appetibilità, così come sono stati coraggiosamente proiettati negli scenari realizzati dai *Team* di architetti internazionali chiamati, nella prima fase, a dare sostanza alle speranze collettive dei residenti.

Il problema, pertanto, non è necessariamente legato alle quantità delle nuove volumetrie che si immettono sul mercato o alle distese di aree verdi e parchi che si restituiscono alla comunità, ma alla qualità dell'interpretazione di quelle speranze. Speranze che si sono sedimentate in tutti questi anni di attesa e che adesso, finalmente, potrebbero trovare sostanza. Speranze radicate, che appartengono ormai ad un immaginario comune, che non possono essere tradite da una traduzione meramente commerciale dei valori in campo, ma debbono farsi carico dell'interpretazione dei contesti all'interno dei quali si sono alimentate. (Fig.11)

Se da una parte il programma ha la necessità di mantenere una dimensione flessibile dei singoli progetti, per poter accogliere anche soluzioni esterne all'iniziale prefigurazione degli interventi (come nel caso del Villaggio Olimpico individuato a Porta Romana); dall'altra deve saper dare risposte specifiche alle necessità peculiari delle aree¹⁰.

Un progetto urbano che dovrà essere necessariamente, aperto, flessibile, ma allo stesso momento sensibile ed adattivo, per interpretare l'identità stratificata dei luoghi. Potrebbe non essere sufficiente la realizzazione di «un nuovo quartiere di social housing (nello scalo Greco), quantunque sia il primo in Italia a zero emissioni, con abitazioni prevalentemente in affitto e con molto verde», se non riesce a dialogare con l'anima viva di questa parte di città¹¹.

Gli esiti dei progetti illustrati dalle immagini dei risultati dei primi bandi pubblici per la realizzazione dei *masterplan* nelle singole aree, sono forse ancora troppo attenti a dare risposte specifiche a problemi generali, *Agenti Climatici*, che devono entrare nel corpo vivo della città che li accoglie.

I singoli *pezzi di città* osservati dall'interno, testimoniano di fatto la necessità di un nuovo disegno urbano, capace di mettere a fattor comune quel sistema di connettività tra le parti di cui è formata la città; ma questa non si misura unicamente nelle figure del *masterplan* che ne governa la gestione delle parti, ma si attraversa nei suoi spazi, si percorre nelle sue distanze, si abita nei suoi luoghi, si vive nelle sue manifestazioni.

Il transito, la mobilità, la domesticità residenziale, il tempo libero, le comunicazioni, la produzione, il commercio, l'assistenza e i servizi, le attrezzature e i luoghi per la cultura e l'arte non sono momenti diversi del fenomeno urbano ma *attraversamenti multipli* capaci di stabilire equilibri inaspettati che non possono essere affidati alla precarietà di visioni generali.

Troppo spesso ormai, la soluzione unica ai tanti problemi non riesce a controllare quel miracoloso equilibrio che è la complessità del progetto urbano.

Note

¹ La società FS Sistemi Urbani ha predisposto un vero e proprio catalogo nel quale sono schematicamente riportate tutte le aree rimesse a disposizione di città, enti pubblici e privati che avessero interesse ad acquistarle, affittarle ovvero utilizzarle in qualche forma. Accanto ad ogni area c'è una scheda tecnica, rendering di come potrebbero diventare e idee di progetto, oppure indicazioni e studi già portati avanti con le amministrazioni locali. La mappa dei beni delle Ferrovie in vendita corre così lungo tutta l'Italia: si va dai 400 mila metri quadrati di Milano Farini ai 21 mila di Rogoredo passando per i 100 mila metri quadrati dell'ex

Officine Grandi Riparazioni di Porta al Prato a Firenze fino ad arrivare all'area in disuso di Roma Tiburtina: un totale di 920 mila metri quadri.

Qui – si legge nel dossier predisposto da FS Sistemi Urbani – sono venduti i diritti edificatori. Il primo lotto è stato già venduto alla Bnp Paribas Real Estate che ha realizzato la nuova sede nazionale della Bnl, appena inaugurata. Il secondo lotto è stato venduto all'Università Sapienza che realizzerà i laboratori di Ingegneria per studenti. Ma tra le offerte in vendita c'è anche tanta provincia: dai 125 mila metri quadrati intorno alla stazione di Forlì ai 187 mila di Palermo Notabartolo: qui il progetto si chiama “Boulevard siciliano” e comprende la costruzione di un grattacielo di 144 metri, centri commerciali, un nuovo asse viario con parchi e piste ciclabili, parcheggi sotterranei e 600 alloggi.

² Documento di visione strategica Scali Ferroviari del giugno 2017 elaborato dal comune di Milano in collaborazione con un gruppo di lavoro del Politecnico di Milano – Dipartimento di Architettura e Studi Urbani.

³ Accordo di Programma. Per la trasformazione delle aree ferroviarie dismesse, e in dismissione, del Comune di Milano stipulato in data 22.06.2027 tra Comune di Milano, Regione Lombardia, FSI, RFI, FSSU, Savills SGR, siglato il 22.06.2017 – art. 42 lett. d

⁴ così come era previsto dal tavolo tecnico per l'adeguamento dei trasporti istituito dalla Regione Lombardia e sottoscritto dal Governo nel Patto per Milano del 2016.

⁵ Adp - art. 42 lett. c

⁶ così come riportato dalla documentazione messa a disposizione della redazione, dall'ufficio stampa dell'Assessorato all'Urbanistica, Verde e Agricoltura del Comune di Milano.

⁷ Adp - art. 42 lett. E

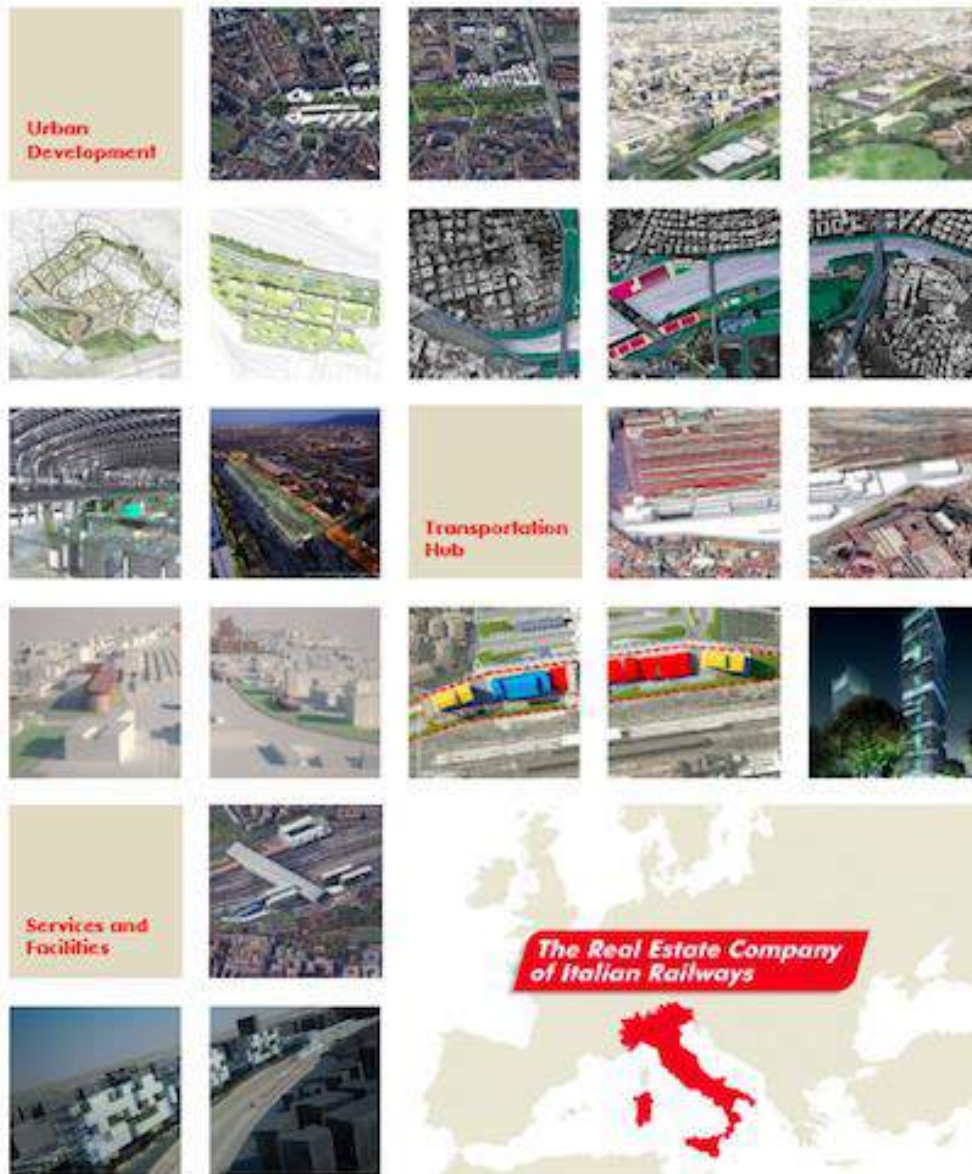
⁸ Il Politecnico, è stato chiamato a collaborare alla costruzione del quadro di coerenza dell'intero programma strategico, per l'avvio dei processi di condivisione e di apertura pubblica dei bandi. Il Documento di Visione Strategica infatti, è tra come parte integrante della documentazione di base per la partecipazione ai concorsi di progettazione dei masterplan.

⁹ Dai dati ricevuti dall'assessorato all'Urbanistica, saranno infatti 214 milioni di euro gli investimenti legati all'urbanizzazione delle aree. Oltre ai 133 milioni di euro di oneri di urbanizzazione che, almeno secondo le stime, gli operatori dovranno versare all'Amministrazione comunale, sono previsti inoltre extraoneri pari a 81 milioni di euro (80 milioni da parte di FS Italiane e 1 milione da parte di Savills Investment Management Sgr) - suddivisi in 46 milioni per la trasformazione di Farini, 30 milioni per Romana e 5 milioni per Genova - destinati alla realizzazione di opere di accessibilità e riconnessione delle aree.

I 50 milioni, garantiti da FS, anche qualora le plusvalenze risultassero inferiori, consentiranno di finanziare lo studio di fattibilità per lo sviluppo della cintura nord della Circle Line che individua l'esatta collocazione delle nuove stazioni, costruisce la nuova stazione di Stephenson e realizza i necessari adeguamenti per le stazioni di San Cristoforo, Greco-Pirelli e Romolo. Il 50% delle plusvalenze che potranno aversi oltre i 50 milioni già citati, inoltre, andranno a finanziare ulteriori interventi sul nodo ferroviario milanese.

¹⁰ Il comune di Milano (insieme a quello Cortina) ha vinto la candidatura alle olimpiadi 2026. Nel programma di candidatura è stato scelto lo scalo di Porta Romana per ospitare il Villaggio Olimpico. Gli alloggi che verranno realizzati saranno convertiti successivamente in alloggi per studenti universitari.

¹¹ L'area dello Scalo Greco ha partecipato al bando internazionale Reinventing Cities, che prevedeva l'alienazione di aree a favore di progetti di rigenerazione ambientale. Si chiama “innesto”, inteso come nuovo elemento capace di creare connessioni, il progetto vincitore (con l'offerta economica di oltre 4,8 milioni di euro) per lo Scalo Greco di proprietà di Ferrovie dello Stato italiane, presentato dal team rappresentato da Fondo Immobiliare Lombardia (FIL), con Fondazione Housing Sociale (FHS) come partner strategico, con Barreca & La Varra per il progetto architettonico e del paesaggio e con Arup Italia per il progetto urbanistico e ambientale che si svilupperà sulla superficie dello scalo di circa 73.500 mq.

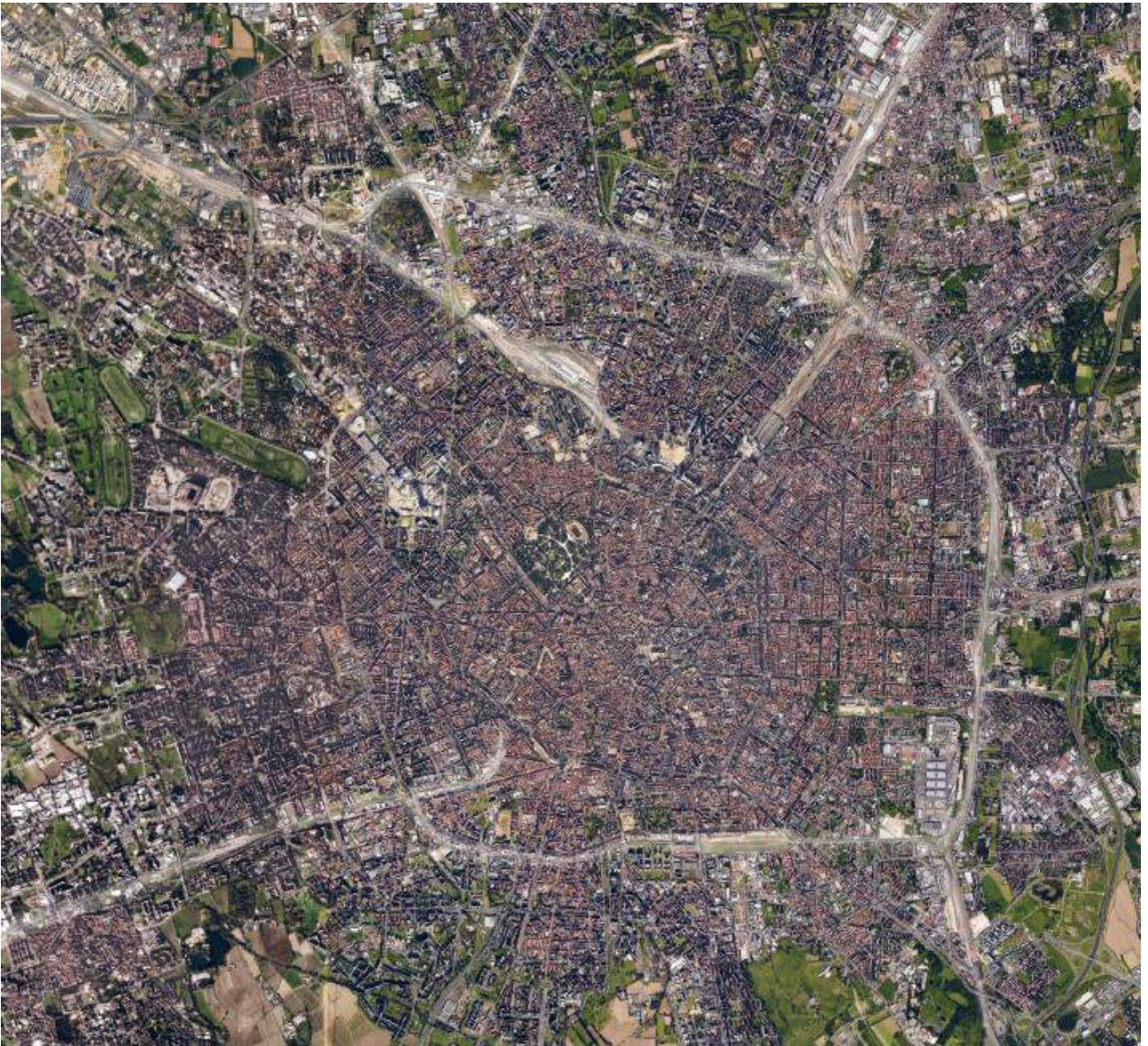


REAL ESTATE OPPORTUNITIES

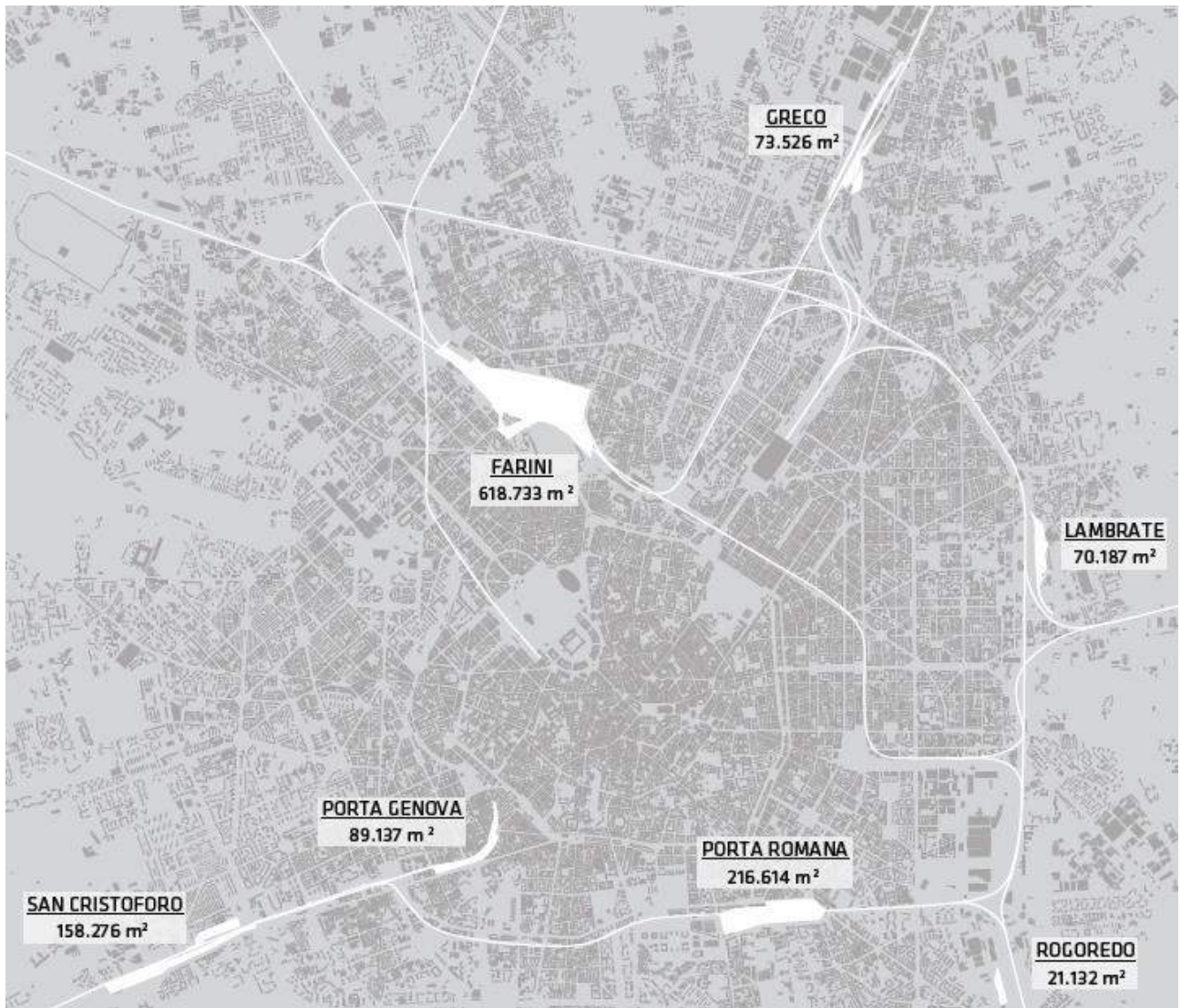
-  Residential
-  Retail
-  Office
-  Tourism
-  Industrial



(Fig. 1) FF.Sistemi Urbani, Real Estate Oppurtunities



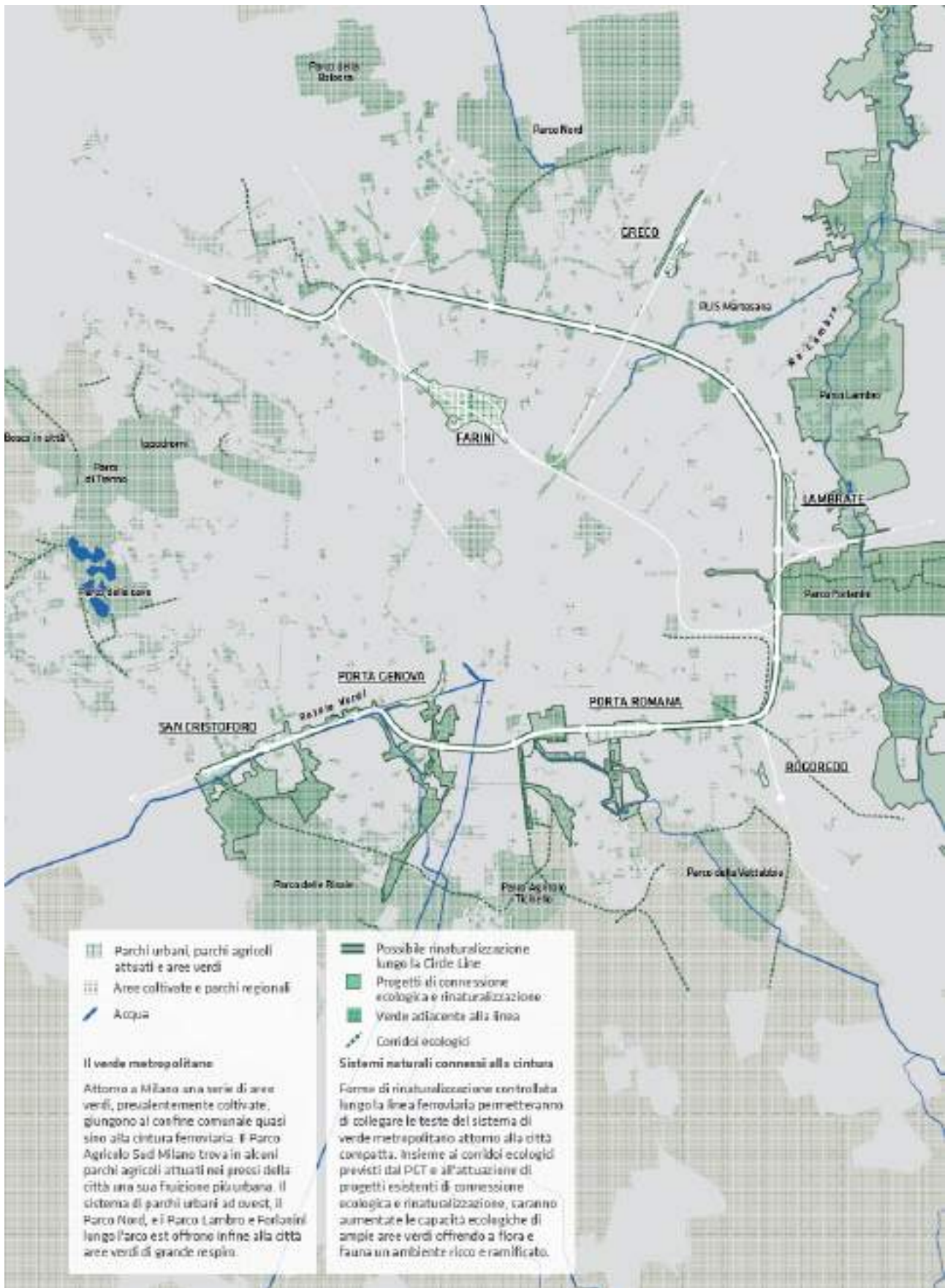
(Fig. 2) L'area metropolitana coinvolta



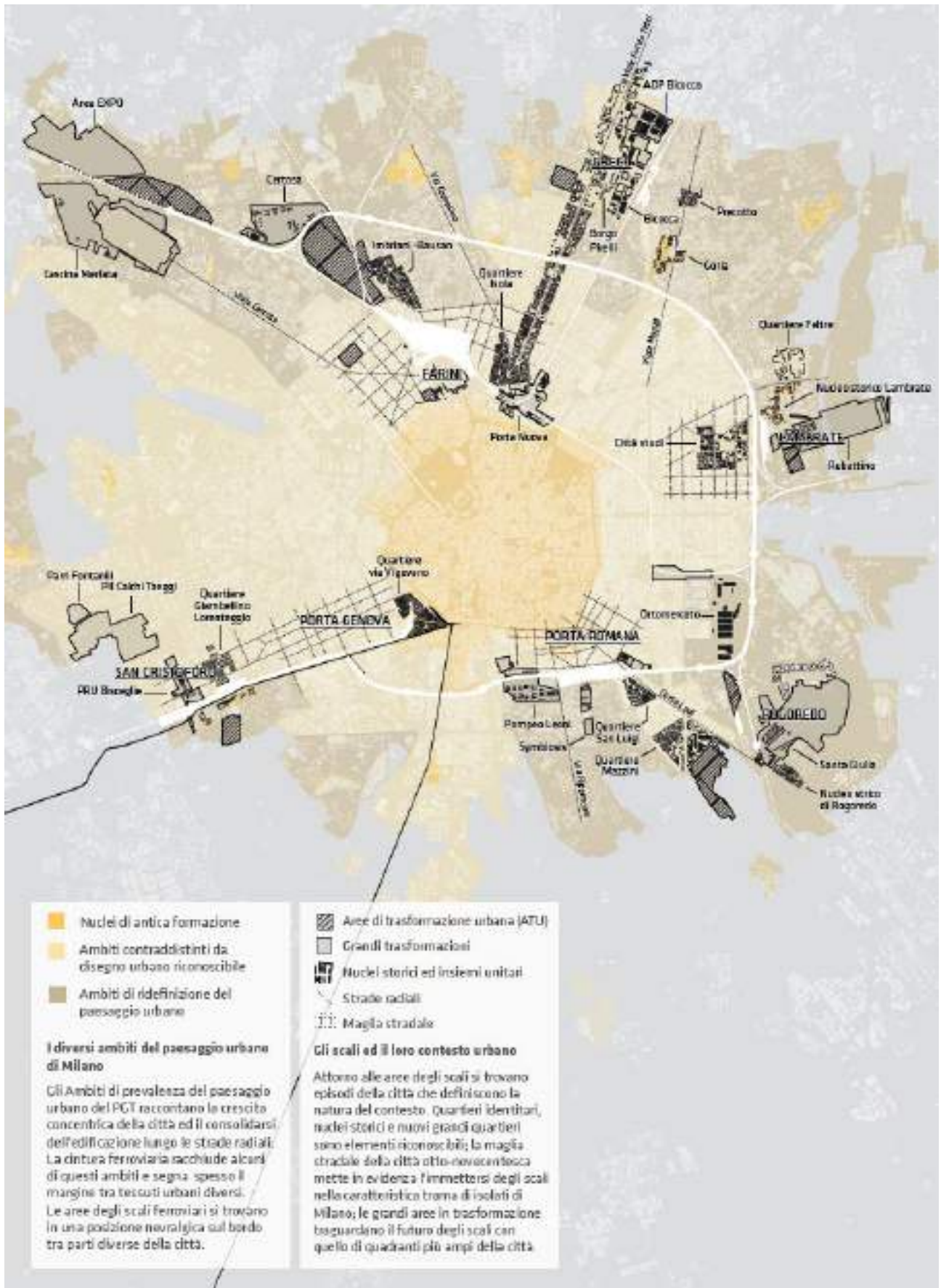
(Fig. 3) Planimetria dell'area metropolitana milanese con i sette scali interessati



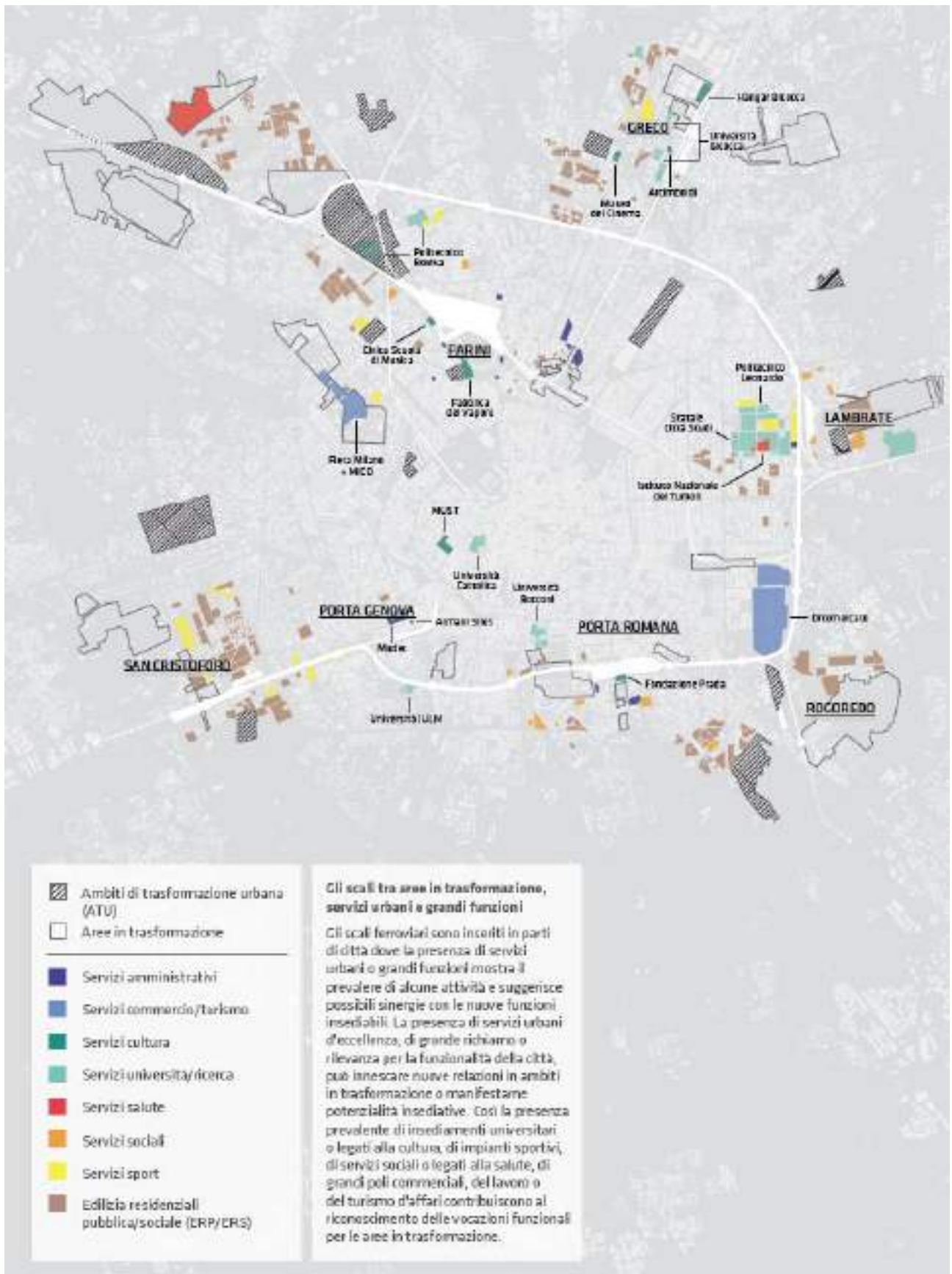
(Fig. 4) Il tracciato della Circle Line e le interconnessioni coinvolte



(Fig. 5) Il grande telaio ambientale che intercetta le aree della Circle Line



(Fig. 6) Il sistema degli insediamenti residenziali esistenti e quelli di futura progettazione



(Fig. 7) Le nuove forme di integrazione con le preesistenze



(Fig. 8) Scalo San Cristofaro. Revisione del masterplan di concorso



(Fig. 9) Reinventing cities, Milano Greco, la piazza



(Fig.10) Lo scalo Farini nella condizione attuale



(Fig.11) Nuovo Skyline nell'area dello scalo Farini

Scali a Milano. Prove di innovazione?

Francesco Infussi, Laura Montedoro, Gabriele Pasqui*

1. **Lo stato delle cose** (pp.1-3)
2. **Prodromi, dibattito, percorsi interrotti**
 - 2.1. *Assetto infrastrutturale e rigenerazione urbana: dal Passante ferroviario agli scali come Ambiti di Trasformazione Urbana ATU, 1985-2012*
 - 2.2. *L'Accordo di Programma non approvato, dicembre 2015*
3. **Le tappe della storia recente**
 - 3.1. *La ripresa del processo (2016)*
 - 3.2. *L'ascolto locale*
 - 3.3. *Vision per un immaginario del futuro*
 - 3.4. *Documento di Visione Strategica*
 - 3.5. *I contenuti dell'AdP*
 - 3.6. *I Bandi di concorso*
 - 3.7. *Il concorso Farini-San Cristoforo*
4. **Quali sono i requisiti di un progetto urbano per gli scali**
 - 4.1. *La forma di un progetto unitario per una realizzazione decentrata. Il tempo lungo*
 - 4.2. *Quali strumenti e che formati per la pianificazione attuativa*
 - 4.3. *La forma del progetto urbano e la sua costruzione*
5. **Considerazioni sul processo e prossimi passi**
 - 5.1. *Un processo decisionale non lineare, una situazione opaca*
 - 5.2. *Cosa restituire alla città (o cosa ci si aspetta che si restituisca)*

1. **Lo stato delle cose**

Le aree ferroviarie dismesse milanesi oggetto dell'Accordo di Programma sottoscritto nel luglio del 2018 sono sette e localizzate lungo la cintura ferroviaria, il passante e alcune direttici in uscita dalla città; sono collocate inoltre spesso in prossimità di altre aree in fase di trasformazione.

Per localizzazione urbana e dimensione spaziale gli scali ferroviari milanesi rappresentano un potenziale indiscutibile di trasformazione urbanistica multiscalare, costituendo, insieme all'area che ha ospitato l'esposizione universale a nord ovest di Milano, alla "Goccia" della Bovisa e al sistema delle caserme dismesse e sottoutilizzate, l'ultima riserva di grandi aree disponibili all'interno del tessuto consolidato (Montedoro, 2011).

Dislocati lungo il semianello ferroviario che da nord ovest (direzione Torino e Sempione) cinge la città compatta della prima metà del Novecento e, passando per la fascia orientale (direzione Venezia), si raccorda con la cintura sud (direzione Bologna) e l'asta sud ovest (verso Abbiategrasso e Vigevano), i sette scali (Farini; Greco-Breda; Lambrate; Porta Romana; Rogoredo; Porta Genova; San Cristoforo) coprono una superficie complessiva di oltre 120 ha. Si tratta di una dimensione superiore a quella che ha riguardato interventi recenti come Santa Giulia ed Expo e paragonabile alle aree ex Falck di Sesto San Giovanni.

D'altra parte, è importante sottolineare da subito che non si tratta di un'area unitaria, ma di un sistema di aree, tra loro connesse da binari in larga parte ancora in esercizio. Inoltre, analogamente

alle caserme, si tratta di aree pubbliche, per quanto di proprietà di un attore (Ferrovie dello Stato) che ha agito nel corso della vicenda con logiche e strategie privatistiche (Cerasoli, 2012).

Fin dall'avvio, nel 2005, della contrattazione tra Amministrazione comunale e Ferrovie, il tema del riuso degli scali assume almeno tre significati prevalenti. Innanzitutto, gli scali vengono considerati dagli *stakeholder* aree di valorizzazione immobiliare. Dalla prospettiva delle Ferrovie si tratta di mettere a valore un patrimonio immobiliare collocato in zone semicentrali e fortemente accessibili; dalla prospettiva del Comune di promuovere sviluppo urbano senza ulteriore consumo di suolo non urbanizzato.

In secondo luogo, gli scali sono percepiti come ambiti che possono accrescere le dotazioni pubbliche, soprattutto di verde, reti viabilistiche e ciclabili, servizi, anche attraverso una operazione di ricucitura di parti di città che proprio gli scali e la ferrovia avevano separato.

In terzo luogo, il riuso degli scali diventa un dispositivo essenziale per garantire nuove risorse al trasporto su ferro nel nodo milanese e al sistema ferroviario regionale, ponendo anche le basi di una rifunzionalizzazione della cintura ferroviaria.

Il modo in cui queste tre istanze hanno giocato nel processo, dal 2005 ad oggi, è dipeso dai mutamenti del quadro del mercato urbano e dell'agenda urbanistica, passando attraverso il cambio di guida politica dell'amministrazione comunale (dal centrodestra di Letizia Moratti al centrosinistra di Giuliano Pisapia) avvenuto nel 2011 (Pasqui, 2018).

Infatti, se il progetto di valorizzazione degli scali nasce in una fase fortemente espansiva del mercato urbano, accompagnata e supportata dalle scelte dell'Amministrazione di centrodestra guidata da Gabriele Albertini e da una coalizione *pro-growth* di cui anche Ferrovie dello Stato è parte integrante (Bolocan Goldstein, Bonfantini, 2007), con il 2008, a due anni dall'avvio dell'esperienza di governo di Letizia Moratti, il quadro di riferimento delle politiche urbanistiche muta radicalmente.

La crisi finanziaria mondiale comincia infatti a manifestare i suoi effetti sul mercato urbano milanese e nel giro di pochi mesi la bolla che per lunghi anni ha gonfiato i valori immobiliari giunge al capolinea. Tuttavia, il mercato immobiliare milanese non subirà mai un tracollo: rallentano drasticamente le compravendite e si allungano i tempi delle transazioni, ma non si verificherà mai un crollo dei prezzi degli immobili.

Le conseguenze di questa crisi sono tuttavia molto rilevanti da almeno tre punti di vista. Il primo, e più importante, è che la stagione del boom consegna alla città una sovrapproduzione immobiliare, soprattutto in alcuni segmenti di mercato (la residenza di lusso, il terziario a uffici), generando un disequilibrio rilevante tra domanda e offerta e una fortissima esposizione debitoria da parte di molti *developer* (Ligresti, Zunino, Ricucci, solo per citare i più noti) nei confronti del sistema bancario.

Molti progetti (Santa Giulia e Porta Vittoria tra questi) rimangono incompiuti; altri (tra cui City Life sulle aree urbane della ex-Fiera Campionaria che si è rilocalizzata a Rho-Pero) rallentano visibilmente. Anche i progetti che trovano infine compimento (il più importante è certamente Porta Nuova, presto diventato nuova icona e nuova centralità urbana, oggetto di un dibattito pubblico rilevante) non riescono a realizzare integralmente il proprio programma di vendite. Ancora oggi, molti appartamenti di lusso a City Life e a Porta Nuova sono invenduti, e solo l'acquisto unitario o l'affitto da parte di grandi operatori finanziari o della consulenza (Unicredit a Garibaldi Repubblica, Generali, Allianz e PwC nel recinto della ex-Fiera) permette di realizzare i progetti presentati oltre dieci anni prima.

Negli anni in cui si sviluppa il complesso processo decisionale relativo agli scali il mercato urbano stagna, in un quadro nel quale si manifesta anche un'enorme sproporzione tra aree ancora disponibili alla trasformazione e opportunità: ad aree ancora bloccate per problemi di bonifica, come Bovisa, si aggiungono le aree pubbliche, come appunto gli scali ferroviari, ma anche le caserme e più di recente l'area del post-Expo, acquisita a caro prezzo da una società pubblica di scopo. E' in questo contesto, e dentro questo orizzonte discorsivo, che si sviluppa la contrattazione tra Comune e Ferrovie, che trova una sua prima formulazione compiuta nella bozza del primo Accordo di programma che disciplini il destino degli scali.

2. Prodromi, dibattito, percorsi interrotti

2.1 Assetto infrastrutturale e rigenerazione urbana: dal Passante ferroviario agli scali come Ambiti di Trasformazione Urbana (ATU)

Se si osserva l'opportunità offerta dal riuso degli scali ferroviari nei termini più generali di una ridefinizione del rapporto tra assetto infrastrutturale e città come opportunità per una rigenerazione diffusa della città e una sua riqualificazione in termini ambientali, anche gli studi per il *Passante ferroviario* sono da leggere in stretta continuità con il processo di cui si discute, come anticipazione di temi e visioni che ancora oggi impegnano il governo della città (Redaelli, 2018)¹. Il *Documento direttore del progetto Passante* del 1985, assieme al dossier Studi di Inquadramento nord-ovest/sud-est, stabiliva la stretta relazione strategica tra la nuova infrastruttura e le grandi funzioni urbane, tenendo insieme l'efficientamento del "trasporto rapido di massa" con il recupero delle aree industriali dismesse (Zambrini 1982, 1983). Una stretta relazione tra infrastrutture e occasioni di riqualificazione urbana sta anche alla base del noto progetto "Nove parchi per Milano"² (1994), che sarà in parte recepito (e in parte tradito) dai Programmi di Riqualificazione Urbana (PRU). È invece del 2004 una proposta per l'insediamento di un Polo della cultura a Porta Genova, di una Cittadella della Scienza a Farini e di un Parco dello Sport a Rogoredo/Porto di Mare promossa dall'associazione "Milano domani"³.

Ma è nel luglio del 2005, con il Sindaco Gabriele Albertini, che il Comune sigla con Ferrovie dello Stato SpA un Accordo Quadro per definire gli obiettivi generali ed il percorso per la riconversione dei sette scali milanesi. Dopo un anno sostanzialmente silente, il cambio della Giunta dà nuovo impulso al processo. Il 2007 è infatti l'anno in cui si sottoscrive a marzo un Accordo-Intesa tra il nuovo Sindaco Moratti e l'AD Mauro Moretti di FS SpA per definire gli impegni delle parti nel processo. Nel mese di luglio il Sindaco Moratti promuove l'Accordo di Programma (AdP) in variante al Piano Regolatore Generale; a dicembre Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato aderiscono all'AdP. Nel dicembre 2009 viene pubblicata la proposta urbanistica dell'AdP associata al Rapporto Ambientale della Valutazione Ambientale Strategica (VAS). La superficie di riferimento ammontano complessivamente a 1.290.384 mq, che comprendono 190.500 mq di aree definite "strumentali all'esercizio ferroviario" e pertanto escluse dalla trasformazione. L'ambito di più ampia estensione è lo scalo Farini che occupa la metà del complesso (651.139 mq) in una porzione urbana di grande densità infrastrutturale ed insediativa. Il comparto sud presenta aree consistenti negli scali di Porta Romana (216.430 mq), Porta Genova (93.547) e San Cristoforo (165.790 mq). I tre scali rimanenti, pur di dimensioni ridotte (Lambrate: 69.830 mq, Greco-Breda: 71.078 mq e Rogoredo: 22.570 mq) sono collocati in aree nevralgiche per la contiguità con ambiti di rilevante trasformazione territoriale già in atto. A nord infatti Greco-Breda e Lambrate si distribuiscono lungo l'asta Milano Monza, investita dai maggiori processi di riconversione funzionale di tutto il territorio provinciale (Pirelli, Breda, Falck), a sud Rogoredo è prossima alle aree di Santa Giulia e di Porto di Mare.

Ai sensi dell'Accordo e della Variante 2009, l'edificabilità prevista ammonta ad un totale di 845.000 mq di slp a destinazioni miste (di cui 236.000 per funzioni di interesse generale ed edilizia sociale e convenzionata), corrispondente ad un indice medio di circa 0,75 mq/mq, applicato sulla effettiva superficie territoriale di intervento. Questi indici portano un carico di abitanti teorici insediabili pari a circa 15.000 unità, che potranno disporre di un minimo di 654.000 mq di aree per servizi.

L'Accordo di Programma richiede di avviare una riflessione generale sulle potenzialità quantitative e funzionali delle diverse aree e prevede una differenziazione di atterraggio delle volumetrie tra scalo e scalo. È richiesto a Ferrovie l'impegno di avvalersi di modalità concorsuali per garantire una buona qualità del progetto, assicurare una flessibilità funzionale tra usi liberi e usi di interesse generale e comprendere quote significative (pari al 28% del totale) di residenza sociale nelle sue varie forme (da quella assistita, a quella temporanea per studenti, a quella in locazione e in vendita convenzionata).

Come si è detto, la dimensione trasportistica, pur non esplicitata nella Variante, costituisce uno dei cardini dell'accordo. Lo scenario in cui si colloca l'insieme degli interventi prevede un incremento della capacità di trasporto del sistema ferroviario nell'ordine di 40.000 passeggeri/ora per direzione, il miglioramento del livello di accessibilità sia al centro città che alle altre polarità urbane e l'avvio di un progetto di Circle Line (da Certosa a San Cristoforo in senso orario).

Nonostante l'emergere degli effetti della crisi, l'amministrazione cerca di strutturare il processo di accompagnamento delle dinamiche del mercato urbano attraverso l'elaborazione del nuovo Piano di Governo del Territorio (Pgt), incubato inizialmente nell'ultima fase della giunta Albertini, che si offre come supporto alla strategia della crescita edilizia (Arcidiacono, Pogliani, 2011). In questo senso il Pgt adottato poco prima della scadenza elettorale del 2011, configura una politica di sviluppo immobiliare che prova a riportare abitanti in città, immaginando una crescita edilizia incoerente con le dinamiche del mercato urbano. Al compimento della consiliatura Moratti, nel 2011, il tema degli scali appare dunque un processo incompiuto, anche se con il nuovo Pgt che, pur approvato nel 2011, non è mai stato pubblicato e pertanto non è mai entrato in vigore, i sette scali sono classificati tra gli Ambiti di Trasformazione Urbana (ATU), con alcune modifiche nella perimetrazione delle aree e soprattutto una diversa attribuzione di edificabilità rispetto all'Accordo di Programma sopra illustrato.

La superficie interessata dagli interventi diventa di 1.306.256 mq, con un totale di 876.578 mq di slp di edificabilità generata in loco, che può incrementare fino a 1.012.580 mq di slp complessiva (interna e accoglibile) in ragione del processo di densificazione previsto in quattro scali (Farini, Lambrate, Porta Romana, Rogoredo). L'indice medio territoriale (che comprende anche la possibilità di densificazione) risulta pari a 0,79 mq/mq, ma tale valore raggiunge 1 mq/mq a Farini-Lugano e 1,14 mq/mq a Porta Romana e a Rogoredo. Infine, nel rispetto del principio di indifferenza funzionale introdotto dal Piano, le Schede di Indirizzo per l'assetto del territorio segnalano solo una vocazione funzionale dei singoli scali, rinviando le scelte puntuali alla fase di implementazione dei singoli progetti.

In sede di emendamenti consiliari nel dispositivo di piano viene inserita la destinazione obbligatoria di un 20% circa della slp complessiva ad housing sociale, edilizia convenzionata, agevolata e affitto, per un totale di 223.000 mq. Le previsioni di aree a verde ammontano a 757.000 mq, con una percentuale minima del 30% di superficie territoriale (St) negli scali di Porta Romana e Greco-Breda e massima dell'80% a San Cristoforo.

Le numerose osservazioni pervenute al Pgt, anche da parte delle Zone di decentramento interessate dalla trasformazione degli scali, si sono focalizzate principalmente sulle densità previste: ad esempio nello scalo di Farini, di gran lunga il più vasto, il dispositivo normativo consente la realizzazione di circa 650.000 mq di slp in un'area ritagliata da un ampio fascio di binari e incastonata tra i sistemi infrastrutturali complessi, che mettono in relazione il settore nord della città con l'asse del Sempione. Le osservazioni al piano, e più in generale la discussione pubblica, fanno emergere dunque una domanda diffusa di revisione delle scelte compiute con il Pgt ed anche con l'ipotesi di Accordo di Programma. Nel 2011, con la revoca della delibera di approvazione del Pgt elaborato dalla Giunta Moratti e la ripresa del processo di pianificazione generale a partire dal riesame delle osservazioni, che porta all'entrata in vigore del Pgt rivisto nel novembre 2012, l'Amministrazione comunale riavvia la costruzione dell'Accordo di Programma, aggiornandolo con le nuove scelte di Piano.

L'aspetto politicamente più rilevante riguarda il riconoscimento, nel Pgt, della natura infrastrutturale degli scali ferroviari, che pertanto, in assenza di una stipula dell'Accordo, non possono vantare alcun diritto edificatorio e per i quali restano ammesse solo le modalità manutentive. Per questa ragione il Pgt non assegna indici di edificabilità per i singoli scali, ma fissa alcuni principi da applicarsi alle trasformazioni, quali: la necessità di ricavare benefici effettivi per la città, condividendo le plusvalenze con le Ferrovie, per garantire le connessioni sulle radiali, le nuove stazioni e fermate e le indispensabili bonifiche dei suoli, queste ultime a totale carico dell'operatore; l'attenzione ai benefici per le comunità locali (e per estensione anche per la città nel suo complesso), attraverso la realizzazione di parchi di estensione considerevole, e di attrezzature di interesse generale (per una

superficie pari a circa il 50% delle aree); l'attivazione di una procedura unitaria, attraverso l'Accordo, che eviti il rischio del frazionamento proprietario (prima dell'attuazione) e di un conseguente sfilacciamento dei progetti, degli scambi e delle garanzie reciproche; l'apertura di un dialogo con la città e con le sue componenti attive, per avviare un percorso di condivisione dei contenuti, delle scelte e delle possibili ricadute locali, da inserire quali condizioni imprescindibili per gli strumenti urbanistici di dettaglio.

Il Pgt, approvato nel 2012 dopo una consistente revisione della nuova Giunta Pisapia, recepisce i contenuti dell'AdP e li inserisce nel Documento di Piano, nella disciplina degli Ambiti di Trasformazione Urbana (ATU), prevedendo puntualmente l'attuazione attraverso un AdP unitario che tenga assieme riqualificazione del sistema ferroviario (e del trasporto pubblico su ferro) e sviluppo urbanistico.

2.1 L'Accordo di Programma non approvato, dicembre 2015

Tra il 2013 e il 2014 l'assessore all'urbanistica e vicesindaco, Ada Lucia De Cesaris, lavora alacremente ai contenuti dell'Accordo: un tavolo di contrattazione bollente, in cui l'uso delle plusvalenze generato dalla vendita delle aree è il *core* problematico della negoziazione. Parallelamente si avvia nel febbraio del 2013 una consultazione affidata al Dipartimento di Architettura e Studi urbani del Politecnico di Milano⁴; "che si fondava su una pratica di 'ascolto attivo' degli attori collettivi (dai Consigli di Zona ad associazioni e soggetti locali), con l'ambizione di delineare lo scenario delle attese che coinvolgono i soggetti interessati" (Pasqui 2015, 37). A luglio De Cesaris si dimette e la delega passa ad Alessandro Balducci che lavora in continuità con le attività del predecessore. Nel novembre del 2015 l'AdP viene sottoscritto. "L'impianto normativo che prevede il finanziamento degli interventi prioritari di potenziamento del sistema ferroviario milanese, entro un quadro strategico di sviluppo futuro condiviso con Regione Lombardia e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A (RFI), attraverso il reimpiego delle plusvalenze generate dalle nuove previsioni urbanistiche. L'Accordo include inoltre il finanziamento delle opere infrastrutturali di riconnessione urbana tramite la previsione di extra-oneri di urbanizzazione. In termini urbanistici, l'Accordo si fondava sui seguenti punti: definizione di macro parametri urbanistici, che rinviavano il dettaglio insediativo e funzionale alla pianificazione attuativa per ogni singolo scalo, attraverso la previsione della redazione di Master Plan di coordinamento per le aree più estese; flessibilità funzionale, coerente con l'impostazione del Pgt, con percentuali minime limitate alle quote di social housing, e alle funzioni non residenziali allo scalo di porta Genova; perequazione interna, sulla base delle caratteristiche dei luoghi e di specifiche scelte localizzative (es. destinazione a verde di san Cristoforo, concentrazione del 50% del social housing sugli scali dell'arco est, indici di edificabilità e percentuali di aree a verde specifici per ogni ambito); assunzione degli obiettivi urbanistici specifici per le aree indicati nelle schede del Documento di Piano del Pgt: vocazioni funzionali, ricuciture, connessioni ciclopedonali, coperture mirate dei fasci binari, valorizzazione immobili testimoniali e rapporto con il contesto, nuove aree di verde fruibile." (Comune di Milano 2017a).

Giunto in Aula Consiliare i primi di dicembre 2015, contro ogni pronostico, l'AdP non viene ratificato⁵ (Balducci, 2017). Scaduti i termini, scade anche la possibilità per la Giunta Pisapia di chiudere la partita. Con le elezioni amministrative del giugno 2016, il nuovo sindaco Sala include la trasformazione degli scali negli obiettivi di mandato e si propone di riprendere l'Accordo e di chiuderlo entro l'estate successiva. Il nuovo assessore all'Urbanistica, Pierfrancesco Maran, è dunque chiamato a riprendere la trattativa con FS e, congiuntamente, ad avviare un confronto con la città sul controverso processo.

3. Le tappe della storia recente

3.1 La ripresa del processo (2016)

Coerentemente con l'obiettivo di riprendere la discussione pubblica attorno alle previsioni di

trasformazione degli scali, a partire dall'ottobre 2016, il Comune avvia una serie di attività tese a coinvolgere sia il Consiglio Comunale che la cittadinanza nel processo istruttorio del nuovo Accordo. In particolare, si richiede alle commissioni consiliari⁶ di imbastire un documento di orientamento da condividere in Consiglio. Dopo alcune esplorazioni conoscitive (sopralluoghi e incontri con esperti) e un serrato confronto tra tutte le forze politiche, nel novembre del 2016 il Consiglio approva le *Linee di indirizzo* per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse, individuando 17 temi prioritari e di interesse strategico per il loro sviluppo sostenibile e per il potenziamento del sistema ferroviario urbano: coniugare visione strategica e bisogni locali; produrre un sistema continuo di valenza ecologica; incrementare le previsioni di verde fruibile e attrezzato; prevedere mix di servizi e funzioni pubbliche; realizzare quartieri sostenibili e intelligenti; incrementare le previsioni di housing sociale; attivare misure per favorire mix sociale; realizzare la *Circle Line*; creare nuove stazioni di interscambio; contenere l'inquinamento acustico dell'infrastruttura ferroviaria; promuovere forme di uso temporaneo; prevedere processi autorizzativi che vincolino la realizzazione delle opere di urbanizzazione; garantire una forte regia pubblica del processo; assicurare risorse aggiuntive rispetto agli oneri; prevedere il ricorso ai concorsi per la redazione dei Master Plan; dare spazio al dibattito pubblico; valutare l'insediamento di funzioni urbane di rilievo metropolitano e le priorità di intervento; garantire tempistiche rapide. A seguito della delibera, viene nominato un 'Tavolo tecnico di esperti', scelti su indicazione dei gruppi consiliari, che produrrà un ulteriore documento di orientamento, concentrato, in particolare, sulle funzioni insediabili e sugli usi temporanei si valuta la necessità di dare seguito e garantire un pervasivo dibattito pubblico, il Comune incarica il DASTU del Politecnico di Milano di riprendere l'attività di 'ascolto attivo' della cittadinanza, già svolta nel 2013 e 2014, concentrandosi sul rapporto con i Municipi⁷.

3.2 L'ascolto locale

L'obiettivo del percorso svolto tra il 2013 e il 2014 era stato quello di ricostruire un quadro delle attese delle comunità locali intorno alle aree soggette a potenziale trasformazione, anche al fine di offrire materiali significativi alle fasi successive del processo di riqualificazione e progettazione.

Il mandato entro il quale si colloca l'attività di indagine e di ascolto attivo realizzata è definito con grande chiarezza: non si tratta di una attività di progettazione partecipata, ma di una indagine esplorativa costruita attraverso l'interazione con le istituzioni decentrate (i Consigli di Zona) e con una selezione di attori locali (oltre cinquanta), volta a delineare aspettative, domande, proposte e progetti relativi agli scali, a organizzarle unitariamente e a consegnarle agli attori che stanno definendo contenuti e percorso del processo di riqualificazione, a partire dal Comune di Milano.

Un secondo limite costitutivo dell'attività di ascolto attivo riguarda i temi intorno ai quali si svolge l'interazione con gli attori locali coinvolti. La raccolta di indicazioni assume come un dato le scelte, in fase di definizione o già compiute, relative alla superficie in trasformazione e alle aree in cessione, ma anche agli indici edificatori e ai volumi in gioco. Dunque, il confronto si concentra su tre famiglie di questioni, tra loro connesse: 1) la localizzazione di nuovi spazi aperti all'interno delle aree di trasformazione, anche in termini di funzioni che vi potranno essere ospitate e le connessioni tra questi e gli spazi aperti esistenti nell'intorno, anche attraverso l'individuazione di sistemi più ampi; 2) le relazioni pensabili e progettabili tra i nuovi progetti di trasformazione e la città a confine degli scali, cercando di comprendere in che modo gli scali potrebbero rappresentare delle importanti zone di connessione e ricucitura tra parti di città ora separate, sia in termini di forme e materiali urbani, sia in termini di funzioni; 3) le funzioni pubbliche e le tipologie di nuovi servizi da inserire nelle aree di trasformazione, anche in risposta a eventuali carenze nelle dotazioni pubbliche allo stato attuale e/o in previsione della domanda che si genererà in seguito alla trasformazione degli scali.

A partire da questo mandato molto chiaro, il percorso, ricco e partecipato, permette di identificare per ciascuno scalo l'esito dell'ascolto attivo attraverso tavole e testi: viene proposta una descrizione generale di ogni scalo e del suo rapporto con il contesto; vengono restituite le indicazioni emerse in riferimento ai tre temi proposti (spazi aperti, servizi, bordi e connessioni) e una descrizione sintetica

del ruolo dello scalo in relazione al potenziamento dei beni pubblici e dei servizi consegnati al contesto locale e alla città; vengono raccolti i verbali dei momenti di ascolto con i Consigli di Zona e con gli altri attori locali.

Il lavoro svolto, rispettando rigorosamente il mandato definito dall'Amministrazione comunale, ha coinvolto un numero significativo di attori locali e si è rivelato molto interessante, facendo emergere non solo attese e domande, ma anche conoscenze inedite sugli scali e sulle loro potenzialità di trasformazione, su ipotesi progettuali e su connessioni possibili tra la riqualificazione degli scali e il ripensamento dell'intera città.

In particolare, l'ascolto attivo consegna alla discussione pubblica alcuni temi ricorrenti e trasversali. Il primo è il riconoscimento che la trasformazione delle aree ferroviarie può diventare una importante occasione per rimettere in gioco potenzialità di scala superiore, trattando temi di portata più ampia e riorganizzare parti di città a scale diverse. Due, in particolare, sono le scale di riferimento rilevanti emerse dal confronto con i partecipanti: quella che riguarda il contesto immediatamente prossimo, la ridefinizione dei suoi perimetri e la necessità, di conseguenza, di collocare il progetto del singolo scalo entro un intorno maggiormente significativo. Ciò al fine di affrontare e trattare problemi maturati in aree che si trovano spesso al di fuori degli scali, come l'edilizia pubblica (San Cristoforo) o le aree mercatali (Porta Genova). La trasformazione dello scalo potrebbe essere l'occasione, infatti, per collocare spazi e servizi in grado di intercettare bisogni espressi da porzioni ampie di città, o per ricollocare in maniera più appropriata funzioni e servizi che altrove creano problemi proprio per la mancanza di spazi opportunamente progettati. I progetti per la trasformazione degli scali inoltre potrebbero essere l'occasione per sperimentare nuove modalità di informazione pubblica sui temi delle trasformazioni non solo dello scalo ma del suo contesto, coinvolgendo soggetti diversi.

La seconda dimensione rilevante emersa dalla discussione è quella della scala vasta, attraverso il riconoscimento della necessità di pensare alle trasformazioni degli scali entro un sistema territoriale adeguato. Gli scali in alcuni casi sono tangenti o intersecano sistemi di natura diversa, ambientale e infrastrutturale. La trasformazione degli scali avrà effetti su di loro e questi si ripercuoteranno anche a distanza, trattandosi di elementi che per loro natura travalicano i confini comunali, come il sistema dei navigli e dei parchi a sud est o anche i sistemi della nuova mobilità che la riorganizzazione della rete ferroviaria potrà consentire.

D'altra parte, il percorso di ascolto attivo fa emergere anche alcune specifiche questioni progettuali: la necessità di immaginare il passaggio da una condizione di spazio "murato" e intercluso a nuovo spazio di relazione tra parti anche molto differenti di città attraverso ricuciture e connessioni; la possibilità di utilizzare gli scali come ambiti di rafforzamento e integrazione del sistema del verde e degli spazi aperti; la valorizzazione del patrimonio storico e della funzione tradizionale degli scali, anche attraverso operazioni di riuso temporaneo. Questo primo lavoro svolto dal DASTU viene pubblicamente presentato alla città e agli attori coinvolti nella primavera del 2014 e diventerà un allegato alla bozza di Accordo di Programma che sarà posto in approvazione poco meno di due anni dopo.

Con l'incarico del 2016, si riprende l'attività di ascolto, concentrandosi sulla consultazione delle istituzioni decentrate (le Zone sono nel frattempo diventate Municipi), sia in dialogo con i Consigli che in assemblee aperte alla cittadinanza. Gli incontri sono occasione di verifica di tenuta degli esiti della prima campagna di ascolto attivo, ma anche di presentazione e dibattito su proposte bottom-up di Associazioni, Comitati e cittadini; sono inoltre uno strumento di aggiornamento sullo stato di avanzamento del processo e sulle opportunità di partecipazione alle attività in corso.

3.3 Vision per un immaginario del futuro

Accanto alle attività promosse dal Comune, dopo l'approvazione della delibera consiliare, la proprietà, ovvero Ferrovie, si prepara a organizzare un'iniziativa dal titolo "Dagli scali, la nuova città"⁸, non chiarissima negli intenti: da un lato, infatti, si incaricano cinque studi di architettura di fama internazionale⁹ di produrre altrettante "visioni" per gli scali milanesi; dall'altro si organizza un

workshop intensivo aperto alla città – tre giornate di lavoro nella sede dello scalo Farini – finalizzato a raccogliere idee e suggestioni che poi nutriranno il lavoro dei cinque incaricati (presenti naturalmente al workshop)¹⁰. L'evento, molto partecipato, ha incontrato l'entusiasmo di alcuni e lo scetticismo di altri. I prodotti finali vengono poi "presentati ad aprile 2017 in concomitanza con il Salone del Mobile ed esposti in una mostra visitata da oltre 35.000 persone" (Comune di Milano, 2017a).

Varia la natura delle osservazioni critiche. *In primis*, ciò che desta perplessità è che l'iniziativa, del tutto legittima per un soggetto che agisce in regime privatistico¹¹, viene presentata con l'ambigua dicitura "in collaborazione" con il Comune di Milano e con il Patrocinio di Regione Lombardia. La questione da subito sollevata, in particolare da un gruppo di professionisti molto attivo sulla scena pubblica milanese¹², riguarda l'opportunità di un incarico diretto, sebbene solo "esplorativo" ai cinque studi professionali. Attorno a questa prima vivace protesta, veicolata anche da una raccolta firme, si costituisce un gruppo di opposizione, critico su metodi e contenuti, che è a tutt'oggi attivo.

Il processo ha dunque coinvolto e interessato numerosi attori, oltre alla proprietà e agli enti locali: cittadini, comitati, ordini professionali, associazioni di categoria, università, osservatori. Non sono mancate le occasioni di confronto, talora anche aspro, tra l'amministrazione e la società. Sebbene si sia prevalentemente registrato un consenso diffuso, largo e trasversale, come dimostra anche la votazione in aula per la ratifica dell'AdP¹³, non sono mancate voci critiche sia sul metodo che sul merito delle scelte, come già riportato nei paragrafi precedenti. In particolare, in alcuni luoghi virtuali si sono condensati il dissenso e il dibattito più acceso. È in questo contesto che matura l'idea di un confronto pubblico sul tema, a partire dalla lettura documentata e critica di alcune esperienze internazionali, prevalentemente europee. Comune, Ordine degli Architetti e DASTU-Politecnico di Milano organizzano pertanto quattro incontri presso il Palazzo Reale, rilanciando la discussione sul futuro degli Scali attorno all'illustrazione critica di casi studio di grandi trasformazioni urbane e coinvolgendo tutti i punti di vista che sulla vicenda si erano espressi (Montedoro, 2018).

La comparazione tra i cinque progetti presentati in occasione dell'iniziativa "Dagli scali la nuova città" offre un'anteprima di una possibile verifica orientativa che consente di ragionare sui diversi impianti insediativi in relazione alla quantità fissate. Se, ad esempio, osserviamo il più ambito degli scali, il Farini, nelle 'visioni' dei team invitati si prefigurano tre assetti possibili: l'edificazione intensiva dei bordi con un grande parco centrale (Boeri); l'edificazione del centro dell'area, a ridosso del nodo infrastrutturale, con il parco perimetrale che si fa carico di ricucire le parti di città (Mecanoo); l'edificazione di un nuovo tessuto denso che alterna spazi verdi e spazi minerali, scomponendo il verde in una sequenza di giardini alternati al costruito (Zucchi). Si mostra in tal modo come, da un lato, a parità di quantità edificabili, i principi insediativi adottati possano rispondere in modo assai diverso relativamente alla proposizione di uno spazio abitabile di qualità. Dall'altro, i progetti delle consultazioni mostrano come puntare sulla massima estensione e unitarietà dello spazio aperto (importante posta urbana in gioco per lo scalo Farini) non possa non avere come contropartita una importante elevazione delle altezze degli edifici che si differenziano radicalmente rispetto ai caratteri del contesto.

3.4 Il Documento di Visione Strategica

Nell'importante sforzo collettivo attivato per la chiusura dell'Accordo di Programma, il Comune si impegna anche nella redazione di un Documento di Visione Strategica (DVS)¹⁴ che accompagni l'AdP come allegato, definendo obiettivi di sistema e contenuti metaprogettuali che non trovano posto, per la loro natura, nell'Accordo. Questo testo, redatto dai settori dell'Amministrazione con il supporto scientifico di un gruppo di ricercatori del Politecnico di Milano¹⁵ e con la collaborazione del Centro Studi PIM e di AMAT, contiene alcuni elementi di importante ancoraggio per lo sviluppo del processo di trasformazione e viene poi allegato all'Accordo approvato. In particolare, il Documento si fa carico di fissare gli obiettivi generali dell'Amministrazione, esito del convulso processo di consultazioni e di lavoro consiliare dei mesi precedenti, e le tappe per l'implementazione dei progetti,

ivi incluso l'obbligo per la proprietà di procedere con concorsi internazionali per lo sviluppo dei Master Plan.

3.5 I contenuti dell'AdP

Il 23 giugno 2017 si conclude la sottoscrizione da parte del Comune di Milano, di Regione Lombardia, delle società del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e di Savills IM SGR SpA (società privata che ha acquisito il 10% circa delle aree dello scalo Farini) dell'Accordo di Programma per la riqualificazione urbanistica di 7 scali ferroviari siti in Milano correlata al potenziamento del sistema ferroviario milanese, che viene approvato dal Consiglio comunale nel luglio del 2017.

Le novità più significative della nuova versione dell'Accordo di programma riguardano i seguenti punti. In primo luogo l'individuazione di una quantità di aree da destinare a verde pubblico attrezzato pari a circa due terzi della Superficie Territoriale, che non include le Aree Strumentali, prescrivendo una quota minima del 50% sullo scalo Romana e superiore (fino al 100% sullo scalo San Cristoforo) per gli altri scali.

In secondo luogo la definizione di un indice di utilizzazione territoriale medio di 0,65 mq/mq, pari a 674.460 mq di superficie lorda di pavimento totale, con la previsione di una concentrazione delle volumetrie negli scali più accessibili. Pur mantenendo un'impostazione orientata alla flessibilità, viene indicata una quota minima di funzioni non residenziali a garanzia del mix funzionale, da specificare in sede di pianificazione attuativa.

In terzo luogo, viene prevista una quota minima del 30% da destinare a residenza sociale e convenzionata a garanzia del mix sociale. Ciò significa che la residenza sociale e convenzionata (che tuttavia comprende tipologie molto diverse di offerta residenziale, solo in parte limitata rispondere ai bisogni delle fasce più svantaggiate della popolazione), peserà per il 44% delle volumetrie a uso residenziale, e di questa quota almeno il 40% è da destinare all'affitto.

In quarto luogo, per quel che riguarda il potenziamento del sistema ferroviario, a fronte degli investimenti in interventi già realizzati o in realizzazione sul nodo di Milano nel periodo 2005-2016 (1.755 mln di €), vengono previsti ulteriori 1,000 mln di € oltre a circa 100 mln di € previsti per interventi trasportistici propedeutici alla Circle Line, di cui almeno 50 mln € a carico delle plusvalenze. Il contributo fisso di 50 Mln di € è articolato nella messa a disposizione di un contributo anticipato di 36 Mln e di ulteriori 14 Mln in sede di progressiva rendicontazione annuale a valere sul 100% delle Plusvalenze, in coerenza con le previsioni del cronoprogramma delle opere.

In quinto luogo, per quanto riguarda le risorse per le trasformazioni urbanistiche, la stima dei costi preurbanizzativi a carico degli operatori per smantellamenti e razionalizzazione delle strutture ferroviarie è di circa 45 mln di €; la stima degli oneri di urbanizzazione a carico degli operatori che trasformeranno le aree è di circa 133 mln di €; gli extraoneri complessivi a carico degli operatori che trasformeranno le aree sono di circa 81 mln di €.

Infine, dal punto di vista dell'attuazione, per le Zone Speciali di Farini, Romana e Genova è previsto l'obbligo di concorsi aperti - preferibilmente in due gradi, con selezioni basate su esperienze precedenti e proposte metodologiche e/o progettuali - per la redazione di Master Plan funzionali alla successiva presentazione dei Piani Attuativi. Per le altre le Zone Speciali sono raccomandate forme di procedura concorsuale di cui sopra per la redazione di Master Plan preventivi ai Piani Attuativi. Saranno inoltre sottoposti a concorsi di progettazione gli interventi per la realizzazione dei nuovi parchi, degli spazi pubblici e degli edifici pubblici più rilevanti, da realizzare a scomputo degli oneri di urbanizzazione, nei casi e con le modalità concordate con l'Amministrazione Comunale in sede di istruttoria dei Piani Attuativi.

3.6 I Bandi di concorso

Con l'approvazione dell'AdP e del DVS, il processo è giunto a un grado di maturazione che consente di interrogarci sul futuro.

La procedura prevista dal Documento Strategico allegata all'Accordo di Programma prevede la redazione di *Documenti Preliminari alla Progettazione* per avviare e indirizzare le *procedure concorsuali* che producono i *Master Plan* e *progetti* per i parchi, gli spazi pubblici e gli edifici pubblici più rilevanti. Alla definizione concorsuale del Master Plan segue la redazione di un *Documento di Progettazione Unitaria di Coordinamento* necessario per l'approvazione del Master Plan stesso, per la suddivisione dei lotti e la definizione di fasi di intervento. A queste fasi si accompagna la promozione di momenti di ascolto e confronto pubblico sui temi progettuali prima e durante ciascuna fase del processo.

Come previsto dai contenuti dell'Accordo e del DVS, , dunque, per gli scali Farini e San Cristoforo nell'ottobre del 2018 è stato lanciato un concorso in due fasi per la definizione dei Master Plan; allo stesso modo, si prevede a breve un concorso per il Master Plan dello Scalo di porta Romana, per il quale il programma funzionale è stato ridefinito sulla base dell'assegnazione dei Giochi olimpici invernali 2026 a Milano: è questa, infatti, l'area scelta per l'insediamento del villaggio olimpico, "da 1260 letti con 70 camere singole e 630 camere doppie, dovrebbe essere completato otto mesi prima dell'apertura dei Giochi. L'avvio dei cantieri è previsto per il giugno 2022. Già deciso anche il futuro della struttura dopo le Olimpiadi: sarà trasformata in un campus residenziale per gli studenti, avviando alla storica carenza di alloggi per gli universitari"¹⁶.

Per gli altri scali si seguiranno invece altre strade. È il caso, ad esempio, dello Scalo di Greco il cui destino è affidato all'iniziativa *Reinventing Cities*, il bando internazionale lanciato da C40 che prevede l'alienazione di siti inutilizzati a favore di progetti di rigenerazione ambientale e urbana, cui Milano partecipa insieme ad altre 18 città del mondo¹⁷. Il bando ha conosciuto una sua prima edizione pilota nel 2015: *Reinventer Paris*, iniziativa di rigenerazione urbana promossa dal sindaco di Parigi e presidente di C40, Hanne Hidalgo. La qualità tecnico-progettuale attesa dalle proposte, fortemente orientata alla sostenibilità ambientale, è valutata con una serie di criteri e obiettivi come l'efficienza energetica, l'offerta di mobilità sostenibile, l'attenzione al verde e all'agricoltura, i benefici per la comunità, oltre che dell'offerta economica. Per lo Scalo di Geco (*Reinventing Cities 2017*), lo scorso maggio è stato proclamato il progetto vincitore, "L'innesto", dello studio milanese Barreca&Lavarra¹⁸.

Nel nuovo bando, appena pubblicato, è stato inserito lo Scalo di Lambrate.

In generale, il tema dell'attuazione e delle forme dello sviluppo dei progetti è cruciale e delicato. Si auspica che saranno messi in campo metodi innovati e procedure sperimentali per rispondere all'inedita complessità della sfida e che si sapranno trovare strumenti adeguati anche per gestire il tempo lungo delle trasformazioni (Pasqui 2017; DVS 2017a), attraverso l'attivazione degli usi temporanei di parte delle aree e delle strutture, ma anche con la capacità di realizzare "progetti anticipatori" dimostrativi; in altri termini, che possano trovare luogo pratiche di innesco delle trasformazioni.

3.7 Il concorso Farini-San Cristoforo

Il bando di concorso (in due fasi) per lo scalo Farini e San Cristoforo¹⁹ prevedeva un Master Plan per ciascuna area come "documento orientativo e, dunque, non vincolante,²⁰ funzionale alla stesura di futuri piani propedeutici alla rigenerazione delle aree".

In sintesi si richiede che il Master Plan definisca nelle aree il ruolo della rigenerazione alla scala urbana e metropolitana; disegni scenari di assetto morfologico e definisca le logiche degli spazi di ricucitura con i quartieri adiacenti, tenendo conto della persistenza della linea ferroviaria; individui le connessioni di mobilità pubblica, viaria e dolce, in relazione alle stazioni ferroviarie e a quelle della metropolitana e alle scelte di mobilità interna al perimetro, tenendo conto dell'assetto del contesto e delle soluzioni relative al superamento dei binari; indichi l'approccio progettuale dello spazio aperto verde previsto, entro le differenti dimensioni della mitigazione degli inquinamenti e degli effetti dei cambiamenti climatici, della connessione con il sistema verde urbano esistente, nel quadro delle

istanze emerse durante il dibattito pubblico sugli scenari e degli obiettivi di connessione ecologica definiti dall'ADP.

Se questi sono i temi da trattare, il Master Plan, oltre alle verifiche quantitative e relative alle destinazioni d'uso, deve anche svolgere dei test che mostrino la flessibilità morfologica, tipologica e spaziale dell'assetto previsto e che mettano alla prova diversi scenari di scomponibilità per comparti, fatte salve le necessità di funzionamento e di relazione con il contesto e la compatibilità economica tra i processi di realizzazione degli spazi pubblici e quelli privati.

Va sottolineato che la richiesta fatta nel bando non ha per oggetto un progetto planivolumetrico per l'area: le configurazioni fisiche richieste, infatti, sono simulazioni, scenari possibili, non progetti da mandare in cantiere; si dice più volte che non si richiedono elaborati per un "piano attuativo". Al Master Plan si domanda invece la "rappresentazione di una strategia di rigenerazione" e l'indicazione di "elementi di invarianza" al fine di raggiungere due scopi complementari: da un lato "garantire l'interesse pubblico", "le connessioni e le infrastrutture verdi" e il "raggiungimento degli obiettivi generali"; dall'altro (attraverso la flessibilità delle sue determinazioni) uno sviluppo futuro capace di affrontare con "resilienza" il mutare degli scenari socio-economici. Si tratta di una richiesta che comporta una riflessione sulla forma del progetto urbano alla quale le procedure concorsuali non ci hanno abituato e che non è molto frequentata neanche dai tecnici.

Il progetto vincitore è quello chiamato "Agenti climatici" e proposto dal gruppo capitanato da OMA e Laboratorio Permanente²¹: è stato premiato dalla giuria perché rispettoso della storia urbana e delle forme tradizionali dello spazio pubblico milanese, perché estremamente flessibile e capace di ospitare una pluralità di usi pubblici e privati, perché favorisce sistemi di mobilità dolce e si inserisce nella strategia del Comune di Milano relativa all'adattamento ai cambiamenti climatici e alla resilienza urbana.

Il progetto trova le sue ragioni a varie scale, da quella regionale a quella del quartiere, ragioni climatiche e ragioni insediative. Propone due nuovi "dispositivi ambientali": un bosco lineare che a Farini corre parallelo alla linea ferroviaria e contribuisce alla depurazione e al raffrescamento dell'aria e un sistema d'acqua lineare a San Cristoforo per la depurazione delle acque. Il parco di Farini viene collocato entro un potenziale sistema urbano di spazi aperti che parte in centro dai giardini Montanelli a Porta Venezia per arrivare fino alle aree ex Expo. Connessioni trasversali e longitudinali ciclabili si allacciano alla rete del contesto e definiscono la struttura urbana della mobilità dolce interna.

Il principio insediativo proposto per l'ex scalo Farini si basa sulla espansione delle regole urbane del contesto attraverso un sistema di grandi isolati che da nord con continuità penetrano all'interno dell'area, fino ad affacciarsi sul parco. Nella griglia urbana sono inseriti giardini e piazze, riproponendo planimetricamente l'immagine urbana milanese. La suddivisione del suolo in isolati costituisce l'elemento inerte che definisce gli spazi edificabili sui quali una serie di simulazioni mostra una pluralità di spazi urbani possibili, relativi a differenti scenari di sviluppo. Il tempo intermedio negli isolati "in attesa" è immaginato popolato da usi temporanei dello spazio aperto, pratiche e manifestazioni collettive.

Il progetto è di grande essenzialità e costituito di pochi elementi semplici, pur essendo presentato entro una pluralità di dimensioni argomentative. Volutamente è molto vago sui principi insediativi e sulle qualità dello spazio abitabile all'interno degli isolati a causa dell'incertezza che domina il lungo periodo previsto per questa trasformazione.

A causa delle loro dimensioni, gli isolati forse si sarebbero prestati a qualche riflessione aggiuntiva in relazione a vari temi: la loro auspicabile (consigliabile) scomposizione interna, in relazione all'avvicinarsi degli interventi nel tempo; il trattamento dei loro perimetri esterni, introducendo regole (consigli, direttive, orientamenti?) relative all'attestamento degli edifici, in modo da definire alcuni caratteri irrinunciabili del paesaggio che sarà costituito dalla nuova rete stradale urbana (strada corridoio, arretramenti per articolare la sede stradale, dove, in modi diversi a seconda della posizione?); i modi mediante i quali sia utile (necessario, conveniente, consigliabile, strategico?) consentire la permeabilità degli isolati da parte della mobilità dolce e dei sub-sistemi dello spazio aperto, escludendo la rete viaria che li determina, costituendo un eventuale principio di percorribilità

trasversale degli isolati fra loro e di connessione minuta con la città al contorno; infine il trattamento consigliabile dell'affaccio sulla città esistente, tenendo conto delle "percezioni lunghe" che penetrano dalle strade del tessuto esistente e anche da sud, oltre il parco.

Tutto ciò si sarebbe potuto fare in modo non deterministico, semplice e con carattere orientativo, suggerendo un linguaggio urbano, senza imporre alcuna configurazione spaziale, come è stato mostrato in passate esperienze milanesi (Fabian, Infussi 2012; Infussi 2014).

4. Quali sono i requisiti di un progetto urbano per gli scali

4.1 La forma di un progetto unitario per una realizzazione decentrata. Il tempo lungo

Il recupero di ambiti urbani estesi deve oggi confrontarsi con una nuova condizione – in parte dovuta alla crisi economica degli ultimi anni, in parte a una mutazione più profonda dei processi di trasformazione della città – e con variabili di lungo periodo che rendono necessario rivedere l'approccio al progetto urbano che ha caratterizzato la prima stagione del recupero delle aree industriali dismesse, tra gli anni Ottanta e i primi anni Duemila. Il fallimento di alcune previsioni e l'incertezza dei contesti richiedono nuovi strumenti di orientamento per l'attuazione, molto flessibili e capaci di ospitare le trasformazioni, senza rinunciare a 'fissare' alcuni elementi che mettano al sicuro, sin da subito, il 'vantaggio pubblico' – di natura sociale, ma anche paesaggistica, formale e qualitativa – della valorizzazione delle aree. Tali elementi possono essere decritti in termini prestazionali (cosa ci si aspetta che il progetto metta in sicurezza/cosa deve fare: ricucire, garantire continuità dei percorsi e delle reti ecologiche, densificare, ecc.): le *azioni*; o in termini morfologici (come ci si aspetta che il progetto sia nei suoi tratti peculiari/come deve essere: mantenimento di allineamenti, griglie, altezze massime, figure del paesaggio, ecc.): le *invarianti*.

La definizione delle prestazioni attese, che tende a mettere in secondo piano il tema della forma (o, meglio, che afferma in linea di principio che diverse forme possano rispondere alle medesime richieste), ben si adatta a guidare il progetto dello spazio pubblico, verde e minerale; la nuova diffusa consapevolezza ecologica introduce un cambio di paradigma nell'approccio progettuale. Lavora in questo senso il *Landscape Urbanism* che, nei suoi assunti teorici e nelle sue sperimentazioni, mostra alcune linee di lavoro per rispondere alla nuova condizione urbana (Repisthi 2012). La risposta progettuale alle attuali condizioni non può affidarsi al tradizionale 'cronoprogramma' che si impegnava a definire le diverse fasi dell'attuazione all'interno di un quadro rigido di previsioni, ma può invece tradursi nell'individuazione di *azioni* progettuali paesaggistiche, queste sì oggetto di un *fasage*. Scrive James Corner "il secondo tema del programma del *Landscape urbanism* riguarda il fenomeno della superficie orizzontale, la linea di terra, il campo di azione. Tali superfici costituiscono l'ambiente urbano quando considerate attraverso un'ampia varietà di scale, dal marciapiede alla strada all'intera matrice infrastrutturale delle superfici urbane" (Corner 2006, 30).

La definizione di indicazioni morfologiche, le *invarianti*, sebbene possa essere parimenti utilizzata per lo spazio pubblico, con un grado di vincolo ulteriore (non solo le prestazioni attese, ma anche alcune forme dello spazio aperto), tende ad essere prevalentemente utilizzata nell'orientamento per lo sviluppo del costruito, laddove sia previsto un documento intermedio tra piano (urbanistico) e progetto (attuativo). In quanto più stringente, la definizione di *invarianti*, da un lato, dovrebbe consentire un maggiore controllo sugli esiti fisici delle trasformazioni, dall'altro presenta un maggiore grado di vulnerabilità agli 'accidenti' propri della storia sociale dei progetti, e dunque un superiore rischio di essere disattesa.

Sarebbe d'altra parte interessante anche immaginare un capovolgimento delle due categorie, provando a declinare *azioni* del progetto per il costruito e *invarianti* formali per lo spazio pubblico, per verificare quale approccio possa essere più operativo nella presa sulla realtà.

4.2 Quali strumenti e che formati per la pianificazione attuativa

Una volta definita la 'sinopia' strategica di lungo periodo, per *azioni* o per *invarianti* che sia, per articolare il ragionamento è necessario partire da una considerazione di metodo: oggi la pianificazione attuativa è l'esito di un dialogo tra l'amministrazione e la proprietà che vede il soggetto privato nel ruolo propositivo della soluzione progettuale. Tale prassi presenta alcune debolezze, da diversi i punti di vista: per i comuni, che non riescono a garantire il controllo di uno sviluppo coerente anche di lotti adiacenti nel tessuto urbano, ma anche per l'operatore e il suo professionista, che vedono il progetto pendolare tra i diversi uffici e settori per verifiche di varia natura, nonché con le Commissioni per il Paesaggio, che si esprimono però solo in fondo al processo, ex-post, con ruolo consultivo, in una economia in cui il controllo di tempi certi è assai importante.

Si ritiene pertanto che l'adozione di dispositivi ulteriori e intermedi per la progettazione delle aree di trasformazione, così come negli ambiti non unitari della trasformazione diffusa, potrebbe rispondere alle criticità rilevate e consentire un maggiore controllo sulla qualità degli esiti fisici (De Carlo 1989) dei processi (Bruzzese, Montedoro 2015).

Nel caso milanese, ad esempio, il Piano di Governo del Territorio disciplina le previsioni sulle più importanti aree in attesa (tutte quelle definite Ambiti di Trasformazione Urbana (ATU): gli scali ferroviari e le aree militari, ma non solo) rimandando direttamente ad Accordi di Programma e alla pianificazione attuativa. Per il recupero di queste aree strategiche sarebbe indispensabile disporre di indirizzi chiari sulla forma della città che ri-immettano il disegno nella pianificazione allo scopo di 'fare città'. Ma quali strumenti utilizzare? Quale tipo di dispositivo/documento può orientare efficacemente la trasformazione? 'Tavole dei vincoli'? 'Documenti preliminari per la progettazione'? 'Linee guida'? Con quale formato e con quale grado di prescrittività? Si tratta di una discussione aperta che lascia ampia margine di sperimentazione, urgente per il futuro della città, sfidante per l'amministrazione, appassionante per gli urbanisti. Senz'altro, però, l'obiettivo di tale dispositivo è la messa a fuoco delle invarianti e delle azioni progettuali, ossia di quegli elementi ritenuti irrinunciabili per salvaguardare il contenuto di urbanità della proposta: il sistema degli spazi pubblici, le connessioni, le permeabilità, le altezze, le aree di galleggiamento, ecc. Un documento utile per istruire un bando di concorso o per orientare l'attore privato. Uno strumento che faccia proprio il problema del tempo lungo e metta a tema il *fasage* delle invarianti, anche per alcune singole unità di intervento (lotti).

E ancora, una volta sperimentato un dispositivo adeguato, chi dovrebbe esserne l'estensore? Quale che sia la risposta – un ufficio dedicato all'interno delle strutture comunali, un incaricato esterno, l'università, ecc. – è evidente che l'adozione di questi innovativi²² *planning tools* riaffermino la centralità della regia pubblica, unica in grado di produrre una visione strategica e un'idea di città (anche morfologica, sebbene spesso per frammenti).

4.3 La forma del progetto urbano e la sua costruzione

Oggetto di un progetto urbano complesso sono situazioni che hanno necessità di una *progettazione unitaria accentrata*, ma per le quali sia inevitabile la proliferazione di *differenti momenti di progettazione*, di volta in volta relativi a porzioni limitate, esito di una scomposizione dell'assetto unitario, disposti entro un arco di tempo di durata parzialmente imprevedibile e la cui realizzazione è destinata ad essere *decentrata* rispetto all'attore che ha prodotto il progetto unitario.

L'aspirazione a "durare" attraverso il tempo da parte del progetto, la sua inerzia possibile e contemporaneamente la sua adattabilità alle condizioni contestuali²³ e ad una arena di attori cangianti, dovrebbe influenzare la "forma del progetto" di Master Plan: i modi attraverso i quali esso organizza la *comunicazione tra i diversi momenti di progettazione* che seguiranno (Infussi 2007a; Infussi 2008).

L'incertezza della situazione dovrà portare a ridurre i caratteri deterministici del progetto per sostituirlo con altri che non comportino necessariamente la linearità dell'implementazione, che

consentano la retroattività degli esiti parziali del processo, che aprano a diversi futuri possibili, ma che assicurino anche la permanenza di alcune prestazioni irrinunciabili della trasformazione, in relazione ai suoi rapporti con il contesto, alla sua organizzazione interna, al soddisfacimento di domande di natura collettiva e pubblica.

Ciò significa riconoscere e definire una gerarchia all'interno degli elementi costitutivi e delle determinazioni di una *esplorazione progettuale* (Infussi 1994) destinata ad essere "buttata via" dopo aver sondato la *disponibilità alla modificazione* della situazione (Samonà 1969). Questa attività conoscitiva di carattere progettuale si può svolgere in molti modi che non possiamo in questa sede ricordare, ma è in larga parte dipendente dallo specifico contesto nel quale si svolge un processo di progettazione unitario, ha a che fare con il tipo di innesco che ha connotato il processo trasformazione, con l'interazione sociale che si intende promuovere, con la rete di attori che si riconosce come rilevante nel processo e la sua dinamicità, con le dimensioni istituzionali che sono evocate dalla trasformazione, con la dimensione economica che è destinata a sostenerla, con i caratteri spaziali del contesto, con lo stato di cose che connota il sito di progettazione.

L'esplorazione progettuale preventiva è fondamentale se si vuole fare emergere i caratteri del Master Plan dall'insieme delle condizioni che influenzano, strutturano, vincolano, potenziano e alimentano la trasformazione oggetto del progetto urbano, che altrimenti rischia di essere abbandonato ad argomentazioni che non nascono da una idea di città e di processo (costruiti in modo condiviso qui e ora), ma largamente ideologiche e basate su una "ragioneria urbanistica" usata in modo sterile come motivazione esclusiva. In questo caso ne possono scaturire progetti che non intendono convincere, ma solo affermarsi, progetti che non ci parlano del futuro e del modo di raggiungerlo, ma dei loro estensori e dello scambio fra attori di cui sono l'oggetto, riducendosi ad un mero espediente per distribuire compensazioni, mitigazioni, profitti e rendite (Infussi 2007).

Affrontare il tempo e il contesto porta il progetto urbano a definire sue forme specifiche, intendendo con *forma del progetto* i modi (verbali e grafici) mediante i quali vengono comunicate le informazioni sulla trasformazione dello spazio: a quali soggetti, a quale scopo, con quale stile, entro quali scansioni temporali, mediante quali forme discorsive (descrittive, narrative, ecc), entro quali gradi di prescrittività. Gli elementi costitutivi di un dispositivo progettuale sono fra loro composti al fine di determinare, strutturare, dirigere, regolare, orientare, suggestionare, accompagnare (a seconda dei casi alternativamente o in modo integrato in relazione a oggetti diversi) le azioni degli attori e l'esito del processo di progettazione. Propongo di chiamare "forma del progetto" la configurazione che assume tale composizione.

Le forme del progetto possono essere molte e a seconda dei casi possono essere dirette a determinare, orientare, guidare, consigliare (Infussi 2008) il comportamento degli attori durante il processo di implementazione. Ogni forma che il progetto assume, durante la sua costruzione e poi nel documento entro cui si deposita, struttura diversamente l'interazione sociale che lo riguarda, seleziona i destinatari del suo discorso, definisce il campo dei temi rilevanti, orienta la costruzione dell'orizzonte dei futuri possibili. In pratica definisce i criteri di legittimità dei soggetti parlanti, di ciò che si può e si deve dire, quando e come. In questo senso è con qualche nota di cautela che occorre avvicinarsi a questo aspetto della progettazione, l'apertura al futuro non può riguardare solo le possibilità delle forme insediative, ma anche l'eventuale irrompere di nuovi attori nel processo.

La forma del progetto, pertanto, ha un ascendente su (ma, a sua volta, è anche influenzata da): la costruzione del problema; la selezione degli oggetti di cui il progetto si occupa; il documento (o i documenti) che sono prodotti durante il processo di progettazione; gli enunciati che in esso sono contenuti (verbali, grafici, numerici); la forma del discorso di volta in volta impiegato (descrittivo, narrativo, prescrittivo); i modi prescelti al fine di comunicare con gli attori e quindi l'interazione sociale che li riguarda; i tempi e le velocità relativi alla trasformazione prevista.

In ogni vicenda di progettazione, la "forma del progetto" dovrebbe declinarsi secondo modi specifici, facenti riferimento all'interpretazione dell'incrocio locale fra le differenti condizioni spaziali, socio-economiche, istituzionali e tecniche, ma anche tra valori generali e opportunità locali. La forma del progetto dovrebbe essere quindi l'esito di un processo di interazione sociale e non un contenitore

stabilito a priori.

La comunicazione tra i differenti momenti della progettazione che il progetto urbano struttura si dovrà misurare con l'incertezza e l'imprevedibilità (Schön 1983). Una versione determinista e arrogante del progetto urbano rischia di essere fragile nei confronti del tempo lungo. Rischia di ridurre la sua "efficacia ed efficienza non essendo stato sufficientemente inclusivo nel suo percorso di costruzione e radicato nel contesto, non essendo l'esito di un processo di interazione sociale aperto, perché non possiede capacità di reazione né di resilienza di fronte all'imprevisto, perché non è scomponibile di fronte ad una pluralità di percorsi attuativi, perché si presenta in modo arrogante nel processo, ammettendo la sua implementazione solo in modo lineare e deterministico, senza possibilità, da parte di ciascun momento della progettazione e dell'implementazione, di avere effetti retroattivi sulle fasi precedenti. Così, quando è esposto ad eventi che lo contraddicono, non possiede risorse per affrontarli, perché fondato sulla sua rigidità e avulso a qualsiasi mutamento nel tempo che non sia quello destinato a ridefinirlo totalmente" (Infussi 2020).

Ciò non toglie che si possano dare processi di progettazione unitaria che si svolgono con una modalità fortemente accentrata, comprendente anche le fasi realizzative. Pur prevedendo una scomposizione minuta delle fasi costruttive, essi possono rappresentare il loro processo di implementazione in modo deterministico, con una certa dose di rigidità, grazie alla coincidenza tra attori promotori e realizzatori, anche entro un quadro di estrema proliferazione dei progettisti. In questa situazione meno complessa le regole del progetto urbano possono limitarsi a gestire gli ambiti di variabilità possibile rispetto ad un planivolumetrico dato e all'architettura sarà dato il compito di "vestire" delle stereometrie date con declinazioni concesse quasi esclusivamente nell'ambito del linguaggio architettonico (Martorell e altri 1988, Infussi 1991).

Un progetto urbano che esplori il futuro senza avere l'arroganza di predirlo e che istituisce con i successivi momenti di progettazione un rapporto dialogico non meramente esecutivo si orienta verso una forma del progetto diagrammatica e non deterministica che, ad esempio, sposti invece l'oggetto del Master Plan verso le prestazioni dello spazio, piuttosto che sulle sue configurazioni. Il suo scopo sarà quello di orientare i successivi momenti di progettazione, non di determinarli, attraverso differenti livelli di prescrittività e forme del discorso, nell'ipotesi che diverse configurazioni dello spazio possano rispondere in modo pertinente ai medesimi requisiti, relativi a dimensioni della trasformazione che possono essere tra le più varie e disposti a scale eterogenee

Le esplorazioni progettuali preventive precisano il programma, definiscono il tema e i requisiti del progetto entro un processo di interazione sociale che prevede l'ascolto degli attori e della popolazione, definendo così le prospettive evolutive entro le quali sembra che il progetto possa acquisire un senso legittimo e condivisibile. Definiscono progettualmente, attraverso concrete configurazioni, la capacità insediativa, a partire da un indice di base che viene così messo alla prova e precisato. Riconoscono le relazioni irrinunciabili con il contesto e i caratteri possibili e auspicabili delle forme organizzative interne.

L'attività che segue all'esplorazione progettuale seleziona e isola gli elementi che sembra utile portare all'interno del Master Plan. In via molto aggregata, essi possono riguardare, alternativamente o in modo integrato a seconda dei casi, il principio insediativo, alcuni aspetti del progetto di suolo, le relazioni che l'intervento intrattiene con il contesto, i criteri di organizzazione interna dei materiali costitutivi dell'insediamento, le dimensioni quantitative e le logiche localizzative delle attività ospitate, la scomposizione auspicabile nelle unità di intervento, potendo anche definire degli approfondimenti radicali su alcuni aspetti o luoghi.

Il Master Plan definisce in questo modo gli elementi irrinunciabili della modificazione prevista, fornisce istruttorie di guida alla progettazione che possano orientare il linguaggio urbano della parte di città che si realizzerà e che sono costruiti attraverso una interazione tra tecnici, soggetto pubblico e l'arena degli attori locali.

Non si tratta però solo della indicazione di oggetti e temi, contemporaneamente esso attribuisce agli elementi estratti dalle esplorazioni dei gradi di prescrittività differenti, definendo anche le basi per l'attivazione di un rapporto dialogico con le fasi di implementazione, se ammette forme prescrittive

che prevedono la retroattività o l'interazione con il soggetto emittente del Master Plan (norme ipotetiche, pragmatiche, direttive, consigli, ecc.). In questo modo si costruisce un processo recursivo che concepisce l'implementazione come un processo circolare di determinazione, allontanandosi dalla tradizionale (e ingenua) rappresentazione lineare, cronologica e causale, per attraversare invece momenti di "anticipazione progettuale" e fasi di lavoro con esiti che potrebbero essere radicalmente retroattivi.

Nei casi più complessi il deposito che lascerà l'esplorazione progettuale potrà essere assoggettato a differenti trattamenti, relativi alle specifiche condizioni di incertezza. Il Master Plan potrà dare della trasformazione una rappresentazione aggregata e *vaga* (perché variamente interpretabile) del risultato ritenuto auspicabile, limitandosi alla definizione di prestazioni e delle caratteristiche dei risultati da ottenere. Oppure potrà selezionare alcuni elementi strategici del nuovo assetto la cui *versatilità* sia tale da poter consentire trattamenti differenti del tema insediativo proposto, nell'ipotesi che differenti configurazioni possano raggiungere i medesimi obiettivi strategici e fornire le medesime prestazioni urbane, relative alla qualità o a prestazioni funzionali di varia natura. Potrà limitarsi ad indicare alcuni elementi *non negoziabili*, presentandoli come risorse e supporto per le attività della progettazione successiva. Il Master Plan si incarica in questo modo di istituire un ponte con il futuro, con attori che non conosce, dei quali non può prevedere il profilo né, tanto meno, le richieste. Non si tratta, quindi, di proporre un atto di fondazione, da ribadire a tutte le scale del progetto, ma di delineare un dispositivo capace di orientare un processo di costruzione che si preciserà nel tempo (Infussi 2007b).

5. Considerazioni sul processo e prossimi passi

5.1 Un processo decisionale non lineare, una situazione opaca

Il processo decisionale che ha portato alla sottoscrizione dell'Accordo di Programma è stato tutt'altro che lineare. Ciò è dipeso da molti fattori: il tempo molto lungo che è intercorso dall'avvio del processo, che è transitato nella più grande crisi del mercato urbano milanese dal secondo dopoguerra; la progressiva ridefinizione del problema e della posta in gioco, che sono stati interpretati in modo diffusi e cangianti dai diversi attori; la progressiva "politicizzazione" della discussione pubblica, nel quadro più generale del dibattito sull'urbanistica milanese; la compresenza spesso cacofonica di discorsi (disciplinari ed esperti, ma anche comuni), che si sono prodotti nel corso del tempo e che hanno reso spesso opaca la discussione pubblica. Non si è trattato certamente di un processo pienamente trasparente, anche se su pochi grandi progetti milanesi la discussione è stata così intensa e partecipata. D'altra parte, il dibattito pubblico si è nutrito di immaginari molto diversi, veicolati dai progettisti (si pensi al ruolo giocato da alcune delle "visioni" prodotte dalle archistar e in particolare dall'immagine del fiume verde" proposta da Stefano Boeri), dalle istituzioni, dai cittadini più o meno organizzati e ideologizzati. Per tutte queste ragioni, il processo che ha portato all'Accordo e alla sua attuazione ci restituisce una immagine di una città che fatica a produrre una discussione pubblica informata e non preconcepita.

Inoltre, non possiamo dimenticare che l'approvazione dell'AdP è soltanto un passaggio e che inciampi, incidenti di percorso, biforcazioni e situazioni di stallo potranno ancora generarsi nei prossimi anni, in un percorso che sarà necessariamente lungo, tortuoso e non privo di asperità. In particolare, rispetto ai concorsi già conclusi, non è chiara la sequenza dei prossimi passaggi, né quale relazione avranno con i precedenti. Se si considera la natura innovativa ed aperta a diversi sviluppi del Master Plan vincitore per lo Scalo Farini, non si comprende come si procederà con l'attuazione e con quali procedure verranno affidati i progetti.

Il progetto per gli scali non è perciò solo un progetto dello spazio che deve assumere le 'ragioni dei luoghi', ma è anche un progetto di processo che risponda alle 'ragioni dei tempi'.

Disegnare innovativi processi attuativi e avviare la sperimentazione di nuove procedure *ad hoc*, a partire da un bilancio onesto e serio sulle esperienze milanesi recenti di scala comparabile e al di là

della retorica dell'ottimismo del "modello Milano" o della scontentezza cronica, è necessario e urgente, considerando che gli strumenti ordinari non sembrano in grado di garantire né la certezza dei tempi, né la qualità degli esiti finali delle trasformazioni. Anche sulla nozione di "qualità" è importante concentrarsi e interrogarsi, giacché dovrebbe essere l'obiettivo prioritario di ogni azione urbanistica: una specie di qualità polisemica, che si riferisce a una risposta locale all'interno di un quadro globale; che attiene al carattere degli spazi, ma anche ai modi di usarli; al sistema di relazioni che il progetto è in grado istituire con il contesto, ma anche al suo interno. Allo stesso modo, nel progetto, l'armatura dello spazio pubblico e la qualità del paesaggio sono irrinunciabili. Senza un'armatura collettiva sia nel processo, sia nel progetto, non si avranno luoghi generatori di urbanità, di qualità urbana e – quindi – di vitalità sociale ed economica.

5.2 Restituzione alla città

Ad ogni processo di rigenerazione (e il caso degli scali fa parte di questo grande e variegato insieme di pratiche) è legittimo, e necessario, chiedere che cosa esso restituisca alla città. Si tratta di una domanda cruciale soprattutto in casi, come questi, in cui risorse spaziali, per lungo tempo sottratte alla vita plurale della città e destinate ad un impiego settoriale, emergono quasi improvvisamente per mutare il loro ruolo urbano. Questo atto di restituzione ha molti vincoli ed è colorato da differenti aspettative. Il bilancio tra vantaggio privato e interesse pubblico è complesso, proprio perché intreccia un numero molto alto di variabili. Spesso l'attenzione degli osservatori e dei tecnici si concentra sugli aspetti quantitativi – economici: oneri, extra-oneri, monetizzazione; volumetrici: indici di edificabilità, occupazione del suolo, aree a verde – trascurando gli aspetti qualitativi delle trasformazioni, che sono evidentemente centrali per decretare la buona riuscita di siffatte operazioni. Rispetto alla qualità urbana attesa, senz'altro è molto rilevante il nuovo sistema degli spazi aperti che il recupero degli scali potrà offrire, laddove la città era satura e congestionata. Allo stesso modo è molto importante la realizzazione di infrastrutture per superare cesure urbane storiche, vere e proprie barriere tra parti di città; l'offerta di opportunità relative al tempo libero e alla frequentazione di spazi collettivi, civili e rappresentativi, ma anche di spazi per le nuove economie e il soddisfacimento di domande pregresse da tempo in attesa, come quelle di *affordable housing* e di occasioni di lavoro. La trasformazione degli scali dovrebbe restituire nuovi paesaggi e luoghi urbani capaci di accogliere la vita e di istituire relazioni significanti con i contesti.

C'è da augurarsi che l'attenzione mostrata dalla città in questi ultimi tre anni per il futuro degli scali possa mantenersi viva e operativa perché un campo di forze vibrante, ancorché conflittuale, aiuta a produrre scelte più ponderate e inclusive.

Alla società civile spetta di saper essere ancora vigile sul destino della città; alla politica spetta la capacità di saperla ascoltare e di cogliere e mettere a sistema le insospettabili risorse che lì si esprimono, nonché di "tenere il punto" sulle molte attese; ai tecnici l'esercizio di competenze affilate e aggiornate: la sfida della trasformazione degli scali ne ha sicuramente bisogno.

Note

* DASTU, Politecnico di Milano. Il contributo è l'esito condiviso di un continuo confronto tra gli autori, tuttavia la stesura dei paragrafi 3.7 e 4.3 si deve a Francesco Infussi, quella dei paragrafi 3.2, 3.5 e 5.1 si deve a Gabriele Pasqui, i restanti si devono a Laura Montedoro.

1. Per una ricostruzione analitica delle diverse tappe del processo vedi anche Mussinelli, 2015 e DVS, 2017.

2. Raffaello Cecchi, Vincenza Lima, Pierluigi Nicolini e Pippo Traversi per il "Laboratorio di progettazione urbana" del Comune di Milano.

3. "5 progetti per Milano". Tra gli architetti coinvolti: Giacomo Borella, Sergio Crotti, Mauro Galantino e Antonio Monestiroli.

4. Il gruppo di lavoro, coordinato dal Direttore del DASTU, Gabriele Pasqui, è composto da: Antonella Bruzzese, Francesca Cognetti, Marika Fior, Paolo Galuzzi, Diana Giudici, Antonio Longo, Laura Pogliani, Piergiorgio Vitillo.

5. Respinto con 23 voti contrari a fronte di 21 a favore. Per il no si sono espressi anche alcuni esponenti della maggioranza.

6. Le Commissioni Consiliari incaricate sono la n. 7 (Urbanistica, Edilizia Privata, Sistema Agricolo Milanese), presieduta da Bruno Ceccarelli e la n.8 (Mobilità, Trasporti, Politiche Ambientali, Energia, Protezione Civile, Animali e Verde), presieduta da Carlo Monguzzi.

7. Vale la pena richiamare che nel corso della lunghissima gestazione dell'AdP non sono mancate diverse attività del Politecnico di Milano dedicate al tema. Tali esperienze sono riconducibili in particolare a due forme: la ricerca, progettuale e non, e la collaborazione con il Comune di Milano in alcune fasi operative recenti. Numerosissime e varie le occasioni di esplorazione progettuale: attraverso le attività continue dei Laboratori di Progettazione e di Urbanistica, delle tesi di laurea e delle tesi di dottorato (si veda: Granato, Castaldo, 2015), workshop per la produzione di scenari e possibili sviluppi per i sette scali (ad esempio: Protasoni, 2012; Montedoro, 2013), specifici accordi tra Politecnico di Milano e Comune di Milano che hanno condotto a diverse attività di ricerca: oltre all'"ascolto attivo", proposte (cfr.: Coppetti, Cozza, 2017; Pasqui 2015) che hanno a loro volta condotto all'incarico al DASTu per il supporto scientifico alla redazione del Documento di Visione Strategia (DVS. Comune di Milano, 2017a).

8. Il comitato scientifico che coordina l'iniziativa, scelto da Ferrovie, è composto da Mario Abis, Josep Acebillo, Giovanni Azzone, Leopoldo Freyrie, Isabella Inti, Andreas Kipar.

9. In realtà si tratta di *team* multidisciplinari capitanati però da figure note sulla scena internazionale. I capogruppo sono stati i milanesi Stefano Boeri e Cino Zucchi, la catalana d'adozione Benedetta Tagliabue, gli olandesi Mecanoo e lo studio cinese Ma Yansong.

10. Nel DVS si scrive "un momento di discussione e condivisione, unico in Italia per proporzioni e metodo, che ha visto la partecipazione di oltre 2.000 soggetti interessati, i cui esiti sono stati espressi in un documento di sintesi operativa che ha ispirato cinque team multidisciplinari nella redazione di cinque scenari di sviluppo urbano." Vd. DVS 2017.

11. La speciale condizione della proprietà degli scali è uno dei tratti più delicati dell'intera vicenda, per tutta la durata del processo. Infatti, sebbene Ferrovie si muova come un attore privato, è a tutti gli effetti ancora un "attore pubblico" e dunque la percezione diffusa è che si tratti comunque di aree pubbliche. Attorno a questo nodo interpretativo, si coagula un gruppo di opposizione all'operazione che eccitisce sulla legittimità delle azioni di FS.

12. Il gruppo vede tra i promotori più attivi Emilio Battisti, Lorenzo Degli Esposti e Sergio Brenna. Il 1 dicembre 2016 il gruppo lancia un "Appello sugli scali ferroviari milanesi" al fine di "garantire i principi di trasparenza e democrazia che necessariamente devono guidare tutte le attività di trasformazione del territorio", chiedendo di revocare l'iniziativa e di indire un concorso pubblico di idee.

13. L'accordo è stato messo ai voti in Consiglio Comunale il 13 luglio 2017 e ratificato con 34 voti favorevoli, 4 contrati e nessun astenuto.

14. Il *Documento di Visione Strategica*, giugno 2017, è disponibile sul sito del Comune di Milano e scaricabile al seguente indirizzo:
[http://download.comune.milano.it/27_06_2017/ADP_SCALI_MI_ALL%20U_DVS%20\(1498549323906\).pdf](http://download.comune.milano.it/27_06_2017/ADP_SCALI_MI_ALL%20U_DVS%20(1498549323906).pdf)

15. Il gruppo, coordinato dal Direttore del Dipartimento di Architettura e Studi Urbani, Gabriele Pasqui, era così composto: Paolo Galuzzi, Francesco Infussi, Laura Montedoro, Corinna Morandi, Laura Pogliani, Giorgio Vitillo con Elena Fontanella, Claudia Parenti, Paola Piscitelli.

16. "Corriere della Sera", 24 giugno 2019.

17. Cinque le aree messe a bando. Oltre allo scalo di Greco, il mercato di Gorla, le Scuderie de Montel, porzioni di via Serio e di via Doria.

18. "Si chiama "L'innesto", inteso come nuovo elemento capace di creare connessioni, il progetto vincitore (con l'offerta economica di oltre 4,8 milioni di euro) per lo scalo di Greco di proprietà di Ferrovie dello Stato italiane, presentato da Investire SGR S.p.A. insieme ai progettisti Barreca & La Varra, Arup Italia S.r.l., Wolf visualizing architecture (autori del rendering) e altri. Un vero e proprio nuovo quartiere di social housing a Milano, il primo in Italia a zero emissioni, con case prevalentemente in affitto e con molto verde, che si svilupperà sulla superficie dello scalo di circa 73.500 metri quadrati. Di questi, al netto delle aree destinate all'esercizio ferroviario (circa 11.000 metri quadrati), il 72% (circa 45 mila metri quadrati) verrà destinato a verde, spazi, percorsi pedonali e attrezzati ad uso pubblico, ben più della quota del 60% fissata dall'Accordo di programma per la riqualificazione dello scalo ferroviario.
 Per quanto riguarda la superficie edificabile di 24mila metri quadrati complessivi, 21mila saranno destinati ad edilizia residenziale sociale e 3mila a funzioni compatibili (spazi di coworking, attività commerciali, supermercato sostenibile). In totale, si prevede che il nuovo quartiere ospiterà 400 nuovi alloggi di housing sociale (60% in locazione e 40% in vendita convenzionata agevolata) e 300 posti letto per studenti, per un totale di circa 1500 nuovi residenti, prevalentemente di età compresa tra i 24 e i 44 anni." Vd. <https://www.comune.milano.it/-/reinventing-cities.-i-progetti-vincitori-del-bando-di-c40>

19. Bandito da FS Sistemi Urbani S.r.l. e COIMA sgr S.p.A. in qualità di proprietari delle aree soggette a concorso. Il bando è consultabile al sito <http://www.fssistemiurbani.it/content/fssistemiurbani/it/scali-milano/concorso-farini.html> (ultima visita 10 dicembre 2019)

20. Come previsto dall'Accordo di Programma all'art. 9.

21. Il gruppo di progettazione è inoltre composto da: Philippe Rahm architects (specialisti in architettura meteorologica), Vogt Landscape Architects, Ezio Micelli (esperto in politiche urbane), arch. Luca Cozzani, Temporiuso (associazione culturale) e le società Arcadis e Net Engineering (esperte in temi di sostenibilità e trasporti).

22. Non che la storia della disciplina in Italia manchi di queste riflessioni e di importanti tentativi di reintroduzione di una scala di prossimità e di disegno urbano tra gli strumenti che governano le trasformazioni (Secchi 1988; Gabellini 1996; Infussi 1997; Fabian, Infussi 2012). Ad oggi, però, si contano più insuccessi che soluzioni convincenti; ma, senza dubbio, la rilettura attenta di quegli sforzi e l'indagine sulle ragioni della loro scarsa efficacia nella realtà sono ineludibili punti di partenza.

23. Per contesto intendiamo il complesso delle circostanze, fra loro intrecciate e strettamente connesse, entro il quale si evolve una specifica attività di progettazione. Pertanto esso possiede un carattere multi dimensionale, comprendendo contemporaneamente aspetti materiali e immateriali, di natura sincronica e diacronica, comunque non limitati a quelli relativi all'organizzazione spaziale e alle forme dell'insediamento.

Riferimenti bibliografici

- Arcidiacono, Andrea e Pogliani, Laura (a cura di). 2011. *Milano al futuro*. Milano: et.al.
- Balducci, Alessandro. 2017. "L'accordo mancato sugli scali". In *Territorio* 82, pp. 38-39.
- Brenna, Sergio. 2010. *La strada lombarda. Progetti per una Milano città madre della propria cultura insediativa*. Roma: Gangemi.
- Bruzzese, Antonella. 2012. "Il recupero degli scali ferroviari a Milano. Un'opportunità per ripensare il ruolo del progetto urbano." Atti della XV Conferenza Nazionale SIU. In *Planum. The journal of urbanism* 25, vol.2: pp. 116-123.
- Bruzzese, Antonella e Montedoro, Laura. 2015. *Urban Design: la via italiana*. In *L'urbanistica italiana nel mondo. Contributi e debiti culturali*, a cura di Alessandro Balducci e Luca Gaeta, 201-209. Roma: Donzelli.
- Bolocan Goldstein, Matteo e Bonfantini, Bertrando. 2007. *Milano incompiuta. Interpretazioni urbanistiche del mutamento*. Milano: Franco Angeli.
- Castaldo, Giovanni e Granato, Adriana (a cura di). 2015. *Un progetto per gli scali ferroviari milanesi*. Sant'Arcangelo di Romagna: Maggioli.
- Cerasoli, Mario, (a cura di). 2012. *Politiche ferroviarie, modelli di mobilità e territorio Le ferrovie italiane nell'epoca della pseudo liberalizzazione*. Roma: Aracne.
- Consonni, Giancarlo e Tonon, Graziella. 2001. "La terra degli ossimori. Caratteri del territorio e del paesaggio della Lombardia contemporanea". In *Caratteri del territorio e del paesaggio della Lombardia contemporanea*, in *Storia d'Italia*, a cura di Bigazzi, Duccio e Meriggi, Marco, pp. 114-126. Torino: Einaudi.
- Consonni, Giancarlo. 2016. *Urbanità e bellezza. Una crisi di civiltà*. Chieti: Solfanelli.
- Coppetti, Barbara e Cozza, Cassandra (a cura di). 2017. *Ri-formare Milano. Progetti per aree ed edifici in stato di abbandono*. Milano-Torino: Pearson.
- Corner, James. 2006. "Terra fluxus". In *Landscape Urbanism Reader*, a cura di Charles Waldheim,
- De Carlo, Giancarlo. 1989. "L'interesse per la città fisica". *Urbanistica*, 95: 15-18.
- Fabian Lorenzo, Infussi Francesco. 2012. "Abitare a Milano. Un'esperienza di comunicazione tra differenti momenti della progettazione", in: *Città pubblica. Politiche abitative e progetto*, Provincia di Pordenone, Pordenone.
- Gabellini, Patrizia. 1996. *Il disegno urbanistico*. Roma: Carrocci.
- Guarisco, Gabriella. 2012. "Gli scali ferroviari di Milano: la conservazione nella trasformazione". In *Milano scali ferroviari*, a cura di Sara Protasoni, pp. 151-161. Milano: Libraccio Editore.
- Grandi, Maurizio e Pracchi, Attilio. 2012. "Le vite degli altri. Osservazioni sull'edilizia residenziale milanese recente". In *QA24. Casa e città, Quaderni del Dipartimento di Progettazione dell'Architettura del Politecnico di Milano*, pp. 84-103. Cuneo: Araba Fenice.
- Guidarini, Stefano. 2012. "Delirious Milàn. Lo stile delle trasformazioni urbane milanesi". In *QA24. Casa e città, Quaderni del Dipartimento di Progettazione dell'Architettura del Politecnico di Milano*, pp. 114-123. Cuneo: Araba Fenice.
- Infussi, Francesco. 1991. "Barcellona: la Vila Olimpica e la modificazione della città", in: C. Macchi Cassia (a cura di) *Il grande progetto urbano. La forma della città e i desideri dei cittadini*, La Nuova Italia Scientifica, Roma: 185-207
- Infussi, Francesco. 1994, "Esplorazioni Progettuali", in: C. Macchi Cassia (a cura di) *Il Progetto Urbanistico come strumento didattico: una introduzione agli studi di architettura*, pp. 145-157. Milano: Franco Angeli.
- Infussi, Francesco. 1997. "Esplorazioni nella forma urbana". *Territorio*, 5: 114-125
- Infussi, Francesco. 2007a, "Fenomenologia del "progetto mite": per una pratica progettuale inclusiva delle diversità". In: *Città e azione pubblica. Riformismo al plurale*, Carocci, Roma, 63-74
- Infussi, Francesco. 2007b, "L'esplorazione di un'opportunità. Un Master Plan per l'orientamento di un processo", *Territorio*, 40: 35-40

- Infussi, Francesco. 2008, "Progetti per decidere. Velocità, scopi e forme", *Urbanistica*, 136: 54-59
- Infussi, Francesco. 2014. "Spazi urbani per l'edilizia sociale", *Planum*, n. 1: 25-30
- Infussi Francesco. 2020. "Fragilità *primer*", prossima pubblicazione su *Territorio*
- Martorell/Bohigas/Mackay/Puigdomnech. 1988. *Transformaciòn de un frente marítimo. Barcelona. La Villa Olimpica*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1988
- Melotto Bruno, Pierini Orsina Simona, 2012, *Housing primer: le forme della residenza nella città contemporanea*. Santarcangelo di Romagna: Maggioli.
- Montedoro, Laura. 2011. *Una scelta per Milano. Scali ferroviari e trasformazione della città*. Macerata: Quodlibet.
- Montedoro, Laura. 2013. "Scali ferroviari a Milano: a che punto siamo." In *Urbanistica Informazioni* 249-250: pp. 17-20.
- Montedoro, Laura (a cura di). 2018. *Le grandi trasformazioni urbane. Una ricerca e un dibattito per gli scali milanesi*. Milano: Fondazione OAMi.
- Mussinelli, Elena. 2015. "La rilevanza ambientale degli scali ferroviari milanesi". In *Un progetto per gli scali ferroviari milanesi*, a cura di Giovanni Castaldo e Adriana Granato, pp. 15-24. Sant'Arcangelo di Romagna: Maggioli.
- Mussinelli, Elena e Marchegiani, Cristina. 2012. "La valorizzazione degli scali ferroviari dismessi." In *Techne 3*, Firenze: Firenze University Press.
- Nicolin, Pierluigi. 2012. "Urban Landscape". *Lotus international* 150: 76-80.
- Pasqui, Gabriele. 2016. "Dalla partecipazione al progetto d'uso. Riflessioni a partire da Open Mameli". In *Open Mameli. Un percorso sperimentale di partecipazione*, a cura di Laura Montedoro, 120-126. Sant'Arcangelo di Romagna: Maggioli.
- Pasqui, Gabriele. 2014. "Riusi temporanei per un'altra città". In *Temporioso. Manuale per il riuso temporaneo di spazi abbandonati in Italia*, a cura di Isabella Inti, 6-9. Milano: Altra Economia.
- Pasqui, Gabriele. 2015. "Politiche e strumenti per la trasformazione". In *Un progetto per gli scali ferroviari milanesi*, a cura di Castaldo, Giovanni e Granato, Adriana, pp. 33-39. Sant'Arcangelo di Romagna: Maggioli.
- Pasqui, Gabriele. 2017. "Scali ferroviari e urbanistica milanese". In *Planum. The Journal of Urbanism* 34: pp. 1-24.
- Pasqui, Gabriele, 2018. *Raccontare Milano. Progetti, politiche, immaginari*. Milano. Franco Angeli.
- Protasoni, Sara (a cura di). 2012. *Milano scali ferroviari*. Milano: Libraccio Editore.
- Pucci, Paola. 2012. "Liberalizzazioni nel settore ferroviario ed effetti sulle politiche di trasformazione fondiaria. Il caso degli scali ferroviari a Milano". In *Politiche ferroviarie, modelli di mobilità e territorio Le ferrovie italiane nell'epoca della pseudo liberalizzazione*, a cura di Cerasoli, Mario, pp. 68-83. 2012.. Roma: Aracne.
- Redaelli, Vito. 2018. "Infrastrutture ferroviarie al centro della rigenerazione urbana". In *Le grandi trasformazioni urbane. Una ricerca e un dibattito per gli scali milanesi*, a cura di Montedoro Laura, pp. 110-113. Milano: Fondazione OAMi.
- Repishti, Francesco. 2012. "Dalla prassi alla teoria nel Landscape Urbanism", in *Lotus international* 150: 36-44.
- Rykwert, Joseph. 2000. *The seduction of place, The history and future of the city*. New York: Secchi, Bernardo, 1988. "Codificare, ridurre, banalizzare". *Urbanistica*, 91: 2-5.
- Samonà Giuseppe. 1969. "Urbanistica per gli anni '70", *L'astrolabio*, 46-47; ora in: *L'unità architettura-urbanistica. Scritti e progetti: 1929-1973*, Angeli, Milano.
- Schön, Donald. 1983. *The Reflective Practitioner: How Think in Action*, Basic Books, New York; tr. it: *Il professionista riflessivo. Per una nuova epistemologia della pratica professionale*, Dedalo, Bari 1993.
- Vintage Books. Trad. It. 2003, *La seduzione del luogo. Storia e futuro della città*. Torino: Einaudi.
- Zambrini, Guglielmo. 1982. "Il Passante: un progetto per Milano". In *Casabella* 485.
- Zambrini, Guglielmo. 1983. "I rischi dei Passanti ferroviari senza funzioni urbane". In *Casabella* 494: pp. 24-25.

Documenti

Comune di Milano. 1985. *Documento direttore del progetto Passante.*

Comune di Milano. 1985. *Studi di Inquadramento nord-ovest/sud-est.*

Comune di Milano. 2012. *Piano di Governo del Territorio (PGT).*

Comune di Milano, DAsTU. 2014. *Trasformazione degli scali ferroviari milanesi. Esiti di un confronto su attese, esigenze e desideri degli attori locali.*

Comune di Milano. 2017a. *Documento di Visione Strategica (DVS).*

Comune di Milano. 2017b. *Accordo di Programma Scali Ferroviari (AdP).*

01. Materiali vari



(Fig. 1) Lo scalo Farini (L. Montedoro 2011)



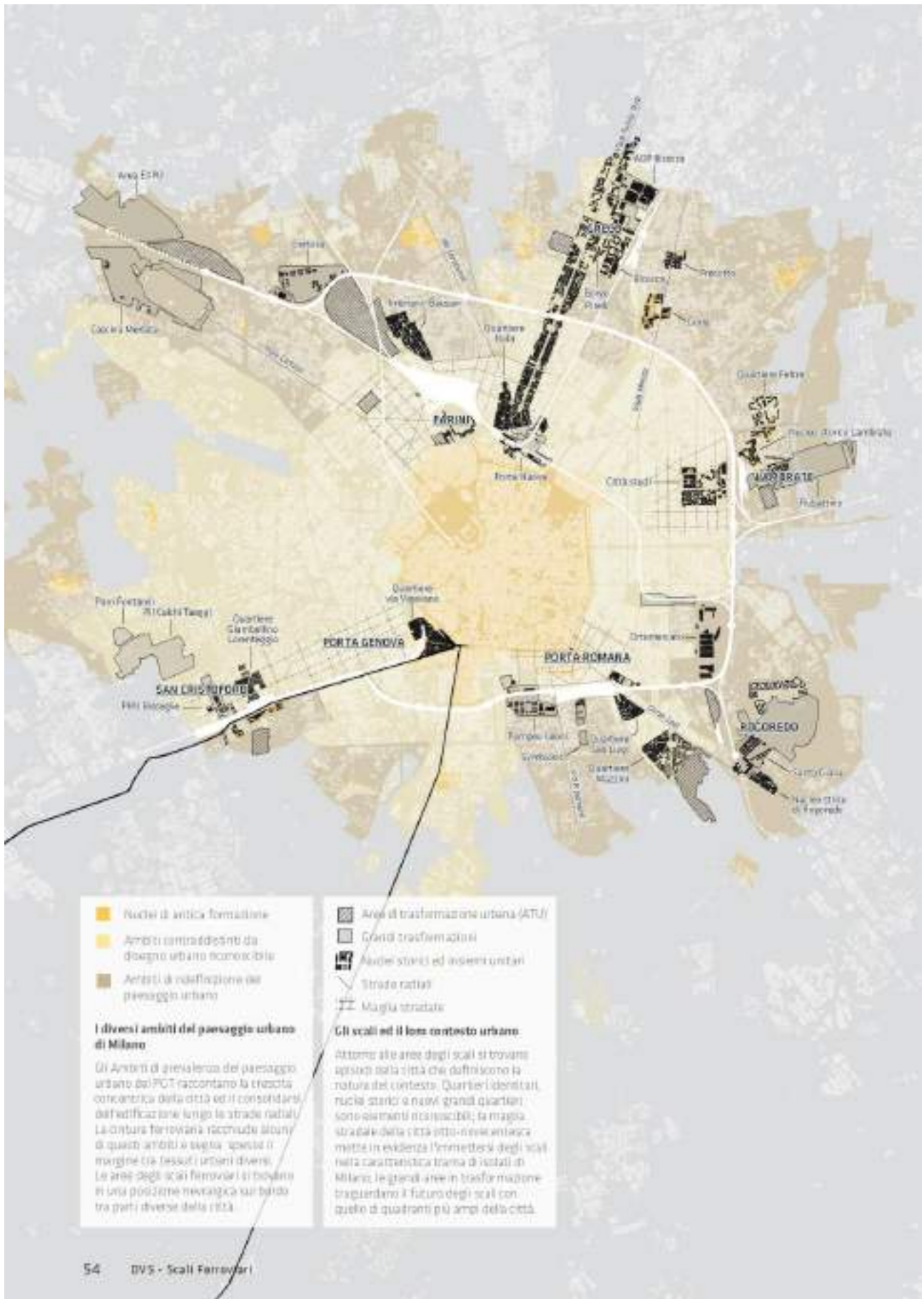
(Fig. 2) Gli scali ferroviari (campiti in arancione) nel sistema delle relazioni urbane e delle infrastrutture per la mobilità (fonte: L. Montedoro 2011)



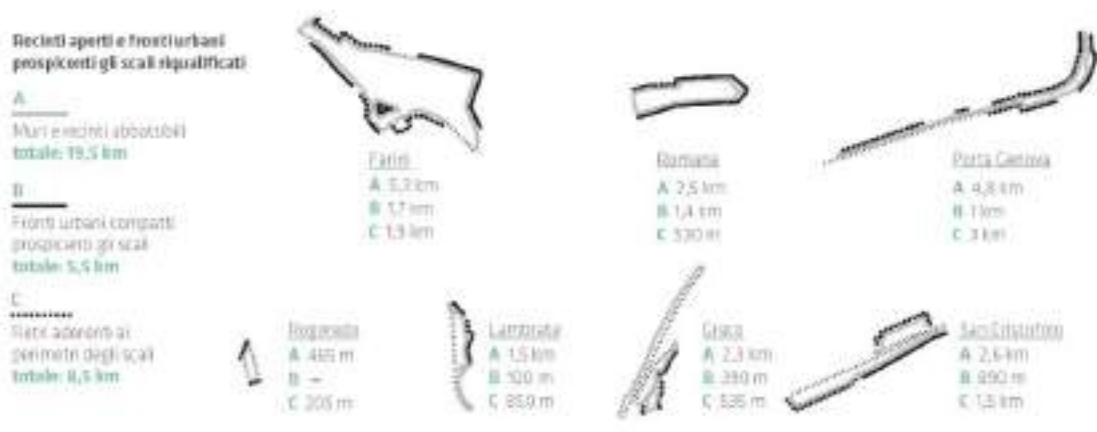
(Fig. 3) Ortofoto: in evidenza gli scali (fonte: Documento di Visione Strategica_DVS 2017)



(Fig. 4) Schema del sistema infrastrutturale per il trasporto rapido di massa (fonte: DVS 2017)



(Fig. 5) Il sistema degli scali e i loro contesti (fonte: DVS 2017)



(Fig. 6) Studio dei diversi tipi di recinzione degli scali (fonte: DVS 2017)



(Fig. 7) Lo scalo di Porta Genova (fonte: L. Montedoro 2011)



(Fig. 8) Lo scalo di Porta Romana (fonte: L. Montedoro 2011)

02. Scali Milano Vision



(Fig. 9) Stefano Boeri (team leader), Un fiume verde per Milano (fonte: Scali Milano Vision 2017)



(Fig. 10) Stefano Boeri (team leader), Un fiume verde per Milano: Scalo Farini (fonte: Scali Milano Vision 2017)



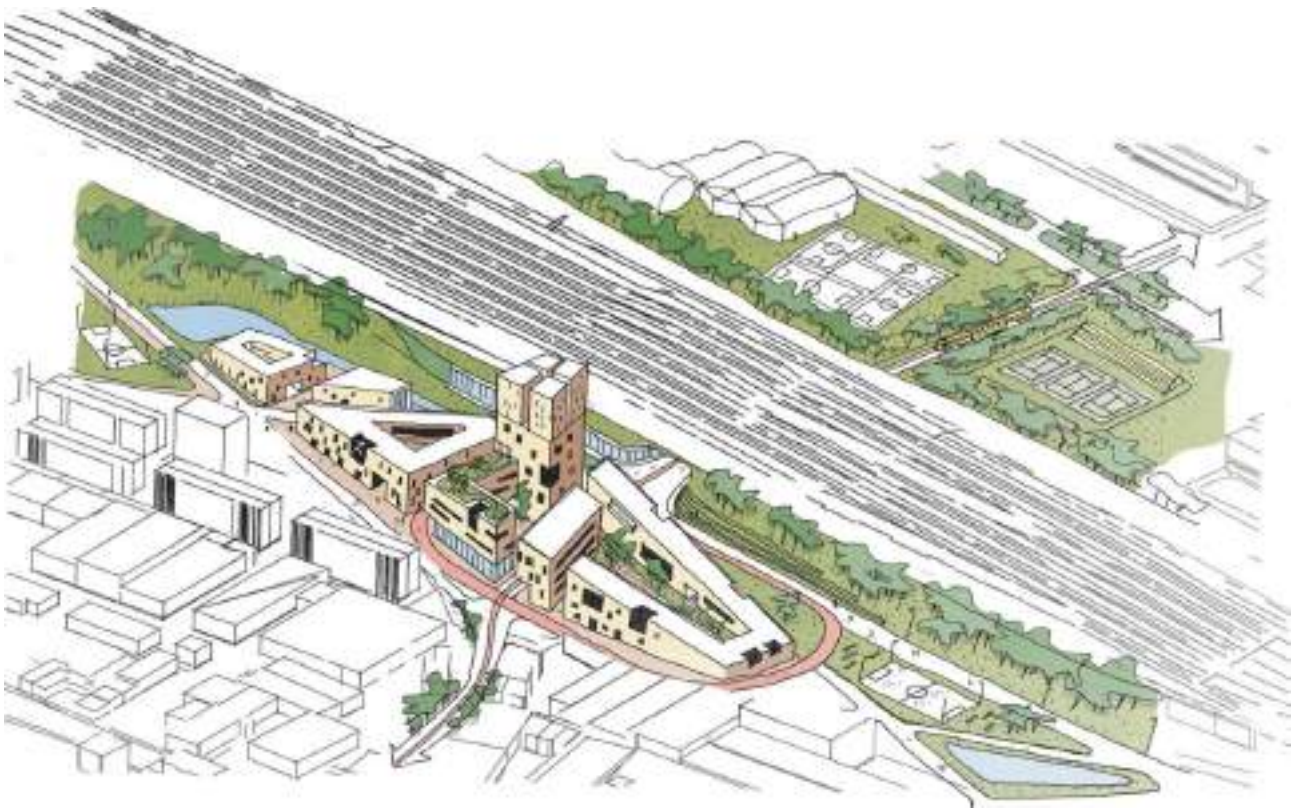
(Fig. 11) Cino Zucchi (team leader), Sette bellissimi Brolis, Scalo Lambrate (fonte: Scali Milano Vision 2017)



(Fig. 12) Cino Zucchi (team leader), Sette bellissimi Brolis, Scalo di Porta Romana (fonte: Scali Milano Vision 2017)



(Fig. 13) Mecanoo (team leader), Ripensare gli scali ferroviari come catalizzatori di vita sostenibile: Scalo Farini
(fonte: Scali Milano Vision 2017)



(Fig. 14) Mecanoo (team leader), Ripensare gli scali ferroviari come catalizzatori di vita sostenibile: Scalo di Lambrate (fonte: Scali Milano Vision 2017)

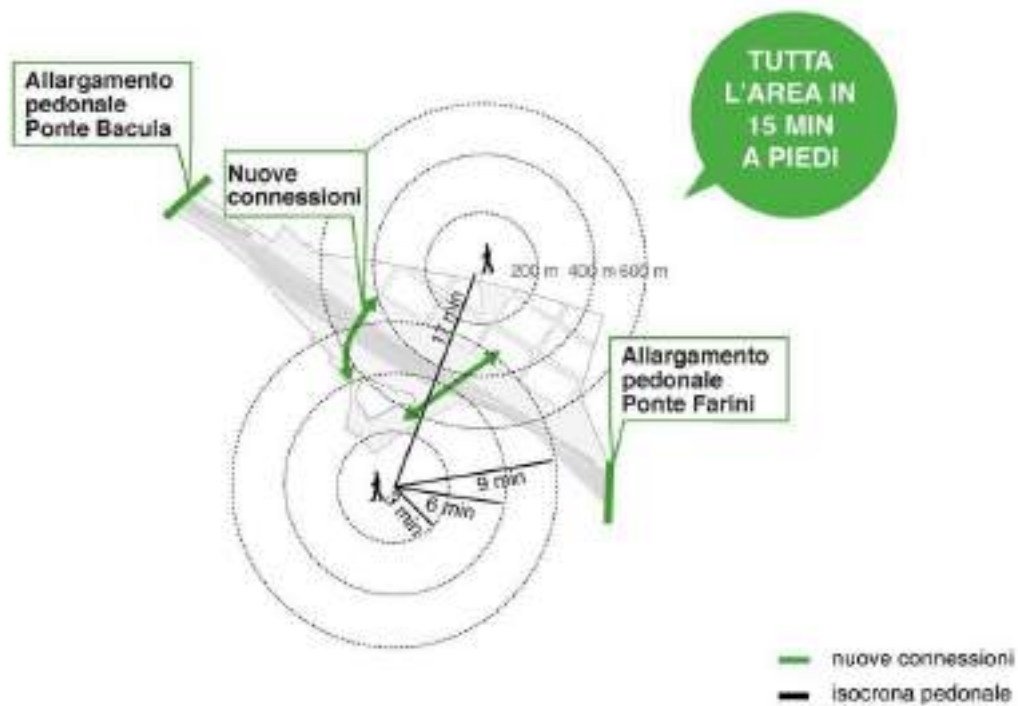
03. "Agenti climatici" per gli scali Farini e San Cristoforo



(Fig. 15) .“Agenti climatici” per gli scali Farini e San Cristoforo
Fonte: <http://www.scalimilano.vision/concorso-scalo-farini/alla-scoperta-di-agenti-climatici/>



(Fig. 16) .“Agenti climatici” per gli scali Farini e San Cristoforo
Fonte: <http://www.scalimilano.vision/concorso-scalo-farini/alla-scoperta-di-agenti-climatici/>



(Fig. 17) .“Agenti climatici” per gli scali Farini e San Cristoforo

Fonte: <http://www.scalimilano.vision/concorso-scalo-farini/alla-scoperta-di-agenti-climatici/>

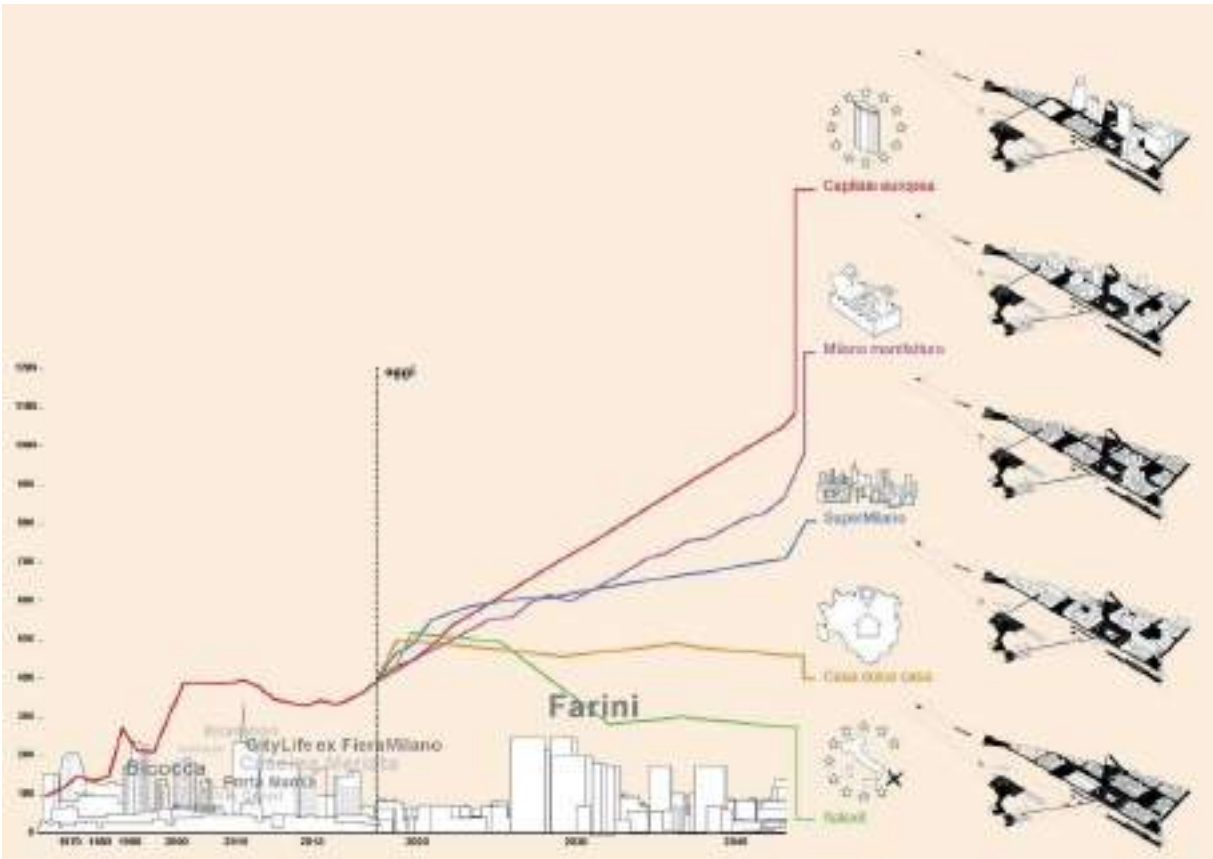


(Fig. 18) .“Agenti climatici” per gli scali Farini e San Cristoforo

Fonte: <http://www.scalimilano.vision/concorso-scalo-farini/alla-scoperta-di-agenti-climatici/>



(Fig. 19) .“Agenti climatici” per gli scali Farini e San Cristoforo
 Fonte: <http://www.scalimilano.vision/concorso-scalo-farini/alla-scoperta-di-agenti-climatici/>



(Fig. 20) .“Agenti climatici” per gli scali Farini e San Cristoforo
 Fonte: <http://www.scalimilano.vision/concorso-scalo-farini/alla-scoperta-di-agenti-climatici/>

04. Innesto Scalo Greco



(Fig. 21) "Innesto" per lo scalo di Greco

Fonte: <https://www.comune.milano.it/-/reinventing-cities.-i-progetti-vincitori-del-bando-di-c40>



(Fig. 21) "Innesto" per lo scalo di Greco

Fonte: <https://www.comune.milano.it/-reinventing-cities.-i-progetti-vincitori-del-bando-di-c40>



(Fig. 23) "Innesto" per lo scalo di Greco

Fonte: <https://www.comune.milano.it/-reinventing-cities.-i-progetti-vincitori-del-bando-di-c40>



(Fig. 24) "Innesto" per lo scalo di Greco

Fonte: <https://www.comune.milano.it/-reinventing-cities.-i-progetti-vincitori-del-bando-di-c40>



(Fig. 25) "Innesto" per lo scalo di Greco

Fonte: <https://www.comune.milano.it/-/reinventing-cities.-i-progetti-vincitori-del-bando-di-c40>

Circle Line Milano

L'attività del Comune per il programma di recupero degli scali in dismissione

redazione EWT

D'intesa con l'assessorato all'Urbanistica Agricoltura e Verde del Comune di Milano, si riporta di seguito la ricostruzione delle fasi salienti che hanno segnato la vicenda degli scali dismessi, portando all'approvazione dell'Accordo di Programma ed all'avvio dei primi bandi per la redazione dei Masterplan di trasformazione delle aree. Questa documentazione è stata messa a disposizione dall'Ufficio Stampa dell'Assessorato, e completata con informazioni riportate nel sito ufficiale del Comune e di Scali Milano.

<https://www.comune.milano.it/aree-tematiche/urbanistica-ed-edilizia/attuazione-pgt/scali-ferroviari-accordo-di-programma>

l'Avvio del programma

A partire dal 2005 il Comune di Milano, Ferrovie dello Stato Italiane e Regione Lombardia hanno iniziato a definire gli obiettivi e il percorso per la trasformazione urbanistica degli scali dismessi connessa al potenziamento del sistema ferroviario milanese. L'obiettivo comune era di avviare i processi di rigenerazione degli scali per ricucire i vuoti urbani tra centro e periferia, creando nuovi quartieri caratterizzati da un mix funzionale e abitativo unitamente ad una nuova infrastruttura verde diffusa e ad un sistema capillare di mobilità sostenibile.

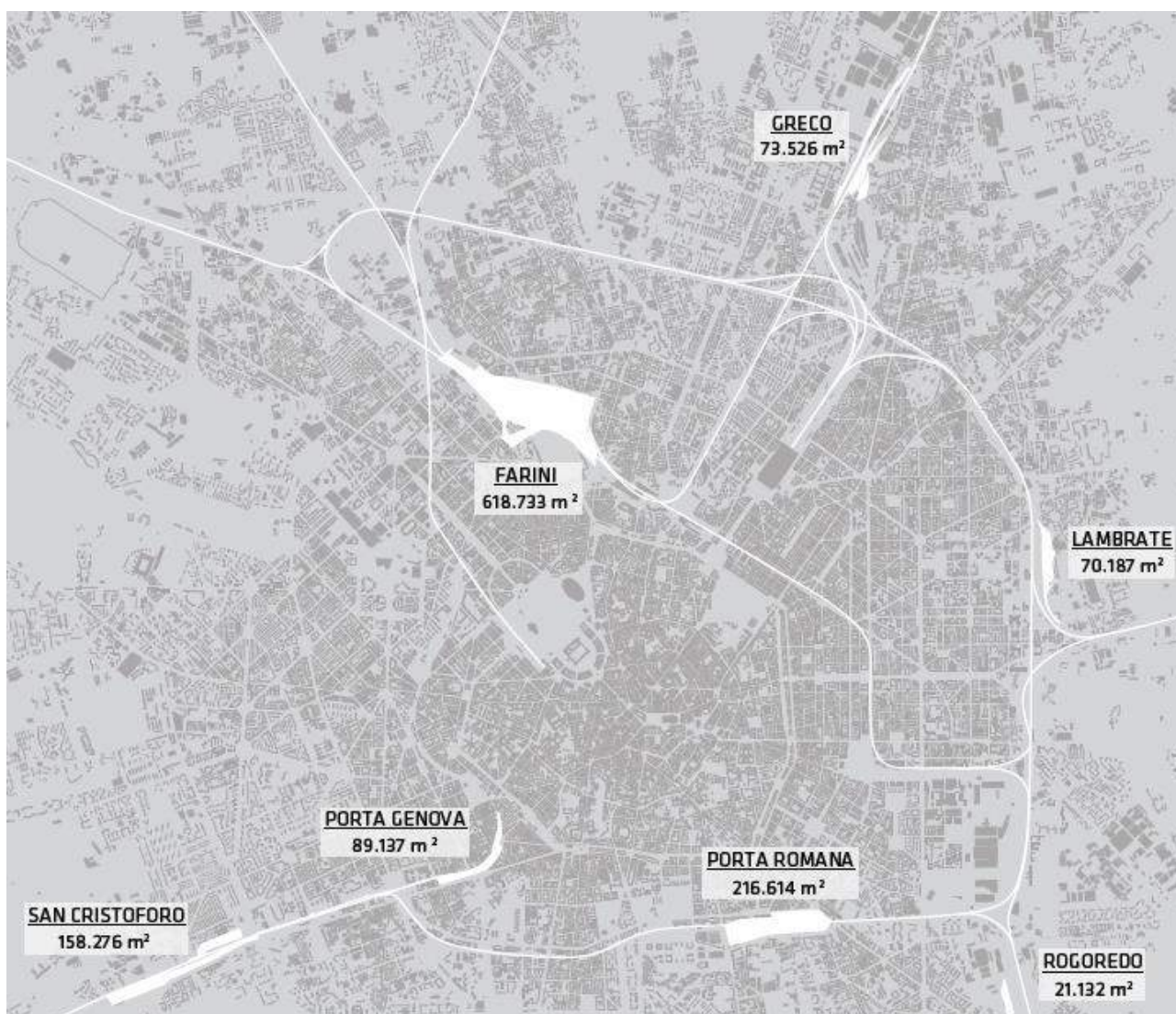
Le aree interessate dai sette scali ferroviari dismessi sono:

- Farini – circa 468.000 m² (618.000 m², con le aree ferroviarie che in parte rimarranno)
- Greco-Breda - circa 62.000 m² (73.000 m², con le aree ferroviarie che in parte rimarranno)
- Lambrate - circa 70.000 m²
- Porta Romana - circa 187.000 m² (216.000 m², con le aree ferroviarie che in parte rimarranno)
- Rogoredo - circa 21.000 m²
- Porta Genova - circa 89.000 m²
- San Cristoforo - circa 140.000 m² (158.000 m², con le aree ferroviarie che in parte rimarranno)

un patrimonio su cui l'ente ha piena disponibilità secondo il regime civilistico della proprietà privata.

Per la trasformazione di queste aree è stato individuato un insieme di previsioni puntuali e coordinate, urbanistiche e trasportistiche, finalizzate al miglioramento dell'assetto insediativo e della qualità urbana e ambientale, all'incremento delle aree a verde fruibili dai cittadini, al rafforzamento dei servizi pubblici, al potenziamento dell'offerta di edilizia residenziale sociale e del trasporto pubblico. Nel perimetro sono ricomprese sia aree ormai dismesse sia aree ancora in parte strumentali all'esercizio ferroviario. La società FS Sistemi Urbani, controllata al 100% da Ferrovie dello Stato Italiane, ha il mandato di valorizzare le proprietà del gruppo non strumentali alle attività di trasporto in tutta Italia. Un tempo elementi fondamentali del funzionamento economico, sociale e infrastrutturale della città, oggi queste aree rappresentano elementi di discontinuità per il suo sviluppo, essendo per buona parte degradate e in stato di abbandono.

A marzo del 2007 viene sottoscritta una intesa tra il Comune di Milano e FS SpA, al cui interno si definiscono gli impegni delle parti. In seguito all'intesa il Comune promuove un Accordo di Programma in variante al PRG, al quale aderiscono anche la Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato. Successivamente aderiranno anche il Gruppo Poste Italiane SpA e la Provincia di Milano. Nel 2010 i contenuti urbanistici dell'AdP confluiscono nell'adozione del PGT che la Giunta Pisapia approva nel 2012, ricondizionando lo sviluppo delle aree al potenziamento del nodo ferroviario. Nel 2014 una forte riduzione degli indici edificatori ridimensiona le volumetrie dell'AdP, che nell'anno successivo saranno validate dalla proposta definitiva di Variante Urbanistica resa in coerenza con le schede di indirizzo del documento di Piano del PGT. Nel dicembre del 2015, nonostante la sottoscrizione dell'AdP da parte del Sindaco, dell'assessore alle Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia e dell'AD di FSI, il Consiglio Comunale non ratifica, facendo decadere l'adesione degli enti all'AdP. Bisognerà attendere la nuova Giunta del sindaco Sala per ridefinire le linee di indirizzo necessarie alla trasformazione urbanistica degli scali ferroviari che, il 22 giugno 2017, saranno approvate dal Consiglio Comunale.



(Fig.1) individuazione delle aree di intervento e delle superfici interessate

I contenuti dell'Accordo di Programma

L'Accordo di Programma sottoscritto prevede: oltre 675 mila m² di verde (pari al 65% della superficie territoriale), investimenti per 97 milioni di euro a favore di interventi sulla *Circle Line*, il 32% delle volumetrie complessive destinate a funzioni non residenziali, il 30% delle volumetrie complessive destinate a residenza sociale e convenzionata, ed il 38% la quota massima prevista per la realizzazione di edilizia residenziale libera, con la redistribuzione delle volumetrie verso gli scali di maggior dimensione.

Sono questi i punti chiave dell'AdP sottoscritto da Comune di Milano, Regione Lombardia, Ferrovie dello Stato Italiane con Rete Ferroviaria Italiana e FS Sistemi Urbani, e con Savills Investment Management Sgr (all'epoca proprietaria di una porzione di area all'interno dello scalo Farini, oggi di proprietà di COIMA sgr) per la riqualificazione dei sette scali ferroviari dismessi, che insieme occupano una superficie di 1.250 mila m², di cui circa 200 mila rimarranno a funzione ferroviaria.

Si tratta del più grande piano di rigenerazione urbana che riguarderà Milano nei prossimi 20 anni, e anche uno dei più grandi progetti di ricucitura e valorizzazione territoriale in Italia e in Europa. L'Accordo recepisce le richieste del Consiglio Comunale e le istanze emerse durante il lungo percorso di partecipazione e dibattito pubblico, che nei mesi precedenti aveva visto il coinvolgimento di oltre 60 mila persone attraverso incontri pubblici promossi dalla amministrazione comunale e da FS.



(Fig.2) una delle immagini elaborate dal Team Stefano Boeri Architetti, in occasione dei workshop preliminari di progetto

Il verde e lo spazio pubblico

L'Accordo prevede di destinare gran parte della superficie territoriale totale ad aree verdi e spazi pubblici. Agli oltre 675 mila m² di verde saranno aggiunti circa 200 mila m² di connessioni ecologiche lungo i binari ferroviari, compreso il progetto *Rotaie Verdi* sulla cintura sud della città e il percorso ciclopedonale lungo i binari in direzione Chiaravalle. Tutti gli scali dovranno avere almeno il 50% delle aree a verde. In particolare, verranno realizzati un grande parco unitario di oltre 300 mila m² allo Scalo Farini, che diventerà così il terzo più esteso della città insieme a Parco Montestella e dopo

Lambro e Sempione; un parco di 90 mila m² a Porta Romana e un'oasi naturalistica di 140 mila m² (pari al 100% della superficie totale dello scalo) a San Cristoforo.

La Circle Line

La realizzazione della *Circle Line* è un elemento centrale per lo sviluppo sostenibile della Città Metropolitana. Nel prossimo decennio Ferrovie dello Stato Italiane investirà circa 1 miliardo di euro sul sistema ferroviario del nodo milanese. In conseguenza dell'Accordo di Programma vi sono 97 milioni di euro di investimenti finalizzati alla costruzione e all'ammodernamento delle stazioni lungo la *Circle Line*. Oltre ai 50 milioni generati dalle plusvalenze che si avranno a seguito dell'alienazione delle aree, infatti, 22 milioni andranno a finanziare le nuove stazioni di Tibaldi e Romana, 5 milioni integreranno gli investimenti per migliorare l'accessibilità della stazione di Greco Pirelli, 20 milioni saranno destinati alla nuova stazione di Dergano (previo studio di fattibilità) o in alternativa ad un altro intervento sulla linea.

I 50 milioni, garantiti da FS anche qualora le plusvalenze risultassero inferiori, consentiranno di finanziare lo studio di fattibilità per lo sviluppo della cintura nord della *Circle Line* che confermerà la collocazione definitiva delle nuove stazioni; poi di costruire la nuova stazione di Stephenson e realizzare i necessari adeguamenti per le stazioni di San Cristoforo, Greco-Pirelli e Romolo. Infine il 50% delle plusvalenze che potranno aversi oltre i 50 milioni già citati, saranno destinati a finanziare ulteriori interventi sul nodo ferroviario milanese.

Oneri ed extraoneri

Saranno 214 milioni di euro gli investimenti legati all'urbanizzazione delle aree. Oltre ai 133 milioni di euro di oneri di urbanizzazione che, secondo le stime, gli operatori dovranno versare all'Amministrazione, sono previsti extraoneri pari a 81 milioni di euro (80 milioni da parte di FS Italiane e 1 milione da parte di Savills Investment Management Sgr) - suddivisi in 46 milioni per la trasformazione di Farini, 30 milioni per Romana e 5 milioni per Genova - destinati alla realizzazione di opere di accessibilità e riconnessione delle aree.

Le nuove volumetrie

L'Accordo prevede un indice di edificabilità medio dello 0,65, con la distribuzione delle volumetrie previste al fine di garantire un migliore mix abitativo negli scali di maggior dimensione e con la concentrazione degli alloggi nelle aree con maggior disponibilità di servizi e trasporti. Oltre il 32% delle volumetrie complessive saranno destinate a funzioni non residenziali (come uffici, commercio, manifattura, artigianato, logistica, servizi privati). L'incremento più significativo riguarda gli scali di Farini e Porta Romana, mentre viene confermato il vincolo del 70% di non residenziale a Porta Genova. Confermato inoltre il divieto di costruire centri commerciali e grandi strutture di vendita.

Tutte le previsioni sulle trasformazioni della popolazione milanese degli ultimi 5 anni e le stime sui cambiamenti futuri concordano in un incremento dei cittadini concentrato in particolare nella fascia di età 20-40 anni. Per rispondere al fabbisogno dei ceti sociali più deboli, almeno il 30% del costruito (di cui 40% in locazione, pari a circa 1.360 alloggi) sarà destinato ad *housing* sociale (23%) ed edilizia convenzionata ordinaria (7%). Per quanto riguarda l'*housing* sociale, saranno realizzati circa 2.600 alloggi per una superficie di 155 mila m², di cui 2/3 (100 mila m²) previsti negli scali centrali di Farini, Romana e Genova. Tra questi, saranno realizzati 370 alloggi a canone sociale di cui 305 a Farini e Romana. L'edilizia convenzionata ordinaria rappresenta un'ulteriore novità: si tratta di circa 800 alloggi destinati al ceto medio, in vendita, in affitto o in affitto a riscatto, concentrati a Farini e Porta Romana. Negli scali di Lambrate e Greco l'*housing* potrà essere destinato a residenze universitarie. Esclusa quindi la parte non residenziale, il 44% degli alloggi da realizzare rientrerà

nelle categorie di edilizia sociale o convenzionata. La quota massima prevista per la realizzazione di edilizia residenziale libera rimane limitata al 38% dell'edificabile.

Le funzioni

L'Accordo delinea le vocazioni funzionali per i singoli scali previsti nella mozione di iniziativa consiliare e indicate dai Municipi. In particolare, si prevede la realizzazione di un'oasi naturalistica a San Cristoforo, funzioni legate alla moda e al design a Porta Genova, un grande parco unitario a Farini, che potrà ospitare anche funzioni pubbliche, attività connesse al mondo universitario a Lambrate e Greco, attività di natura culturale e connesse al distretto dell'agricoltura innovativa a Porta Romana.

L'AdP è accompagnato dal Documento di Visione Strategica redatto dagli uffici comunali con il supporto del Politecnico di Milano, che approfondisce i temi posti dalla delibera e dalla mozione di iniziativa consiliare e i temi toccati nel corso del dibattito nei Municipi. Il documento sarà posto a base delle linee guida per la definizione dei bandi di concorso per i *masterplan* e per le fasi attuative. L'Accordo definisce l'obbligo per gli operatori di sviluppare concorsi aperti in due gradi per i *masterplan* di Farini, Romana e Genova, oltre che per i parchi, gli spazi pubblici e gli edifici pubblici più rilevanti su tutte le aree. L'accordo fissa inoltre l'obiettivo di avviare le procedure concorsuali per il *masterplan* dello scalo Farini entro i primi sei mesi dall'approvazione. Si prevede infine il ricorso a bandi per gli usi temporanei degli scali, preferibilmente per funzioni ed attività legate alle giovani generazioni.

Cosa è accaduto dalla approvazione dell'Accordo di Programma ad oggi

1_ FS e Coima hanno indetto il concorso per il *Masterplan* che disegnerà il futuro degli scali Farini e San Cristoforo, vinto da Oma e Laboratorio Permanente con il progetto "Agenti Climatici". Come suggerisce il nome, il *Masterplan* di rigenerazione degli Scali Farini e San Cristoforo è stato concepito perseguendo un'ideale trasformazione dei modelli attuali di sviluppo economico, puntando a un modello di città che pensa innanzitutto alle condizioni ambientali e climatiche che è in grado di offrire ai cittadini.

Il progetto propone infatti due nuovi dispositivi ambientali: l'uno verde – un grande bosco presso scalo Farini in grado di raffreddare i venti caldi provenienti da sud-ovest e di depurare l'aria dalle particelle più tossiche; l'altro blu – un lungo sistema lineare a San Cristoforo per la depurazione delle acque, che definisce un paesaggio per realtà umane e non-umane.

Il *Masterplan* è pensato nel segno della continuità tra quartieri e punta a ristabilire rapporti tra aree della città che storicamente sono sempre state separate. L'assetto è mirato ad accogliere ed esprimere la convivenza tra diversi ambienti e modi di abitare, garantendo al tempo stesso flessibilità e sostenibilità nel futuro sviluppo dell'area.



(Fig.3) Il progetto OMA e Laboratorio Permanente, vincitore del bando per il masterplan dello scalo Farini/San Cristoforo

2_Il comune di Milano (insieme a Cortina) ha vinto la candidatura alle Olimpiadi 2026. Nel programma di candidatura lo scalo di Porta Romana è stato scelto per ospitare il villaggio olimpico. Gli alloggi che verranno realizzate saranno convertiti successivamente in alloggi per studenti universitari. Nel prossimo autunno FS aprirà il bando per il *masterplan*, analogamente a quanto fatto per lo Scalo Farini.

È lo stesso Pierfrancesco Maran (assessore all'urbanistica, agricoltura e verde del Comune di Milano a fare il punto sulla situazione dell'evento olimpico che "[...] si innesta su un'idea di città che abbiamo già impostato. Questo è stato uno degli elementi di forza del dossier di Milano-Cortina. Tutte le cose che abbiamo programmato di fare sarebbero successe anche se non avessimo conquistato i Giochi». E quindi, sul villaggio olimpico, la realizzazione "[...] non necessita di ulteriori passaggi. L'accordo di programma tra Fs, Comune e Regione sugli ex scali è sufficiente come norma per realizzare il villaggio olimpico e la sua successiva trasformazione post-2026 in residenze universitarie. Ma bisogna fare anche il *masterplan* del piano attuativo, e sotto questo profilo le Fs sono già al lavoro per lanciare, nel prossimo autunno, la gara per il *master-plan*, che dovrà tenere conto anche di ulteriori indicazioni del CIO. Una gara sul modello di quella per l'ex scalo Farini, una procedura di sei mesi che dimostra che si può tenere insieme partecipazione e tempistica". Serve trovare un partner di sviluppo, compito che spetta a Fs. Su Porta Romana viene indicata anche la necessità di un'area a indirizzo direzionale.

3_L'area dello Scalo Greco ha partecipato al bando internazionale *Reinventing Cities*, che prevedeva l'alienazione di alcune aree a favore di progetti di rigenerazione ambientale. Il progetto vincitore (con l'offerta economica di oltre 4,8 milioni di euro) per lo Scalo Greco di proprietà di Ferrovie dello Stato italiane, presentato dal team rappresentato da Fondo Immobiliare Lombardia si chiama "L'Innesto", cioè un nuovo elemento capace di creare connessioni.



(Fig.4) L'area dello scalo Greco utilizzata per la partecipazione al bando internazionale *Reinventing Cities*

Il progetto è gestito da Investire sgr, con Fondazione Housing Sociale (FHS) come partner strategico, con Barreca & La Varra per il progetto architettonico e del paesaggio e con Arup Italia per il progetto urbanistico e ambientale. Un vero e proprio nuovo quartiere di *social housing* a Milano, il primo in Italia a zero emissioni, con case prevalentemente in affitto e con molto verde, che si svilupperà sulla superficie dello scalo di circa 73.500 mq. Di questi, al netto delle aree destinate all'esercizio ferroviario (circa 11.000 mq), il 72% (circa 45 mila mq) verrà destinato a verde, spazi, percorsi pedonali e attrezzati ad uso pubblico, ben più della quota del 60% fissata dall'Accordo di Programma per la riqualificazione dello scalo ferroviario.

Per quanto riguarda la superficie edificabile di 24 mila metri quadrati complessivi, 21 mila saranno destinati ad edilizia residenziale sociale e 3 mila a funzioni compatibili (spazi di *coworking*, attività commerciali, supermercato sostenibile). In totale, si prevede che il nuovo quartiere ospiterà 400 nuovi alloggi di *housing* sociale (60% in locazione e 40% in vendita convenzionata agevolata) e 300 posti letto per studenti, per un totale di circa 1500 nuovi residenti, prevalentemente di età compresa tra i 24 e i 44 anni.



(Fig.5) L'area dello scalo Greco prefigurazione progettuale presentata per *Reinventing Cities*

L'ultimo comunicato stampa pubblicato su Scali Ferroviari - Milano, 25 luglio 2019

Scali Ferroviari. Presa d'atto del Masterplan Farini e San Cristoforo

Via libera al Masterplan per la rigenerazione di Farini e San Cristoforo. A due anni esatti dall'approvazione dell'Accordo di Programma per la riqualificazione degli scali ferroviari, il relativo Collegio di Vigilanza ha preso atto del progetto "Agenti Climatici" di Oma e Laboratorio Permanente, vincitore del concorso internazionale indetto da FS Sistemi Urbani e COIMA SGR in collaborazione con il Comune di Milano. Il *Masterplan* che si propone di delineare le linee guida del futuro sviluppo dell'area è stato rivisto anche alla luce della Consultazione Pubblica che nei mesi scorsi ha visto la partecipazione di un migliaio tra cittadini, rappresentanti di associazioni e Municipi agli incontri pubblici con i progettisti e la compilazione di quasi 900 questionari sul sito www.scalimilano.vision

Recepite le principali richieste della città relative alla maggior compattezza del verde e alla viabilità all'interno dello Scalo Farini. Le passerelle ciclopedonali pensate per collegare le aree riservate all'Accademia di Brera alla metropolitana M5 Monumentale (il cosiddetto "Ponte delle Arti") e Dergano/Bovisa ai quartieri Sarpi/Porta Volta ("Ponte Nuovo") in corrispondenza della Scuola Civica di Musica, come richiesto dai cittadini, saranno concepiti come connessioni verdi in continuità con il grande parco lineare lungo la ferrovia. Obiettivo che verrà rafforzato anche da una maggior continuità tra il grande sistema del parco lineare e il verde diffuso e accessibile del sistema di spazi pubblici fra gli isolati che costituiranno il nuovo quartiere. È prevista inoltre la realizzazione di una nuova "piazza Delle Arti" in prossimità dell'Accademia di Brera che metterà in evidenza la centralità dell'Università, pronta a trasferire parte delle sue funzioni già da fine 2020, nello sviluppo del

quartiere. Anche il Parco di Villa Simonetta sarà ampliato e messo in connessione con il grande parco lineare, come richiesto dalla cittadinanza.

Per quanto riguarda la viabilità si prevede di realizzare una nuova uscita a sud della fermata Lancetti del passante e una nuova linea di tram che colleghi il quartiere tra Bovisa e Porta Nuova. È stata inoltre recepita la richiesta di un nuovo collegamento carrabile tra via Lancetti e piazzale Lugano lungo il confine sud di Derganino, che si potrà collegare con via Bovisasca, mentre si introduce la possibilità di un nuovo attraversamento tra via Valtellina e via Caracciolo. Grazie ai nuovi ponti verdi e alla fitta rete ciclopedonale tutti i punti dello scalo Farini saranno raggiungibili dalle stazioni di Cenisio e Lancetti entro 10 minuti a piedi e 5 in bicicletta.

A San Cristoforo il *Masterplan* approvato introduce invece l'ampliamento della nuova piazza sull'Alzaia del Naviglio per migliorare il collegamento con la futura passerella ciclopedonale tra i quartieri Lorenteggio e Ronchetto sul Naviglio e l'uscita della fermata della M4. Si prevede inoltre l'introduzione di una nuova passerella ciclopedonale in corrispondenza della Parrocchia del Santo Curato d'Ars, che consentirà di dare continuità al futuro parco lineare lungo il Naviglio Grande. "A due anni dall'Accordo di Programma siamo pronti ad aprire la fase attuativa che porterà un nuovo quartiere verde a Farini e un'oasi naturalistica a San Cristoforo – dichiara l'assessore all'Urbanistica e Verde Pierfrancesco Maran –. L'obiettivo è veder partire lo sviluppo dei due scali, insieme a Porta Romana e Greco per cui esistono già dei piani concreti, entro il 2021. Nel frattempo procede l'iter per la *circle line*, infrastruttura di mobilità fondamentale su scala metropolitana che renderà più accessibili non solo gli scali ma interi quartieri della città. Lo sviluppo degli scali ferroviari rappresenta il cardine della strategia di sviluppo sostenibile verso una Milano 2030 più verde, più connessa e con una maggior offerta di alloggi in affitto". "Con il Piano industriale 2019-2023 il Gruppo FS Italiane – ha dichiarato Carlo De Vito Presidente di FS Sistemi Urbani – ha confermato il proprio impegno verso il tema della rigenerazione urbana. Gli interventi di riqualificazione previsti nell'arco di piano saranno per circa due miliardi. Da ormai molti anni il Gruppo ha preso coscienza del proprio ruolo di protagonista nelle dinamiche urbane e sta concentrando risorse e competenze al servizio del territorio nazionale. A Milano siamo arrivati alla sottoscrizione dell'Accordo di Programma due anni fa e stiamo iniziando a vedere importanti risultati: l'aggiudicazione dello scalo Greco-Breda al fondo immobiliare Lombardia attraverso il concorso *Reinventing Cities*, la presa d'atto del *Masterplan* dello scalo Farini dopo diversi mesi di consultazione pubblica che sarà sede dell'Accademia di Brera, e il futuro sviluppo del villaggio olimpico nell'area dello scalo di Porta Romana in occasione delle Olimpiadi Invernali 2026. Stiamo contribuendo a realizzare la Milano di domani, attraverso la riqualificazione di oltre un milione di metri quadrati di territorio sottoutilizzato situato all'interno della città." Manfredi Catella, Fondatore e CEO di COIMA SGR, ha dichiarato inoltre che "il percorso pubblico di condivisione del *masterplan* ha favorito lo sviluppo di una migliore connessione con i quartieri circostanti. Ci impegniamo a dare il nostro contributo in questa ricomposizione urbana insieme al Comune di Milano anche attraverso i progetti di rigenerazione urbana dell'estensione del quartiere di Porta Nuova e del *masterplan* dell'area di Valtellina-Farini, che se collegati tra loro rappresenteranno un progetto innovativo per Milano, unico al mondo."

Novità anche per quanto riguarda la *circle line*, per la cui realizzazione l'Accordo di Programma Scali prevede 97 milioni di euro di investimenti. Mentre è in fase di gara l'aggiudicazione dei lavori per la realizzazione della nuova stazione di Tibaldi, i rappresentanti degli Accordi di Programma Scali Ferroviari, Expo e Cascina Merlata hanno appena approvato il Protocollo di Intesa per realizzare una fermata ferroviaria aggiuntiva a quella già prevista dall'AdP Scali (fermata Stephenson), in corrispondenza della passerella di collegamento delle aree ex Expo (ora MIND - Milano Innovation District) e Cascina Merlata. La stazione Stephenson era già tra le opere previste e finanziate dall'accordo relativo agli scali ferroviari mentre la seconda sarà realizzata nell'ambito del progetto di rifunzionalizzazione dell'Area Expo e con risorse generate dai Piani "Cascina Merlata" e "Mind" entro il 2024-2025 per essere al servizio prioritariamente dell'Università degli Studi,

del Centro di ricerca Human Technopole e del nuovo ospedale Galeazzi previsti dal piano MIND, e delle nuove residenze e servizi del quartiere Cascina Merlata.

A due anni dalla firma dell'Accordo di Programma c'è già un programma certo per altri due scali dismessi. Lo Scalo Romana ospiterà il villaggio olimpico di Milano-Cortina 2026: una volta finiti i Giochi, le residenze degli atleti saranno trasformate in alloggi per studenti universitari come previsto dall'Accordo di Programma. Il concorso internazionale per la redazione del *masterplan*, che terrà naturalmente conto della presenza del Villaggio Olimpico, sarà lanciato da FS Sistemi Urbani nel secondo semestre di quest'anno. Lo sviluppo dell'area, in vista delle Olimpiadi 2026, comprenderà le opere di urbanizzazione e infrastrutturazione, nonché di trasformazione di aree a verde pubblico.

Ha già un *masterplan* e un investitore lo scalo di Greco grazie a *Reinventing Cities*, il progetto promosso in collaborazione con la rete C40 che ha previsto l'alienazione di aree inutilizzate a favore di progetti di elevata qualità ambientale. "L'Innesto", il progetto presentato da Investire sgr spa insieme ai progettisti Barreca & La Varra, Arup Italia srl e altri, prevede la nascita del primo quartiere in Italia di *social housing* a zero emissioni, con case prevalentemente in affitto: in totale, si prevede che il nuovo quartiere ospiterà 400 nuovi alloggi di *housing* sociale (60% in locazione e 40% in vendita convenzionata agevolata) e 300 posti letto per studenti, per un totale di circa 1500 nuovi residenti, prevalentemente di età compresa tra i 24 e i 44 anni. Il 72% dello scalo (circa 45 mila metri quadrati) verrà destinato a verde, spazi, percorsi pedonali e attrezzati ad uso pubblico, ben più della quota del 60% fissata dall'Accordo di Programma per la riqualificazione dello scalo ferroviario.

ALLEGATI

ALLEGATO 1_

"Real Estate opportunities" – FS Sistemi Urbani, aggiornamento del 04.03.2019

ALLEGATO 2_

"Cinque modi per immaginare la Milano di domani" – presentazione degli scenari realizzati dai team di architetti dopo il workshop di dicembre 2016. Mostra dei lavori a Porta Genova, aprile 2017

ALLEGATO 3_

Documento di Visione Strategica, allegato all'Accordo di Programma, redatto dagli uffici preposti del Comune di Milano in collaborazione con Il Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano – giugno 2017

ALLEGATO 4_

"Accordo di Programma" tra Comune di Milano, Regione Lombardia, FSI, RFI, FSSU, Savills SGR, siglato il 22.06.2017

Il processo di rigenerazione urbana degli scali ferroviari di Milano 2030 I binari della trasformazione sostenibile del Paese

Carlo De Vito, Presidente FS Sistemi Urbani

Da scali merci a scali di idee, innovazione e verde. Le porte da cui nello scorso millennio entrava e usciva il traffico di merci che ha consentito a Milano di diventare la locomotiva d'Italia stanno per riaprirsi. Sette muri pronti a cadere per lasciare entrare le visioni emerse in vent'anni di dibattiti e progetti. L'operazione Scali - trasformazione di 1,2 milioni di metri quadrati nel cuore della città - con il 2020 entra nella fase operativa dopo aver attraversato un complesso e lungo processo di approvazione condivisa e partecipativa. A tre anni dalla firma dell'Accordo di Programma ("AdF") che ha visto impegnati Comune di Milano, Regione Lombardia e Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, dopo il controllo e il via libera degli organi amministrativi e un dibattito che ha coinvolto professionisti e cittadini, il 2020 sarà un anno decisivo.

Milano, l'Italia vent'anni prima

Apripista tra le città italiane quando si parla di trasformazione di ampie aree urbane, Milano è competitiva con altre realtà internazionali, protagonista e motore di network come C40, concorso internazionale che connette un centinaio di metropoli mondiali impegnate nel far fronte ai temi legati al cambiamento climatico.

Il capoluogo lombardo dopo l'approvazione del nuovo PGT (della variante al PGT *ndr*) punta su un rinnovato rapporto di partnership tra pubblico e privato, facendo in modo che il patrimonio immobiliare da valorizzare e le aree da rigenerare tengano insieme le esigenze di sviluppo e risposte in termini di servizi e infrastrutture, anche per i residenti di domani.

Sono serviti 12 anni di lavori che hanno consentito di porre le basi per sviluppare un modello partecipativo che nel rispetto della specificità storica dei luoghi interessati possa essere capace di generare qualità e valore.

Scalo Farini, Scalo Porta Romana, Scalo e Stazione di Porta Genova, Scalo Lambrate, Aree ferroviarie S. Cristoforo e parte degli scali Greco-Breda e Rogoredo sono oggetto di un piano di valorizzazione in stretta correlazione con il potenziamento del sistema ferroviario. (Fig.1)

Negli stessi anni in cui il sistema economico è stato investito da una crisi mondiale il Gruppo FS Italiane ha confermato la missione storica di far viaggiare l'Italia promuovendo uno sviluppo che con l'Alta Velocità ha tenuto agganciata la sua capitale economica ai corridoi europei. Oggi a fronte della crisi ambientale con la rigenerazione degli Scali, FS Italiane promuove un'altra tempestiva ed efficace risposta. Cinquanta milioni di euro di plusvalenze saranno reinvestite nella Circle Line: una connessione tra ferrovia e sistema metropolitano per rendere ancora più efficiente la rete dei trasporti pubblici milanesi e favorire un ulteriore spostamento dal traffico privato a quello sostenibile. La costituzione morale dell'intera operazione si fonda su numeri che lasciano al verde il 60% degli spazi, all'housing sociale un terzo delle nuove abitazioni e punta sull'innovazione tecnologica per

generare un'edilizia a impatto zero come il primo quartiere *carbon free* che nascerà entro il 2024 all'ex scalo di Greco-Breda.

Una trasformazione condivisa

La città futura che sta prendendo forma dalla trasformazione degli scali è frutto di una visione collettiva emersa non solo dal contributo e dal dibattito in seno alle Istituzioni (consiglio regionale, consiglio comunale e municipi) ma anche grazie al primo *débat public* che ha visto la partecipazione di migliaia di cittadini. Nel 2016 si è tenuto presso lo Scalo Farini un workshop internazionale, denominato "Dagli Scali, la nuova città" organizzato da FS Sistemi Urbani, in collaborazione con AECOM, Comune di Milano e con il patrocinio della Regione Lombardia. Il format ha consentito di mettere a fuoco il ventaglio dei rapporti tra gli scali e le periferie oltre a mettere a disposizione di tutto il mondo dell'associazionismo e del volontariato una serie di elementi di conoscenza utili per ridefinire le loro posizioni. (Fig. 2)

L'Accordo di Programma: uno strumento perequativo di urbanistica contrattata

L'AdP definisce una nuova disciplina urbanistica specifica per le Zone Speciali che partendo dalla variazione dell'attuale destinazione d'uso ferroviaria ridisegna la cornice degli interventi per gli usi futuri e quelli temporanei. La perimetrazione e localizzazione territoriale è, sostanzialmente, quella degli Ambiti di Trasformazione Urbana (ATU) del Documento di Piano del Piano di Governo del Territorio (PGT), che consentono lo strumento dell'AdP [art. 5 comma 1.1.4. NTA]. La sua capacità edificatoria generale corrisponde a 674.460 mq totali, con una quota minima di edilizia residenziale sociale, pari a 156.498 mq, localizzata nelle zone speciali di Farini, Greco-Breda, Lambrate, Romana, Genova e Rogoredo. Un'ulteriore quota minima, questa volta di edilizia convenzionata ordinaria destinata alla vendita, alla locazione e/o locazione con patto di futura vendita pari a 47.213 mq, è stata individuata nelle zone speciali di Farini e Romana. Complessivamente la quota minima di edilizia residenziale sociale e convenzionata somma a 203.711 mq (>30% della S.L.P. complessiva). Si tratta di: a) edilizia convenzionata agevolata e/o edilizia convenzionata agevolata in locazione con patto di futura vendita e coabitazioni con servizi condivisi (cohousing); b) edilizia in locazione a canone moderato, concordato, o convenzionato, residenze per studenti universitari, coabitazioni con servizi condivisi (cohousing) di natura sociale; c) edilizia in locazione a canone sociale sul 40% di 203.771 mq. L'AdP, poi, individua una quantità di zone da destinare a verde pubblico attrezzato, pari a circa due terzi della superficie territoriale, che non include le aree strumentali, prescrivendo per ciascuna una quota minima. Le urbanizzazioni degli interventi dovranno servire i nuovi insediamenti, ma anche garantire il completamento delle reti e dello spazio pubblico esistenti e potranno risultare esterne al perimetro delle zone speciali.

La mobilità sostenibile finanziata dall'AdP

Gli interventi nelle aree di Farini (Unità Farini-Scalo e Unità Farini-Valtellina), di Porta Genova e di Porta Romana comportano la realizzazione di una revisione delle reti pubbliche e di una riqualificazione ambientale attraverso nuove connessioni viabilistiche, ciclopedonali opere di copertura di tratti del fascio-binari per interventi di verde pensile, di riqualificazione per trasformare in rete ecologica urbana le fasce contigue alla linea ferroviaria. L'importo complessivo dei contributi straordinari – aggiuntivi agli oneri urbanizzativi e alle eventuali monetizzazioni delle dotazioni territoriali dovute e non cedute – per la realizzazione delle suddette opere è 81 milioni di euro e sarà suddiviso tra le varie zone. Gli interventi previsti per il potenziamento del sistema ferroviario in ambito

milanese sono quelli relativi alla stazione di San Cristoforo; alla stazione di Greco-Pirelli; alla fermata di Romolo; alla nuova fermata Stephenson; alla parte nord della linea di cintura; al collegamento ciclopedonale tra le stazioni di Bovisa e Villapizzone; alla stazione di Rogoredo; alla realizzazione e/o adeguamento delle stazioni ferroviarie urbane servite dalla linea S; alla nuova stazione Dergano. Questi interventi saranno finanziati dal Gruppo FS Italiane attraverso l'investimento e l'importo fisso di 50 milioni di euro, che potrà essere incrementato da eventuali ulteriori risorse. Il finanziamento fisso di 50 milioni di euro prevede un contributo anticipato di 36 milioni e di ulteriori 14 milioni in sede di progressiva rendicontazione annuale, a valere sul 100% delle plusvalenze. Qualora la cessione delle aree oggetto dell'AdP non dovesse garantire plusvalenze eccedenti i 36 milioni, il Gruppo FS Italiane dovrà garantire la copertura della parte mancante dei costi degli interventi attraverso altre fonti di finanziamento, impegnandosi ad assicurare la realizzazione delle suddette opere sino alla concorrenza dei 50 milioni, secondo le priorità individuate. Qualora la cessione delle aree generasse plusvalenze superiori all'importo fisso di 50 milioni, verrà assunto l'impegno di investire il 50% delle plusvalenze eccedenti in ulteriori iniziative, con priorità per le fasi di completamento degli interventi sulla rete dei trasporti.

L'uso temporaneo degli Scali

In merito agli usi temporanei delle aree è stato concordato che nelle more dell'approvazione degli strumenti attuativi che disciplineranno in via definitiva le trasformazioni urbanistiche ed edilizie, per mezzo di specifiche convenzioni, potranno essere ammesse anche in via temporanea le funzioni previste, fermo restando il rispetto delle norme di tutela ambientale e delle altre normative vigenti. Tali utilizzi temporanei dovranno limitarsi all'insediamento di funzioni non residenziali/ricettive, anche mediante l'installazione di strutture amovibili o attraverso il riutilizzo di quelle esistenti, privilegiando utilizzi rivolti ai giovani, nonché attività culturali, didattiche, ricreative, sportive, di socializzazione e fruizione degli spazi aperti.

Gli impegni dell'AdP

Per quanto riguarda gli adempimenti dei soggetti sottoscrittori e le loro obbligazioni reciproche, premesso che quelle che impegnano il Comune di Milano e la Regione Lombardia negli articoli 18 e 19 si limitano rispettivamente a 10 e 4 punti, lo stesso accade per il Gruppo FS Italiane, i cui impegni vengono precisati in 25 punti [cfr. art 20]. Vanno segnalati quelli relativi alla:

- promozione dei concorsi per i masterplan per le zone speciali Farini, Romana e Genova e per le opere pubbliche più rilevanti;
- realizzazione delle opere infrastrutturali e di completamento degli spazi pubblici previste dalla disciplina urbanistica e dalle norme tecniche di attuazione;
- collaborazione nel procedimento di formazione degli strumenti attuativi per le diverse zone speciali e relative unità, nonché allo svolgimento delle istruttorie finalizzate al puntuale rilascio delle autorizzazioni, nullaosta o concessioni di competenza necessari alla realizzazione delle opere;
- collaborazione della stesura dello studio di fattibilità relativo al progetto di una nuova rete ecologica e, ove possibile, ciclo-pedonale, lungo la cerchia ferroviaria est e nord;
- realizzazione del progetto di nuova rete ecologica lungo la cintura sud;
- promozione e utilizzo temporaneo delle aree oggetto del presente AdP, in conformità alle procedure previste;
- predisposizione nel cronoprogramma degli studi di fattibilità e della progettazione, con relativi computi metrici e cronoprogramma di dettaglio;

- collaborazione con il Comune di Milano per la partecipazione al processo “Reinventing Cities”, sviluppato dal network di città C40, attraverso il coinvolgimento degli scali Greco e Lambrate. Il primo è stato inserito nella lista dei siti che hanno partecipato alla prima edizione del concorso internazionale “Reinventing Cities”: il progetto risultato vincitore è “L’Innesto” del team rappresentato da Fondo Immobiliare Lombardia (FIL) gestito da Investire sgr, con Fondazione Housing Sociale (FHS) come partner strategico, con Barreca & La Varra per il progetto architettonico e del paesaggio e con Arup Italia per il progetto urbanistico e ambientale. (Fig. 3)

Il secondo è invece stato inserito nella lista dei siti partecipanti alla seconda edizione, lanciata a dicembre 2019.

La vigenza dell’AdP apre una fase preparatoria per la predisposizione degli strumenti attuativi, in merito ai quali viene previsto per le zone speciali di Farini: il procedimento di selezione del masterplan vincitore si è concluso nel luglio 2019 con la scelta del progetto “Agenti Climatici” di OMA e Laboratorio Permanente. (Fig.4)

Per Porta Romana e Porta Genova è previsto l’obbligo di concorsi aperti per la redazione di masterplan, funzionali alla successiva presentazione dei piani attuativi, avendo come riferimento per la procedura l’art. 8, commi 5, 6, 7, 8 e 10, del vigente regolamento edilizio del Comune di Milano.

Per le altre aree sono raccomandate forme di procedura concorsuale per la redazione di masterplan preventivi ai piani attuativi. Saranno inoltre sottoposti a concorsi di progettazione gli interventi per la realizzazione dei nuovi parchi, degli spazi pubblici e degli edifici pubblici più rilevanti, da realizzare a scomputo degli oneri di urbanizzazione, nei casi e con le modalità concordate con l’amministrazione comunale in sede di istruttoria dei piani attuativi. I masterplan dovranno contenere soluzioni orientative in merito:

- al sistema degli spazi pubblici, in particolare al disegno del verde;
- al sistema delle connessioni e dell’accessibilità al sistema viario, ciclo-pedonale e del trasporto pubblico, progettate in modo integrato con il complesso degli spazi pubblici ed edificabili e sostenibili sotto il profilo ambientale e dei costi;
- all’assetto morfologico e insediativo generale, con particolare riguardo al rapporto con il contesto circostante e alle connessioni con i luoghi e i sistemi qualificanti del settore urbano in cui si inseriscono;
- alla fattibilità per fasi, indicando soluzioni sostenibili per tutto il corso del processo di attuazione e ipotesi di flessibilità.

La road map della partecipazione

I masterplan e le proposte di Piano Attuativo dovranno seguire un percorso di dibattito pubblico prendendo come riferimento generale e non di dettaglio la deliberazione della Giunta di Milano n.1086 del 27/05/2016 e suoi aggiornamenti. Nel corso di tale dibattito, svolto con il coinvolgimento attivo dei municipi di riferimento, la cittadinanza potrà esprimere osservazioni, proposte e istanze con particolare riferimento all’impostazione generale, al disegno e ai caratteri dello spazio pubblico, all’assetto delle infrastrutture e alla rete delle connessioni, alla dotazione e alla qualità dei servizi pubblici e delle funzioni di interesse generale.

Il modello Milano per la rigenerazione urbana del Paese

Gli ultimi mesi del processo hanno generato un’importante esperienza di coinvolgimento della cittadinanza sulle prospettive di sviluppo e di crescita della città metropolitana di Milano. Questa fase

è stata importante perché ha messo in evidenza quali debbano essere le più opportune e adeguate forme di partecipazione e di coinvolgimento per far maturare scelte condivise. Forme di laboratorio che non solo hanno fornito suggestioni ed ipotesi possibili, ma hanno stabilito percorsi virtuosi da riproporre in maniera sistematica sia nella fase attuativa dell'AdP, che a livello nazionale nelle altre città metropolitane.

Ciò indipendentemente dalla strumentazione attuativa e dal quadro giuridico di riferimento che oggi è possibile data la vigenza dell'AdP. Con la "fase 2" dell'AdP si potranno misurare quelle ipotesi con i dati reali e produrre progetti, cantieri, opere.

Dopo una ventina di anni i progetti, hanno cambiato concretamente il volto alla città di Milano che guarda già al 2030.

L'AdP costituisce un esempio virtuoso di uno sviluppo sociale, economico e sostenibile attraverso un percorso di riqualificazione e sviluppo degli ex scali ferroviari. È un'iniziativa che restituisce un segnale importante legato soprattutto alle aspettative dei cittadini che hanno rappresentato la chiave per definire gli obiettivi di sviluppo del programma.

Dalla trasformazione dei sette scali ferroviari passa la scommessa di una metropoli in continua espansione e crescita, città internazionale, solidale, giovane e *green*. Le rigenerazioni che stanno avvenendo in queste aree offrono a Milano l'opportunità di presentarsi al mondo come prototipo di innovazione in campo urbanistico, di sostenibilità ambientale e di ricucitura del tessuto della città, riportando la periferia al centro del processo di rinascita della città, a partire dal coinvolgimento dei cittadini attraverso procedure pubbliche trasparenti e partecipate.



(Fig. 1) Mappa degli scali ferroviari integrati con la Circle Line.



(Fig. 2a) Il workshop "Dagli Scali, la nuova città" del dicembre 2016



(Fig. 2b) Il workshop "Dagli Scali, la nuova città" del dicembre 2016



(Fig. 2c) Il workshop “Dagli Scali, la nuova città” del dicembre 2016



(Fig. 2d) Il workshop “Dagli Scali, la nuova città” del dicembre 2016



(Fig. 2e) Il workshop “Dagli Scali, la nuova città” del dicembre 2016



(Fig. 3a) L'Innesto. Progetto del team Barreca & La Varra, Wolf Visualizing Architecture



(Fig. 3b) L'Innesto. Progetto del team Barreca & La Varra, Wolf Visualizing Architecture



(Fig. 3c) L'Innesto. Progetto del team Barreca & La Varra, Wolf Visualizing Architecture



(Fig. 3d) L'Innesto. Progetto del team Barreca & La Varra, Wolf Visualizing Architecture



(Fig. 3e) L'Innesto. Progetto del team Barreca & La Varra, Wolf Visualizing Architecture



(Fig.4a) Masterplan Farini



(Fig. 4b) Masterplan San Cristoforo

Milano vicino all'Europa.....1

Gaetano Fontana, già capo dipartimento MIT

1. Alle origini del tema.

Ormai da qualche tempo, urbanisti, architetti, economisti, sociologi e tutti gli esperti di settore concordano che l'economia nei prossimi decenni si vada sempre più concentrando nelle grandi aree urbane, con ricadute decisive sul mercato immobiliare. Da molti anni infatti, nelle grandi città i progetti di largo respiro, sia in termini di quantità sia di qualità del prodotto finale, sono diventati il punto di riferimento del mercato immobiliare.

Sempre da diversi anni, al progressivo esaurirsi della fase espansiva delle città (anche se, naturalmente, rimane sempre aggressivo il consumo di suolo, spesso per il trascinarsi di previsioni di epoche precedenti) ha fatto riscontro l'emergere di un nuovo orientamento a favore del ritorno all'esistente, sia nel recupero e riqualificazione del tessuto edilizio consolidato, sia nel rimettere in circolo portafogli, spesso di notevole entità, costituiti dai sedimi di vecchi opifici abbandonati dall'attività industriale o di aree di proprietà di grandi operatori territoriali. Lo Stato è presente attraverso l'Agenzia del Demanio, gli Enti territoriali, Comuni e IACP (comunque denominati) per le aree sovrastimate delle zone di 167, le Ferrovie dello Stato o le Autorità portuali per i processi di profonda trasformazione e riorganizzazione avviati negli ultimi anni nella produzione dei servizi di mobilità espletati, dall'alta velocità/capacità ferroviaria alla movimentazione via mare di persone, contenitori e merci.

Dalla seconda metà degli anni Ottanta in poi, il Ministero dei lavori pubblici (Segretariato generale del CER prima e Dicoter dopo) - anche grazie agli studi e all'attenzione prestata su quanto stava avvenendo in Europa (da Berlino a Londra, da Lione a Barcellona) nelle trasformazioni urbane e nelle operazioni di recupero del patrimonio edilizio e sulla loro portata urbanistica -, aveva avviato una riflessione sulle nuove modalità possibili di affrontare congiuntamente il problema della casa e quello della crescente centralità delle città, con la necessità di mettere in campo politiche finalizzate a migliorare la qualità economica, sociale ed ambientale del contesto urbano.

Furono così elaborati i Programmi di trasformazione urbana (integrati, di recupero, di riqualificazione) e quelli di Sviluppo sostenibile del territorio (in cui erano presenti soggetti pubblici e privati che conferivano proprie risorse finanziarie consentendo, in questo modo, la riappropriazione da parte della collettività di una quota delle rendite che nel tempo si erano accumulate in ragione dello sviluppo urbano generato dallo stesso intervento pubblico e incamerate integralmente dal soggetto privato), all'interno di programmi caratterizzati da funzioni e strategie d'intervento a prevalente interesse pubblico, in cui l'abitazione rimaneva la tessera più importante di un mosaico più complessivo.

Nel 1993, anche per sperimentare formule partenariali innovative fra soggetti pubblici nell'elaborazione di progetti urbani da attuare nell'ambito d'interventi di riqualificazione e di recupero di intere parti di città, fu sottoscritto un *protocollo d'intesa fra Ministero dei lavori pubblici e Ferrovie dello Stato* per l'utilizzo delle aree di sedime delle infrastrutture ferroviarie che si riteneva possibile dismettere dall'uso originario, con l'obiettivo di rendere disponibile all'azione pubblica e utilizzabile per finalità d'interesse generale, aree e costruzioni che, dal dopoguerra in poi, avevano assunto, per la loro sopraggiunta centralità, un ruolo strategico.

Erano anche gli anni in cui il nostro paese, con il programma Urban in avvio alla fine degli anni Ottanta e la sua attuazione nei primi anni Novanta, condivideva con altri Paesi europei un comune orizzonte di politiche innovative e sperimentali. Con i Programmi di riqualificazione e gli Urban, l'attenzione si spostò sul governo delle trasformazioni urbane e sui suoi attori: città pubblica e città privata, residenza e funzioni non residenziali, attori dello sviluppo locale sia economico sia sociale. La fine degli anni Novanta ci consegnò una progettualità più matura e riconoscibile, con alcune punte di eccellenza, dove il partenariato urbano e territoriale - istituzionale, sociale ed economico - era diventato un usuale metodo di lavoro basato sulla condivisione delle scelte e dove, con maggiore semplicità ed efficacia, era possibile dare applicazione agli indirizzi di sviluppo dello spazio comunitario (elaborati nelle grandi assisi da Lisbona a Göteborg) a favore di modalità integrate di trasporto e di comunicazione, di un sistema di città policentrico e più equilibrato, di una maggiore cura del patrimonio naturale e culturale tramite una gestione attiva e prudente.

Questi indirizzi di politica territoriale e delle infrastrutture, furono posti a base di alcuni Programmi innovativi - dal *Programma S.I.S.Te.M.A.* al *Programma* (che sosteneva la formazione congiunta) di *Piani strategici e di Piani della mobilità* al *Programma Porti e Stazioni*. Tutti questi programmi in varia misura si proponevano di creare una nuova offerta territoriale, capace di connettere progetti di sviluppo locale e sistema delle reti, e di coniugare coesione e competitività, quali esiti di un governo integrato del processo di progettazione e realizzazione delle opere e degli interventi previsti.

Con delibera Cipe 12 agosto 1992, l'Ente Ferrovie dello Stato è stato trasformato in società per azioni avviando la separazione tra servizi e infrastrutture e determinando, di conseguenza, la perdita della natura demaniale e pubblica del patrimonio immobiliare conferito dallo Stato, e la sua privatizzazione a favore di una gestione finanziaria orientata all'incremento della rendita fondiaria prodotta attraverso il processo di riconversione delle aree ferroviarie.

Negli stessi anni e in parallelo alle iniziative ministeriali (non necessariamente collegate), all'interno del gruppo FS, nascono via via alcune società, da *Metropolis (1991)*, per gestire e valorizzare il patrimonio immobiliare di Ferrovie dello Stato a *Grandi Stazioni (1998)*, finalizzata alla gestione e riqualificazione dei complessi immobiliari delle 14 maggiori stazioni italiane, ed a *Cento Stazioni (2002)*, mirata all'utilizzazione, gestione e riqualificazione dei complessi immobiliari di 103 stazioni della rete nazionale.

A seguito di divisioni, riacquisizioni e creazione di nuove società, FS da ultimo ha affidato la gestione e la valorizzazione del suo patrimonio immobiliare a *Grandi Stazioni immobiliare* e a *FS Sistemi Urbani*. In molti casi, la dotazione già imponente di aree ed edifici di FS è stata ulteriormente incrementata dalla delocalizzazione di alcuni scali - molti dei quali ubicati nelle zone centrali delle grandi città - che ha determinato la disponibilità di enormi quantità di aree, molto spesso nelle parti più pregiate dei centri urbani.

Abbiamo detto che fra i soggetti pubblici possessori di aree "disponibili" ed edifici localizzati nelle parti centrali delle città, assume un particolare rilievo il patrimonio immobiliare dello Stato non utilizzato per la PA e gestito dall'Agenzia del Demanio e le Ferrovie dello Stato. Concentriamo ora la nostra attenzione sulle Ferrovie.

Molto spesso, le aree urbane circostanti le stazioni ferroviarie e le aree di proprietà di FS in via di dismissione sono caratterizzate dal degrado edilizio, ambientale, sociale ed economico. Un Comune che si trovi a dover gestire una simile situazione si porrà probabilmente l'obiettivo strategico (quando il Comune e quando un obiettivo strategico ci sono, come nel caso di Milano, non certo in quello di Roma) di avviare un progetto di riqualificazione e di valorizzazione dei tessuti urbani compresi in quell'intorno, al fine di sottrarli a un definitivo abbandono oppure agli eccessi di speculazione fondiaria ed edilizia, con tutte le abituali implicazioni (quali le inopportune rendite urbanistiche e amministrative, gli eccessivi e unilaterali costi pubblici di urbanizzazione e infrastrutturazione, i tempi di attuazione dilatati). Si tratta di trasformare queste aree in spazi decenti per vivere, con servizi e infrastrutture, restituendo loro, o costruendo per la prima volta, nuove occasioni di centralità urbana. Si elaborano allora programmi d'intervento - in genere relativi a due aree il cui confine è rappresentato dalla linea ferroviaria - mirati alla riqualificazione e al tentativo di riconnessione di parti

diverse della città, impedita proprio dallo stato di degrado e/o di abbandono della stessa stazione e dalla barriera costituita dalla ferrovia.

In genere, si tratta di programmi di riorganizzazione e valorizzazione di ampie zone urbane avviati di concerto da Comune e Ferrovie dello Stato (due soggetti che operano con finalità pubbliche), accomunati dall'interesse di riconnettere in un disegno unitario obiettivi urbanistici comunali e iniziative di FS - tendenti sia alla riqualificazione delle stazioni ferroviarie (e loro possibile destinazione anche ad altri usi) che alla valorizzazione delle contigue aree dismesse di proprietà - e di avviare, attraverso questo percorso, un processo strategico di trasformazione urbana in grado di coniugare riqualificazione ambientale, produzione edilizia di qualità e sviluppo economico.

Il programma è condotto dall'Amministrazione comunale in partnership con FS, RFI (e società immobiliari di loro emanazione) attraverso la sottoscrizione di un *accordo di programma* per il perseguimento essenzialmente di due obiettivi:

- migliorare l'efficienza e la qualità del servizio ferroviario, riorganizzando e riqualificando la stazione con i relativi servizi e lo spazio antistante quale nodo di connessione tra i trasporti pubblici nazionali, regionali e locali (anche intervenendo sulla stessa infrastruttura ferroviaria);
- realizzare all'intorno di tali nodi, nelle zone già edificate e nelle aree dismesse, una riqualificazione urbana come effetto della riorganizzazione delle condizioni di accesso e mobilità.

A questo proposito, in genere s'intraprendono le seguenti le azioni:

- individuazione e delimitazione delle aree d'intervento, e messa a punto delle iniziative urbanistiche e/o edilizie da intraprendere per risolvere le criticità rilevate;
- elaborazione dei progetti urbanistici, interventi edilizi e infrastrutturali idonei ad avviare le procedure per il finanziamento degli interventi, anche ricorrendo a capitali privati (meglio dire, principalmente!);
- organizzazione delle modalità operative e procedurali per la loro realizzazione, dai processi pubblici di consultazione e condivisione alle procedure di pubblicità, dalla definizione dell'interesse pubblico alle modalità di affidamento.

Si è già detto come molte città - soprattutto quelle grandi, ma qualche volta anche quelle medie - dalla fine degli anni '80 si sono strutturate, in Italia e negli altri paesi europei, quali motori di sviluppo, riuscendo qualche volta a coniugare attivismo produttivo con elementi di coesione sociale, o più spesso non riuscendoci.

I processi in atto di globalizzazione degli scambi e internazionalizzazione dei processi hanno spinto verso la riorganizzazione di ampie aree geografiche. Si sono così consolidati sistemi territoriali innovativi, sono cresciuti nuovi apparati economici e sociali, e le città si sono poste al centro di questi sistemi caratterizzandosi per la compresenza di strutture produttive e centri formativi, di poli universitari e luoghi di ricerca avanzata, di strutture sanitarie di livello superiore, di offerte turistiche aperte, di infrastrutture per la mobilità di massa sempre più ecosostenibili, metropolitane, bus elettrici, automobili elettriche (non più private, ma condivise e ridotte a puro mezzo di mobilità e, in una prospettiva sempre più vicina, "guidate" dall'informatica), biciclette con pedalata assistita. Modelli economici e sociali in parte ancora inediti potenziano l'organizzazione delle città, inserendole all'interno di una traiettoria di competitività sempre più spinta.

Le "quantità" della città novecentesca non ne determinano più il posizionamento gerarchico. La strategicità è affidata di solito alle alleanze e al sistema di relazioni, alla capacità di generare cultura, di attrarre e generare flussi di persone merci e informazioni. Città che hanno promosso reti collaborative si muovono spesso come città-stato in lotta fra loro.

Anche le politiche pubbliche sulle città, ne abbiamo fatto cenno più sopra, sono andate man mano trasformandosi: in particolare hanno dovuto sottoporsi a innovazioni di processo, ed elaborare nuove forme d'intervento, dal controllo di gestione al coordinamento delle strategie.

La classica diarchia tra pubblico e privato non regge più, ormai non bastano (o non servono) gli strumenti coercitivi propri del potere pubblico, le procedure amministrative, i decreti espropriativi, la

strumentazione burocratica indifferente ai costi di realizzazione e di gestione, incurante della provvista finanziaria, facilmente trasferibile sul deficit pubblico.

2. Tra visione e pragmatismo.

Milano è la città italiana che più di tutte negli ultimi venticinque anni ha saputo avviare intensi processi di trasformazione, grandi operazioni di rigenerazione urbana che hanno privilegiato insieme obiettivi sociali ed economici, tanto da divenire la città con la maggiore capacità di attrarre nuovi residenti (studenti e lavoratori con le più diverse qualifiche), sedi di aziende nazionali e, ancor di più, multinazionali, e quindi altri capitali.

Nel corso del 2018, Milano, con circa tre mld di euro, è stata la città europea che nel settore immobiliare ha fatto registrare il maggior numero di investimenti dall'estero, circa il 48% del totale, seguita da Monaco e Barcellona con il 40%.

Scenari Immobiliari stima che Milano nel prossimo decennio sarà in grado di attrarre nell'immobiliare capitali per oltre 13 miliardi di euro, superando in Europa, Monaco (10,8 mld), Amsterdam (10,2), Stoccolma (9,5), Dublino (9,1) e Madrid (8,7). I più rilevanti interventi di trasformazione urbana interesseranno una superficie di oltre 12,5 milioni di metri quadrati, su cui potranno essere edificati 6,3 milioni di mq (2,7 mln nell'edilizia residenziale; 1,3 mln nel terziario; 1 mln nel commerciale 650 mila in funzioni pubbliche di interesse generale). Trasformazioni che determineranno *“un impatto sul mercato immobiliare stimabile nell'ordine di grandezza di almeno 21 mld, per il 60% nel settore residenziale”*.²

Negli ultimi anni, sia a livello nazionale sia, soprattutto, a Milano, nel mercato immobiliare, il comparto degli uffici e l'attività di riconversione di vecchie abitazioni ubicate nel centro storico in residenze temporanee e hotel (*l'hospitality*) sono diventati i due settori più dinamici e resilienti. Importanti operatori del settore immobiliare prevedono, nel giro di 4/5 anni, l'esaurirsi della disponibilità di alloggi nel centro di Milano, non compensata da nuove iniziative per mantenere ampia l'offerta. Gli effetti sul mercato dell'affitto potrebbero essere dirompenti, e non solo per gli abitanti meno abbienti. *“Nella città-stato i prezzi stanno diventando una cosa seria. In questi giorni di Bookcity – ma le settimane in cui non c'è qualcosa ormai sono pochissime – impossibile trovare un Airbnb sotto i 120 euro. Per chi ha fatto il grande passo, e decidere di stabilirvisi, millecinquecento è il prezzo per l'oggetto dei desideri, il “bilo”³(il bilocale).*

La gestione di queste iniziative, quando dalle proiezioni (ancorché assolutamente attendibili) si passa alla fase realizzativa, è affidata al nuovo Piano di Governo del Territorio (PGT), ai Piani Integrati di Intervento (PII) e agli Accordi di Programma (AdP), strumenti attuativi per programmi di tale entità.

A un AdP, in particolare, è affidata la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione degli ex Scali Ferroviari.⁴

Ferrovie dello Stato, RFI e le altre società del gruppo, a cominciare da Metropolis all'inizio degli anni Novanta, hanno partecipato a tutti i programmi ministeriali, puntando, naturalmente, sulla riqualificazione di parti di città, piuttosto che su nuove espansioni urbane, anche se per molti anni gran parte dell'attenzione di FS è stata rivolta alla riqualificazione “dell'oggetto stazione”, per *“valorizzare e reinventare lo spazio pubblico trasformando i complessi immobiliari delle grandi stazioni in piazze urbane. Da anonimi luoghi di transito le stazioni diventano centri servizi tra i più affollati d'Europa, punti d'incontro, luoghi d'arte, di eventi e di cultura”*.⁵

Negli anni la disponibilità di aree era molto cresciuta, sia per la necessità di ottimizzare l'uso dell'infrastruttura ferroviaria, aumentando in particolare la domanda di linee ad alta velocità/alta capacità e scaricando al tempo stesso altri binari così liberati dall'uso ferroviario, sia per la crescente domanda di centri intermodali per lo scambio di merci con il trasporto su gomma, organizzati come sistemi integrati delle diverse modalità di trasporto e ubicati necessariamente al di fuori dei centri urbani.

La profonda trasformazione della logistica, come ebbe a sostenere Carlo De Vito rappresentante di RFI nel corso della Seconda Conferenza Nazionale del Territorio organizzata a Caserta dal MIT nel giugno del 2003, ha comportato la nascita di FS in quanto grande protagonista delle trasformazioni urbane.

Però in quei primi programmi ministeriali, e nel *progetto urbano* che ne derivava - comunque definito dagli strumenti urbanistici attuativi e/o dagli atti d'intesa e/o da quelli contrattuali ritenuti più idonei e dagli interventi pubblici e privati oggetto d'intervento - la partecipazione, che pure c'è stata, non ha mai assunto caratteri di vera e propria strategicità.

In alcuni casi, la presenza di FS e di RFI era infatti rivolta per lo più alla riqualificazione dell'edificio stazione e delle aree interne di svolgimento del servizio o di quelle immediatamente circostanti, comportando la riorganizzazione interna ed esterna del nodo trasportistico e il miglioramento della qualità ambientale e dell'accesso a uno spazio pubblico dove s'interfacciano differenti modalità di trasporto (treno-gomma o, raramente, treno-metropolitana-gomma). Altre volte, si è lavorato con il fine di migliorare l'accessibilità ad aree già edificate, favorendo la realizzazione di strutture di scavalco o sovrappassi dei fasci di binari e la riorganizzazione funzionale delle aree limitrofe. In altre volte ancora, si è proceduto all'eliminazione della barriera fisica della ferrovia quale vincolo paesistico ambientale e alla riqualificazione delle aree liberate da destinare a servizi pubblici o a interventi privati.

In tutti i casi esaminati, quella che è venuta affermandosi nel corso di questi anni anche grazie all'esperienza che si è accumulata, rispetto alle iniziali durezza di approcci che privilegiavano quasi esclusivamente il rispetto unilaterale delle iscrizioni in bilancio, è stata l'accettazione da parte di FS di un metodo fondato sulla capacità di partecipare a modalità innovative di promozione, progettazione, realizzazione e gestione degli interventi, attraverso l'integrazione di politiche urbanistiche e di settore e la concertazione fra attori diversi dello sviluppo urbano.

Il Comune di Milano, dal 2005 ad oggi (con avanzamenti e arretramenti, e anche con un lungo periodo di fermo), ha condiviso con FS, RFI e FS Sistemi Urbani S.r.l. l'iniziativa della trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse e in via di dismissione. Inizialmente, a luglio del 2005, ci fu una prima intesa fra Comune e Ferrovie dello Stato sottoscritta da Gabriele Albertini (in carica dal 12 maggio 1997 al 30 maggio 2006) con la quale si prevedeva la riqualificazione delle aree ferroviarie dismesse ed il potenziamento del sistema ferroviario milanese. Il 27 luglio 2007, l'intesa assunse le vesti di variante urbanistica con la firma di Letizia Moratti (30 maggio 2006/1 giugno 2011). L'Accordo è stato poi sottoposto nel 2012 a una sostanziale revisione, in particolare per quanto riguarda i carichi insediativi, dall'amministrazione di Giuliano Pisapia (1 giugno 2011/21 giugno 2016) e ha trovato conferma, con alcune ulteriori modifiche, con Giuseppe Sala, oggi in carica come Sindaco (già Direttore Generale del Comune con Letizia Moratti sindaco). Un atto varato con il consenso di un'ampia maggioranza consiliare (la questione degli scali, inizialmente approvata e poi avversata, è stata qualche mese fa ri-condivisa anche dal centro-destra che, probabilmente, non vuole passare per la forza politica che si è schierata contro una iniziativa di questa portata, anche nella speranza di un futuro rientro a Palazzo Marino). Così ha potuto proseguire nell'iter amministrativo, pur con profonde modifiche, durante i molti anni necessari, a prescindere di chi fosse al governo della città, senza che il sindaco successivo mandasse all'aria il lavoro svolto da quello precedente (evento rarissimo in Italia, a qualunque livello dell'amministrazione della cosa pubblica)⁶. Su questo riconoscimento che dura ormai da quindici anni non si ha alcun motivo per dubitare d'improvvisi inversioni di marcia.

3. I sette scali ferroviari di Milano.

Le sette grandi aree ferroviarie milanesi oggetto dell'Accordo di programma erano localizzate, fino a qualche decennio fa, in posizione marginale rispetto allo sviluppo urbanistico della città. Infatti nel periodo del boom economico (quando Milano e Torino erano i luoghi centrali dello sviluppo

industriale italiano) si ponevano infatti come aree di cerniera fra l'edificato e i grandi insediamenti industriali.

La riconversione industriale e la riorganizzazione del processo produttivo ne hanno decretato la caduta d'interesse e un pressoché totale abbandono; la nascita quarant'anni dopo del più importante mercato immobiliare italiano, insieme alla dichiarazione di costituire un patrimonio immobiliare non più funzionale all'esercizio ferroviario⁷, ha fatto uscire queste aree dall'oblio in cui erano cadute, e le ha rilanciate al centro dell'interesse del mercato grazie alla sopraggiunta centralità rispetto alla città edificata.

Certo, come qualcuno sostiene, la loro estraneità alla città, come spesso avviene in queste vicende, si presenta con due facce opposte. La separatezza dal processo di sviluppo urbano - fatta di muri e di barriere, di binari morti e di capannoni e ferro-rimesse abbandonate, che nel tempo hanno dato luogo a ciò che gli urbanisti chiamano vuoti urbani, zone prive o carenti di adeguata disciplina pianificatoria (nel caso in esame, erano qualificate come aree ferroviarie con edificabilità pari a zero) - le ha trasformate in luoghi trascurati, habitat naturalistici a volte inselvatichiti, sottratti all'edificazione più o meno intensiva, lontano dall'attenzione di speculatori e prive di apprezzamenti di valore. Sono aree dimenticate anche dai cittadini, deprivate di valori sociali, estranee al concetto di bene comune, e non appartengono a progetti socialmente condivisi.

Le aree in questione, come recita l'AdP per la loro trasformazione urbanistica, "[...] *interessano circa un milione e duecentomila mq, dei quali circa un milione di mq riguardano aree dismesse e in dismissione mentre la rimanente parte è costituita da aree strumentali [...]*".⁸

Dunque un'occasione straordinaria per lo sviluppo urbanistico, e non solo, della città. Bene! Si è di fronte al più classico dei confronti/scontri fra interessi contrapposti. Da una parte, il Comune di Milano vuole intervenire per la riqualificazione e il riuso di quest'enorme quantità di aree, che grazie alla stessa attività della collettività nel suo insieme, godono oggi di un vantaggio posizionale non indifferente, ma che non sono di sua proprietà. Dall'altra parte, Ferrovie dello Stato, un soggetto para-istituzionale, che però agisce per quello che è, una società per azioni, e attraverso un accordo con il Comune persegue l'obiettivo di massimizzare il proprio guadagno, pur con un occhio attento alle esigenze delle centinaia di migliaia di cittadini che si trovano in mezzo ai due contendenti, e che sono direttamente interessati a quello che avviene al confine con le loro abitazioni.

In sostanza, a fronte dell'impegno di FS di cedere una parte delle aree allo stesso Comune per destinarle ad usi pubblici e di intervenire finanziariamente per il miglioramento dei trasporti urbani⁹, il Comune, con una variante urbanistica, dovrebbe procedere al loro mutamento di destinazione d'uso (da ferroviario a residenziale, commerciale, direzionale, per attrezzature, comunque usi che ne rendano possibile lo sfruttamento immobiliare).

Da qui, il lungo tempo trascorso (oltre quindici anni e quattro Giunte comunali) nel tentativo di contrattualizzare, non senza difficoltà, un possibile accordo.

Inizialmente, la variante urbanistica del 2009 (prevista dall'Accordo Moratti del 2007), a fronte di circa 1.100.000 mq di aree da dismettere (cui aggiungere 190.500 mq funzionali all'esercizio ferroviario), prevedeva 845 mila mq di slp (superficie lorda di pavimento), di cui 236 mila mq da destinare a edilizia sociale e convenzionata e a funzioni d'interesse generale, per 25 mila abitanti insediabili. Come prometteva l'assessore C. Masseroli, "[...] *10 mila nuovi alloggi, di cui 3.600 di housing sociale, da vendere a duemila euro al metro quadrato o da affittare a 500 euro al mese. Ma soprattutto realizzeremo 750mila metri quadrati di spazi pubblici in gran parte destinati a verde*"¹⁰.

Con l'arrivo della Giunta Pisapia, che non condivideva alcune previsioni realizzative, l'Accordo fu accantonato. Dopo un periodo di due anni, nel corso dei quali Comune e Ferrovie ritrovarono una nuova intesa con il blocco della paventata "cementificazione" fatta intravedere da Masseroli, la nuova ipotesi di Accordo cambia profondamente le precedenti quantità. Si prevede infatti di destinare oltre il 50% del totale delle aree ad attrezzature d'interesse generale, una superficie lorda di pavimento edificabile di poco superiore a 676 mila mq (con una riduzione del 20% rispetto alla previsione precedente), oltre 156 mila mq da destinare ad alloggi sociali, riducendo a circa 15 mila gli abitanti insediabili e a 2600 gli alloggi sociali. La diminuzione degli alloggi di edilizia sociale fu

comunque ritenuta eccessiva e ancora troppo alto il beneficio lasciato a FS: l'ipotesi di Accordo fu respinta dal Consiglio Comunale nel corso delle sedute del novembre-dicembre 2015.

Da ultimo, con la Giunta Sala, il Consiglio Comunale a luglio 2016 ha approvato le Linee Programmatiche di governo del territorio insieme al documento relativo alle "Dieci occasioni per rendere concreta la nostra visione della città". Successivamente, con una delibera del novembre 2016, considerato che "[...] *Le aree ferroviarie non più funzionali all'esercizio ferroviario [...] rappresentano, sia complessivamente che singolarmente potenzialità eccezionali di rigenerazione urbana e di sviluppo economico e sociale [...]*"¹¹, lo stesso Consiglio approva la prosecuzione delle intese con Ferrovie, giungendo all'ultima versione dell'Accordo con contenuti molto simili a quelli del 2015. Con la delibera di novembre, la linea strategica fino ad allora seguita dall'Amministrazione è confermata con grande chiarezza: "[...] *da qui parte la rigenerazione sostenibile, ricostruire infrastrutture verdi, generare un mix di funzioni e creare relazioni forti con l'area metropolitana milanese. Con questi interventi Milano si propone come un modello di riferimento europeo per la rigenerazione urbana di tipo diffuso, in cui lo spazio pubblico e le aree verdi diventano fattore di promozione della qualità urbanistica e ambientale, identificazione collettiva e appropriazione sociale [...]*"¹².

La Delibera è stata approvata da tutti i gruppi consiliari, nessun voto contrario e la sola astensione di quattro consiglieri, tre dei 5S e uno di Rifondazione comunista.¹³ Il nuovo Sindaco e i suoi assessori, sulla base della delibera, hanno individuato gli obiettivi strategici e i temi prioritari per uno sviluppo sostenibile della città e del territorio metropolitano¹⁴, approvando la prosecuzione delle intese con Ferrovie e sottoscrivendo un nuovo Accordo riferito agli scali ferroviari (le quantità previste sono molto simili a quelle del 2015).

Nel 2013 De Cesaris, Assessore all'Urbanistica della Giunta Pisapia, aveva incaricato il Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano di produrre uno studio finalizzato a conoscere le aspettative e le attese delle comunità locali ("un percorso di ascolto" lo aveva definito il Comune) in relazione alla trasformazione degli scali ferroviari¹⁵. Una serie di incontri, nella forma del dibattito pubblico, ha coinvolto le istituzioni decentrate (i Consigli di zona), le associazioni locali e i cittadini. Lo studio, molto approfondito, è stato pubblicato a maggio 2014, diventando un allegato alla proposta di Accordo bocciata nel 2015.

Anche se il Comune ha avviato una nuova fase di consultazione da cui derivare ulteriori elementi d'interesse dalle richieste dei cittadini, alcune domande e attese "forti" non possono non essere accolte, questioni che ricorrono ogniqualvolta ci si trova, come dicevamo all'inizio di questo lavoro, ad affrontare problematiche di questo genere. Bene fa il Comune a incentivare la partecipazione dei cittadini ai progetti di riqualificazione, poiché la crescita di una domanda consapevole aiuta le istituzioni e tutti gli altri soggetti interessati alla trasformazione ad assumere le decisioni più opportune. La formula migliore appare ancora quella delle arene deliberative del dibattito pubblico (il *débat public* francese), che prevede di consultare i cittadini prima di prendere decisioni relative a opere o interventi di una certa rilevanza, e che soprattutto aiuta a far crescere il senso di responsabilità rispetto a utilità e costi di realizzazione.

Accanto alla questione della casa, sia in proprietà sia in affitto (che è sempre il tema fondamentale del rapporto Comune-Ferrovie), da affrontare tenendo conto della nuova conformazione della famiglia, ma anche dell'invecchiamento della popolazione, e delle nuove e diseguali condizioni economiche e finanziarie, si ritrovano sul tavolo della trattativa altri tre temi prioritari.

Un primo tema riguarda il superamento delle barriere, la necessità di ricucire e riconnettere parti di città, cosicché l'intervento tende ad essere vissuto *come occasione per passare da uno spazio murato e intercluso a un nuovo spazio di relazione tra parti anche molto differenti di città*¹⁶. Poi c'è la richiesta insistente di qualità urbana, e quindi le aree degli scali *dovrebbero diventare sede di servizi e centralità urbane a scale differenti, per contribuire a rigenerare e rivitalizzare parti urbane "periferiche"*¹⁷. Infine, la richiesta di una quota di spazi aperti da destinare a parco, in quanto *appare diffusa e radicata un'idea di parco entro la quale le dimensioni della gestione e della cura, in collaborazione con cittadini e associazioni, diventano fondamentali [...], un modo per garantire*

*presidio dello spazio pubblico. [Inoltre], [...] la possibilità di integrare il sistema del verde e delle attrezzature pubbliche alla scala allargata, traguardando le aree verdi dentro gli scali come tasselli di sistemi più ampi*¹⁸.

L'insieme di queste condizioni, con la loro proiezione nel tempo e nello spazio, e con la complessa gestione e organizzazione tecnico-amministrativa, costituiscono il progetto di città che Milano ha inteso costruire per i prossimi venti/trenta anni, dove i temi più rilevanti riguardano la realizzazione e l'uso di attrezzature e spazi pubblici (anche d'iniziativa e proprietà privata), insieme alla creazione di una rete di corridoi ecologici e di naturalità che mettano in relazione le aree d'intervento con gli altri parchi urbani, con il sistema dei navigli e con le aree naturali esterne alla città consolidata.

D'altro canto, però, la trasformazione d'interi pezzi di città richiede tempi lunghi, e le progettazioni e le realizzazioni dureranno anni (finora, ne sono occorsi quindici per la sola fase della concertazione; si ritiene che ce ne vorranno altri 15 o 20 prima che tutti gli scali siano definitivamente riqualificati), durante i quali le stesse condizioni istituzionali, economiche e sociali che sono ancora oggi in buona parte imprevedibili (o anche quelle di un domani più vicino) potranno subire variazioni, rielaborazioni, cancellazioni. Anche per questo, opportunamente, le richieste degli abitanti, che contribuiscono ad arricchire e qualificare le fasi successive del processo, in sintonia con gli esperti del Politecnico spingono per l'avvio di usi temporanei *degli spazi e/o degli edifici, anche parziali e discontinui*, [con la] *riattivazione temporanea degli immobili in abbandono; con strategie agili [con le quali] si possono ottenere prime riabilitazioni urbane in tempi rapidi e con interventi leggeri, con l'obiettivo di restituire alla comunità locale un "bene comune" che consenta l'attivazione di eventi e servizi, ma anche lo sviluppo di attività culturali, sociali, di microeconomie urbane*¹⁹.

Come in molte altre situazioni, anche nel rapporto con le Ferrovie dello Stato, Milano rappresenta, con tutta probabilità, la realtà più avanzata in Italia.

Intanto, soprattutto negli ultimi anni, è venuta crescendo la visione di una città nuova, elaborata progressivamente, per aggiustamenti successivi, con iniziative sociali d'interesse generale e con progetti urbani di rilevanza nazionale e internazionale. Interventi che hanno contribuito a modificare il volto della città e hanno consolidato e affinato le capacità professionali dell'amministrazione comunale, concorrendo, tutti insieme, a restituire l'immagine di una città che persegue tenacemente gli obiettivi che si è data (basti ricordare, nell'ambito delle pratiche di governo strategico del territorio avviate dai primi anni 2000, il progetto "Città di città" e i "Piani d'Area", elementi chiave di un processo di pianificazione per accordi, facendo ricorso a forme di governance multilivello).

Poi, il rapporto con FS (elemento di fondamentale importanza nell'elaborazione di questo progetto per una nuova Milano), inizialmente avviato da una amministrazione di centro-destra è stato (anche se con molte modifiche) confermato dalle successive Giunte di diverso orientamento politico. Un comportamento non comune, frutto di maturità politica, di un'attenzione all'uso del denaro pubblico (oltre che alle altre risorse utilizzate) e della non trascurabile efficienza dell'amministrazione comunale milanese (qualità che si ha motivo di ritenere che saranno confermate nella successiva gestione del procedimento avviato).

Milano ha saputo utilizzare in maniera efficace investimenti pubblici e investimenti privati, dotarsi di una capacità amministrativa strutturata, garantire continuità nei progetti tra fasi di gestione politica di diverso orientamento, offrire certezza delle regole e una gestione politica in grado di fare scelte a lungo termine, dando fiducia agli investitori sul mantenimento di un orizzonte temporale pluriennale, senza il quale è difficile sperare in qualunque investimento (e rendita fondiaria e immobiliare non hanno certo paura dei tempi lunghi!). Non vi è dubbio che quello di Milano è un sistema che si autoalimenta, i nuovi investimenti attraggono personale qualificato che ha bisogno di nuovi insediamenti i quali a loro volta necessitano di nuova infrastrutturazione, e richiedono altri investimenti, e via dicendo,²⁰ con ricadute di indubbia crescita della qualità dell'amministrazione comunale. Le differenze con Roma sono davvero notevoli e in tutti i settori: il declino della città come centro nevralgico del Paese e il suo ruolo ormai limitato a quello di semplice capitale burocratica e amministrativa sono sotto gli occhi di tutti (ma questa è un'altra storia, cui magari dedicare un altro numero di EWT).

4. Una città che volle farsi Stato. Ma non troppo.

Nel corso di un recente convegno, caratterizzato secondo quanto riportato dalla stampa dalla aperta polemica fra ministro per il Mezzogiorno e Sindaco sul carattere "Egoista o no?" di Milano (oltre che da quella con i governatori nordisti del centrodestra), non a caso Giuseppe Sala parla delle multi-utility della città come esempio di buona gestione (ma il suo riferimento era, naturalmente, all'intera amministrazione comunale come esempio di buon governo), dichiarandosi pronto a trovare una formula per allargare il loro raggio d'azione anche altrove. "Parliamone" dice, rivolto anche al governo centrale oltre che ad amministratori di altri enti locali.²¹ Subito dopo però, il Sindaco ammette che "[...] oggi è vero che Milano sta un po' fagocitando tutta la crescita che il nostro Paese potrebbe meritare [...]"²², mettendo un po' le mani avanti, quasi a fronteggiare l'accusa di Provenzano di un fossato sempre più profondo che la città (come sta avvenendo del resto nel mondo intero per tutte le altre grandi città)²³ si sta scavando intorno, in una sorta di ricercato isolamento dal resto dei territori, da "quei luoghi che non contano" (anche servendosi di una formidabile capacità di comunicare "qualità diffusa", con il percepito che si fa crescente realtà), costruendosi addosso l'immagine di una città che vuole farsi Stato (che, in realtà, già ragiona come le altre città-Stato del mondo).

Sarebbe interessante sperimentare da qualche parte in Italia quanto evocato dal sindaco di Milano: che cioè amministrazioni dotate di maggiori competenze ed efficienza possano affiancare e supportare, nello svolgimento di progetti di una qualche complessità, o anche solo per riportare a normalità situazioni di particolare deficit gestionale o finanziario (molte volte le due cose camminano insieme), altre amministrazioni che si trovino in situazioni di "in-capacità amministrativa", per aiutarle a migliorare la loro capacità d'intervento, anche se fosse solo per evitare il disimpegno di risorse finanziarie già stanziare.

Si tratta di comprendere, di là da un sistema comunicativo che si è soffermato su alcune frasi che avrebbero generato una presunta polemica tra Ministro e Sindaco, se sia possibile, proprio a seguito della pressante richiesta da parte di alcune regioni di autonomia differenziata (da molti letta come ulteriore fase di sganciamento dal resto del Paese anche dal punto di vista politico e amministrativo), garantire, con forme di sussidiarietà orizzontale, tempi e modi per superare gli antichi squilibri territoriali (a cominciare dai servizi essenziali quali scuola, sanità, assistenza, sviluppo sociale ed economico) e garantire la necessaria perequazione infrastrutturale (che è fatta di moderne ferrovie – essendo l'alta capacità un miraggio lontanissimo - strade, autostrade, porti, cablaggio). Per non assecondare la concentrazione quanto piuttosto la diffusione dello sviluppo, evitando di incrementare gli squilibri già esistenti con le regioni del sud, conseguenze probabili delle richieste dei governatori del nord di mantenere all'interno della propria regione l'intero ammontare del prelievo fiscale (aumentando la ricchezza di territori già ricchi), si potrebbero sperimentare, con il coordinamento del Cinsedo e per tutto il tempo necessario al riequilibrio, formule di affiancamento e di collaborazione tra strutture amministrative di regioni diverse, almeno nella fornitura e nella gestione dei servizi essenziali.

Torniamo ora a Milano e alle Ferrovie. L'amministrazione comunale ha avuto la sensibilità di avvalersi del Dipartimento di Architettura e di Studi urbani del Politecnico, una delle più qualificate strutture universitarie italiane, che ha restituito con profondità di analisi un percorso di ascolto attivo della popolazione interessata e di un numero significativo di attori locali. Un contributo estremamente ricco e articolato di domande e di attese, di conoscenze diffuse dei luoghi e di ipotesi di trasformazione, *di ipotesi progettuali di grande interesse e di connessioni possibili tra la riqualificazione degli scali e il ripensamento dell'intera città.*²⁴

Dalla trasformazione in S.p.a. nel 1992 e dalla partecipazione ai primi progetti urbani del 1993, Ferrovie dello Stato e le altre società collegate sono indubbiamente cresciute nelle loro operazioni immobiliari, in termini di attenzione alle esigenze degli enti locali e dei cittadini amministrati, di

presenza “leggera” nei rapporti con le amministrazioni, di capacità d’interlocuzione politica e di attesa dello svolgimento dei complessi iter amministrativi, di professionalità tecnico-amministrativa. Sono fattori di crescita di cui tener conto, utili per misurare un possibile coefficiente di disuguaglianza che potrebbe caratterizzare il rapporto tra un Comune e FS, a favore di quest’ultima. Sicuramente non è questo il caso del Comune di Milano, anche in considerazione dell’analogia crescita dell’amministrazione pubblica milanese.

Sarebbe comunque auspicabile che proseguisse l’opera di affiancamento e di avvalimento del Politecnico di Milano nello sviluppo delle attività di pianificazione territoriale e dell’economia (a me sembra molto difficile individuare altri soggetti pubblici o privati di eguale livello tecnico-scientifico) anche per le fasi successive, al fine di riuscire a comporre, in un ragionevole e duraturo equilibrio, l’insieme delle convenienze generate dall’Accordo, il necessario consenso sociale e le indispensabili risorse strumentali.

Di pareri contrari all’accordo fra Comune, regione Lombardia e Ferrovie dello Stato ne sono stati formulati molti, sono diffusi e si sono ampiamente manifestati, a partire dalla posizione del Movimento 5 Stelle che, come ricordato in precedenza, non ha votato la delibera di indirizzo proposta dall’amministrazione Sala. In primo luogo, le osservazioni principali sul piano giuridico.

Le aree ferroviarie in via di dismissione²⁵ sono appartenute originariamente al demanio statale poi, attraverso vari trasferimenti, sono pervenute a Ferrovie dello Stato S.p.a. (una holding che controlla diverse società operative, di cui si è fatto cenno in precedenza). Le aree, inizialmente acquisite con risorse pubbliche, da qualche tempo non sono più funzionali, dal punto di vista operativo, all’attività ferroviaria (per il cui esercizio, oltre che con investimenti pubblici, potrebbero essere pervenute al demanio statale anche grazie a procedure espropriative, con il sacrificio di interessi privati – la proprietà - a favore di interessi generali). In questa situazione, si sostiene, rappresentano un bene comune, che ha un enorme valore economico e da questo punto di vista non possono che restare in mano pubblica; una loro diversa destinazione, anche nell’ambito di vasti programmi urbanistici, è possibile, ma solo per altre attività sempre d’interesse pubblico generale²⁶.

Invece, con la sottoscrizione dell’Accordo, una parte considerevole di queste aree (con edificabilità pari a zero, in mancanza di un’intesa con il Comune) è veicolata attraverso una società privata, la Savills Investment Management S.g.R., verso investimenti immobiliari con la prospettiva di consistenti rientri finanziari; insomma, una classica manovra di speculazione edilizia.

Si sostiene, inoltre che, Ferrovie dello Stato S.p.a., - proprietaria di diversi milioni di aree ferroviarie dismesse o in via di dismissione localizzate in tutto il territorio nazionale e situate generalmente a ridosso dei centri storici delle città italiane (grandi e medie) e nei piccoli centri - potrebbe concentrare la proprietà di tutte le aree (non solo quelle di Milano) in una società immobiliare (che diventerebbe, insieme all’Agenzia del Demanio, la più grande società immobiliare italiana) e procedere in seguito alla sua privatizzazione. Ricorrendo poi alla sottoscrizione d’innomerevoli accordi di programma con decine e decine di Comuni, si potrebbe dare luogo alla più grande manovra speculativa mai avviata in Italia, servendosi di aree originariamente pubbliche.

Per contrastare questa possibile manovra di FS (oggi a Milano, ma possibile domani in molte altre città), oltre che evidenziare come le leggi che hanno nel tempo trasformato la natura giuridica delle Ferrovie non lo consentano (in quanto le aree sarebbero state destinate all’esercizio dell’attività ferroviaria), si dovrebbe far riferimento alla lesione del concetto di “utilità sociale” di cui all’art.41 della Costituzione. Se questo fosse vero, si sostiene ancora, la gestione delle aree dovrebbe allora essere affidata a un organismo di diritto pubblico sull’esempio di quanto avviene in altri Paesi europei e negli Stati Uniti (dalle *Société Publique locale d’Aménagement – SPLA* francesi alle *Urban Enterprise Zones – Development Corporations* inglesi e americane alle *Internationale Bauausstellung (IBA)* tedesche).

Altro motivo di opposizione è stato individuato nella possibile lesione del principio di concorrenza e di salvaguardia dei principi di mercato. Ferrovie dello Stato è insieme proprietaria delle aree suscettibili di sfruttamento economico da parte di una società privata cui le aree sono state conferite e gestore del servizio ferroviario in concorrenza con altri operatori del settore. Con queste

caratteristiche, potrebbe godere di una posizione di monopolio, gestendo per i prossimi 30 anni praticamente l'intera edificabilità del Comune (vendita dei diritti edificatori in qualità di concessionario individuato dall'Accordo di Programma); inoltre, potrebbe utilizzare i ricavi ottenuti dallo sfruttamento edilizio delle aree a beneficio del proprio bilancio e di quelli delle società controllate.

Infine, non ultimo profilo di contrasto, è la rispondenza delle attività di Ferrovie alle norme sugli appalti pubblici, nel caso di affidamento di incarichi di studio, di progettazione, di individuazione di potenziali partner per la realizzazione di programmi urbanistici o di interventi nel settore immobiliare e per quanto riguarda la composizione delle commissioni per gli affidamenti. In questo senso, sollevano dubbi di legittimità le modalità di scelta della società privata Savills Investment in rappresentanza del Fondo d'investimento Olimpia, così come le gare per alcuni interventi e la definizione dei relativi master plan nel campo dei servizi ai cittadini gestiti direttamente da Ferrovie. Una seconda tipologia di opposizione all'Accordo di programma, partendo dalle osservazioni giuridiche di cui sopra, riguarda anche la trasformazione fisica delle aree. Se le aree risultano di proprietà pubblica, le stesse sono già disponibili, nella loro interezza, per un "uso sociale" a vantaggio della collettività che, comunque, all'attrattività di quelle aree (e al contemporaneo apprezzamento della rendita), ha sostanzialmente contribuito con la crescita del "capitale sociale territoriale" sviluppatosi all'intorno e con gli investimenti infrastrutturali in precedenza realizzati. Basta agire di conseguenza!

Gli obiettivi principali, inquadrati in una logica di sostenibilità energetica, dovrebbero riguardare la costruzione di abitazioni (dall'*housing* sociale alle nuove forme dell'abitare solidale, con un contenimento sostanziale dei costi d'affitto o di acquisto) da destinare a una popolazione con caratteristiche assolutamente nuove e diverse dalle precedenti; la destinazione delle aree a grandi spazi pubblici (dai parchi urbani alla creazione di una rete di vie dell'acqua, con riduzione del consumo di suolo a fini edificatori privati) e a centri di servizi sociali, sanitari, assistenziali e di cultura avanzata (dalle start-up d'impresa alle occasioni di *co-working* o di *sharing economy*); il miglioramento della mobilità di persone, cose e informazioni con una riduzione dei pendolarismi e dei costi di trasporto, principalmente in considerazione delle funzioni di città-regione svolte da Milano nell'ambito dell'area metropolitana e dell'intero sistema territoriale regionale e nazionale.

Invece, il comune di Milano, *"si rivolge alle Ferrovie come se queste fossero un privato qualsiasi, dicendo: "Se vuoi costruire degli immobili nelle tue (mie) aree centrali (della mia città) devi lasciarmene in cambio la metà come standard, parchi e servizi. Solo così ti permetto di costruire (palazzi di lusso) e di rivendere al prezzo che vuoi (al massimo di mercato) e farci plusvalenze che potrai utilizzare per ripianare il tuo debito (dissesto), per nuovi investimenti ed in generale per il tuo profitto, visto che sei una S.p.A. e rispondi solo ai tuoi azionisti".*²⁷

L'esito potrebbe essere uno sviluppo a macchia d'olio, con la realizzazione indifferenziata di manufatti - residenziali, commerciali, direzionali, che cambieranno destinazione secondo l'andamento del mercato e della rendita - e che entreranno in concorrenza con destinazioni simili localizzate in altre parti della città, con conseguenti processi di svuotamento/riempimento.

Le FS, pertanto, conformandosi ai normali obiettivi delle S.p.a. di ricercare profitti per ripartire maggiori dividendi agli azionisti, per consolidare i bilanci e per aumentare il valore delle azioni, non faranno altro che vendere ai privati aree ricevute (gratis) dallo Stato e cedere le aree a standard al soggetto pubblico, comunque proprietario delle aree. Ci si troverebbe così di fronte, si sostiene, all'abbandono di funzioni di mobilità a causa della rinuncia ad attività ferroviarie e a un'intensa attività edilizia residenziale e commerciale, con la valorizzazione affidata esclusivamente alla rendita fondiaria (*"solo volumi e quotazioni di mercato"*), per rispondere alla domanda già presente sul territorio e al suo incremento nei prossimi anni.

Non a caso, gli scali più periferici (San Cristoforo), con un minor valore di rendita, sarebbero destinati alla realizzazione degli standard (verde e attività d'interesse generale), mentre sugli altri, in posizione più strategica, si realizzerebbero, anche in via perequativa rispetto alle aree a standard, maggiori volumi edilizi (la *classica colata di cemento*, secondo alcuni). Il privato, naturalmente, si

concentrerebbe dove maggiori sono le opportunità di spuntare prezzi di acquisto più elevati. *A chi servono appartamenti da 10-12 mila euro a mq?*

Al Comune, con riferimento alle attività di trasformazione delle aree, andrebbero gli oneri concessori per un ammontare stimato di circa 130 milioni di euro, cui si aggiungono 50 mln di euro per il potenziamento del sistema ferroviario. Qualora la cessione delle aree consentisse la produzione di plusvalenze²⁸ superiori all'importo fisso di 50 mln, FS è impegnata a investire a titolo di contributo aggiuntivo il 50 % delle plusvalenze eccedenti il suddetto importo in ulteriori iniziative per il miglioramento del trasporto pubblico. A queste risorse, le FS aggiungeranno 81 milioni di euro per incrementare la dotazione di verde, per realizzare connessioni ciclopedonali, parcheggi e interventi di miglioramento delle connessioni di alcune stazioni, e infine 97 milioni per la realizzazione del progetto della Circle line.

Alcune posizioni di contrasto all'Accordo sembrano essere state formulate per la mancanza (o la non conoscenza) di documenti indispensabili per poter procedere con un'iniziativa di tale rilevanza. Per rispondere almeno ad alcune osservazioni, qualora non sia già stato fatto, sarebbe indispensabile effettuare (o far conoscere, se già fossero disponibili) le analisi di fattibilità economica e finanziaria del programma, per stimarne i ritorni attesi e per misurarne la redditività. Bisognerebbe aver comparato, sulla base dell'individuazione e quantificazione dei costi degli interventi pubblici e di quelli privati, le convenienze economiche rispettivamente realizzate dal soggetto pubblico e da quello privato (assumendo che le Ferrovie dello Stato siano un soggetto totalmente privato!); considerare, fra l'altro, sulla base di valutazioni parametriche e di opportuni criteri e indicatori, l'ammontare delle risorse private destinate ad interventi pubblici; il valore degli immobili realizzati a seguito delle varianti urbanistiche conseguenti alla firma dell'Accordo al netto dei costi di realizzazione; il valore degli immobili oggetto di cessione a favore del soggetto pubblico o del proponente privato beneficiario; i tempi di realizzazione degli interventi pubblici realizzati direttamente dal proponente privato o con risorse private, l'affidabilità economico-finanziaria dei soggetti privati sottoscrittori, in funzione delle quote di rischio connesse all'andamento del mercato immobiliare; la capacità gestionale dei proponenti privati nel caso di realizzazione di opere soggette a tariffa, in locazione, o altro. Inoltre, ai fini di una più corretta valutazione dell'impatto urbano dell'Accordo di Programma sottoscritto, sarebbe opportuno eseguire le analisi d'impatto ambientale per risalire alla stima delle opportunità sociali e quella di impatto fiscale per una stima di convenienza per l'amministrazione locale.

5. Un possibile percorso.

Un'ultima considerazione. Com'è avvenuto per l'Expo', l'Amministrazione centrale dello Stato dovrebbe esercitare un ruolo di facilitatore nella messa in opera di politiche urbane di grande rilievo. Si potrebbe allora delineare il seguente percorso, con una premessa.

La premessa. Tutte le politiche e i progetti di trasformazione urbana avviati nelle grandi città del mondo sperimentano nuove forme d'intervento, di relazione e coordinamento tra i soggetti interessati. E' sempre più difficile imbattersi in programmi di una certa rilevanza caratterizzati dalla presenza del solo soggetto pubblico o del solo soggetto privato. In tutti i paesi occidentali (e non solo), all'immane ruolo di indirizzo, guida e coordinamento del soggetto pubblico, si affiancano strutture caratterizzate dalla presenza di diversi soggetti, a composizione mista pubblico-privata (li abbiamo ricordati più sopra e alla loro organizzazione si rimanda per utili suggerimenti). In Italia, senza grande successo, si era avviata l'esperienza delle STU (Società di Trasformazione Urbana) che, opportunamente rivista, potrebbe essere rimessa in campo.

Il percorso. Un primo passo potrebbe essere l'eliminazione dal tavolo dell'intesa milanese (e da quelle in corso o possibili nei mesi futuri, in altre parti d'Italia), il problema della titolarità di Ferrovie dello Stato S.p.a. nella proprietà delle aree dismesse o in via di dismissione perché non più funzionali all'esercizio ferroviario.

Le aree oggetto dell'Accordo di programma, come tutte quelle che Ferrovie dello Stato S.p.a. gestisce in regime di proprietà a fini immobiliari (diversi milioni di mq), sono in realtà, come da più parti sostenuto e come evidenziato, aree già di proprietà pubblica, (acquisite, in gran parte, attraverso procedure d'esproprio e, più raramente, acquistate) finalizzate all'espletamento di un servizio di interesse generale, come quello ferroviario.²⁹

La loro valorizzazione è cresciuta con lo sviluppo delle città, continuando ad avvalersi delle ricadute conseguenti all'investimento di risorse pubbliche per la realizzazione di servizi e attività di interesse generale³⁰. Nel tempo, sono spesso diventate aree strategiche per le città e per le iniziative urbanistiche intraprese dalle amministrazioni comunali, che si trovano a dover trattare con un soggetto pubblico, le cui azioni sono tutte di proprietà dello Stato, che si muove però con comportamenti speculativi.

In effetti si è preferito lasciare le aree in proprietà a Ferrovie dello Stato perché costituissero società di sviluppo immobiliare di tipo speculativo, lontane dalle sue attività aziendali di tipo operativo (nuova costruzione e riqualificazione della rete - con particolare riguardo all'alta capacità- e miglioramento del materiale rotabile, cui aggiungere, se del caso, la gestione dei complessi immobiliari destinati a stazione). Invece, si sarebbe dovuto procedere (e ancora si potrebbe fare, solo che vi fosse adeguata capacità politica!), retrocedendo allo Stato le aree non più funzionali all'espletamento del servizio ferroviario. Lo Stato potrebbe, tramite organismi di investimento collettivo del risparmio (primo fra tutti i Fondi immobiliari, gestiti da Sgr, società di gestione del risparmio, indipendenti e professionalizzate) ovvero con strumenti societari (le STU, già ricordate, o le SIIQ – società di investimento immobiliare quotate) conferire le aree ad uno strumento finanziario (evitando la creazione di inutili carrozzoni, che sarebbero esiziali!), cui potrebbero partecipare soggetti pubblici e privati trasparenti e certificati (quest'ultimi, naturalmente, in quota minoritaria), eventualmente apportando altri immobili collaterali e complementari al programma.

A seconda della natura dello strumento di investimento, a sostegno finanziario di programmi e progetti di grande rilevanza e diffusione territoriale, diventerebbe possibile emettere obbligazioni, ovvero, se lo consentono la natura e le condizioni dello strumento finanziario, procedere anche alla quotazione in borsa.

Nel caso di progetti di trasformazione urbanistica (la cui titolarità d'iniziativa non può che essere in capo al Comune, che continua ad avere una sua autonomia decisionale), la proprietà delle aree e/o dei manufatti interessati, si troverebbe, ad esempio, già nella disponibilità di un soggetto pubblico nazionale (di cui precisare lo stato giuridico), sostenuto anche da capitali privati provenienti da risorse territoriali, ma con la partecipazione azionaria maggioritaria pubblica locale e nazionale, a fronte del conferimento degli immobili, (del Comune, di FS con riferimento alle stazioni, di Agenzia del Demanio, delle Università, di Fondazioni, ecc.).

In questo modo, strutturando opportunamente la "mission" dello strumento, sulla base di indirizzi intesi a privilegiare, anche graduandoli, obiettivi di tipo sociale, ambientale, economico, trasportistico, definiti preventivamente in modo trasparente dall'autorità comunale, possono essere avviate tutte le necessarie attività di studio, ricerca, consultazione (anche con l'attivazione di arene pubbliche), valorizzazione, urbanizzazione e vendita delle aree.

Qualora la cessione delle aree, poi, consentisse la generazione di plusvalenze superiori al costo sostenuto per l'urbanizzazione e ai costi di gestione dell'iniziativa, le stesse potrebbero essere vincolate, nell'ambito dell'attività di regolazione dell'attribuzione dei risultati di gestione, alla realizzazione di ulteriori interventi di miglioramento della qualità urbana o di manufatti di edilizia pubblica, superando, così, il concetto di "contributo straordinario" e acquisendo, viceversa, quello di un miglioramento della condizione urbana generato in modo endogeno dallo stesso programma, attualizzando cioè, alla luce della presente complessità, la vecchia formula della legge n.10 del 1977, in base alla quale *"ogni attività comportante trasformazione urbanistica ed edilizia del territorio comunale partecipa agli oneri ad essa relativi"*.

Note

1. Milano vicino all'Europa
Milano che banche che cambi
Milano gambe aperte
Milano che ride e si diverte
...
(Lucio Dalla, 1979)
2. I dati e le stime sono tratte dal report *A star is born – Milano guarda oltre: ambizioni di una città*, Scenari Immobiliari in collaborazione con Risanamento, Milano, 10 aprile 2019.
3. *Contro Milano*, Michele Masneri, Il Foglio, 18 novembre 2019
4. **ACCORDO DI PROGRAMMA** Ai sensi dell'art. 34, d. lgs. n. 267/2000, per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse, e in dismissione, site in comune di Milano denominate: "Scalo Farini, Scalo Romana, Scalo e Stazione di Porta Genova, Scalo Basso di Lambrate, parte degli Scali Greco-Breda e Rogoredo, Aree ferroviarie S. Cristoforo", in correlazione con il potenziamento del sistema ferroviario in ambito milanese.
5. Un network costituito da 14 Grandi Stazioni in 11 città, con 2 milioni di visitatori al giorno, 800 unità commerciali, 230 mila mq GLA, 1900 impianti media. *The leading hub of brands. Siamo i gestori di una collezione di icone dell'architettura e della storia d'Italia, le 14 più grandi stazioni ferroviarie, con il diritto esclusivo di sfruttamento commerciale e pubblicitario. L'alta velocità ferroviaria ha accorciato l'Italia e le grandi stazioni contribuiscono a renderla ancora più attraente, diventando tappe di un viaggio nella bellezza, nello shopping e nelle eccellenze gastronomiche. Le nostre stazioni sono spazi che completano il viaggio, dove vivere un'esperienza unica e sviluppare nuove opportunità di business e comunicazione. Sono grandi piazze, dove convergono flussi, persone, prodotti, eventi, sempre in modo coinvolgente. Operiamo al centro di questi flussi; flussi di idee, di cose, di persone e di esigenze diverse. Ed è da questa posizione incomparabile e complessa che possiamo offrire occasioni uniche.* Dal sito di Grandi Stazioni
6. Si dovrebbe vietare per legge, la possibilità, a qualunque livello dell'Amministrazione pubblica, che un governo subentrante, ferma restando la possibilità di modifiche migliorative, possa interrompere o sospendere – se non per manifesto danno opportunamente da provare - un procedimento in corso o un'opera avviata dal governo precedente, quando il procedimento o l'opera siano giunti a una fase pre-definita dell'iter previsto (20%-30%?).
7. *"La città si muove, la ferrovia segue le indicazioni"* ha dichiarato Carlo De Vito, amministratore delegato di FS Sistemi urbani, nel corso dell'iniziativa *Dagli scali, la nuova città*, workshop aperto alla città del 15-17 dicembre 2016.
8. **Accordo Di Programma** ai sensi dell'art. 34, d. lgs. n. 267/2000, per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse, e in dismissione, site in comune di Milano denominate: "scalo Farini, scalo Romana, scalo e stazione di Porta Genova, scalo Basso di Lambrate, parte degli scali Greco-Breda e Rogoredo, aree ferroviarie S. Cristoforo", in correlazione con il potenziamento del sistema ferroviario in ambito milanese.
9. Nel prossimo decennio, è previsto circa 1 miliardo di euro d'investimenti sul sistema ferroviario del nodo milanese, in gran parte destinati alla costruzione e ammodernamento delle stazioni della Circle line, realizzata per migliorare le relazioni fra la città di Milano e il territorio metropolitano (dove, nel mentre, stanno sorgendo strutture di grande rilevanza come la "Città della Salute!" a Sesto San Giovanni e il "Milan Innovation District" presso l'Expo).
10. *Nei vecchi scali ferroviari 10mila case*, La Repubblica, 10 marzo 2009
11. Comune di Milano, Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale, n.44, 14 /11/2016.
12. Ivi, cit.
13. Per l'assessore all'Urbanistica Maran (PD): *"La delibera è frutto di un percorso condiviso di tutto il Consiglio comunale. Credo che questo sia il modo migliore per presentarsi al confronto con Ferrovie e Regione. Milano ha ben chiaro cosa si aspetta da queste trasformazioni: un futuro più verde dove centro e periferie siano connesse"*.
Bruno Ceccarelli, Presidente della Commissione Urbanistica: *"Il metodo che abbiamo utilizzato definisce un precedente virtuoso. Tutti i consiglieri di maggioranza e opposizione si sono sentiti coinvolti e hanno potuto contribuire nel percorso – ha commentato Bruno Ceccarelli, Presidente della Commissione Urbanistica.*
Carlo Monguzzi, Presidente della Commissione Mobilità e Ambiente *"È una rivoluzione copernicana. Faremo un parco grande come Sempione, case popolari e funzioni per i cittadini, ma soprattutto ogni passaggio sarà nella totale trasparenza e in piena condivisione con i milanesi"*
14. *"C'è la necessità di un'ottica metropolitana, non nel senso amministrativo della Città Metropolitana che sta nascendo con i suoi 4 milioni di abitanti, ma nel senso dell'Area Urbana che gravita su Milano, che quotidianamente influenza la città e ne viene influenzata. Parliamo quindi di un territorio di 7 milioni di abitanti che va da Novara a Bergamo e dal Po alla linea pedemontana Varese-Como- Lecco. Questa Area Urbana è una delle poche in Europa, e unica in Italia, che può reggere la sfida della globalizzazione con cui, volenti o nolenti, dovremo convivere (e sopravvivere!)".* Gli scali, la Partecipazione: e noi?, Livio Grillo Comitati X Milano municipio 1
15. *"Nel quadro di questo processo di interazione e contrattazione multiattoriale lungo e complesso, l'Amministrazione comunale ha deciso di promuovere un'attività di riconoscimento delle domande e dei progetti sulle sette aree interessate dall'Accordo di Programma, al fine di costruire un quadro delle attese delle comunità locali intorno alle aree soggette a potenziale trasformazione e di offrire materiali significativi alle fasi successive del processo di riqualificazione e progettazione. [...] non si è trattato di una attività di progettazione partecipata, ma di una indagine esplorativa costruita attraverso l'interazione con le istituzioni decentrate (i Consigli di Zona) e con una selezione di attori locali, volta a delineare aspettative, domande, proposte e progetti relativi agli scali, a organizzarle unitariamente e a consegnarle agli attori che stanno definendo contenuti e percorso del processo di riqualificazione, a partire dal comune di Milano".*

- Trasformazione degli scali ferroviari milanesi – Esiti di un confronto su attese, esigenze, e desideri dei soggetti locali, Report a cura di DASTU – Politecnico di Milano, Maggio 2014.
16. Trasformazione degli scali ferroviari milanesi – Esiti di un confronto su attese, esigenze, e desideri dei soggetti locali, Report a cura di DASTU – Politecnico di Milano, Maggio 2014.
17. Ivi, cit.
18. Ivi, cit.
19. Ivi, cit.
20. *“Milano è un modello che si autoalimenta lasciando sempre più indietro il resto del Paese: si fa l’Expo a Milano. L’Expo porta infrastrutture e terreni da riqualificare. Quelle infrastrutture e quei terreni dopo l’Expo restano e portano nuovi progetti, come Human Technopole, che attraggono capitale umano qualificato. E ancora nuove infrastrutture e nuovi progetti”* Rosario Cerra, presidente del Centro di Economia digitale.
21. *Metamorfosi. Le conseguenze del cambiamento.* Convegno Huffpost, Fondazione Giacomo Feltrinelli, Milano 11 novembre 2019. Nel corso del convegno, il ministro per il Mezzogiorno Giuseppe Provenzano, nella sezione dedicata alla riforma delle Autonomie, afferma che: *“Tutti decantiamo Milano, ma non è la prima volta nella storia d’Italia che è un riferimento nazionale. A differenza di un tempo, però, oggi questa città attrae ma non restituisce quasi più nulla di quello che attrae. Intorno ad essa si è scavato un fossato: la sua centralità, importanza, modernità e la sua capacità di essere protagonista delle relazioni e interconnessioni internazionali non restituisce quasi niente all’Italia. E’ la sfida che dovremo provare a cogliere”*.
- Il sindaco di Milano Beppe Sala, anche lui ospite del Convegno, replica pochi minuti dopo al Ministro: *“Milano restituisce nella misura in cui ci viene chiesto e nella misura in cui veniamo messi in condizione di farlo. Per esempio, le ex municipalizzate milanesi sono un esempio di buona gestione. Vogliamo trovare una formula per cui allargano il loro raggio di azione anche altrove? Parliamone”*.
22. Ivi, cit.
23. *How the megacities of Europe stole a continent’s wealth*, The Guardian, 13 November 2019.
24. Trasformazione degli scali ferroviari milanesi – Esiti di un confronto su attese, esigenze, e desideri dei soggetti locali, Report a cura di DASTU – Politecnico di Milano, Maggio 2014.
25. Per questa parte, si è fatto riferimento a *Sintesi delle osservazioni dell’Avv. Prof. Fausto Capelli sugli aspetti giuridici relativi alla situazione degli scali ferroviari milanesi*, Lombardia Sostenibile, Posted da Alessandro Visca, 10 luglio 2017.
26. Alessandro Balducci, prorettore del Politecnico e già assessore all’Urbanistica in sostituzione della dimissionaria Ada Lucia De Cesaris nella Giunta Pisapia, ritiene che la tesi potrebbe avere un suo fondamento sul piano ideologico, ma sul piano fattuale, il Comune ha già riconosciuto la proprietà delle aree a Ferrovie da oltre quindici anni sulla base degli Accordi di Programma e con progetti d’intervento inseriti nel PGT. Rimettere ora tutto in discussione, potrebbe esporre il Comune a richieste di risarcimento per molti milioni di euro. L’obiezione a questa ipotesi di risarcimento si fonda sul fatto che l’inserimento di progetti nel PGT risponde allo specifico compito del Comune di esercizio del diritto alla pianificazione urbanistica.
27. *Di cosa parliamo quando parliamo di scali ferroviari.* OFF TOPIC Lab. Politico, Milano, 25 gennaio 2016
28. Per plusvalenza s’intende la differenza fra il valore di cessione delle aree e la sommatoria di una serie di altri elementi meglio specificati all’art.15, punti 7 e seguenti dell’Accordo di programma.
29. L’Amministrazione autonoma delle Ferrovie dello Stato è stata istituita con il [Regio decreto n.250 del 15 giugno 1905](#), per la gestione diretta di 10.557 km di linee, denominata rete delle “Ferrovie dello Stato”.
30. In Italia, non mancano gli esempi di procedure avviate in favore di privati (società o singoli) che hanno visto aumentare, più o meno notevolmente, la propria ricchezza a seguito di procedure che hanno retrocesso in loro favore la proprietà di beni o attività realizzate con risorse pubbliche (cioè, di tutti!): basta solo ricordare gli innumerevoli processi di alienazione del patrimonio di edilizia residenziale pubblica.

Milano scali, progetti in corso

Emilio Battisti, Politecnico di Milano

L'accordo quadro tra Comune di Milano e Ferrovie dello Stato sottoscritto nel 2005 dal sindaco Gabriele Albertini, quando Giorgio Goggi era assessore ai trasporti, prevedeva che tutti i proventi derivanti dal recupero degli scali fossero utilizzati per migliorare il sistema di trasporto ferroviario milanese e regionale realizzando in particolare il secondo passante.



(Fig.1) Tracciato del primo e secondo passante del PUM

Tale infrastruttura, mai realizzata, avrebbe consentito a tutti i treni suburbani e regionali di circolare a Milano scambiando con le metropolitane in modo tale che le 500 stazioni della Lombardia sarebbero state direttamente collegate con il capoluogo.

Più che l'aspetto trasportistico, il progetto si proponeva di costituire la regione come unica città ove i sette milioni di abitanti, compresi nell'area entro un'ora di viaggio da Milano, si potessero muovere sulla rete ferroviaria come su una metropolitana urbana. Al contempo l'Amministrazione Comunale si sarebbe dovuta dotare di un Piano Direttore di recupero dei sette scali ferroviari, assicurando così la regia pubblica dello sviluppo urbanistico della città.

Nel 2007 l'Accordo quadro fu poi rivisto al ribasso da Letizia Moratti che accettò di utilizzare gran parte dei proventi derivanti dal recupero degli scali per l'acquisto di nuovi convogli, che non sarebbero serviti esclusivamente per migliorare il servizio di trasporto a livello locale ma, naturalmente, avrebbero potuto circolare ovunque. Mentre l'assessore Carlo Masseroli decideva di gestire la questione degli scali attraverso un Accordo di Programma (AdP) complessivo invece di farne un tema strategico da considerare, coordinatamente con le altre questioni di rilevanza urbanistica, all'interno del nuovo Piano di Governo del Territorio (PGT)

La Procedura dell'AdP è stata poi confermata nel 2012 dall'assessore Ada Lucia De Cesaris e dal sindaco Giuliano Pisapia che al termine del suo mandato ha registrato l'impasse più grave quando, dopo una lunga trattativa con FS Sistemi Urbani (FSSU), l'AdP non ha ottenuto la ratifica finale da parte del Consiglio Comunale di Milano.

In tale frangente il successore Giuseppe Sala è stato costretto ad avviare nuovamente la trattativa con FSSU per ridefinire un nuovo AdP approvato nel 2017 e attualmente vigente. E' questa la fase che più ci interessa considerare perché rappresenta il modo di gestire il recupero degli scali ferroviari che si è affermato non solo a Milano ma nelle altre città italiane grandi e piccole.

Per evitare che anche il nuovo AdP non venisse ratificato l'assessore Pierfrancesco Maran coadiuvato dai consiglieri Bruno Ceccarelli e Carlo Monguzzi ha ottenuto dal Consiglio Comunale una delibera di indirizzo (n. 44 del 14/11/2016), che ha elencato le condizioni da rispettare nella trattativa con FS, che saranno in gran parte disattese nella formulazione finale dell'AdP.

Nel frattempo, FSSU ha organizzato workshop, mostre e dibattiti che si sono protratti per mesi, incaricando cinque studi di fama internazionale (due dei quali milanesi) di elaborare delle *vision* per comunicare come si sarebbe potuto realizzare il recupero degli scali. Tutto ciò per favorire un generale clima di consenso da parte delle forze politiche e dei cittadini ma senza consentire una reale partecipazione alle decisioni. Sorprende che, per quanto nel frattempo sia stato fatto il concorso per il masterplan dello scalo Farini, nel sito di FSSU le aree siano offerte in vendita in riferimento a un progetto del tutto differente da quello che, come vedremo, ha vinto il concorso internazionale. Il che la dice lunga a proposito dell'importanza che FSSU intende assegnare ai concorsi di progettazione richiesti dal Consiglio comunale.



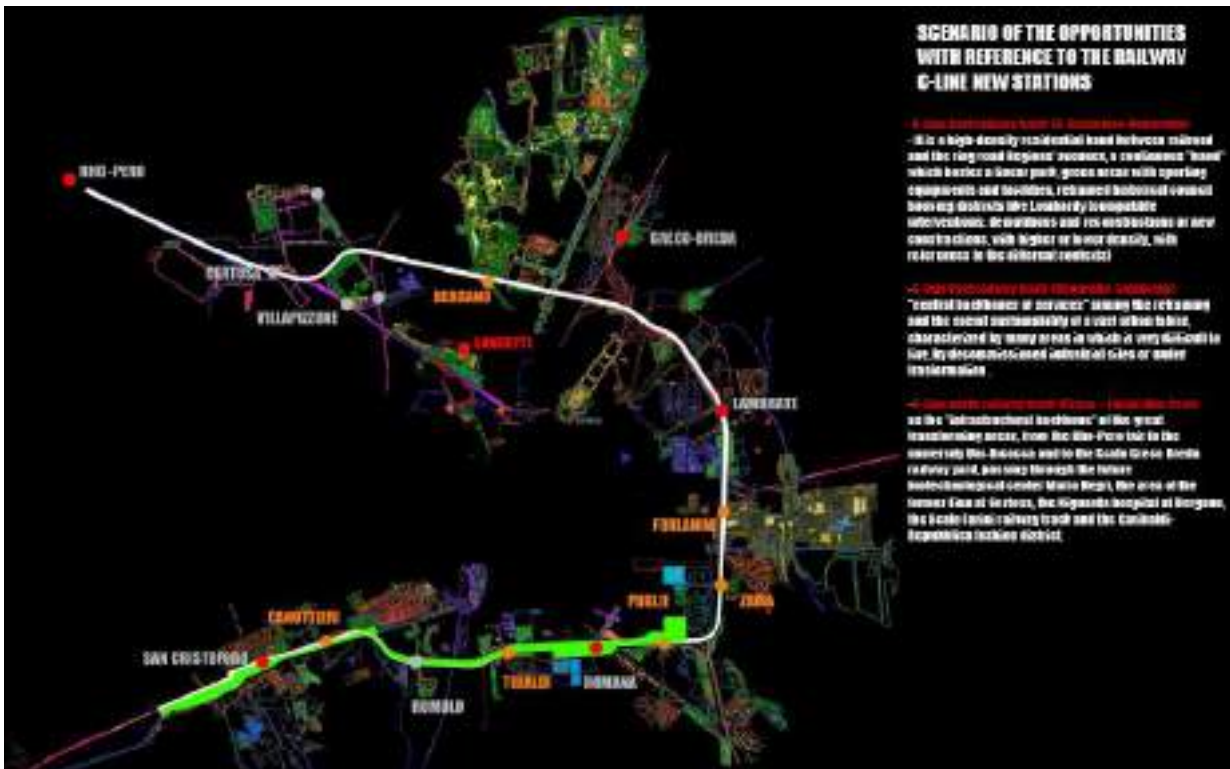
(Fig. 2) Planivolumetrico di presentazione degli interventi nello scalo Farini sul sito di FSSU

Va detto che le aree ferroviarie dismesse sono diffuse in tutto il paese ma a Milano rappresentano la più grande opportunità d'intervento urbanistico sia per la loro dimensione (1.200.000 mq) sia per la loro disposizione a corona intorno alla città storica, lungo la cerchia ferroviaria che costituisce la separazione con le periferie spesso in condizioni di grave degrado.

È evidente che se il recupero degli scali fosse concepito e gestito per governare lo sviluppo urbano e territoriale come ipotizzato nell'Accordo quadro del 2005, si potrebbe avviare il riequilibrio tra centro e periferie usando gli scali come cerniere e attestamenti di importanti trasformazioni e per la localizzazione di nuove grandi funzioni di interesse metropolitano, lungo il tracciato della cerchia ferroviaria.

È proprio con questo approccio che fin dal 2009, insieme ad alcuni colleghi ed esperti di varie discipline, è stata avviata una riflessione sull'intero sistema degli scali ferroviari svolgendo dibattiti pubblici. Raccogliendo idee e proposte messe poi a disposizione dell'Amministrazione comunale che avrebbe potuto utilizzarle per svolgere una propria doverosa regia pubblica, che è invece mancata per la totale assenza della volontà politica di ascoltare i suggerimenti dei cittadini.

Ridefinire il rapporto tra 'dentro' e 'fuori' della città consolidata: 'ricucitura urbana'



(Fig. 3) Milano con le principali funzioni lungo il tracciato (Fig. 4) Milano scali ferroviari, workshop 2009
 Emilio Battisti, Francesca Battisti, Leonardo Cavalli, Giorgio Spatti - Trasformazioni urbane, ruoli e dinamiche territoriali

Ma l'aspetto più grave è che il sindaco Sala e l'assessore Maran hanno sostanzialmente rinunciato alla tutela dell'interesse pubblico. Hanno concesso a FSSU enormi volumetrie sulle aree dismesse degli scali, originariamente pubbliche e non edificabili, in cambio di un modesto aumento, rispetto

all'AdP precedente, del verde e dell'edilizia sociale, senza ottenere una adeguata partecipazione ai proventi generati dall'operazione.

La questione degli aspetti economici è stata la meno discussa pubblicamente ma in base a stime attendibili, a fronte di quasi 2.250 mln di ricavi, dedotti circa 1.260 mln di costi si avrà un guadagno per FS Sistemi Urbani di quasi un miliardo di euro, e meno di 100 mln in opere pubbliche per il Comune di Milano.

COSTI: [milioni di €, (*) Fonte: Rel. Istruttoria 09/2015]			RICAVI: [milioni di €, (*) Fonte: Borsino Immobiliare.it]			
(*)smantellamento strutture ferroviarie	45,1		scalo	mq	€/mq	ricavo
(*)bonifiche	149,1					
(*)oneri di urbanizzazione	131,4		ROMANA	128.860	4.000	515
(*)extra-oneri per Scali Farini e Romana	80,0		FARINI (*)	341.755	3.773	1289
		406	P.TA GENOVA (*)	40.000	4.878	195
Costo costruz. medio (518.816 mqx1.300 €/mq)	674,5		GRECO-BREDA (*)	2.800	3.313	9
Progettazione (10%)	68,0		LAMBRATE (*)	3.313	2.830	9
Oneri finanziari (10% su media 3 anni)	110,0		ROGOREDO (*)	2.000	3.221	6
		853	incremento SLP/ SCV 8%			219
TOTALE COSTI		1.259	TOTALE RICAVI			2.244

Ma a parte questo aspetto non secondario, il fatto più preoccupante è che gli unici soggetti in grado di decidere come realizzare gli interventi sulle aree dismesse degli scali ferroviari sono FSSU e COIMA SGR. Manfredi Catella, amministratore delegato di quest'ultima, ha dimostrato di sapere molto bene come gestire nel proprio interesse il recupero degli scali. Oltre a tenere i cordoni della borsa di un miliardo e mezzo di euro raccolti da fondi di investimento a livello internazionale e fondi sovrani, detenendo soltanto 60.000 mq, pari a meno di un decimo dello scalo Farini, siede al tavolo insieme a FSSU, Comune e Regione e sembra aver ricevuto una delega in bianco a gestire tutta l'operazione di recupero degli scali.

Nel presentare al pubblico il bando del concorso internazionale per la trasformazione e rigenerazione urbana degli ex scali ferroviari Farini e San Cristoforo ha dichiarato che i concorrenti non erano chiamati a presentare un progetto urbanistico ma a elaborare la prefigurazione della "impostazione strategica del processo industriale" per la futura realizzazione degli interventi.

Con buona pace degli urbanisti e degli architetti.

La questione costituzionale della proprietà delle aree. I ricorsi al TAR

L'antefatto dei tre masterplan degli scali Farini, San Cristoforo e Greco-Breda sono state, come abbiamo visto, le *vision* commissionate da FSSU, per incarico diretto, agli studi degli architetti Stefano Boeri, Francine Houben, Ma Yangsong, Benedatta Tagliabue e Cino Zucchi. *Vision* Utilizzate per il *battage* mediatico finalizzato a ottenere l'approvazione dell'AdP da parte del Consiglio comunale, che sono poi finite in un cassetto.



(Fig. 6) Lo scenario dello studio cinese Mad Architects



(Fig. 7) Proposta di Stefano Boeri per scalo Farini



(Fig. 8) Lambrate II programma dello studio Mecanoo



(Fig. 9) La proposta dello studio EMBT per lo scal Farini



(Fig. 10) Proposta di Cino Zucchi per lo scalo di Porta Romana

I Masterplan degli scali Farini, San Cristoforo e Greco-Brada

I risultati del concorso internazionale per la redazione dei Masterplan di rigenerazione degli Scali Farini e San Cristoforo e della gara per l'assegnazione delle aree dello scalo di Greco-Breda sono stati pubblicati tra aprile e maggio scorsi. Vincitore del concorso per la trasformazione e rigenerazione urbana degli scali di Farini e San Cristoforo è risultato il progetto *Agenti Climatici* degli studi OMA di Rem Koolhaas e Laboratorio Permanente di Nicola Russi e Angelica Sylos Labini affiancati da Philippe Rahm architects, specialisti in architettura meteorologica, da Vogt Landscape Architects, dall'esperto in politiche urbane Ezio Micelli, dall'associazione culturale Temporiuso e dalle società Arcadis e Net Engineering esperte in temi di sostenibilità e trasporti.

Il progetto predilige un approccio ambientalista che tiene conto del fatto che i due scali Farini e San Cristoforo si trovano rispettivamente nel territorio asciutto e in quello irriguo, ricco di risorgive. Si concentra sulla progettazione di due parchi il cui obiettivo è di mitigare gli effetti inquinanti prodotti dalla città. Nello scalo Farini si propone a un grande bosco lineare che contribuisca a raffreddare i venti caldi provenienti da sud-ovest e a depurare l'aria dalle particelle più tossiche. Nello scalo di San Cristoforo si prevede un lungo bacino per la depurazione delle acque, parallelo al Naviglio, che dovrebbe creare un ambiente in grado di ospitare attività umane a forte valenza naturalistica e favorire una variegata presenza di flora e fauna.

Lo Scalo Farini

Gli aspetti fondamentali che caratterizzano l'intervento di recupero dello scalo Farini sono:

- il parco costituito dal bosco, che affianca i binari a nord-est, da via Valtellina fino all'altezza di via Caracciolo per una lunghezza di quasi 1500 m e una larghezza media di 100 m. Al di là dei binari, il verde attualmente frammentato viene ricomposto e integrato con nuovi servizi pubblici;



(Fig. 11) il progetto Agenti Climatici degli studi OMA di Rem Koolhaas e Laboratorio Permanente

- l'insediamento urbano costituito da isolati con una maglia stradale regolare sul versante nordorientale;
- l'individuazione di alcuni spazi pubblici che determinano centralità locali contraddistinte da differenti funzioni;
- il riutilizzo e la valorizzazione di alcune strutture esistenti all'interno dello scalo per una superficie complessiva di quasi 50.000 mq;
- il superamento dei binari tramite due *landbridge*, Ponte delle Arti e Ponte Nuovo, e un sovrappasso carrabile tra via Lancetti e Piazzale Lugano.



(Fig.12) Il superamento dei binari tramite due *landbridge*, Ponte delle Arti e Ponte Nuovo, e un sovrappasso carrabile tra via Lancetti e Piazzale Lugano.

All'interno dello scenario così definito vengono suggerite una serie di funzioni in parte pubbliche, che si integrano con quelle già esistenti, nominate con espressioni assai fantasiose come *Paesaggio meccanico* per indicare quanto resterà dello scalo ferroviario, *Parco delle sculture* per segnalare il Cimitero monumentale e il termine *Limpidarium* mutuato dal latino ma inesistente nella lingua originaria.

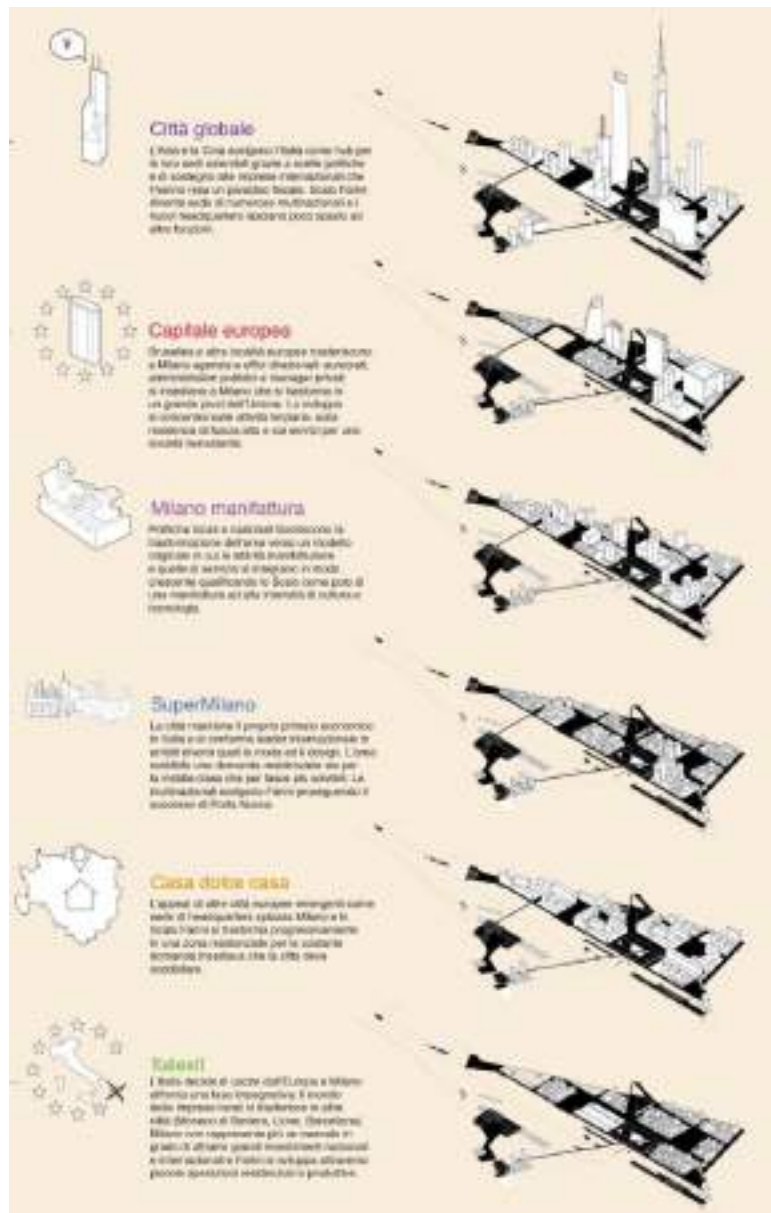
Allo scalo Farini rigenerato si potrà arrivare oltre che con mezzi di superficie, dalle fermate MM Cenisio e Lancetti. Quest'ultima diventerà un nodo intermodale per il collegamento con l'area metropolitana. Si potrà raggiungere con una ciclabile espressa di 6 km tra i nodi ferroviari di Porta Garibaldi e Bovisa e sarà tutta percorribile con una rete di corsie di 8 km. Arrivando in auto si sarà indirizzati al parcheggio interrato con maggiore disponibilità di posti con un sistema di *wayfinding* digitale che ridurrà i percorsi.

Assetto della mobilità che in sede di discussione pubblica è stato riproposto in tre differenti opzioni con maggiore o minore traffico di attraversamento e conseguente maggiore o minor presenza e ruolo del verde.

Nelle *Linee Guida* del bando si dice che: "la finalità del Concorso non è, quindi, la redazione di elaborati analoghi ad un "Piano attuativo" né un progetto planivolumetrico dell'area, bensì la

representazione di una strategia di rigenerazione, con particolare riferimento alle aree pubbliche, le connessioni e le infrastrutture verdi, dimostrando sia il raggiungimento degli obiettivi generali che la resilienza nel tempo, al mutare degli scenari socioeconomici della città”.

Il team vincitore del concorso ha assolto a questo compito indicando sei scenari economici dipendenti da fattori esterni di scala macroeconomica rispetto ai quali il progetto sarebbe in grado di adattarsi secondo una pluralità di orientamenti definiti: *Città globale*, *Capitale europea*, *Milano manifattura*, *SuperMilano*, *Casa dolce casa* e *Italexit*.



(Fig.13) Città globale, Capitale europea, Milano manifattura, SuperMilano, Casa dolce casa e Italexit.

Per gli autori "Il progetto infatti è attuabile sia nell'ambito di scenari di crescita economica - anche particolarmente sostenuta, ipotizzando un aumento delle volumetrie già oggi assentite (sic!) - che in contesti caratterizzati da una flessione della domanda di famiglie e imprese a seguito dei più diversi shock esterni."

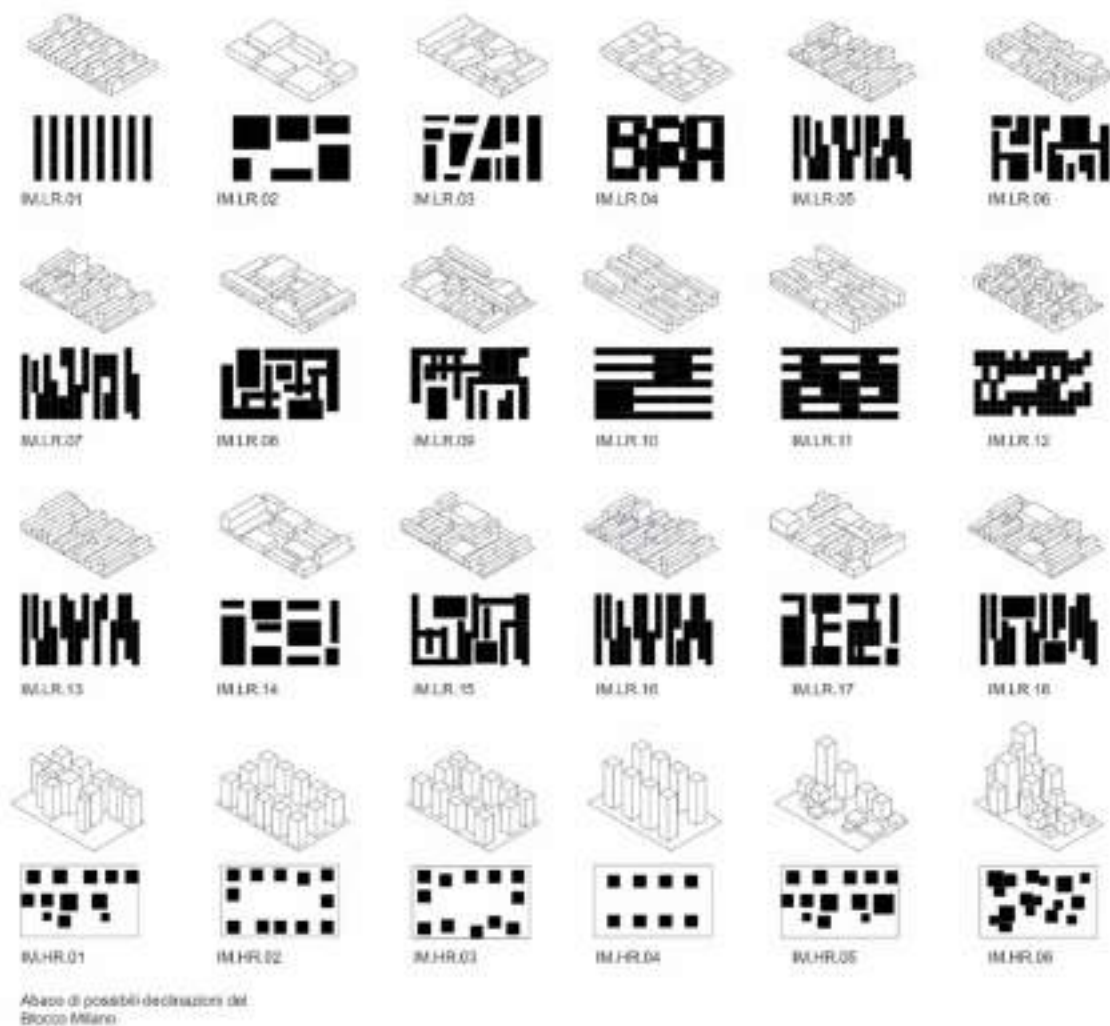
Resilienza Economica

I progettisti dichiarano che *“a restare costante nei più diversi scenari prefigurati è la maglia delle infrastrutture ambientali cui si aggiungono i molteplici sviluppi dei servizi destinati alla comunità: la città pubblica diviene quindi il principio organizzatore di molteplici scenari di sviluppo dell’area che ne declinano i futuri possibili.”*

Ci si domanda tuttavia come si possa immaginare di garantire le risorse destinate alla realizzazione di infrastrutture e servizi pubblici nel caso in cui gli scenari di sviluppo economico non siano quelli auspicati e come si possa perfino ammettere un *“un aumento delle volumetrie già oggi assentite”* nel caso dello scenario di massimo sviluppo rappresentato dalla cosiddetta *Città globale*.

Blocco Milano

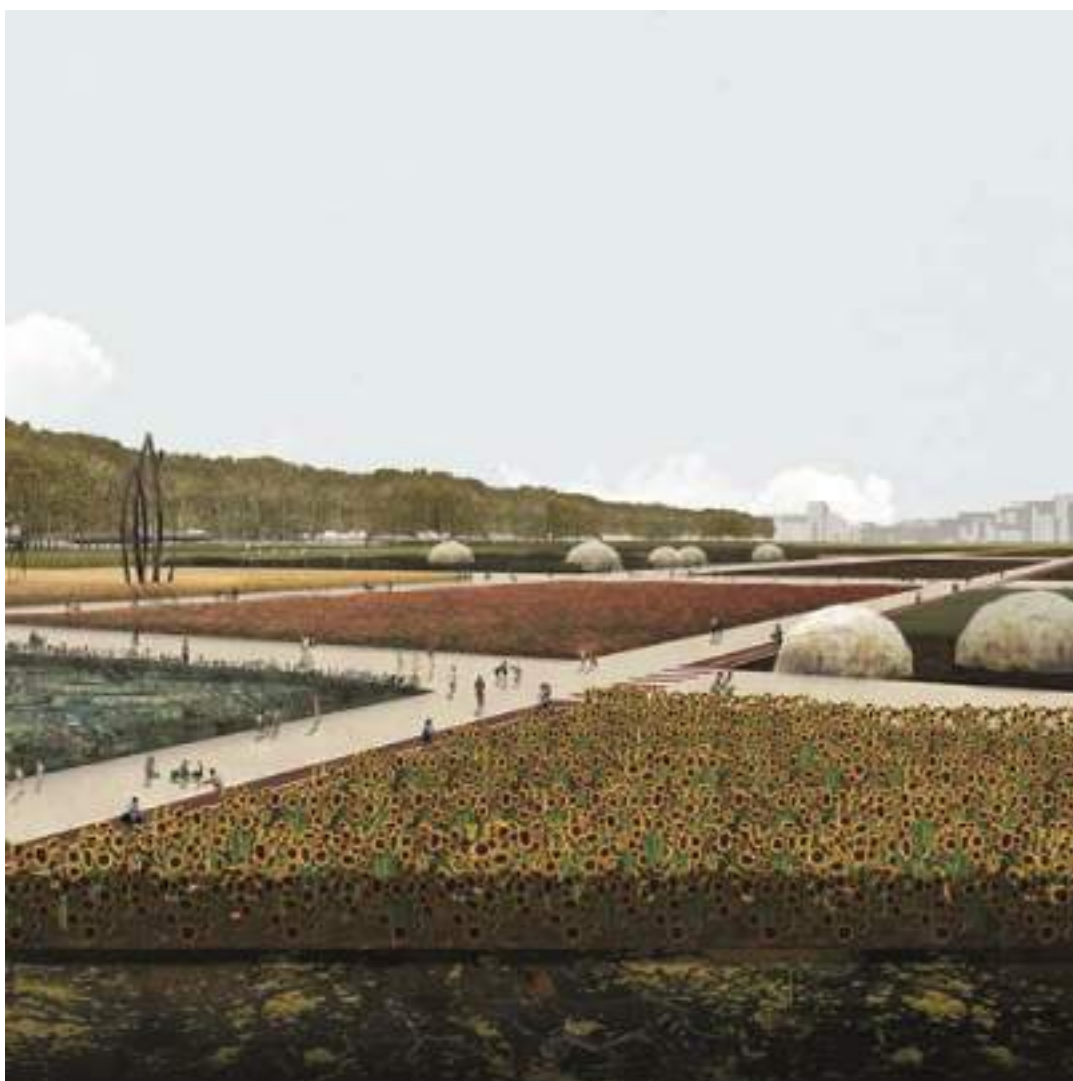
La proposta per il recupero dello scalo Farini si dilunga poi in un’analisi di come i nuovi isolati possano, in analogia a quanto già accade in altre parti della città, dare luogo a fenomeni insediativi resilienti, capaci di accogliere al loro interno attività collettive trasformando corti private in piazze, capannoni industriali in mercati tematici e spazi per eventi, tetti in terrazze pubbliche. Una porosità del tessuto che viene anche simulata con una ventina di esempi che sembrano di carattere assai scolastico.



(Fig.14) Blocco Milano

Il Tempo come risorsa

In un intervento di tale dimensione e complessità il tempo è un fattore strategico perché scandisce le fasi di una trasformazione che non potrà concludersi prima del 2050 e dovrebbe partire già nel 2020 con il tracciamento della nuova griglia del Masterplan, la realizzazione della pista ciclabile Farini-Bovisa, l'apertura della nuova sezione dell'Accademia di Brera e degli spazi aperti per laboratori e installazioni del programma Brera *land-art*. Inoltre, si dovrà predisporre l'area ad ospitare una serie di eventi: l'avvio della BUGA (Biennale internazionale di giardinaggio dedicata alla fitodepurazione) che si accompagnerà alla messa a dimora delle essenze per la bonifica dei terreni con vivai e serre didattiche e le Visite della Memoria dedicate a ciò che resterà dello scalo ferroviario.



(Fig. 15) Immagine fase 0 - subito

La cosiddetta Fase 0 prevede quindi una nutrita serie di iniziative e usi temporanei che potremo presto verificare quale consistenza ed efficacia possano avere per mettere effettivamente a disposizione dei cittadini lo scalo Farini.

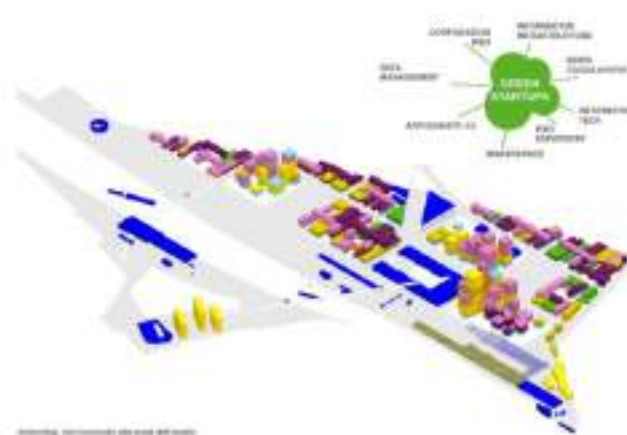
A questa prima fase alla quale, incautamente, non si assegna una durata, seguiranno altre tre fasi decennali durante le quali andranno progressivamente a compimento spazi pubblici, infrastrutture e servizi oltre agli interventi privati, di cui si offre una generica ma assai ottimistica rappresentazione

senza dare indicazione della strumentazione tecnico-economica in grado di perseguire gli obiettivi indicati.



(Fig.16) immagine fase 1-2-3 / 2030 – 2040 – 2050

Con l'avvio dei lavori i lotti già bonificati potranno accogliere palchi e strutture temporanee per eventi musicali. Un lotto della griglia verrà mantenuto come deposito di terra da scavo, si potranno organizzare eventi sportivi di motocross e sci invernale e godere dall'alto della vista sul paesaggio. "Nell'Ex Deposito Merci lungo la nuova pista ciclabile sorgerà un giardino d'inverno con bar e ristoranti, una ciclo officina oltre alle sedi di diverse *green start up*, associazioni sociali e culturali."



(Fig.17-18) Green infrastructure

Programma

Molteplici funzioni sia pubbliche che private dovranno insediarsi in rapporto alle superfici assegnate, rispettivamente per le aree pubbliche di FSSU e di COIMA. Ma senza alcuna indicazione di tempi e priorità che di un vero programma sono elementi essenziali.

L'ipotizzata porosità del cosiddetto Blocco Milano dovrebbe consentire una forte integrazione di differenti funzioni all'interno delle strutture edilizie nei nuovi isolati, ma tutto ciò dipenderà da fenomeni di mercato che non sono programmabili.

Il recupero dello scalo Farini intende qualificarsi come un sistema ecologico integrato ed equilibrato che combina varie componenti naturali e urbane “*con apporti attivi e passivi a impatto zero*”. Dal ricorso alle fonti rinnovabili alla riduzione del fabbisogno energetico degli edifici avvalendosi degli effetti dei parchi, dei corridoi ecologici e di altri dispositivi ambientali oltre allo stoccaggio e riuso delle acque meteoriche per ottenere l’invarianza idraulica sull’intera area.

Va tuttavia osservato che l’effetto di raffrescamento e filtrazione dell’inquinamento aereo dovuto al Lapidarium come sistema ecologico integrato, cioè l’insieme delle interazioni complesse morfologiche e funzionali tra struttura vegetata e struttura urbana, sembra piuttosto debole perché non sono abbastanza definite le morfo-tipologie urbane in relazione alla prevista “brezza urbana” generata dal sistema verde che si estende da nord /ovest a sud/est.

Essendo la maglia urbana prevalentemente perpendicolare alla direzione della brezza, l’effetto di mitigazione ambientale potrà essere rilevante solo sugli spazi e edifici contigui al parco lineare, dando un contributo minimo al raffrescamento dei corpi di fabbrica interni agli isolati.

C’è evidente discrepanza tra obiettivi molto ambiziosi e carenza di strumenti per raggiungerli. Poiché si prevede un centro di monitoraggio degli effetti del verde sulle isole di calore urbane ci si aspetterebbe qualche mappa della situazione esistente e la simulazione microclimatica ed ambientale del “sistema ecologico integrato” proposto. Ma per farlo sono necessari scenari di piano morfo–tipologici che permettano di ragionare su come una parte della città può prender forma in simbiosi con le strutture verdi per la mitigazione microclimatica ed ambientale.



(Fig.19) Green infrastructure

Lo scalo San Cristoforo

L'intervento di San Cristoforo si presenta anch'esso come un parco lineare compreso tra la ferrovia e il Naviglio Grande. Trovandosi nel territorio irriguo intercetta le acque inquinate con un articolato sistema di rogge e bacini di depurazione, che si immettono in una lunga vasca balneabile prima di andare a irrigare il Parco Sud.



(Fig. 20) Intervento su San Cristoforo

Si verrà così a creare un ambiente per mettere in contatto uomo, flora e fauna, favorendo attività sportive e ricreative attuando al contempo un dispositivo ecologico dove le zone umide a flusso superficiale funzionano come un reattore biologico la cui efficienza dovrà essere controllata da un centro di monitoraggio.

Ma va osservato che il ricorso all'acqua come risorsa per la climatizzazione estiva andrebbe molto limitata come evaporazione diretta perché è vero che il calore latente dell'evaporazione raffresca un po' l'aria, ma aumenta molto l'umidità relativa nel pessimo clima estivo caldo-umido di Milano, che non va peggiorato con flussi consistenti di acqua vaporizzata.

All'interno di questo bacino saranno realizzate vasche di depurazione, piscina interspecie e dello

sport per una lunghezza complessiva di oltre 1500 m. La Collina del Loisir realizzata con i materiali di scavo proteggerà le abitazioni dal rumore della ferrovia e offrirà anche qui un punto di osservazione panoramico.



(Fig. 21) bacino con vasche di depurazione, piscina interspecie e dello sport

Altre attrezzature e servizi sono costituiti da un nuovo ponte pedonale che collega la piazza della Stazione con il versante sud in corrispondenza del quale è prevista l'alzaia del mercato che interrompe la continuità delle nuove piscine. C'è poi da considerare il recupero della struttura del terminal auto-cucette, progettato da Aldo Rossi negli anni '80 e mai ultimato, che i progettisti propongono di avvolgere in un rivestimento trasparente per ricavare *“una grande stanza all'aperto a disposizione del parco e della città.”*

La non usuale proposta fa parte di un repertorio di soluzioni architettoniche dalle quali, per quanto scoraggiati dal committente, i progettisti non si sono esentati. Ne fanno parte la piazza e l'alzaia dei mercati di Farini e San Cristoforo, i ponti pedonali ma soprattutto gli spazi pubblici e il recupero per specifiche funzioni, anche pubbliche, di alcuni edifici esistenti nello scalo Farini.



(Fig.22) Piazza del Mercato Farini



(Fig. 23) Alzaia del Mercato San Cristoforo

Nulla si dice, a parte la ripetuta sottolineatura dei criteri di flessibilità e resilienza, a proposito delle caratteristiche degli interventi privati di urbanizzazione che saranno, in particolare nello scalo Farini, gli elementi di caratterizzazione architettonica la cui consistenza e qualità sembrano soprattutto affidate alla ciclicità degli scenari macroeconomici, dai cui effetti non si potrà prescindere, più che dai requisiti morfo-tipologici in grado di migliorare le condizioni ambientali.

Va osservato che il progetto *Agenti Climatici* per il recupero in chiave ambientale degli scali di Farini e San Cristoforo, costituisce sostanzialmente un auspicio rispetto al quale non sussiste alcuna certezza, non solo per la dubbia adeguatezza delle risorse a disposizione per realizzare le opere di urbanizzazione, il cui conto economico non è stato reso pubblico, ma soprattutto per l'assenza di una strumentazione urbanistica che possa dare esecuzione a contenuti e proposte mediante una specifica procedura attuativa.

Lo scalo Greco-Breda

Per il masterplan dello scalo di Greco-Breda si è fatto ricorso all'iniziativa lanciata nell'ambito dell'organizzazione internazionale *C40 Climate Leadership Group*, che raccoglie oltre 90 città del mondo una ventina delle quali hanno aderito a *Reinventing Cities*, indicando aree e immobili da riqualificare con interventi caratterizzati da sostenibilità ambientale.

Nel bando sono indicate dieci sfide ambientali riportate in tutti i bandi a prescindere dai temi progettuali e dalla scala degli interventi: efficienza energetica, uso di materiali sostenibili ed economia circolare, mobilità verde, resilienza e adattamento, nuovi servizi ecologici, crescita verde, gestione idrica sostenibile, rivegetazione urbana e agricoltura, inclusione e benefici per la comunità, architettura e design urbano innovativi.

L'innesto eseguito da un team multidisciplinare rappresentato dal Fondo Immobiliare Lombardia (FIL) gestito da Investire sgr e Fondazione Housing Sociale (FHS) e con lo studio Barreca e La Varra per il progetto architettonico e del paesaggio e Arup Italia per il progetto urbanistico e ambientale, è risultato il progetto vincitore.



(Fig.24) Scalo Greco Breda

Anche in questo caso l'approccio progettuale ambientalista si è posto tre obiettivi fondamentali: realizzare *“il primo Housing Sociale Zero Carbon in Italia, la gestione responsabile e resiliente delle risorse, degli spazi e della comunità nel lungo periodo, e la creazione di una Human Adaptive Zone, un quartiere collaborativo con un cuore agricolo.”* L'intervento è stato progettato per raggiungere un bilancio della CO2 pari a zero lungo tutto il ciclo di vita.

L'area di proprietà di Ferrovie dello Stato Italiane SpA (FS) e FS Sistemi Urbani SRL (FSSU) di circa 62.000 metri quadri, pari a circa un decimo dello scalo Farini, è composta dall'ex scalo ferroviario accanto alla stazione Greco-Pirelli, da un'area verde su via Breda e da un binario dismesso che si affaccia a ovest sul quartiere Bicocca.

Il progetto del masterplan prevede l'occupazione per il 72% da aree verdi attrezzate, con l'introduzione di 700 nuovi alberi. Un sistema di connessioni verdi, orti privati e didattici, un frutteto, serre e un giardino comunitario completano l'offerta di verde, che prevede con una quota per abitante di 38 mq.



(Fig.25) Scalo Greco Breda - planimetria

Planimetria generale

Saranno realizzati circa 400 nuovi alloggi di housing sociale, 300 posti letto per studenti. Tutti gli edifici dovranno essere “*Nearly Zero Energy Buildings*” integrati con sistemi costruttivi e tecnologici prefabbricati con un ottimale mix di materiali sostenibili, ai fini di minimizzare la produzione di CO2 e rifiuti, consentendo di smantellare e riciclare al 100% le strutture.

L’ottimizzazione e la flessibilità degli spazi abitativi hanno caratterizzato la progettazione architettonica di Barreca & La Varra: rapidità ed efficienza costruttiva, flessibilità spaziale e tipologica, dimensione morfologica e metrica compositiva, così come il contenimento delle quantità dei materiali necessari alla sua costruzione, sono alla base della scelta tecnologica della “*industrializzazione del prodotto edilizio*”.



(Fig.26) Scalo Greco Breda – immagini progettuali

L’articolazione dell’area in tre zone separate ha rappresentato uno degli aspetti problematici che i progettisti hanno dovuto affrontare e saputo risolvere assegnando a ciascuna di esse un ruolo ben preciso assecondando in parte le attuali destinazioni. Sul binario dismesso è stata prevista una pista ciclabile che porta fino all’Hangar Bicocca e un lungo vivaio comunale. Il comparto lungo via Rucellai è stato confermato in parte a orti e verde pubblico, mentre l’impianto più propriamente urbano è stato previsto in prevalenza sulle aree sottratte allo scalo, liberando via Breda dal traffico veicolare di attraversamento, portato a ridosso dei binari. Individuando anche una nuova piazza come elemento di centralità del quartiere nel quale edifici e verde architettonico interagiscono a formare strade e spazi pubblici di un insediamento urbano ben riconoscibile.

Nel progetto di Barreca e La Varra, gli aspetti architettonici sono particolarmente definiti sia dal punto di vista morfologico-insediativo che tipologico perché il bando prevede che il concessionario si impegni a realizzare il progetto presentato insieme all’offerta economica per acquisire le aree in diritto di superficie. La procedura adottata per Greco-Breda sembrerebbe quindi in grado di garantire

la realizzazione del progetto a scala urbana e architettonica, più di quanto potrà avvenire per i masterplan di Farini e San Cristoforo.



(Fig.27) Scalo Greco Breda prefigurazioni degli aspetti architettonico

Agli elaborati grafici è allegata una dettagliatissima relazione che illustra le soluzioni da adottare per far fronte alle dieci “sfide” del bando, che costituisce un vero e proprio manuale per progettare, realizzare e gestire gli interventi di scala urbana in chiave ambientale.

Ma anche in questo caso resta da valutare quale soggetto potrà controllare l’osservanza degli impegni assunti non solo in fase di realizzazione ma soprattutto nella futura gestione trentennale degli interventi.

Grandi strutture di dolore.

Alcune considerazioni sul concorso per gli scali milanesi

Gli scali ferroviari milanesi. Dall'epica del vuoto alla costruzione del consenso

Nina Bassoli (redazione Lotus International)

Ormai da diversi anni, anche a Milano come in altre città europee, il modello urbano di matrice "continentale" che immagina ogni edificio - o quartiere - regolato dai medesimi criteri tipomorfologici, ha lasciato il posto a un modello più flessibile di matrice anglosassone, che al contrario prevede lo sviluppo di alcune aree separate - o *enclaves* - come isole autonome. È chiaro che questo secondo modello si è rivelato particolarmente adatto a rispondere ai problemi sollevati dalle dismissioni delle grandi aree industriali e alle loro questioni di scala, di isolamento e di concentrazione delle proprietà. Per quanto riguarda Milano potremmo dire, un po' sommariamente, che l'ultimo grande progetto legato al primo modello è rappresentato dalla riconversione dell'area della Bicocca per mano di Vittorio Gregotti, mentre a partire dal nuovo millennio, tutte le recenti trasformazioni urbane hanno seguito per lo più il secondo modello, rappresentando esperimenti nuovi sul tessuto della città. A questa stagione si devono, in particolare, i progetti di conversione delle aree dismesse ex Alfa Romeo ed ex Lancia al Portello, della ex fiera nel nuovo quartiere di City Life e infine la complessa vicenda dell'area di Garibaldi-Repubblica che comprende a sua volta diversi nuclei di intervento¹. I grandi edifici iconici hanno fatto il loro ingresso nell'urbanistica milanese, facendo esplodere, in poco più di dieci anni, l'immagine consolidata della città, che aveva fatto della sua monotonia dechirichiana la sua icona, in un caleidoscopio di immagini globali. E una forsennata esigenza di "verde", se vogliamo anche per una comprensibile rilevanza delle discipline paesaggistiche per questo secondo modello, ha accompagnato questi processi, entrando nella vita urbana come una vera, improvvisa mania, tanto propulsiva quanto superficiale. Basti pensare che, ad esempio, nelle linee guida del bando per il concorso Farini-San Cristoforo, si vorrebbe un verde al contempo "ecologico" e "confortevole", due caratteristiche in sincero conflitto reciproco. Ad ogni modo, edifici iconici e nuovi parchi caratterizzano i nuovi quartieri, nei quali non si riconosce più Milano. Questo dato, per una città da sempre rivolta compulsivamente verso l'altrove e l'altro da sé, si è tradotto in breve in un nuovo tratto distintivo e amato, una sorta di inedito turismo in città, che suggerisce, quasi a sancire la dismissione delle industrie, la possibilità di usare i luoghi diversamente, non più per delle ragioni pratiche, funzionali o produttive, ma piuttosto a consumarli per delle ragioni edonistiche ed estetiche. I sette scali ferroviari dismessi, con i loro 1.300.000 mq al 90% in via di dismissione, si presentano oggi per certi versi con caratteristiche analoghe agli appezzamenti industriali appena reinventati. Si tratta di aree che saltano all'occhio, a osservare una planimetria o un'immagine satellitare, anche per forma, simili per scala e consistenza a quelle dei grandi vuoti del Parco Sempione (386.000 mq) e dei Giardini pubblici (172.000 mq), ma sporche, indesiderate, escluse: recinti obsoleti nella maglia della città, relitti inutili, ultimi custodi di quel carattere industriale e malinconico di una Milano triste, grigia e nebbiosa.

Milano è una città estremamente densa. I grandi isolati berutiani si srotolano fianco a fianco a partire dal tessuto più antico e compatto fino alla periferia. Ho sempre pensato che la sua tipica forma concentrica e la sua uniformità abbiano qualcosa di angosciante come alcuni racconti di Borges, come se, dopo averla percorsa tutta, e avere battuto palmo a palmo il suo suolo isotropo, ci si potesse ritrovare sempre al punto di partenza senza essersene resi conto. Fino a poco tempo fa,

inoltre, l'unica struttura di scala maggiore rispetto a tutto il resto era il Duomo, posizionato esattamente al centro di tutto, a conferma di quell'angosciosa uniformità della sua struttura. Cerchi concentrici, alta densità, e l'assoluta assenza di un elemento, uno qualsiasi, che abbia una scala diversa, con cui si confronti, che dia, in un certo senso, la misura delle cose, come può esserlo in molte capitali il fiume che le attraversa, un lungo mare dimenticato e poi ritrovato, una catena montuosa schiacciata come un fondale in fondo alle vie. Ecco, questi 1.300.000 metri quadri, legati tra loro in un unico grande sistema, sono qualcosa. Potrebbero esserlo almeno, e senz'altro lo sono stati nelle proiezioni di un numero indicibile di ricerche e di progetti, di tesi laurea e di concorsi, di accordi di programma e varianti urbanistiche, di mostre e di brani letterari². Strano a dirsi, ma per una città priva di quella dimensione che demanda a una scala superiore - quella della natura - il compito di sopportare parte dei nostri tormenti, le macchie nere degli scali prendono il ruolo di luoghi di avventura. Qualche riga di Testori, in cui Enrica indugia *soglia di un inferno*, che sarebbe poi lo Scalo Farini visto dal ponte della Ghisolfia.

«Benché giunta sul culmine del cavalcavia avesse subito scorto la strada, preferì fermarsi e lasciar che dal buio della periferia s'avvicinasse lo sferragliar strozzato d'un merci; come per distrarsi ne seguì anzi tutto il passaggio finché, preceduta dallo scatto d'alcune luci, la catena delle carrozze non fu entrata nel corridoio dei tetti e delle case dove pian piano scomparve. In quel momento abbassò gli occhi sul fondo del cavalcavia ed ebbe un nuovo attimo di terrore. [...] Si ritirò dalla spalletta giusto in tempo per veder una coppia che usciva dall'ombra; la seguì avanzare; poi temendo che salisse verso la circonvallazione attese qualche istante; con un senso di liberazione vide però che si portava verso il sentiero fiancheggiante la ferrovia, oltre il quale poco dopo scomparve. Allora si decise e con il timore di chi sta per varcar la soglia d'un inferno cominciò a scendere»³.

Credo che nonostante un certo formalismo, la foresta ovale al centro del progetto del gruppo Baukuh⁴, preservi in qualche modo la memoria, e il valore, di un luogo del genere per la città di Milano. Del resto è parte del gruppo di progetto anche Luca Doninelli, allievo-amico storico di Giovanni Testori, che allega un breve racconto alla relazione di concorso. Ma prima ancora due progetti.

Nel 1987, per una mostra preparatoria della XVII Triennale di Milano, *Le Città Immaginate. Un Viaggio in Italia. Nove Progetti per Nove Città*, per Milano erano individuate come aree di progetto quelle degli scali ferroviari - Bovisa, Porta Vittoria e Porta Genova -, proprio per il loro valore esemplare, sia da un punto di vista urbanistico che simbolico⁵. Il progetto di Giorgio Grassi per l'area dello Scalo Farini muove da una considerazione che lo vede come un varco all'interno del "tessuto edilizio più compatto ed esteso che si possa concepire" ⁶. Grassi oppone questo vuoto ai "muri grigi e sghembi" delle "periferie di Sironi" che "cadono definitivamente in rovina", definendolo come un luogo di inaspettata vitalità, in cui "ortaglie" e appezzamenti coltivati di varia dimensione trovano finalmente la legittimità e il valore di un "fatto urbano reale". Il progetto mira dunque a preservare questo vuoto con le sue colture, principalmente con un vincolo di inedificabilità, un gesto privativo che ne sottolinei l'origine residuale. Completa il progetto un "lungo, grande edificio", una "quinta sottile" che ha il compito di definire il limite del vuoto e di dotarlo di "forma".

Il progetto del gruppo Baukuh cita Grassi quasi letteralmente, o letterariamente, ma lo fa con la consapevolezza di chi nel frattempo si è attrezzato per affrontare con mezzi adeguati il famigerato passaggio dall'"etica della produzione all'estetica del consumo"⁷ che ha interessato Milano negli ultimi anni e che in generale ha colto, è utile sottolinearlo, la classe di intellettuali e professionisti locali gravemente impreparata rispetto agli standard globali, da cui le notevoli difficoltà ad affrontare la cosa. Il progetto di concorso affronta il tema della riserva vegetale con la consapevolezza degli effetti degli alberi sulle condizioni climatiche, della permeabilità dei suoli per i rischi idrogeologici e la fisiologia della "città spugna"; affronta il tema del "cuneo verde" conoscendo la biodiversità che si sviluppa lungo i binari, simile in tutta Europa, pari all'81% del totale conosciuto in tutta la città⁸ e il

tema dei percorsi pedonali in quota dopo che la Promenade plantée a Parigi e l'High Line a New York ne hanno già verificato limiti e forze. Come la provocazione di Grassi definiva la forma di un cuneo sull'asse nord-ovest, il progetto di Baukuh istituisce una nuova figura al centro del progetto, una foresta di 450.000 mq - più del Parco Sempione - che, continuando il tracciato del Cimitero Monumentale drasticamente interrotto dalla ferrovia in un'ellisse perfetta, riconnette, quantomeno formalmente, le due parti della città. Il Cimitero è assunto come nuova centralità, un nuovo polo dell'*entertainment* diversamente attrattivo.

Quando per la stessa Triennale, John Hejduk riceve la documentazione preparatoria per il progetto sullo Scalo Farini rimane "sgomento". Anche Hejduk trova un legame tra i cimiteri, gli ospedali, "le grandi strutture di dolore" e i vuoti ferroviari, e inizia da qui la costruzione di un progetto narrativo basato sulle angosce, più che sulle promesse, sugli esclusi, più che sulle rappresentazioni del potere, e fa abitare l'area da una strana tribù di animali architettonici viaggianti⁹ che trovano nelle figure incompiute degli scali le possibilità di far emergere le più complesse stratificazioni della città. «Non conosco Milano. Mi sforzo di capire Milano attraverso questo documento (l'atlante del Touring Club Italiano e la mappa piegata che vi è acclusa, ndr) che si presenta come una radiografia sbiadita [...] Sono disorientato. Le grandi aree segnate in verde sono quelle che saltano all'occhio... Parco Sempione, parco Forlanini, parco Lambro, scuola all'aperto Bosco Bruzzano, parco di Trenno, Monte Stella, parco Travaglia, parco Giorgella-Melinetto, parco Cava Buego, *parco Resistenza* (???), parco Verdi... e i grandi corpi dei laghi contenutivi... e quella grande, strana area segnata in marrone scuro: Fiera Campionaria. [...] E poi il Cimitero Maggiore... la lunga strada-viale che porta al parco dei defunti. Cimitero Monumentale, accanto allo scalo ferroviario, dove il fischio notturno del treno si confonde con i sussurri dei morti... I morti che ululano... la deamplificazione del loro decibel afflitti/pieni che attraversa i cristalli compatti della terra riducendo i gridi originari a un gemito/lamento. [...] Una città impregnata di grandi strutture di dolore... cimiteri... ospedali... istituti, nonché i loro collaboratori. Questa città di Milano così vasta a giudicare dalla mappa... che riempie la mappa... paradiso di Milano con una costellazione di croci nere su fondo grigio a contrassegnare l'ubicazione delle chiese, i ricettacoli di un dolore mitigato e talora accentuato... una celebrazione di eternità. Parchi, cimiteri, ospedali e le grandi linee ferroviarie. Queste ultime aprono dei solchi nel paesaggio/città come se fossero comete in movimento con code di polvere/stelle»¹⁰.

Mi ha molto colpito che al termine di un processo come quello condotto da FS Sistemi Urbani¹¹ per la costruzione del concorso Farini - San Cristoforo, a partire dalle consultazioni su invito nel 2017 e fino alle due fasi del concorso internazionale, le proposte finaliste non siano state rese pubbliche. Saremmo tuttora portati a pensare che avvalersi di una modalità comparativa per l'assegnazione di un modello di sviluppo rispetto a un'area, denoterebbe la volontà di far entrare quest'ultimo all'interno di un dibattito pubblico intenso, inclusi i vantaggi che questo comporterebbe in termini di consapevolezza e assimilazione del progetto da parte della cittadinanza. Dopo la prima fase di selezione su curriculum sono stati annunciati i gruppi finalisti: Oma, Arup con Snohetta, Grimshaw, Kengo Kuma e Baukuh¹². Stavo lavorando sullo scalo da un po' di tempo, e non vedevo l'ora di poter confrontare le proposte. Il progetto vincitore, *Agenti Climatici* del gruppo OMA / Laboratorio Permanente, è stato presentato subito, esposto in diverse occasioni e sottoposto a una sorta di negoziazione pubblica e, come avviene spesso per i progetti chiari, in breve la soluzione ha preso forma nella mente con una sorta di gestalt per cui non si riesce più a ricordare come altrimenti sarebbe potuto essere, ma io non facevo che chiedermi cosa avessero fatto gli altri, e come mai improvvisamente fosse scomparso il vuoto, fosse scomparso il parco che io avevo sempre immaginato. Le proposte sono semplicemente apparse, dopo qualche mese, smorzati i riflettori e concluso il processo di partecipazione, in una pagina del portale della società, caricate come i documenti necessari a una procedura burocratica senza alcun tipo di comunicazione¹³.

Viene il dubbio che uno strumento virtuoso come il concorso, tradizionalmente foriero di dibattito e confronto di idee sulla città, non rischi di finire per sostituirsi alla presa di responsabilità da parte

degli attori coinvolti nelle trasformazioni, dalle amministrazioni, agli operatori, e in seconda battuta anche agli architetti, ai critici, agli intellettuali e infine ai cittadini. Meriterebbe uno studio autonomo il piano comunicativo elaborato per queste circostanze. Il processo avviato è stato esemplare e generoso in molte sue fasi (ad eccezione senz'altro dell'ultima però, in cui appunto sono stati celati i quattro progetti finalisti non vincitori). La consultazione non competitiva dei cinque studi di chiara fama internazionale svoltasi nel 2017, ad esempio, oltre ad aver avviato il processo di generazione del consenso, ha aperto temporaneamente alcuni spazi all'interno degli scali, in particolare Farini e Porta Genova, di notevole interesse¹⁴. La possibilità di svolgere delle attività all'interno di questi luoghi ancora sospesi e di poterli osservare nel loro stato attuale sembrava suggerire l'occasione di una possibile parziale presa di coscienza sulla loro realtà. Gli strumenti sono sempre più sofisticati e, coinvolgendo una molteplicità di canali e ambiti che travalicano le discipline più strettamente urbanistiche e architettoniche, contengono certamente nuove verità a cui vale la pena di dedicare l'adeguata attenzione, a patto di non fermarsi al livello più superficiale, consci del fatto che questo è indirizzato in prima istanza a ottenere l'approvazione da parte dei cittadini. Nel valutare la natura dell'area, il valore del sistema degli scali per una città come Milano e infine le discussioni che ci sono state intorno ad essi - l'altissimo livello dei mezzi di marketing e di comunicazione, il basso livello del dibattito culturale e infine l'assenza del confronto tra posizioni progettuali diverse - sorgono diversi dubbi circa la natura procedurale di operazioni come quella in esame, dove l'assunzione del concorso come strumento sembrerebbe essere volta a costruire consenso più che confronto.¹⁵

Il gruppo di progettazione coordinato da Pier Paolo Tamburelli è composto dagli studi di architettura: baukuh (Milano), onsitestudio (Milano), Christ & Gantenbein (Basilea), Atelier Kempe Thill (Rotterdam), dai paesaggisti di Lola (Rotterdam), e dagli ingegneri di Tekne (Milano) e Cundall (Londra), in collaborazione con Luca Doninelli (Milano), Eugenio Morello (Milano) e Federica Verona (Milano).

Note

1. Il concorso per la riconversione dell'ex complesso industriale Bicocca-Pirelli, vinto da Vittorio Gregotti, è del 1989; Il primo dei Programmi integrati di intervento è quello stipulato nel 2001 dal Comune con le società Nuova Portello e Auredia per le aree dismesse ex Alfa Romeo ed ex Lancia nella zona nord-ovest di Milano; il concorso per l'area dell'Ex Fiera CityLife allo scopo di contribuire attraverso la riconversione al finanziamento del nuovo gigantesco impianto del nuovo polo fieristico di Rho-Però indetto dallo stesso Ente Fiera è del 2004; L'area di Garibaldi Repubblica segue una vicenda più complessa, ma dopo l'annullamento del concorso del 1991-92, dal 1999 gli impulsi provenienti dall'imprenditoria milanese interessata a creare nell'area un polo d'eccellenza, dal Comune di Milano intenzionato a riorganizzare i suoi uffici e dalla Regione Lombardia in cerca di un assetto definitivo per le sue sedi hanno avviato concretamente il processo di trasformazione, il concorso per il parco è del 2004. Nel 2005 il Comune di Milano e il gruppo Hines stipulano la Convenzione attuativa del Programma integrato d'intervento (PII) Garibaldi-Repubblica sancendo, di fatto, l'inizio dei lavori di realizzazione di un progetto (attraverso concorsi privati a inviti per la progettazione dei singoli edifici che rappresenta una tra le più grandi e complesse operazioni di riqualificazione urbana; Nel marzo 2005, con la stipula della convenzione per l'attuazione del Programma integrato d'intervento tra il Comune di Milano e il gruppo Risanamento spa, è stata avviata la realizzazione del progetto di Santa Giulia ideato da Norman Foster, Paolo Caputo, Marco Cerri e Giovanni Carminati. Cfr. «Lotus» n. 131, *Milano Boom*, 2007

2. Cft. Nina Bassoli, *Il grande vuoto. Scalo Farini*, in «Lotus», n. 161, *Meteomilano*, 2016

3. Giovanni Testori, *Il ponte della Ghisolfia*, Feltrinelli, 2013 [1958], pp. 257-258.

4. Il gruppo di progetto, unico con coordinamento italiano tra i finalisti, è composto da: Baukuh (Milano), Onsite studio (Milano), Christ&Gantenbein (Basilea), Atelier Kempe Thill (Rotterdam), Lola Landscape Architects (Rotterdam), Tekne (Milano), Cundall (Londra), Eugenio Morello (Milano), Federica Verona (Milano) e Luca Doninelli (Milano).

5. Sulla Bovisa lavoravano i gruppi di J. Hejduk, G. Canella e A. Acuto, G. Peichl, G. Grassi; Su Porta Vittoria: D. Agrest, M. Gandelonas, E. Battisti, G. Dall'Erba, C. Malnati, E. Marforio, M. Cerasi, S. Holl e su Porta Genova: A. Monestiroli, L. Snozzi, M. Arnaboldi, R. Cavadini, P. Koulermos, P. Nicolin; v. P. Nicolin, *Le Città Immaginate. Un Viaggio in Italia. Nove Progetti per Nove Città*, Catalogo della mostra, Electa, 1987 e «Lotus», n. 54, *Milano Triennale*, 1987.

6. «Il progetto guarda questa trasformazione, questa grande porzione di città che si svuota, come una straordinaria occasione tecnica per la città. Per una volta la "pura prospettiva tecnico-economica del profitto" che governa la crescita della città è andata a coincidere con la precettistica canonica dell'urbanistica funzionalista (nella fattispecie il modello della città radiale: la città mono centrica interrotta dai cunei di verde teorizzata da Eberstadt, Mòh-ring e Petersen negli anni venti). E ha fatto sì che, senza l'aiuto determinante di un piano, nel tessuto edilizio più compatto ed esteso che si possa concepire, si aprisse un varco tanto ampio e profondo quanto inaspettato. Il progetto vede questa fenditura continua e profonda nel tessuto edilizio della città non solo come un'occasione unica di trasformazione, ma anche come un problema, relativo alla forma della città, che contiene già in sé la sua risposta». Da «Lotus», n. 54, *Milano Triennale*, 1987
7. Si veda: Pierluigi Nicolin, *Milano Boom. Dall'etica della produzione all'estetica del consumo* in «Lotus» n. 131, *Milano Boom*, 2007
8. Si veda lo studio *Rotaie Verdi* effettuato dal Comune di Milano, allegato all'Accordo di Programma. Cfr. anche Ernesto Schick, *Flora ferroviaria*, Florette, Humboldt Books, 2015 (1980); Gilles Clement, *Elogio delle vagabonde. Erbe, arbusti e fiori alla conquista del mondo*, DeriveApprodi, 2017
9. Cfr. Antony Vidler, *The Architectural Uncanny, Essays in the Modern Unhomely*, The MIT Press, 1992
10. John Hejduk, Pensieri su Milano, *Pensieri sulla Bovisa*, in P. Nicolin, *Le Città Immaginate. Un Viaggio in Italia. Nove Progetti per Nove Città*, Catalogo della mostra, Electa, 1987 e «Lotus», n. 54, *Milano Triennale*, 1987, p. 270
11. Nel 2016 FS Sistemi Urbani commissiona ad AECOM, agenzia di..... che ha indirizzato lo sviluppo di grandi masterplan in tutto il mondo, tra cui, uno studio relativo all'analisi e documentazione di una serie di esempi internazionali di rigenerazione urbana e aree dismesse con caratteristiche simili agli Scali Ferroviari di Milano, allo scopo di identificare alcune linee guida per lo sviluppo delle proposte che seguiranno e per l'organizzazione delle fasi di lavoro. Nel 2017 ha luogo un "workshop" che vede coinvolti cinque studi internazionali su invito, Stefano Boeri Architetti, Cino Zucchi Architetti, Mecanoo, MAD Architects, Miralles Tagliabue EMBT. "Concorso Farini" per la progettazione degli Scali Farini e San Cristoforo è bandito nel 2018 da FS Sistemi Urbani S.r.l. e COIMA sgr S.p.A., in collaborazione con il Comune di Milano. Il RUP è Leopoldo Freyrie.
12. I gruppi completi: BAUKUH (Capogruppo), ONSite, Christ&Gantenbein, Atelier Kempe Thill, LOLA, Tekne, Cundall; OMA (Capogruppo), Laboratorio Permanente, Vogt Landscape Architects, Philippe Rahm Architectes, Net Engineering, Ezio Micelli, Arcadis Italia, Temporiuso, Luca Cozzani; ARUP (Capogruppo), Snohetta, Grant Associates, Systematica, Golder; GRIMSHAW (Capogruppo), Future City, Elioth, DAP Studio, Urban Silence, SEC, Studio Antonio Perazzi; Kengo Kuma and Associates Europe (Capogruppo), MAB arquitectura, Laps architecture, Agence Ter, Franck Bouttè Consultants, VIA Ingegneria.
13. <http://www.fssistemiurbani.it/content/fssistemiurbani/it/scali-milano/concorso-farini/team-finalisti---finalist-teams.html> (10/12/19)
14. I cinque progetti dell'iniziativa "Scali Milano Vision" sono presentati in occasione del Salone del Mobile in un padiglione temporaneo nello scalo di Porta Genova. Gli studi invitati con le rispettive proposte sono: Stefano Boeri Architetti, *Un fiume verde per Milano*; Cino Zucchi Architetti, *Sette bellissimi broli*, Mecanoo, *Ripensare gli scali come catalizzatori per una vita sostenibile*, MAD Architects, *Memoria e futuro: Milano rinasce*, Miralles Tagliabue EMBT, *Miracoli a Milano*.
15. Cfr. Laura Montedoro (a cura di), *Le grandi trasformazioni urbane. La sfida degli scali ferroviari a Milano*, Edizioni Fondazione OAMI, 2018



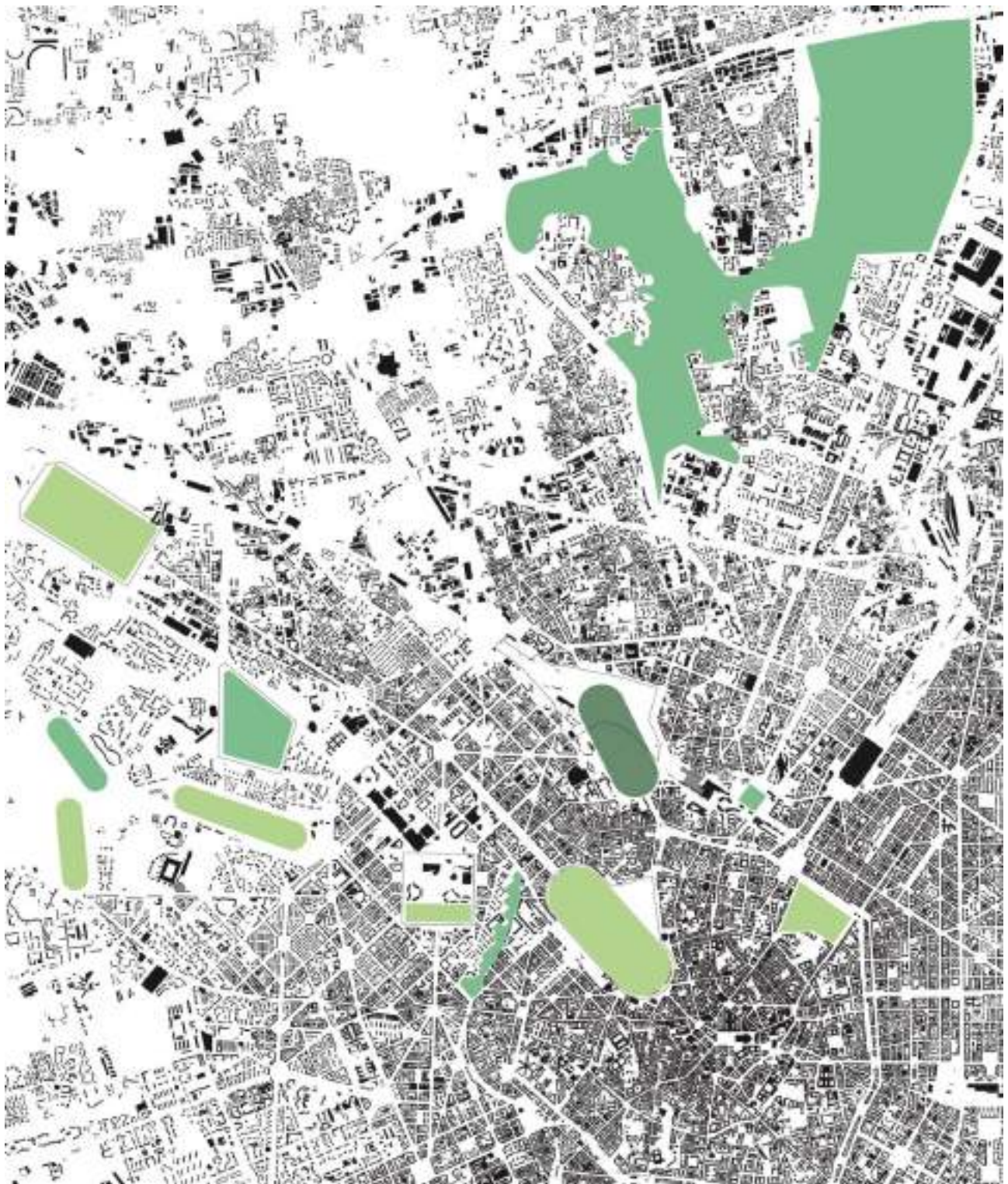
(Fig. 1) *Scalo Farini, modello*



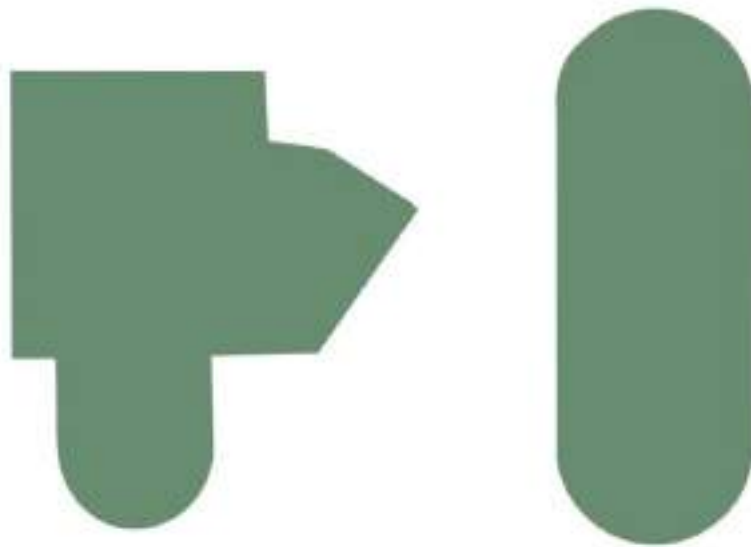
(Fig. 2) veduta aerea da sud



(Fig. 3) veduta notturna dall'interno della Foresta Ovale



(Fig. 4) sistema degli spazi verdi di Milano Nord



(Fig. 5) Parco Sempione e Foresta Ovale



(Fig. 6) Scalo Farini, programma

Il progetto urbano per gli scali ferroviari milanesi

Pasquale Mei (Politecnico di Milano)

Milano. Le nuove condizioni generali

Il disegno urbano, finalizzato al processo di modificazione e rigenerazione della città contemporanea, richiede in genere un tempo lungo, potremmo definirla una dimensione di “lunga durata”, quasi mai coincidente con le richieste incessanti espresse dalle condizioni rappresentate dal *tempo presente* dove gli interessi della sfera privata prevalgono su quelli della sfera pubblica. Oggi le condizioni economiche e finanziarie degli investitori, le uniche ancora capaci di muovere operazioni di trasformazione urbana, hanno come unico obiettivo la massima resa finanziaria delle operazioni messe in atto. Motivo per il quale gran parte delle risorse messe in campo vertono quasi completamente verso la costruzione di architetture notevoli, di tipo calligrafico, firmate da autori appartenenti allo *star system* internazionale, con il solo scopo di rendere al massimo il profitto, mentre il disegno dello spazio aperto, nei migliori dei casi, lo si usa come utile risorsa nei processi di compensazione delle operazioni immobiliari. Questo determina un mancato interesse nei confronti dello spazio pubblico, che è la parte fondante della qualità del *progetto urbano*. In questo modo si rinuncia ad una struttura integrata della forma urbana, in cui lo “spazio tra le cose” è più importante delle cose stesse, e si passa a quello che Vittorio Gregotti definisce un semplice accumulo di edifici (nota 1). La qualità dello spazio di relazione tra gli edifici, ne risente e manifesta a pieno la crisi dello spazio pubblico e di conseguenza dello stesso *progetto urbano*. Lo stesso Gregotti afferma che “lo sviluppo e la rapidità dei cambiamenti di ciascuna città in un mondo tale da rendere complesse per un urbanista la previsione e la pianificazione delle trasformazioni future [...] ci sia un’autentica rinuncia alla possibilità di immaginare una forma, un destino, un indirizzo di sviluppo: una rinuncia all’idea del rapporto tra la città e il suo disegno, che è sempre stata una costante nella storia. [...] Il disegno urbano implica una continuità nel tempo. Oggi la necessità della dimensione temporale prevale su quella dello spazio, facendo venire meno la necessità del ruolo del *progetto urbano*” (nota 2).

In queste condizioni generali, la città di Milano è interessata, negli ultimi anni, da un processo di trasformazione urbana che le permette di essere al centro dell’attenzione e del dibattito architettonico a livello internazionale. Molti, infatti, sono i casi studio a riguardo che hanno visto trasformare alcune parti dismesse e abbandonate della città, possibili grazie anche e soprattutto al forte interesse di gruppi finanziari e *real estate* ad investire in operazioni immobiliari in atto nel tessuto edilizio e che hanno dato modo di accelerare le azioni di trasformazione di alcune parti della città, come ad esempio: *Porta Nuova, City Life, Santa Giulia*, etc., definendo un nuovo skyline: *Unicredit Tower, Palazzo Lombardia, Torre Diamante, Torre Solaria, Bosco Verticale, Torre PwC, Torre Allianz, Torre Hadid*, le quali in poco tempo hanno trasformato la città conferendole un carattere di metropoli. Questo anche grazie al continuo fenomeno di crescita demografica della città, unica in Italia ad avere un trend demografico positivo. In questo contesto favorevole per la città si collocano le sette aree degli scali ferroviari oramai abbandonati da tempo.

In che modo l’esperienza di recupero delle aree dismesse degli scali ferroviari milanesi, in atto oggi, riesce ad inserirsi in un contesto più ampio della tradizione della cultura del *progetto urbano* sviluppatasi in Italia? Come i progetti per le 7 diverse aree, disegnate da altrettanti noti studi di

architettura internazionali, per conto della Società Rete Ferroviaria Italiana (RFI), hanno affrontato la relazione più ampia con il contesto urbano? Come invece ognuno di esse si trasforma in un possibile fulcro capace di attivare un processo di rigenerazione evitando il rischio della gentrificazione?

Possibili visioni urbane degli scali ferroviari milanesi

I sette scali ferroviari milanesi: *Farini, Porta Genova, Porta Romana, Rogoredo, Greco- Breda, Lambrate* e *San Cristoforo* (Nota 3), sono stati, nel dicembre del 2016, interessati dal Workshop intitolato “Dagli scali, la nuova Città”, tenutosi in uno degli scali, quello di Farini, e ha avuto come obiettivo la costruzione di “una piattaforma pubblica nella quale cittadini e stakeholder possano trovare spazio per una partecipazione attiva alla formulazione di aspettative ed obiettivi per la riqualificazione degli Scali Ferroviari di Milano. Il tutto, coerentemente ed in continuità con il percorso procedurale che FS Sistemi Urbani e il Comune di Milano hanno intrapreso per la sigla di nuovo accordo di programma” (Nota 4). L’esperienza ha visto momenti di condivisione e di confronto con la cittadinanza dando un sostanziale contributo alla discussione in vista della “redazione del Documento di Visione Strategica da parte del Comune di Milano e alla successiva definizione dell’Accordo di Programma tra FS, Comune e Regione Lombardia” (Nota 5).

Le attività di lavoro sono state suddivise in diverse possibili visioni di città: la *Città delle Connessioni*, la *Città delle Culture*, la *Città delle Risorse*, la *Città del Verde* e la *Città del Vivere*, ognuna delle quali ha intersecato cinque diversi macro-settori: economia, trasporti, architettura, ambiente e sociologia (Nota 6).

Il primo tavolo, la *Città delle Connessioni*, si è confrontato con i settori dei trasporti e dell’economia e ha riconosciuto in queste aree, storicamente dedicate alla mobilità delle persone e delle merci, la possibilità di connettere la città di Milano con la sua periferia, ad una scala locale e ad una scala più ampia con il resto del territorio. Dall’altro canto però se queste aree costituiscono a grande scala dei luoghi di soglia per l’accesso alla città, vere e proprie porte urbane, a scala di quartiere sono delle cesure all’interno del tessuto morfologico. Terza questione emersa è che la particolare collocazione delle aree a semicorona possa diventare l’occasione di connessione tra le diverse parti della città. Ultima questione è quella di considerare le aree degli scali come possibili “City Logistic” in cui poter razionalizzare e gestire al meglio la distribuzione delle merci in arrivo nella città.

Il secondo tavolo, la *Città del Vivere*, si è confrontato con il settore dell’Urbanistica e dell’Architettura. Oggetto di discussione del tavolo è stato il processo di *rigenerazione urbana*, e le modalità di partecipazione dal basso da parte dei cittadini per la definizione di una nuova modalità di condivisione sulle scelte di sviluppo della città. È emersa la necessità di governare le diverse scale del progetto, nello specifico quella territoriale e quella urbana, dei quartieri sostenibili dal punto di vista ambientale ed economico. Le parole chiave individuate sono state: *innovazione, connessioni, porosità, accessibilità, infrastrutture ambientali, identità*. Dal tavolo è emersa la volontà di avere una regia pubblica nello scenario delle decisioni con il promotore delle Ferrovie dello Stato.

Il terzo tavolo, la *Città delle Culture*, si è confrontato con le macro-aree della Sociologia e della Cultura. Nel tavolo si sono discusse le possibili infrastrutture - materiali ed immateriali - da connettere con il sistema culturale della città: fondazioni, università, musei etc. La parola chiave è stata *contaminazione*, ad esempio tra la dimensione scientifica e quella artistica, in modo da avere un fenomeno di irraggiamento verso l’interno della città e verso l’esterno per diffondere le azioni di rigenerazioni di aree minori collocate in prossimità degli scali. Sono state definite possibili metodologie per la costruzione delle diverse banche dati; per lo sviluppo dei processi partecipativi finalizzati alla definizione della domanda sociale; ed infine, per la costruzione di un osservatorio socio-economico.

Quarto tavolo, la *Città del Verde*, sono stati Ambiente e Territorio i due ambiti con il quale si è confrontato chi ha partecipato al tavolo di lavoro. È emerso che gli spazi aperti degli scali ferroviari sono l’elemento strutturante sulle quali le future trasformazioni dovranno fare riferimento. L’infrastruttura, ecologica,

economica e sociale, a servizio dei cittadini è il fattore predominante per la *connessione* tra i diversi spazi aperti. Il tema della *accessibilità*, insieme appunto a quella del collegamento è la condizione imprescindibile per la definizione dei futuri scenari. In ultimo la dimensione temporale, la dimensione gestionale e la dimensione processuale e del dialogo con i cittadini sono fattori che costituiscono elementi necessari per affrontare la trasformazione delle aree rafforzando i rapporti di convivenza sociale.

Ultimo tavolo, la *Città delle Risorse*, macro-aree: Economia e Statistiche Demografiche, si è riflettuto sulla possibilità di generare risorse ad una scala più ampia rispetto a quella della sola città di Milano, ad esempio considerare la città come capitale di una più ampia regione metropolitana e a scala internazionale. Gli investimenti dovranno fare leva su funzioni innovative della creatività e digitalizzazione coniugate alla tradizione meneghina: digitalizzazione della cultura, immobiliare per show room diffusi, finanza per le piccole imprese ad alta tecnologia.

I risultati ottenuti dai diversi tavoli di lavoro hanno definito le premesse per la costruzione degli scenari architettonici messi a punto successivamente da cinque diversi studi di progettazione internazionali. Nel mese di aprile del 2017, in occasione del Fuorisalone, sono stati presentati ed esposti, da parte di cinque diversi studi di progettazione - Boeri Architetti, Mad Architects, Mecanoo, Miralles Tagliabue EMBT, Cino Zucchi Architetti -, possibili scenari di sviluppo urbano, non vincolanti (recita il documento di sintesi del Workshop), le cui soluzioni progettuali sui diversi sette scali ferroviari sono state definite attraverso l'*Accordo di Programma* (Nota 7).

I cinque studi di progettazione hanno proposto possibili scenari, ognuno dei quali aventi diversi focus. Il Team di Stefano Boeri Architetti, ha lavorato sulla riforestazione urbana, "*Un fiume Verde per Milano*", in cui il 90 per cento della superficie complessiva dei sette scali è dedicata ad un sistema continuo dedicato a diverse forme di verde – *giardini, parchi, boschi* – ad uso pubblico, connesse tra di loro attraverso corridoi verdi che seguono le tracce dei vecchi binari. la restante parte del 10 per cento della superficie, invece, sarà dedicata a residenze ad alta densità lungo i bordi delle aree dismesse. Il sistema delle residenze prevede anche altre funzioni come laboratori, servizi culturali, biblioteche, ambulatori, asili, etc. Il Team Mad Architects, "*Memoria e Futuro: Milano Rinasce*", ha proposto uno scenario, connotato dall'insieme dei diversi caratteri urbani delle aree in cui in ognuna viene proposto una micro-città capace di relazionarsi alle seguenti tematiche: *connessioni, verde, vivere, cultura, economia*. Lo scenario complessivo prevede la connessione di tutte le aree attraverso una infrastruttura dedicata alla mobilità sostenibile.

Il Team Mecanoo, "*Ripensare gli scali ferroviari come catalizzatori di vita sostenibile*", definisce sette diversi hub multimodali, uno per ogni area, che diventano luoghi di incontro intergenerazionale in cui si possa vivere, lavorare e incontrarsi. Gli spazi saranno collegati tra loro attraverso una fitta rete di mezzi di trasporto pubblico e una capillare rete di piste ciclabili e pedonali immerse nel verde, capaci di relazionarsi non solo a scala locale, ma anche regionale.

Il Team, Miralles Tagliabue EMBT, "*Miracolo a Milano*", l'elemento acqua diventa il comune denominatore capace di mettere in relazione i sette scali, ognuno dei quali avrà una sua specifica funzione: Farini sarà lo scalo dell'acqua, Porta Genova della creatività, San Cristoforo dell'AgriCultura, Greco-Breda della luce, Porta Romana dell'innovazione, Rogoredo dei giovani e Lambrate del design.

Il Team di Cino Zucchi Architetti, "*Sette Bellissimi Broli*", gli spazi degli scali diventano luoghi aperti a diversi usi con la presenza di prati alberati, secondo la tradizione lombarda appunto del "brolo". Veri e propri gangli, intesi come strumenti per il disegno della città e del territorio, tra la scala urbana del quartiere e la scala della città estesa.

Tradizione e crisi del progetto urbano

Sappiamo oggi che la stagione del *progetto urbano* si è esaurita e un immenso patrimonio culturale, che si è sedimentato nelle scuole di architettura e ha generato la formazione di molti architetti, ha perso la sua carica eroica. Potremmo individuare nella tradizione del *progetto urbano*, inteso come *metafora dell'intermedio* (Nota 8) tra la possibile soluzione del progetto architettonico e la domanda

di architettura espressa, tre diverse soglie storiche. La prima, coincidente con il suo inizio, con Gustavo Giovannoni dove nei suoi appunti del *Corso di Architettura*, tenuto presso la Scuola di Architettura di Roma, la prima in Italia fondata nel 1919, egli afferma che “è fatta in gran parte per il pubblico e deve quindi rispondere ad un sentimento collettivo, e che ha essenzialmente carattere permanente”, quindi inteso come disciplina a servizio di trasformazione e sviluppo della città. Una seconda soglia la si può individuare negli anni '50 con la seconda stagione dei congressi CIAM. In particolare l'ottavo, tenutosi ad Hoddesdon, del 1951, intitolato “Il cuore della città” (Nota 9). Il tema e anche l'originalità che le architetture italiane di questo periodo esprimevano era “Il colloquio con l'*ambiente*”, così come lo definisce Manfredo Tafuri (Nota 10). Terza ed ultima stagione del progetto urbano è stata la cosiddetta *Scuola Morfologica Italiana* (Nota 11). A distanza di anni, sembra oramai, la tradizione del *progetto urbano*, versare in una condizione di dispersione, così come definisce Fabrizio Spirito, nel suo volume *Mappare per figure. Zona, infrastruttura, carattere* (Nota 12).

Ma quali sono oggi le strategie progettuali messe in atto nelle operazioni di trasformazioni urbane della città contemporanea? Come il recupero e la trasformazione delle aree abbandonate della città di Milano, nello specifico quelle degli scali, vengono affrontati dal punto di vista del *progetto urbano*? Dopo la proposta dei cinque diversi scenari presentati nell'aprile del 2017, alcuni degli scali sono stati recentemente oggetto di nuove proposte progettuali. Il primo per la redazione del Masterplan di rigenerazione dello Scalo Farini e San Cristoforo (Nota 13) per mezzo del concorso internazionale (Aprile 2019), suddiviso in due gradi, bandito da FS Sistemi Urbani e da COIMA (Nota 14). Il progetto vincitore è risultato il Masterplan “Agenti Climatici”, del gruppo OMA e Laboratorio Permanente (Nota 15), la proposta consiste nel disegno di due dispositivi ambientali per le due aree: uno blu, lungo il sistema lineare di San Cristoforo per la depurazione delle acque, e il secondo verde, per Scalo Farini, attraverso un bosco altrettanto lineare. Entrambi i sistemi contengono al loro interno spazi pubblici dislocati in punti strategici dell'area. I due nuovi parchi lineari sono intesi come dei filtri ecologici e designano la frontiera del sistema idrografico a sud della città di Milano e quello del sistema verde a nord. Lo sviluppo dell'area dell'ex-scalo Farini prevede all'interno del suo parco, di oltre 300 mila metri quadrati, mille alloggi in housing sociale, edilizia convenzionata e libera e la nuova sede dell'ampliamento dell'Accademia di Brera, mentre l'area di San Cristoforo è completamente dedicata al verde. L'operazione sui due scali ha come obiettivo quello di riconnettere la città a scala più vasta, mettendo a sistema le aree di *Porta Nuova* con l'asse per *Bovisa*, mentre quella di San Cristoforo di mettere a sistema il Parco Agricolo Sud con i quartieri di *Lorenteggio* e *Giambellino*.

Altro scalo interessato ad un progetto di concorso “Reinventing Cities” (Nota 16) è stato lo Scalo di Greco-Breda, situato a nord-est della città. L'area, in forma liminale, è composta da tre diverse superfici che lambiscono ad ovest il quartiere Bicocca, ad est l'ex-scalo ferroviario contiguo alla stazione di Greco-Pirelli ed una terza area a verde che si affaccia su via Breda. Il recupero dell'area determina una grossa opportunità per definire una connessione tra l'ex-area industriale della *Bicocca* e il nucleo storico di *Precotto*. Lo scalo risulta essere strategico per definire nuove forme di mobilità sostenibile ed individuare un nodo di interscambio tra i diversi flussi di traffico proveniente da nord, lungo via Monza. Il progetto vincitore del concorso *l'Innesto*, è quello proposto dal gruppo di Barreca&La Varra per la parte architettonica e paesaggistica con il gruppo Arup Italia per la parte urbanistica ed ambientale (Nota 17). Il Progetto prevede 400 nuovi alloggi di social housing (60% in locazione e 40% in vendita convenzionata agevolata) e circa 300 posti letto per studenti il tutto immersi nel verde. La relazione tra residenza e spazio pubblico è mediata da una sequenza di diaframmi verdi adibiti ad orti, frutteti, e community gardens. Tra gli obiettivi principali del progetto si segna la volontà di costruire un Housing Sociale ad emissioni zero, ad una gestione condivisa del quartiere tra il pubblico e il privato e la possibilità di definire degli spazi pubblici di natura inclusiva.

Altro scalo oggi interessato ad un avanzamento della sua trasformazione urbana è quello di Porta Romana (Nota 18) per la costruzione del Villaggio Olimpico per i giochi invernali del 2026. In contiguità con l'area dello scalo, sono già state effettuate operazioni di riuso, come ad esempio la Fondazione Prada con la costruzione della torre di Rem Koolhaas, del Consorzio Agrario trasformato in residenza

universitaria e la costruzione della nuova torre della Società energetica A2A. A termine dei Giochi gli edifici del Villaggio Olimpico saranno convertiti in residenze universitarie in sinergia con il già presente Campus della Bocconi e di altri Istituti universitari, risolvendo in parte la carenza degli alloggi universitari presso la città di Milano.

Dopo queste prime esperienze l'interrogativo oggi, non solo della comunità scientifica di architetti e urbanisti, ma anche dei cittadini è quello di capire in che modo questi progetti, frutto dell'*Accordo di Programma* siglato nel 2017 tra gruppo delle Ferrovie e Comune di Milano, saranno capaci di dare vita ad una *città pubblica* sensibile ai bisogni e alle esigenze dei propri cittadini? Quale sarà la *tutela* offerta agli abitanti affinché queste aree non siano coinvolti dal fenomeno della *gentrification*, con la conseguente espulsione di coloro che appartengono alle fasce meno abbienti? Chi garantirà la *qualità* dello spazio aperto, ovvero del "vuoto tra le cose", in modo da avere uno spazio pubblico degno della migliore tradizione del *progetto urbano*? Tutti questi interrogativi investono non solo i cittadini e le amministrazioni, ma anche coloro che operano nella disciplina del *progetto urbano*.

Per quanto riguarda Milano le sue risposte le avrà sicuramente nei prossimi anni, incrementando ulteriormente le già favorevoli "condizioni generali", presenti oggi, che saranno la base per il futuro *Piano di Governo del Territorio* del 2030. Basterà, affinché la *res pubblica* avrà la capacità di garantire la qualità del bene comune della città di Milano?

NOTE

1. - V. Gregotti, *La città pubblica*, Giavedoni editore, 2012, Pordenone. Pag. 22
2. - V. Gregotti, *Lezioni Veneziane*, Skira, Milano. 2016. Pag. 129
3. - Le sette aree sono dislocate secondo una figura a semicorona all'interno del tessuto urbano della città di Milano e la loro superficie complessiva di un milione e duecentomila di metri quadrati. Solo 200mila resteranno a funzione ferroviaria. Il 30% delle volumetrie complessive sarà destinato a residenza sociale e convenzionale, il 32% a funzioni non residenziali.
4. - Dal documento di report del Workshop.
5. - Dal documento di report del Workshop.
6. - I cinque tavoli di lavoro sono stati coordinati da: Roberto Zucchetti Coordinatore Area Economia dei Trasporti CERTeT – Bocconi, da Leopoldo Freyrie - Presidente della Fondazione Riuso -, da Mario Abis - Presidente Makn -, da Andreas Kipar - Architect and Landscape Architect BDLA/AIAPP/IFLA President Founding partner -, e da Giuseppe Roma - Segretario Generale di Rete Urbana delle Rappresentanze -.
7. - Ferrovie dello Stato S.p.a., FS Sistemi Urbani S.r.l. e RFI S.p.a. insieme al Comune di Milano, alla Regione Lombardia e a COIMA SGR hanno sottoscritto un *Accordo di Programma per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse*, e in dismissione, site nel Comune di Milano. L'Accordo di Programma, all'art. 9 commi 2 e 9, ha previsto con riferimento allo scalo di Farini ed al fine di favorire il confronto fra diverse soluzioni e migliorare la qualità degli interventi, l'obbligo di concorsi aperti per la redazione di Masterplan funzionali alla successiva fase di attuazione di iniziativa privata. La procedura concorsuale avrà come riferimento l'art.8 del Vigente R.E. del Comune di Milano.
8. - Gérard Genette, *Figure. Retorica e strutturalismo*, Einaudi, Torino, 1969.
9. - Gli ultimi congressi avevano avuto come oggetto di riflessione la questione del centro storico della città e in generale il tema della storia, del contesto e della sua relazione con la ricostruzione del dopoguerra, iniziando a dare vita alla specificità del *disegno urbano*, inteso come strumento capace di mediare tra le regole del progetto architettonico con le condizioni non solo sociali, ma anche geografiche della città. È in questo contesto storico e culturale che Rogers sviluppava il concetto delle cosiddette *preesistenze ambientali*.
10. - M. Tafuri, *Storia dell'Architettura Italiana. 1944-1985*, Einaudi, Torino, 1986
11. - La cosiddetta *Scuola Morfologica Italiana* ha visto al suo attivo figure di rilievo della storia dell'architettura italiana. Potremmo in modo sintetico riassumerla in tre diverse correnti: l'*operante storia urbana* di Saverio Muratore e Gianfranco Caniggia; la *scienza urbana* di Aldo Rossi e Carlo Aymonino e infine il *paesaggio antropogeografico* di Vittorio Gregotti. La prima poneva l'attenzione allo specifico rapporto tra *tipologia edilizia* e *morfologia urbana* e ha inteso il *progetto urbano* come uno strumento necessario alla costruzione della città per parti, attraverso gerarchie, misure, regolarità e ripetizione per il controllo della sua crescita. Aldo Rossi ed Aldo Aymonino, invece, hanno inteso i loro studi sulla città come una vera e propria *Scienza Urbana*, il cui testo di Rossi, pubblicato nel 1966, *L'architettura della città*, oltre a rappresentarne il manifesto ha contribuito alla riflessione teorica sul *progetto urbano* segnandone la sua fortuna anche in un contesto internazionale. L'autore, nel suo scritto, fa riferimento in particolare agli *elementi primari* e l'*area*, ed afferma con forza il concetto di continuità spaziale della città. Altro fondamentale contributo è stato quello di Aymonino, il quale affermava dell'importanza dell'analisi urbana in quanto capace di definire il quadro di relazioni, ovvero di possibili leggi "che si

vengono a stabilire tra un intervento e l'intorno, tra il progetto e il luogo". C. Aymonino, *Il Significato delle Città*, Marsilio Editore, Venezia, 1975. Pag 217.

Terza ed ultimo, il *Paesaggio Antropogeografico* di Vittorio Gregotti in cui sempre nello stesso anno 1966 pubblica il *Territorio dell'Architettura*, dove afferma che: "In merito alle teorie sugli aspetti formali della città che ha focalizzato le proprie attenzioni ai problemi della forma urbana e la città rappresenta lo sforzo più notevole da parte della civiltà umana di una trasformazione completa dell'ambiente naturale". V. Gregotti, *Il Territorio dell'Architettura*. Pag. 65.

12. - F. Spirito, *Mappare per Figure. Zona, infrastruttura, carattere*, Clean 2015, Napoli. Pagg. 6-23.

13. - Il Masterplan comprenderà l'area dello Scalo Farini di 468.301 m² e l'area dello Scalo San Cristoforo di 140.199 m².

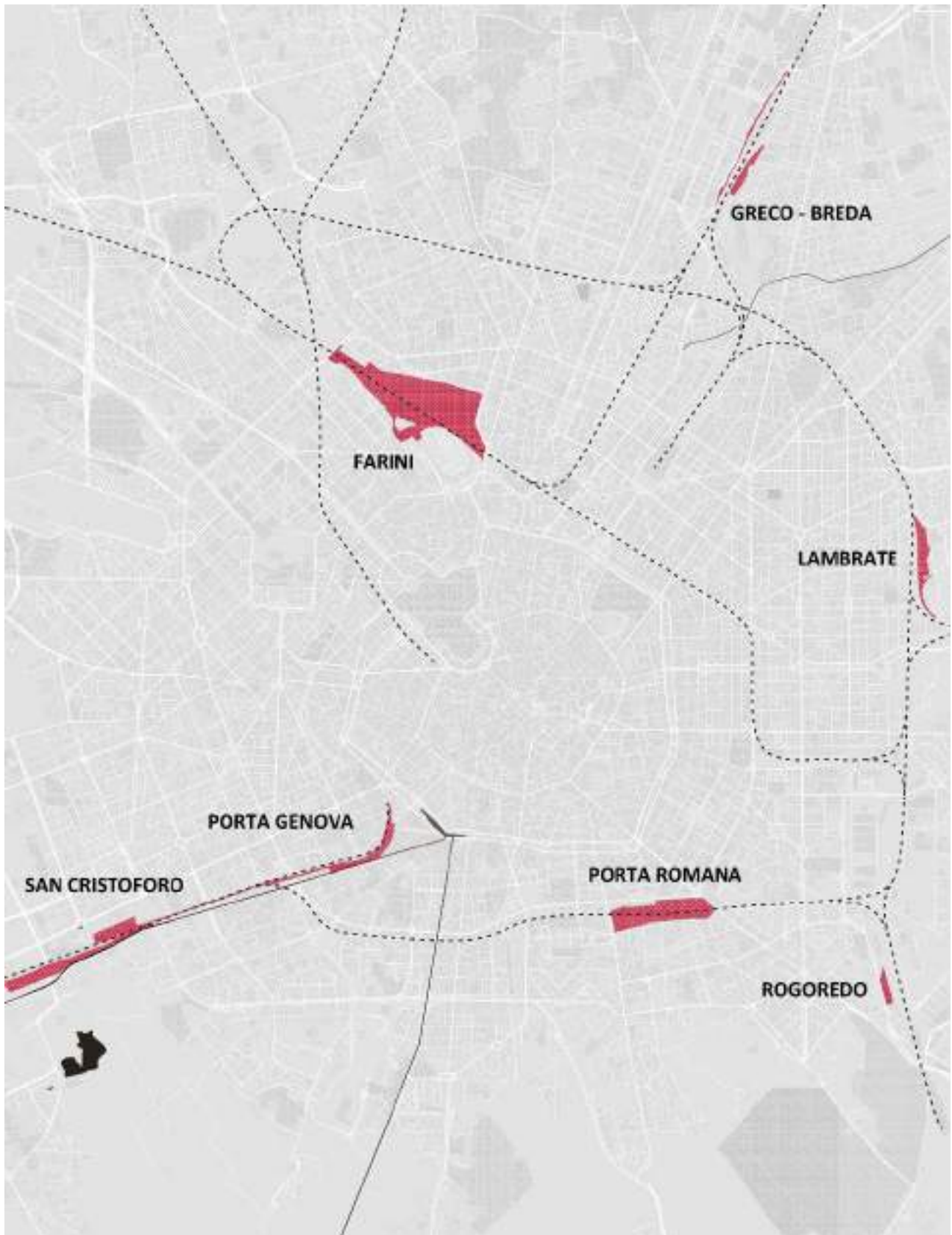
14. - Bandito da FS Sistemi Urbani, che gestisce il patrimonio immobiliare del Gruppo FS Italiane e da COIMA SGR – società indipendente leader nella gestione patrimoniale di fondi di investimento immobiliare per conto di investitori istituzionali e proprietaria dell'area Valtellina all'interno dello scalo Farini.

15. - I 5 gruppi finalisti, oltre a quello dei vincitori, sono stati: BAUKUH (Italia), ARUP (Italia), GRIMSHAW (Inghilterra) e Kengo Kuma and Associates Europe (Francia). Presidente della Giuria è stato Dominique Perrault.

16. - Programma atteso: Edilizia residenziale sociale, compresi gli alloggi per studenti, a prezzi accessibili con funzioni complementari. Spazi pubblici, aree verdi e servizi annessi. Area del lotto: 62.189 mq.

17. – Il team completo è costituito oltre che Barreca&La Varra e Arup Italia anche dal Fondo Immobiliare Lombardia (FIL) gestito da Investire sgr, con Fondazione Housing Sociale (FHS) come partner strategico. L'offerta economica presentata è di oltre 4,8 milioni di euro.

18. - Scalo di Porta Romana ha un'estensione di 187.000 metri quadrati.



(Fig. 1) *Mapa degli scali ferroviari di Milano*
<http://www.fssistemiurbani.it/content/fssistemiurbani/it/scali-milano.html>

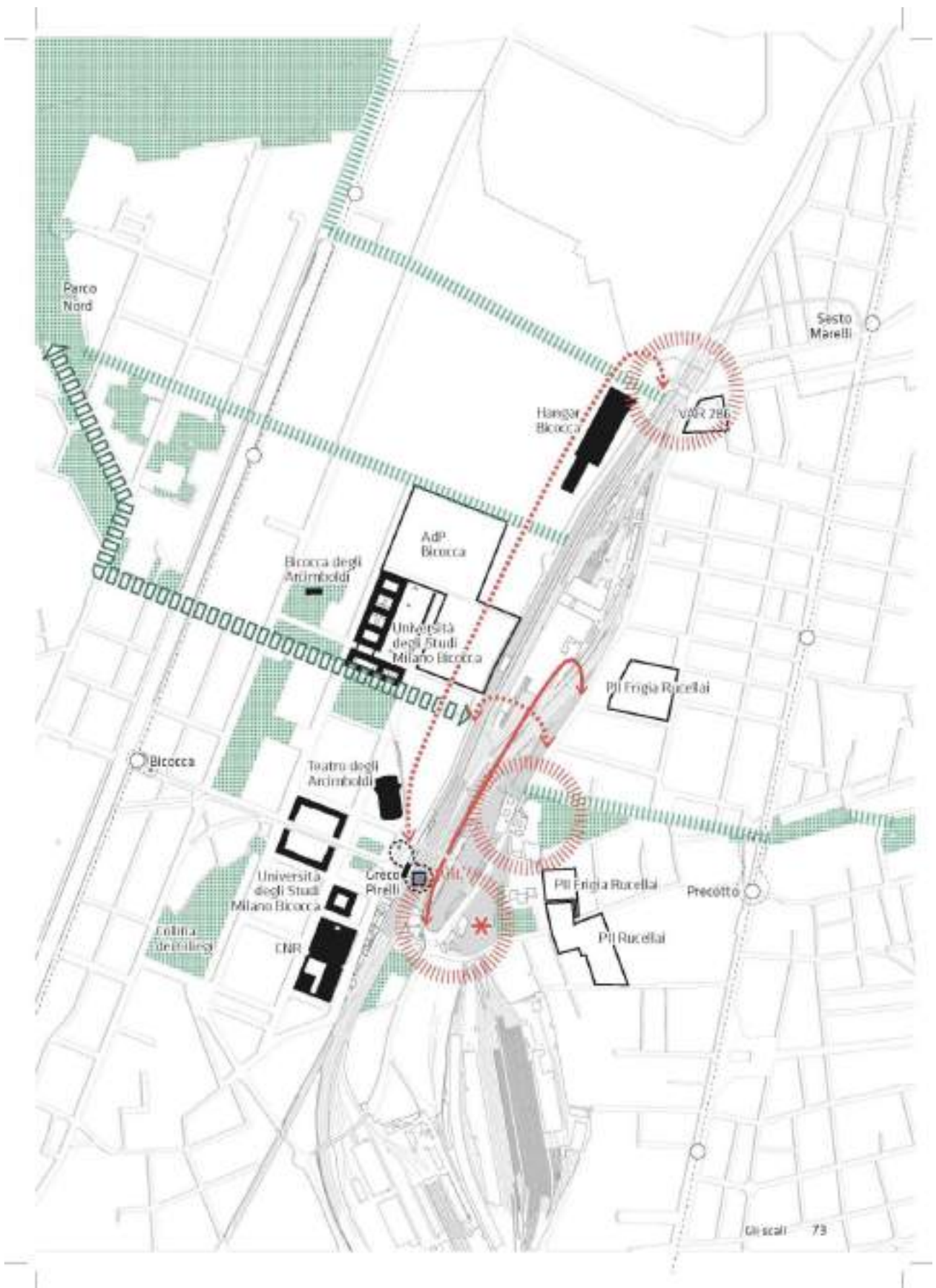


(Fig. 2) *Masterplan Agenti Climatici. Scalo Farini-Scalo San Cristoforo*
<http://www.laboratoriopermanente.com>



(Fig. 3) Scalo Greco Breda

<http://www.fssistemiurbani.it>



(Fig. 4) Schema delle connessioni. Scalo Greco Breda
<http://www.fssistemiurbani.it>



(Fig. 5) *Scalo di Porta Romana*
<https://www.mitomorrow.it>

Roma, verso il progetto urbano delle stazioni

Luca Montuori, assessore all'urbanistica, Comune di Roma

Le difficoltà di fare progetto urbano per le stazioni ferroviarie rinviano a ragioni diverse e di diversa natura, politica, economica, di capacità di interlocuzione, o altre ancora. Se parliamo di strumenti, spesso questi sono poco adeguati ai tempi delle trasformazioni e agli obiettivi. Per usare una immagine sintetica basti pensare che il piano regolatore di Roma è stato approvato, nel 2008, tre mesi prima che il crollo della Lehmann Brothers mettesse a nudo la fragilità di quei modelli economici e di sviluppo, fondati su evidenti squilibri speculativi, da cui era sostenuta la crescita economica delle capitali europee, svelando la sopravvalutazione significativa dei mercati immobiliari nella maggior parte delle regioni metropolitane mondiali occidentali. Uno dei primi risultati, nel caso di Roma, è stato che tutti gli strumenti di programmazione complessi si sono scontrati contro il venir meno di alcuni presupposti, economie, portatori di interessi, reti di investitori privati, che potessero supportarne l'attuazione (a partire proprio dai Progetti Integrati); di conseguenza si è determinata una netta separazione tra programmazione e attuazione degli interventi, generando uno squilibrio tra interessi pubblici e interessi privati a discapito della qualità urbana che questa relazione deve poter mettere in gioco.

Non abbiamo sviluppato strumenti, o meglio ne abbiamo di troppo complessi, in grado di lavorare sulla forma urbana sullo spazio e le sue relazioni, in modo che le attività si integrino, rompano l'isolamento funzionale in cui sono costrette da una modalità vecchia di vedere l'urbanistica. Inoltre, varato come misura per mitigare gli effetti della crisi economica nel 2009, il cosiddetto Piano Casa è stata a tutti gli effetti una norma deregolatoria che ha demolito i principi della pianificazione, ha dato il colpo di grazia a qualsiasi possibile visione e indirizzo di fatto liberalizzando il settore edilizio. Nei fatti ogni strumento che prevedesse una integrazione di spazi pubblici e spazi privati, composizioni di interessi, equilibri di mix funzionali, servizi ai cittadini, ogni ipotesi di progetto urbano è stata cancellata dal fatto che ogni singolo portatore di diritti edificatori ha potuto realizzare il proprio interesse in maniera autonoma, senza una visione complessiva. Gli effetti diretti più impattanti sono registrabili sia nei tessuti pregiati della città sia nelle aree più fragili e lontane; ma anche le ricadute culturali di questa fase sono state devastanti perché hanno trasformato la città nella somma di singoli edifici residenziali privati, introversi, limitati al lotto di proprietà in cui sorgono, e non in un sistema costituito da parti che concorressero alla costituzione di un paesaggio, di un insieme di interventi integrati dove spazi pubblici e privati si arricchissero di relazioni reciproche. Così la crisi del settore edilizio è stata scaricata completamente sulle spalle delle città, determinando squilibri nelle previsioni e un'accentuazione dei conflitti territoriali già presenti. A Roma ne è derivato un incremento del consumo di suolo (la legge ha facilitato anche l'attuazione di interventi non ancora realizzati con inalterate premialità volumetriche) e la riproposizione di modalità edificatorie che nel tempo hanno dimostrato la loro scarsa capacità di generare qualità, seguendo una tendenza inversa rispetto alle altre città europee, che si sono interrogate su come garantire la varietà degli spazi urbani, su come generare intensità, non numeri indici e zonizzazione con separazioni funzionali, non maggiore o minore densità, quanto piuttosto gli strumenti per offrire quel mix tipologico e funzionale che favorisce anche l'articolazione sociale e quindi la vitalità della città.

Sul tema dello sviluppo dell'Anello ferroviario di Roma le vicende sono diverse ma comunque legate a questa forma di sviluppo. Bisogna ricordare che a Roma nonostante la realizzazione di un nodo come quello della Stazione Tiburtina si è continuato a indirizzare lo sviluppo della città favorendo

altre zone e altre direttrici, interrogandosi più sulla composizione di assetti proprietari che sui vantaggi per la città; tutto ciò nonostante gran parte delle aree all'intorno della stazione, le ben note aree del Sistema Direzionale Orientale (Pietralata), fossero di proprietà pubblica. Si sono scelti semplicemente altri indirizzi, svincolando il pensiero dello sviluppo urbano dal tema della mobilità lasciando quest'ultimo al campo della "tecnica", come fosse un dato a sé.

Con l'intenzione di voler contrastare questa visione il 24 luglio 2018 Roma Capitale ha sottoscritto un "Verbale di Intesa" con Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e FS Sistemi Urbani (FSSU), per lo sviluppo del sistema metro-ferroviario e per la rigenerazione urbana delle aree ferroviarie dismesse. Il verbale contiene molti obiettivi di sviluppo della rete di trasporto pubblico con la costruzione di nuove stazioni, e del potenziamento del sistema regionale, di connessione tra rete del ferro e struttura urbana. Rispetto ad altri simili documenti, già sottoscritti in passato, la novità è rappresentata dalla volontà di promuovere uno specifico programma di rigenerazione architettonica, funzionale e ambientale del settore di anello ferroviario, ricompreso tra l'ambito di Piazzale della Radio-Stazione Trastevere-Piazzale Flavio Biondo e l'ambito della stazione Tiburtina.

Alla sottoscrizione di questo verbale sono seguiti diversi atti e un intenso lavoro coordinato tra diversi soggetti interessati e, nel luglio del 2019, la Giunta Capitolina ha approvato una memoria in cui si sono definite le strategie per il recupero delle aree dismesse e residuali all'interno di questa parte di città: l'Anello Verde. Il titolo della memoria di Giunta è "Linee Programmatiche per l'Anello Verde dell'ambito strategico del ferro", ed è importante citare integralmente alcuni passaggi di questo documento perché riporta negli indirizzi politici la centralità del progetto urbano come strumento per la trasformazione:

Il programma rappresenta un prioritario obiettivo dello sviluppo urbano teso a una visione strategica di rigenerazione urbana da attuarsi attraverso la trasformazione di alcune tra le aree cruciali, legate in sequenza dalla correlazione tra l'intensità trasportistica dei corridoi ferroviari e i connessi settori di città attraverso corridoi ambientali ad essi correlati. Questa struttura urbana è definita da un potenziale sistema unitario costituito dai sedimi delle aree RFI e delle aree contermini non più funzionali all'attività originaria e le continuità fisiche e spaziali del territorio romano, in particolare gli spazi aperti, i grandi parchi naturalistici, quali i sistemi diametrali dei parchi dell'Aniene, dell'Appia Antica e del Tevere e quelli tangenziali articolati tra le sequenze spaziali, ancora da strutturare, dei territori dello SDO di Pietralata, Tiburtina, Casilina e Centocelle, nonché gli accessi alla città monumentale e storica; obiettivo prioritario è pertanto la realizzazione di un sistema di connessioni continue a valenza ambientale, attraverso anche la sinergia con RFI e il redigendo nuovo PRG del ferro, tra gli ambiti di riqualificazione mediante una rete di spazi pubblici e corridoi dedicati alla mobilità dolce in aggancio ai grandi sistemi ambientali e agli spazi pubblici locali e urbani; in tale organizzazione a sistema gli ambiti di rigenerazione e le infrastrutture ad essi correlate potranno essere strumento per il miglioramento della mobilità quali Hub intermodali perseguendo la sperimentazione di zone "car Free".

Sotto il profilo programmatico, si intendono pertanto perseguire i seguenti obiettivi:

- *promuovere la qualità urbana attraverso il ricorso a procedure concorsuali per la definizione dei Masterplan dei principali ambiti di rigenerazione urbana, (sistemi ambientali, sistema della rete degli spazi pubblici, edificazione/ recupero) e/o a procedure di confronto concorrenziale volte a sollecitare la presentazione di proposte di rigenerazione che coniughino l'assetto progettuale con il programma di gestione delle funzioni e dei servizi da insediarsi, favorendo l'introduzione di forme innovative di partenariato tra i vari attori interessati al processo trasformativo;*
- *riqualificare le aree d'intervento con interventi di valorizzazione e di rigenerazione urbana, per lo sviluppo di sistemi di relazioni, da creare e/o da riattivare attraverso nuovi interventi insediativi ed il recupero ed il riammaglio delle parti di città interessata per le quali le infrastrutture ferroviarie rappresentano attualmente un elemento di discontinuità;*
- *sviluppare mix funzionali a supporto di nuove politiche di sviluppo economico, privilegiando l'introduzione di forme produttive di nuova generazione che rispondano alle prospettive di sviluppo economico e sociale, anche in riferimento alla memoria approvata dalla Giunta Capitolina che ha*

definito il programma per il Piano Strategico di Sviluppo Economico, specificamente orientato ad una programmazione di interventi per lo sviluppo sistemico del territorio, sui quali far convergere l'operato di tutti gli stakeholder locali, nazionali ed internazionali;

In questa prospettiva generale Piazza dei Cinquecento, Piazzale Tiburtino, Piazzale Ostiense, Piazzale dei Partigiani e Piazzale F. Biondo/Piazzale della Radio, che sono le piazze delle principali stazioni di Roma, rappresentano i "portali" rappresentativi di accesso ed i fondamentali punti di relazione con la città, dando seguito anche agli indirizzi formulati dall'assemblea capitolina con la mozione n 59 del maggio 2018 relativamente alla riqualificazione di piazzale ovest della Stazione Tiburtina. Gli obiettivi generali prefissati impongono l'elaborazione di soluzioni progettuali, da attuarsi anche mediante il ricorso a procedure concorsuali che prevedano:

- la valorizzazione architettonica delle piazze con il rafforzamento della pedonalità attraverso la razionalizzazione degli attuali usi impropri;
- l'ottimizzazione del sistema dell'accessibilità pubblica e privata attraverso l'armonizzazione con gli interventi futuri pianificati da Roma Capitale; la razionalizzazione dei capolinea Atac; nuove soluzioni funzionali per i taxi; l'inserimento dei servizi di sharing mobility e dei nuovi spazi per la ciclabilità (bike hub);
- la realizzazione di un sistema di aree verdi.

Il Documento nelle sue conclusioni: dà mandato al Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica di:

1. procedere all'elaborazione di uno schema di assetto generale dell'Anello Verde, con valore di documento programmatico riguardante l'assetto previsionale dell'intero settore delle aree ferroviarie, ricomprese tra l'ambito di Piazzale della Radio-Stazione Trastevere-Piazzale e Flavio Biondo e l'ambito della stazione Tiburtina, che fissi i principali indirizzi, nell'ambito di una ridistribuzione delle potenzialità edificatorie oggi previste dagli strumenti urbanistici esecutivi vigenti, dando priorità a:
 - a. adeguamento funzionale e urbanistico del nuovo "HUB" della TAV Tiburtina, porta di connessione con l'Europa, attraverso la previsione di un mix funzionale adeguato alle nuove politiche di sviluppo economico, privilegiando sistemi insediativi che assicurino uno sviluppo urbano coerente e armonico con gli usi della città contemporanea e che rispondano alle prospettive di sviluppo sociale;
 - b. individuazione dei potenziali sistemi territoriali ed ambientali di connessioni urbane, da sviluppare, a partire dalla rigenerazione urbana delle aree ferroviarie in esame, mediante una rete di spazi pubblici e corridoi dedicati alla mobilità dolce che colleghino i nodi con i grandi parchi naturalistici, quali i sistemi dei parchi dell'Aniene, dell'Appia Antica e del Tevere e quelli tangenziali articolati tra le sequenze spaziali dei territori dello SDO di Pietralata, Tiburtina, Casilina e Centocelle, nonché favoriscano e valorizzino gli accessi alla città monumentale e storica.
2. Attivare percorsi preliminari partecipativi e consultivi con i Municipi e con i territori, nonché forme di ascolto e di approfondimento delle tematiche connesse allo sviluppo del programma con gli stakeholder istituzionali e rappresentativi, in coordinamento con RFI;
3. Procedere, attraverso l'istituzione di un tavolo di coordinamento con RFI, alla definizione di programmi di potenziamento e riqualificazione del sistema delle stazioni ferroviarie di cintura urbana, per il miglioramento del trasporto pubblico su ferro urbano ed extraurbano verso il centro città e per la valorizzazione e la fruizione del Parco dell'Appia Antica;
4. Attivare processi di trasformazione urbana riguardanti porzioni a stralcio dei complessivi strumenti urbanistici attuativi previsti dal vigente PRG, da attivarsi mediante programmi di rigenerazione urbana ai sensi della Legge regionale 7/2017, in prima istanza per l'ambito Tuscolana, anche in relazione all'adesione da parte di RFI al Bando Reinventing Cities edizione 2019 della rete internazionale C40, alla quale Roma aderisce;
5. Promuovere la qualità urbana favorendo il ricorso a procedure concorsuali per la definizione dei Masterplan dei principali ambiti di rigenerazione urbana, e/o, qualora compatibili con la

destinazione urbanistica vigente, a procedure di confronto concorrenziale volte a sollecitare la presentazione di proposte di rigenerazione che coniughino l'assetto progettuale con il programma di gestione delle funzioni e dei servizi da insediarsi, al fine di ampliare la platea degli investitori e dei soggetti interessati ad insediarsi e a produrre nella Capitale.

Con questa Memoria di Giunta si prende atto della necessità di attivare specifici piani strategici di sviluppo che consentano di inserire progetti puntuali all'interno di una visione generale di un preciso tema, evidenziando la necessità di superare il Piano nella sua totalità per attivare progetti relativi a precisi ambiti strategici e tematici. Successivamente, il 29 novembre, è stato raggiunto un importante obiettivo approvando la decisione di una variante urbanistica per l'area della Stazione Tuscolana e inserendola nel programma "Reinventing Cities".

L'esperienza in corso consente di formulare ipotesi per il futuro, definendo alcuni indirizzi di fondo per i progetti di stazioni e aree ferroviarie intese come attivatori dello sviluppo urbano. In particolare, va ricordato che il Piano Regolatore di Roma già conteneva un indirizzo che riguardava le modalità di lavorare su progetti che consolidassero e facessero crescere un'idea di "Forma urbana" sintetizzata negli *Ambiti di programmazione strategica*. Gli Ambiti strategici del Piano sono cinque, e costituiscono cinque situazioni territoriali considerate particolarmente importanti, perché tra l'altro riguardano alcuni "segn" (naturali o antropici, completamente o parzialmente conservati) che hanno marcato nel tempo lo sviluppo della città e i suoi piani di trasformazione. Gli ambiti contribuiscono a determinare quegli scenari preliminari rispetto ai quali predisporre e valutare programmi urbani, individuando le strategie per contemperare appunto sviluppo, valorizzazione e salvaguardia. Integrando risorse esistenti e obiettivi futuri nel dettaglio di tessuti, sistemi ambientali, e potenzialità, questi strumenti definivano le strategie della scala intermedia, i nodi dei progetti urbani attraverso cui la città avrebbe dovuto indirizzare le trasformazioni strutturali e di sistema. Sono nati contenendo in sé un'idea della morfologia urbana da consolidare tra storia, paesaggio, modernità e scenari futuri, attraverso una sovrapposizione di segni e strumenti che sono sintetizzati in sistemi. Tre di questi hanno una struttura lineare: l'ambito Parco Archeologico dei Fori-Appia Antica con la penetrazione del Parco dell'Appia, fino all'area archeologica centrale, che descrive le relazioni tra natura, storia e paesaggio; l'asse Flaminio Fori Eur che narra delle relazioni tra storia e modernità; l'Ambito Tevere che sintetizza ancora storia e natura (intesa anche come supporto geologico della città). A questi si sovrappongono due ambiti anulari: Le Mura Aureliane e l'Anello Ferroviario che doveva costituire nell'immaginario il sistema delle mura moderne della capitale.

Per legare indirizzi pubblici e interessi privati, per favorire anche l'attrazione di investimenti differenziati e immaginare nuove modalità di progettare e gestire la valorizzazione dei luoghi, la scelta è stata di avviare la pianificazione dei nodi dell'Anello Ferroviario, e tra questi il primo è la Stazione Tuscolana, che ha diverse caratteristiche che ne fanno un polo di alto valore strategico nel sistema. Si tratta di un'area centrale che ha un forte potenziale legato al sistema delle aree fondiarie di proprietà di FFSS e nelle trasformazioni già in corso. Tuscolana vede il suo punto di forza nel ruolo baricentrico che svolge tra aeroporto e stazioni centrali (Termini e Tiburtina) e come nodo di interscambio del sistema di trasporto regionale con la metro A e C. Le principali stazioni di interesse Metropolitano raggiungibili da Roma Tuscolana sono Gemelli (in mezz'ora), Orte (in tre quarti d'ora), Bracciano (in un'ora), Formia (in un'ora e mezza). Roma Termini e Roma Tuscolana sono collegate da 58 treni al giorno tra le 5,00 e le 23,30 circa.

Per realizzare il *masterplan*, l'area sarà inserita nel percorso del confronto internazionale "*Reinventing Cities*", un bando internazionale, promosso dalla rete globale C40 Cities Climate Leadership Group, per avviare e favorire una rigenerazione urbana resiliente e a zero emissioni. Obiettivo dichiarato della rete C40, attraverso il meccanismo immaginato per il bando, è che le città partecipanti mettano a disposizione il proprio patrimonio edilizio, o quello privato ma in accordo con soggetti istituzionali (come FFSS), invitando non solo investitori ma gruppi interdisciplinari di architetti, pianificatori, operatori, esperti ambientali, comunità di quartiere, a concorrere per

trasformare i siti scelti. Il programma si sviluppa attraverso diverse attività progettuali, in una prima fase raccoglie proposte e progetti, accompagnati da piani di sostenibilità economica e di gestione delle nuove realizzazioni, in una seconda fase definisce e specifica le richieste dell'amministrazione avviando un vero confronto concorrenziale in cui i diversi soggetti sviluppino approfonditamente le progettualità già avviate. L'obiettivo è un *masterplan* in cui siano definite le invarianti del sistema degli spazi e dei servizi pubblici, nonché i mix funzionali più adeguati accompagnati da una descrizione delle modalità di gestione e finanziamento del progetto stesso.

Il nuovo sistema di funzioni da insediare è stato elaborato per valorizzare un'area oggi abbandonata caratterizzata dalla presenza di diversi edifici industriali dismessi o in corso di dismissione, spazi tecnici e funzionali alla stazione. Il piano prevede un programma di rigenerazione che porti all'insediamento di una superficie edificabile pari a circa 34.000 mq di nuove funzioni con aree ricettive, servizi, *housing* sociale, spazi aperti per il 50% dei sedimi fondiari, e la riqualificazione complessiva del margine ovest della proprietà ferroviaria riconnettendosi al sistema del tessuto urbano all'intorno di piazza Ragusa da un lato, al Mandrione a nord e via Tuscolana a sud, arrivando fino alla stazione della Metro A Ponte Lungo. Il sistema prevede poi connessioni locali, pedonali e ciclabili che permettano di legare tra loro i nodi dell'anello innervando i tessuti urbani circostanti.

Sempre nel Verbale di Intesa sono definiti gli impegni sia per la vicina stazione Zama, che darà accesso al Parco dell'Appia nei pressi della valle della Caffarella, sia per il nodo del Pigneto (già in corso di realizzazione); questi costituiranno i due interventi complementari per lo sviluppo dell'intero settore urbano già ricco di attività produttive legate a diversi settori della piccola imprenditoria.

L'esperienza di Roma tiene conto di quella di Milano, che negli ultimi tempi sta diventando un laboratorio estremamente interessante per una nuova generazione di progetti di riuso delle aree ferroviarie dismesse e per l'ammodernamento degli scali ferroviari come progetti urbani. Al di là della estensione delle sette aree ferroviarie messe in gioco dai progetti, appaiono interessanti e innovativi alcuni passaggi di metodo sperimentati nell'occasione. In particolare, sono da condividere alcune importanti innovazioni di processo, quali il rapporto istaurato inizialmente tra Comune e Politecnico per intercettare la domanda sociale e per impostare la visione strategica alla quale riferire i singoli progetti urbani. Poi la esplorazione progettuale degli ambiti d'intervento, affidata ad un workshop con la partecipazione di autorevoli architetti incaricati direttamente dal Committente. Infine, la messa a concorso dei progetti di trasformazione delle aree ferroviarie e degli scali da riqualificare con bandi elaborati sulla base delle specifiche risultanze dei progetti esplorativi.

Tuttavia, sappiamo che non esistono modelli replicabili, esistono sicuramente strumenti più o meno validi e quello descritto di "Reinventing Cities" è stato utilizzato anche da Milano per lo scalo Greco-Breda due anni fa. Ma la struttura e la dimensione di Milano non è comparabile con quella di Roma, né il ruolo degli scali ferroviari nella struttura urbana della città.

A Roma abbiamo individuato, all'interno dell'ambito strategico, alcuni progetti prioritari che trasformeranno un intero settore urbano in una infrastruttura lineare di servizi, trasporti, luoghi pubblici e residenze moderne, che acquisirà una importanza di scala metropolitana e regionale, attraversando contesti in gran parte già densamente edificati, attraverso interventi di scala diversa. C'è la previsione di interventi di impatto locale come piazze, connessioni, percorsi, tra cui il recupero del piazzale della stazione Ostiense con il ripensamento del sistema dei parcheggi a raso e degli accessi ai percorsi interrati, di piazzale Flavio Biondo con la riconfigurazione dei percorsi verso piazzale della Radio; il nuovo sistema pedonale del Pigneto con il tombamento della linea ferroviaria e la ricucitura della cesura circonvallazione Casilina; il progetto per il piazzale Ovest della Stazione Tiburtina dove è in corso la demolizione del ponte della Tangenziale. A questi si uniscono importanti interventi di scala urbana e metropolitana tra cui nuovamente il già citato "Nodo di scambio Pigneto" per il quale è in corso di realizzazione la nuova fermata con l'interscambio tra linee Regionali provenienti da nord e da ovest e la linea C della metropolitana; successivamente si potrà realizzare

la fermata della linea Roma – Cassino raccogliendo importanti flussi di pendolari da sud redistribuendoli verso il centro o lungo l’anello.

In ultimo il vero fulcro dello sviluppo di una visione contemporanea della città si collega al nuovo “Piano di Assetto della stazione di Roma Tiburtina” per il quale si prevedono interventi di completamento, revisione e modifica del Piano esistente con l’integrazione nel sistema generale del piazzale Est, che dovrà prendere forma intorno a un grande boulevard di distribuzione per l’accesso ai lotti su cui verranno le nuove edificazioni; contemporaneamente si sta lavorando al progetto per piazzale Ovest con l’arrivo della linea tranviaria da via Tiburtina, un nuovo comparto ricettivo con nuovi spazi pubblici dopo la demolizione della Tangenziale e la ridefinizione delle aree pedonali secondo uno schema di traffico adeguato alle esigenze attuali. La Stazione Tiburtina deve acquisire l’importanza che un nodo di alta velocità deve avere nella visione futura anche dell’Europa, con relazioni dirette tra centri urbani, con città che devono poter gestire e sviluppare relazioni, politiche, condividere strategie e pratiche, divenire i fulcri di un sistema di rete che travalica i confini nazionali costruendo un insieme solidale di punti che non si sviluppano crescendo autonomamente, permettendo ai cittadini di abitare le città come parti di un grande organismo. Questa potenzialità oggi deve essere sfruttata perché le città possano costituire l’ossatura di un nuovo modo di vivere lo spazio sovranazionale in modo unitario.

Nel caso dell’anello ferroviario di Roma la realizzazione degli interventi previsti immagina una “forma” della città che coincide anche con una forma amministrativa di quello che dovrebbe essere il futuro di Roma Capitale con la capacità di relazionarsi alla scala metropolitana accogliendo i flussi pendolari giornalieri e ridistribuendoli da e verso le aree centrali guardando alla scala vasta del territorio.

E’ presto per parlare in maniera compiuta delle attività collaterali che sono in corso di organizzazione; per immaginare questo non come un sistema astratto sono descritti nella Memoria di Giunta anche i momenti di condivisione, di co-progettazione, di partecipazione che permettano di offrire spunti per quella che sarà la seconda fase di *Reinventing Cities*, e per la quale le offerte dei proponenti dovranno diventare vincolanti e rispondere ai bisogni dei territori in cui si inseriscono. Un’iniziativa di coinvolgimento di cittadini in corso di definizione con il supporto di diversi attori istituzionali che a Roma si occupano di Architettura, Città e soprattutto futuro. A Roma esiste la più grande comunità scientifica d’Europa e questa vocazione alla ricerca, alla discussione non viene sfruttata, dobbiamo mettere in rete le migliori intelligenze per sfuggire alla retorica che offusca il dibattito intorno alla trasformazione della città ed essere realmente propositivi per fare in modo che finalmente Roma possa immaginare la storia come parte del suo futuro.

Gruppo di lavoro per la realizzazione del progetto “Anello verde” Assessorato all’urbanistica Roma Capitale

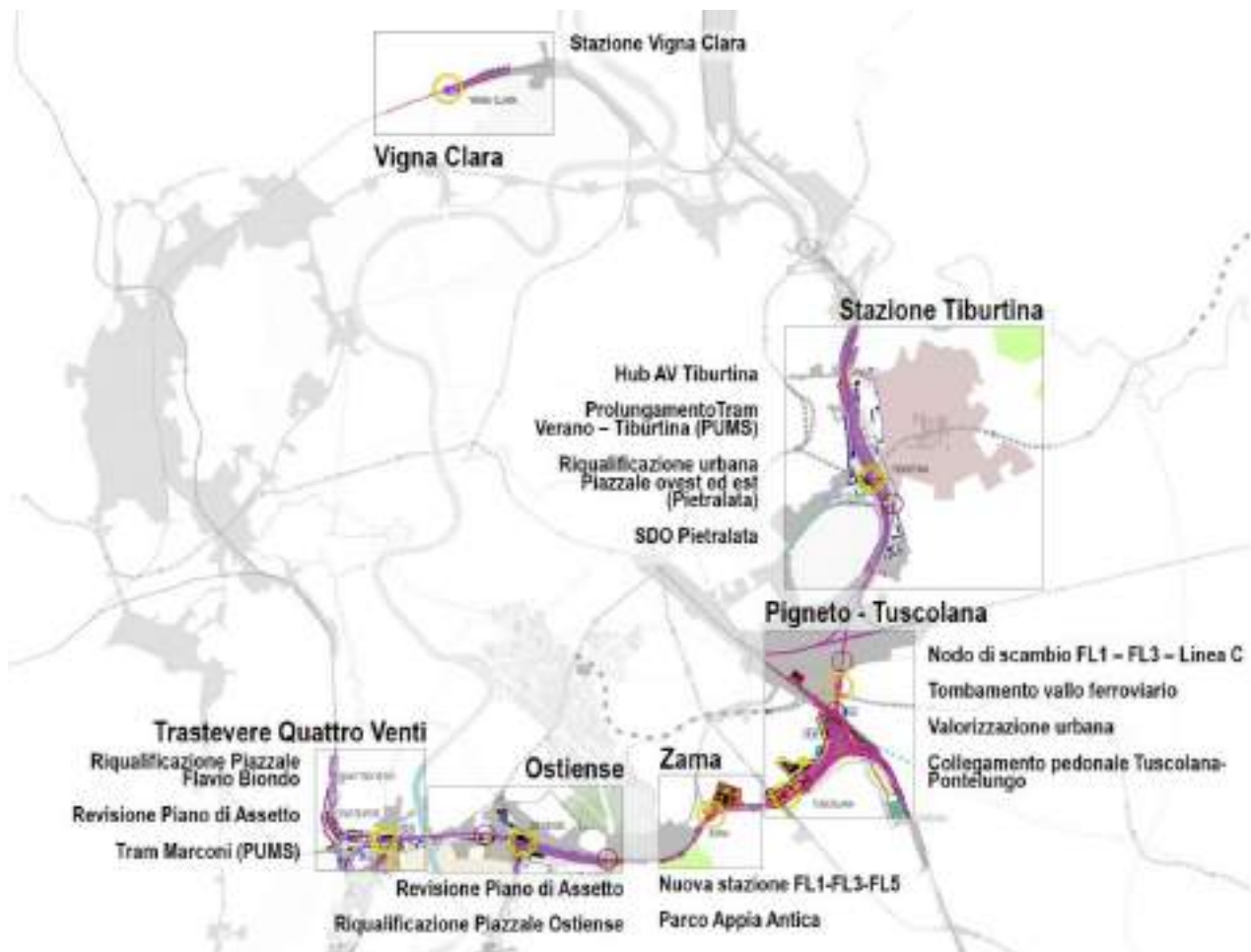
*Assessore, arch. Luca Montuori
arch. Gabriella Raggi (capostaff), arch. Giorgio Pulcini, arch. junior Gabriele Roselli*

Dipartimento Programmazione Urbanistica (PAU)

*Direttore, arch. Silvia Capurro,
arch. Paola Bruni, arch. Milena Farina, arch. Pierluigi Masi, arch. Vincenzo Riccobono*

Risorse per Roma SpA

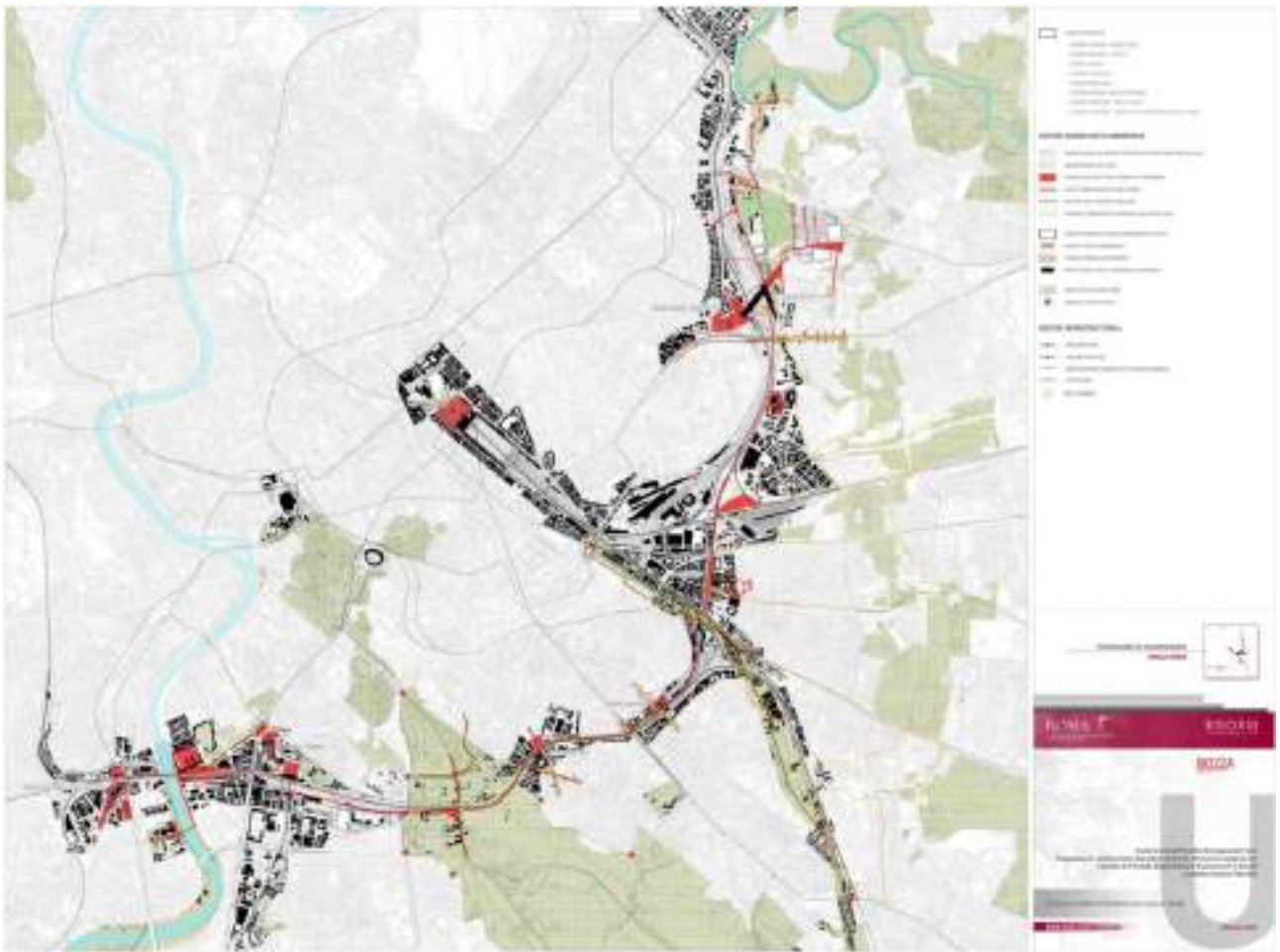
*Coordinamento, arch. Massimo Mengoni,
arch. Elena Castellano, arch. Angelo Todaro*



(Fig. 1) sintesi degli interventi previsti dal “Verbale di Intesa” Roma Capitale, Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e FS Sistemi Urbani (FSSU), per lo sviluppo del sistema metro-ferroviario e per la rigenerazione urbana delle aree ferroviarie dismesse.



(Fig. 2) Schema del funzionamento del sistema dell'Anello Verde alla scala metropolitana



(Fig. 3) Recupero delle aree ferroviarie dismesse, primi studi sulle strutture urbane di riferimento, sui sistemi ambientali, tra spazi pubblici e tessuti urbanizzati consolidati. Si evidenziano i sistemi di collegamento tra i nodi, le relazioni tra i corridoi ambientali, gli agganci tra sistema ferroviario e città



(Fig. 4) vedute aeree dello scalo ferroviario della Stazione Tuscolana



(Fig. 5) vedute aeree dello scalo ferroviario della Stazione Tuscolana



(Fig. 6) vedute aeree dello scalo ferroviario della Stazione Tuscolana



(Fig. 7) vedute aeree dello scalo ferroviario della Stazione Tuscolana



(Fig. 8) vedute aeree dello scalo ferroviario della Stazione Tuscolana



(Fig. 9) vedute aeree dello scalo ferroviario della Stazione Tuscolana



(Fig. 10) vedute aeree dello scalo ferroviario della Stazione Tuscolana



(Fig. 11) vedute aeree dello scalo ferroviario della Stazione Tuscolana

Una discussione in corso: le aree ferroviarie a Torino

Chiara Lucchini, Torino Urban Lab¹

Il processo di ristrutturazione urbana che ha interessato Torino nell'arco degli ultimi tre decenni si intreccia a doppio filo alla riorganizzazione funzionale dell'infrastruttura ferroviaria in città. Il posizionamento di un'ampia porzione del fascio di binari sottoterra con la realizzazione del Passante Ferroviario, il ripensamento dell'accessibilità a scala metropolitana con la realizzazione del Servizio Ferroviario Metropolitano, la costruzione della nuova stazione di Porta Susa quale punto di accesso al sistema ad alta velocità, non solo rappresentano (nel bene e nel male) alcune significative declinazioni contemporanee del trasporto su ferro, ma costituiscono alcuni dei tasselli principali attorno ai quali si è organizzata e forse solo in parte compiuta, la città della transizione postfordista. A valle di un ciclo di sviluppo urbano che ancora richiede valutazioni e letture a posteriori², e che molti interpretano come concluso (dal punto di vista politico ed economico prima di tutto), una prospettiva che mette al centro presente e futuro delle aree ferroviarie a Torino, è forse utile a far emergere una serie di questioni e criticità che superano la dimensione infrastrutturale per intercettarne molte altre, pertinenti le forme e i modi con cui per tre decenni a Torino sono state messe in campo strategie e traiettorie di sviluppo.

Oggi, nel momento in cui la Città di Torino sta mettendo mano alla rivisitazione del proprio Piano Regolatore Generale, i ragionamenti sulle aree ferroviarie non più in uso costituiscono un'occasione unica per esplorare nuovi paradigmi, meccanismi e prassi operative capaci di guidare il processo di trasformazione urbana nell'arco dei prossimi anni. Se inizialmente il dibattito ha avuto come fuoco principale la ridefinizione di quantità e destinazioni d'uso - di fatto collocando il confronto entro un piano molto tecnico e specifico -, le riflessioni attualmente in corso mostrano come ben altra possa essere la posta in gioco (per l'amministrazione torinese, per il sistema locale, come per la proprietà). Da Borgo San Paolo al Lingotto, passando per il completamento delle spine, le sette aree ferroviarie dismesse a Torino coprono una superficie territoriale di oltre 500.000 metri quadrati, e rappresentano un potenziale urbano enorme attorno al quale riscrivere la fisionomia della città di domani: lavorando su dinamiche di pianificazione più aperte e capaci di intercettare il modificarsi delle condizioni socioeconomiche sul breve, medio e lungo periodo; tenendo assieme le diverse scale, provando ad integrare innovazioni di processo ed elementi di strategia, articolando nuovi ibridi funzionali e nuovi usi, sviluppando meccanismi utili a rendere le operazioni di trasformazione urbana più efficaci, virtuose e radicate localmente. Se, quanto e come questa opportunità verrà colta da coloro che oggi hanno il compito di governare i processi di trasformazione urbana a Torino è una storia ancora tutta da scrivere.

Sottofondo. Oltre la Fiat

Quando alla fine degli anni '70 in Regione si lavora sul potenziamento del nodo torinese (con le prime ipotesi di quadruplicamento e interramento della linea), in città cominciano a mostrarsi i primi effetti di una crisi industriale che costerà molto al sistema locale accettare e comprendere. La storia urbana recente di Torino ci dice che di lì a poco (verso la metà/fine degli anni '80) si andrà progressivamente definendo un'idea di sviluppo urbano che sulla crisi di identità della *one company town* immagina una Torino "oltre la Fiat". Il modello di sviluppo un tempo legato alla produzione industriale viene messo in discussione, mentre la scoperta (o la riscoperta) di nuove vocazioni e

traiettorie di crescita mettono a sistema - per certi versi in maniera inedita -, patrimonio culturale locale, vecchi e nuovi attori del cambiamento, risorse economiche e sociali. All'interno di questa cornice la riorganizzazione dell'accessibilità su ferro torinese ha avuto una serie di conseguenze cruciali sugli equilibri morfologici, paesaggistici, ambientali e socioeconomici dell'intero sistema urbano³. Come accennato, lo scenario di riassetto infrastrutturale arriva prima dei ragionamenti di riassetto urbano in reazione alla crisi industriale, e si arricchisce di contenuti, significati e funzioni mano a mano che il progetto di riassetto urbano contenuto nel Piano Regolatore Generale di Gregotti e Cagnardi prende forma⁴.

Si apre così una stagione di rinnovamento tracciata dalla definizione di una diversa agenda per la Torino del XXI secolo, dove cultura, innovazione, alta formazione e nuova residenzialità diventano il fuoco principale di piani, politiche e progettualità, definendo quadri strategici, procedurali ed amministrativi rintracciabili (e almeno in parte attivi) ancora oggi. Un ciclo di trasformazione che fa della dismissione delle grandi aree industriali e dei suoli ferroviari sottoutilizzati una occasione di sviluppo, di fatto proponendo un cambio di paradigma non da poco per quegli anni⁵. L'intenzione di andare a lavorare sulla città consolidata molto più che sull'occupazione di nuove aree poi, si lega (per la prima volta nella storia della città) ad un fenomeno demografico nuovo: la riduzione anziché l'aumento della popolazione, con la necessità di dover gestire un sistema urbano in contrazione anziché in rapida espansione (non solo dal punto di vista fisico).

Dotazioni urbane e interi pezzi di città oggi dati come acquisiti da moltissimi torinesi, sono esito di questi processi di lungo periodo, le cui traiettorie vengono accomunate da alcune dinamiche molto specifiche e contestuali. La prima tra tutte è certamente la forte intenzionalità pubblica che promuove la centralità delle modificazioni fisiche nei processi di sviluppo urbano, coordinando il più possibile azioni puntuali che si attuano per la grande maggioranza su suoli (e per iniziativa di) privati⁶. Un processo che coinvolge quasi dieci milioni di metri quadrati di suoli urbani dismessi - nel cui conteggio sono incluse anche le (ex) aree ferroviarie: la riconversione dei *brownfields* si accompagna all'aggiornamento delle dotazioni infrastrutturali locali, allo sviluppo di piani di rigenerazione urbana, al miglioramento della dotazione di servizi per la collettività, in una negoziazione continua tra interessi privati, dimensione pubblica della trasformazione urbana, istanze locali, pianificazione complessa, strategie di sviluppo economico.

La chiusura di un ciclo

Se molto di quanto ipotizzato è stato realizzato, non tutto forse ha completamente soddisfatto le aspettative di cittadini e amministratori - negli esiti architettonici e urbani come negli effetti economici di medio lungo termine. Il radicale cambio di passo che ha interessato circa il 60% dei *brownfields* disponibili alla trasformazione si mostra oggi come un ciclo in fase di esaurimento, che ha trovato la sua prima esplicitazione nella crisi globale manifestatasi subito a valle delle Olimpiadi invernali del 2006, e che più di recente è anche stato messo in relazione con la chiusura (per certi versi traumatica) della stagione di governo guidata dalle coalizioni di centro sinistra. Accanto alla valutazione delle esperienze e dei processi di modificazione dello spazio, al bilancio di conseguenze e implicazioni, alla misurazione degli effetti, oggi si rende sempre più urgente la costruzione di nuovi orizzonti strategici e nuove prospettive di sviluppo, in un contesto che sia a livello locale che nazionale e internazionale mostra caratteristiche profondamente diverse rispetto ai primi anni '90.

Diverse rispetto a tre decenni fa sono le condizioni del mercato immobiliare - oggi assai meno vivace e mobile; mutata è la capacità dell'autorità pubblica di farsi portatrice di istanze, valori e visioni - accanto alla ridotta capacità di spesa, fiaccata dal debito e dalla *spending review* ciò che appare in seria crisi è anche la sua *accountability* presso gli attori locali; sensibilmente ridotte le opportunità economiche - sia di carattere pubblico che privato, mentre si fa più difficoltosa per il sistema locale la capacità di competere per l'attrazione di investimenti dall'estero; diversi, più frammentati e diffusi alcuni fenomeni urbani di lungo periodo (come la dismissione urbana o l'invecchiamento della

società); emergono di nuovi valori civici e sociali condivisi, e la necessità sempre più impellente di riscrivere alcuni modi e alcune forme del coinvolgimento degli attori locali nei processi di trasformazione; da ultimo, ma non certo per importanza, si fa urgente la necessità di individuare paradigmi e strumenti di pianificazione nuovi, più aperti e incrementali, capaci di intercettare il modificarsi della cornice politica e socioeconomica locale e sovralocale, intrecciando in maniera inedita problematiche di lungo periodo, nuove questioni urbane e nuove urgenze emergenti (come ad esempio il cambiamento climatico).

Rivedere i piani

E' all'interno di questo mutato (e non particolarmente felice) quadro di condizioni che si inserisce l'attività di revisione del Piano Regolatore Generale avviata dalla giunta Appendino nel maggio 2017, e che si colloca - solo una manciata di mesi più tardi - l'avvio dell'interlocuzione con FS Sistemi Urbani relativamente alla valorizzazione delle aree ferroviarie torinesi ancora passibili di trasformazione. Attraversata al momento dalla sua seconda fase di gestione politica⁷, la revisione del Piano è stata sin dalle prime battute presentata come un'operazione di "manutenzione straordinaria" dello strumento di pianificazione che regola le trasformazioni urbane e gli usi del territorio⁸: ufficialmente l'obiettivo è quello di progettare uno strumento urbanistico con caratteri di semplicità, trasparenza e resilienza, "capace di rispondere in tempo reale alle necessità di cambiamento della Città⁹". Nei documenti ufficiali si sottolinea come a distanza di più di un ventennio dalla sua approvazione (1995), sia necessario mettere mano al PRG perché "il quadro di riferimento è completamente mutato sotto il profilo delle condizioni economiche, sociali e normative", ma anche in virtù di una diversa prospettiva di sviluppo futuro del territorio delineata dalla nuova amministrazione¹⁰. Al di là delle dichiarazioni di principio, tanto condivisibili quanto generiche, e al di là delle tante considerazioni che si richiederebbero per esplorare in maniera esaustiva e necessariamente critica la fase di impostazione, i primi sviluppi e alcune significative battute d'arresto del lavoro di revisione del Piano, vale la pena sottolineare come il lavoro venga inteso sin dalle prime fasi come un processo *in house*, un'attività (almeno sulla carta) di carattere "collaborativo" condotta dagli Uffici Tecnici della Città di Torino assieme a Enti locali, mondo accademico, associazioni professionali, imprenditoriali, sindacali, del terzo settore e cittadini¹¹. A partire dallo sviluppo di una serie di tavoli di lavoro tematici¹², la sfida che l'Amministrazione si proponeva (e si propone) di affrontare è quella di dotarsi del nuovo strumento di pianificazione entro la chiusura del mandato di Chiara Appendino.

Sette aree ferroviarie

La revisione del PRG¹³ è già in corso quando nell'estate del 2018 FS Sistemi Urbani si rivolge all'Amministrazione per riprendere in mano i ragionamenti relativi alle aree di proprietà ancora disponibili per lo sviluppo immobiliare. La domanda da parte di FSSU si articola attorno alla necessità di individuare orizzonti di valorizzazione nuovi, più attuali e appetibili per il mercato immobiliare per quel complesso di "aree non più funzionali all'esercizio ferroviario" (ex scali, magazzini, impianti di deposito ecc.) attualmente disponibili alla trasformazione. La domanda iniziale quindi è come valorizzare al meglio un patrimonio immobiliare non strumentale del Gruppo FS di cui soltanto una parte è stata oggetto negli ultimi anni di trasformazione urbanistica, valorizzazione, cessione gratuita al Comune o vendita ad operatori privati¹⁴, e rispetto al quale FSSU opterebbe preferibilmente per una cessione a terzi (e non per uno sviluppo diretto).

Tali aree - sette, distribuite da nord a sud per un totale di 500.000 mq di superficie territoriale - , sono quasi completamente ricomprese negli ambiti delle Zone di Trasformazione Urbana (le ZUT) del PRG: il completamento dell'area di Porta Susa/Spina 2, l'ambito Oddone/Spina 3, l'area

Rebaudengo/Spina 4, gli ambiti a est e a ovest della stazione Lingotto (FS e Parco della Salute), l'area San Paolo e l'area Brunelleschi un tempo adibita a poligono del Genio Ferrovieri. Per sei aree su sette (l'eccezione è l'area Brunelleschi), il Piano definisce attualmente delle specifiche schede normative che disciplinano l'occupazione del suolo, le destinazioni d'uso, gli standard delle cessioni in termini di servizi e parcheggi, i diritti edificatori realizzabili. (Fig.1)

Coerentemente con le ambizioni alla base della revisione del PRG, l'Amministrazione risponde alla sollecitazione di FSSU¹⁵ chiedendo di ragionare attorno al possibile aggiornamento di norme, quantità, destinazioni e iter approvativi relativi alle sette aree in maniera quanto più possibile allargata, "pubblica" e trasparente, con il coinvolgimento attivo degli stakeholders locali. Ne nasce così l'ipotesi di organizzare un workshop dedicato, per aprire la discussione a livello locale intrecciando tematiche di carattere strategico (vivibilità, connessioni, sostenibilità), tenendo però conto dello "storico" di ogni area. La presenza di formulazioni di tipo urbanistico di fatto in corso (per quanto obsolete o opinabili), il sovrapporsi nel tempo (almeno per alcune aree¹⁶) di una serie di ipotesi di trasformazione legate a iniziative precedenti, la presenza in prossimità di alcune aree di scenari di trasformazione di lungo periodo¹⁷, avrebbero infatti impedito l'effettiva praticabilità (e verosimiglianza) di un esercizio di progettazione privo di vincoli.

Una discussione in corso

Il workshop voluto da Città di Torino e FSSU si è quindi svolto il 29,30, e 31 maggio 2019, strutturato a partire da una proposta metodologica e operativa elaborata e coordinata dall'Urban Lab di Torino¹⁸. La discussione è stata costruita attorno a un quadro conoscitivo articolato - analisi territoriali, mappature, raccolte di dati e indicatori - per offrire ai partecipanti alcune cornici interpretative entro cui collocare il lavoro progettuale¹⁹: numeri, per comprendere dal punto di vista quantitativo alcuni tratti della società torinese di oggi e alcuni caratteri peculiari del sistema urbano; cartografie per collocare nello spazio i fenomeni urbani e apprezzarne le qualità. Parallelamente è stata messa a punto²⁰ e fornita ai partecipanti una istruttoria di progetto che restituisse sinteticamente lo stato dell'arte di ciascuna area rispetto alla pianificazione urbanistica, mettendo in sequenza consistenze territoriali ed edilizie, destinazioni d'uso, vincoli e prescrizioni in corso di validità, eventuali orizzonti di sviluppo, potenziali processi in corso, ecc. in maniera tale da poter fornire uno sfondo reale ai ragionamenti.

La discussione è stata orientata in maniera tale da produrre un ragionamento collettivo capace di tenere assieme elementi di strategia alla scala urbana e di lungo periodo con l'approfondimento di alcune ipotesi operative per ciascuna delle aree. Rimandando alle documentazioni prodotte in avvio e chiusura del workshop per contenuti e questioni specifiche²¹, vale qui la pena di sottolineare come la discussione abbia dato esiti riconducibili a piani diversi: progetto (morfologia, paesaggio, dimensione architettonica e urbana degli interventi); processo (strumenti, attori e risorse da mettere a sistema per attivare più velocemente le operazioni); funzioni (mix, nuovi usi e modi di aggregarli per "nuovi ibridi" e nuovi modelli); raccomandazioni (indicazioni trasversali per rendere le operazioni di trasformazione più efficaci, virtuose e radicate localmente); strategie (orientamenti che possono riguardare al contempo le singole aree e l'intera città); questioni aperte (criticità e problematiche cruciali per lo sviluppo delle aree, ma indipendenti dallo specifico processo progettuale per ragioni di scala, titolarità, processo decisionale, ecc.). (Fig.2)

Un incoraggiamento importante rivolto al gruppo di lavoro è stato quello di fare lo sforzo di guardare alle aree anche nel loro complesso (come "pacchetto"), tenendo conto della capacità di incidere su politiche, piani e programmi che la trasformazione di oltre 500.000 metri quadrati di superficie territoriale può generare. In questo senso, quindi, pur essendo di fatto le sette aree separate tra loro e potenzialmente sviluppabili in maniera indipendente (fatta eccezione solo per le aree a cavallo della stazione Lingotto), un aspetto interessante del lavoro svolto sino a qui è proprio che le principali tematiche emerse sono comuni (naturalmente con le necessarie distinzioni e declinazioni). Nello

specifico sono emersi quattro temi: l'abitare, il verde, le connessioni e le tecnologie. Quando si parla di abitare, un primo tema riguarda la temporaneità e la risposta alle necessità di *city users* e studenti, mettendo a punto mix tra servizi, ricettività, commercio, funzioni sanitarie, riconversioni produttive, ricerca, uffici e spazi di *coworking* per torinesi e visitatori, attraverso soluzioni attuate per fasi e in maniera incrementale. Abitare è anche funzione "di qualità" dove ibrido, sostenibile e collaborativo sono i tre aggettivi di nuovi quartieri caratterizzati da una fitta trama di spazi pubblici, lavorativi e servizi per l'abitare integrati agli edifici, dove sperimentare nuovi protocolli di eco-sostenibilità e dove ripensare il ruolo dei grandi assi di attraversamento urbano (la Spina Centrale in particolare). Infine abitare è inteso come funzione accessibile, nel senso di pienamente connesso, ma anche di contenimento dei costi per favorire l'insediamento di famiglie giovani e industrie creative.

Il tema delle connessioni è invece connotato alla grandezza e alla collocazione delle varie aree, e assume connotazioni anche molto "urbane" che si legano strettamente al ruolo immaginato per reti verdi e azzurre: c'è la questione della camminabilità e della continuità delle percorrenze pedonali e dei suoli che ha a che vedere con funzioni più attrattive immaginate per i piani terra, e con la necessità (impellente in alcune aree) di riannaghiare tessuti urbani frammentati e disconnessi tra loro. Laddove i quartieri di nuova realizzazione si pensano sin da subito come nuovi brani di città, si immaginano tecnologie costruttive che permettano di evitare i tempi lunghi dei cantieri, e abilitino l'uso transitorio di suoli ed edifici. Importante è anche la continuità ambientale e una miglior connessione dei parchi esistenti, e l'intreccio dei nuovi brani di città con esperimenti più radicali di quartieri completamente privi di automobili: aree verdi che fungano da connessioni per la mobilità quindi, e che rendano salubre la città. Si immagina in questo senso che le tecnologie possano avere un ruolo importante nello sviluppo di quartieri altamente performanti per quanto concerne risparmio energetico, eliminazione delle isole di calore, trattamento delle acque. Il verde è presente anche in relazione al clima e alla salute pubblica, come ingrediente fondamentale di una città resiliente al cambiamento climatico. Verdi sono anche le "economie", in termini di attività capaci di generare profitto (serre bioclimatiche, orti urbani, vivai, produzioni organiche, vertical farm, ecc.) che possano però attuarsi in forte integrazione con i telai ambientali esistenti. Ultimo importante ingrediente che incrocia usi, mix e dimensione ambientale, riguarda la possibilità di attivare politiche innovative in tema di logistica, ridefinendo i meccanismi di scambio delle merci tra lunga percorrenza e distribuzione a scala urbana. (Fig.3)

Alcune questioni

Il lavoro portato avanti sino ad ora ha provato ad aprire degli spazi e a darsi degli strumenti per arricchire ed articolare un ragionamento molto tecnico e specifico (la disciplina urbanistica è spesso respingente... soprattutto quando si tratta di calarla nel discorso pubblico e nel processo politico urbano), utilizzandolo come pretesto per esplorare campi più ampi. Se, come spiegato più sopra, la richiesta iniziale era quella di ragionare attorno alla modifica delle "schede norma" relative alle aree, lo sviluppo del dialogo tra le due parti e dei lavori del workshop hanno di fatto portato ad un allargamento della portata e dell'interesse della riflessione progettuale, che ha incorporato nuove dimensioni (economica, sociale, ambientale, infrastrutturale, ecc.) dando vita a ragionamenti alle diverse scale, mettendo assieme diverse prospettive disciplinari ed operative (non solo progettisti, e non solo operatori economici "profit" ma anche impresa sociale e terzo settore²²; non solo forma e funzione ma anche strategia, azione e sviluppo, ecc.). Provando a tenere assieme morfologia, usi e stili di vita, elementi di processo, orientamenti strategici e operativi, leve per riattivare le aree sul breve periodo e orizzonti di sviluppo che invece guardano più lontano, il lavoro sulle aree di FSSU solleva una serie di questioni certamente nodali rispetto alla riscrittura di alcune prassi operative in corso oggi (anche) con l'aggiornamento del PRG, ma più in generale può essere l'occasione per ripensare in maniera diversa alcuni modi "tradizionali" di "fare le cose" così come il ruolo/i ruoli che

alcuni soggetti possono giocare per sostenere e stimolare i processi di trasformazione urbana (a Torino in particolare). (Fig.4)

Un primo tema ricorrente nella discussione ha riguardato la necessità di dotarsi di strumenti di pianificazione più flessibili, più capaci di governare nel tempo condizioni locali che cambiano, meno irrigiditi all'interno di ambiziose visioni di insieme proiettate verso un futuro incerto. Pianificare le cose in relazione al tempo è questione centrale quando si parla di aree in transizione, perché il transitorio, il tempo dell'attesa tra l'azione di pianificazione e la trasformazione può durare molto a lungo in ragione di condizionamenti (imprevedibili) di carattere endogeno ed esogeno. Il lavoro sulle aree ferroviarie costituisce in questo senso un'occasione straordinaria per provare a sperimentare processi di pianificazione urbana più incrementali ed aperti, in cui l'esito delle azioni non derivi da un agire per tendere verso una visione finale (o una soluzione permanente), ma occupi lo spazio dell'attesa, articolando in maniera sperimentale funzioni e usi che si immaginano sin dall'inizio con una durata limitata nel tempo. Questo significa però avere la capacità e la forza di ritagliare ruoli nuovi per tutti i soggetti in gioco (il pubblico, prima di tutto, ma anche gli operatori immobiliari e gli stakeholders locali), modificando alla radice le regole e il loro rapporto con la costruzione di orizzonti di sviluppo sul lungo periodo.

Un accento è stato posto sui mix funzionali, anch'essi più aperti, capaci di intercettare ed accogliere nuove funzioni emergenti, nuovi usi, e nuove forme di contaminazione tra abitare, lavoro, svago... laddove l'esperienza (torinese e non solo) ci insegna che questi tendono sempre di più a mescolarsi ed ibridarsi tra loro. Economie di scala che si mescolano con nuovi stili di vita, nuovi lavori (e veri e propri nuovi mondi) che all'epoca dell'approvazione del PRG nel 1995 neppure esistevano; reti fisiche e relazionali con un forte potenziale urbano da esprimere non solo dal punto di vista socioeconomico ma anche dal punto di vista morfologico e tipologico, capaci di influenzare positivamente la fisionomia di interi brani di città; sistemi che nel produrre occupazione e servizi alla collettività sono spesso vettore di innovazione e di produzione di valore aggiunto. Gli strumenti di governo dello spazio possono certamente avere un ruolo nel rafforzamento/supporto di ecosistemi di attori e attività non necessariamente o non esclusivamente legati a logiche di mercato: in che modo specifici meccanismi di gestione della trasformazione urbana possano essere ridefiniti e resi più capaci di stimolare nuove funzioni emergenti è un tema cruciale per la Torino di domani che implica però la capacità di intrecciare consapevolmente economia, società, innovazione e nuove forme di attivazione e capacitazione dei soggetti locali.

Tra gli aspetti sottolineati più volte (e di fatto tra i presupposti stessi della discussione) c'è il tema del posizionamento sul mercato e dell'individuazione di una serie di operatori interessati e disponibili ad assumersi un rischio nel portare degli investimenti in città. Operare sui *brownfields* comporta tra le altre cose tutta una serie di costi legati alla trasformazione (demolizioni, bonifiche, tanto per citarne alcune), e qui forse più che altrove diventa centrale ragionare attorno al rapporto tra dimensione ambientale ed economica, valori (economici, sociali, culturali, ecc.) in gioco, portata e verosimiglianza degli orizzonti di sviluppo che si stabiliscono per l'azione - le famose "visioni" che per non trasformarsi in allucinazioni o incubi devono saper coinvolgere in maniera solida e credibile gli attori locali, combinando un misto di aderenza alla realtà dei fatti e capacità di prefigurare futuri possibili... e convincenti! Le attuali condizioni del mercato torinese richiedono uno sforzo particolare nella definizione di strategie efficaci di "riduzione del rischio" che aiutino a sostenere e stimolare processi di trasformazione come quelli delle aree ferroviarie, che nel mettere a fuoco benchmark di riferimento e forme di sperimentazione capaci di agire da volano sappiano finalmente dare spazio a nuovi valori sempre più al centro del dibattito locale (qualità ambientale e capacità di reagire al cambiamento climatico, dimensione cooperativa e co-progettuale dei processi, ecc.) e delle politiche urbane più avanzate a livello internazionale.

Note

- 1 1980. Architetto, PhD. Membro dello staff di Urban Lab Torino dal 2007, dal 2013 è responsabile dell'area Sviluppo Territoriale e svolge attività di ricerca, networking (locale, nazionale e internazionale), programmazione europea, sviluppo di iniziative di divulgazione culturale relativamente ai processi di trasformazione urbana dell'area metropolitana torinese. Docente a contratto di urban design presso il Politecnico di Torino, nel 2013 ha conseguito un dottorato di ricerca in "Politiche Pubbliche del Territorio" presso lo IUAV di Venezia con una tesi sugli effetti urbani del processo di deindustrializzazione a Detroit.
- 2 una buona pista di partenza è il lavoro portato avanti dal gruppo di ricerca che annualmente redige il Rapporto Rota sulla città di Torino, che nell'edizione di quest'anno propone una disamina completa ed articolata delle azioni di trasformazione promosse in città nell'arco degli ultimi 25 anni (citato in bibliografia)
- 3 Basti pensare alla rivoluzione che ha costituito l'eliminazione della barriera fisica tra i quartieri a est e a ovest della ferrovia (Crocetta, San Donato e Borgo San Paolo, per nominarne alcuni), o a come lungo l'assialità a sud di Porta Nuova la ridefinizione di alcune aree di proprietà della ferrovia (in parte ancora in corso con lo Scalo Vallino) abbia aperto alla restituzione alla città di nuovi tasselli urbani ormai parte della quotidianità di tantissimi torinesi (Lingotto, Centro di Biotecnologie dell'Università degli Studi di Torino). Non da ultimo, si pensi a cosa è oggi l'area circostante le ex Officine Grandi Riparazioni e a quanto profondamente sia legata alle traiettorie di sviluppo e ristrutturazione urbana conosciute da Torino nell'arco degli ultimi tre decenni.
- 4 Se i lavori iniziali di redazione del PRG si avviano nel 1986, bisognerà aspettare il 1995 perchè il documento di governo del territorio divenga vera e propria legge con l'adozione da parte della Città di Torino.
- 5 soprattutto se si considera che le dinamiche di svuotamento e sottoutilizzo di aree ed edifici trova il suo inizio simbolico già nel 1982, con la chiusura del Lingotto e che il dibattito locale impiegherà molto tempo ad acquisire e in qualche modo esplicitare l'urgenza di ripensare i capisaldi attorno ai quali immaginare la città del futuro.
- 6 spesso le attività di sviluppo immobiliare in questione si inquadrano entro logiche più ampie (nazionali e sovranazionali) legate a processi di ristrutturazione e delocalizzazione di quelle stesse attività produttive che stavano lasciando la città. Per un certo periodo a Torino, un manipolo di soggetti radicati localmente e con un forte interesse nei confronti della trasformazione negozia con l'amministrazione pubblica secondo un'ottica che è stata descritta come orientata alla massimizzazione degli effetti pubblici (in termini di servizi, qualità degli spazi collettivi, nuove dotazioni, ecc.) degli sviluppi immobiliari.
- 7 nell'arco di quest'ultimo anno c'è stato un avvicendamento alla guida dell'Assessorato all'Urbanistica. Dopo una prima fase durante la quale è stato Guido Montanari (all'epoca anche ex- vicesindaco) ad avviare e portare avanti il lavoro di aggiornamento del PRG, da settembre 2019 è stato individuato Antonino Iaria (ex consigliere comunale eletto in forza ai 5 stelle) come nuovo Assessore. La delega al all'aggiornamento del PRG però, al momento è ancora in mano alla Sindaca Chiara Appendino.
- 8 la decisione è stata assunta in maniera ufficiale dal Consiglio Comunale lo scorso 28 luglio 2016.
- 9 www.torinosiprogetta.it sito ufficiale dedicato al lavoro di aggiornamento del PRG (ultimo accesso novembre 2019).
- 10 tra i temi al centro, qualità urbana, tutela dell'ambiente, miglioramento dell'offerta di servizi sul territorio, valorizzazione dell'economia della conoscenza, iniziative di sostegno alla creazione di nuovi posti di lavoro in città, regolazione delle attività commerciali.
- 11 in questo senso la stessa attivazione del sito web e lo sviluppo di tutta una serie di incontri, confronti e discussioni (di carattere informativo ma anche progettuale) con stakeholder locali e cittadini va in questa direzione.
- 12 ambiente come risorsa, identità e bellezza, benessere e qualità della vita, giovani e città, lavoro produzione commercio, semplificare le regole, oltre i confini
- 13 In particolare, il lavoro di analisi puntuale rispetto al suo effettivo stato di attuazione (effetti in termini di quantità costruite, servizi e standard generati dall'attuazione a oggi) e quello di ridefinizione progressiva di quantità, destinazioni d'uso, principi per il calcolo degli standard a servizi, ecc.-
- 14 basti pensare, per citare le operazioni più recenti, alla cessione dello Scalo Vallino lungo la via Nizza - attualmente in fase di trasformazione -, o alla recentissima vendita del vecchio fabbricato della stazione di Porta Susa a Vastint Hospitality. Le schede datagliate sono disponibili qui: <http://www.fssistemiurbani.it/content/fssistemiurbani/it/grandi-investimenti/torino.html> (ultimo accesso novembre 2019)
- 15 l'accordo preso tra le parti è illustrato in un Protocollo di Intenti firmato l'8 marzo 2019 da Guido Montanari.
- 16 è il caso ad esempio dell'area di Rebaudengo/Spina 4, al centro di una variante strutturale di Piano (lo studio per la Variante 200 viene avviato nel 2008 e portato fino alla progettazione preliminare: la giunta Appendino ha attualmente abbandonato l'iniziativa), di un concorso di idee ("La Metamorfosi", 2010), e di una gara internazionale per la progettazione del masterplan e dello studio economico-finanziario per l'attuazione della trasformazione urbana (2012).
- 17 si pensi ad esempio alle due aree prossime alla stazione Lingotto, potenzialmente fortemente influenzate/influenzabili dalla costruzione in questo quadrante della futura Città della Salute di Torino (nuovo polo ospedaliero e di ricerca di rango metropolitano).
- 18 le tre giornate hanno coinvolto oltre 300 partecipanti, distribuiti in 3 tavoli di lavoro (7 sessioni ai tavoli, 2 plenarie), con il supporto di 9 esperti e la facilitazione di 3 moderatori. Ogni gruppo di partecipanti è stato guidato da un coordinatore, esperto della materia urbanistica e della tematica affrontata, ma allo stesso tempo outsider rispetto al processo politico urbano torinese. A ciascun tavolo tematico erano presenti anche su: tecnici della Città di Torino (Urbanistica, Verde, Mobilità, Rigenerazione Urbana) rispetto alle politiche, i piani e i programmi dell'Amministrazione; Ferrovie Sistemi Urbani per questioni nel merito delle singole aree; Ai Group rispetto all'istruttoria di progetto; Urban Lab per i dati socioeconomici e le mappature.
- 19 il lavoro di lettura territoriale ha provato a sintetizzare le caratteristiche territoriali delle parti di città oggetto della discussione, analizzandole trasversalmente attraverso un sistema di 21 indicatori socioeconomici urbani e 6 mappe

tematiche. L'istruttoria completa è disponibile qui: <http://www.urbancenter.to.it/rail-city-lab/> (ultimo accesso novembre 2019).

²⁰ con il supporto di AI Studio e dell'agenzia di comunicazione di Bellissimo.

²¹ in occasione della prima presentazione pubblica degli esiti del workshop (30 ottobre 2019) Urban Lab ha edito una pubblicazione che raccoglie quanto emerso durante la discussione. La pubblicazione completa è disponibile al seguente link: <http://www.urbancenter.to.it/rail-city-lab-gli-esiti/> (ultimo accesso novembre 2019).

²² I tre gruppi di lavoro tematici sono stati accompagnati da alcune figure professionali chiamate a ricoprire ruoli diversi. Ogni gruppo di partecipanti è stato guidato da un coordinatore, esperto della materia urbanistica e della tematica affrontata, ma allo stesso tempo outsider rispetto al processo politico urbano torinese. A ciascun tavolo tematico erano presenti anche su: tecnici della Città di Torino (Urbanistica, Verde, Mobilità, Rigenerazione Urbana) rispetto alle politiche, i piani e i programmi dell'Amministrazione; Ferrovie Sistemi Urbani per questioni nel merito delle singole aree; Ai Group rispetto all'istruttoria di progetto; Urban Lab per i dati socioeconomici e le mappature.

Il workshop ha coinvolto un gruppo eterogeneo di soggetti. Le professionalità di architetto e ingegnere sono state quelle rappresentate in misura maggiore, anche se numerosi sono stati i rappresentanti del mondo economico, delle imprese e del mercato immobiliare, dell'accademia e della ricerca. In generale i lavori dei tavoli si sono caratterizzati per un clima di collaborazione e confronto, in ottica additiva piuttosto che oppositiva, con temi man mano sviluppati da voci diverse, senza particolari contrasti.

Riferimenti bibliografici

Bagnasco A. (ed. 1990), *La città dopo Ford: il caso di Torino*, Bollati Boringhieri, Torino.

Belligni S., Ravazzi S. (2012), *La politica e la città. Regime urbano e classe dirigente a Torino*, Il Mulino, Bologna.

Cabodi C., Gullino V., Davico L., Guiati F., Staricco L., Vitale Brovarone E. (2019), *Futuro rinviato. XX Rapporto Giorgio Rota su Torino*, Centro Einaudi, Torino.

Dansero E. (1993), *Dentro ai vuoti. Dismissione industriale e trasformazioni urbane a Torino*, Cortina, Milano.

De Rossi A., Durbiano G. (2006), *Torino 1980-2011. La trasformazione e le sue immagini*, Allemandi, Torino.

Lucchini C. (2014), *Just a physical matter? Development strategies and urban planning after post-Fordist transition in Turin*, in Calafati A. (ed. 2014), *The Italian changing cities. Emerging imbalances and conflicts*, GSSI Urban Studies working papers, L'Aquila.

Urban Lab Torino (2019), *Sette aree ferroviarie a Torino. Una lettura del territorio per mappe e indicatori*, Urban Lab, Torino.

Urban Lab Torino (2019), *Sette aree ferroviarie a Torino. Gli esiti del workshop del 29-30-31 maggio 2019*, Urban Lab, Torino.



(Fig.1) Le sette aree ferroviarie e i quadranti urbani coinvolti (© Torino Urban Lab, 2019).



(Fig. 2) Analisi territoriali e esiti della discussione sono stati raccolti da Torino Urban Lab e sono disponibili per il download su www.urbancenter.to.it (© Torino Urban Lab, 2019)



(Fig. 3) I lavori del workshop "Rail City Lab" (29-31 maggio 2019).



(Fig. 4) La presentazione pubblica degli esiti del workshop, con il coinvolgimento di proprietà, attori istituzionali, esperti torinesi e non (30 ottobre 2019).

Il curioso caso dell'area di risulta ferroviaria a Pescara

Andrea Mammarella

Anche sulla città di Pescara – un capoluogo di provincia di quasi 120.000 abitanti del centro-sud d'Italia – è spirato negli anni '80 e '90 dello scorso secolo il vento delle grandi trasformazioni urbane. Lo stesso vento che in tutta Europa, a partire dalla dismissione e dal riutilizzo di scali e stazioni ferroviarie, poneva nella disponibilità delle città ampi territori vergini e centralissimi, là dove l'ingegneria trasportistica dell'800 aveva inserito i terminali delle (allora) nuove reti. Un vento però decisamente passeggero in riva all'Adriatico poiché, oltre l'avvio di una pur importante operazione di trasferimento e conversione delle strutture ferroviarie preesistenti, nessuna trasformazione urbana è riuscita a vedere la luce nei trent'anni successivi.

Un curioso caso di inerzia sistemica, dal momento che – pur provando a pensare tutto il male possibile – davvero non si riesce a capire chi possa aver trovato vantaggio in questa irrisolta e ormai addirittura paradossale vicenda.

Risale addirittura al 1959 la prima delibera (bipartisan) del Consiglio Comunale con cui venne avviata la richiesta al Ministero di eliminare il tratto urbano centrale della linea ferroviaria adriatica, sopraelevandolo su un apposito rilevato permeabile (*Fig. 1 – Fotocomposizione dell'area della stazione ferroviaria negli anni '60*). Una ventina di anni più tardi, accolta l'idea di liberare la città dal tracciato di fine Ottocento (con passaggi a livello e aree di rispetto), si avviarono i lavori che, nel corso degli anni '80, si conclusero con un lungo impalcato ferroviario di circa 850 metri, sopraelevato di circa otto rispetto alla quota della città. Su questo impalcato – particolare estremamente innovativo per i tempi – furono stati spostati i binari della linea ferroviaria adriatica e posizionate le nuove banchine dei treni (*Fig. 2 – Foto area negli anni '80*). Il progetto di sopraelevazione dei binari – come detto – veniva da lontano, così come l'idea di realizzare una nuova stazione negli ampi volumi ricavati all'interno del nuovo manufatto. Già a partire dal 1962 infatti le Ferrovie dello Stato avevano iniziato a commissionare ai propri architetti, Corrado Cameli prima e Aldo Favini poi, il progetto per una nuova stazione da realizzare sotto l'impalcato ancora in fase di progettazione (*Fig. 3 – Prospettiva del progetto di stazione dell'arch. Cameli del 1962*) (*Fig. 4 – Prospettiva del progetto di stazione dell'arch. Favini del 1968*). Né il progetto di Cameli, né quello di Favini vennero realizzati e si dovettero attendere altri sedici prima di avere un progetto esecutivo (a firma dell'ufficio tecnico delle FFSS) con l'apertura dei cantieri. Le “*opere di completamento e di rifinitura della nuova stazione di Pescara Centrale*” furono appaltate dall'allora Ministero dei Trasporti e dall'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato soltanto nel 1984.

Eseguiti anche questi ultimi lavori, il primo febbraio del 1988, venne inaugurato l'edificio della nuova stazione, posizionato al centro del nuovo impalcato e costituito da un manufatto di circa 230 metri di lunghezza, profondo 14 ed alto 22 (*Fig. 5 – Vista del nuovo impalcato ferroviario*), caratterizzato da un unico grande atrio a tutta altezza, punteggiato da enormi pilastri in cemento armato a sezione cruciforme variabile e dalle diagonali delle lunghe scale mobili che salgono nel vuoto verso i binari (*Fig. 6 – Atrio della stazione ferroviaria*). Lo spostamento di circa 120 metri della linea ferroviaria rispetto al vecchio sedime rese così disponibile una vasta area di circa 12 ettari, risultante dalla dismissione (e conseguente demolizione e smantellamento) dei manufatti tecnici e delle linee ferroviarie precedenti, con le sole eccezioni dell'edificio della stazione del XIX secolo e di due serbatoi dell'acqua utilizzati dalla vecchia struttura ferroviaria.

Da subito, molto prima che fossero terminati i lavori, si accese in città un grande dibattito per il destino di quest'area che a Pescara, città cresciuta e sviluppatasi in gran parte grazie all'economia

imprenditoriale edile, in molti temevano divenisse facile preda di operazioni immobiliari dal basso profilo urbanistico e collettivo. Un profilo urbanistico e collettivo che veniva invece a gran voce invocato da una larga parte della comunità che in questo luogo chiedeva (complici anche le immagini delle trasformazioni europee che arrivavano attraverso le riviste e la mai doma ambizione, un po' spaccona, della città dannunziana) la realizzazione di un grande parco urbano, a metà strada tra New York e Parigi (un po' *Central Park* e un po' *La Villette*).

Bonaria ironia a parte, furono tante le battaglie, le mobilitazioni e i movimenti (dal *Parkuore* a quello della *Malaerba*) che nacquero e si attivarono in quegli anni per scongiurare speculazioni e – se ne parlava già da allora – lo spreco di un'irripetibile opportunità per l'intera città.

Il sentimento popolare fu talmente pressante ed inequivocabile che da subito l'amministrazione comunale non solo si impegnò ad acquistare dalle Ferrovie dello Stato le aree e i manufatti (sottraendoli così all'iniziativa di Metropolis, la società nata nel 1991 proprio per gestire le operazioni immobiliari derivanti dalle dismissioni e riconversioni delle proprietà di Ferrovie), ma (anche a causa dalle modalità di acquisto a basso costo proprio per la inedificabilità dell'area) aggiunse nel contratto una clausola in cui, a fronte di un prezzo di acquisto calmierato (13 miliardi di lire), si impegnava a non realizzare nel sito, per i dieci anni successivi, attività caratterizzate da un uso diverso da quello pubblico.

Fu così che, nel giugno del 2001, il Comune di Pescara divenne, finalmente e definitivamente, proprietario delle aree 'di risulta', approvando – nel novembre dello stesso anno – una Variante del Piano Regolatore Generale in cui, secondo le indicazioni contenute nelle Norme Tecniche di Attuazione, l'intera area veniva "*destinata alla creazione di un 'nuovo luogo urbano' nella zona di cerniera più centrale della città, alla integrazione formale e morfologica delle varie realtà urbane in esso incluse, alla realizzazione di un quadro organico della mobilità, alla necessità di una articolazione e gerarchizzazione degli spazi pubblici (vie e piazze) da pedonalizzare o attrezzare in un sistema di verde pubblico diffuso*". Le previsioni di quel Piano – in linea, del resto, con le aspettative consolidate nell'opinione pubblica cittadina e nonostante la decadenza del vincolo contrattuale con Metropolis – restano ancora oggi sostanzialmente immutate.

Un avvio, quello del 2001, tutto sommato incoraggiante e chiaramente indirizzato ad avviare una trasformazione urbana di qualità e di alto profilo pubblico – pur nella sua demiurgica asserzione. Eppure...

Risale al lontano 1981 – sette anni ancora prima dell'inaugurazione della nuova stazione – il primo concorso di idee che si proponeva di trovare una sistemazione coerente dell'area rispetto alle aspettative della città ed al ruolo strategico che questa avrebbe dovuto assumere rispetto all'intero territorio comunale e metropolitano. Il progetto vincitore, firmato dall'architetto Alessandro Sonsini, prevedeva la realizzazione di un grande parco verde attraversato dalla morbida curva di una linea di trasporto metropolitano che correva tra un edificio circolare basso collettivo (auditorium) a nord e un'alta torre cilindrica a sud, ispirata al brutalismo hi-tech inglese del periodo, come ad alcune, mai dome, suggestioni wrightiane (*Fig. 7 – Prospettiva a volo d'uccello del progetto Sonsini del 1981*). Il progetto riscosse diversi apprezzamenti, nonostante e forse a dispetto del *milieu* culturale dell'allora Facoltà di Architettura, fondato su posizioni decisamente più storicistiche e legate alla cosiddetta *tendenza* napoletana e milanese. Ma si sa, del resto, che i concorsi di idee, allora come oggi, lanciano il cuore oltre l'ostacolo e sono destinati – nei casi migliori – a costruire patrimoni figurativi collettivi più che corrispondere ed essere corrisposti da dinamiche attuative concrete. Con i disegni si può certo sognare che Pescara sia Malmö o Liverpool – anche se, naturalmente, le trasformazioni reali restano un'altra cosa.

Nei lunghi anni che seguirono se, da un lato, la strategia politica degli amministratori locali (in maniera decisamente trasversale) non riuscì – per opportunità politica o reale convinzione, poco importa – a proporre alla città un modello attuativo diverso da quello del Piano Particolareggiato di esclusiva iniziativa pubblica, dall'altro lato non riuscì neppure a garantire l'investimento pubblico richiesto da qualunque ipotesi di trasformazione che, anno dopo anno, diveniva sempre più

improbabile e in contrasto con gli assetti finanziari locali e nazionali degli, oramai passati, anni ottanta.

Chissà che non sia proprio in questo aspetto che si possa forse rintracciare un primo *vulnus* di questo curioso caso di inefficacia e inattività della trasformazione.

In verità, l'ipotesi di coinvolgere attori privati nell'operazione di riqualificazione della ormai acquisita area di risulta era sempre stata vista con sospetto dall'opinione pubblica locale, e mai presa nella dovuta considerazione – pur negli anni in cui nasceva e veniva codificato a livello nazionale il cosiddetto Partenariato Pubblico-Privato. Tra le varie idiosincrasie, va certamente ricordata quella nei confronti di Ferrovie dello Stato, volta ad impedire l'insediamento nelle grandi cubature del suo impalcato ferroviario di attività commerciali di qualsiasi genere. La strategia (e, certo, anche la prospettiva di investimento) sottesa dal progetto statale del 1984 finì così col restare completamente disattesa e, al posto di una grande struttura filtrante che avrebbe dovuto ricongiungere e collegare le due parti della città a monte e a valle della linea ferroviaria (l'idea alla base del progetto di sopraelevazione degli anni '60), il nuovo manufatto divenne un muraglione impenetrabile e divisivo, anche più di quanto fossero i vecchi binari. Un'enorme volumetria murata ed esclusa da qualsiasi dinamica urbana, ad eccezione di spazi residuali senza importanza, quando non addirittura detrattori (parcheggi, depositi).

Ma tant'è. Ancora oggi l'ipotesi di un insediamento privato, commerciale, sotto i binari della stazione attiva le fibrillazioni e gli psicodrammi collettivi dell'intera categoria di commercianti del cosiddetto adiacente *Centro Commerciale Naturale*. Ancora oggi che il commercio locale si sta reindirizzando verso settori merceologici e dinamiche di marketing difficilmente in concorrenza con strutture di media-grande distribuzione, come quelli potenzialmente insediabili all'interno dell'impalcato ferroviario.

In questo caso pescarese – forse un po' meno curioso di quanto si pensasse all'inizio – l'esclusione delle Ferrovie dello Stato dallo scenario della trasformazione ha certo evitato un confronto difficile, viepiù conflittuale, con le aspettative delle amministrazioni, ma il timore di giocare una partita faticosa e dagli esiti incerti è stato alla fine esorcizzato attraverso la rinuncia *tout court* al confronto, lasciando l'attore pubblico unico protagonista del destino dell'area, ma con un arco senza frecce a disposizione per realizzare un proprio progetto urbano che nel corso degli anni si è andato facendo sempre più ideale, quando non addirittura idealista.

Ciò che era valso per Ferrovie, naturalmente e ancor di più, valse per qualunque altra ipotesi di coinvolgimento privato nella trasformazione delle aree di proprietà comunale, nonostante non mancassero i progetti della numerosa comunità di professionisti locali che a questa modalità facevano inevitabilmente e implicitamente riferimento (torri, uffici, strip commerciali, stecche residenziali, parchi tematici...); nonostante gli scenari prefigurati dalla locale Facoltà di Architettura attraverso le ricerche del Dipartimento di Architettura e Urbanistica dell'Università G. D'Annunzio (*“Lo spazio delle infrastrutture. Cinque progetti per Pescara”* del 1996 e *“Da stazione a città”* del 2001) (FIG. 8 – *Ricerca DAU del 2001*) che indicavano chiaramente – sulla scorta di quanto veniva realizzato nel resto d'Europa e del mondo – la necessità di confrontarsi, gestendola attraverso il progetto, le condizioni di una forte ibridazione e stratificazione funzionale. Questa visione complessa e multilivello delle trasformazioni urbane pescaresi ed il conseguente approccio progettuale riuscì pure a delineare alcuni scenari possibili che tuttavia, in parte per il carattere eccessivamente provocatorio delle proposte, in parte per la già citata idiosincrasia collettiva (o, perlomeno, di una parte molto attiva) nei confronti di protagonisti che non fossero pubblici, non ebbe alcun tipo di ricaduta. Dal *Progetto Protagona 90* (curato dalla locale Camera di Commercio nel 1989) (Fig. 9 – *Progetto Protagona 90*), fino allo studio di fattibilità (pur commissionato dall'amministrazione comunale) della Proger Spa del 2003 (Fig. 10 – *Planimetria di progetto dello Studio di Fattibilità del 2003*), nessuna proposta progettuale fu in grado di attivare processi di reale e diffusa condivisione nella città, fossero essi comuni cittadini o forze imprenditoriali, né riuscirono – evidentemente di conseguenza – ad avviare una procedura attuativa vera e propria delle rispettive strategie di trasformazione.

Si arrivò così al 2004 (già sedici anni erano passati dall'inaugurazione della nuova stazione), quando venne bandito un concorso di progettazione internazionale che provava a mettere il pallino della trasformazione urbana nelle mani del progetto di architettura. I vincoli – e i limiti – di partenza restavano tuttavia immutati. Dalle previsioni di PRG (destinazioni d'uso e cubature) all'indisponibilità ad accettare proposte esterne alla dimensione pubblica, gli strumenti a disposizione dell'invocato progetto internazionale risultarono drasticamente ridimensionati. Fu forse questo uno dei motivi, nonostante l'invocata internazionalità del bando, di un generale disinteresse alla partecipazione alla gara da parte di studi non italiani – e di pochissimi studi non pescaresi.

Il progetto vincitore risultò quello dello Studio Monestiroli di Milano, che prevedeva la realizzazione di un giardino geometrico di alberi di alto fusto, un grande edificio pubblico destinato a Mediateca di circa 90.000 metri cubi, un Padiglione delle Feste di ulteriori 21.000 metri cubi e, interrato nel sottosuolo, un parcheggio per circa 2.500 macchine (*Fig. 11 – Planimetria del progetto Monestiroli del 2004*). Un po' *Central Park* di New York, un po' *Bibliothèque de France* di Parigi. In realtà, il linguaggio e la strategia del progetto attingevano a piene mani alle forme e alle dinamiche della città storica, da intendersi nella sua accezione addirittura classicista – come dichiarato dagli stessi progettisti nella scelta del motto di concorso che richiamava il tempio greco della dea Aphaia ad Egina. Porticati a doppia e tripla altezza, tipologie templari e basamenti in marmo organizzati attraverso la giustapposizione di geometrie euclidee tutte raccolte all'interno del perimetro di intervento, senza alcun tipo di confronto con la città, né con la grande quinta ferroviaria, e con l'evidente intento di voler rappresentare loro la forma (buona) della città cui si sarebbe dovuta idealmente conformare Pescara. E non viceversa (*Figg. 12 e 13 – Prospettive del progetto Monestiroli del 2004*). Si trattava ovviamente di un'operazione architettonica e culturale molto distante dal carattere e dalle vocazioni della comunità locale, che avrebbe fatto molta fatica ad intenderle e a farle proprie. Si preferì dunque offrire ai pescaresi l'immagine di un *bosco* urbano che, come prometteva il generoso render a volo d'uccello pubblicato dai quotidiani locali (*Fig. 14 – Fotorendering a volo d'uccello del progetto Monestiroli del 2004*), avrebbe dovuto nascere dagli ordinati filari di pini di Aleppo piantumati a *quinconce* ai bordi della nuova agorà di circa 12.000 metri quadrati compresa tra i due grandi edifici collettivi, la quale completava l'offerta di spazi destinati esclusivamente ad attività sociali e culturali.

Ad ogni buon conto, va evidenziato che tutti i progetti presentati in fase di concorso, risentirono oltremodo degli effetti di un bando di gara decisamente vincolante (veniva fissata persino l'impaginazione grafica delle tavole e dei punti di vista dei render...), con un programma funzionale rigido, sostanzialmente mirato ad escludere e impedire deviazioni dalle idee pianificatorie prefissate dagli uffici tecnici comunali, lasciando irrisolti tutti i temi eminentemente urbani che la città, nella sua indiscutibile modernità, avrebbe invece potuto porre all'attenzione (e alla risoluzione) delle migliori energie progettuali possibili. Tutti i contrasti e le incongruenze di una contemporaneità tumultuosa in attesa di nuovi assetti e strategie urbane funzionali alle vocazioni più radicate del territorio, apparvero come anestetizzati attraverso un disegno – e un programma – dal forte carattere ideale che però, oltre la dimensione intellettuale (un po' *d'antan*, in verità...) che in pochi si permettevano di mettere in discussione, non riuscì ad accendere fino in fondo quell'entusiasmo produttivo e progettuale collettivo di cui una trasformazione urbana di questa portata avrebbe avuto bisogno. Il fuoco però – è noto – cova sotto la cenere.

Comparve intanto – e finalmente – sullo sfondo il tema delle risorse e degli investitori, non fosse altro che per i dettami normativi che prevedono la redazione – ancorché preliminare – del Piano Economico e Finanziario. A fronte di una cronica (e difficilmente risolvibile) penuria di finanziamento pubblico e data l'esclusione di attività imprenditoriali e commerciali, l'unica contropartita da offrire all'attore privato, cui era comunque e inevitabilmente destinata gran parte della realizzazione del progetto che sarebbe risultato vincitore, venne definita dal bando attraverso la concessione pluriennale di un servizio a pagamento di parcheggi che, nel frattempo, si era rivelata come la sola e continuativa attività insediatasi nell'area.

Nonostante il forte impegno dell'amministrazione comunale, il progetto del bosco stentò da subito ad andare in gara d'appalto. Com'era facile immaginare, i margini di compensazione economica per l'importante investimento esecutivo richiesti erano decisamente sottostimati. Solo dopo una serie di aggiustamenti progettuali (l'eliminazione del *Padiglione delle Feste*) e finanziari (l'ampliamento – spregiudicato e poco pubblicizzato – della concessione della gestione dei parcheggi a tutto il centro cittadino), si riuscì ad andare in gara. L'unica offerta pervenuta però – con la solita curiosa casualità degli eventi di questa cittadina – non trovò mai attuazione: tra cause giudiziarie, ripensamenti e rivolgimenti della scena politica locale, anche il progetto del bosco finì ad ingrossare le fila dei tanti fatti e mai attuati su questa area.

Non mancarono, prima durante e dopo le vicende finora descritte, proposte di intervento anche parziali che, eliminando a monte un pacchetto di tematiche/problematiche faticoso da gestire, chiedevano ai vari progettisti che si avvicendavano in città la produzione di immagini di singoli edifici, strutture autonome e isolate dal contesto urbano, ma anche – a ben vedere – dai caratteri culturali, disponibilità imprenditoriali e condivisioni vocazionali più diffusamente radicati in città (*FIG. 15 – Studio di fattibilità per un Palaeventi nell'area di risulta. Ricerca del Dipartimento IDEA, 2010*).

Più che la realizzazione di una vera e propria trasformazione urbana, la vicenda dell'area di risulta ferroviaria pescarese sembra mostrare un desiderio adolescenziale di costruire un grande edificio che – da solo e di per sé – funga da grande attrattore urbano in grado di accrescere il prestigio della città, la sua qualità di vita, la sua competitività territoriale. Un'idea molto spesso maturata sullo scarso approfondimento e sull'incomprensione dei casi studio internazionali più famosi adocchiati sulle riviste, come quelli di Bilbao, Valencia, Milano... cui pure si sente fare spesso riferimento. Senza rendersi conto cioè degli enormi rivolgimenti economici, culturali e sociali che ne sono stati alla base e che li hanno resi possibili. Proprio in questa dinamica sembra potersi rintracciare la debolezza di fondo di tutte le operazioni supposte, proposte e consumate nell'arco di questi decenni. Quasi a dimostrare – se ce ne fosse bisogno – che le città, prima ancora che attraverso meraviglie formali ad effetto, si trasformano in ragione di specifiche condizioni socio-economiche, di programmi condivisi, di strategie concepite nel DNA della propria comunità.

Certo, rimane la legittima ambizione ad avere nella propria città uno di quei strabilianti manufatti dell'architettura contemporanea capaci di attirare titoli di giornale e servizi televisivi sui canali specializzati. Ci mancherebbe... La questione però sembra rivelarsi un po' più complessa di quanto appaia agli occhi di amministratori pro tempore e commentatori di social network. Le grandi realizzazioni architettoniche sono la punta dell'iceberg, la ciliegina sulla torta, di un contesto risolto e intraprendente, sia in termini programmatici che vocazionali. Non certo il contrario.

Rientrano in questa fattispecie le cicliche proposte fatte per la realizzazione di un grande complesso culturale, sul modello del *Beaubourg* o del *Kennedy Center*, senza però avere neanche minimamente il tessuto artistico, imprenditoriale e culturale di Parigi o di Washington DC; dell'intramontabile grattacielo in vetro e acciaio di cui però non ci si chiede chi e con quali modalità potrebbe mai realizzare e utilizzare le sue enormi e costose metrature. Oppure un teatro monumentale che, privo di particolari spinte di melomani e shakespeariani locali, sembra trovare le proprie ragioni di essere – così come le altre proposte, del resto – nella ricerca di una monumentalità figurativa e scultorea in grado di inscenare una pura e semplice celebrazione urbana. Una posizione però – come hanno dimostrato gli eventi – assai difficile da sostenere in un'epoca come la nostra, caratterizzata dalla diffusione orizzontale di progettualità, aspettative e disponibilità ad impegnare risorse.

Nonostante l'ampia eco dell'editoria locale, non si è riusciti a vedere avviata nessuna iniziativa ufficiale (né disegni o immagini) neanche dell'idea, ripetutamente manifestata, di far progettare un grande teatro nell'area di risulta a Mario Botta – ancora una volta un architetto conosciuto e stimato per le sue posizioni storicistiche sul tema della città. Bizzarro destino per un luogo – come pochi in Italia – così pienamente e costitutivamente contemporaneo come Pescara.

Con questa consapevolezza intermedia, si arriva infine all'ultimo capitolo in ordine di tempo di questa saga trentennale. Nel 2018 è stato adottato (ma non approvato) dal Consiglio Comunale un nuovo

Progetto di fattibilità tecnica e finanziaria (il vecchio *Progetto Preliminare*) per il cosiddetto Parco Centrale, redatto dagli uffici tecnici comunali.

Più che un progetto architettonico, la proposta aveva inteso occuparsi – come prevede, del resto, la norma – di definire e fissare le funzioni e le esigenze che la città attendeva di vedere realizzate nell'area. Le stesse ormai comunque depositate nell'immaginario collettivo e calibrate rispetto al contesto fisico e sociale della città (*Fig. 16 – Schema planimetrico del Progetto di Fattibilità tecnica ed economica del 2018*). Certamente allora verde pubblico (variamente attrezzabile), parcheggi in struttura (numericamente fissati in base a ragionevoli rapporti di costi e ricavi), ma anche una nuova infrastruttura di attraversamento (ciclo-pedonale e carrabile incastonata nel sistema di mobilità urbana e a servizio della stazione) e una stazione per autobus urbani ed extraurbani in trincea che consentisse una continuità ininterrotta di spazi pubblici pedonali dall'atrio della stazione ferroviaria fino al mare (*Fig. 17 – Sezione tipo del Progetto di Fattibilità tecnica ed economica del 2018*). La volontà di rendere operativo il progetto – vale a dire di rendere appetibile ed efficace la gara di *concessione lavori* attraverso cui si intendeva affidare la progettazione definitiva, la realizzazione e la gestione delle strutture – portò in questa fase ad escludere dal programma progettuale il grande edificio collettivo di cui, pur prevedendo un'area ad esso dedicata, venne rimandata la realizzazione a future occasioni e a più concrete possibilità attuative.

Restavano in gran parte però le problematiche di sempre, legate alla indisponibilità ad accogliere proposte esterne alla sfera pianificatoria pubblica, la conseguente necessità di reperire risorse attraverso la sola (illusoriamente salvifica) attività concedibile alla gestione privata (i parcheggi) ovvero l'agognato (e costituzionalmente salvifico) finanziamento pubblico la cui entità però riusciva difficilmente a garantire, pur nelle migliori ipotesi, il compimento di una piena e compiuta trasformazione urbana.

Si aggiunga inoltre la paradossale condizione in cui la complessità delle opere (sia esecutiva che gestionale) richieste dal programma di progetto portava inevitabilmente a prevedere il coinvolgimento di raggruppamenti di attori ampiamente eterogeneo e specializzato, che però è difficile immaginare che si attivi per appalti di queste entità (poche decine di milioni di euro).

Così, viste le incertezze attuative, le ataviche debolezze del programma, il difficile appeal che uno schema planimetrico funzionale avrebbe potuto sperare di ottenere presso l'opinione pubblica locale (altro che *rendering* e architetture scintillanti..!) e – conseguentemente – la scarsa convinzione degli stessi amministratori propositori (ormai ispirati a una sempre maggiore diffidenza ad affrontare un tema annoso e irrisolvibile come questo), ha portato allo stallo e probabilmente all'archiviazione anche di questo ennesimo tentativo.

Il curioso caso delle aree di risulta ferroviarie di Pescara resta tutt'altro che risolto. Le esperienze dei lunghi anni trascorsi non sembrano aver stratificato particolari consapevolezza e insegnamenti, visto il perdurare immutato dei toni e del livello del dibattito locale. Davvero ancora troppo pochi sono gli elementi nuovi che lascino presagire nuove modalità operative e, magari, la soluzione del curioso caso.

L'unica strategia da adottare per provare – se possibile – a venire a capo di questa annosa vicenda resta – a mio avviso – tutta nella necessità di un approccio specialistico e professionalizzato (e magari anche innovativo), nella convinzione che il progetto di architettura di qualità sia l'unico strumento capace, non tanto di disegnare oggetti accattivanti, bensì di comporre le criticità e le aspirazioni, le contraddizioni e i desideri di una comunità capace e desiderosa di migliorarsi.

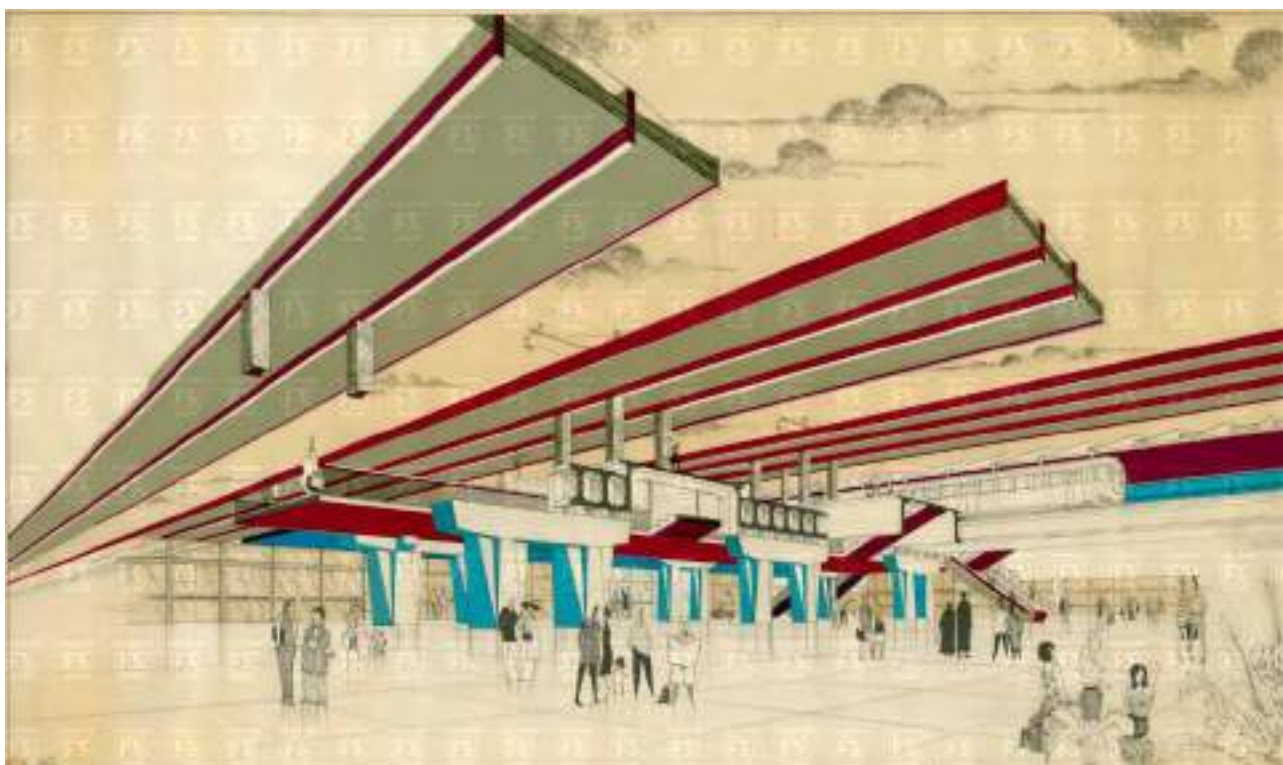
Unica certezza da tenere salda alla fine di questo *excursus* tra le alee e le inconcludenze del curioso caso (in cui nessuno ha trovato vantaggio) resta sempre e comunque quella che ad ogni effetto corrisponde una causa – anche e soprattutto nelle trasformazioni urbane.



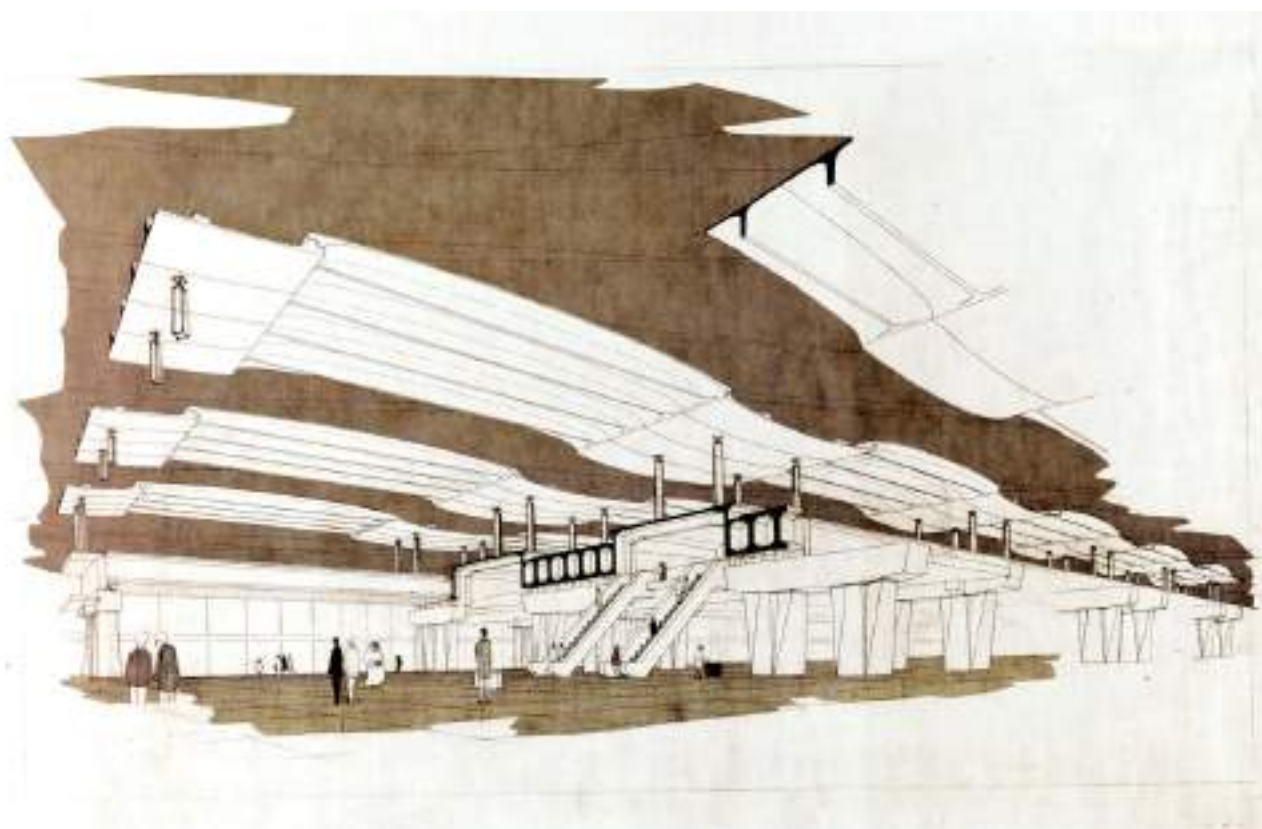
(Fig. 1) - Fotocomposizione dell'area della stazione ferroviaria negli anni '60



(Fig. 2) - Foto area negli anni '80



(Fig. 3) - Prospettiva del progetto di stazione dell'arch. Cameli del 1962



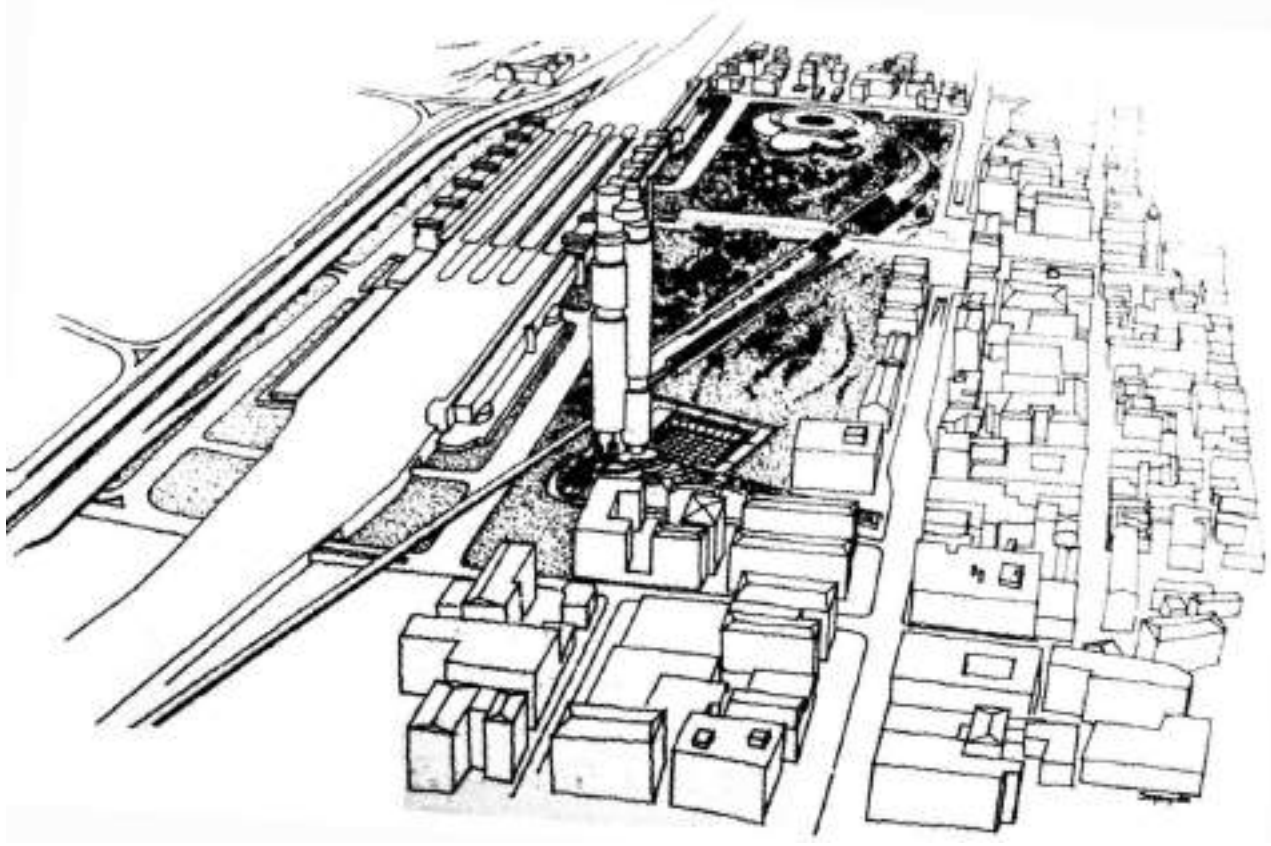
(Fig. 4) - Prospettiva del progetto di stazione dell'arch. Favini del 1968



(Fig. 5) - Atrio della stazione ferroviaria



(Fig. 6) - Vista del nuovo impalcato ferroviario

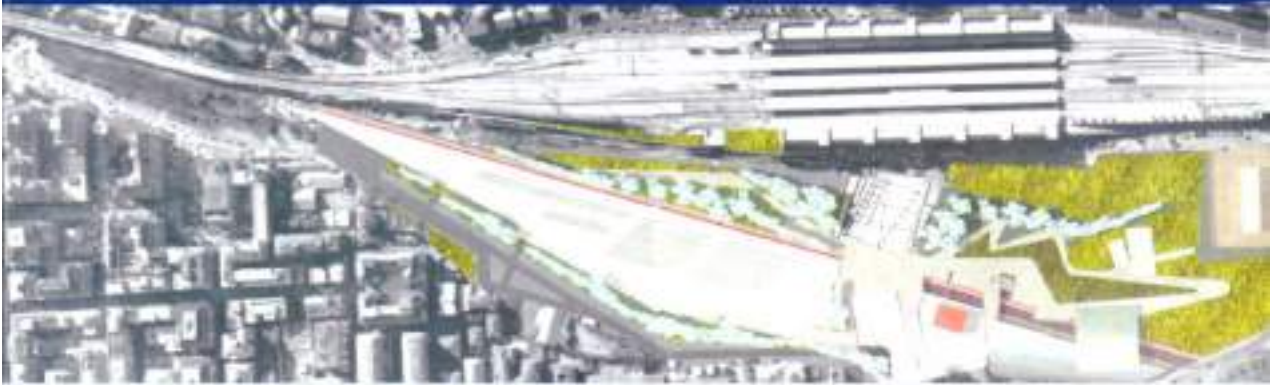


(Fig. 7) - Prospettiva a volo d'uccello del progetto Sonsini del 1981

Quaderni del Dipartimento di Architettura e Urbanistica di Pescara

Da stazione a città

Un programma per l'area di risulta a Pescara



A cura di **Alberto Clementi**

q/DAU
Ricerche/10

Fratelli Palombi Editori

(Fig. 8) - Ricerca DAU del 2001

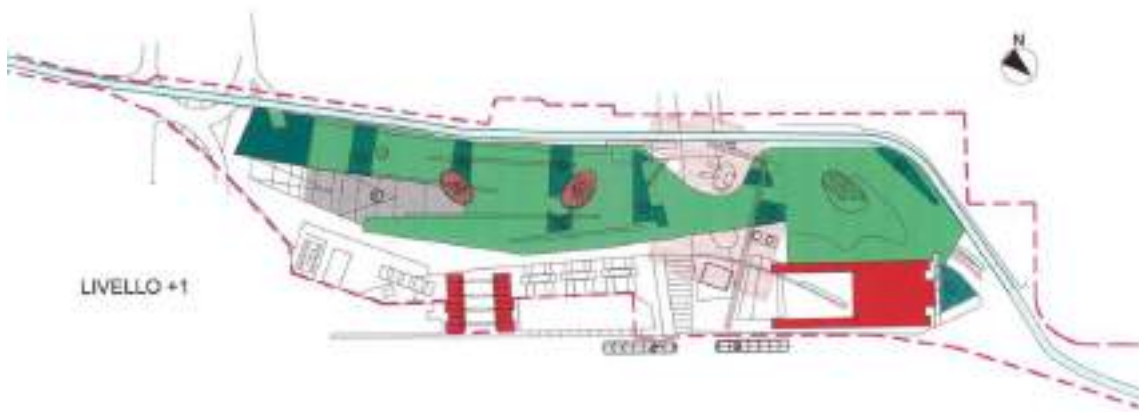


PROGETTO
protagora 90

VERSO LA RISTRUTTURAZIONE E IL RIUSO
DELL'AREA DELLA VECCHIA STAZIONE DI PESCARA:
AL CENTRO L'AMBIENTE

Gangemi editore

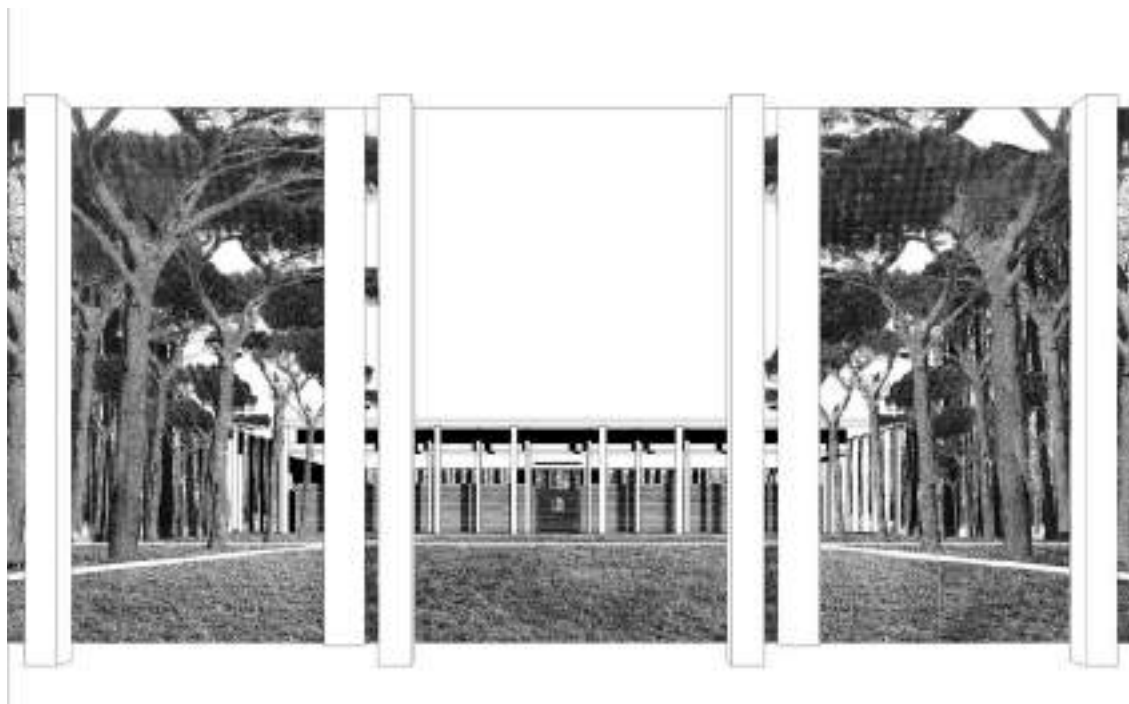
(Fig. 9) - Progetto Protagora 90



(Fig. 10) - Planimetria di progetto dello Studio di Fattibilità del 2003



(Fig. 11) - Planimetria del progetto Monestiroli del 2004



(Fig. 12) - Prospettiva del progetto Monestiroli del 2004



(Fig. 13) - Prospettiva interna del progetto Monestiroli del 2004



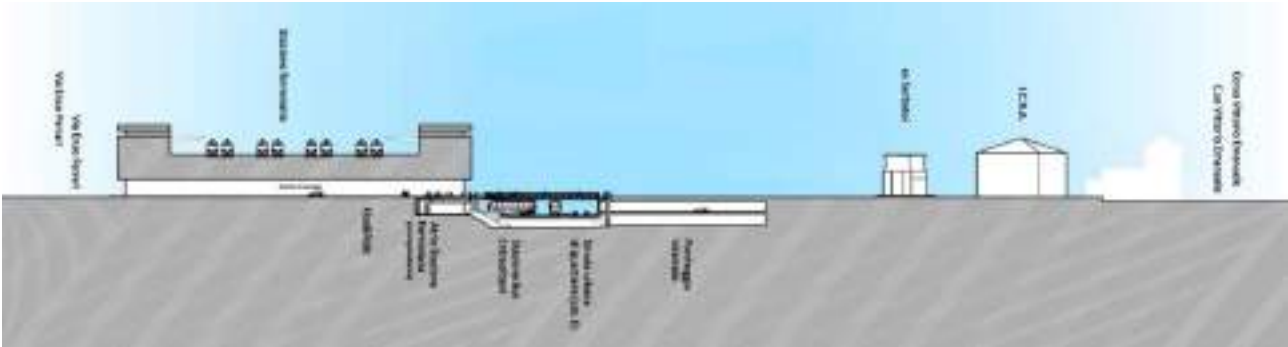
(Fig. 14) - Fotorendering a volo d'uccello del progetto Monestiroli del 2004



(Fig. 15) - Studio di fattibilità per un Palaeventi. Ricerca del Dipartimento IDEA del 2010



(Fig. 16) - Schema planimetrico del Progetto di Fattibilità tecnica ed economica del 2018



(Fig. 17) - Sezione tipo del Progetto di Fattibilità tecnica ed economica del 2018



(Fig. 18) – Foto aerea

As time goes by. **Passato e futuro nella nuova stazione Casa-Voyageurs di Casablanca**

Autore/i: Maria Pone

Abstract:

Nel novembre del 2018 re Mohammed VI inaugura la tratta della linea alta velocità che collega Tangeri e Casablanca. All'interno del più ampio programma di sviluppo delle ferrovie marocchine si inserisce il progetto per la nuova stazione di Casablanca "Casa-Voyageurs" ideato dallo studio romano ABDR in collaborazione con Yassir Kahlil Studio, Favero&Milan Ingegnerie e ITALFERR. I progettisti definiscono la nuova stazione un "riparo sovrano" capace di essere "rifugio per viaggiatori, abitanti, passanti". Il grande edificio ponte che scavalca il corposo fascio di binari, oltre a contenere le diverse e articolate funzioni richieste dal bando (servizi, aree commerciali, spazi pubblici), riconnette due aree urbane storicamente separate e molto eterogenee e si inserisce nella "biografia urbana" della città, proponendo elementi profondamente innovativi ma ponendosi, per molti versi, in continuità con la sua tradizione e la sua storia.

La nuova stazione ferroviaria di Casablanca nell'ambito del progetto delle ferrovie marocchine

"Nous caressons également le rêve de construire une ligne ferroviaire de Tanger à Lagouira, pour relier le Maroc au reste de l'Afrique". Sul sito dell'ONCF (*Office National des Chemins de Fer*), le parole pronunciate dal re Mohammed VI nell'aprile 2015 sono messe in esergo del *Plan Rail Maroc 2040 (PRM)*, uno schema direttore di lungo termine, fondato su un orizzonte di sviluppo al 2040 della rete ferroviaria marocchina nelle sue diverse componenti. Un piano che punta a servire 43 città invece delle 23 attuali, 12 porti invece di 6, 15 aeroporti invece di 1 e soprattutto l'87% della popolazione invece del 51% di oggi. Uno degli assi fondamentali di questo piano riguarda l'Alta Velocità e in particolare il progetto di costruzione di una linea di collegamento tra Tangeri e Casablanca: un progetto che costituisce la prima tappa della messa in opera dello schema direttore che punta alla realizzazione di una rete di 1500 km, composta da un asse atlantico (Tangeri-Casablanca-Agadir) e da un asse maghrebino (Casablanca-Rabat-Fès-Ouida).

Casablanca, tradizionalmente e affettuosamente chiamata "Casa" - la città più popolosa del Maghreb, il secondo porto marocchino (dopo Tangeri) e il polo economico più significativo del paese - è all'incrocio di questi assi: il "triangolo di Casa" (viene chiamato così per la forma del tracciato, legato alla presenza di tre stazioni ferroviarie: Casa Voyageurs, Casa Port, Ain Sebaa, oltre alla stazione merci di Roches Noires) è già oggi il nodo più affaticato del traffico ferroviario marocchino, "uno scambiatore che innerva praticamente tutta la rete nazionale, sia viaggiatori che merci", come recita ancora il sito ONCF: vi transitano ogni giorno 300 treni (il 92% dei viaggiatori, circa 90.000 e il 62% delle merci, circa 75.000 tonnellate). Il progetto Alta Velocità lo porterebbe al tracollo se non prevedesse invece un imponente investimento economico finalizzato alla realizzazione di una ingente mole di opere destinate al suo alleggerimento e al suo migliore funzionamento in termini trasportistici e logistici. L'avvio della realizzazione del piano dell'ONCF ha fatto sì che, dal novembre del 2018, il collegamento tra Casablanca e un altro dei più importanti centri economici del paese, Tangeri, sia percorribile in 1h20 (a fronte delle 3h45 necessarie prima dell'apertura della nuova tratta).

La strategia di sviluppo complessiva investe anche l'“idea di stazione” nelle città toccate dalla LGV (*Ligne Grande Vitesse*): oltre a implementare le connessioni tra le diverse parti del paese, riducendo le distanze e favorendo le relazioni commerciali, sociali ed economiche, il piano punta anche a realizzare una serie di nuovi “poli urbani” che diventano occasione di riqualificazione e di sviluppo in contesti cittadini spesso problematici ma con grandi potenzialità di rilancio. *“Conscient des enjeux urbains et de développement de ses sites ferroviaires, l'ONCF veut, à travers la mise en service de la LGV et en l'accompagnant de nouvelles gares ferroviaires, donner un nouveau souffle au quartier de la gare à travers le développement d'un programme d'aménagement urbain intégré visant à pallier l'enclavement du site de la gare et de son environnement immédiat. Ce qui permettra d'initier une nouvelle dynamique urbaine et une nouvelle mutation morpho-fonctionnelle et sociale du quartier”*¹. Così recitava il bando del concorso promosso dall'ONCF nel 2012 per la realizzazione delle stazioni LGV di Tangeri, Kenitra, Meknès e Casa-Voyageurs; e in questo quadro si inserisce il progetto vincitore del concorso per la nuova stazione di Casablanca, messo a punto dallo studio romano ABDR in collaborazione con Yassir Kahlil Studio, Favero&Milan Ingegnerie e ITALFERR. Il bando chiedeva esplicitamente che i progetti puntassero alla integrazione di due “luoghi”, legati a due diverse “culture”, quella del trasporto e quella dell'“*aménagement urbain*”; li definiva, forse per comodità, “gare” e “*centre multiservice*”; chiedeva la realizzazione di un “polo di scambio denso e sostenibile” intorno alla stazione, segnato da una mixité funzionale e sociale e da un elevato standard di confort termico e acustico; chiedeva che le esigenze di sicurezza fossero integrate con la possibilità di forme di “*convivialité chois*”: un “posto da vivere dove si ha il piacere di sostare”, un'oasi di tranquillità (tra le figure di riferimento nel bando comparivano non solo la stazione di Atocha ma anche i Jardins Majorelle di Marrakesh); ma chiedeva anche una “identità architettonica forte” capace di “rafforzare l'immagine di modernità dell'ONCF” conseguente all'arrivo dell'Alta Velocità, di rappresentare in ambito nazionale e internazionale il ruolo progressivo e “sostenibile” delle ferrovie marocchine, e con esse del Regno che ha deciso di investire sul loro sviluppo per il futuro del Paese, e soprattutto di fare dell'ONCF un “partner di riferimento” dei viaggiatori e degli abitanti, capace di rispondere non solo ai loro bisogni di servizi ferroviari e commerciali ma anche ai loro desideri di cultura e di qualità della vita e del tempo libero.

La nuova stazione Casa Voyageurs è stata realizzata tra il 2016 e il 2018 e, oltre alle 3 linee per l'alta velocità (due di testa e una passante), contiene 6 binari destinati ai treni nazionali e 4 per il trasporto cargo. Ma non solo: la stazione ospita una serie di servizi e di spazi commerciali, una zona museale (allestita all'interno del vecchio edificio della stazione), giardini, parcheggi, uffici; è insomma un nuovo “polo urbano” che si propone di potenziare il pezzo di città su cui insiste, di ricostruire connessioni mancanti, di aprire nuove linee di sviluppo e nuove possibilità di uso di questo rinnovato e complesso spazio urbano (fig 1).



(Fig.1) La nuova stazione “Casa Voyageurs” di Casablanca

Casablanca e le prime ferrovie del Marocco

Nel 1912, il generale di divisione Louis Hubert Gonzalve Lyautey – nato a Nancy, classe 1854, educato nel *Collège militaire de Saint-Cyr*, di stanza prima in Indocina e poi in Madagascar, commissario di governo per la zona marocchina di Oujda occupata dai francesi nel 1907 - fu nominato *Résident général* del protettorato francese del Marocco. Tornerà in patria per un anno tra il 1916 e il 1917 per assumere la carica di Ministro della Guerra francese e, definitivamente nel 1925, spodestato da Pétain. Un personaggio controverso che segnerà in modo indelebile la storia urbana di alcune città del Marocco. Tra i suoi primi atti compare, nel 1913, la richiesta rivolta al paesaggista Jean Claude Nicolas Forestier, uno dei migliori allievi di Auguste Perret, di studiare “*les espaces libres e les jardins à créer*” di Casablanca. Forestier consiglia al generale di rivolgersi a Henri Prost, un altro architetto della cerchia di Perret, e il generale lo chiama ad assumere il ruolo di “*directeur du service d’Architecture et des Plans de la Ville*”, una struttura amministrativa innovativa ancora sconosciuta in Francia².

Prost progetta l’espansione urbana di Rabat, Fez, Meknes, Marrakesh e disegna il piano che accompagnerà lo sviluppo vertiginoso di Casablanca (che da piccolo centro di 20.000 abitanti raccolto nella originaria medina si espande con logica concentrica intorno alla città antica e sulla costa) segnato, via via che si estende nell’entroterra con ampie maglie, dalla tradizionale suddivisione “geografica” che vede a ovest lo sviluppo della città residenziale e ad est la costruzione dei quartieri industriali (fig. 2).



(Fig.2) Disegno dall’alto della città e del porto di Casablanca progettati da Henri Prost. Immagine pubblicata sulla rivista illustrata mensile France-Maroc, datata 15 agosto 1917. Sulla sinistra dell’immagine si può notare l’edificio originario della stazione di Casa Voyageurs (immagine tratta da www.commons.wikimedia.org).

È nella zona a oriente della città che viene impiantata la stazione Casa-Voyageurs, la seconda costruita a Casablanca dopo quella realizzata a servizio del porto già nel 1907. Le due stazioni sono connesse da un ampio boulevard intitolato a Mohammed V (Prost negli anni ‘10 progettava le strade tenendo già conto delle automobili), che disegna una spezzata interrotta da piazze regolari. Il piano di Prost (fig 3) resterà in vigore fino alla fine degli anni ‘40 accompagnando la rapida urbanizzazione della città che nel 1950 conterà 650.000 abitanti.



(Fig.3) Il Piano di Prost per Casablanca (immagine tratta da <https://bertrandterlindeninarchitecture.wordpress.com>)

Oggi Casablanca ne conta più di 4.000.000. E la stazione Casa-Voyageur si trova in una posizione “centrale” nella “grande Casablanca”: il consistente fascio di binari che la innerva è stato, come sempre nelle città, un fortissimo elemento di separazione che ha accompagnato la progressiva divaricazione dei due “fronti” che vi si affacciano. Quello a nord, parte della città residenziale e commerciale, seppure distante dai poli più significativi della vita urbana di Casablanca, e quello a sud, segnato da un destino industriale altalenante e da una massiccia produzione di forme “informali” di habitat residenziale che negli anni Cinquanta sono state anche oggetto di significative sperimentazioni architettoniche³. D’altra parte, mentre la zona a nord vive qualche crisi (connessa prevalentemente allo spostamento del mercato centrale che ne costituiva uno dei fulcri), quella a sud invece è oggetto di grande attenzione e presenta già una serie di esperimenti di recupero del patrimonio industriale attraverso l’attivazione di realtà culturali e sociali di vario genere.

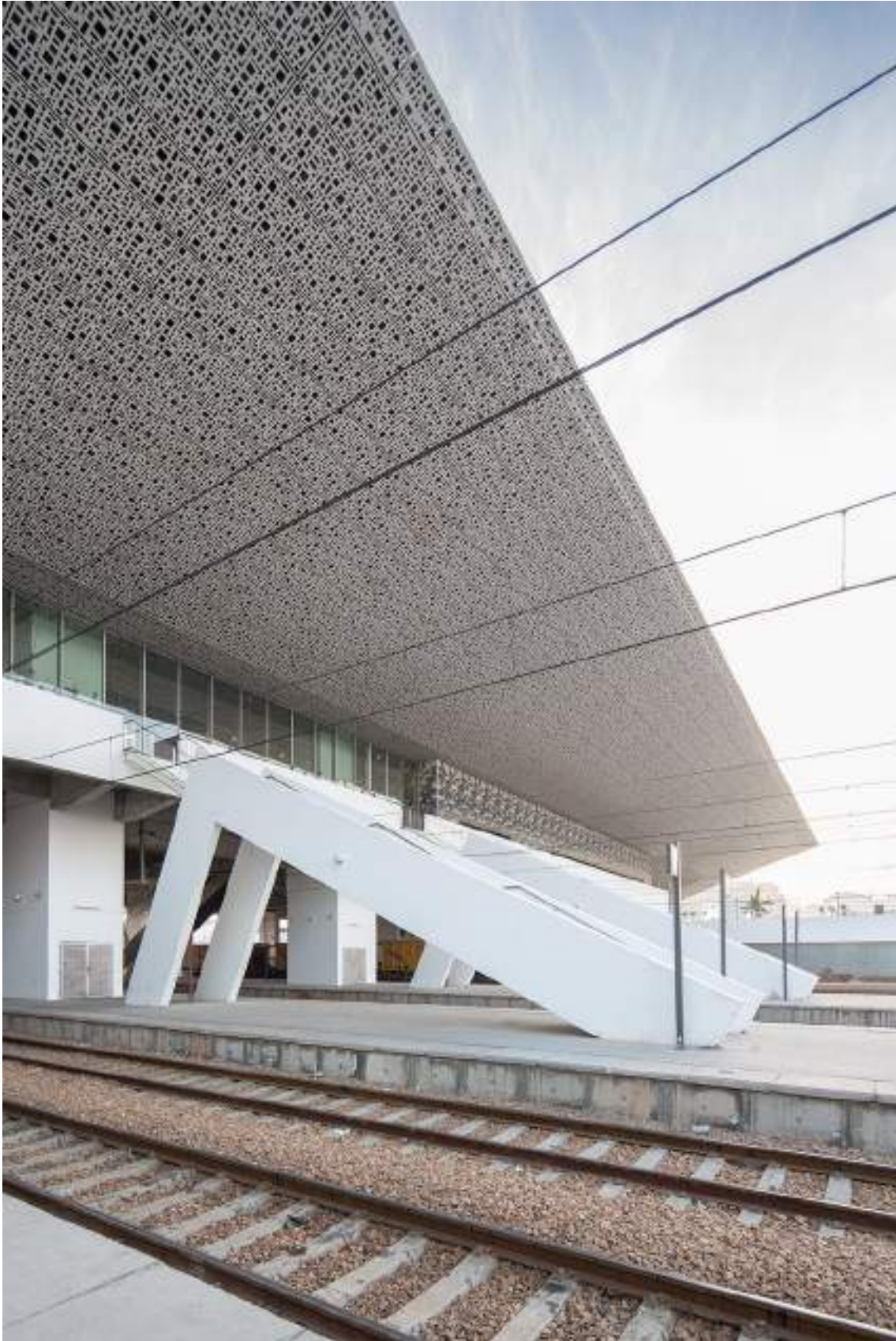
Il progetto della nuova stazione costruisce letteralmente un “ponte” tra queste due realtà così radicalmente diverse e storicamente separate. Questo, insieme al nuovo piano per la mobilità pubblica di Casablanca (con la recente apertura della linea tramviaria che attraversa la città da est a ovest e la programmata linea metropolitana RER) rappresenta una grande possibilità per il rilancio di questo complesso e articolato frammento di città che include parti urbane così profondamente eterogenee.



(Fig.4) Planimetria e viste volumetriche del progetto ideato dallo studio romano ABDR in collaborazione con Yassir Kahlil Studio, Favero&Milan Ingegnerie e ITALFERR

Casa Voyageur: un nuovo capitolo della “biografia urbana” di Casablanca

Il progetto per la nuova stazione Casa-Voyageurs risponde alle richieste formulate dal bando in modo articolato e complesso, senza eluderne alcuna e, anzi, aggiungendo qualcosa. È un progetto dalla “forte identità architettonica” che si propone come un nuovo landmark urbano attraverso la chiarezza della sua dimensione e della sua posizione, ma che al tempo stesso riesce a costruire relazioni multiple con la città che lo ospita, e non solo sul piano fisico ma anche rispetto alla “biografia” di Casablanca.



(Fig.5) La nuova stazione Casa Voyageurs – vista dalle banchine

Il grande edificio-ponte costruisce con la vecchia stazione una relazione di perpendicolarità e scavalca il grande fascio di binari risolvendo, con l'articolazione della sua sezione, la differenza di quota di circa 4,50 metri tra l'area a nord e quella a sud dei binari. Il grande monolite orizzontale, che nella stazione Tiburtina di ABDR era coperto da un tetto metallico costituito da una struttura reticolare estradossata, qui invece accetta di essere "velato" da una copertura traforata, che al tempo

stesso si libra rispetto al corpo della galleria (le vetrate che lo cingono non la toccano), si protende a coprire l'atrio nord con uno sbalzo di 30 metri e si ripiega invece sul lato dell'atrio sud, mostrando da vicino il suo spessore e toccando terra in un punto.

Il "riparo sovrano", lo battezzano i progettisti. E il richiamo all' "*abri souverain*" di Perret (il maestro di Prost, ma forse è un caso) è immediato. Solo che mentre Perret pensava all'ossatura dell'edificio, fatto di pilastri e copertura, qui l'idea di riparo cambia il suo senso e diventa il simbolo dell'"urbanità" di un progetto infrastrutturale e architettonico.



(Fig.6) La nuova stazione Casa Voyageurs – vista dell'ingresso Nord

La copertura è l'elemento capace di tenere insieme cose diverse: non solo percorsi differenziati per i viaggiatori in entrata e in uscita, per le merci e per i cittadini che vogliono semplicemente andare da un lato all'altro dei due brani di città separati dal fascio di binari (e che possono farlo liberamente, 24 ore al giorno, attraverso la vera e propria "strada urbana coperta" che anima il lungo fronte orientale della stazione-ponte) ma anche strutture commerciali, servizi ferroviari, sistemi di risalita e di discesa, brani di natura infilati nell'architettura. E la sua "onestà" non sta tanto nel mostrarsi nuda, come voleva Perret, ma invece nel mostrare la sua "adattabilità" che le consente sbalzi orgogliosi ma non le impedisce di inchinarsi fino a terra per farsi toccare da chiunque lo voglia, oltre che per fare ombra, stavolta in modo diverso da quanto succede nelle altre parti della stazione.

Il grande ponte-boulevard urbano coperto che "riconnette, accoglie, protegge" abitanti, viaggiatori, passanti provenienti da varie parti della città e del paese è allo stesso tempo contenitore e "specchio" dei sistemi complessi e dei diversi usi che una nuova stazione ferroviaria deve essere capace di accogliere: non più semplicemente una (il più possibile) "monumentale" porta di accesso alla città ma un nodo infrastrutturale che sa trasformarsi in spazio pubblico, in luogo per le collettività, con le sue svariate sfaccettature e articolazioni.

La connessione forte, affidata al lungo ponte che traccia una linea retta tra le due parti di città diverse per forma e funzione, si distende in un sistema di relazioni molto più ampie affidate a una trama di elementi più discreti, perpendicolari tra loro. Una sorta di tappeto intrecciato che inquadra una serie di elementi volumetrici, che spesso assumono la forma di terrazze e giardini pensili, disegna un parterre, al tempo stesso omogeneo e variato, che si estende ai due lati del fascio dei binari,

includendo il grande vuoto che si apriva attorno alla vecchia stazione, e l'ampio spazio che le si accosta dal lato dell'atrio sud. La successione di spazi aperti, verde urbano, volumi che contengono funzioni diverse, ricostruisce attraverso la sua morfologia, una continuità tra le due zone della città, da tempo perduta.



(Fig.7) La nuova stazione Casa Voyageurs – vista dalla piazza Sidi Mohamed

Posta all'interno di questa più ampia maglia perpendicolare, la vecchia stazione non perde ma invece rivendica la sua "diversa" centralità, conservando il compito di costituirsi come "fronte" della piazza urbana Sidi Mohamed, che viene pensata soprattutto come terminale del trasporto pubblico, anche in relazione con la nuova linea tranviaria che la attraversa. Ma l'integrazione del vecchio edificio con il grande ponte trasversale crea nella piazza una sorta di "angolo urbano" che decentra l'asse di percorrenza e segnala naturalmente il varco che dà accesso a quota zero alla nuova stazione, consentendo alla più antica di isolarsi dal movimento infrastrutturale e di diventare un luogo tranquillo, destinato alla memoria della storia ferroviaria di Casablanca, memore di essere stata la prima città che ha ospitato una ferrovia marocchina.

Gran parte degli spazi vuoti disposti da un lato e dall'altro dei binari, disegnati dalla trama perpendicolare, contengono giardini che combinano pietra (il travertino marocchino), piante e acqua alternando forme geometriche a disposizioni naturalistiche. Una trama di spazi pubblici disposti a usi diversi e capaci di accogliere in forma varia quella richiesta di "*convivialité choisie*" di cui parlava il bando. Esempio, in questo quadro è "la grande oasi urbana posizionata sull'asse della vecchia stazione, in prossimità dell'accesso da sud delle dimensioni di circa 120x60 m posta ad una quota inferiore di 1 m rispetto a quella di circolazione principale per accentuarne l'isolamento ed il rapporto visivo con la vecchia stazione (...) il sistema del verde che la arricchisce è disegnato ispirandosi alla stratificazione che la vegetazione naturalmente costruisce nelle oasi desertiche: il grande rettangolo di travertino è punteggiato da un sistema di alte palme disposte su una griglia regolare, un sistema di alberature ombreggianti che seguono una geometria meno rigida ed infine dei parterre a raso costituiti da piantumazioni tappezzanti locali. L'obiettivo è quello di individuare un'area verde utilizzata dai residenti, nelle pause dal lavoro e nelle ore di attesa per passeggiare, meditare e riflettere all'ombra e lontano dal brusio della città. Un sistema di sottili linee di acqua, che terminano

in specchi d'acqua, accompagna il disegno del verde, costruendo al suo intorno delle piacevoli aree di relax. Intorno a questo sistema si prevede una progressiva, ma controllata realizzazione di chioschi, piccoli punti di ristoro e venditori d'acqua che lo servono”⁴.



(Fig.8) La nuova stazione Casa Voyageurs – vista da sud

L'area libera a sud-ovest viene pensata invece come una sorta di “serbatoio” destinato al ricollocamento del terreno di fondazione delle opere che il progetto ha previsto per la realizzazione del “centro multifunzione” richiesto dal bando, inteso come occasione di rilancio delle aree limitrofe alla stazione Casa-Voyageurs (un sistema di corpi basamentali a un piano che ospita le attività commerciali ed artigianali di quartiere, oltre alle aree verdi attrezzate, costituisce l'ossatura sulla quale svettano gli edifici, a torre e in linea, destinati ad ospitare nel tempo attività alberghiere ed uffici, articolato in piazze coperte e fortemente integrato con il sistema del verde). La possibilità di conservare in loco il terreno di scavo produce una minimizzazione dei tempi e dei costi di cantiere e porta alla creazione di preziosi polmoni verdi, in grado di favorire lo sviluppo delle biodiversità e capaci di diventare un polo attrattore per uccelli e insetti.



(Fig.9) La nuova stazione Casa Voyageurs – vista della galleria

Sembra di sentire risuonare le parole di Lyautey che parlava di “*urbanisme pragmatique*”. Ma non solo. Guardando la relazione compiuta tra la asciuttezza geometrica degli elementi di progetto, (dal parallelepipedo del ponte, alla scalinata tronco-conica che conduce alla quota di 8 metri e 50 del piano stazione, al grande tetto ripiegato, fino ai riquadri che disegnano il parterre) e la potenza decorativa delle materie e dei disegni che ne arricchiscono le superfici (proponendo ad esempio nel “riparo sovrano” una versione 4.0 della *mashrabiyya* stampata in resina bianca, che di notte trasforma la stazione in una straordinaria “lanterna urbana”) non si può mancare di sottolineare quanto questo progetto rientri nella “tradizione” dei progetti urbani di Casablanca. La tradizione costruita da Lyautey con i suoi architetti francesi, Prost, Cadet, Brion: quelli che hanno avuto il compito di pensare la città nuova e di costruire la nuova Medina e a cui il generale raccomandava di tenere conto del modello architettonico della città del Makhzen: volumi cubisti, tetti-terrazze e facciate sobrie; di badare al principio di circolazione delle persone e dell’aria; di pensare alla diffusione della luce. Ma soprattutto di integrare “sistematicamente” in questa architettura gli elementi dell’arte decorativa del Marocco⁵.



(Fig.10) La nuova stazione Casa Voyageurs – vista dell’ingresso Sud

Note

1. “Cosciente delle sfide urbane e dello sviluppo dei siti ferroviari, l’ONCF vuole, attraverso la realizzazione della LGV accompagnata dalle nuove stazioni ferroviarie, dare un nuovo soffio al quartiere della stazione attraverso lo sviluppo di un programma di riqualificazione urbana integrato che mira a risolvere il processo di “enclavement” del sito della stazione e del suo immediato intorno. Questo permetterà di dare avvio a una nuova dinamica urbana e a una nuova mutazione morfologica e sociale del quartiere” (dal sito dell’ONCF: <https://www.oncf.ma/>).

2. Cfr. D. Rivet, *Le Maroc, de Lyautey a Mohammed V. Le double visage du Protectorat*, Denoël, 1999. Cfr. anche J.L. Cohen, M. Eleb, *Casablanca, mythes et figures d’une aventure urbaine*, Hazan/Belvisi. 1998. Per il lavoro di Prost, cfr. Aa.vv. (dir. J. Marrast), *L’oeuvre de Henry Prost. Architecture et urbanisme*, Académie d’Architecture, Imprimerie de Compagnonage, Paris 1960.

3. Piuttosto noto è il lavoro del gruppo GAMMA sui *Carrières Centrales*, la più grande *bidonville* della città, presentata al CIAM del 1953 a Aix-en-Provence, da cui partirono sperimentazioni che portarono alla realizzazione di edifici come *Sémiramis* e *Nid d’Abeille*

4. Estratto della relazione di progetto. Si ringraziano i progettisti di ABDR (in particolare Gijs Pyckevet, Claudia Pagani, Emanuela Nocca) per gli accurati racconti del progetto e per il materiale messo a disposizione.

5. Cfr. [www. E-Taqkafa.ma/dossier/le-roman-d'une-aventure-urbaine](http://www.E-Taqkafa.ma/dossier/le-roman-d'une-aventure-urbaine)

SITULA_LUBIANA

la riqualificazione della stazione per una nuova centralità urbana

Bevk-Perovic Arhitektj

Giulio Girasante

“Il concetto di riqualificazione implica un approccio integrato ai problemi del territorio e presuppone una domanda di qualità (qualità ambientale, qualità delle relazioni umane, qualità della vita urbana) che può essere soddisfatta soltanto da interventi mirati e da politiche oculate soprattutto nei settori a più alto indice di inquinamento urbano.

In questo senso la riqualificazione è diventata innanzitutto un modo del tutto nuovo di intendere le trasformazioni urbane e il loro governo, un “processo” di progettazione coordinata, di azione concertata tra i diversi interessi pubblici e privati, di mediazione tra i grandi obiettivi di interesse generale e gli interessi particolari”

Sostenibilità, qualità e sicurezza nei sistemi di trasporto e logistica
a cura di Edoardo Marcucci, Enrico Musso

“Situla” è un nuovo intervento firmato da Bevk Perović arhitekti nella capitale slovena. L’intervento, concepito nella consapevolezza che la molteplicità degli argomenti che animano il dibattito sulla complessa questione della città contemporanea ha come fondamento comune quello della rigenerazione, si fa carico di inquadrare il tema della trasformazione urbana determinandone, in primo luogo, le strategie di sviluppo e le metodologie del *business plan* ; e, soltanto dopo, fornendo risposte concrete attraverso l’azione di progetto. In questo senso, i paradigmi progettuali assunti dai progettisti, sia per il riuso, sia per i nuovi insediamenti, sia per la riqualificazione, tendono a generare processi di contaminazione nella città.

“Three facts condition city management and corresponding management of large projects under present economic and financial circumstances: strong planning, complex financial structures and, of course, environment- friendly planning and development.”

Miran Gajsek, M.Sc., architect (head of planning city of Ljubljana)

Il complesso “Situla”, pietra fondante di un *masterplan* più ampio che si estende sull’area della stazione centrale e che configura l’ingresso orientale alla città, è considerato il più grande intervento di riqualificazione urbana di tutta la Slovenia. Il progetto, sebbene segua i canoni e gli schemi rigorosamente dettati dal piano generale, si definisce attraverso una sua marcata originalità, in cui si riconosce l’inconfondibile capacità progettuale ed espressiva dei suoi autori che, oggi, cavalcano l’onda di una meritata gloria internazionale.

L’intervento vuole diventare il seme che, germogliando, possa avviare il processo di trasformazione di una parte di città in grado di rigenerare gli spazi della stazione ferroviaria centrale e non viceversa.

Il confronto con i modelli delle grandi città europee offre l'occasione per riflettere sul grande deficit comune che è l'assenza di una pianificazione urbana controllata e lungimirante per le aree dei grandi nodi infrastrutturali, in particolare per le stazioni ferroviarie. Questi luoghi, nella loro posizione centrale all'interno delle aree urbanizzate, assurgono al ruolo di potenziale catalizzatore di trasformazioni spontanee frutto di una società multi-etnica, in costante e rapida trasformazione.

Laddove la città soffre proprio nelle sue aree più deboli, quali risposte sono in grado di dare, enti e amministrazioni, alle aspettative di rigenerazione economica, occupazionale, sociale, ambientale, urbana? Quali sono i modi per perseguire lo sviluppo sostenibile della trasformazione del territorio in termini di compatibilità ambientale e di coesione sociale? Quali sono le condizioni per cui le criticità nelle interazioni città/preesistenza possano divenire occasioni per generare processi di riqualificazione?

L'intervento "Situla" prende atto della complessità dell'area della stazione, declinandone le tensioni in quanto punto di incontro/scambio e di interfaccia sociale, culturale, economica e assume un ruolo centrale strategico per generare processi e relazioni.

Nelle previsioni del *Masterplan*, il lotto destinato all'intervento doveva comprendere un edificio di circa 80.000 metri quadrati da destinare a residenze, commercio, uffici e parcheggi interrati. I progettisti hanno interpretato questi parametri creandone un mix funzionale e sociale, dando luogo, di fatto, molto più che un piccolo quartiere. L'intervento, così, può essere inteso anche come modello procedurale a scala urbana.

L'edificio, oltre che da cinque piani di parcheggio interrati, è costituito da una piastra commerciale su tre livelli, da due torri ad uffici e residenze e da un grattacielo di venti piani organizzato attraverso un mix di tipologie residenziali capaci di promuovere una società eterogenea.

Obiettivo principale del progetto è di racchiudere le diverse funzioni sotto un unico segno: una pelle che cela e, allo stesso tempo, converte gli edifici in un solo edificio, dinamico e sinuoso che ben si adatta alla porzione di città a cui si sovrappone, accentrando l'attenzione sulle criticità legate alla esistenza ingombrante della stazione ferroviaria.

La pelle, color bronzo, segno ricorrente dei progettisti, al piano seminterrato è costituita da lamelle verticali che nascondono gli ingressi di servizio, scompare quasi totalmente al piano terra per dar spazio ad ampie vetrine modulari e, dal primo piano, diventa di lamiera traforata che, aprendosi e scorrendo, disegnano un prospetto sempre nuovo e dinamico.

Escludendo il piano di ingresso ai garage, la galleria commerciale costituisce il vero attacco a terra dell'edificio dando origine a piazze interne ed esterne a quote diverse che, prendendo atto del dislivello dell'area, esprimono una soluzione in un modo ben conosciuto e vissuto dagli abitanti della città. Salendo di livello si incontrano gli spazi dedicati ad uffici che si confrontano, da un lato, direttamente con i binari della stazione e, dall'altro, con una porzione di città attualmente ancora irrisolta, fatta di residenze basse e vecchi complessi popolari.

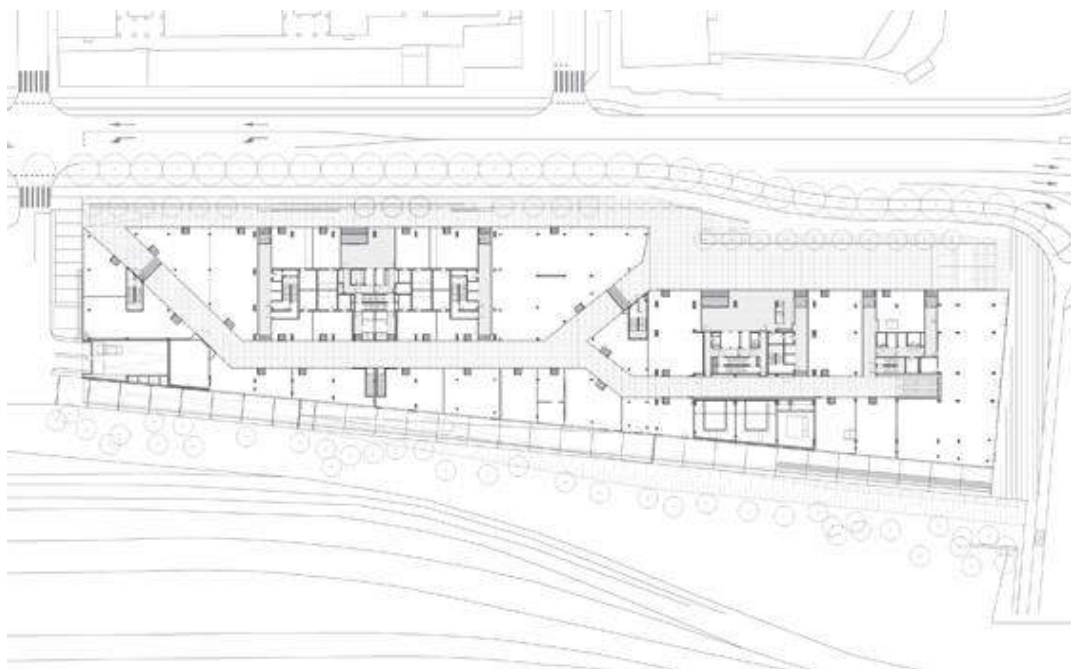
Per quanto riguarda la parte residenziale, la scelta vincente è stata di assegnare ai piani alti delle torri e al grattacielo le funzioni abitative e, all'interno di questi, di demandare alla diversificazione delle tipologie il ruolo di motore per un insediamento attivo in un edificio così grande; in questi volumi si organizzano magistralmente appartamenti a ballatoio, a soppalco, a distribuzione verticale multipla, dal bilocale fino ai due grandi duplex dell'attico.

Per la verità, in un paese in cui il rapporto con il verde e con il contesto viene avvertito come fondamentale (numerosi orti urbani occupano ancora intere porzioni del centro città), la scelta di abitare in un grande grattacielo può lasciare perplessi. Ma ancora una volta il progetto si fa carico di fornire le risposte più adatte: tutti gli appartamenti sono completamente vetrati ed aprono su ampi spazi esterni, balconi e logge, che restituiscono la vista del centro città, del castello, del paesaggio montuoso circostante, lasciando alla pelle e quindi alla volontà dell'abitante la possibilità di schermare o di mostrare.

Si può affermare che l'esperimento "Situla", incuneato come un'enorme cerniera nelle dinamiche della città, può davvero generare il cambiamento di una zona fino a poco tempo fa ancora marginale e che, invece, può diventare un nuovo cuore pulsante della capitale slovena, attivando un esteso processo di contaminazione e di coinvolgimento urbano.



(Fig.1a) Planimetria e fronte principale visto dalla stazione ferroviaria



(Fig.1b) Planimetria e fronte principale visto dalla stazione ferroviaria



(Fig.2a) viste del nuovo complesso Urbano Situla dal lato della strada di scorrimento principale



(Fig.2b) viste del nuovo complesso Urbano Situla dal lato della strada di scorrimento principale

Rigenerazione delle aree ferroviarie verso la *Green City*

Fabrizio Tucci*, Valeria Cecafozzo**

Parole chiave: Rigenerazione urbana, Aree ferroviarie, Progettazione tecnologico-ambientale, Qualità ambientale

Abstract:

IT) La città contemporanea si sta interrogando sulle strategie, le *policy*, le tipologie d'interventi da intraprendere e sviluppare per migliorare la qualità della vita dei propri abitanti e per rendere più sostenibile e resiliente l'ambiente urbano. Le aree dismesse di ex attività produttive, militari o infrastrutturali, *in primis* per queste ultime le aree ferroviarie, rappresentano notevoli suscettività di sviluppo perché quasi sempre centrali e strategiche, in grado di innescare cambiamenti multidimensionali ben oltre l'area di progetto e di promuovere rivalutazioni sul tessuto urbano collegato ad esse, semplicemente riorientandone la funzionalità e senza consumo di suolo.

Il testo analizza, in particolare, il possibile ruolo della rigenerazione delle aree dei nodi ferroviari, per individuare le trasformazioni necessarie a partire dalla rilevazione e comprensione delle problematiche, e per favorire una mobilità con carichi decisamente meno inquinanti e meno impattanti dal punto di vista energetico, bioclimatico e ambientale.

Inquadramento

Il sistema urbano e quello ferroviario sono sempre stati caratterizzati da una stretta relazione: il treno nell'era moderna ha portato innovazione e sviluppo, e gli edifici annessi alle infrastrutture ferroviarie hanno costituito un punto di riferimento della città, ma spesso tutto ciò ha prodotto anche profonde lacerazioni del tessuto urbano. Tra città e ferrovia si è storicamente instaurato un rapporto di sinergia e complementarietà che talvolta si è trasformato, o si sta trasformando, in una difficile convivenza. La presenza delle reti e delle infrastrutture di servizio, anche quando dismesse, può rappresentare, oltre che enormi benefici, anche un elemento di ostacolo per uno sviluppo equilibrato, se non addirittura un fattore di rischio e d'inquinamento ambientale (Battarra, 2010).

Poiché l'innovazione tecnologica, la ridefinizione delle politiche sulla mobilità e la riconsiderazione sul trasporto delle merci consentono oggi di ridurre lo spazio sottratto alla città e di restituire una parte, con adeguate *policy* e strategie di rigenerazione urbana, la città occidentale contemporanea in questi anni sta affrontando il tema dell'intervento su tali aree perché centrali e strategiche per il suo sviluppo e perché, quasi sempre, caratterizzate da una buona accessibilità.

Non si tratta però solo di riempire vuoti o di rifunzionalizzare edifici: l'occasione che si presenta consente e, in qualche modo, obbliga la città a riesaminarsi per stabilire una nuova gerarchia dello spazio. La città può pensare a una sua globale revisione e rigenerazione anche nell'ottica delle ormai centrali questioni della mitigazione e dell'adattamento ai cambiamenti climatici, vista la crescente

urgenza di risolvere questi problemi a causa della fragilità dell'ambiente e della scarsità delle risorse naturali (1).

La questione urbana che sottende al recupero degli scali ferroviari confluisce dunque nella ben più ampia necessità di costruire uno scenario di riassetto urbano che investa la città nel suo complesso. Un quadro progettuale e programmatico quindi più ampio e articolato che possa garantire alle aree ferroviarie un ruolo e un senso "che vada oltre la semplice localizzazione di residenze, uffici e qualche galleria commerciale" (Savino, 2018).

In due secoli di esistenza, le stazioni e il sistema ferroviario nel suo complesso hanno subito trasformazioni estremamente importanti, sempre in connessione con l'innovazione e l'evoluzione delle tecnologie. La costruzione delle prime stazioni segna il passaggio dal cavallo alla locomotiva, portando profondi cambiamenti nei ritmi e negli stili di vita. Le prime stazioni si trovano lontano dalle aree residenziali perché il treno è utilizzato principalmente per trasportare merci e collegare siti di produzione e, solo in seguito si afferma anche come mezzo di trasporto per le persone. Inizialmente si caratterizzano come area di sosta, per diventare presto un vero e proprio spazio-edificio che contiene almeno una stanza per i viaggiatori, un piano per gli uffici e un alloggio per il capostazione. La costruzione nel corso del tempo si complessifica, non svolge più solo il ruolo di supporto alla mobilità, ma assume una propria identità che entra nella memoria e nell'immaginario collettivo come uno dei punti di riferimento urbano, arrivando a ospitare nelle principali stazioni ferroviarie non più solo spazi riguardanti i trasporti, come la biglietteria e le aree di attesa, ma anche servizi come biblioteche, commercio, luoghi di ristoro, luoghi di relazione e di incontro.

Durante il ventesimo secolo l'intera popolazione usufruisce del mezzo di trasporto ferroviario e la stazione diventa una porta di accesso che tende a spostarsi dentro la città, creando un nuovo centro di sviluppo. Il carattere simbolico e monumentale della costruzione si accentua e si realizzano spazi cuscinetto, grandi piazzali – che possono ospitare mezzi di trasporto, di stazionamento, nodi di scambio – posizionati quasi sempre di fronte alla stazione e introdotti di solito da ampi viali, come a cercare un legame con il centro urbano. Si affaccia intanto nel mondo della mobilità un nuovo protagonista: l'auto che, inevitabilmente, condiziona il carattere e l'uso del sistema ferroviario.

La seconda guerra mondiale cambia radicalmente l'immagine di questa modalità di trasporto, se ne affievolisce il carattere simbolico, e nel periodo post-bellico la stazione spesso perde le sue funzioni di spazio pubblico collettivo. Il sistema di trasporto punta alla funzionalità e all'efficienza ed è rivolto a curare la propria *mission* senza necessariamente curarsi dei collegamenti e delle relazioni con l'ambiente, la vita, l'abitare, propri del contesto in cui è inserito. Il piazzale perde progressivamente il suo carattere specifico d'iniziale funzione intermodale, di relazione pubblica e, nei pressi della stazione, si concentrano fabbriche e officine rumorose, spesso inquinanti, stabilimenti commerciali e alloggi sempre più degradati, spazi con basso grado di sicurezza, talvolta anche a luci rosse, con presenza diffusa di malavita e criminalità.

Negli anni '90 ci si comincia a interrogare sulla qualità delle stazioni ferroviarie in relazione alla più ampia categoria di qualità della città moderna. Le rotaie portano rumore, velocità e producono separazione di spazi urbani. Alcune domande-chiave avanzano con forza: come dovrebbero essere trasformati questi edifici? Come dar loro nuovo significato? Come devono essere rapportati alla città?

I principali progetti di stazione dalla fine del secolo scorso fino ai nostri anni, sia di nuova costruzione sia, più frequentemente, di riqualificazione/rigenerazione di un assetto preesistente, cercano di combinare una risposta in termini di offerta di comfort, qualità ambientale, valore fruitivo e servizi, con una risposta tecnica fortemente differenziata, arricchita e complessificata rispetto alle origini, e sempre calibrata su diverse scale. Secondo Fabienne Keller, "la stazione e il suo ambiente nel nuovo millennio appaiono come il centro di un territorio urbano e sostenibile ad alto potenziale" (Keller, 2009). La stazione quindi non più solo, come alle origini, luogo di transito, di accoglienza e (nel migliore dei casi) di fornitura di servizi ai viaggiatori, ma come spazio complesso che assume forme

e funzioni diverse. Cercando di riposizionarsi come un'area urbana, come un'infrastruttura evoluta che tende a non creare fratture e degrado nello spazio urbano, ma piuttosto continuità e qualificazione nella città. Rigenerare la stazione e il suo ambito urbano di quartiere significa creare collegamenti tra spazi diversi, ridurre il divario tra i vecchi centri e le loro periferie, assumere il ruolo di nuova centralità multifunzionale. Significa dare da volano alla creazione di alloggi, attività terziarie, servizi e attrezzature (come ristoranti, hotel, palestre, asili nido, negozi) facendo sempre attenzione a non cadere nel rischio di somigliare a un grande centro commerciale.

L'accessibilità che misura un vantaggio competitivo, specie se sostenuta dall'alta velocità, attrae nuove imprese, incentiva la mobilità e favorisce il turismo.

La discussione dell'evoluzione delle modalità di progettazione, realizzazione e gestione di interventi di rigenerazione di stazioni e aree ferroviarie urbane, inoltre, non può che partire dalla condivisione della posta in gioco in termini di sviluppo sostenibile, di riduzione delle emissioni di gas serra e di mitigazione/adattamento ai cambiamenti climatici. Dovrebbe riguardare in primo luogo la mobilità della città mediante la valutazione della possibilità di utilizzare le infrastrutture esistenti per metropolitane di superficie e nuove linee di trasporto su ferro che assicurino veloci e collegamenti non impattanti fra parti diverse della città, al fine di garantire un'efficace integrazione tra diverse modalità di trasporto; in particolare l'interconnessione con il trasporto pubblico urbano ma anche percorsi ciclabili e pedonali e collegamenti diretti con porti e aeroporti.

In tutta Europa le nuove stazioni hanno ridisegnato lo scenario urbano e rivisto l'organizzazione del trasporto pubblico locale con metropolitane leggere di superficie, linee tranviarie, riordino delle linee di autobus in logica di intermodalità, proponendo una nuova mobilità urbana incentrata sulle strategie della sostenibilità, dove diventano strategici la pedonalizzazione e la riduzione della congestione veicolare urbana.

Strategie progettuali

Nelle aree recuperate e rigenerate, generalmente molta attenzione è prestata agli spazi a verde, e spesso sono realizzati parchi pubblici che contribuiscono a rendere l'ambiente più attraente dal punto di vista fruitivo e abitativo, favorendo miglioramenti in termini microclimatici di qualità dell'aria e di comfort, garantendo la biodiversità e la permeabilità del terreno.

Il verde è di frequente presente anche negli edifici, in particolare i tetti verdi contribuiscono alla mitigazione del clima locale rendendo gli spazi interni più freschi d'estate e più caldi d'inverno grazie alla buona inerzia termica del terreno. Al verde sono spesso associati dispositivi blu come *rain garden* e aree di stoccaggio delle acque meteoriche per garantire una più efficace ed ecologica gestione idrica, al fine di attenuare le minacce derivanti dalle forti precipitazioni e ridurre le inondazioni nelle aree urbane ritardando la generazione del fenomeno del *runoff*. A livello di singoli edifici possono essere progettati e/o integrati sistemi di raccolta, stoccaggio, filtraggio e riutilizzo dell'acqua meteorica.

Le aree verdi sono attrezzate in vario modo e con piste ciclabili e pedonali per agevolare la *soft mobility* e garantire la prossimità ai trasporti pubblici. All'interno dell'eco-quartiere l'uso delle auto private è scoraggiato – con posti auto di superficie lungo le strade e pesanti limiti di velocità – in favore del trasporto pubblico, della rete ciclabile e dei percorsi pedonali. Tutte le azioni finalizzate alla sostenibilità sono curate e, in particolare, assume centralità la gestione dei rifiuti in tutte le sue fasi.

Un progetto che punti all'eccellenza deve assicurare il comfort abitativo (igrotermico, bioclimatico, acustico, visivo, olfattivo) adottando i principi del *green city approach* e la ricerca di soluzioni per il risparmio energetico e idrico. È opportuno che i nuovi edifici siano integrati nel sito e che l'orientamento e la disposizione dei volumi favoriscano l'adozione di misure passive ottimizzando le radiazioni solari e la circolazione naturale dell'aria, con un approccio costruttivo mirante all'elevata qualità ambientale. I materiali dovranno essere ecocompatibili, recuperabili, riciclati e/o riciclabili,

mettendo in campo anche quelli innovativi e ad alte prestazioni (quando economicamente e ambientalmente verificati). Sia le nuove costruzioni che quelle esistenti e sottoposte a interventi di *retrofitting*, devono avere un'elevata capacità di riduzione del fabbisogno energetico, avvalendosi di sistemi bioclimatico-passivi e, quando necessario, di sistemi attivi ad alta efficienza.

La realizzazione di edifici NZEB (*Nearly Zero Energy Building*) è tecnicamente possibile anche per l'edilizia abitativa sociale (*Social Housing*). La Direttiva Europea 31/2010/UE (2), recepita dalla normativa nazionale, prevede che i nuovi edifici debbano avere le caratteristiche prescritte entro il 31 dicembre 2020, ed è già in vigore dal 1 gennaio 2019 per gli enti pubblici. È auspicabile che le costruzioni che occuperanno le aree di rigenerazione vadano oltre l'autosufficienza e siano in grado di produrre energia da fonti rinnovabili *in surplus*, ad esempio per soddisfare le esigenze d'illuminazione degli spazi pubblici dell'intero quartiere. Appare necessario quindi poter beneficiare dei guadagni ottenuti con collettori solari per il riscaldamento dell'acqua sanitaria e con pannelli fotovoltaici anche di ultima generazione, e potersi avvalere del vento, attraverso turbine micro eoliche e di tutte le forme di energia rinnovabile rinvenibili nel contesto di intervento.

Tutti i suddetti punti stanno confluendo in questi ultimi anni in un quadro di strategie e azioni per la *green city*, sull'impronta dettata da meno di un decennio dall'agenda europea del *green city approach*, in rapida e crescente via di definizione (Tucci, 2018).

Il processo di rigenerazione che guardi agli obiettivi della *green city* sta finalmente investendo anche le città italiane, non senza qualche difficoltà. È già stato affrontato da numerose città europee e nel mondo, e si è rilevato ormai con chiarezza che dalla definizione e formulazione dell'idea dell'intervento alla sua effettiva realizzazione possono essere necessari dai dieci ai venti anni. L'Italia sconta un certo ritardo nell'affrontare il problema, e soprattutto una fortissima discontinuità nella gestione e amministrazione locale dei processi di questo tipo, ma può avvantaggiarsi dell'esperienza acquisita e delle buone pratiche. Un caso interessante di laboratorio di esperienze di rigenerazione è rappresentato da Milano, dove si è posto il problema di un possibile accordo di programma fra il Comune e la società ferroviaria proprietaria dei terreni nel 2005, il quale si è chiuso dopo più di un decennio nel 2017. Nel 2018 sono partiti i primi bandi di gara, che per la realizzazione avranno bisogno almeno di un altro decennio.

Si tratta quindi di procedure lunghe, con tempi molto dilatati per le difficoltà insite nella complessità dell'intervento e nella sua scala. La pluralità degli attori istituzionali coinvolti, cui corrisponde una frammentazione delle società delle ferrovie che intervengono sulle diverse aree, insieme alle croniche incertezze per reperire i finanziamenti, non aiutano alla definizione del problema.

Le politiche territoriali e le normative sono in genere complesse, nidificate e spesso rappresentano un peso per la loro piena comprensione e attuazione. L'attuale tendenza, a livello internazionale e auspicabilmente anche in Italia, sembra essere quella della "semplificazione"; in ogni caso sembra che la strada sia ancora lunga prima di avere una regolamentazione semplice e chiara. L'intreccio di competenze tra Stato, Regioni, Province, Aree Metropolitane e Comuni spesso sfocia in veri e propri conflitti che solo il tempo (e la capacità gestionale) riesce a sanare.

Visto il periodo ventennale di gestazione di un programma è molto probabile che i progetti cambino, e che in quel caso il loro adattamento richieda una particolare *follow-up* da parte di ciascun *partner* che deve accettarne i vincoli. Spesso si verifica che le decisioni prese all'inizio del progetto debbano essere riviste o cancellate nel caso in cui non rispondano più alla realtà: in questo caso la forza d'interdizione di ciascun partner può bloccare l'intera operazione. Ciò può succedere ad esempio in presenza di un cambio di maggioranza politica, o a causa di variazione di strategia da parte di uno dei partner, e può portare a modifiche del programma con, ovviamente, una maggiorazione dei costi e soprattutto un'ulteriore estensione della già lunga durata dell'iter processuale.

La procedura è farraginoso ed è macchinosa l'organizzazione nell'intreccio di competenze fra più attori: comitati direttivi, comitati tecnici, comitati di controllo; staff preposti alla corretta espressione dei bisogni da cui scaturisce il progetto, alle verifiche di fattibilità e all'elaborazione e stesura dei

documenti di analisi funzionale e valoriale; team dedicati alla formalizzazione del partenariato e dei metodi di finanziamento, alla gestione del processo progettuale, dei rischi e all'analisi dei costi.

È insomma un processo decisionale molto complesso, che deve dare conto dei vincoli di ciascuno. Il tutto senza considerare che spesso le competenze, in particolare quelle delle amministrazioni locali, non sono adeguate ad affrontare queste situazioni e a governare tali processi.

La rigenerazione urbana di aree complesse come quelle ferroviarie si configura quindi come un progetto multidimensionale e multiscalare. La pluralità di dimensioni attiene agli aspetti insediativi, energetici, ambientali, socio-economici e istituzionali, mentre la scala di governo del territorio agisce dalla dimensione dall'edificio a quella urbana. Inoltre, fattore chiave per il successo di queste iniziative è il coinvolgimento dei portatori d'interesse: i programmi devono essere presentati e discussi con gli operatori, le associazioni di utenti e i residenti.

Solo una forte partecipazione dei cittadini sin dalle fasi iniziali di definizione degli obiettivi può consentire un approdo positivo. «Per le aree ferroviarie urbane occorre elaborare progetti urbanistico-territoriali con i quali ottimizzare l'uso delle risorse, preservare l'ambiente, ridurre le emissioni inquinanti utilizzando tecnologie più pulite, riqualificare il patrimonio abitativo-culturale-ambientale, valorizzare le risorse naturali-ecologiche e creare nuove localizzazioni produttive, e incentivare una maggiore concentrazione degli insediamenti produttivi. Conseguentemente, l'oggetto della pianificazione allo sviluppo non può più essere solo il territorio, come fatto sociale e politico, oggetto della rappresentazione geografica contemporanea, bensì il complesso di tutte le componenti fisico-biologiche» (Vicari Haddock, 2004).

Nella trasformazione della città è sempre più chiaro che l'Amministrazione comunale debba giocare un importante ruolo di regia affinché qualsiasi progetto di riqualificazione sia una reale occasione per tutto il territorio (Dierna, 2005); un'occasione che nel caso della riqualificazione degli scali ferroviari fatica ad essere colta. Spesso alla guida del processo vi è una forte presenza delle società che fanno capo a FS, e a rendere più complessa la situazione è anche la legittima contestazione contro la piena disponibilità riconosciuta alle privatizzate Ferrovie dello Stato (già dalla L. 210/1985, senza alcun vincolo o contropartita) di un vasto patrimonio di aree acquisite nel tempo dallo Stato, attraverso l'esproprio per pubblica utilità, e di manufatti e fabbricati realizzati con capitali pubblici (Savino, 2018).

In ogni caso, sono da escludere intenti speculativi perché i contraenti sono espressione di realtà pubbliche e perché FS è impegnata a investire il plusvalore sempre nell'ammodernamento del trasporto ferroviario per estendere l'alta velocità e le annesse infrastrutture. Tuttavia, trattandosi di spazi potenzialmente disponibili diffusi su tutto il territorio nel cuore delle città, o si coglie questa opportunità in tempi ragionevoli determinando la creazione di modelli di città contemporanea che rispondano alle esigenze di qualità ambientale e di vita dei cittadini, cercando di agevolare la composizioni degli interessi, o si lascia permanere una situazione indefinita in attesa che si determinino in un futuro indefinito le condizioni favorevoli a tali operazioni. Si lamenta in definitiva l'assenza di una strategia nazionale per la rigenerazione urbana, in chiave green, delle infrastrutture ferroviarie dismesse che, di fatto, sono nelle mani del proprietario dei suoli interessati.

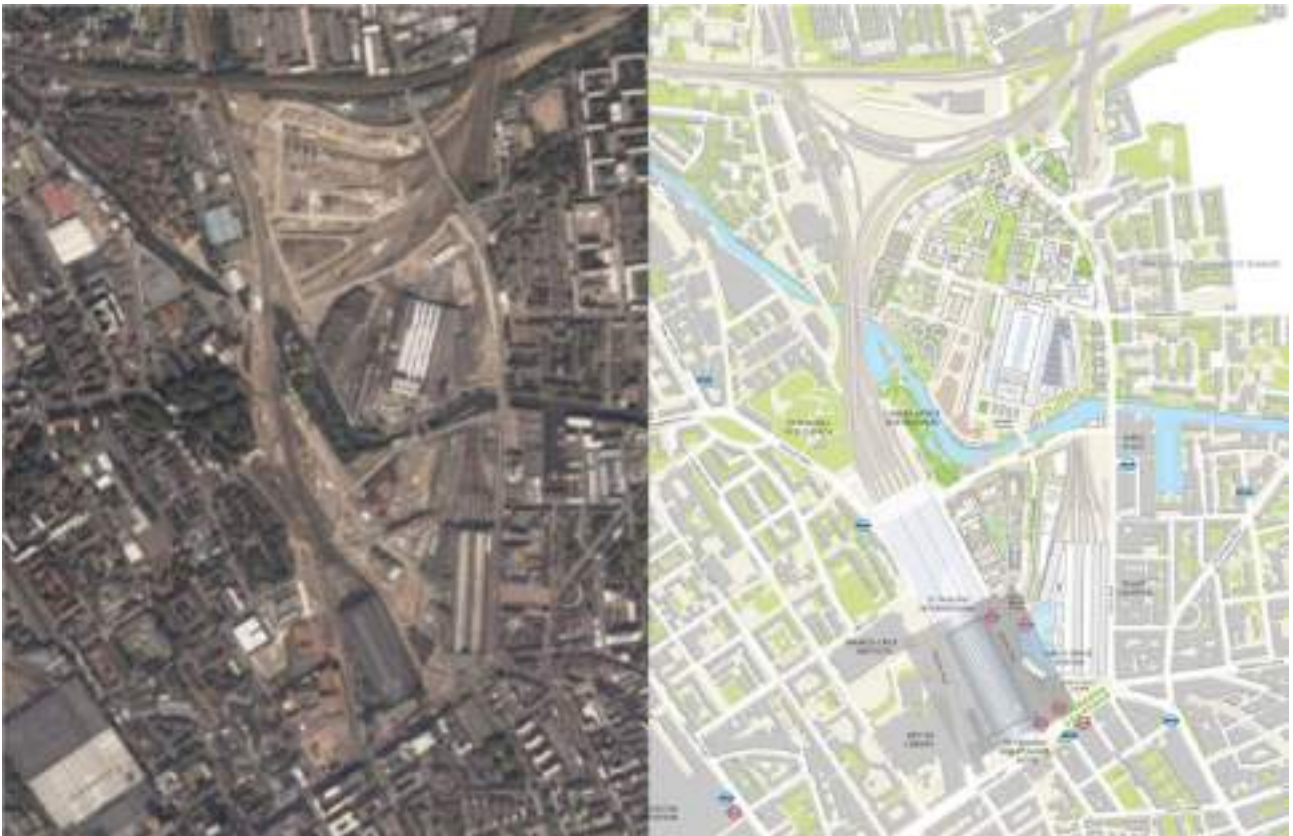
Casi di studio

Alla luce delle considerazioni svolte, può essere interessante e proficuo analizzare i problemi affrontati, i processi governati e portati a compimento e le soluzioni adottate in termini di inserimento urbano attraverso la rilettura di due casi di studio, uno a Londra, l'altro a Parigi.

King's Cross Londra

L'area interessata dal progetto di rigenerazione è di 27 ettari, si trova a nord della stazione ferroviaria ed è attraversata dal *Regent's Canal*. Il quartiere, un tempo importante centro di trasporto industriale e riserva di grano, era occupato da binari dismessi, magazzini fatiscenti e degradati e mal frequentato. I cambiamenti generati dalla trasformazione l'hanno fatto diventare un centro residenziale moderno, a *mixité* funzionale, ricco di attività commerciali e punto di aggregazione sociale, culturale e artistico.

Obiettivo dell'intervento era realizzare un'alta densità insediativa in grado di valorizzare il trasporto pubblico e le nuove strutture di servizio, con un'elevata offerta integrata di funzioni mirata alla sostenibilità ambientale e alla flessibilità. Ciò per rispondere ai bisogni di cambiamento e per ottimizzare i temi delle diverse scale d'intervento e il mix degli usi funzionali, in favore di un incremento dell'economia locale e del valore dell'area grazie anche all'elevata qualità degli edifici e degli spazi pubblici aperti. Come ha affermato John McAslan (architetto progettista della ristrutturazione della stazione), la riqualificazione non è solo un progetto di trasformazione del vecchio terminal ferroviario vittoriano, ma un pezzo significativo del processo di reinvenzione della città di Londra, attraverso la valorizzazione del suo patrimonio (fig. 1).



(Fig. 1) King's cross: foto aerea del 2002 e masterplan

Il nucleo del progetto ha riguardato la riqualificazione dei bacini acquatici che ha consentito di migliorarne l'accesso, di ristabilire l'importanza dei collegamenti idrici della città e di concentrarsi sulla biodiversità. Altro punto di forza è rappresentato dalla combinazione, in un'unica trama di tessuto urbano, del recupero di importanti esempi di architettura industriale, con il restauro e riuso dei vecchi magazzini di epoca vittoriana e dei gasometri, e della costruzione di numerosi nuovi edifici, sia uffici che appartamenti. Ciò a conferma del fatto che è possibile la convivenza fra ambiente costruito e spazio naturale. I vecchi depositi di carbone sono stati trasformati in un nuovo centro commerciale di lusso affacciato sul *Regent's Canal* unendo due edifici con un *kissing-roof*.

I tre gasometri con strutture in ghisa sono stati restaurati e formano l'involucro di nuovi edifici residenziali costruiti al loro interno, che si presentano con una forma circolare e muri curvi. I materiali utilizzati sono in linea con la storia industriale del sito. Anche i binari del treno sono stati riutilizzati e inseriti nella pavimentazione di *Granary Square*. La piazza ha quattro gruppi di fontane posizionate al suo centro, che creano giochi e movimenti d'acqua, modulati in relazione alla varietà delle stagioni, al momento della giornata e alla necessità di fruizione (anche dal punto di vista bioclimatico) degli spazi. Le fontane sono fiancheggiate da filari di alberi con panchine utili come ristoro per i passanti, in particolare nelle giornate calde.

Elemento fondamentale di raccordo fra la *Granary Square* e *Regent's Canal* sono i *Gath Steps*, una sorta di anfiteatro con otto gradoni che rappresenta un formidabile spazio flessibile di aggregazione, con una pluralità di modi di uso in relazione agli eventi.

Fattore di successo del progetto è stata l'adozione di un approccio prestazionale e non vincolistico, che ha permesso l'attiva partecipazione degli attori coinvolti con la definizione del *masterplan* stabilendo il dettaglio delle funzioni *in progress*. In questo modo è emerso uno scenario condiviso che ha riprodotto le interrelazioni storiche fra i vari fattori, sociali, economici e topografici, che danno carattere e forma all'identità del luogo (fig. 2).



(Fig. 2) Granary Square, parte della rigenerazione di King's, è attualmente un popolare luogo di incontro

Clichy-Batignolles – Parigi

Il quartiere *Clichy-Batignolles* si sviluppa su un'area di 54 ettari a nord-ovest della capitale francese, nel 17° arrondissement, tra la *Defense* e la *Plaine Saint-Denis*, ed è attraversato da tre linee ferroviarie, dalla tangenziale e da numerosi viali e strade. L'urbanizzazione di *Clichy-Batignolles* ha avuto inizio a metà Ottocento per collegare le stazioni ferroviarie della città di Parigi. Dagli anni '70 l'area ha vissuto un lento declino protrattosi fino agli inizi del Duemila; in quegli anni l'area presentava

un'elevata densità abitativa, un marcato degrado fisico, ambientale e sociale, e una ridotta disponibilità di verde. Gli obiettivi principali del progetto sono stati: la ricucitura urbana, l'aumento di aree verdi, il mix funzionale, la mobilità sostenibile, il risparmio energetico, la valorizzazione della biodiversità, il miglioramento del microclima e la gestione ecologica dell'acqua.

Il progetto propone un grande parco (10 ha) come elemento di ricucitura tra vari quartieri con condizioni socio-economiche estremamente diverse. Intorno al parco 27 lotti disegnano un bordo edificato fortemente permeabile al verde, di elevata densità, alto e vario. Il parco favorisce la mitigazione climatica, il mantenimento della biodiversità ed esercita un'azione di contrasto al fenomeno dell'isola di calore. Sono presenti inoltre 6.500 mq di spazi verdi privati collocati nei blocchi degli edifici e 16.000 mq di tetti verdi. La progettazione di tali spazi fornisce le condizioni necessarie per l'habitat di molte specie e una generosa offerta di attrezzature e/o luoghi per praticare sport, piste ciclabili e percorsi pedonali che consentono di raggiungere aree anche distanti tra loro e la prossimità ai mezzi di trasporto pubblico.

L'eco-distretto presenta una vasta gamma di funzioni urbane tra cui uffici, strutture amministrative e ricreative in gran parte localizzate nei piani terra degli edifici residenziali. Si realizza in questo modo una città densa e multifunzionale, organizzata attorno agli spazi pubblici. L'architettura riflette la pluralità culturale ed estetica del tempo, le costruzioni incorporano requisiti ambientali molto elevati e le innovazioni sono ricercate ovunque per soddisfare le aspirazioni dei residenti e l'evoluzione degli stili di vita (fig. 3).



(Fig. 3) ClichyBatignolles: foto aerea del 2002 e masterplan

Gli edifici devono soddisfare massimali di consumo energetico particolarmente bassi. Isolamento e vetri ad alte prestazioni, ventilazione naturale e recupero di calore, compattezza e orientamenti per ottimizzare il calore naturale e la luce del sole. Dal punto di vista energetico è previsto l'impiego di energia rinnovabile geotermica per il riscaldamento e l'acqua sanitaria e il fotovoltaico per l'illuminazione. Pannelli solari sono installati sui tetti più esposti al sole, ma non è raro trovarli anche integrati architettonicamente in alcune facciate.

Le strade impermeabili costituiscono solo il 12% della superficie totale dell'eco-distretto; ciò favorisce l'infiltrazione delle acque piovane nella falda freatica. La raccolta delle acque meteoriche in un bacino biotopo con piante acquatiche filtranti mira a ridurre la quantità di acqua scaricata direttamente nella rete fognaria al fine di minimizzare il rischio di saturazione della rete e l'inquinamento della Senna. L'acqua recuperata viene utilizzata principalmente per irrigare gli spazi verdi. Un importante servizio a disposizione degli abitanti del distretto è la raccolta automatizzata dei rifiuti domestici (ad eccezione del vetro e degli oggetti ingombranti) mediante una rete pneumatica sotterranea. Tutti gli edifici residenziali e le strutture pubbliche sono collegati a questa rete (fig. 4).



(Fig. 4) Vista dal parco Martin Luter King

Conclusioni

In tutto il mondo, le stazioni ferroviarie sono diventate obiettivi primari per ambiziose iniziative di riqualificazione urbana poiché la città è riscoperta come “motore dello sviluppo economico” ed è sottolineata la maggiore rilevanza dei viaggi ferroviari ad alta velocità e convenzionali come mezzo di trasporto intra e interurbano efficiente e relativamente più sostenibile. Inoltre è diffusa la consapevolezza che gli sviluppi inframodali, connessi e a uso misto, negli *hub* ferroviari situati in posizione centrale, rappresentino un elemento cruciale nella sfida di realizzare insediamenti umani più compatibili con l'ambiente.

La stazione può così aspirare a rinverdire l'immagine di modernità e simbolicamente mirare a ridiventare la porta della città. Sembra comunque assodato che l'interfaccia fra i due spazi (città/ferrovia) dovrebbe consentire uno sviluppo più rapido di entrambi in caso di successo di tutti e due, altrimenti l'uno condiziona negativamente l'altro.

Rispetto al problema della mancanza di una visione unitaria per rendere più fluido l'intero processo, utili indicazioni potrebbero provenire da linee guida ministeriali articolate per le aree metropolitane, per le dismissioni di aree di dimensioni significative e infine per quelle che riguardano interventi singoli le quali, una volta dismesse, potrebbero avvalersi di agili strumenti per l'assegnazione ai Comuni.

Ciò consentirebbe una più facile replicabilità degli interventi che altrimenti in sé difficilmente inciderebbe sui tempi procedurali e realizzativi. Va considerato, infatti, che è difficile avere un modello di riferimento perché ogni progetto di stazione e del suo ambiente nasce in un contesto particolare e su uno specifico territorio. Le autorità locali non hanno le stesse aspettative e le stesse ambizioni. Le esperienze di successo vanno esaminate e studiate e, a volte, anche quelle non andate a buon fine possono essere d'insegnamento per non ripetere gli errori, nella consapevolezza che ogni intervento rigenerativo ha la sua storia.

* **Fabrizio Tucci** è Professore Ordinario in Progettazione Tecnologica dell'Architettura, Dipartimento PDTA, Sapienza Università di Roma.

** **Valeria Cecafosso** è Assegnista di Ricerca in Progettazione Tecnologica dell'Architettura, Dipartimento PDTA, Sapienza Università di Roma.

Note

1. La vulnerabilità e i rischi ai cambiamenti climatici per le città sono stati analizzati da un gruppo di ricercatori della Sapienza di Roma quale contributo alla 2^a Conferenza Nazionale delle Green City tenuta a Milano il 16 luglio 2019. Lo scenario è preoccupante. I principali elementi chiave di vulnerabilità riguardano: l'alta esposizione di persone, attività economiche e infrastrutture in zone costiere poco sopra il livello del mare e nelle isole minori, le esondazioni dei fiumi e le inondazioni urbane da precipitazioni estreme o viceversa l'innalzamento delle temperature, le isole di calore, le minacce di siccità e aridità la mancanza di protezione di quella parte della popolazione urbana che vive in condizioni abitative non sicure e delle popolazioni rurali emarginate afflitte da povertà e limitate alternative di sostentamento, l'insufficiente attenzione da parte dei governi locali verso la questione della riduzione del rischio di distruzione fisica del territorio e dei disastri connessi (Tucci, 2019).

2. La direttiva è stata emendata dalla DE 844/2018/UE che non ha modificato la decorrenza dell'obbligo di costruzione NZEB. La nuova direttiva deve essere ancora recepita dall'ordinamento nazionale.

Riferimenti bibliografici

ARUP (2016), *Scali ferroviari, benchmarking di rigenerazioni urbane di successo su aree ferroviarie dismesse*

Battarra, R. (2010), "Le aree ferroviarie dismesse di Milano e Firenze", *Tema*, vol. 3, n.4.

Bertolini, L., Spit, T.(1998), *Cities on Rails. The redevelopment of Railway Stations and their surroundings*, Taylor, London.

Dierna, S., Orlandi, F. (2005) *Buone pratiche per il quartiere ecologico. Linee guida di progettazione sostenibile nella città della trasformazione*, Alinea, Firenze.

EEA (Environmental European Agency) (2016), *Il suolo e il cambiamento climatico*.

Maggi, S. (2009), *Storia dei trasporti in Italia*, Il Mulino, Bologna.

ISPRA (2019), *Consumo di suolo, dinamiche territoriali e servizi ecosistemici*, Report SNPA.

Keller, F. (2009), *La gare contemporaine*, Rapport à Monsieur le Premier Ministre, mars 2009.

Savino, M. (2018), "Scali ferroviari, da infrastruttura a risorsa urbana", *Trasporti & Cultura* n. 52, Editrice Laura Facchinelli, Venezia.

Tucci, F. (2018), *Costruire e Abitare Green: Approcci, Strategie, Sperimentazioni per una Progettazione Tecnologica Ambientale | Green Building and Dwelling: Approaches, Strategies, Experimentation for an Environmental Technological Design*, Altralinea Editrice, Firenze.

Tucci, F. (2019), *Adattamento ai cambiamenti climatici di architetture e città 'green' per migliorare la resilienza dell'ambiente costruito. Minacce, vulnerabilità, rischi. Assi strategici, indirizzi, azioni d'intervento*, Report presentato alla 2a Conferenza Nazionale delle Green City, Milano, 16 luglio 2019, Susdef Pubblicazioni, Roma.

Vicari Haddock, S. (2004), *La città contemporanea*, Il Mulino, Bologna.

Progetto urbano e aree ferroviarie. Tre questioni

intervista a Paolo Desideri, *professore università di Roma Tre*, a cura di Maria Pone

Q1. Della difficoltà di fare progetto urbano

È da molto tempo che in Italia si sta cercando di promuovere progetti di ammodernamento delle stazioni ferroviarie come progetti urbani, in grado di attivare e catalizzare lo sviluppo dei contesti circostanti. Le esperienze di successo tuttavia sono assai scarse, e molto spesso si è dovuto rinunciare a lavorare sul rapporto tra stazione e città, nonostante le migliori intenzioni professate dagli attori in gioco.

Quali sono a suo avviso le ragioni di queste difficoltà? Sono ragioni insormontabili? A quali condizioni diventa possibile promuovere e realizzare progetti di stazioni in grado di attivare sviluppo urbano?

Q2. Ipotesi per il futuro

In generale, gran parte delle difficoltà di fare progetto urbano dipendono dalla problematica composizione tra le istanze di qualità del contesto da parte delle amministrazioni locali e le logiche stringenti che presiedono all'intervento da parte di Ferrovie dello Stato.

Quali che siano le reciproche attese e convenienze, esistono alcuni indirizzi a cui è possibile attenersi nell'impostare eventuali progetti per le stazioni intese come attivatori dello sviluppo urbano?

Le prime due questioni sollevate sono, a mio parere, strettamente collegate e fanno entrambe riferimento alla grande potenzialità rappresentata da quel serbatoio territoriale che sono le ex aree di movimentazione ferroviaria. D'altra parte, entrambe le domande alludono alla grande difficoltà rappresentata dalla loro trasformazione concreta e condivisa in qualcosa che sia capace, al tempo stesso, di intercettare le necessità della città e quelle legate al traffico ferroviario.

Queste aree (per quanto riguarda la mia esperienza) rappresentano opportunità che per dimensione, posizione, attivazione, e per il ruolo che possono svolgere, non hanno eguali nelle strategie di valorizzazione e riqualificazione urbana. E questo è vero non solo per l'Italia, ma per tutte le città europee. La grande potenzialità contenuta in questi territori è relativa, prima di tutto, al fatto che le grandi aree ferroviarie, collocate in origine ai "bordi" della città, sono oggi diventate quasi tutte centralissime. In secondo luogo, al fatto che il fabbisogno tecnologico richiesto per la movimentazione delle carrozze, la gestione del traffico, per la manutenzione, nel corso degli anni, è progressivamente migliorato. Terzo al fatto che le tecnologie di linea sono anche queste radicalmente cambiate: oggi il trasferimento delle merci e quello delle persone non è più sovrapposto, mentre un tempo lo era e allora queste grandi aree ferroviarie (in cui merci e persone si trovavano a insistere sulla medesima area) rappresentavano anche il luogo in cui questa offerta veniva "spacchettata".

Evidentemente, proprio per le particolarità cui facevo cenno, qualsiasi trasformazione che interessa queste aree va incontro a un livello molteplice di attese che coincide con un livello molteplice di attori oltre, che a una serie di costi molto elevati. Mi riferisco in particolare alle risorse che risultano necessarie per agire su queste aree. Cito due elementi: in molti casi per rendere disponibili queste porzioni di territorio alla trasformazione si rende necessaria una loro razionalizzazione, che nella

maggior parte dei casi implica lo spostamento fisico del tracciato ferroviario (con l'alterazione di quello che con termini tecnici viene definito "piano del ferro"), operazione che ha costi molto molto elevati; secondo, per quanto riguarda le aree che restano (al netto quindi di queste operazioni preliminari di razionalizzazione e di bonifica), si tratta nella stragrande maggioranza dei casi, di suoli che presentano un tasso di inquinamento elevatissimo. Sono infatti luoghi in cui per decine di anni sono stati sversati oli, saponi, materiali tossici di vario genere che, come sappiamo, hanno costi di smaltimento che equivalgono a quelli dei rifiuti speciali. Per dare un ordine di grandezza, nel caso del nuovo auditorium di Firenze, costruito su una ex area ferroviaria, lo smaltimento e conferimento a discarica dei rifiuti ha portato ad un incremento di spesa di circa 9 milioni di euro.

Ma dopo questa breve introduzione "ingegneristica", proviamo a fare un po' di architettura, o almeno di architettura e urbanistica amministrativa.

C'è da ribadire che siccome stiamo parlando di aree ormai centralissime, che di punto in bianco si rendono disponibili alla trasformazione, appare evidente che qualsiasi azione si decida di intraprendere bisogna dar conto a una platea di attori, istituzionali e non, che hanno per loro natura interessi conflittuali.

Ognuno di questi attori difende degli interessi legittimi: l'interesse legittimo del capitale di fare impresa, di fare profitto; l'interesse della pubblica amministrazione di tutelare i cittadini attraverso opere di risarcimento e rigenerazione urbana; poi c'è un fronte di attese di carattere ambientale; i modi in cui possiamo pensare la trasformazione di queste aree non sono più infatti quelli tipici degli anni '60 e '70 (che "semplicemente" prevedevano la costruzione della città a tappeto), le formule oggi sono sempre estremamente complesse. Bisogna partire da confronti fin dalla scala dell'urbanistica e, se si vuole garantire la qualità, bisogna poter arrivare alla scala dell'edilizia, dell'architettura. Si tratta quindi di strutture procedurali molto complesse da controllare.

C'è poi da tener conto di un ulteriore elemento di complessità rappresentato dalle tempistiche di queste operazioni: stiamo parlando di processi di tale portata che hanno come ordine di grandezza cronologico quello del lustro (che in Italia nella maggior parte dei casi diventano due o tre lustri); si tratta cioè di vicende che, per dirne una, non si concludono quasi mai nel tempo di una sola consiliatura comunale per cui - vista la portata degli interessi, la dimensione delle trasformazioni e vista l'assenza di una regolamentazione urbanistica univoca - è del tutto evidente che ogni amministrazione che si succede vuole legittimamente dire la sua. Ripeto, stiamo parlando di aree che per la loro dimensione e la loro portata sono spesso capaci di influenzare complessivamente il *visioning* urbano, costruendo una sovrapposizione totale con il *visioning* politico.

A questo si aggiunge una "tecnicità" tutta specifica: queste aree devono infatti restare ancorate alla loro originaria funzione che è quella di tipo trasportistico; e l'ingegneria trasportistica (in particolare quella ferroviaria), non è come l'ingegneria strutturale, che consente di ipotizzare soluzioni per (più o meno) qualsiasi cosa; ha le sue regole, i suoi limiti, i suoi vincoli, le sue *deadline* non oltrepassabili. Insomma tutte le volte che ci siamo trovati di fronte al disegno di queste aree abbiamo dovuto fare i conti con una condizione che è la plastica rappresentazione di quello che vuol dire la complessità del progetto rispetto ai "contesti materiali e immateriali": materiali in quanto ovviamente contesti fisici, concreti, con le loro caratteristiche particolari, e sono quelli all'interno dei quali noi architetti e urbanisti ci muoviamo con maggiore competenza; immateriali (ma non meno reali) sono quelli rappresentati dalle amministrazioni, dei diversi attori istituzionali con le loro attese in alcuni casi molto conflittuali tra i diversi soggetti in gioco (faccio sempre l'esempio di Tiburtina, in cui ci siamo trovati a confrontarci con 36 attori istituzionali differenti), che il progetto deve essere in grado di mettere in equilibrio.

Questa realtà delle cose sposta l'orizzonte strategico del progetto e anche l'orizzonte operativo dell'attività di progettazione in una direzione che necessariamente deve sempre meno affidarsi alle regole autoreferenziali della disciplina e sempre più imparare a usare la creatività per risolvere i problemi e le sfide che le occasioni mettono di fronte al progettista.

Credo che si parli di progetti di tale complessità che le conoscenze tecniche (assolutamente indispensabili) da sole non possono essere garanzia di risoluzione, di fronte a una situazione in cui

al progettista vengono posti una quantità di problemi che sono tutti contemporaneamente presenti sul campo e tutti tra loro conflittuali.

Di fronte a questa situazione, a mio parere, esiste una sola strategia di progetto possibile: quella di utilizzare lo strumento della *creatività* per risolvere i problemi e non (come spesso avviene quando si fa appello alla fantomatica autorevolezza e autoreferenzialità della disciplina) di praticare *stravaganza* aumentando i problemi! Sono questi infatti i territori progettuali in cui, con assoluta evidenza, emerge la distanza sempre più evidente che c'è tra queste due modalità. Se in spazi di questa natura (spazi, come dicevamo, non solo fisici) pretendiamo di entrare con tutta l'autorevolezza del significato del segno, delle *regole della casa*, di sicuro non si va da nessuna parte.

Stravaganza e *creatività* possono essere oggetto di un facile e rischioso fraintendimento, apparendo come sovrapposte a scale che sono quelle iconiche dell'architettura. Ma certamente in queste situazioni che sono, come dicevamo, la plastica rappresentazione della complessità per la qualità e la quantità di variabili con cui bisogna confrontarsi, risulta immediatamente e chiaramente distinguibile cosa vuol dire *creatività* e cosa vuol dire *stravaganza*. A differenza di alcune espressioni dell'architettura che ancora vivono questa dannazione della dimensione iconica che tutt'oggi produce equivoci nella dimensione della *stravaganza*, in questi territori anche quest'ultima barriera collassa. La *stravaganza* non ha alcuna autorevolezza, non produce soluzioni, in molti casi non appartiene nemmeno alla sfera del visibile.

Q3. Replicabilità del modello Milano

Milano negli ultimi tempi sta diventando un laboratorio estremamente interessante per una nuova generazione di progetti di ammodernamento degli scali ferroviari come progetti urbani. Al di là della estensione delle aree messe in gioco dai progetti, appaiono interessanti e innovativi alcuni passaggi di metodo sperimentati nell'occasione. In particolare, sono da condividere alcune importanti innovazioni di processo, quali il rapporto istaurato inizialmente tra Comune e Politecnico per impostare lo studio di fattibilità dei progetti urbani. Poi la esplorazione progettuale dei singoli ambiti d'intervento, affidata ad autorevoli architetti incaricati direttamente dal Committente. Infine, la messa a concorso dei progetti con bandi elaborati sulla base delle specifiche risultanze dei progetti esplorativi.

In questi termini, l'esperienza di Milano può diventare un modello anche per altre città? A quali condizioni questa esperienza può essere replicata in altri contesti?

Si parla quindi di replicabilità del modello Milano dal punto di vista amministrativo, di procedura pubblica. Io questa esperienza la ho osservata da lontano e mi sembra una via, una delle vie possibili; quella di costruire e assorbire attraverso workshop il livello partecipativo dell'attesa sociale nei confronti di queste trasformazioni, ricorrendo a *riti* che si consumano grazie anche alla presenza delle università e di altri attori istituzionali. Non credo tuttavia che questo procedimento scongiuri la necessità di una "battaglia finale", che è quella che si combatte a suon di voti, di consenso politico e non solo di consenso sociale, in capo ad un'amministrazione che deve mettere il sugello e la propria faccia su queste operazioni. In sostanza, i passaggi con i sistemi delle rappresentanze sono comunque inevitabili. Certo, è talmente alto il livello di complessità (e quindi, come si diceva, tanto urgente la necessità di ricorrere alla creatività nelle operazioni progettuali) che, in una prima consultazione tecnica, ben venga il modello milanese per la realizzazione di un "livello zero" della scrittura amministrativa

Il punto però, a mio parere, è un altro; ed è quello che fa la differenza tra l'Italia e il resto d'Europa. In Europa l'architetto (o il progettista chiunque esso sia) è chiamato a dare figura, espressione creativa, in termini risolutivi, a un livello esigenziale chiaramente definito; in Italia si tenta di produrre questo livello esigenziale dal basso, attraverso un danzare, a volte scomposto, di comitati,

associazioni, università, persone coinvolte. A mio parere però questi sono procedimenti nei quali è in primo luogo la pubblica amministrazione che deve applicarsi, che deve metterci la faccia, lavorando in termini di preparazione per arrivare a definire un programma prestazionale chiaro; è quello che fa la differenza.

Le forme che questa procedura può assumere, poi, sono molteplici. L'esperienza di Bolzano, ad esempio, è andata in una direzione diversa, ma neanche tanto. Per avviare il piano di trasformazione è stata, infatti, costituita una società mista Regione-Provincia (la Reale di Bolzano - ARBO), finanziata da Comune e Provincia, che ha elaborato un documento base per la progettazione di prima approssimazione, in cui venivano spiegati i limiti esigenziali in termini di problemi da risolvere, di servizi da istituire, di cubature ipotizzabili, e così via. In una seconda fase è stato poi presentato un bando per un concorso a due gradi (il primo per la selezione di dieci progettisti; il secondo in cui si chiedeva ai progettisti selezionati di produrre un'idea progettuale); infine è stato conferito al vincitore l'incarico di redazione del masterplan generale.

La cosa rilevante nell'esperienza di Bolzano (che è tipica delle aree centroeuropee e molto più rara in Italia) è che l'incarico conferito attraverso il bando prevedeva la produzione di un progetto esecutivo per l'urbanistica e una scala preliminare per quanto riguarda la progettazione architettonica delle opere pubbliche. È importante tenere conto che i numeri dell'operazione Bolzano sono numeri da capogiro: parliamo di circa un miliardo di euro di investimenti, di cui circa 250 milioni per l'infrastrutturazione e le opere pubbliche e circa 750 milioni sono per stima di opere private. Le opere private, però, sono pensate proprio come leva che produca finanza per la realizzazione delle opere pubbliche. In questo caso, infatti, le opere pubbliche sono così pregiudiziali che non rischiano di restare inattuato. Per accedere allo scigno per le opere private è infatti indispensabile realizzare le modifiche infrastrutturali, modificare il percorso del treno, realizzare nuove parti di ferrovia e il nuovo ponte sull'Isarco. Sono *conditio sine qua non*.

Ovviamente, nonostante gli estremi di grande chiarezza, rimane un processo di una complessità straordinaria sia per attori coinvolti (basti pensare alla presenza di Ferrovie dello Stato, *convitato di pietra*, che ha disposto il conferimento delle aree) che per dimensioni: stiamo infatti parlando di un'area di 35 ettari, di cui 5 restano ad uso del traffico ferroviario, tutto il resto diventa città. Evidentemente si tratta di un'operazione enorme. I 250 milioni di euro, cui facevo cenno sopra, sono quindi legati ai 5 ettari di opere pubbliche e infrastrutture; i 750 milioni viceversa, sono spalmani e disegnati sui 30 ettari residui. E se sui 30 ettari di nuova città vale il piano urbanistico attuativo, sui 5 ettari di opere pubbliche no: lì vale proprio il progetto preliminare. Il quale progetto preliminare (indipendentemente da chi vincerà poi la gara di concessione) si trasformerà per il nostro studio in un incarico di progettazione definitiva ed esecutiva.

A mio parere anche questo rappresenta un modello molto valido. Ma è importante sottolineare che comunque, da quando è stato avviato questo processo, noi siamo stati chiamati per tre volte a presentarci in consiglio comunale; stiamo parlando quindi di un lasso di tempo in cui a Bolzano si sono succedute tre amministrazioni (tra l'altro di colore politico molto diverso); fortunatamente nessuna delle tre ha messo in discussione la validità dell'operazione.

Quello che mi interessa dire, in sostanza, è che io non credo che esistano formule precodificate; ci sono una serie di modelli virtuosi che possono essere ripresi e riproposti a seconda dei contesti in cui si sviluppano. Certo la formula più comoda è senz'altro quella utilizzata in Marocco, dove c'è una monarchia non costituzionale in cui i processi decisionali sono molto semplici: decide il re. Il re che finanzia, organizza, gestisce, attraverso un apparato efficientissimo (l'amministrazione marocchina funziona sul modello francese); per organizzare la trasformazione della stazione di Casablanca e del territorio urbano circostante ci è voluto decisamente meno tempo che per la stazione Tiburtina. In quel mondo si tocca con mano il fatto di essere guidati da altre modalità procedurali ed è evidente che in termini di rapidità, efficienza delle trasformazioni tutto è più semplice. D'altronde in Italia la più gloriosa operazione di infrastrutturazione è quella avvenuta sotto il regime fascista, non è un caso. In dittatura tutto è più semplice; come dice Lucio Caracciolo, ahimè, c'è una funzione inversa che lega rapidità ed efficienza con il livello di democrazia.

Progetto urbano e aree ferroviarie. Tre questioni

intervista a Franco Purini, *professore emerito università di Roma La Sapienza*

Q1. *Della difficoltà di fare progetto urbano*

È da molto tempo che in Italia si sta cercando di promuovere progetti di ammodernamento delle stazioni e delle aree ferroviarie come progetti urbani, in grado di attivare e catalizzare lo sviluppo dei contesti circostanti. Le esperienze di successo tuttavia sono assai scarse, e molto spesso si è dovuto rinunciare a lavorare sul rapporto tra aree ferroviarie e città, nonostante le migliori intenzioni professate dagli attori in gioco.

Quali sono a suo avviso le ragioni di queste difficoltà? Sono ragioni insormontabili? A quali condizioni diventa possibile promuovere e realizzare progetti di stazioni in grado di attivare sviluppo urbano?

Una delle difficoltà che si incontrano nell'elaborazione di progetti urbani relativi alle stazioni ferroviarie e alle aree pertinenti a esse, come gli scali, consiste nel fatto che non sempre la localizzazione di queste infrastrutture è in relazione diretta con il contesto circostante. In breve non sempre la posizione nel tessuto urbano dei grandi nodi ferroviari è *strategica* nei confronti del loro intorno. La seconda difficoltà consiste in due diverse finalità nella conversione di tali nodi in *centralità metropolitane*. L'interesse delle Ferrovie è infatti quello di *capitalizzare* un patrimonio costituito da grandi estensioni di suolo da utilizzare per interventi sostanzialmente speculativi. Al contrario l'amministrazione pubblica concepisce questi interventi come un'occasione per dotare la parte di città in cui sorgono di un *luogo collettivo* dotato di servizi, di spazi per la cultura, per l'incontro, con la fruizione del verde come riconduzione dell'artificialità urbana alla natura. Conciliare queste diverse intenzioni è piuttosto complicato, anche perché nel nostro paese l'investimento in simili operazioni deve dare risultati economici immediati. La terza difficoltà va riconosciuta in una visione troppo chiusa e ideologica dell'ambientalismo. Si tratta di un modo di pensare basato su una pregiudiziale interdizione rispetto a ogni modificazione della situazione attuale basata sull'idea di un futuro per un verso ispirato alla "decrecita felice", per l'altro considerato come qualcosa di incerto, di non programmabile, di aleatorio e non, come dovrebbe essere, come un orizzonte previsionale da costruire. A tutto ciò va aggiunta anche la crisi del concetto stesso di progetto urbano, vanificato ormai da decenni a favore di operazioni sulla città prive di una loro coerenza funzionale e formale, di una autentica logica insediativa, della necessaria *memoria* della evoluzione nel tempo della città stessa. Occorre infine prendere atto che il fatto che la città si articola oggi in altrettante realtà urbane, spesso isolate, rende sempre più necessaria una visione metropolitana unitaria, l'unica che consenta di immaginare e di programmare efficaci processi di *rigenerazione*, parola ambigua per inciso che attualizza definizioni del recente passato come riqualificazione e ristrutturazione senza superarle. Una parola, comunque, migliore della consumistica *smart*, che mi dispiace anche scrivere, un *vocabolo slogan* che sottovaluta in più modi la città, la "cosa umana per eccellenza", come ha scritto Claude Levy Strauss.

Q2. Ipotesi per il futuro

In generale, gran parte delle difficoltà di fare progetto urbano dipendono dalla problematica composizione tra le istanze di qualità del contesto tutelate dalle amministrazioni locali e le logiche stringenti che presiedono all'intervento da parte di Ferrovie dello Stato.

Quali che siano le reciproche attese e convenienze, esistono alcuni indirizzi di fondo a cui è possibile attenersi nell'impostare eventuali progetti per le stazioni e le aree ferroviarie intese come attivatori dello sviluppo urbano?

Sono convinto che siano tre gli obiettivi da individuare e da conseguire nell'urbanizzazione delle stazioni e delle aree ferroviarie. Essi sono la connessione di quartieri separati, in modo che possano interagire a diversi livelli; l'insediamento nelle aree recuperate di nuove strutture produttive per la città, di spazi per la cultura e per una vita comunitaria oggi privatizzata, ritenuta autentica nella virtualità dei social piuttosto che nella realtà; la creazione di *eccezioni urbane* rappresentate da spazi di sperimentazione nel presente di possibili assetti della città futura, spazi dell'*avventura creativa*, oggi tutti da inventare, ma essenziali per creare le condizioni di imminenti trasformazioni delle città, ricordando che oggi esse sono tutte metropoli, qualunque sia la loro grandezza, data l'omologazione delle comunicazioni. Città che si trasformeranno probabilmente nei nodi pulsanti di una rete infinita.

Q3. Replicabilità del modello Milano

Milano negli ultimi tempi sta diventando un laboratorio estremamente interessante per una nuova generazione di progetti di riuso delle aree ferroviarie dismesse e per l'ammodernamento degli scali ferroviari come progetti urbani. Al di là della estensione delle sette aree ferroviarie messe in gioco dai progetti, appaiono interessanti e innovativi alcuni passaggi di metodo sperimentati nell'occasione. In particolare sono da condividere alcune importanti innovazioni di processo, quali il rapporto instaurato inizialmente tra Comune e Politecnico per intercettare la domanda sociale e per impostare la visione strategica alla quale riferire i singoli progetti urbani. Poi la esplorazione progettuale degli ambiti d'intervento, affidata ad un workshop con la partecipazione di autorevoli architetti incaricati direttamente dal Committente. Infine, la messa a concorso dei progetti di trasformazione delle aree ferroviarie e degli scali da riqualificare con bandi elaborati sulla base delle specifiche risultanze dei progetti esplorativi.

In questi termini, l'esperienza di Milano può diventare un modello anche per altre città? A quali condizioni questa esperienza può essere replicata in altri contesti?

Milano sta vivendo da qualche anno una intensa e dinamica stagione di rinnovamento che l'ha resa molto vicina alle metropoli europee. Sono sorti nuovi grattacieli, è stato migliorato il funzionamento complessivo della città, si sta costruendo una mitologia condivisa che riavvicina molti ceti, soprattutto quelli più attivi, alla vita urbana. Rimane escluso, però, il grande *corpo periferico* di Milano, che si distende nel territorio attorno con le sue conurbazioni industriali, terziarie e residenziali, sempre più marginalizzate. Tale corpo periferico, unitario e al contempo frammentario, ha una dimensione che supera ampiamente quella della città consolidata, con il suo bel centro *stendhaliano* sempre più esclusivo. Sono convinto che queste due entità, oggi *separate in casa*, debbano trovare al più presto un rapporto operante, un nuovo equilibrio che trasformi l'informalità attuale di Milano, ormai priva, come molte altre città, di una vera *forma urbis*, in un sistema riconoscibile di *città autonome* che vadano oltre quella dimensione regionale in cui stanno vivendo ora. In effetti il pensiero sulla città, in particolare il suo versante urbanistico, è in declino. Occorre individuare un modello teorico più avanzato che riesca a rappresentare la realtà ancora poco indagata dalle metropoli globali, città ingigantite o *post-metropoli* in quanto superinsediamenti decadenti, da inquadrare in nuovo ordine dimensionale o, forse, in ciò che potrebbe rivelare il superamento di quest'ordine. Al di là del garbato

trionfalismo di Giuseppe Sala, nonché dal celebre *equivoco antiarchitettonico* del Bosco Verticale, Milano può senz'altro trovare attraverso l'inserimento nel suo tessuto urbano delle aree ferroviarie, che ospiteranno grandi *condensatori urbani*, l'occasione più adeguata per ridefinire il suo *progetto storico*- già peraltro riproposto da qualche anno da Pierluigi Nicolini, in alcuni progetti di grande qualità innovativa - ricomponendo i frammenti della sua informalità in una narrazione urbana ancora una volta sorprendente. Senza dimenticare la Bicocca di Vittorio Gregotti, una *città ideale* lombarda che ha saputo riverberare all'intorno la capacità di costruire con il suo impianto e con le sue architetture una multipla e inedita spazialità, luogo di una comunità urbana che mi auguro sia sempre più vasta e produttiva. Per quanto riguarda Roma penso che sia necessario e urgente proporre un ridisegno generale delle aree dello Scalo San Lorenzo e della Stazione Tiburtina, rivolto alla creazione di una sorta di *Eur Est*, eredità dei sogni irrealizzati dell'Asse Attrezzato del 1962 e del successivo SDO. Una simile operazione rappresenterebbe un cambio epocale della condizione periferica, sempre più difficile, critica, provata anche della sua consolidata mitologia postpasoliniana.

Progetto urbano e aree ferroviarie. Tre questioni

intervista a Mosè Ricci, *professore università di Trento*, a cura di Claudia Di Girolamo

Q1. Della difficoltà di fare progetto urbano

È da molto tempo che in Italia si sta cercando di promuovere progetti di ammodernamento delle stazioni ferroviarie come progetti urbani, in grado di attivare e catalizzare lo sviluppo dei contesti circostanti. Le esperienze di successo tuttavia sono assai scarse, e molto spesso si è dovuto rinunciare a lavorare sul rapporto tra stazione e città, nonostante le migliori intenzioni professate dagli attori in gioco.

Quali sono a suo avviso le ragioni di queste difficoltà? Sono ragioni insormontabili? A quali condizioni diventa possibile promuovere e realizzare progetti di stazioni in grado di attivare sviluppo urbano?

Il progetto delle stazioni e delle aree ferroviarie è sempre un progetto urbano. Lo può essere in senso tradizionale come strumento che definisce la forma e il contenuto di un frammento di città -dallo spazio pubblico alla nuova architettura-, o come progetto politico di azione urbana capace di attivare processi socialmente condivisi di urbanizzazione/rigenerazione di spazi aperti o nodali nelle città. Riguardo alla domanda iniziale è importante chiarire alcune questioni.

Cosa si intende oggi per “progetti in grado di attivare sviluppo urbano”? Si tratta di progetti in grado di migliorare lo spazio pubblico e le condizioni di vita nelle città o di operazioni immobiliari di nuova costruzione in aree centrali e più pregiate? In altri termini, come nel caso concreto del fiume verde milanese, le Ferrovie cedono aree ex pubbliche a loro concesse -già fatto strano e confutabile in sé- al fine di realizzare il miglior guadagno economico o per rimettere in gioco superfici e fabbricati utili alla cura e ad un sano sviluppo metabolico della città?

Chi stabilisce gli obiettivi del progetto urbano nei progetti di Stazione o aree ferroviarie dismesse?

È questo il punto. Il principale motivo della difficoltà del progetto urbano a generare situazioni esemplari e di successo per le aree ferroviarie e di stazione delle città italiane risiede, al di là delle condizioni di contesto, nel fatto che forse si tratta di uno strumento datato. Troppo legato alle questioni della forma e del disegno della città il progetto urbano funzionava benissimo e ha caratterizzato una posizione della cultura urbanistica italiana consapevole dei valori patrimoniali e culturali fino a quando il paradigma della crescita governava i processi urbani. Se invece si considera la condizione attuale di crisi economica e ambientale (sovrabbondanza dell'offerta di volumi costruiti a fronte di circa 9 milioni di case vuote in Italia, problemi legati al cambiamento climatico e al surriscaldamento dei suoli, di drenaggio delle acque meteoriche, smaltimento rifiuti, inquinamento da CO₂, abbandono degli spazi commerciali e industriali,...) e si prova a ragionare come se l'Italia non dovesse puntare più allo sviluppo edilizio delle aree metropolitane, ma a perseguire le qualità ecologiche delle città (sia in senso ambientale che sociale) è importante pensare a come migliorare l'abitabilità e la bellezza della città che già esiste. Gli obiettivi dello sviluppo urbano diventano ridurre il traffico e l'inquinamento, contenere i consumi di fonti non rinnovabili, godere degli spazi aperti e di relazione, renderli ecologicamente performanti, stabilire un rapporto più equilibrato tra le diverse componenti naturali e urbane, comporre piuttosto che esasperare i conflitti sociali, dare senso agli spazi della città.

In questo quadro ad essere importante non è tanto la definizione della forma dello spazio fisico della città che già esiste, quanto le sue prestazioni ecologiche, la possibilità di condivisione dei suoi spazi sociali e la sua capacità di continuare a esprimere significati che sviluppino la cultura urbana, cioè il riconoscimento e il senso di appartenenza delle diverse popolazioni che lo abitano. In questa prospettiva è evidente che le aree ferroviarie urbane rappresentino un materiale strategico ai fini della rigenerazione della città esistente. Ed è anche facile capire come lo strumento del progetto urbano sostanzialmente teso a regolare i nuovi assetti spaziali del frammento di città, come fin qui è stato concepito, non sia più adatto a governare una fase di sviluppo sostenibile e non incrementale. Dovrebbe essere un dispositivo progettuale capace di adattarsi alle condizioni di contesto, di dare forma nello spazio urbano ad un processo decisionale socialmente condiviso con l'obiettivo di migliorare le condizioni di vita e le prestazioni ecologiche della città esistente. Forse non si tratta solo di concepire il *progetto urbano* in modo diverso, ma anche di cominciare a chiamarlo in modo diverso: *progetto di paesaggio* ad esempio. Perché si tratta di un progetto che si occupa della rigenerazione di materiali urbani che già esistono e che già configurano un paesaggio (fisico, sociale, economico) più o meno risolto, ma soprattutto perché il suo punto di vista sul futuro o, secondo Thomas Khun, perché il suo paradigma è essenzialmente culturale e non speculativo.

Q2. Ipotesi per il futuro

In generale, gran parte delle difficoltà di fare progetto urbano dipendono dalla problematica composizione tra le istanze di qualità del contesto da parte delle amministrazioni locali e le logiche stringenti che presiedono all'intervento da parte di Ferrovie dello Stato.

Quali che siano le reciproche attese e convenienze, esistono alcuni indirizzi a cui è possibile attenersi nell'impostare eventuali progetti per le stazioni in se come attivatori dello sviluppo urbano?

Nella città esistente, come si diceva all'interno della prima risposta, il progetto dovrebbe risolvere almeno tre questioni nodali che riguardano gli aspetti performativi, gli spazi sociali e il "senso" dei nuovi assetti spaziali. Non è facile definire indirizzi di fondo al di là di alcuni requisiti progettuali sempre validi come competenza interdisciplinare, specificità di interpretazione contestuale, condivisione autoriale del processo progettuale e adattabilità nello spazio e nel tempo delle soluzioni proposte. Su questi indirizzi abbiamo lavorato per esempio nel progetto finalista di concorso per la Stazione dell'Alta Velocità a Firenze. Si tratta di un progetto che ha quasi 20 anni, ma credo che la sua storia possa essere ancora oggi utile a spiegare come proprio la distanza tra *le istanze di qualità del contesto tutelate dalle amministrazioni locali e le logiche stringenti che presiedono all'intervento da parte di Ferrovie dello Stato* possa condurre alla sostanziale inattuabilità del progetto vincitore del concorso internazionale. E non credo che sia stato un male.

Per la realizzazione della Nuova Stazione AV di Firenze la vera questione, che non rientrava negli interessi dei promotori ed era sottovalutata dal bando, era quella ambientale.

La stazione avrebbe dovuto rendere possibile il by pass del centro di Firenze eliminando la fermata "di testa" a Santa Maria Novella. Il programma delle Ferrovie vincolava il progetto alla realizzazione di una struttura sotterranea parzialmente ipogea lunga 500 metri e larga 50: un *Camerone* di cemento armato che doveva arrivare alla profondità di circa 25 metri sotto il livello del suolo urbano al piano delle banchine con gli spazi di fermata dei treni. Il *Camerone* costituiva l'involucro all'interno del quale, e a copertura del quale, bisognava realizzare la nuova architettura. La Stazione avrebbe potuto raggiungere un'altezza fuori terra superiore a quella della Cupola del Brunelleschi. Il bando in sintesi richiedeva agli architetti selezionati per la seconda fase non una proposta architettonica costruttiva, non un'idea di progetto urbano, ma il disegno del coperchio e delle aree funzionali di una scatola di cemento già fatta e strutturata nelle sue relazioni urbane essenziali. La proposta del gruppo da me coordinato (con Frei Otto, Aldo Aymonino, Massimo Majowiecki, Studio Eu, Stefan Tischer, Pippo Ciorra, Filippo Spaini e altri, poi premiata al concorso con la menzione d'onore)

assumeva una posizione critica con i contenuti del bando, denunciando come il vero problema del progetto fosse invece il fatto che le pareti del Camerone di cemento avrebbero interrotto, con tutto il fronte longitudinale, la principale falda acquifera sotterranea della città di Firenze. *Il progetto ingegneristico di canalizzazione prospettato dal bando avrebbe costituito una diga contro lo scorrimento ipogeo del torrente Mugnone già responsabile della grande alluvione del '66.* Le conseguenze ambientali della parziale interruzione della falda e del suo necessario intubamento, attraverso o intorno al camerone sarebbero state poco prevedibili, sia per quanto riguarda i rischi di inaridimento dei terreni a valle sia per quelli di allagamento in caso di piena. Inoltre, dal punto di vista urbano una città storica, tra le più famose del mondo, non ha bisogno di nuove architetture che rappresentino l'epoca più alte della cupola di Brunelleschi, perché il valore di Firenze sono i monumenti che ha già. *Lasciare scorrere la falda quindi in parziale opposizione al bando. Non opporsi al flusso, né canalizzare il decorso delle acque sotterranee.* Questo è stato il concetto all'origine della nostra proposta. Il progetto puntava ad una nuova ecologia di sistema fondata sulla compresenza e sull'integrazione possibile tra materiali urbani e elementi naturali, all'interno di una strategia di sostenibilità per la nuova grande opera infrastrutturale e lavorava sulle forme di mitigazione del rischio idrogeologico, sulla qualità paesaggistica e ambientale e sulla fattibilità tecnica ed economica degli interventi previsti. All'interno delle prescrizioni dimensionali e dei perimetri di bando e mantenendo inalterate le quote di banchina e il piano del ferro, il progetto prevedeva di contenere l'ingombro degli spazi per la fermata sotterranea dei treni sotto la quota di scorrimento della falda.

Il piano delle banchine ferroviarie, con i mezzanini per la distribuzione dei flussi dei viaggiatori, era realizzato all'interno di un sistema di grandi gallerie a struttura idrostatica (Hydrostatic shell form structures), una membrana a doppia curvatura che resiste per forma alle pressioni del terreno. Le due gallerie idrostatiche che coprivano il piano banchina erano messe in comunicazione tra loro da aperture sui fianchi delle volte e, soprattutto, da tre "pozzi" verticali idrostatiche che conducevano i percorsi (viaggiatori, merci, sicurezza) all'area di fermata prevalente dei treni. Queste strutture erano le uniche che intercettano in maniera puntuale il flusso di falda senza ostacolarne lo scorrimento, come isole in un fiume. L'acqua si riorganizzava scorrendo intorno al profilo idrostatico del condotto strutturale in modo da impedire alterazioni significative nel deflusso. I tre pozzi verticali servivano ai percorsi di risalita e discesa, portando la luce del sole in banchina, e funzionando da camini per la ventilazione naturale degli spazi coperti e per l'emissione dei fumi in regime di sicurezza antincendio. Il modello strutturale era fornito da Frei Otto - che lo aveva già sperimentato nel progetto per la stazione ipogea di Stoccarda - e da Massimo Majowiecki.

Dal punto di vista architettonico la nuova stazione AV era concepita come una parte complessa di città, con la distribuzione degli spazi interni assimilabile a quella di una grande stazione di metropolitana. Sopra il livello della falda veniva realizzata la collina del parco urbano che contiene le altre funzioni di stazione AV. Di giorno, la collina costruisce il nuovo paesaggio nella città. Di notte la luce nella stazione inverte i rapporti di scala e trascina la città nel parco. Il volume complessivo della stazione è composto dall'integrazione di tre figure spaziali specializzate dal punto di vista architettonico, strutturale, tecnologico e funzionale: la galleria treni sottofalda; la collina-parco con i servizi di stazione, gli uffici e le attrezzature commerciali; il parco urbano. I tre pozzi verticali mettono in comunicazione lo spazio delle banchine e quello della città.

Non un nuovo edificio ma un nuovo parco esprimeva nel nostro progetto la sostenibilità del cambiamento a Firenze. Un grande spazio pubblico fruibile dovunque. Un'architettura costruita con la logica della città più che con quella della scatola edilizia. Lo spazio della stazione come impronta di un percorso urbano che scende dolcemente verso la linea ferroviaria, coperto da un'unica superficie verde praticabile, che descrive un nuovo sistema di relazione con le altre aree per la cultura e il tempo libero che si aggregano ai margini della città storica.

All'esterno la stazione è una collina che descrive lo sfondo paesaggistico dell'area dei vecchi Macelli, a completamento del nuovo grande parco previsto per la cultura, la musica e il tempo libero. Dentro la terra la stazione è costruita essenzialmente intorno a un percorso urbano commerciale che

accompagna i viaggiatori dal treno alla città. Ma il senso di questo progetto risiede essenzialmente nella volontà di rendere esplicito il fatto che lo sviluppo dei collegamenti alla grande rete ferroviaria internazionale ad alta velocità -forse non necessario- non deve rappresentare un grave rischio ambientale, ma piuttosto un'occasione concreta di rigenerazione del paesaggio urbano.

Questa è stata la nostra proposta per Firenze. La storia poi la sapete tutti, il progetto vincitore di Foster e Arup è stato sviluppato fino a livello di progetto definitivo e poi, oggi, a quella stazione sembra si sia rinunciato, perché i rischi di natura idrogeologica sono troppo elevati per affrontare i costi sociali ed economici della costruzione. Non se ne fa più nulla.

Q3. Replicabilità del modello Milano

Milano negli ultimi tempi sta diventando un laboratorio estremamente interessante per una nuova generazione di progetti di ammodernamento degli scali ferroviari come progetti urbani. Al di là della estensione delle aree messe in gioco dai progetti, appaiono interessanti e innovativi alcuni passaggi di metodo sperimentati nell'occasione. In particolare, sono da condividere alcune importanti innovazioni di processo, quali il rapporto instaurato inizialmente tra Comune e Politecnico per impostare lo studio di fattibilità dei progetti urbani. Poi la esplorazione progettuale dei singoli ambiti d'intervento, affidata ad autorevoli architetti incaricati direttamente dal Committente. Infine, la messa a concorso dei progetti con bandi elaborati sulla base delle specifiche risultanze dei progetti esplorativi.

In questi termini, l'esperienza di Milano può diventare un modello anche per altre città? A quali condizioni questa esperienza può essere replicata in altri contesti?

La crisi economica e del lavoro sta progressivamente svuotando molti spazi delle città dell'occidente, e realizza nuove figure metropolitane. Probabilmente non è altro che il detonatore di un cambiamento più profondo che sta modificando desideri, stili di vita e attese di futuro dei nuovi cittadini digitali. Il progresso delle tecnologie dell'informazione condivisa provoca già conseguenze importanti sullo spazio fisico costruito.

La prima è che lo spazio fisico costruito è sempre più vuoto. Il caso Detroit è estremo, ma non è unico come sembra. Non lo è negli Stati Uniti, ma nemmeno in Europa. Si potrebbe dire che Detroit sia una *città sentinella*, un HACCP, un punto sensibile di misura del rischio di sparizione delle metropoli del Novecento. Altri segnali vengono da tutta la *rust belt* e dalle città del Sud degli USA, moltissimi dall'Europa. In Italia il boom edilizio degli ultimi 15 anni ha lasciato sul territorio parecchi cadaveri. Tra il 1999 e il 2012 (dati CRESME 2012) sono stati realizzati circa 300 milioni di mc/anno di nuove costruzioni, il trend è calato un po' negli anni a seguire. Su questi la percentuale di abusivismo è irrilevante. Con un gioco dove tutti credevano di vincere -i proprietari che mettevano al sicuro i loro risparmi, le imprese che lavoravano, le Amministrazioni che sopravvivevano con gli oneri di urbanizzazione, la politica che era continuamente premiata dal ritmo del ciclo edilizio- veniva perpetrata un'invasione cruenta e senza precedenti dei paesaggi italiani. I risultati sono evidenti a chiunque. Dal crollo del mercato immobiliare del 2007 i territori investiti dalla crisi economica e ambientale soffrono i disastri dell'abbandono e della dismissione spesso anche per le opere più recenti.

In Italia ci sono almeno 6 milioni di case vuote su più di 10 milioni di immobili "sfitti". 20 milioni di mq di aree ferroviarie dismesse o in dismissione. Almeno 5000 km di linee ferroviarie non in uso. 20.000 Km di strade in abbandono di cui 2.600 inutilizzati. Non si conta il numero degli esercizi commerciali e dei capannoni industriali abbandonati. Le nuove infrastrutture, cardine dello sviluppo secondo il governo, spesso restano inutilizzate a gravare sullo sviluppo e i costi della loro insensatezza sono pagati da tutti. Gioia Tauro, Stazione Tiburtina, Bre-Be-Mi, Expo Milano, sono solo gli esempi più evidenti di una politica che spreca sempre due volte, intestardendosi sulla costruzione di nuovi feticci della modernità passata e lasciando deperire il più grande patrimonio storico-paesaggistico, culturale

e turistico del mondo, per il quale non sono previsti né dispositivi di valorizzazione né investimenti strategici. In Spagna tra Madrid e Toledo c'è una specie di nuova città per 300mila abitanti completamente realizzata fino ai cestini dell'immondizia e ai lampioni e completamente vuota e invenduta. Il Padiglione Olandese alla Biennale di Venezia del 2010 era una sala vuota con la minaccia dei plastici sospesi al soffitto di tutti gli edifici vuoti del Ramstadt che gravano sulla testa del visitatore. Alla Biennale del 2012 sempre il Padiglione Olandese si chiamava *Reset* e quello Tedesco *Reduce, Reuse, Recycle*.

Nel 2013, sempre in Biennale, è il Portogallo che solleva drammaticamente lo stesso tema della ri-significazione dei materiali urbani in disuso.

Sicuramente la contrazione del lavoro cui parlano Brynjolfsson & McAfee in "La nuova rivoluzione delle macchine. Lavoro e prosperità nell'era della tecnologia trionfante", ha un ruolo fondamentale nello svuotamento di alcune città occidentali; ma forse è soprattutto il progressivo trasferimento nello spazio immateriale della rete di funzioni e di luoghi che fino ad ora avevano bisogno di spazi fisici per realizzarsi a provocare l'abbandono dello spazio costruito in maniera sempre più diffusa e profonda.

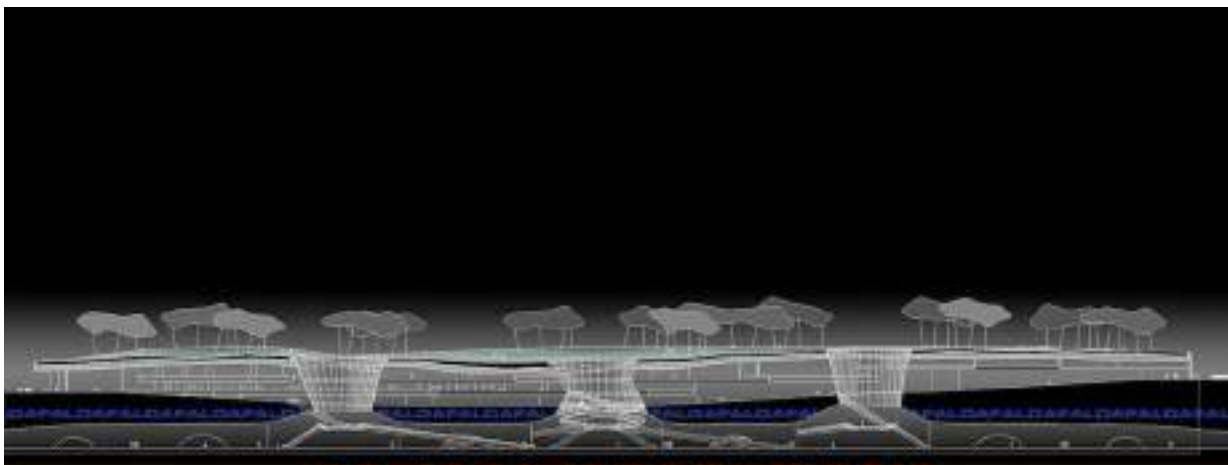
Non c'è bisogno di nuove costruzioni per realizzare la città del futuro, ma di nuovi spazi sociali e nuovi dispositivi ambientali che migliorino le condizioni di vita, la bellezza e la felicità di quella che già esiste, conferendo nuovi significati e garantendo nuovi cicli di vita ai materiali urbani ereditati.

In questo quadro Milano sembra assomigliare sempre di più a una piccola metropoli del Far East. O più semplicemente è una città italiana che si apre ai grandi mercati internazionali rendendo appetibili i suoi spazi abitativi alla finanza, soprattutto asiatica (è successo anche con le sue squadre di calcio). Con i grattacieli sempre più alti e verdi che sostituiscono progressivamente i materiali urbani preesistenti e cancellano le mille narrazioni e i significati che la città meneghina riesce a fatica a trasmettere. Avevo una grande aspettativa nel progetto del Fiume verde per le aree degli scali ferroviari. Il processo di definizione del progetto urbano con il coinvolgimento dell'Università, dei cittadini, degli ottimi architetti selezionati per la fase esplorativa e poi con il concorso di progettazione mi sembrava esemplare. Credevo rappresentasse il segnale di una forte e significativa inversione di tendenza. La stessa scelta del gruppo vincitore - Koolhaas-Oma, Laboratorio Permanente, Rahm, Vogt, Micelli e altri - rappresentava un segnale molto promettente e di alto profilo culturale. Ma il progetto premiato, al di là dell'enfasi paesaggistica con cui viene presentato, ad un primo esame sembra molto tradizionale. Con una sorta di lungo *Jardin des Tuileries* ad organizzare nuovi isolati urbani al centro della città con un'elevatissima rendita generata presunta...Il raffinato progetto urbano messo in piedi da Ferrovie-Università e Amministrazione Cittadina con lo slogan del Fiume Verde nell'ipotesi di progetto rischia di apparire un pretesto utile per catalizzare il consenso su un'operazione urbana ambigua...E tutta la vicenda sembra aprire la strada a nuove occupazioni di suolo, nuove costruzioni e lascia spazio a un dubbio fin qui impreveduto: a Milano il *Green Deal* produce *Brick Deals*? È questo il modello da seguire e replicare in altri contesti? Anche no...



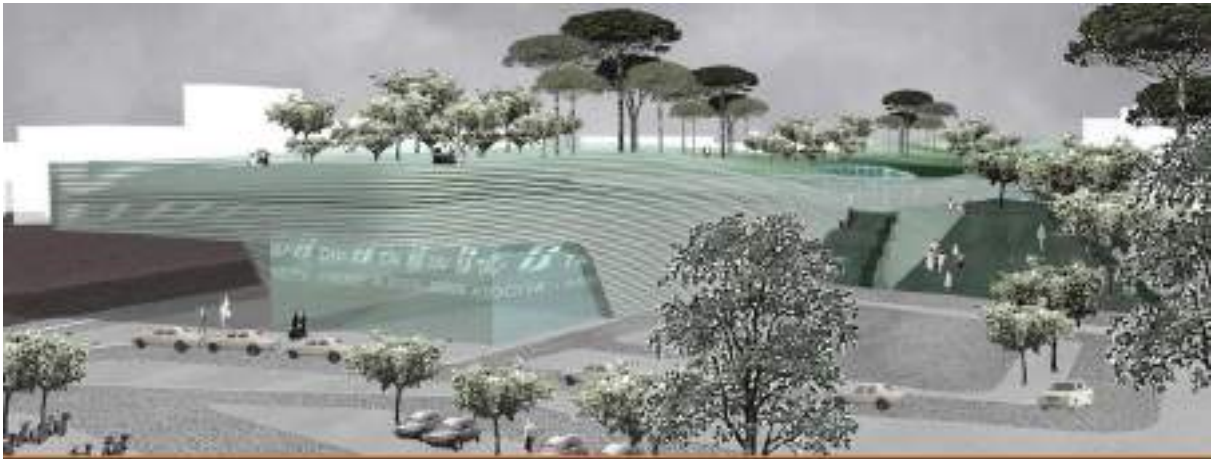
realizzabilità per fasi
feasibility by phases

la nuova stazione alta velocità di firenze
the new florence high speed train station

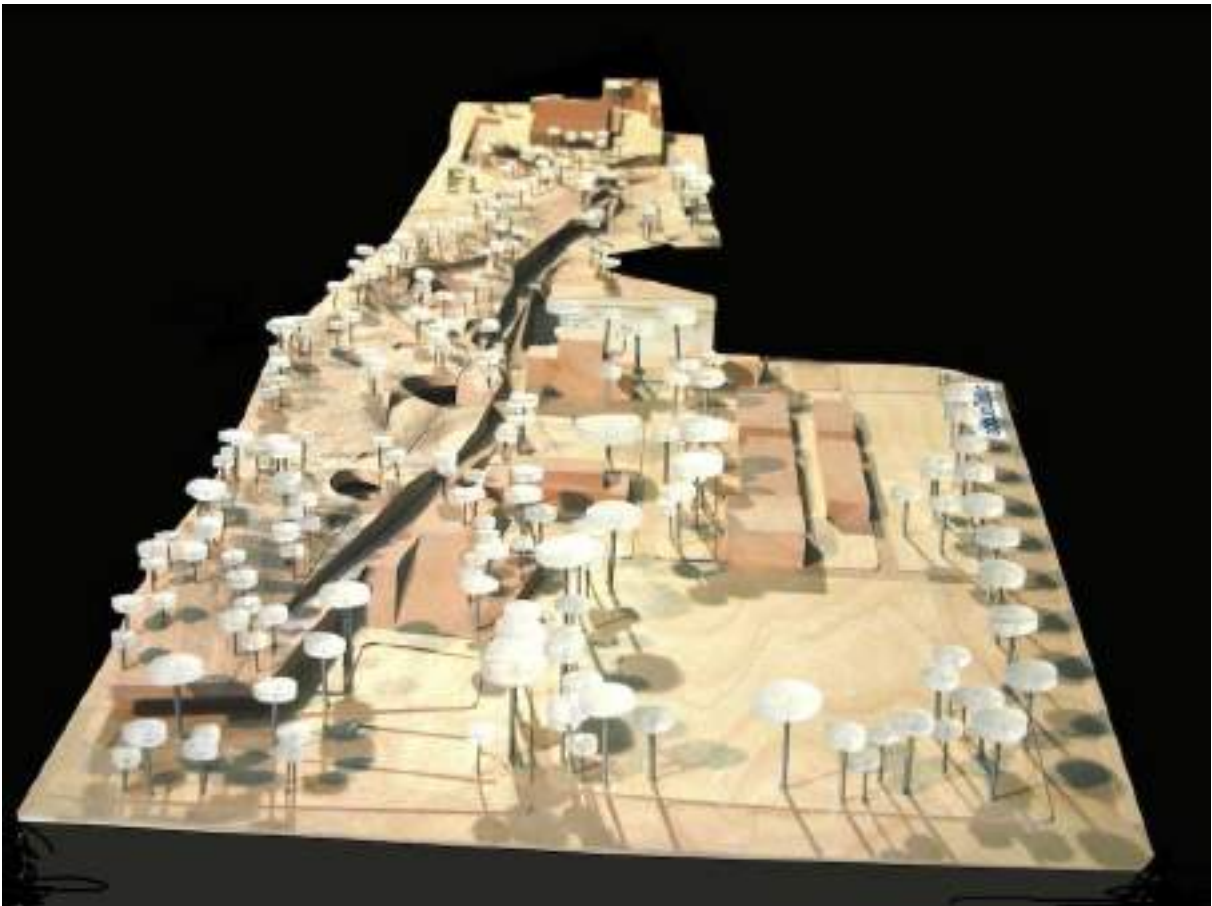


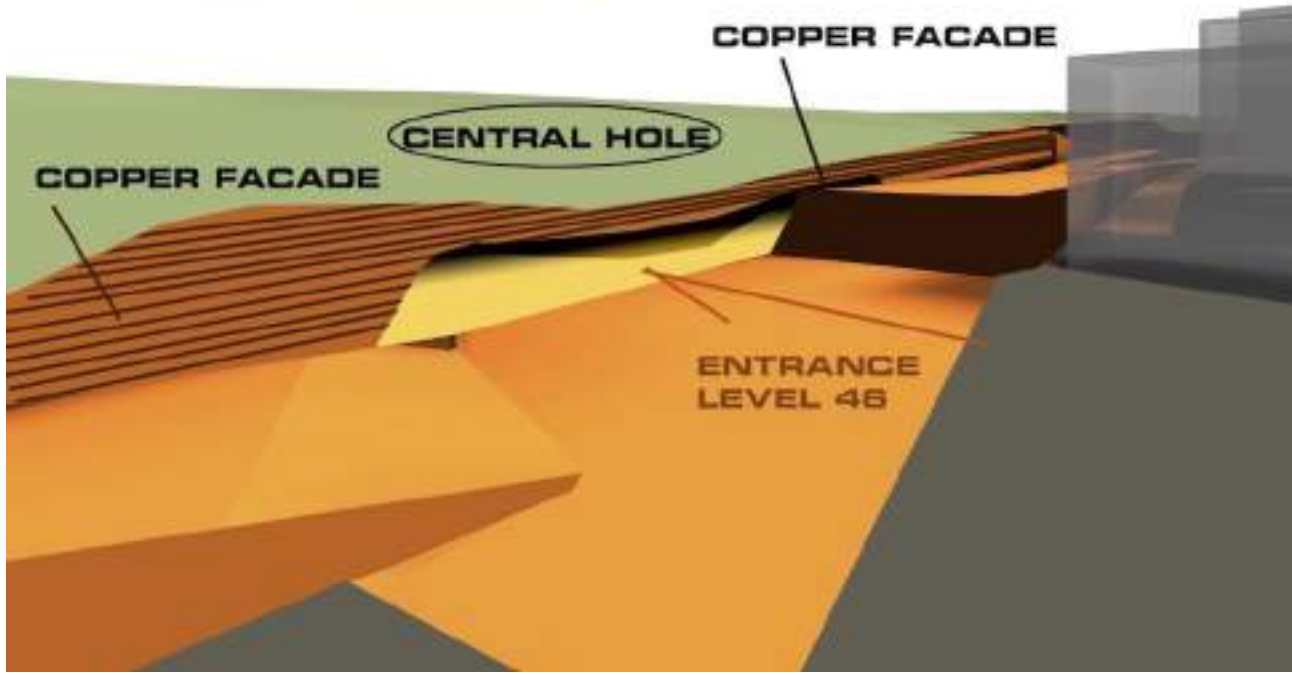
sezione longitudinale
longitudinal section

la nuova stazione alta velocità di firenze
the new florence high speed train station



la nuova stazione alta velocità di firenze
the new florence high speed train station





Progetto urbano e aree ferroviarie. Tre questioni

intervista a Nicola Russi, *professore Politecnico di Torino - Laboratorio Permanente*
a cura di Claudia Di Girolamo

Q1. Della difficoltà di fare progetto urbano

È da molto tempo che in Italia si sta cercando di promuovere progetti di ammodernamento delle stazioni e delle aree ferroviarie come progetti urbani, in grado di attivare e catalizzare lo sviluppo dei contesti circostanti. Le esperienze di successo tuttavia sono assai scarse, e molto spesso si è dovuto rinunciare a lavorare sul rapporto tra aree ferroviarie e città, nonostante le migliori intenzioni professate dagli attori in gioco.

Quali sono a suo avviso le ragioni di queste difficoltà? Sono ragioni insormontabili? A quali condizioni diventa possibile promuovere e realizzare progetti di stazioni in grado di attivare sviluppo urbano?

Q2. Ipotesi per il futuro

In generale, gran parte delle difficoltà di fare progetto urbano dipendono dalla problematica composizione tra le istanze di qualità del contesto tutelate dalle amministrazioni locali e le logiche stringenti che presiedono all'intervento da parte di Ferrovie dello Stato.

Quali che siano le reciproche attese e convenienze, esistono alcuni indirizzi di fondo a cui è possibile attenersi nell'impostare eventuali progetti per le stazioni e le aree ferroviarie intese come attivatori dello sviluppo urbano?

I progetti di riconversione dei grandi scali ferroviari sono una delle occasioni che abbiamo oggi per reinterpretare il rapporto tra le città italiane e il sistema ferroviario superando una stagione, piuttosto recente, in cui la disciplina architettonica è stata chiamata a confrontarsi quasi esclusivamente con il manufatto stazione.

Negli anni passati nuove stazioni sono sorte sul territorio nazionale, come Mediopadana, Afragola, Tiburtina, Porta Susa, altre sono state rinnovate più o meno radicalmente, penso a Termini, Centrale o all'ampliamento della stazione di Bologna. Se in quest'ultimo caso le stazioni, già inserite all'interno di un contesto cittadino spesso progettato e realizzato in contemporanea con la loro realizzazione, hanno confermato il ruolo centrale dell'infrastruttura che si è ulteriormente trasformata in un efficace strumento di rigenerazione urbana nel caso delle realizzazioni *ex novo* le relazioni tra infrastruttura e città sono stati estremamente più modeste, con poche eccezioni. Il caso forse più eclatante, che è stato oggetto di una mia ricerca intitolata "Landscape has no Rear" presentata alla XIV Biennale di Venezia nel 2014, è quello della Stazione Mediopadana, realizzata a poche centinaia di metri dalla via Emilia, il rettilineo italiano per eccellenza e a metà strada tra Piacenza e Bologna, confini amministrativi e culturali di uno dei territori agricoli più produttivi d'Italia. La stazione dalle geometrie sinusoidali e fortemente espressive di Santiago Calatrava è visibile dall'autostrada ma è decentrata, pressoché espulsa, dalla città di Reggio Emilia che le dà il nome e si staglia in un illusorio spazio vuoto dove scorre la vita lenta e sottile del paesaggio rurale. L'assenza di progetto che legghi questo edificio monumentale al suo territorio è evidente; non mi riferisco alla mancanza di adeguate connessioni infrastrutturali né all'assenza di un ambiente densamente costruito e di servizi a ridosso della stazione, intendo piuttosto una più attenta riflessione sulla relazione potenziale tra pieno e

vuoto, accessibilità e lentezza, architettura e sfondo naturale. Ciò che appare oggi una mancanza evidente può essere reinterpretato come un inaspettato destino fortuito che offre a un brano della campagna italiana l'opportunità di trasformarsi in un luogo che accolga nuovi modelli di vita, profondamente legati al territorio e contemporaneamente connessi alla rete continentale dei collegamenti veloci. Quel vuoto accessibile può essere dunque letto come un invito, per ora totalmente inespresso, a riformulare una nuova idea di paesaggio abitabile, dove gli ambienti aperti e i paesaggi agricoli non rappresentino esclusivamente un'assenza di urbanità ma piuttosto un altro segno della sua presenza.

Seppur con un minore grado di evidenza la stessa mancanza di una visione che rifletta adeguatamente sul ruolo delle nuove strutture ferroviarie in rapporto al loro contesto è presente in quasi tutte le nuove realizzazioni. Anche nelle aree più densamente urbanizzate, come a Roma Tiburtina e a Torino Porta Susa, le due nuove stazioni non sembrano cogliere pienamente l'opportunità di costruire una relazione significativa con i tessuti urbani adiacenti né di proporre un modello nuovo di città. Per superare questa divisione dettata anche dalle diverse aree di competenza, mi riferisco a quelle più strettamente legate al manufatto ferroviario e a quelle a grande scala legate alla pianificazione locale, l'unica possibile strada è quella di favorire le condizioni per lo sviluppo di progetti che da principio e non a posteriori, studino le relazioni complesse tra infrastrutture, manufatti di nuova realizzazione, spazi urbani e tessuti esistenti. È il progetto urbano resiliente, nella sua dimensione morfologica e contemporaneamente nella sua concezione strategica e adattiva, lo strumento più opportuno che abbiamo oggi per controllare la complessità di trasformazioni a lungo termine, a scale diverse e in un contesto sempre più coinvolti dai cambiamenti globali. I concorsi possono sicuramente essere le occasioni migliori per investigare nuove modalità di concezione del progetto urbano ma a questi deve seguire un adeguato percorso attuativo.

Q3. Replicabilità del modello Milano

Milano negli ultimi tempi sta diventando un laboratorio estremamente interessante per una nuova generazione di progetti di riuso delle aree ferroviarie dismesse e per l'ammodernamento degli scali ferroviari come progetti urbani. Al di là della estensione delle sette aree ferroviarie messe in gioco dai progetti, appaiono interessanti e innovativi alcuni passaggi di metodo sperimentati nell'occasione. In particolare, sono da condividere alcune importanti innovazioni di processo, quali il rapporto istaurato inizialmente tra Comune e Politecnico per intercettare la domanda sociale e per impostare la visione strategica alla quale riferire i singoli progetti urbani. Poi la esplorazione progettuale degli ambiti d'intervento, affidata ad un workshop con la partecipazione di autorevoli architetti incaricati direttamente dal Committente. Infine, la messa a concorso dei progetti di trasformazione delle aree ferroviarie e degli scali da riqualificare con bandi elaborati sulla base delle specifiche risultanze dei progetti esplorativi.

In questi termini, l'esperienza di Milano può diventare un modello anche per altre città? A quali condizioni questa esperienza può essere replicata in altri contesti?

Il progetto "Agenti Climatici" sugli scali ferroviari di Farini e San Cristoforo, sviluppato dal mio studio Laboratorio Permanente e OMA con la collaborazione di Gunter Vogt, Philippe Rahm, Tempo Riuso, Arcadis Italia, Net Engineering, è stata l'occasione per riflettere sul rapporto tra ferrovia e grandi sviluppi urbani in un momento di drammatiche trasformazioni ambientali e di continua incertezza economica. Il progetto si interroga su un'alternativa possibile alla città del ventesimo secolo ad alto consumo energetico, guardando nuovamente ai principi climatici che hanno segnato lo sviluppo dell'urbanistica sin dall'epoca classica.

In un'ideale trasformazione dei modelli correnti di sviluppo economico, il progetto ribalta la prospettiva e propone due nuovi dispositivi ambientali: l'uno verde – un grande bosco lineare presso scalo Farini in grado di raffreddare i venti caldi provenienti da sud-ovest e di depurare l'aria dalle

particelle più tossiche; l'altro blu – un lungo sistema lineare a San Cristoforo per la depurazione delle acque, che definisce un paesaggio per realtà umane e non-umane.

In questo nuovo sistema di valori il costruito è residuale, fluido, incerto. A Farini una nuova griglia urbana punteggiata da un sistema di spazi pubblici distribuiti strategicamente assicura il massimo della flessibilità, mentre la città di Milano offre modelli insediativi resilienti ed adattabili agli shock dell'economia globale.

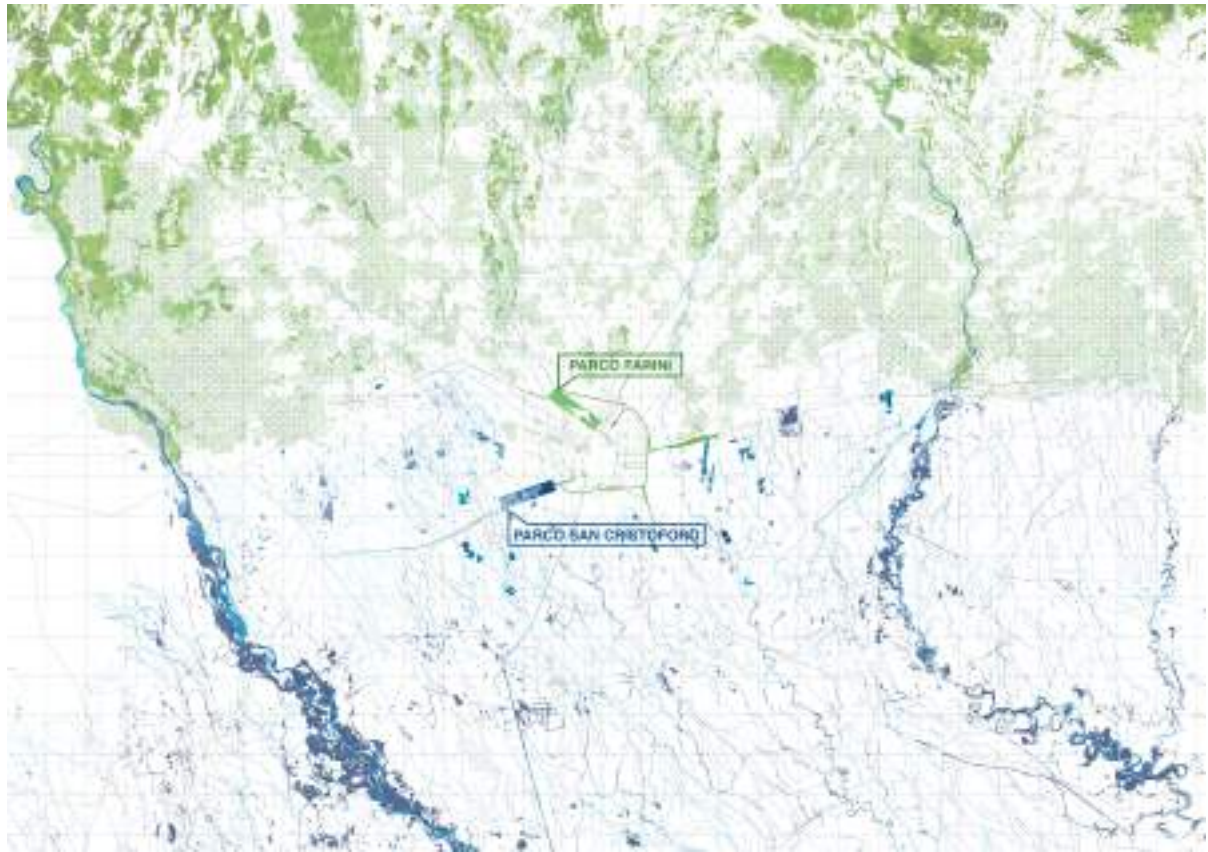
Questa prima esperienza milanese può sì diventare modello per altre città a patto che la struttura generale del concorso, magistralmente architettata da Lepoldo Frerye, sia anch'essa da guida alle politiche di trasformazione di aree analoghe. La questione degli Scali, da lungo dibattuta in città, è stata infatti affrontata attraverso un articolato processo di partecipazione il cui concorso è l'ultimo risultato di un percorso molto più lungo.



(Fig. 1) Landscape has no Rear



(Fig. 2) Landscape has no Rear



(Fig. 3) Concorso Farini_OMA_Laboratorio Permanente



(Fig. 4) Masterplan Farini_OMA_Laboratorio Permanente



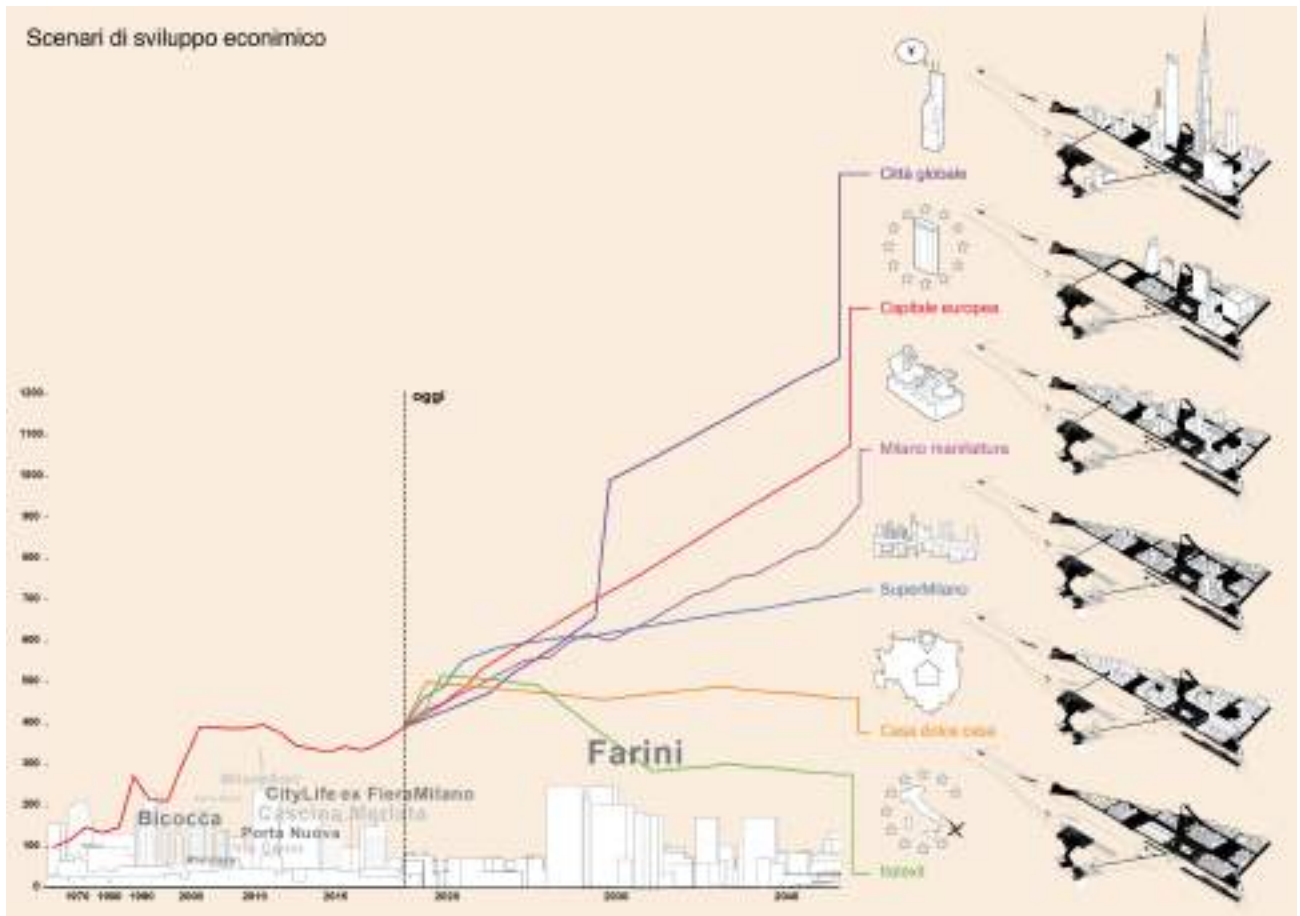
(Fig. 4) Concorso Farini_OMA_Laboratorio Permanente



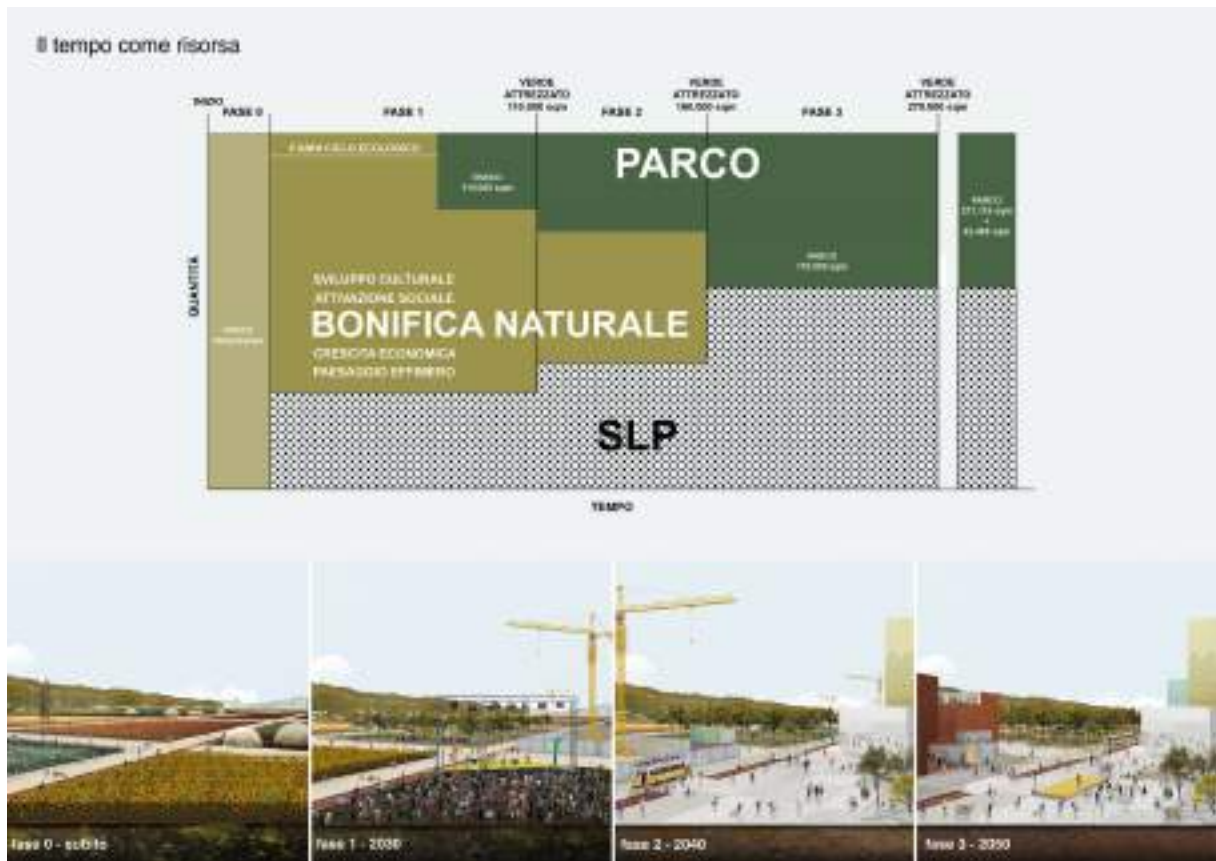
(Fig. 5) Concorso Farini_OMA_Laboratorio Permanente



(Fig. 6) Concorso Farini_OMA_Laboratorio Permanente



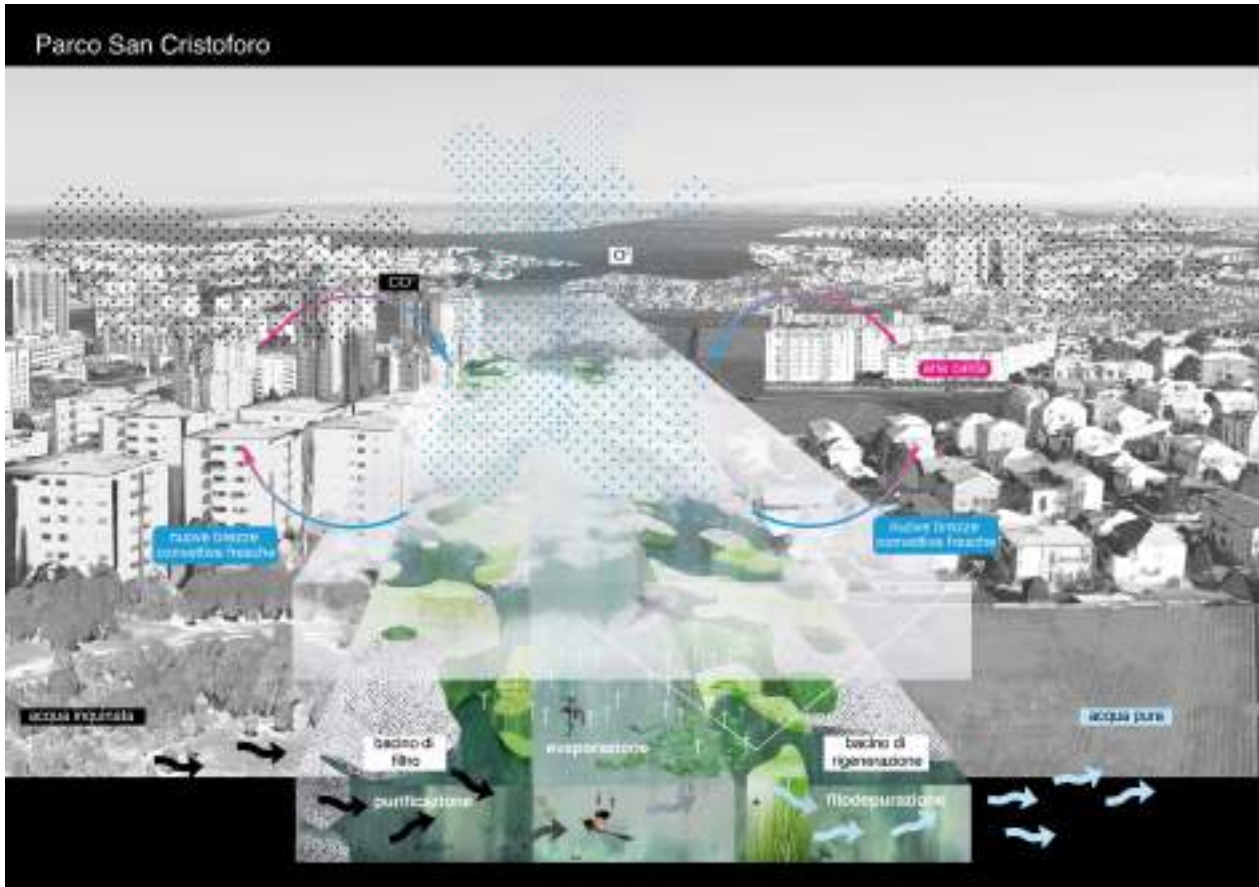
(Fig. 7) Concorso Farini_OMA_Laboratorio Permanente



(Fig. 8) Concorso Farini_OMA_Laboratorio Permanente



(Fig. 9) Concorso Farini_OMA_Laboratorio Permanente



(Fig. 10) Concorso Farini_OMA_Laboratorio Permanente



(Fig. 11) Masterplan San Cristoforo_OMA_Laboratorio Permanente



(Fig. 12) Concorso Farini_OMA_Laboratorio Permanente



(Fig. 13) Concorso Farini_OMA_Laboratorio Permanente

Descrizione del progetto

In un momento di drammatiche trasformazioni ambientali e di continua incertezza economica, le nostre priorità sono cambiate. La valuta più pregiata non è più il mattone – il costruito – bensì le condizioni ambientali e climatiche che le nostre città sapranno offrire ed assicurare ai propri cittadini. La città del ventesimo secolo ad alto consumo energetico deve essere superata, guardando nuovamente ai principi climatici che hanno segnato lo sviluppo dell'urbanistica sin dall'epoca classica.

In un'ideale trasformazione dei modelli correnti di sviluppo economico, il nostro progetto ribalta la prospettiva e propone due nuovi dispositivi ambientali: l'uno verde – un grande bosco lineare presso scalo Farini in grado di raffreddare i venti caldi provenienti da sud-ovest e di depurare l'aria dalle particelle più tossiche; l'altro blu – un lungo sistema lineare a San Cristoforo per la depurazione delle acque, che definisce un paesaggio per realtà umane e non-umane.

In questo nuovo sistema di valori il costruito è residuale, fluido, incerto. A Farini una nuova griglia urbana punteggiata da un sistema di spazi pubblici distribuiti strategicamente assicura il massimo della flessibilità, mentre la città di Milano offre modelli insediativi resilienti ed adattabili agli shock dell'economia globale.

Descrizione dello studio

OMA studio internazionale specializzato in architettura, urbanistica e ricerca transdisciplinare e **Laboratorio Permanente**, studio milanese che integra una visione architettonica contemporanea con una profonda attenzione al contesto urbano, hanno co-diretto per il Concorso Farini il team multidisciplinare composto da **Philippe Rahm architects**, specialisti in architettura meteorologica, i

paesaggisti di **Vogt Landscape Architects**, l'esperto in politiche urbane **Ezio Micelli**, l'associazione culturale **Temporioso** e le società **Arcadis** e **Net Engineering** esperte in temi di sostenibilità e trasporti.

L'estensione di Milano oggi coincide con quella del territorio segnato dai suoi agenti tossici.

I due nuovi parchi sono concepiti come filtri ecologici in grado di depurare questo ecosistema.

A Farini una griglia urbana di verde attrezzato e spazi pubblici definisce relazioni di continuità con il contesto circostante e si rende resiliente allo sviluppo economico della città prendendone in prestito i principi insediativi.

San Cristoforo diventa un common ground alla scala metropolitana per la comunità umana e non.

La rigenerazione dell'area ferroviaria di Rogoredo

Un approccio integrato per un progetto di riconfigurazione urbana

Paola Altamura, Adolfo F. L. Baratta, Laura Calcagnini, Marilisa Cellurale, Carola Clemente, Fabrizio Finucci, Antonio Magarò

Parole chiave: Rigenerazione urbana, Scali ferroviari dismessi, *Upcycling* urbano, Fattibilità tecnico-economica, Spazi interstiziali

Abstract:

I brani di città nei quali le cesure causate dalle infrastrutture ferroviarie risultano importanti, rappresentano luoghi complessi in cui la rigenerazione urbana può essere declinata alle diverse scale di progetto. Su questi temi si innesta la ricerca progettuale che ha visto coinvolte le Università degli Studi Roma Tre e Sapienza Università di Roma, con la partecipazione al concorso "RE-Live 2019", organizzato dalla SITdA. Tale iniziativa è finalizzata a supportare scientificamente la definizione dei contenuti di progetto per una porzione del comparto a sud-est di Milano, nell'ambito della stazione di Rogoredo. Nel giugno 2019, il progetto ha incontrato il favore dell'Ente proprietario degli immobili sull'area e della Commissione del concorso, vincendo il primo premio.

Premessa

Nel dicembre 2018, la Società Italiana della Tecnologia dell'Architettura (SITdA) ha dato l'avvio a un'iniziativa volta a «raccolgere e organizzare idee, proposte e contributi di carattere analitico, metaprogettuale e progettuale, alle diverse scale di intervento, per la riqualificazione del comparto urbano di Via Medici del Vascello nell'area sud-est di Milano» con l'obiettivo di «fornire un apporto culturale, scientifico e di ricerca utile a supportare la definizione dei contenuti di un Progetto di Fattibilità Tecnico Economica per il comparto»¹. A tale iniziativa l'Università degli Studi Roma Tre e Sapienza Università di Roma hanno risposto costituendo un gruppo di ricerca² interuniversitario e interdisciplinare.

Il contesto al quale si riferisce la ricerca progettuale si colloca all'interno di un comparto urbano la cui peculiarità è la prossimità a un'importante infrastruttura ferroviaria, afferente alla stazione di Milano Rogoredo, che ne ha condizionati la configurazione e lo sviluppo insediativo. Lo scalo ha assunto maggiore importanza in ragione dell'istituzione della fermata dell'Alta Velocità, a inizio 2012, configurandosi come porta di accesso a sud-est della città di Milano (Castaldo, Daglio, Majocchi e Schiaffonati, 2017). L'area di progetto dista circa 600 metri dalla stazione (fig. 1) e la linea ferroviaria ne costituisce il margine sud-ovest: una linea di confine che percorre l'area lungo uno dei due lati a maggiore sviluppo dimensionale.

La presenza dei binari caratterizza l'area come margine e al contempo, per l'importanza della stazione, conferisce a essa un elevato potenziale in termini di accessibilità, a livello nazionale, metropolitano, urbano e locale: tale aspetto ha fortemente influito sull'attribuzione delle

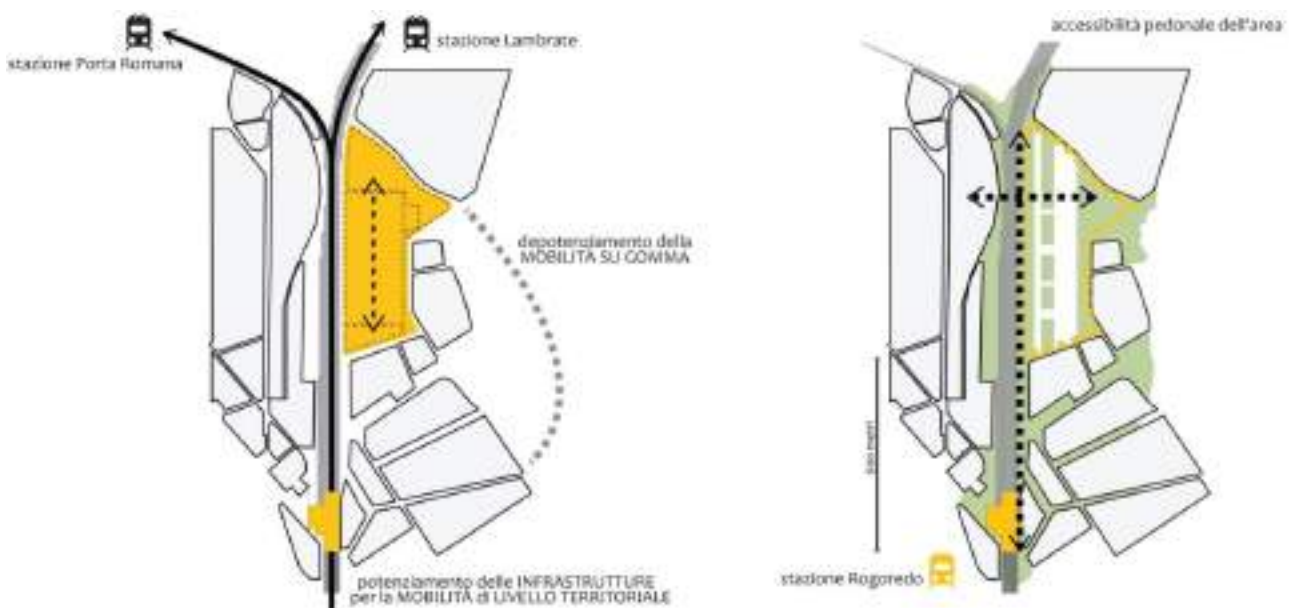
destinazioni d'uso delle aree di progetto. Per contro, la riqualificazione delle aree a ridosso del parco ferroviario esistente rappresenta un moltiplicatore per lo sviluppo del nodo di Rogoredo, in questa fase, ancora incompleto e non del tutto integrato nello sviluppo insediativo del comparto.

Il ripensamento del margine ferroviario ha determinato la definizione di un assetto progettuale in grado di agevolare la fruizione ambientale dei luoghi, sia in termini di mitigazione ambientale sia per la fruizione stessa del tessuto urbano al margine dei binari. La proposta progettuale, mirata alla ricucitura e all'integrazione dei differenti elementi presenti sul territorio come pertinenze solo tangenti il parco ferroviario, è stata articolata da un lato attraverso la volontà di lasciare in quota lo spazio dedicato alla mobilità ciclopedonale, dall'altro mediante la nuova edificazione di un edificio "ponte" tra le due porzioni di città contigue ma spezzate, entrambe oggetto di rigenerazione urbana: l'elemento architettonico risolve il tema della cesura della continuità del tessuto che i binari hanno inevitabilmente determinato.

Ulteriori considerazioni preliminari hanno costituito principi ispiratori del progetto; tra queste, si sottolinea l'importante sviluppo della funzione residenziale nei comparti limitrofi, all'interno del settore a est della ferrovia (Santa Giulia, Merezzate, ecc.). Tale ipertrofismo funzionale determina una sovrabbondante offerta abitativa e una mono-funzionalità del tessuto insediativo, determinando l'esigenza di sviluppare una *mixité* più equilibrata quale motore di rigenerazione del comparto: la strategia contrasta il modello di sviluppo urbano per *enclave* autoreferenziali, risultato di una volontaria interpretazione incolta e speculativa dell'isolato di tradizione europea, misura dell'impianto urbano (Reale, 2012). Gli interventi realizzati nel distretto di Rogoredo, secondo una logica additiva, indeboliscono la continuità del tessuto urbano del capoluogo lombardo e negano il carattere di permeabilità territoriale a vantaggio di nuclei insediativi introversi.

Il progetto è stato affrontato a una doppia scala: quella urbana, ponendo l'attenzione sulle potenziali relazioni tra il nuovo insediamento e il sistema urbano, con un approfondimento specifico sui caratteri tipologici degli spazi pubblici, e quella architettonica, analizzando il rapporto tra gli edifici esistenti e di nuova costruzione.

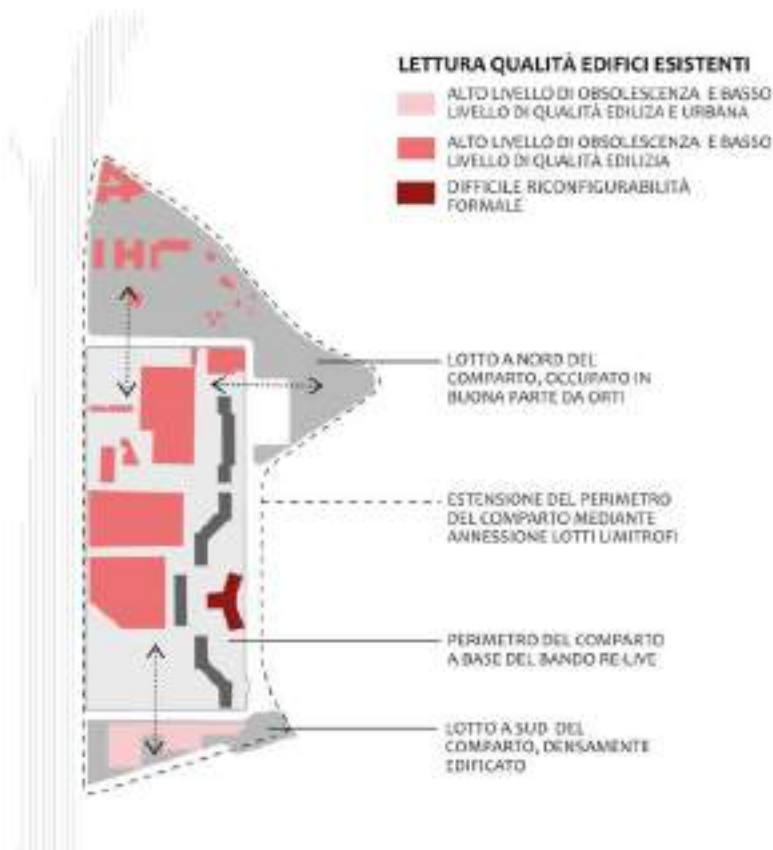
Oltre a presentare la proposta di intervento, l'approccio al progetto mette in luce gli aspetti multidisciplinari e le principali strategie.



(Fig. 1). L'area di progetto in relazione alle infrastrutture e all'accessibilità

Il progetto

La proposta progettuale è stata organizzata sviluppando due presupposti: il primo relativo alla possibilità di travalicare il perimetro dell'area definito dal bando per favorire le relazioni tra il sistema insediativo e urbano, e il secondo, inerente all'esigenza di operare un'analisi in grado di determinare la *ratio* tecnico-economica per le scelte di densificazione e di *upcycling* dell'esistente. (fig. 2).



(Fig. 2). Perimetro da bando e da progetto e qualità del costruito

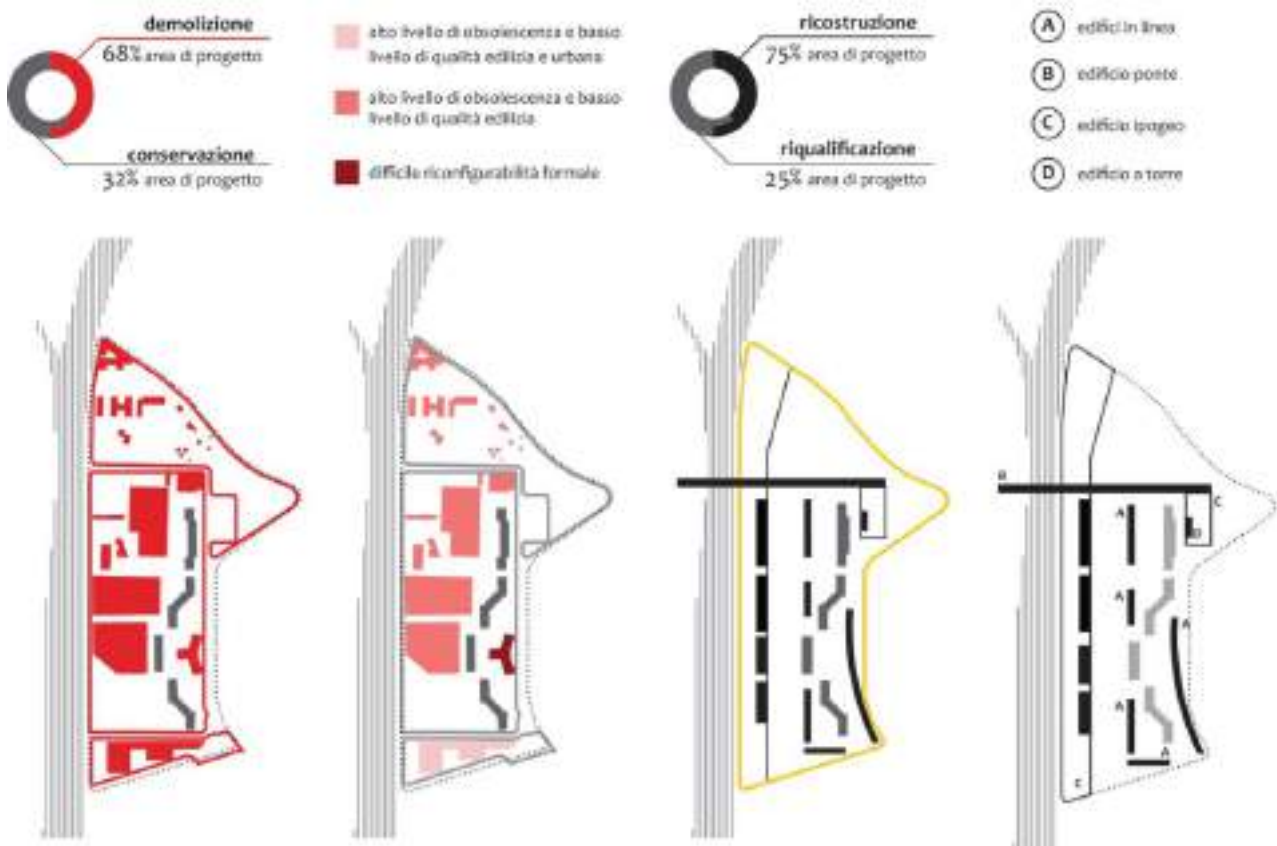
Pertanto, la proposta progettuale si è incardinata sui seguenti principi ispiratori:

- la trasformazione della marginalizzazione legata alla dismissione dell'infrastruttura, valorizzando il potenziale di accessibilità all'area attraverso la definizione di percorsi di connessione con la stazione;
- la programmazione di una *mixité* funzionale diversificata, in opposizione allo sviluppo residenziale limitrofo;
- il superamento dello sviluppo urbano per *enclave* introverse fuori scala, a favore di uno sviluppo che valorizzi la continuità e la permeabilità; la definizione di un sistema di spazi pubblici articolati e in grado di equilibrare il rapporto tra superfici vegetazionali e minerali.

La lettura e l'interpretazione dei dati di sviluppo economico dell'area metropolitana milanese hanno permesso la costruzione di scenari di trasformazione urbana sostenibili a supporto della proposta progettuale di assetto per l'area. La distribuzione nella città di Milano di *hub* per l'incubazione di *start-up* innovative è numericamente significativa: ne sono nate il 15% di quelle nazionali nel 2018 (Comune di Milano, 2018). I settori produttivi individuati come più idonei per l'utilizzo di un *hub*

sono stati selezionati tra quelli trainanti dell'economia locale, quali l'ICT, il tessile e l'agro-alimentare. In particolare, il settore della trasformazione del *food and beverage*, nonché quello del *packaging* per gli alimenti, risultano promettenti nell'area milanese, seppure di dimensioni contenute come numero di imprese, molto più di quello agricolo primario (Camera di Commercio Milano Monzabrianza Lodi, 2017).

Gli interventi di sostituzione edilizia conseguono la valutazione finanziaria del potenziale incremento di valore dei fabbricati industriali, al netto dei costi della trasformazione. I volumi oggetto di demolizione sono, oltre i fabbricati industriali, gli edifici abbandonati e quelli difficilmente riconfigurabili dal punto di vista funzionale. Pertanto, la nuova edificazione insiste in misura pari al 30% circa del volume sul comparto, individuato nel bando (fig. 3).



(Fig. 3). I rapporti tra costruito e nuova edificazione.

In termini di programma funzionale, gli esiti progettuali hanno visto la programmazione dell'insediamento di un distretto produttivo innovativo, basato sul funzionamento e la logistica dell'Industria 4.0 e della ricerca a supporto, integrato con spazi di servizio alle imprese e spazi di lavoro flessibili, potenziali incubatori di impresa a integrazione di quelli esistenti.

A seguito di una serie di valutazioni tecniche ed economiche effettuate sul patrimonio costruito all'interno del perimetro iniziale ed esteso, si è stabilito di non demolire buona parte degli edifici, con particolare riferimento alle proprietà dell'ENPAM. Tali edifici sono stati destinati a una *deep renovation*, mentre gli altri edifici del comparto sono stati selezionati per la demolizione. Tale scelta, oltre a risultare economicamente preferibile, consente di sovvertire la logica insediativa attuale, aumentando la permeabilità del suolo dell'area centrale del lotto, per ospitare un'ampia quota di spazio pubblico vastamente rinaturalizzato: in questo modo, si consente sia la diminuzione del rapporto di copertura, sia l'instaurarsi di nuovi e più positivi rapporti tra le superfici

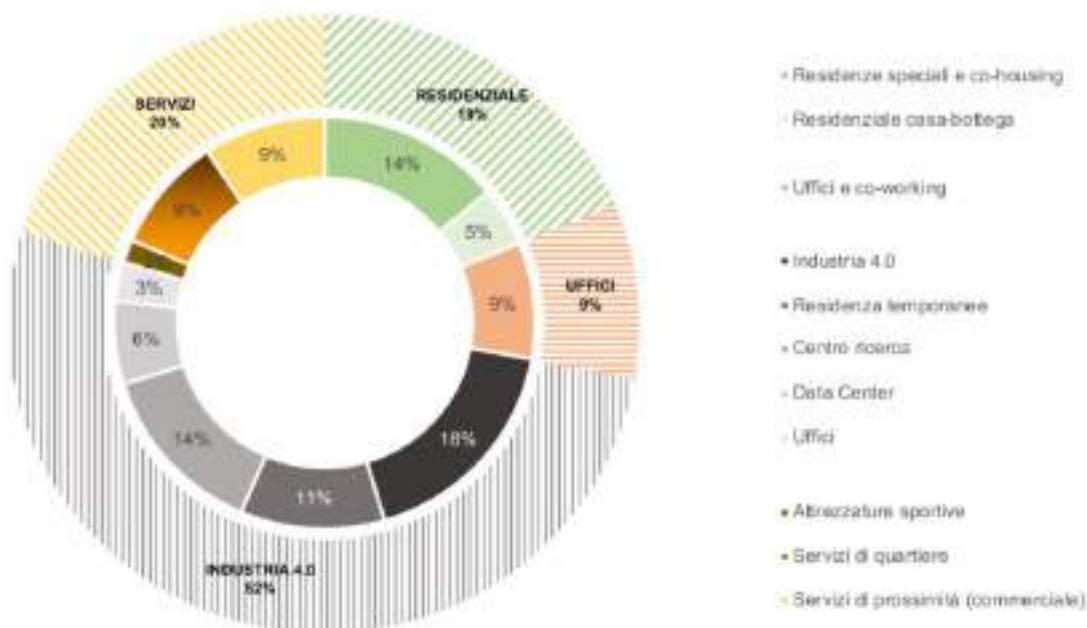
minerali e vegetali a vantaggio di queste ultime, nei suoli e nelle coperture praticabili di alcuni volumi edilizi.

La scelta di intervenire con una riqualificazione pesante sul patrimonio ENPAM è stata preferita alla sostituzione edilizia anche per ridurre l'impatto della gestione delle materie da demolizione, in considerazione della consistenza del costruito (Altamura, 2015); la qualità costruttiva dei manufatti è stata valutata con un profilo di potenziale di riqualificazione tale da portare gli edifici rinnovati in linea con i target nZEB, prevedendo una riqualificazione integrata del sistema edificio/impianto, mentre per gli edifici di nuova costruzione, il target di riferimento individuato come raggiungibile è quello ZEB, in relazione all'impianto, alla morfologia dell'insediamento e della complessità tecnologica delle attività previste da insediare.

Le funzioni

La distribuzione funzionale è espressione dell'esigenza di inserire funzioni attrattive per l'area e il mantenimento, alla quota zero, di una *mixité* funzionale più interessante, tesa a garantire la vivibilità di giorno e di notte.

Per integrare tale vocazione produttiva del territorio con la lenta conurbazione al capoluogo lombardo, sono state incluse le lottizzazioni limitrofe, definendo caratteri e funzioni tipiche di un distretto inclusivo, mediante un programma funzionale bilanciato in cui spiccano servizi di livello urbano oltre a spazi di lavoro e dell'abitare, alla residenza speciale e temporanea nonché ai servizi e al commercio di prossimità (fig. 4).



(Fig. 4). Il programma funzionale.

Offrire alloggi di qualità e servizi efficienti per la collettività, accessibili alle utenze più fragili, costituisce l'obiettivo della quota residenziale. Il programma funzionale muove dunque da soluzioni che soddisfano le aspettative di un'ampia varietà di utenti (giovani coppie, famiglie numerose, studenti, single, disabili autosufficienti, anziani, famiglie monoparentali) e al loro distinto ma integrabile livello di socializzazione. La quota residenziale (19%) risulta fortemente ridotta rispetto alle aree limitrofe, specializzandosi da un lato verso la temporaneità in relazione ai lavoratori dell'*hub* produttivo, dall'altro a servizio di utenze delicate e speciali quali anziani e studenti,

attraverso una forte integrazione con i servizi alle persone e limitato spazio alle attività commerciali. Una quota di residenze, pari a circa 2.000 m², collocata strategicamente nel nuovo edificio di testata verso sud, è intesa come temporanea a breve termine, pensata per utenze quali lavoratori che necessitino di alloggi per un periodo contenuto, in alternativa a soluzioni ricettive standard, più costose, già in previsione in prossimità del comparto.

La fattibilità tecnico-economica

Tenendo in considerazione la volontà di estendere l'intervento oltre i confini del bando, lo studio di pre-fattibilità economico-finanziaria è stato condotto verificando tre differenti scenari (tab. 1): il primo (scenario A) ha riguardato la trasformazione prevista all'interno dell'area di progetto come definita da bando; il secondo (scenario B) ha verificato le trasformazioni edilizie previste all'esterno dell'area di progetto nei comparti limitrofi; il terzo, (scenario C) ha riguardato la trasformazione nella sua totalità, considerando i costi di acquisizione delle aree esterne al comparto e alcuni effetti combinati delle trasformazioni congiunte. Ogni verifica è stata eseguita tramite l'analisi dei costi di costruzione e di insediamento, le ipotesi di ricavi, di flussi di cassa e indici di redditività.

In particolare, sono stati valutati due distinti indicatori: il *Net Present Value* (NPV) valore dell'investimento tramite l'attualizzazione dei flussi di cassa generati dal progetto, e l'*Internal rate of Return* (IRR) saggio limite del progetto capace di annullare il NPV.

Lo scenario C prevede la realizzazione, in un arco di 10 anni, delle opere interne ed esterne al comparto; la convenienza economico-finanziaria di tale scenario include l'ipotesi che:

- un solo soggetto economico acquisisca le aree esterne al comparto;
- la realizzazione del centro ricerca e uffici negli interventi esterni al comparto interferisca, sul lungo periodo (10 anni) su cui si basa lo scenario, con i volumi di compravendita del residenziale, annullando la quota di invenduto prudenzialmente prevista (pari al 10%) e finalizzata a prevedere eventuali eccessi di offerta del tessuto residenziale;
- la riqualificazione generale, creata dall'intero progetto, abbia un effetto positivo sui valori del mercato immobiliare, riscontrabile in un incremento del valore di mercato stimato nella misura del 2%, in coerenza con gli effetti di altri progetti realizzati recentemente nell'area di Milano, quali ad esempio il progetto Porta Nuova City Life;
- l'intervento esterno al comparto è avviato con un ritardo medio di 2 o 3 anni rispetto alla trasformazione interna.

Tali dati determinano un elevato profilo di fattibilità del progetto, capace di assorbire i costi di acquisizione delle aree esterne al comparto.

Dalla sintesi dei dati economici è emerso che lo scenario C, prevedendo l'acquisizione delle aree esterne al comparto, presenta una fattibilità migliore anche considerando i costi di acquisizione delle aree. Ciò è ipotizzabile in ragione di una complementarità fra gli interventi capaci di potenziare l'uno le prestazioni economiche dell'altro.

Scenari	Costi di produzione totali	Ricavi totali	Ricavi netti non attualizzati	Net Present Value	Internal rate of Return
A	97.342.000 €	158.660.000 €	61.318.000 €	19.396.059 €	23%
B	114.979.000 €	145.065.000 €	30.086.000 €	11.436.893 €	16%
C	242.321.000 €	303.726.000 €	61.405.000 €	36.857.810 €	24%

(Tab. 1). Sintesi dei dati e degli indici degli scenari considerati.

Il sistema del costruito

Le strategie di connessione prevalenti si incardinano sull'infrastruttura ferroviaria, nazionale e metropolitana: Il progetto mira alla valorizzazione del potenziale di accessibilità all'area attraverso la definizione di un percorso ciclo-pedonale preferenziale e sicuro che garantisca la connessione tra la stazione e il comparto. Strategia chiave del progetto è la mitigazione ambientale nella gestione del rapporto con l'infrastruttura ferroviaria, attraverso la creazione di una sopraelevazione parallela ai binari con andamento altimetrico crescente verso il comparto (fig. 5) e con funzione di protezione visiva e acustica dello spazio pubblico principale. Nella sezione si generano due livelli di percorrenza a quote diverse: quella del percorso complanare ai binari e quella a quota +10 m giacente sulla sommità.



(Fig. 5). Il *concept* in sezione verso il margine dei binari.

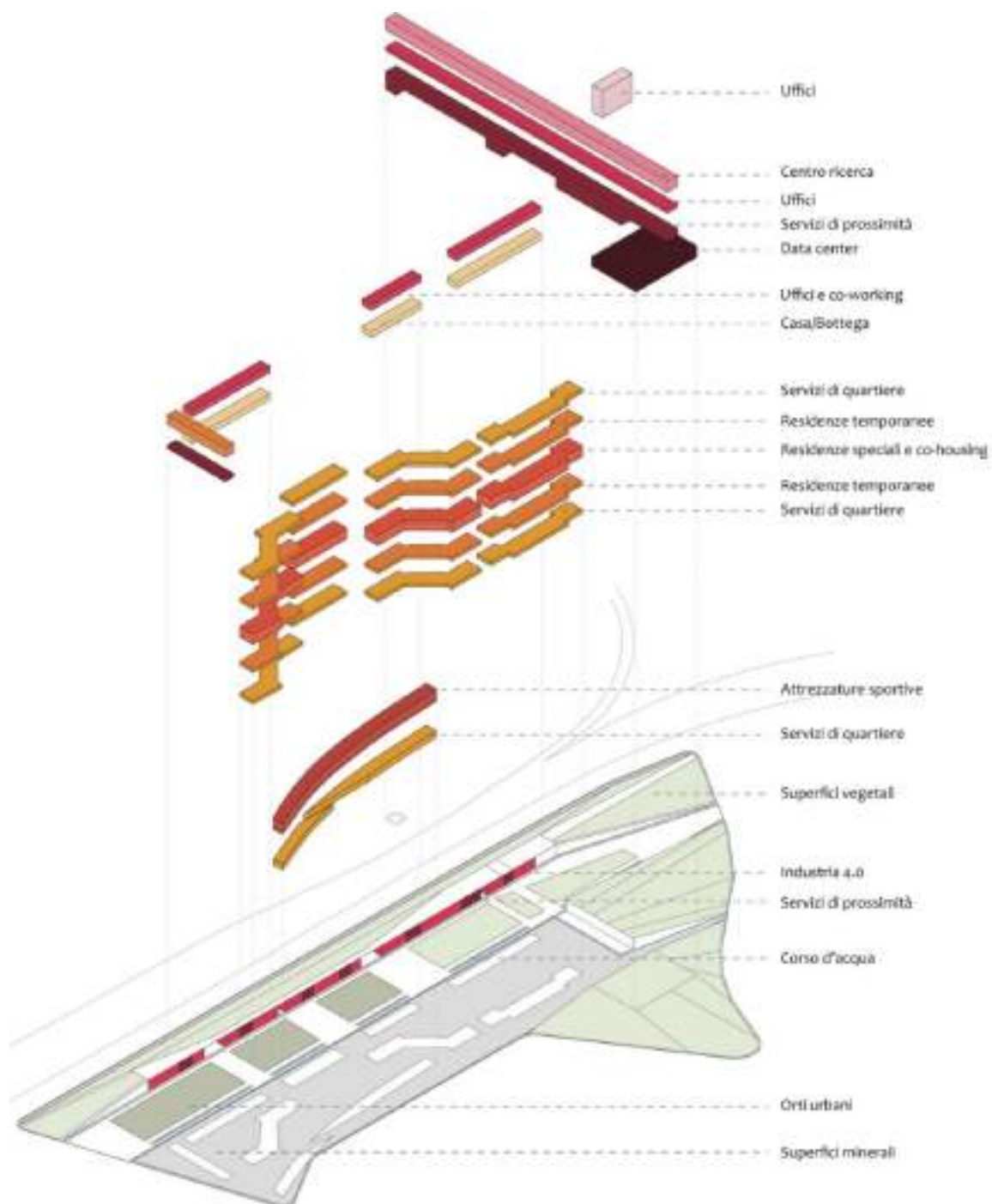
La sopraelevazione funge da basamento per l'edificio a ponte adibito a Centro Ricerca che, nel suo significativo sviluppo dimensionale, oltre a definire una quinta urbana, nettamente leggibile e dal forte impatto visivo, garantisce il superamento della frattura fisica nel tessuto tramite un passaggio pedonale e ciclabile, disposto in quota verso le aree dell'ex ATU Toffetti.

Tale passaggio urbano è stato guadagnato svuotando il piano dell'edificio lineare che poggia sui basamenti e che contiene una serie di servizi/attività commerciali che lo rendono uno spazio pubblico attivo e attrattivo: esso si prolunga mediante una passerella ciclo-pedonale che garantisce la discesa nel comparto rigenerato a ovest della ferrovia e dello scalo, in coerenza con il *masterplan* integrato per le aree Rogoredo e Toffetti (Gambaro, 2017).

Il trasporto su gomma è così fortemente disincentivato. In considerazione degli ingenti volumi di edificato destinati alla demolizione, circa 300.000 m³, il progetto si caratterizza per un approccio circolare che, in un'economia di scala, valorizza i materiali derivanti dalle demolizioni dei fabbricati industriali presenti sull'area e dagli scavi, con processi di *upcycling* da svolgere *on-site* e finalizzati in prevalenza alla realizzazione delle sopraelevazioni.

La realizzazione del basamento al confine con la ferrovia protegge il grande spazio aperto alla quota zero e genera la previsione di nuove costruzioni semi-ipogee destinate alle attività produttive che caratterizzano il nuovo distretto; il tema dell'industria 4.0 si sviluppa con il progetto di un *hub* produttivo di avanguardia, ad alto livello di automazione, collegato a un centro di ricerca, ospitato nell'edificio ponte, con funzione di attrattore a livello metropolitano.

Il comparto ospita un sistema differenziato di spazi destinati a uffici, caratterizzato da un gradiente che parte dal tradizionale edificio per uffici, collocato al di sopra di un grande spazio interrato utilizzabile come *data center*, per arrivare a edifici che ospitano laboratori e botteghe, oltre a spazi per il *co-working*, fino agli spazi afferenti al Centro Ricerca, caratterizzati da una interessante relazione di fruizione e rapporto sinergico con le funzioni produttive delle nuove costruzioni semi-ipogee (fig. 6).



(Fig. 6). Il sistema del costruito e l'apparato funzionale.

Le attrezzature sportive, carenti al livello urbano, sono ospitate nell'edificio che definisce l'ingresso sud al comparto e la relazione sia morfologica sia funzionale tra il comparto di progetto e l'urbanizzazione di Merezzate, caratterizzandosi come servente per entrambi.

Il programma insediativo di tale porzione edificata contempla un variegato *mix* di funzioni (residenza speciale e spazi comuni distribuiti lungo i distinti livelli e servizi pubblici al piano terra), e mira al potenziamento dei livelli di *performance* ambientale ed energetica, alla ricerca di una rinnovata e più elevata qualità spaziale e comunicativa dell'immagine del comparto, oltre che all'aderenza ai principi di economia circolare e ai criteri ambientali minimi per la gestione del cantiere. L'intensità dell'intervento prevede la conservazione delle sole strutture e la demolizione totale e selettiva delle chiusure esistenti, i cui residui possono essere trattati per la re-immissione sul mercato delle materie prime seconde. Le azioni di sottrazione e addizione sull'involucro

andranno a definire un rinnovato corpo di fabbrica “a profondità variabile” che configura una serie di logge con funzione bioclimatica e di protezione acustica degli alloggi.

Infine, aderendo a un compendio di strategie e tecnologie industrializzate, il repertorio morfologico delle soluzioni utilizzate è costituito da nuovi volumi e superfici aggettanti, entrambi volti a valorizzare la logica costruttiva degli edifici esistenti, migliorandone la qualità spaziale interna nonché il carattere architettonico delle facciate, quali interfacce tra l'interno e l'esterno. Per tali soluzioni è prevista l'adozione di tecnologie a secco, ancorate alle strutture portanti, dando origine a rinnovati modelli funzionali di chiusura incrementali della vivibilità degli alloggi, con un conseguente ammodernamento dell'immagine architettonica ed efficienza dell'organismo edilizio.

Il sistema degli spazi pubblici

Gli spazi aperti sono stati articolati partendo da diversi presupposti, tra i primi quello di aumentare la superficie vegetazionale, in coerenza con il carattere originario del territorio: il nome dell'antico luogo Rogoredo “sembra derivato da qualche vicino bosco di roveri, piante che in Lombardia chiamansi volgarmente rogore o rogole” (Rampoldi, 1834, p. 646).

Alla componente vegetazionale si è inoltre trasferito il carattere produttivo dell'area, con il progetto di orti urbani e colture arboree specializzate. Tale strategia raccoglie gli indirizzi che la Fondazione Cariplo con la Provincia di Milano hanno evidenziato (Sparla, 2017), in riferimento al Parco Agricolo Sud, di valorizzazione del potenziale dell'area metropolitana milanese nella produzione agroalimentare.

Il trattamento degli spazi aperti, la rinaturalizzazione di vaste porzioni dei lotti coinvolti dal progetto, porta a un aumento consistente della superficie vegetale permeabile e incide su tutti i parametri ambientali locali, intervenendo sulla temperatura superficiale dei suoli e quindi sul controllo del microclima, sulla gestione del particolato atmosferico, micro e macro polveri dovute alla compresenza delle importanti infrastrutture presenti, migliorando anche il clima acustico del sito di progetto e dei lotti contigui.

Il racconto del progetto degli spazi pubblici parte dalla ridefinizione dei margini dell'area. Quello rivolto verso la ferrovia assume la forma di un baluardo, compatto e robusto, a difesa delle compromissioni acustiche e atmosferiche derivanti dalla prossimità dei binari: un sistema di percorsi, a pendenza lieve, consente di sormontare il terrapieno, guadagnando una passeggiata in quota, che assume la funzione di percorso ginnico-sportivo nonché belvedere lineare sulla ferrovia. Il progetto prevede, lungo le pendici del terrapieno, una piantagione di alberi selezionati dalla *palette* botanica autoctona, a comporre una tessitura cromatica sensibile al passaggio delle stagioni.

All'interno delle superfici di progetto si individuano due macroaree: una prima pavimentata, estesa e continua, laddove sono gli edifici destinati alle residenze e al terziario; una seconda dal prevalente carattere vegetazionale che si sviluppa per l'intera lunghezza del comparto, articolandosi in una sequenza di prati da sfalcio e di orti. A questi ultimi si affida il doppio compito di fungere da elemento di radicamento dell'identità del sito, giacché già presenti nel lotto settentrionale, e di confermare e rafforzare la vocazione produttiva del comparto, il cui mandato è innescare e supportare nuove economie urbane che emergono dalla compresenza di spazi residenziali e di produzione.

All'interno del *pattern* regolare degli orti si ricavano dei percorsi di ampiezza maggiore e, talvolta, delle ulteriori dilatazioni di aree pavimentate, in corrispondenza di piccoli edifici di servizio (per attrezzatura, punti vendita o degustazione di prodotti a chilometro zero), immaginando così di attivare l'area anche durante la sera.

La linea di demarcazione tra la piazza/tappeto e il parco/orto coincide con il nuovo tracciato che il progetto assegna al fosso, un elemento significativo del reticolo idrografico milanese, oggi in gran parte interrato.

Conclusioni

La scelta di sostenere e verificare le principali intenzioni progettuali tramite il contributo dei diversi apporti specialistici ha fornito numerosi vantaggi in termini di processualità e di esito finale.

Il continuo scambio aperto fra questioni territoriali, urbane, architettoniche, tecnologiche, paesaggistiche, ambientali ed economiche ha condotto le valutazioni verso scelte circolari e integrate, capaci di sostenere con forza decisioni più audaci. L'apporto dei diversi ambiti disciplinari coinvolti si è palesato nell'ottimizzazione del progetto, nella sua valenza completa e complessa, con sguardi e approfondimenti specifici in direzione di obiettivi generali condivisi. L'ipotesi progettuale che ne è scaturita è caratterizzata da una visione complessiva e complessa, capace, seppur nella sua forma sommaria e preliminare, di portare a sintesi efficace i diversi aspetti della trasformazione di un brano di città (figg. 7 e 8).



(Fig. 7). La planimetria di progetto su tre quote altimetriche: il piano terra (nella parte inferiore), il piano tipo (nella parte centrale) e le coperture (nella parte superiore).



(Fig. 8). Vista del progetto.

A giugno 2019, la Commissione giudicatrice ha ritenuto il progetto meritevole del primo premio grazie a “una visione complessa e completa in grado di portare a sintesi efficace i diversi aspetti legati alla trasformazione urbana”. Esso, congiuntamente agli altri 16 progetti delle 17 Scuole di Architettura che hanno partecipato, è stato esposto all’interno di una mostra presso il MADExpo2019, oltre che nella sede milanese di ENPAM *Real Estate*, nel quartiere Garibaldi Repubblica di Milano.

Note

1. Si fa riferimento al bando di concorso emanato dalla SITdA e intitolato RELIVE 2019.
2. Per il Dipartimento di Architettura dell’Università degli Studi Roma Tre hanno partecipato Emma Allegretti, Adolfo F. L. Baratta (Capogruppo), Laura Calcagnini, Luigia Capristo, Fabrizio Finucci, Antonio Magarò, Annalisa Metta e Valerio Palmieri; per il Dipartimento di Pianificazione, Design, Tecnologia dell’Architettura di Sapienza Università di Roma hanno partecipato Paola Altamura, Michele Bianchi, Marilisa Cellurale, Paolo Civiero, Carola Clemente (Capogruppo), Remo Fabrizi, Alfonso Giancotti e Federico Macchi.

Riferimenti bibliografici

Altamura, P. (2015), *Costruire a zero rifiuti : strategie e strumenti per la prevenzione e l'upcycling dei materiali di scarto in edilizia*. FrancoAngeli, Milano, IT.

Camera di Commercio Milano Monzabrianza Lodi (2017), *L'agroalimentare, una risorsa per l'economia metropolitana*, available at: <https://www.milomb.camcom.it/documents/10157/36254982/dossier-agroalimentare-12-2017-a-cura-del-servizio-studi-statistica-e-programmazione.pdf/a8701fb5-0e7c-49d8-92de-c9fbb4ae9b35> (accessed 30 November 2019).

Castaldo, G.; Daglio, L.; Majocchi, A.; Schiaffonati, F. (2017), “La nuova porta sud-est di Milano: riforma viabilistica e riqualificazione dello spazio pubblico dell’asse Rogoredo-Porta Romana” in Associazione culturale UC TAT Urban Curator Tecnologia Architettura Territorio (a cura di). *Proposte e progetti per il Sud Milano. Il ruolo dei Municipi*, Atti della Conferenza del 19 luglio 2017, Editore Notizie dal Comune, Milano, IT.

Comune di Milano, Direzione Economia Urbana e Lavoro, Unità Progettazione Economica (2018), *Dati sulle imprese sostenute dal Comune di Milano 2012-2018*, available at: <http://mediagallery.comune.milano.it/cdm/objects/changeme:108072/datastreams/dataStream280016681156>

64155/content?pgpath=/SA_SiteContent/SFOGLIA_NEWS/Notizie_Primo_Piano/Tutte_notizie/lavoro_svilup
po_ricerca/novemila_posti_lavoro_creati (accessed 30 November 2019).

Gambaro, M. (2017), "Una strategia unitaria per lo scalo Rogoredo e l'ATU Toffetti" in Associazione culturale UCTAT Urban Curator Tecnologia Architettura Territorio (Ed.), *Proposte e progetti per il Sud Milano. Il ruolo dei Municipi*, Atti della Conferenza del 19 luglio 2017, Editore Notizie dal Comune, Milano, IT.

Rampoldi, G.B. (1834), *Corografia dell'Italia*, Volume Terzo, per Antonio Fontana, Milano, IT, p. 646.

Reale, L. (Ed.) (2012), *La città compatta: sperimentazioni contemporanee sull'isolato urbano europeo*, Gangemi Editore, Roma, IT.

Sparla, M. P. (2017), *Sviluppo dell'agricoltura multifunzionale nell'area del Parco Agricolo Sud Milano. I casi dei circuiti cicloturistici LET e dei servizi di catering PARC*. Available at: <http://www.fondazionecriplo.it/static/upload/spa/sparla.pdf> (accessed 30 november 2019).

Verso una nuova interpretazione della stazione ferroviaria. Casi studio europei a confronto

Vittoria Stefanini

Abstract:

Come si configurano, nella città contemporanea, le stazioni ferroviarie e in che modo interagiscono con il contesto urbano in cui si inseriscono?

La ricerca propone una rilettura e una nuova interpretazione dei poli ferroviari nel loro mutato ruolo di organizzatori e generatori dello spazio della città. Attraverso l'analisi comparata di alcuni casi studio s'intende restituire una visione complessiva dei fattori ritenuti di centrale importanza nella costruzione di una nuova cultura progettuale sul tema delle grandi infrastrutture ferroviarie e in particolare dei nodi del trasporto ad alta velocità dislocati nel contesto urbano.

Il ruolo fondamentale assunto dalla mobilità nell'abitare contemporaneo pone le basi per un radicale ripensamento dei criteri di organizzazione del territorio urbano. Di fronte al paesaggio eterogeneo e frammentato della città contemporanea, il progetto delle infrastrutture ferroviarie e dei nodi di scambio lungo di esse diventa l'occasione per mettere a sistema la molteplicità crescente di funzioni che caratterizzano il tessuto metropolitano.

La pianificazione del nodo infrastrutturale consente di avviare un processo più generale di *risignificazione* dello spazio abitato, ponendosi come supporto fondativo di un sistema di progetti urbani che, pur trovando nel nodo il loro punto di raccordo, sono capaci di rispondere alle differenti esigenze di trasformazione urbana dei contesti insediativi in cui si inseriscono, consentendo di riattivare aree dismesse o residuali, creare nuove centralità, valorizzare le risorse ambientali presenti nel contesto, riqualificare il sistema dell'abitato.

Questo processo consente il superamento della concezione del nodo di trasporto in chiave esclusivamente tecnica, come contenitore serrato di funzioni di trasporto: le stazioni ferroviarie si trasformano da punto di arrivo e di partenza di treni per passeggeri in transito verso altre destinazioni, alla meta stessa del viaggio. Sono, a oggi, i luoghi del lavoro, degli affari, dell'incontro, del commercio. Da "non luoghi" atipici e portatori di degrado e marginalità diventano quei "superluoghi" della mobilità intesi come nuovi spazi pubblici urbani, centri nevralgici di relazioni e connessioni che cercano, non senza conflitto, l'integrazione con le altre funzioni urbane e con la città consolidata.

La stazione non è più da intendere come mero polo di trasporto ma come una porzione di città polifunzionale inscindibile dal suo contesto. La progettazione della stazione non deve dunque partire esclusivamente dalla definizione dell'immagine iconica dell'edificio di stazione, dalla creazione di un edificio che funga da *landmark* evidente e riconoscibile, ma da una visione integrata dell'insieme di discipline che in essa interagiscono: dalla pianificazione infrastrutturale a quella urbana, dalla progettazione architettonica a quella strutturale e bioclimatica, dalla gestione dei flussi e delle misure di sicurezza a quella delle diverse modalità di trasporto. Intersettorialità e multidisciplinarietà sono dunque le componenti imprescindibili di un nuovo approccio progettuale

capace di superare la logica autoreferenziale che in passato ha dato forma al progetto delle infrastrutture e dei nodi del trasporto.

Dato dunque per assodato il ruolo polifunzionale della stazione, l'attenzione oggi si è spostata su quali siano i fattori che favoriscono l'efficienza e l'equilibrio tra le differenti funzioni che il nodo raccoglie e organizza al suo interno. Non a caso, i più recenti progetti finanziati dall'Unione Europea in tema di nodi di trasporto urbani (tra i quali *NODES*, *City-HUB*) sono orientati secondo questa linea di ricerca. Progetti che partono dal riconoscimento della duplice valenza della stazione ferroviaria sede del nodo di scambio: la stazione, infatti, è al contempo *nodo* all'interno di una rete di trasporto e *luogo* della città (Bertolini, 1998).

Dunque la stazione, in quanto *luogo* della città, diventa centro di scambio sociale, economico e spaziale (Edwards, 2011):

- *centro di scambio sociale* – la stazione è, infatti, un luogo socialmente complesso capace di concentrare, per motivi differenti, un gran numero di utenti: l'atrio di una stazione funge da magnete urbano capace di attrarre in uno stesso luogo categorie sociali differenti: giovani e anziani, locali e turisti, residenti e pendolari;
- *centro di scambio economico* – la stazione è, al contempo, un potente driver economico che offre l'opportunità di sviluppare nuovi hub polifunzionali facilmente accessibili;
- *centro di scambio spaziale* – infine, il nodo di trasporto deve conciliare, a livello spaziale, le esigenze molto differenti degli utenti e delle diverse tipologie di trasporto. Mentre il trasporto ha un movimento lineare e prevedibile nello spazio, gli utenti si muovono in direzioni e con velocità del tutto imprevedibili. Inoltre, nel nodo di trasporto s'incontrano e si sovrappongono spazi tipologicamente e fisicamente distinti: lo spazio del trasporto (banchine), lo spazio del movimento (scale fisse, scale e rampe mobili, ascensori) lo spazio dell'attesa (sale d'attesa, *vip lounge*, zone di seduta), lo spazio aggregativo (gli ingressi, gli spazio dell'accoglienza e del saluto) e lo spazio dell'informazione (biglietterie e aree con monitor informativi).

In quest'ottica, la progettazione urbana è strumento indispensabile per riconciliare le spazialità differenti e le forze conflittuali che gravitano intorno a un nodo di scambio. Questa è tanto più efficace quando affianca a planimetrie e schemi funzionali, l'utilizzo di analisi e diagrammi dei flussi capaci di intercettare il carattere tridimensionale del movimento all'interno del nodo.

La progettazione urbana deve inoltre tenere in conto della costante evoluzione del nodo: possono aumentare le modalità di trasporto confluenti e quindi il numero di viaggiatori, possono aumentare il numero di visitatori in risposta alla riqualificazione delle aree circostanti. Dunque, il nodo deve essere, nella sua disposizione, flessibile e aperto a costanti modifiche spaziali.

In sintesi, la pianificazione di una stazione, nella sua duplice funzione di *nodo* e *luogo*, deve prevedere l'integrazione e l'equilibrio tra:

- l'interscambio efficiente tra diverse modalità di trasporto;
- la connessione con il tessuto urbano;
- la creazione di un luogo di destinazione (non solo un luogo di transito).

Alcuni casi studio a confronto

Attraverso l'analisi comparata di alcuni casi studio s'intende restituire una visione complessiva dei fattori ritenuti di centrale importanza nella costruzione di una nuova cultura progettuale sul tema delle grandi infrastrutture ferroviarie e, in particolare, dei nodi del trasporto ad alta velocità dislocati nel contesto urbano.

Dal confronto tra le stazioni prese in esame – analizzate nella loro duplice veste di *luogo* e *nodo* – emergono le problematiche e le sfide principali che il progetto della stazione ad alta velocità è chiamato oggi a risolvere (fig. 1).

I quattro esempi analizzati – Rotterdam Centraal, Wien Hauptbahnhof, London St. Pancras e Torino Porta Susa – condividono un comune approccio da un punto di vista degli attori coinvolti nel processo di rigenerazione urbana che comprende il nuovo nodo ferroviario e intermodale e la porzione di città intorno ad esso.

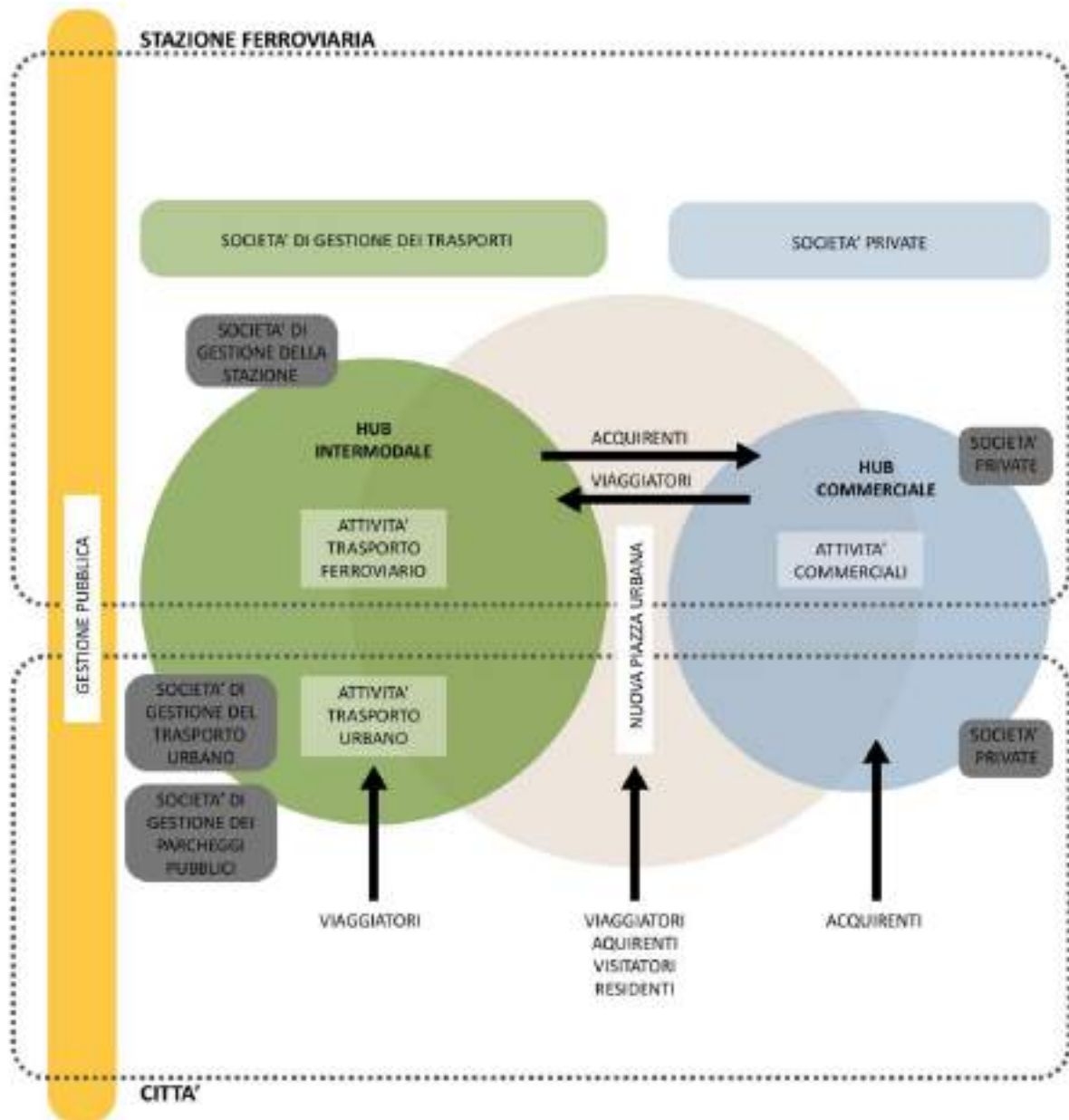
		St. Pancras International 2001-2007	Wien Hauptbahnhof 2007-2015	Rotterdam Centraal 2007-2014	Torino Porta Susa 2006-2013
STAZIONE COME NODO	volume passeggeri	~ 122.000 passeggeri/giorno (insieme a King's Cross)	~100.000 passeggeri/giorno	~100.000 passeggeri/giorno	~134.900 passeggeri/giorno
	riqualificazione esistente / nuovo polo	Stazione (Mittelsani) esistente ripulita e ampliata con nuova pedana che raddoppia la superficie coperta molozata a nord di quella esistente.	Stazione esistente Wien Südbahnhof demolita per la realizzazione della nuova stazione ampliata in posizione più vicina a Südbahnhof Platz	Stazione esistente di van Bovensteijn (pari capacità) demolita per la per realizzazione della nuova stazione ampliata sulla stessa sede.	Marzoa ottocentesca esistente su piazza IV Novembre demolita e restaurata. Nuova stazione lineare realizzata a sud della stazione esistente.
	nuove infrastrutture ferroviarie	Inaugurato nel 2007 il nuovo tracciato Channel Tunnel Rail Link (CTRL) per High Speed 1 (HS1) che collega Londra, Bruxelles e Parigi.	Intervento infrastrutturale su un arco di 50 ettari con estensione totale di 6 chilometri e 100 chilometri di nuovi binari.	Nel 2014 inserimento nella rete NSU Zuid (per Rotterdam Schiphol, Bruxelles, Parigi) e nella rete di treni regionali Randstad Zuidregio.	Inaugurato nel 2009 il ramo di collegamento di Porta Susa al passante ferroviario Torino e nel 2011 il tracciato della alta velocità.
	sistemi di trasporto confluenti	Treni nazionali e internazionali: Eurostar, Southwestern, Eurostar (2) Treni regionali: East Midlands Train, Thameslink. Traporti urbani: 6 linee metro, autobus, ciclabile, parcheggio auto	Treni nazionali e internazionali: Intercity, ICE e Railjet. Linee TEN T (1/2/3/4) Treni regionali: 11 linee S-Bahn Traporti urbani: 1 linea metro, autobus, tram, ciclabile, parcheggio auto e bici	Treni nazionali e internazionali: Intercity, ICE e Thalys. Linee TEN T (1/2/4) Treni regionali: 10 linee nel Trasporto urbano. 1 linea metro, autobus, tram, ciclabile, parcheggio auto e bici	Treni nazionali e internazionali: Intercity, Freccia, Trenitalia, Italo, Tiro, 1 linea TEN T (3) Treni regionali: 5 linee SPN Traporti urbani: 1 linea metro, autobus, tram, ciclabile, parcheggio auto e bici
	Naviglio e posizione del tracciato ferroviario	Stazione di testa. Tracciato ferroviario a raso	Stazione passante Tracciato ferroviario in viadotto	Stazione passante Tracciato ferroviario in viadotto	Stazione passante Tracciato ferroviario in galleria
STAZIONE COME LUOGO	tipologia fabbricato viaggiatori	Piazza lineare alla testa dei binari edificio su 2 livelli	Galleria abitata al di sotto dei binari edificio su 4 livelli	Galleria abitata al di sotto dei binari edificio su 2 livelli	Piazza lineare sovrapposta ai binari edificio su 4 livelli
	posizione nella città	Nel centro della città tra i quartieri di Cannon e Aldgate (Canali e Aldgate)	Al margine del centro città a sud. Lungo l'antico viale dei carri che separa la cintura interna (quartieri 2-5, via Margareten) da quella esterna (quartieri 18-23, via Favoriten).	Nel centro della città. Tra il quartiere residenziale di Provenierwijk a nord e l'area pedonale di accesso al centro città a sud, formato da Marktplaats e Nieuwmarkt.	Nel centro della città. Tra il quartiere storico GT Torino e il centro storico, lungo la Spina Centrale.
	caratteristiche aree intorno alla stazione (pre-intervento)	Estesa area ferroviaria (circa 67 ettari) con edifici industriali, ex parco nazionale (Camden street park) e area dismesse.	Estesa area ferroviaria dismessa (circa 50 ettari) sede delle stazioni di testa di Südbahnhof e Ostbahnhof.	Area di stazione a destinazione prevalentemente ferroviaria, un'abitazione da traffico urbano, spazio pubblico frammentato e poco accessibile.	Quartiere centrale con molti edifici industriali (cantinieri, industriali, sovversivi) collegati per la presenza del tracciato ferroviario del passante ferroviario Torino.
	obiettivi di trasformazione urbana	Riqualificazione di aree ferroviarie dismesse a nord delle stazioni esistente; nuovo polo di interscambio locale, regionale e internazionale.	Riconversione urbana quartieri separati dal tracciato ferroviario; riqualificazione di aree ferroviarie lungo il tracciato ferroviario; nuovo polo di interscambio locale, regionale e internazionale.	Riconversione urbana a quartieri separati dal tracciato ferroviario; nuovo polo di interscambio locale, regionale e internazionale; nuovo polo commerciale e finanziario nel centro storico.	Riconversione urbana a quartieri separati dal tracciato ferroviario; nuovo polo di interscambio locale, regionale e internazionale; nuovo polo urbano in continuità con la Spina Centrale.
	utilizzo attuale attuale	King's Cross Central residenza, uffici, commerciale, alberghi, musei, università, parchi, plaza urbano	Sonderwienheim e Distretto commerciale ferroviario residenza, uffici, centro culturale, alberghi, musei, scuole, parco, piazza urbana	Rotterdam Central District residenza, uffici, commerciale, alberghi, auditorium, scuole, piazza urbana	Nuova Torre di Serviz FS servizi FS, albergo, ristoranti, commerciale

(Fig. 1). Tabella riassuntiva dei criteri di analisi.

Tutti i casi riflettono, infatti, lo schema dell' *Open Station Model* in cui soggetti pubblici (governo tramite il Ministero dei trasporti, ferrovie nazionali, amministrazioni comunali e società ferroviarie) e privati (società di sviluppo immobiliare, imprese immobiliari e edili) operano congiuntamente secondo la formula del partenariato pubblico-privato con ruoli e responsabilità distinte e ben definite (fig. 2).

Tutte le parti condividono l'obiettivo di favorire la qualità urbana intorno al neonato nodo ferroviario, lavorando in sinergia a un comune programma di sviluppo urbano, collegando flussi differenti di utenti, aree, programmi specifici d'intervento e istituzioni. Nei casi studiati, diverse istituzioni promuovono il comune interesse di ridurre la frammentazione e la segregazione sociale e spaziale in favore di una maggiore coesione tra la stazione e il nuovo sviluppo urbano intorno ad essa.

Le amministrazioni condividono piani e strategie a lungo termine per la città; le società ferroviarie esplicitano i propri piani di sviluppo per la rete infrastrutturale e per le aree ferroviarie dismesse di loro proprietà; imprenditori immobiliari e costruttori propongono strategie di utilizzo per queste aree; infine i tecnici – architetti e ingegneri – traducono le domande dei costruttori in nuovi spazi urbani a servizio del nodo e della città.



(Fig. 2). Schema dell'Open Station Model.

Così, ad esempio, nel caso della stazione di Rotterdam Centraal, tutte le parti coinvolte² hanno portato avanti un dialogo comune, durato quasi vent'anni, per definire i criteri per la trasformazione di una porzione di città di 20 ettari compresa tra la città storica e la stazione. La riqualificazione della stazione di Rotterdam nasce dalla decisione di realizzare la linea dell'alta velocità tra

Amsterdam e Parigi. Rotterdam Centraal, infatti, è la prima stazione che si raggiunge in Olanda da sud e ha una posizione strategica rispetto alla rete ferroviaria europea: è a pochi chilometri dall'aeroporto di Schiphol e a meno di tre ore di treno da Parigi.

A livello urbano, il progetto per la nuova stazione intende rimettere in continuità due parti della città olandese molto differenti tra di loro. A sud, l'accesso principale dal centro cittadino, affacciato sulla grande piazza di stazione, collega la stazione alla Kruisplein, il viale alberato che conduce al centro città; a nord, invece, l'accesso secondario gestisce un traffico passeggeri ridotto proveniente dal Provenierswijk, quartiere più dimesso, tipico della provincia olandese ottocentesca (fig. 3).



(Fig. 3). Stazione Rotterdam Centraal.

Il progetto prevede una radicale riorganizzazione delle modalità di trasporto che raggiungono la stazione, tesa a liberare la piazza di stazione dal traffico creando uno spazio pubblico e pedonale continuo in diretta connessione con la città storica.

La realizzazione della nuova stazione s'inserisce in un programma di sviluppo urbano ben più ampio che si estende oltre i confini ferroviari coinvolgendo gran parte del centro della città. Si tratta del programma per il *Rotterdam Central District*, avviato su carta nel 2001 con il "Masterplan Rotterdam Centraal", firmato dall'inglese William Alsop, e i cui obiettivi generali sono il nuovo sviluppo delle aree intorno alla stazione degradate e sovraccariche di traffico su gomma, il miglioramento della connessione tra la stazione e il centro città e l'utilizzo del nuovo nodo di trasporto come spazio pubblico di qualità capace di aumentare l'attrattività del centro di Rotterdam nel suo complesso.

Nel 2004 è stato bandito il concorso per la nuova stazione realizzata tra il 2007 e il 2015 e, nel 2008, è stato approvato il piano di sviluppo urbano definitivo con l'affidamento allo studio olandese Maxwan della supervisione dell'area oggetto del piano. Il nuovo *Rotterdam Central District* diverrà polo attrattore a livello internazionale di attività economiche e commerciali, grazie alla posizione strategica a livello di trasporti, alla vicinanza al centro città ulteriormente migliorata dal nuovo progetto di stazione e alla disponibilità di grandi strutture ricettive e ricreative.

A livello funzionale, il nuovo Masterplan propone un insediamento ad alta densità e punta al mix di funzioni come strumento per garantire vitalità. Prevede dunque la realizzazione di 400.000 mq complessivi che comprendono, oltre agli spazi dedicati al nuovo nodo di scambio, edifici a torre a destinazione d'uso terziaria (56%), residenze (19%), strutture ricreative (25% con un teatro, sale conferenze, una scuola di musica e teatro, sala concerti, attività commerciali).

A livello di spazio pubblico, il Masterplan propone il concetto del *Mixone*, ovvero la transizione trasparente tra lo spazio pubblico continuo del quartiere e il basamento dei nuovi edifici prevalentemente a torre (fig. 4).



(Fig. 4). Schema delle aree di sviluppo del Rotterdam Central District.

Nel caso di Torino Porta Susa, la stazione rappresenta un nuovo approccio delle ferrovie rispetto all'integrazione di aree ferroviarie dismesse nel contesto metropolitano. La stazione si trova tra il centro di Torino a est e il quartiere moderno di Cit Torino, a ovest, collocandosi lungo la "Spina Centrale", il viale alberato lungo 12 chilometri che attraversa la città sulla sede della ferrovia interrata. La nuova hall del fabbricato viaggiatori si configura come un'imponente galleria urbana in

vetro e acciaio che si estende per 385 metri lungo la Spina. L'impianto della stazione e i percorsi al suo interno rispondono all'intenzione di configurare il nodo dell'alta velocità come una micro-città nella città, capace di accogliere al suo interno i flussi del contesto urbano in cui è collocata. Il fabbricato è dunque permeabile al contesto lungo tutto il perimetro. Trasversalmente è attraversato, tramite passaggi pedonali, da tre strade che ricollegano corso Bolzano e Corso Inghilterra, e da quattro passerelle pedonali sopraelevate definite "cavalconi", che consentono il collegamento tra la quota di strada e la quota di banchina (fig. 5).



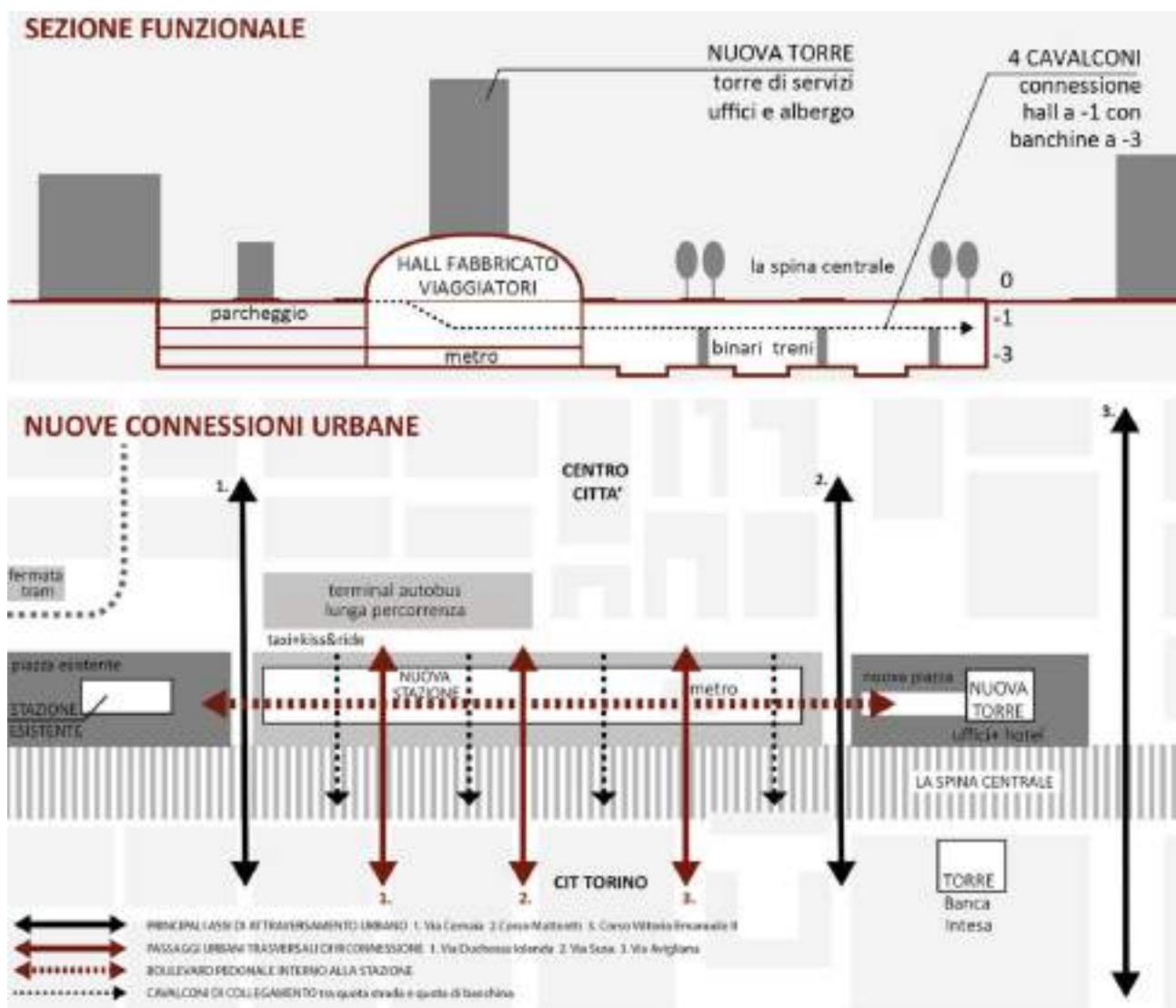
(Fig. 5). Stazione di Torino Porta Susa.

In senso longitudinale, il fabbricato è interamente percorribile tramite un *boulevard* pedonale che costeggia negozi, servizi di stazione interni alla galleria e la piazza interna alla stazione da cui si

accede alla metropolitana. Al suo interno, la stazione si articola in sei livelli distinti, con una sequenza di elementi strutturali e ballatoi a doppia e tripla altezza che consentono la distribuzione di luce naturale fino agli ambienti ipogei.

Anche in questo caso, la riqualificazione della stazione è accompagnata da un intervento di sviluppo urbano più esteso che prevede la realizzazione di una torre polifunzionale di “FS Sistemi urbani” (uffici, alberghi, negozi e ristoranti) a nord della stazione e la creazione di un sistema di percorsi pedonali urbani che rimettono in rete il nuovo nodo con i due quartieri limitrofi – il centro e CIT Torino – e le altre funzioni urbane esistenti (la torre Banca Intesa Sanpaolo, il tribunale, le Officine Grandi Riparazioni, la cittadella del Politecnico e l’edificio RAI).

La stazione di Torino è intesa come nuova soglia urbana e nuova porta della città, nodo di scambio e polo di servizi. L’intenzione progettuale è di conferire al fabbricato viaggiatori non solo funzioni specifiche legate all’attesa e al transito, ma anche il ruolo d’interscambio culturale e commerciale. La stazione, quale luogo di mediazione, sembra voler perdere i connotati di contenitore di servizi ferroviari, smaterializzandosi in una galleria trasparente e permeabile in favore di un’integrazione totale tra i flussi della città e del trasporto ferroviario (fig. 6).



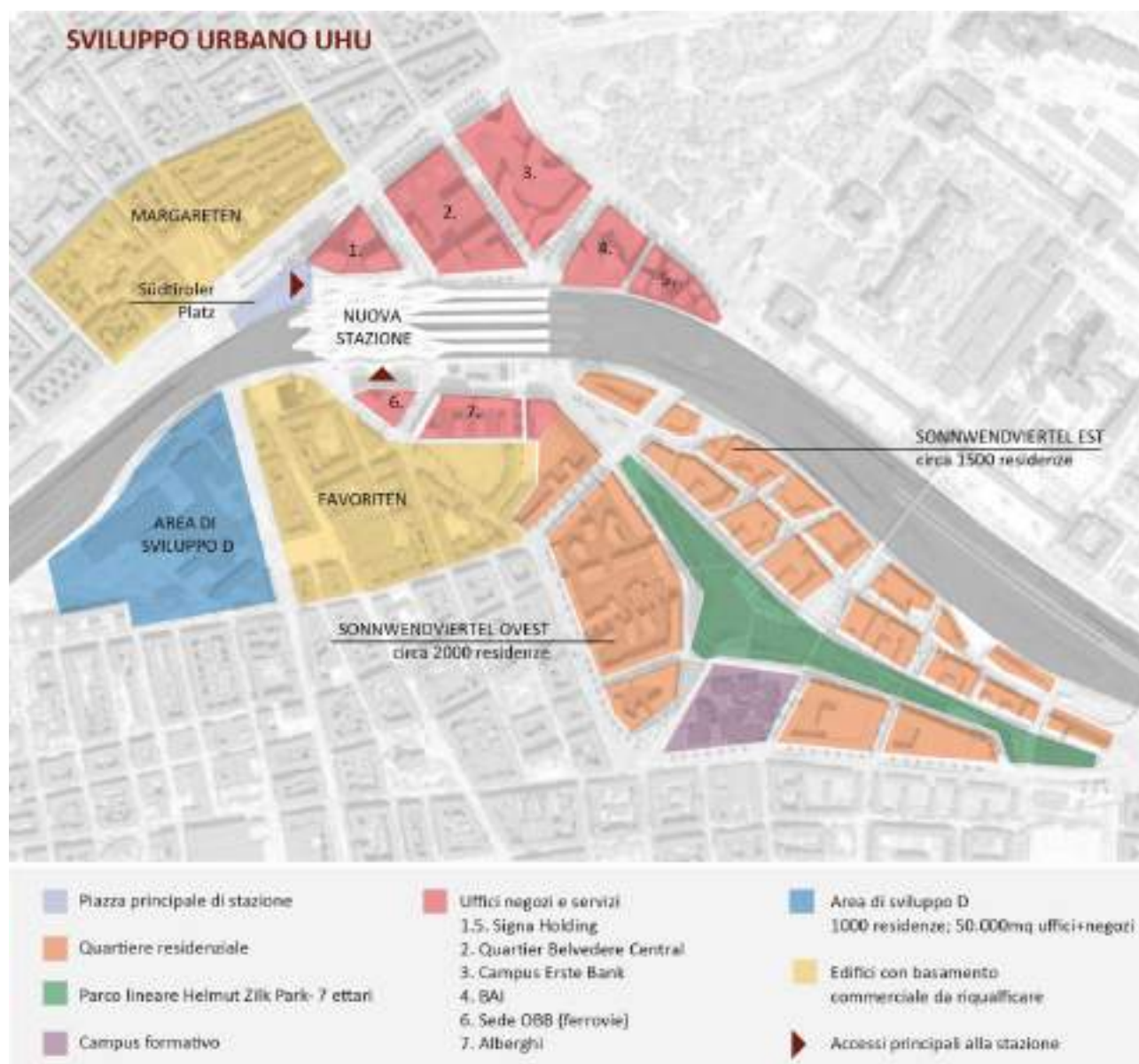
(Fig. 6). Stazione di Torino Porta Susa. Schema delle nuove connessioni urbane.

Nel caso di Vienna, il nuovo nodo ferroviario di Wien Hauptbahnhof rappresenta un progetto chiave del piano d'investimenti promossi dall'amministrazione viennese per l'espansione e la riorganizzazione complessiva della rete di trasporto ferroviario di Vienna e dei suoi dintorni. Frutto di un partenariato tra enti pubblici e diversi enti privati³, la stazione è stata realizzata tra il 2007 ed il 2015. La stazione è collocata su un ramo del tracciato ferroviario sopraelevato nella zona sud di Vienna lungo il Gürtel, l'anello viario che separa i quartieri di Margareten e Favoriten. Il fabbricato viaggiatori si articola su tre livelli interrati, consentendo l'accesso alle banchine tramite scale mobili e ascensori dal primo piano interrato. L'edificio comprende al suo interno un centro commerciale di 20.000 mq., su due livelli, il "Bahnhof City" che funge da moderna porta per la città e da cerniera urbana di raccordo tra il nuovo insediamento, i quartieri esistenti e il flusso di passeggeri in transito (fig. 7).



(Fig. 7). Stazione Wien Hauptbahnhof a Vienna.

Il progetto per la stazione s'inserisce, infatti, in un programma d'intervento più esteso che interessa un'area complessiva di 109 ettari comprendenti la nuova stazione ferroviaria, il tracciato ferroviario e una vasta area di sviluppo immobiliare. È il programma l'UHU₄, finalizzato a ricongiungere i due quartieri separati dal tracciato ferroviario e dalla cintura viaria del Gürtel tramite un nuovo insediamento che porterà nell'area 20.000 nuovi posti di lavoro e 13.000 abitanti. Il programma prevede la realizzazione nell'area ferroviaria dismessa a sud-est della stazione e, a sud del tracciato ferroviario del "Sonwendviertel", un nuovo quartiere residenziale progettato per ospitare 13.000 abitanti e comprendente 5000 nuove unità abitative, asili e scuole materne, un campus di formazione e un parco lineare centrale di 7 ettari, l'Helmut-Zilk-Park. L'area a nord del tracciato è invece destinata a uffici, alberghi, strutture commerciali e ricreative. Sull'angolo tra Wiedner Gürtel e Arsenalstraße sorgerà la nuova sede della Erste Group Bank. Adiacente a questo, sono previsti quattro complessi a destinazione d'uso mista. Infine, sul piazzale a sud della stazione ferroviaria è stata realizzata la torre che ospita la sede principale delle ferrovie austriache ÖBB e, a sud di questa, sono previsti due alberghi (fig. 8).

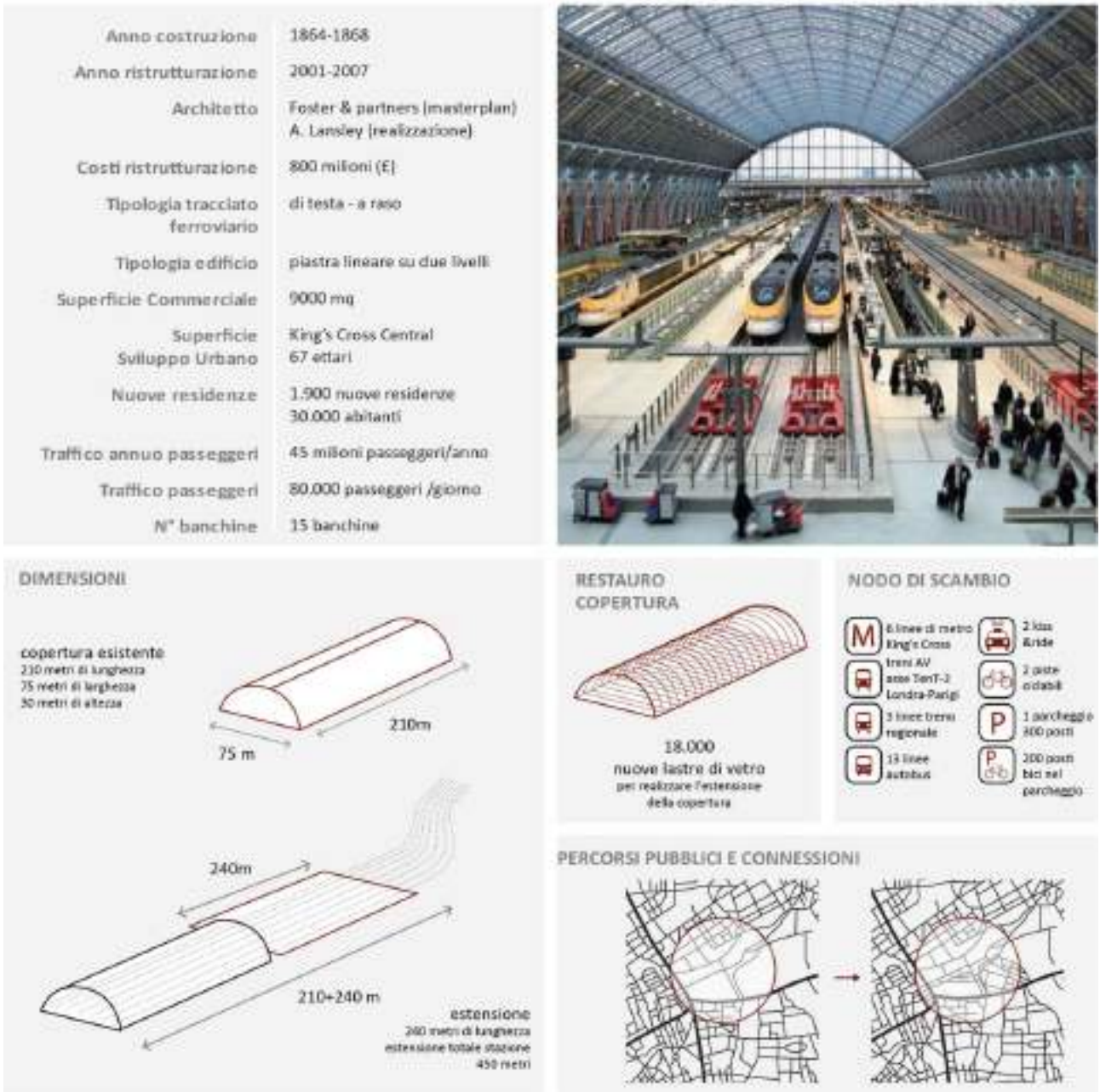


(Fig. 8). Stazione Wien Hauptbahnhof a Vienna. Sviluppo urbano UHU.

Ultimo caso preso in esame, è la nuova stazione londinese di St. Pancras a Londra, nata dall'esigenza di un nuovo terminal per la HS1, la principale linea dell'alta velocità europea che attraverso il tunnel della manica collega la capitale inglese a Bruxelles e a Parigi. St. Pancras è stata infatti scelta come nuovo terminal (fino al 2007 collocato a Waterloo International) per la sua vicinanza alla stazione di King's Cross, in cui confluiscono 6 linee diverse della metro londinese; le due stazioni – St. Pancras e King's Cross – formano insieme uno dei nodi intermodali più importanti della capitale inglese (fig. 9).

ST. PANCRAS INTERNATIONAL | LONDRA | UK*

* fonti: www.kingcross.co.uk, ILLI Case Studies - www.illi.org

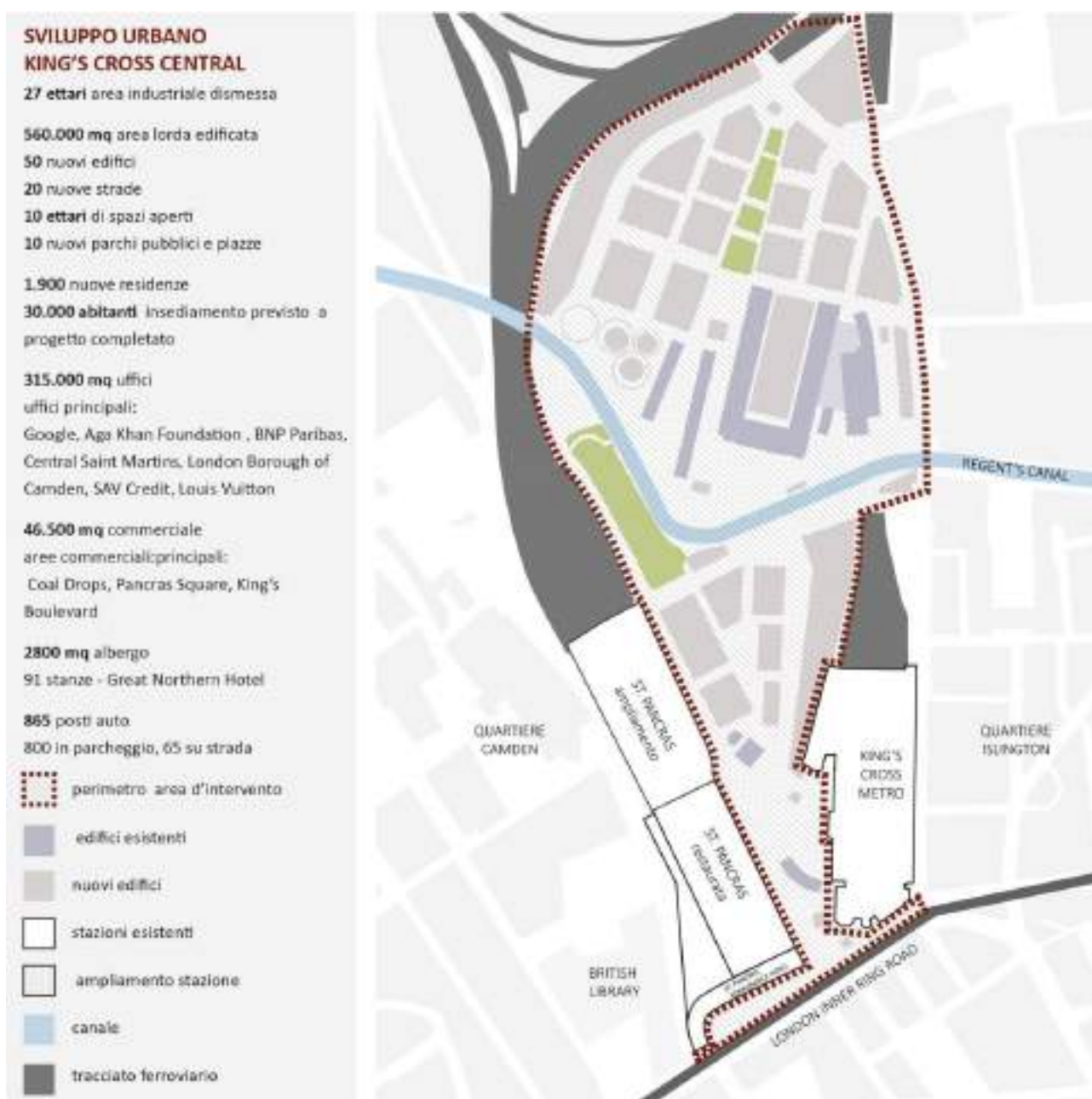


(Fig. 9). Stazione di St Pancras International a Londra.

La realizzazione della nuova stazione è stata l'occasione per il potenziamento e l'ampliamento della stazione vittoriana esistente e la premessa per un programma di rigenerazione riguardante diversi siti lungo il percorso della linea ferroviaria ad alta velocità (HS1). Testata urbana del

programma è la zona di *Kings Cross Central*, un'area industriale in disuso di 27 ettari che si estende a nord delle due stazioni – St Pancras international e King's Cross – in un'area che, oltrepassando il Regent's Canal, raggiunge il tracciato ferroviario a nord.

Nel 2001 lo studio inglese Argent St George è selezionato per la progettazione preliminare del comparto e nel 2006, contemporaneamente all'assegnazione del masterplan agli studi Allies and Morrison e Porphyrios Associates, viene concessa la licenza edilizia per la realizzazione di 50 nuovi edifici, 20 nuove strade, 10 spazi pubblici principali, 1900 unità abitative e la riqualificazione di 20 edifici storici (fig. 10).



(Fig. 10). Stazione di St Pancras International a Londra. Sviluppo Urbano King's Cross Central.

Nel 2008 Argent St George, London & Continental Railways (società di sviluppo immobiliare delle ferrovie statali inglesi) e DHL costituiscono una società, la *Kings Cross Central Limited*, che è divenuta unica proprietaria dell'area impostando, anche in questo caso, i lavori secondo lo schema

di partenariato pubblico-privato. I lavori per il King's Cross Central iniziano nel 2007, con la realizzazione delle opere infrastrutturali e la ristrutturazione degli edifici vittoriani di Good Yard.

Nel 2011 è ristrutturato e riaperto il Great Northern Hotel, poi inaugurate progressivamente le piazze e i parchi (Granary Square, Lewis Cubitt Square, Lewis Cubitt Park, Gasholder Park) poi ancora l'Università delle Arti Central St. Martens si trasferisce nel complesso degli ex Granai. Infine a fine 2011 i primi residenti si sono insediati nel quartiere.

Il King's Cross Central è l'intervento di rigenerazione urbana nel centro di una città più esteso d'Europa ed è, a oggi, una delle mete più ambite a Londra a livello residenziale, terziario e turistico-ricettivo. Il progetto prevede al contempo la realizzazione di nuova cubatura e la rifunzionalizzazione di uno dei siti industriali più estesi d'Inghilterra proponendo la realizzazione di un nuovo quartiere che avrà un importante ruolo di connettore urbano, andando a ricollegare i due quartieri di Islington e Camden, attualmente separati dal tracciato ferroviario.

Nel complesso, i casi analizzati propongono una rilettura e una nuova interpretazione dei poli ferroviari nel loro mutato ruolo di organizzatori e generatori dello spazio della città. In questa nuova visione urbana, la stazione ferroviaria diventa il dispositivo necessario d'interfaccia tra la città, l'alta velocità e il trasporto intermodale e diventa il punto di partenza per ambiziose iniziative di riqualificazione e rigenerazione urbana che hanno ormai assunto, e manterranno ancora a lungo, una posizione di primo piano nei dibattiti sulla ristrutturazione post moderna e post-industriale delle città europee. Gli esempi trattati offrono uno spunto di riflessione per immaginare nuovi scenari innovativi nel progetto dei nodi urbani del trasporto. Nuovi scenari che sono quanto più efficaci quando propongono non una radicale trasformazione dell'ambiente abitato intorno al nodo ma processi di riqualificazione e di rifunzionalizzazione degli elementi – aree dismesse, tracciati e manufatti – lungo i margini dell'infrastruttura che conduce al nodo stesso.

Note

1. Modello semplificativo proposto dalla UIC (*International Union of Railways*) per descrivere l'interazione tra le stazioni e il loro contesto.
2. Il governo olandese, tramite il Ministero dei Trasporti, le Ferrovie Nazionali NS, Prorail e il comune di Rotterdam.
3. Governo Federale, Comune di Vienna, ferrovie federali austriache ÖBB insieme a società immobiliari private.
4. *Urbanitätsoffensive Hauptbahnhof Umfeld* (Iniziativa di sviluppo urbano per l'area intorno alla stazione centrale), promosso dalla Camera di Commercio di Vienna.

Riferimenti bibliografici

Augè, M. (1999), *Non luoghi: introduzione a una antropologia della submodernità*, Eleuthera, Milano, IT.

Augè, M. (2010), "I nuovi confini dei non luoghi", in *Corriere della Sera*, 12 Luglio 2010, p. 29.

Bertolini, L., Spit T. (1998), *Cities on Rails; the redevelopment of railway station areas*, E&FN Spon, NewYork, USA.

Bertolini, L. (2012), "Integrating Mobility and Urban Development Agendas: a Manifesto", in *disP*, n.188-2012.

DFG (2015), "Vienna's "Project of the Century", in *The Urban Renaissance Potential of Inner-City Rail Station Redevelopment Mega-Projects*, German Research Foundation.

- Edwards, B. (2011), "Transport Interchanges: a challenge for urban design", in *Urban Design*, n°120, p.19.
- Paris, M. (2009), *Urbanistica dei Superluoghi*, Maggioli Editore, Sant'Arcangelo di Romagna, IT.
- Pucci, P. (1996), *I nodi infrastrutturali: luoghi e non luoghi metropolitani*, Franco Angeli, Milano.
- Triggianese, M. (2014), *European High-Speed Railway, Understanding Design Contradictions For Long Term Urban Architecture Strategy*, Institute of Social Sciences, University of Lisbon, Lisbon, P.
- Triggianese, M. (2014), "Il carattere multidimensionale della stazione ad alta velocità: il caso di Rotterdam Centraal", in *Trasporti & Cultura*, 13(38), pp. 64-71.

LA CITTÀ ARTISTICA

Franco Purini e Pepe Barbieri

La “cosa umana per eccellenza” – secondo Claude Lévi-Strauss – è un poliorganismo che non consente di essere conosciuto nella sua interezza, ovvero considerato come un’entità unitaria perché si presenta, all’inizio del nuovo secolo, come una costellazione di fenomeni diversi e spesso contraddittori, che permette solo interpretazioni parziali e transitorie. C’è da aggiungere che la città non è più qualcosa alla quale si attribuisce una finalità nel suo evolvere nel tempo, come avveniva qualche decennio fa, ma appare nell’età globale come un insieme di espressioni fisiche, di funzioni, di flussi comunicativi e di processi ambientali caratterizzati da una evidente casualità, un andare senza obbiettivi durevoli verso il futuro nel quale la socialità si configura come un labirinto di interazioni quasi sempre imprevedibili nonché conflittuali. Questo quadro complesso e in continua metamorfosi si offre però a letture erratiche da parte di vari linguaggi in grado di scoprire nella vita che si svolge nella post-metropoli un’artisticità degli eventi che in essa si svolgono. In sintesi, il romanzo, la poesia, il cinema, la pittura, la scultura, le installazioni, la danza, la musica, il teatro, e ovviamente l’architettura sono spesso in grado di cogliere con sorprendente originalità il senso poetico ed erratico di quanto sta avvenendo attualmente nei centri urbani del pianeta.

Per questo motivo, e in accordo con Pepe Barbieri, dal quale aspetto importanti suggerimenti su questa idea, ho pensato che sarebbe di sicuro interesse che la rivista ospitasse una nuova rubrica dal titolo programmatico “La città artistica” nella quale, al di là di considerazioni relative all’urbanistica, alla sociologia, all’ambientalismo, al virtuale, alla geografia urbana, alla demografia, all’economia e alla politica, ambiti presenti costantemente nei contributi pubblicati su EcoWebTown, si potrebbe mettere in evidenza se, quando e in che modo i fenomeni che caratterizzano oggi le città, da quelle piccole e medie alle metropoli e alle megalopoli, possano essere visti in una operante dimensione estetica. A questo proposito voglio ricordare la drammatica ambiguità delle straordinarie fotografie con le quali Joel Meyerowitz ha documentato il tragico scenario di Ground Zero su incarico del governo degli Stati Uniti. Foto peraltro anticipate nel loro duplice significato dalle immagini di Gabriele Basilico relative alla Beirut distrutta.

Monica Manicone, Luca Porqueddu e Pietro Zampetti, tre giovani architetti che lavorano da tempo sul rapporto tra l’architettura e gli altri linguaggi artistici dovrebbero occuparsi di questa sezione della rivista. Tutti loro sono sicuramente in grado, per capacità analitica e attitudine critica, di individuare situazioni e modalità della città, quando questa è vissuta liberamente come un campo sperimentale attraversato da una molteplicità di “scritture” spesso sovrapposte, interrelate, concordi o in opposizione, esplicite o implicite. Loro compito sarà anche quello di invitare architetti, letterati, musicisti ed altre figure interessate all’arte, a contribuire alla costruzione di visioni anticonvenzionali e creative sulla città. Con la speranza che questa proposta sia accolta dalla direzione della rivista, chi scrive si augura, assieme a Pepe Barbieri, che questo nuovo spazio di “invenzione narrativa” di “decodificazione tematica”, sia il luogo di un’altrettanto inconsueta scoperta del “mistero della città”.

Franco Purini - Roma 28/09/2019

Mi piace il titolo che Franco Purini ha indicato per questa nuova sezione di EWT: *La città artistica*. Ribalta, infatti, in una brillante inversione dei termini, un'altra definizione: *arte urbana*. Una definizione che si intende, oggi riduttivamente, corrispondente soprattutto a quell'importante campo di esperienze che è in tutto il mondo la *street art*. L'arte che riveste frammenti di città, riscattando facciate cieche o prospetti in abbandono e sostituendo, anche con una perturbante dismisura, questi oggetti nella percezione della forma urbana. Si costruisce così, in modo intermittente, una affascinante scrittura a più mani che presenta spesso memorie e conflitti i cui protagonisti sono vite, società, popoli. *La città artistica*, invece, suggerisce uno sguardo più ampio e problematico che pone in tutti i suoi aspetti – materiali e immateriali – la città al centro della ricerca dell'arte e può corrispondere, mi sembra, a quella decisiva affermazione di Argan per cui *l'arte è attività tipicamente urbana, e non solo inerente, ma costitutiva della città*. Il ragionamento di Argan muoveva, ad esempio, dal ruolo delle macchine prospettiche di Brunelleschi nel cambiare in modo rivoluzionario la forma spazio-temporale della città medievale. Cosa possiamo scoprire per mezzo dell'arte delle molteplici rivoluzioni in corso che stanno cambiando, ancora una volta, i paradigmi dello spazio e del tempo? Sono certo che sarà un viaggio indispensabile e affascinante. Ed è un piacere poterlo fare con Franco Purini e con i giovani architetti da lui proposti.

Pepe Barbieri - Roma 01/10/2019

Space, People and Place. Gli artisti incontrano gli architetti

Massimiliano Scuderi

Nato dall'esigenza di analizzare la qualità dello spazio pubblico in rapporto all'arte, all'architettura, alle nuove pratiche sociali e al ruolo delle istituzioni in relazione ai processi di trasformazione della città europea, *Space, People and Place* è stata un'iniziativa seminariale promossa presso la facoltà di architettura di Pescara con il fine di approfondire l'opera e il *modus operandi* di alcuni protagonisti della scena internazionale, tra artisti, architetti, critici, mediatori culturali ed esperti; al tempo stesso di indagare nuovi modi di rigenerare il tessuto urbano delle città, attraverso la costruzione di politiche pubbliche che tenessero conto del rapporto cooperativo tra i progettisti e le comunità locali, come veri e propri promotori di nuove committenze e di politiche di intervento "dal basso". In quegli anni, all'inizio del Duemila, aveva avuto molta fortuna il testo di un economista della cultura, Richard Florida¹ che preconizzava il primato di un modello di città in grado di coniugare talento, tolleranza e tecnologia nella affermazione delle città competitive. Un modello peraltro da molti discusso e criticato, in quanto riduttivo e miope nel leggere le complesse dinamiche che regolano l'affermazione di modelli urbani basati sulla capacità di dare qualità alla configurazione del proprio assetto politico, sociale, economico, infrastrutturale e dei servizi.

Gli incontri seminariali curati da Pepe Barbieri, Giangiacomo D'Ardia e Massimiliano Scuderi per i dipartimenti DART, Dipartimento Ambiente, Reti e Territorio e IDEA, infrastrutture design engineering architettura della Facoltà di Architettura di Pescara, ebbero il supporto di importanti partners come fondazioni, riviste specializzate, istituti esteri e nazionali. L'assessorato alle politiche comunitarie del Comune di Pescara, patrocinante ai tempi dell'iniziativa, il Mibact o come la rivista *Abitare* per il caso relativo alla Metropolitana di Napoli, furono partecipi dell'importanza delle tematiche affrontate nei seminari.

Primo tra gli appuntamenti, anche per la capacità di mettere sul campo con chiarezza le problematiche insite nel rapporto tra il design e l'arte, fu quello dedicato all'artista e architetto **Getulio Alviani**. Considerato uno dei maestri del movimento dell'arte programmata, allievo e collega dello svizzero Max Bill, Alviani nel suo intervento volle precisare, come era solito fare, che tutto è progetto e che *l'architettura, come l'arte, è tutto ciò che appartiene al mondo del fare. E' la concretizzazione di un'idea, un'idea che prende corpo, degna di esistere*². Volle descrivere con parole premurose e attraverso alcuni esempi relativi alle sue molteplici realizzazioni, dall'architettura, alla moda passando per il design e l'arte, il rapporto stretto di una visione etica del progettista, che nel caso dell'arte programmata rappresentò un atteggiamento fondamentale. Getulio Alviani portò in quel contesto un monito e la giusta introduzione dei seminari, che trovarono proprio nelle sue parole il loro senso profondo e la propria necessità in quanto occasioni legate alla formazione dei giovani architetti: *quando ero bambino abitavo in un piccolo quartiere in una piccola strada e vedevo chi annaffiava le strade e pensavo che chi lo facesse, lo faceva perché gli piaceva vedere la strada non polverosa, vedevo il medico che abitava di fronte casa mia e pensavo, lo fa perché gli piace che le persone siano in salute e non ho mai pensato a situazioni economiche, ma solo a livello costituzionale, lo fa per come è fatto e allora dovete cercare di capire, prima di affrontare la vita, se veramente siete fatti per questo, se veramente in ogni momento della vostra vita l'idea di dimensioni, di forma, di spazio, di urbanizzazione, è la cosa che vi interessa di più di tutte, quella per la quale siete fatti*³.

L'incontro successivo fu occasione per approfondire il tema delle trasformazioni linguistiche, delle identità mutanti e dei percorsi transdisciplinari tra arte e architettura. **Vito Acconci**, grande artista americano di origini italiane, ha rappresentato il momento apicale nella trattazione del tema seminariale specifico, essendo lui stesso un autore che dalla scrittura, messa in relazione con lo spazio della pagina bianca, era giunto, nella ricerca continua di contesti più ampi e diversi, ad affrontare il tema dell'architettura e dello spazio pubblico. Acconci infatti, dopo decenni trascorsi come uno dei principali interpreti delle istanze dell'Arte Concettuale, nel 1998 fondò l'Acconci Studio, collettivo interdisciplinare, creato con il contributo di poeti, ingegneri, designer, filosofi in una pratica comunitaria condivisa: *quello che facciamo adesso è architettura, la facciamo perché siamo un gruppo collettivo, ma non è cominciata così, nemmeno come arte, ma come scrittura. La fine del periodo in cui scrivevo, tra il '67 e il '69, quello che cercavo di fare è di far fare alle parole le cose che veramente le parole possono fare e quindi nello scrivere una poesia, lo spazio del foglio con cui mi confrontavo era uno spazio quasi in senso letterale, in cui la prima preoccupazione era di spostarmi dal margine sinistro al destro della pagina, dalla cima al fondo della pagina, quindi trattare la parola come una materia. La scelta delle parole diventava problematica, quindi non pensavo di usare in questa pagina delle parole come albero o come sedia, parole che designano oggetti che hanno uno spazio che si trova all'esterno di questa pagina, poteva avere più senso usare parole come "qui, là, allora", che riferirsi al movimento di me come scrittore sulla pagina e di te come lettore intorno a questa pagina. A un certo punto mi sono domandato perché, se ero così interessato al movimento, se il movimento doveva limitarsi ad una dimensione convenzionale di un pezzo di carta, quando là fuori c'era un mondo, uno spazio su cui muoversi⁴.*

Il suo lavoro, in alcuni casi, esprimeva anche il limite dell'uso dell'architettura come linguaggio plastico, ma nel contempo dichiarava la possibilità della libera contaminazione dei linguaggi, lontana dagli 'ismi' della critica architettonica, e questo si verificava ogniqualvolta egli si trovasse a pensare un luogo pubblico che fosse un'isola artificiale, una piazza o un aeroporto.

A cadenza mensile gli incontri si intensificarono portando l'attenzione dalle singole e forti individualità espresse da Alviani e Acconci, all'idea dell'artista come condensatore delle istanze provenienti dalle comunità locali in contesti specifici e come portavoce delle stesse nei processi di trasformazione urbana. Già dagli anni Novanta, soprattutto in Francia con l'esperienza dei Nouveaux Commanditaires⁵, si stava delineando una nuova sensibilità e nuove modalità di costruzione di tavoli decisionali "orizzontali" in cui ogni parte esprimesse un interesse utile all'altro. Sembra fondamentale riportare le parole di Xavier Doroux, ideatore insieme a Francois Hers di questo protocollo internazionale nato per l'arte pubblica, ma non solo, ed ispiratore di questa sessione di SPP: *Perché l'arte non è un problema di spazi. Sono le conversazioni a dare la struttura; la buona architettura, oggi, è quella che ha a che fare con gli uomini e con le relazioni. L'architecture c'est toi, you are the building!*⁶

Nel segno di questa importante esperienza, rappresentata in Italia dalla Fondazione Olivetti e dal collettivo torinese A.titolo, si giunse ad invitare figure come **Pierluigi Sacco**, docente di Economia dell'Arte presso lo IUAV di Venezia, attualmente direttore della facoltà di arti, turismo e spettacoli presso lo IULM di Milano, per spiegare il punto di vista dell'economista all'interno di queste nuove procedure in cui l'arte e la creatività giocano un ruolo di catalizzatori fondamentali delle istanze in gioco. Altro relatore al tavolo fu l'artista lussemburghese **Bert Theis**, famoso per lavorare sui meccanismi comunicativi di ispirazione post-duchampiana messe in atto attraverso installazioni di arte pubblica. In particolare, la sua presenza fu dirimente rispetto al tema delle comunità etiche e della specificità di alcune esperienze d'arte pubblica in Italia e all'estero. In qualità di direttore artistico dell'Isola Art Center di Milano, un museo spontaneo creato con altri artisti internazionali e con i rappresentanti del quartiere, portò avanti un progetto di riqualificazione urbana esemplare, con un programma ambizioso e soprattutto in totale simbiosi con la comunità locale. In rappresentanza delle molte associazioni del quartiere e insieme alla moglie **Mariette Schilz**, si fece interprete di un progetto di resistenza sociale e culturale al progetto di ridisegno del quartiere da parte della giunta Moratti, coniando il termine *fight specific*⁷, cioè dell'impegno dell'artista che assume le ragioni di una

comunità e si batte per essa usando i linguaggi dell'arte contemporanea. Bert Theis incarnò col suo stesso lavoro e con il suo impegno quel processo democratico di resistenza sociale degli abitanti del quartiere Isola, processo che purtroppo fallì, cedendo il passo a tutto quello che avrebbe condotto in pochi anni a riconfigurare l'area, caratterizzata oggi dal Bosco Verticale di Boeri e dallo sviluppo del sistema che ruota intorno a piazza Gae Aulenti. Il progetto dell'isola art center e di OUT (Office for Urban Trasformation) da lui creato per l'occasione venne sostenuto da molti importanti architetti, artisti, direttori di musei e giornalisti, purtroppo senza mai raggiungere gli obiettivi importanti che lo avevano ispirato.

I tavoli di lavoro di quei seminari furono condivisi anche con **Antonella Bruzzese**, ricercatrice e componente del gruppo di artisti e architetti A12, conosciuti internazionalmente per numerose ed interessanti operazioni di allestimento, tra le quali un labirinto espositivo nel giardino del museo Kroller-Muller di Otterlo e il padiglione la Zona per la 50ma edizione della Biennale Internazionale d'Arte di Venezia. Inoltre, venne presentato da **Nathalie Zonnenberg**, curatrice dell'artistic team di Bureau Beyond, un progetto promosso in collaborazione con la Municipalità di Utrecht e la Fondazione SKOR (Foundation for Art and Public Space), divenuto in breve un modello circa le relazioni tra arte, architettura, paesaggio e rigenerazione urbana. Bureau Beyond ha infatti permesso in quegli anni la realizzazione nella Regione del Leidsche Rijn, territorio incluso tra Amsterdam e Utrecht, oltre ad importanti mostre, la sistemazione di quartieri temporanei con opere di Shigeru Ban, Vito Acconci, Manfred Pernice, Stanley Brouwn, Dominique Gonzalez- Foerster, Dijkman & Osterholt, Atelier Van Lieshout tra gli altri.

Il tema del nomadismo e del modo di attraversare e di percepire la città contemporanea caratterizzò il seminario condotto dagli artisti e architetti **Romolo Ottaviani**, per il gruppo romano Stalker, e dall'artista **Zafos Xagoraris**. Il primo aveva sviluppato insieme al collettivo romano importanti mappature situazioniste di quel *terrain vague* che contraddistingue il perimetro esterno della capitale, attraverso un interessante programma di azioni di respiro situazionista, finalizzate alla rigenerazione e alla riconfigurazione spaziale e sociopolitica dei luoghi. Tra gli esempi portati, il progetto della Biennale di Architettura di Rotterdam del 2007, dove venne presentato, insieme allo studio Baukuh di Genova, un progetto di rigenerazione urbana attraverso usi contemporanei e provocatori nell'area archeologica romana. L'artista, e architetto di formazione, Zafos Xagoraris da sempre impegnato a riflettere sui vuoti urbani, raccontò l'importanza della risignificazione di luoghi abbandonati attraverso la costruzione di itinerari sonori, legati alla memoria dei siti e delle comunità locali, collocando macchine per il suono, oscillatori o campane.

Dopo anni di impegno con il gruppo Urban Void di Atene proprio sui temi dell'architettura nomade e dell'interazione negli spazi in crisi delle città in Grecia, Xagoraris introdusse un intervento della critica ed attivista **Eleni Tzirtzilaki**, anche lei di formazione architetto, sull'incidenza delle pratiche partecipative come le performance e le attività di interazione nei luoghi urbani in crisi.

Ultimo appuntamento fu quello in collaborazione con la rivista Abitare, ai tempi diretta da Stefano Boeri, rappresentata dalla competente visione dell'architetto Maria **Giulia Zunino**, caporedattore centrale della rivista, un excursus sul caso della metropolitana di Napoli, unico esempio potremmo dire riuscito dell'applicazione della legge del 2% sulle opere pubbliche, per cui vennero realizzate all'interno degli scali metropolitani partenopei molte opere d'arte contemporanea di importanti autori: da Anish Kapoor a Mendini, da Cucchi a Paladino, da Kounellis a Paolini fra i tanti. Un caso studio inserito nel contesto di alcune esperienze internazionali che videro nelle stazioni della metropolitana, l'occasione per fare l'esperienza dell'arte contemporanea, come momento fondamentale per riqualificare brani di città depressi e per risignificare qualitativamente il tempo dell'attraversamento di questi luoghi.

Le tematiche affrontate nei seminari di SPP rappresentarono un momento importante nel dibattito internazionale di quegli anni. Il tema della qualità dello spazio pubblico in relazione all'arte e alle nuove possibilità di rigenerazione dei tessuti depressi delle città contemporanee, proprio in quegli anni vedeva proliferare ipotesi e metodologie di intervento diversificate che in parte si volle comparare in un contesto più ampio e complesso. Riprendendo un contributo di Stanghellini circa i

nuovi soggetti e i nuovi strumenti per la gestione delle trasformazioni territoriali⁹, bisogna sottolineare l'interesse e l'importanza di parti sociali il cui apporto era strettamente connesso con il progredire parallelo di questioni cruciali della contemporaneità come lo sviluppo economico e tecnologico, le problematiche ambientali, l'affermarsi dei processi di globalizzazione che hanno generato necessità più complesse e che in generale si possono riassumere con la richiesta di "qualità urbana" per gli spazi delle città.

In quegli anni spesso si ricorreva da più parti al "j'accuse" di gestioni poco attente alle rinnovate esigenze delle città e alla richiesta di intervenire 'ricucendo' il tessuto urbano, per favorire le relazioni e l'incontro, per determinare maggiore coesione sociale e per favorire gli aspetti di inclusività nei processi di trasformazione¹⁰. Ma a fronte di questi accorati appelli, è sembrato venir meno completamente quella capacità di ascolto che era ed è a fondamento della cultura sulla quale si basa la costruzione della città pubblica.

Proprio su questo indirizzo SPP basò le proprie premesse, partendo dalla riflessione sullo spazio pubblico che per molto tempo sembrava fosse oggetto di una cultura della privatizzazione¹¹ che aveva determinato la perdita del suo senso collettivo. A partire dall'ultimo decennio dello scorso secolo, una nuova sensibilità¹², attraverso anche l'apporto di protocolli innovativi basati sulla condivisione paritaria delle responsabilità legate alla costruzione di un'opera d'arte pubblica o al ricorso della cultura come catalizzatore identitario nei processi di riqualificazione, hanno avuto il merito di riscrivere la storia di questi spazi e di contribuire alla rigenerazione dei tessuti urbani contemporanei. La cultura, come ben rappresentato dagli obiettivi della programmazione europea, costituisce sicuramente un *asset* importante non solo nella costruzione identitaria degli individui, dei gruppi sociali, dei luoghi come presupposto per la comunicazione interculturale, ma anche come approccio strategico collegato alle tematiche dello sviluppo locale e della *governance*.

È stato questo l'obiettivo ultimo dei seminari: favorire il dialogo e l'ascolto per provare ad ipotizzare nuovi strumenti di progettazione integrata finalizzata alla qualità plurivaloriale degli spazi pubblici

Note

¹ Florida R., *The Rise of the Creative Class*, Basic Books, New York, 2002

² Contributo relativo all'intervento del 22 Marzo 2007 di Getulio Alviani presso la Facoltà di Architettura di Pescara, nell'ambito di Space People and Place

³ Alviani si riferì alla pratica dell'architettura e a quanto fosse importante un atteggiamento linguisticamente ed eticamente coerente nella progettazione

⁴ Contributo della conferenza di Vito Acconci del 12 Aprile 2007 presso la Facoltà di Architettura di Pescara nell'ambito del seminario internazionale Space People and Place

⁵ Hers F. in *Arte e Soggetto democratico: Francois Hers e i Nouveaux Commanditaires*, Mulas P. (intervista a cura di), in MU6 n°30-2014

⁶ Douroux X. *L'Architecture c'est toi, You are the Building!*, Scuderi M. (intervista a cura di), in MU6 n°30-2014

⁷ il termine *fight-specific*, coniato dall'artista Bert Theis, si riferisce al termine *site specific* che descrive una pratica comune a molti artisti della *Conceptual art* e della *Land art* di creare le opere per un luogo specifico

⁸ Cfr. AAVV, *Parasite, Paradise*, NAI Publishers, Rotterdam, 2003

⁹ Stanghellini S., *Nuovi soggetti e nuovi strumenti per la gestione delle trasformazioni territoriali*, Aestimum- Atti del XXIX incontro di studi, Firenze, 1999

¹⁰ cfr. Scuderi M., *Perequazione urbanistica e compensazione ambientale nell'ambito degli interventi di riqualificazione urbana e di arte pubblica*, in Urbani P. (A cura di) *Politiche urbanistiche e gestione del territorio –tra esigenze del mercato e coesione sociale*, Giappichelli editore, Torino, 2015

¹¹ AAVV, *Faire Art Comme on Fait Société*, Les Nouveaux Commanditaires, Les presses du Réel, Digione (FR), 2013

¹² J. Ranciere, *Le spectateur émancipé*, La fabrique éditions, Parigi, 2008



(Fig.1) a sinistra Getulio Alviani e a destra M. Scuderi



(Fig.2) a sinistra Natalie Zonnenberg e a destra Antonella Bruzzese di A12



(Fig.3) Acconci and Garofalo



(Fig.4) bert theis



(Fig.5) isola art center Milano 2007



(Fig.6) isolartcenters 6



(Fig.7) Vito Acconci_SPP Pescara 2007



(Fig.8) Zafos Xagoraris, Inner Fence, Art Lot, Brooklyn-NY, 2008

In memoria di Ettore Spalletti. Artista e architetto.

Pepe Barbieri

Nel 2017 Ettore Spalletti aveva ricevuto la laurea *honoris causa* nella Facoltà di Architettura di Pescara. Non era solo il riconoscimento – come è uso - dell'eccellenza di una figura di grande rilevanza del mondo della cultura italiana ed internazionale. In questo caso, con la laurea in architettura si è affermato un legame profondo tra la ricerca artistica di Spalletti e la questione centrale con cui si deve sempre misurare un architetto: la necessità, cioè, di ridefinire continuamente la natura e i connotati di uno spazio da apprendere nel movimento e nell'intreccio con il tempo. Proprio questi “materiali” fondamentali nel progetto di architettura appaiono in crisi nel mondo contemporaneo. La tradizionale idea di spazio, quale ambito principale dell'interazione sociale, in cui venivano messi in relazione corpi e azioni, è stata frantumata dall'irrompere sulla scena urbana di un abitante che costruisce il proprio immaginario in un montaggio accelerato e confuso di stimoli e nozioni eterogenee, materiali ed immateriali.

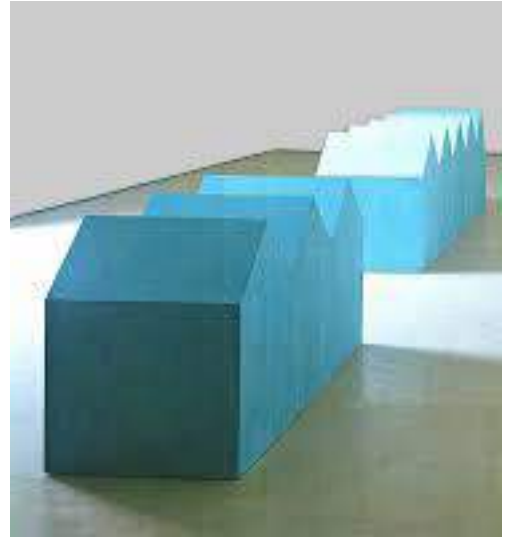
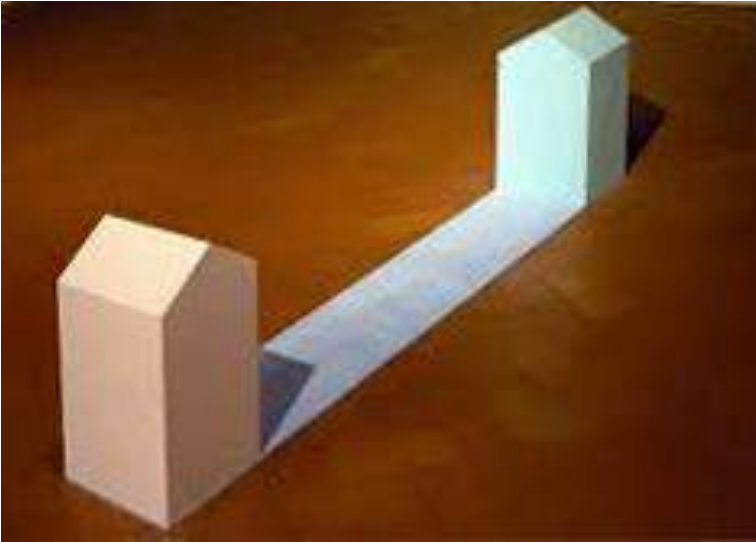
Anche il tempo sembra divenuto assente nei modi con cui si pensa e si costruisce la città. Si è abbassato l'orizzonte del tempo, con la rinuncia ad una visione di futuro da condividere. Si vive oggi piuttosto nella simultaneità e nell'attualità. Ma l'esperienza dell'attualità è, come dice Perniola, all'opposto dell'esperienza del presente. E' esperienza della sua mancanza.

E' con questa emorragia di senso e di valori condivisi che si debbono confrontare criticamente le più consapevoli ricerche dell'arte e architettura. Oggi le innovazioni nel pensiero scientifico e filosofico propongono una visione di universo, macro e micro, instabile, mobile e frammentario: il cosmo come un sistema relazionale di flussi ed energie, non più prevedibile secondo la tradizionale metafora macchinista nelle sue trasformazioni. Occorre interpretare il senso di questa rivoluzione spaziale, coglierne le contraddizioni, ma anche la potenza generatrice che scaturisce da una visione relazionale dei molteplici materiali che agitano il cosmo, nel segno fertile della mescolanza e della contaminazione, dove diviene essenziale un uso strategico del tempo.

La ricerca di Spalletti, da una meditata posizione appartata, si confronta con questa realtà offrendo, nella concretezza poetica delle sue opere, la visione di una alternativa. Sono lavori che invitano ad una sorta di nuovo apprendimento del percepire. Si pone, infatti, in ogni occasione, chi osserva le sue opere di fronte alla necessità di collocarsi ed interrogarsi in una tensione dello spazio generata da accadimenti anche minimi che si producono in ogni lavoro e nella rete di riverberazioni tra i diversi oggetti archetipici – la colonna, i solidi primari, i vasi; tutti leggermente straniati – disposti con cura a reinventare e ridefinire il luogo di una mostra. Così anche una singola pittura su tavola “perde i connotati di un quadro dalla visione frontale e statica per diventare una architettura che si muove nell'ambiente”. Mentre gli strati sovrapposti e attentamente abrasi dei suoi colori – gli azzurri, i rosa, i grigi: nello stesso tempo onirici ed evocatori della natura (gli incarnati, i cieli, i mari) – nel rivelare il succedersi del loro prodursi, nel loro aspetto finale in cui permane sospesa una certa polverosità, fanno leggere il rapporto inestricabile tra spazio e tempo.

Un rapporto con la circolarità del tempo suggerito direttamente dai suoi piccoli “solidi-casa” color pastello. Si trovano, ad esempio, nel suo intervento per la *Salle des départs* dell'ospedale di Garches del 1996. Sembrano case, ma nello stesso tempo assomigliano a minuscole tombe. A Garches sono immerse nell'azzurro liquido e mutevole del luogo della “dipartita”, dei saluti finali. Dove ci si ferma

e si attende, verso la dimora ultima. Sono costruite in modo elementare come la prima forma del riparo: evocano il gesto primordiale delle mani riunite a tetto sopra la testa. A protezione. Così vediamo la prima casa – la prima incertamente disegnata nell'infanzia: quasi un giocattolo – legarsi all'ultima e fornirci l'appiglio di una forma essenziale, nota e necessaria per ritrovarci, in qualche modo, nel deposito confuso e affastellato della contemporaneità.



Cesare Manzo e Fuoriuso. Ricordo di una manifestazione d'arte contemporanea a Pescara e del suo patrono.

Massimiliano Scuderi

Era nato al quartiere della Marina sud di Pescara Cesare Manzo, un quartiere dove ogni persona ha un soprannome, una storia. Dopo un inizio con la distribuzione dei giornali per tutta la Regione, attività di famiglia, aprì un'edicola in via l'Aquila. In quegli anni Pescara era un luogo vergine ed interessante, tra indiani metropolitani, agit prop e pseudo hippies, la varia fenomenologia che caratterizzava l'intera provincia italiana tra il '77 e gli anni ottanta. Ma nel contempo in città cresceva una vocazione, quella per l'arte contemporanea grazie alle gallerie di Mario Pieroni, mercante di antiquariato, e Lucrezia De Domizio, moglie del barone Buby Durini, i quali permisero di far diventare Pescara in breve tempo il crocevia delle avanguardie artistiche. Pistoletto, De Dominicis, Fabro, Paolini e tanti altri frequentarono a lungo le case e i luoghi d'Abruzzo. Kounellis ebbe persino una casa accanto a quella della madre dell'oriundo Ettore Spalletti a Cappelle sul Tavo.

Cesare, uomo del popolo e senza grandi patrimoni sui quali contare, grazie alla frequentazione di artisti e amici appassionati d'arte, ebbe il coraggio di aprire una galleria proponendo mostre di Nagasawa, Mattiacci, Charlemagne Palestine e giovani locali come Antonio Marchetti. Si trasferì poi a Milano dove organizzò mostre importanti curate dall'Alinovi ad esempio. Ma dovette abbandonare, ripiegando verso i lidi familiari.

Alla fine degli anni ottanta le mostre *Softland* ad Ortona e *Dannunziana* negli spazi di quella che sarebbe divenuta la sede dell'Università di Chieti-Pescara in viale Pindaro, con artisti come Richard Long e Alice Aycock, aprirono la strada ad una necessità impellente: quella di dotare il territorio di uno spazio museale aperto e fruibile da tutti. Ma come fare? Manzo ebbe la grande idea di occupare spazi abbandonati e restituirli alla cittadinanza, più o meno agibili, come musei temporanei, una manifestazione internazionale che venne chiamata per le sue caratteristiche specifiche, Fuoriuso. Il primo spazio interessato fu l'Aurum di Michelucci nella pineta dannunziana, una kermesse che da quell'edizione in poi permise per vent'anni, ogni anno in base ai fondi, di organizzare mostre internazionali coinvolgendo curatori e artisti di fama mondiale come Kosuth, Steinback, Acconci tra i tanti, lanciando giovani promettenti come Paola Pivi e Vanessa Beecroft.

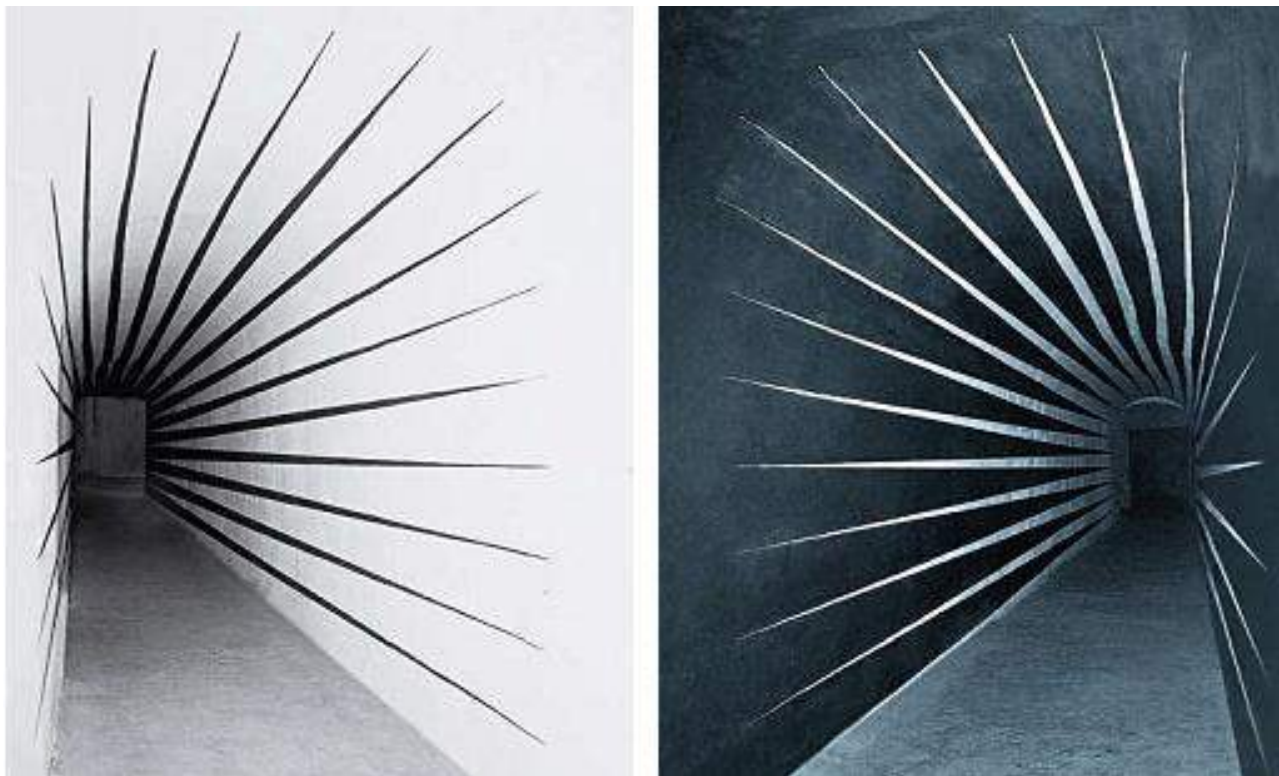
Un esempio concreto di come si può rigenerare un tessuto urbano fuori dalle retoriche degli studi accademici e delle astratte speculazioni. Un modo per aggregare una comunità creativa senza ricorrere alle formule di Richard Florida, ma con il senso del lavoro collettivo per uno scopo comune. L'estetica introdotta da Fuoriuso nasceva dal collocare i lavori d'arte in spazi diversi da quelli convenzionali come gallerie o musei, dal riportare l'arte in una condizione che potremmo definire di drammaticità del quotidiano, innescando un processo artaudiano di catarsi attraverso il disagio e la meraviglia dello spettatore. Un inceppo nel meccanismo espositivo decodificato, per cui alla perdita dell'aura culturale corrispondeva una percezione dell'opera come necessaria visione del quotidiano. Un'esperienza nata nel segno di altre ad altre latitudini, basti pensare all'Anarchitecture di Gordon Matta Clark e al suo ristorante Food aperto con la moglie Carol Goodden, o a tutti gli artists run space che proliferarono tra Soho e Little Italy, in spazi abbandonati e nei loft di New York in quegli anni fenomenali. Cesare era Fuoriuso, bastava averlo frequentato anche solo un giorno e aver cenato con lui in una delle sue case, essendo pressochè un nomade stanziale. La sua energia, la forza di aggregare giovani pieni di speranze, di sogni misti di utopia e libertà. Di dare voce ad una

periferia 'senza rughe' che in quegli anni aveva voglia di accorciare le distanze dal centro, avendo dalla sua solo un modello estetico alternativo, producendo cultura e attraendo i protagonisti dell'arte, locali, nazionali ed internazionali.

Tra le sfide affrontate dal gruppo di Fuoriuso, perché tale era, il ribaltamento del tir di Paola Pivi, il taglio di solai e pareti di Micol Assael e Jorge Peris, e anche il tunnel optical di Getulio Alviani, oggi parte di quel patrimonio di opere di interesse del Museo Diffuso (MUD), progetto promosso unitamente dalla Fondazione Zimei e dalla Fondazione Aria.

Cesare Manzo è stato forse l'unico promotore culturale del territorio, tra ambizioni smisurate e scarsità di risorse. Riuscì negli anni a contribuire alla crescita culturale, e non solo, di Pescara, attraverso le innumerevoli iniziative come quelle promosse insieme alla Facoltà di Architettura o con vari istituti europei per un'edizione del programma EU Cultura 2000, oggi Creative Culture, che lo vide protagonista non solo in Italia ma anche a Bucarest e Budapest o partner del progetto Eu_japan, face to face promosso sempre dalla Facoltà di Architettura di Pescara Chieti e dal Mibact.

Cesare mancherà a molti, non a tutti, ma questo appartiene alle personalità complesse e controverse come la sua. Il suo lascito è grande e speriamo che qualcuno sappia raccoglierlo dando seguito ad un'importante stagione della storia dell'arte contemporanea, forse ancora poco conosciuta.



(Fig.1) Alviani_Tunnel realizzato per Fuori Uso, Ex Aurum, Pescara, 1995



(Fig.2) Cesare Manzo & David Hammons a Pescara 2



(Fig.3) Cesare Manzo Edicola



(Fig.4) Paladino, Manzo e di Pietrantonio Aurum 1995



(Fig.5) Saadane Afif 2003 Ferrotel



(Fig.6) Silvie Fleury_Glamour 1995 Aurum



(Fig.7) Vanessa Beecroft work in progress Ruorioso 1995 Aurum

Stazioni per muovere le città.

Pepe Barbieri, Rosario Pavia

Nel loro presentarsi alla città le prime stazioni si “vestivano” da grandi palazzi pubblici, affermando la loro piena appartenenza al contesto urbano. Ma si celava così la loro diversa natura: quell’anima di ferro che legava tra loro, in chilometrici fili, territori diversi, fiorendo quando era possibile nei grandi centri, nelle alte campate voltate di nuove piazze coperte. Più tardi sarà proprio quella natura altra, di vetro, ferro o di inediti materiali, che verrà mostrata in oggetti meravigliosi da ammirare come simbolo di una diversa condizione, di cui proprio le stazioni testimoniavano l’esistenza, rivelando l’ingresso in città di un plurale territorio di flussi in movimento continuo. Oggi ci troviamo di fronte ad un altro compito che ovunque le stazioni – specialmente le grandi stazioni- stanno assumendo: si trasformano infatti in parti di città. Non più semplicemente nella forma dell’edificio che le rappresenta, ma utilizzando in modo complesso l’insieme degli spazi per creare un *mix* di luoghi e funzioni – stratificati in diversi suoli interconnessi– in modo da generare innovative e straordinarie centralità territoriali.

Quale è il limite di queste interessanti esperienze? Il limite è proprio fisico. Infatti, generalmente le stazioni si stanno trasformando in parti di città, ma soltanto all’interno dei confini della proprietà ferroviaria. Manca quindi una visione più ampia e un conseguente dinamico progetto urbano che si faccia carico di interpretare le opportunità che si offrono nei diversi contesti interessati, proprio a partire dal motore formidabile costituito dalla trasformazione di aree ferroviarie ancora in uso o, come spesso avviene, parzialmente dismesse. Sono opportunità che secondo questo approccio, devono comportare il dialogo tra molteplici attori, pubblici e privati, per attivare i contesti nei loro diversi materiali – il patrimonio edificato, la rete degli spazi aperti, i diversi suoli e sottosuoli, i lacerti naturali, le linee infrastrutturali – al fine di mettere in movimento, grazie alla spinta della trasformazione delle stazioni e dei loro sedimi inutilizzati (anche nelle piccole stazioni), insiemi urbani inerti e frammentati. Diventerà così possibile realizzare, in un processo aperto e da condividere nella prospettiva del primario interesse della collettività, una città più vivibile, sostenibile, bella.

Negli ultimi anni, in diversi seminari di laurea condotti all’interno della Facoltà di Architettura dell’Università degli Studi di Roma La Sapienza, abbiamo sperimentato questa linea di ricerca di cui presentiamo quattro casi.

Il primo riguarda la città di L’Aquila e l’area, oggi irrisolta, della sua stazione ferroviaria nel quadro di una riorganizzazione complessiva di questa parte trascurata della città. Il titolo era: *Una nuova porta urbana per L’Aquila. Un nodo intermodale per l’accessibilità e la mobilità urbana* (seminario condotto da Pepe Barbieri, Anna Rita Emili, Stefano Panunzi e Rosario Pavia, 2015/2016).

Gli altri tre casi riguardano due diverse stazioni di possibile accesso al Parco dell’Appia Antica: una di nuova realizzazione nella zona di piazza Zama e del Parco della Caffarella; l’altra (già esistente) a Torricola, sulla linea Termini-Nettuno. Il titolo del seminario era: *Ferrovie per la cultura. Il Parco dell’Appia Antica*, (Pepe Barbieri, Alessandra Capuano, Anna Rita Emili, Rosario Pavia, 2016/2017 e 2017/2018).

La stazione de L'Aquila come nodo urbano intermodale

La rinascita de L'Aquila è fortemente legata alla creazione di un sistema della mobilità più efficiente e sostenibile con lo scopo di aumentarne l'accessibilità (in particolare rispetto al centro storico) e di restituire alla città una migliore qualità di vita e dell'ambiente. Gli obiettivi sono di contenere il traffico di attraversamento del sistema urbano, abbattere l'emissione dei gas serra, incrementare il trasporto pubblico e le percorrenze pedonali. In questa prospettiva si indagano le modalità per la realizzazione, nell'area della stazione ferroviaria, di un nodo intermodale ferro-gomma con l'aggiunta, determinante ai fini dell'efficacia del sistema, di una cabinovia per raggiungere da un lato il centro storico, dall'altro il polo universitario di Roio.

Il nodo intermodale nasce dalla presenza della linea ferroviaria interna (Sulmona, L'Aquila, Rieti) che nel tratto aquilano può assumere le caratteristiche di una metropolitana, ma soprattutto dall'interconnessione del nuovo casello Ovest con la SS 684 (Via Mausonia). Lo spostamento del casello è stato previsto dal Comune in accordo con l'Autostrada dei Parchi. Il nuovo casello, pensato in funzione dell'area industriale di Pile, funge in realtà da maggiore accesso alla città (il casello Ovest conta circa 240 mila passaggi all'anno in entrata e in uscita contro i poco più di 100 mila del casello Est). Partendo dal casello, al fine di evitare l'attraversamento della città per raggiungere il centro storico, è preferibile connettersi con la Via Mausonia da cui, prima della galleria sotto il Poggio di Roio, mediante un nuovo svincolo (previsto dall'Anas) ci si potrebbe immettere in una bretella di progetto, che attraversa il fondo valle e l'area della stazione in sponda destra del fiume Aterno. E' proprio questo collegamento autostradale tra Roma e L'Aquila a sostenere l'ipotesi progettuale. Il nodo intermodale comprende un grande parcheggio, un terminal autobus ed è qualificato da una cabinovia che serve con il medesimo impianto sia il centro città, sia la frazione di Roio con le sue sedi universitarie. Questo nodo propone spazi di sosta per le auto in entrata alla città e un efficiente sistema di trasporto pubblico per l'accesso alle varie parti del sistema urbano. Le funivie urbane si sono imposte oggi a livello mondiale come una soluzione strategica per il trasporto pubblico e la mobilità urbana in città diverse: da Ankara, a Medellin, a Londra, a Madrid, a Grenoble. I suoi punti di forza sono il basso costo, la sostenibilità ambientale, l'attrattiva spettacolare. Il nodo intermodale collocato nell'area della stazione de L'Aquila diventerebbe il motore per la valorizzazione dell'area in cui troviamo un importante patrimonio culturale (come le mura, la fontana delle 99 cannelle, e il borgo), una zona di terziario amministrativo in sviluppo (sono programmati i nuovi uffici comunali), e un contesto naturalistico di grande pregio. Inoltre, potrebbe avvalersi della disponibilità di aree industriali e altre aree di servizio dismesse o sottoutilizzate (ex Alenia e Ferrovie dello Stato), le quali potrebbero essere destinate a nuovi usi, come ad esempio la *fiera della ricostruzione* e altri servizi compatibili con le peculiarità ambientali: ad esempio per sport e il tempo libero.

Il nodo intermodale può trasformare l'ambito della stazione ferroviaria in una "porta urbana", ovvero una grande centralità urbana in grado di accogliere funzioni produttive, commerciali, fieristiche, residenziali, culturali, sportive.

La bretella di connessione tra via Mausonia e l'area della stazione, allacciandosi direttamente alla rete urbana consente un agevole sistema d'ingresso e di uscita dalla città. Dopo avere servito il nodo intermodale, si immette sulla strada statale SS17, realizzando in tal modo un nuovo collegamento tra la città de L'Aquila e la valle dell'Aterno, in direzione Bussi- Pescara. Il nuovo sistema consentirebbe una riorganizzazione complessiva del traffico urbano nell'area della stazione adiacente alle mura urbane, rendendo possibile una nuova ampia area pedonale, funzionale alla valorizzazione della fontana storica delle 99 cannelle.

Stazioni ferroviarie per l'accesso al Parco dell'Appia Antica

Il territorio di Roma Capitale come noto è straordinariamente ricco di beni culturali, archeologici, paesaggistici e ambientali. Tale patrimonio, tuttavia, è scarsamente integrato alla città, non pienamente valorizzato, poco accessibile, molto spesso in condizioni di degrado e marginalità.

Il caso del Parco dell'Appia Antica è in questo senso emblematico: il parco è un vasto cuneo verde che attraversa tutta la città, dal centro alle aree più esterne, ma la sua qualità non riscatta le periferie che si sviluppano ai suoi bordi. Il Parco dell'Appia Antica, nonostante il valore dei suoi beni archeologici e naturalistici, non è riuscito a diventare una centralità strategica per la città e l'area metropolitana; sembra essere un costo piuttosto che una risorsa economica. Il parco appare in effetti un sistema periferico allo stesso modo delle periferie attraversate. La sua perifericità dipende anche dall'assenza di servizi e dall'insufficiente accessibilità mediante il trasporto pubblico.

In questa situazione ci sembra rilevante porre il problema di come possa essere utilizzata la rete ferroviaria esistente per incrementare in modo significativo l'accessibilità al parco, contribuendo alla sua valorizzazione come patrimonio di interesse internazionale.

Nel seminario è stata condotta una sperimentazione urbanistico-architettonica applicata a due aree in cui i tracciati ferroviari attraversano il Parco dell'Appia Antica. Si tratta dell'area adiacente a Piazza Zama/ via Cilicia, e di quella prossima alla stazione FF.SS di Torricella. In entrambi i casi è possibile promuovere la realizzazione di nodi ferroviari di accesso al parco. Quello di Piazza Zama in particolare, risponde ad una domanda espressa da anni dagli abitanti per ottenere una fermata locale la quale peraltro, per la sua ubicazione in prossimità di Porta San Sebastiano, quasi all'inizio dell'Appia Antica, potrebbe funzionare anche a livello simbolico come *porta di accesso al parco*. Questa fermata per di più ricadrebbe in una parte urbana di particolare pregio, che potrebbe contribuire a ridisegnare il margine urbano oggi irrisolto tra parco e città, e nello stesso tempo trasformare in risorsa la cesura generata dal vallo ferroviario nel tessuto urbano.

L'ipotesi di creare due nodi di scambio e di accesso connessi alla rete ferroviaria esistente si inquadra nel programma QVQC (Quale Velocità Quale Città) delle *FS Sistemi Urbani*, che si propone di individuare una serie di interventi di qualificazione del rapporto tra ferrovia e i contesti urbani attraversati. Nell'ambito di questo programma si può immaginare di avviare un servizio ferroviario, sulle sedi esistenti, dedicato all'accesso e alle attività di supporto all'immenso patrimonio archeologico romano, in molti punti attraversato dalle linee su ferro.

Oltre ai normali servizi di stazione ferroviaria se ne potrebbero prevedere altri di preparazione alla visita del parco. Ad esempio, ambienti per informazioni con zona mostre e mediateca; affitto e deposito bici (prevedendo anche i collegamenti con le piste ciclabili interne ed esterne al parco); stalle e spazi per noleggio cavalli per passeggiate equestri; spazi per la vendita a Km.0 dei prodotti degli orti urbani interni al parco. Inoltre, in considerazione della grande varietà di materiali urbani presenti nell'area, si potrà studiare la riorganizzazione della zona artigianale (oggi parzialmente inagibile) prospiciente Piazza Galeria; poi il miglioramento e ridisegno degli spazi in rapporto ai percorsi ciclabili e pedonali provenienti dal ponte sulla ferrovia di Via Latina; e infine il ridisegno degli spazi pubblici di Via Bitinia e Via Segesta.

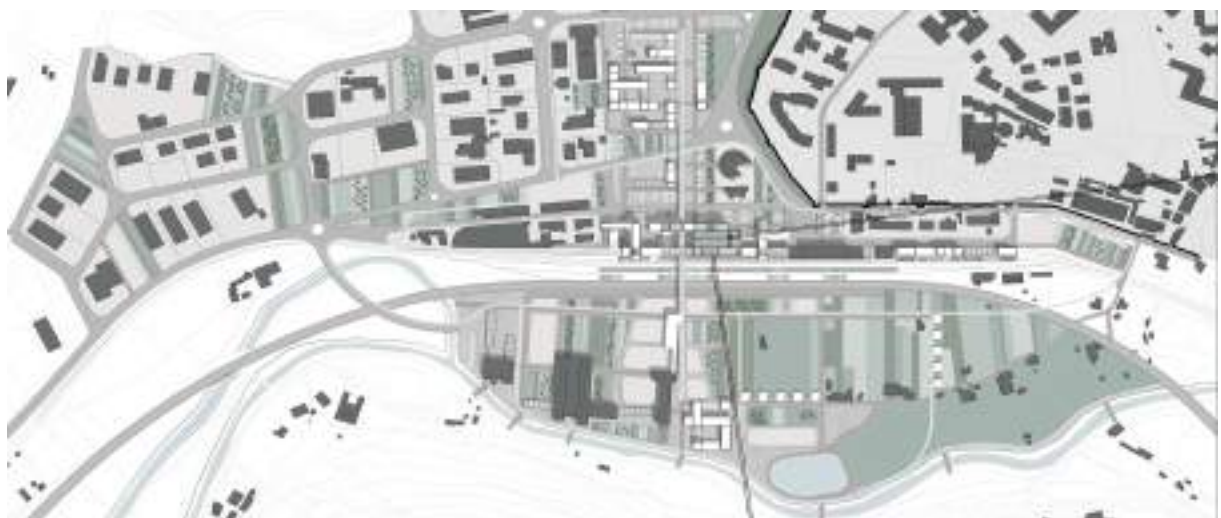
Nell'area di Torricella la linea ferroviaria Termini-Nettuno si affianca e sottopassa l'Appia Antica in una zona di grande interesse, oltre che per gli aspetti archeologici, anche per quelli paesaggistici e ambientali. Nasce così l'opportunità di esplorare i temi di un progetto mirato a valorizzare le peculiarità del sito, con l'inserimento delle attrezzature specifiche a servizio di questa "porta", e con una sperimentazione particolarmente attenta al disegno del suolo. Il nuovo accesso si colloca in prossimità del GRA, in un'area in cui l'Appia Antica si apre sul paesaggio dell'Agro Romano e della cintura dei Castelli Romani. Qui la stazione, che si trova a dieci minuti da Termini e che viene già utilizzata come nodo di scambio per l'ingresso in città, è al centro di una ampia proprietà demaniale oggi utilizzata da depositi e servizi dell'aeronautica militare sottoutilizzati. Si tratta di un importante patrimonio, che per la sua collocazione potrebbe divenire una grande centralità territoriale con possibili destinazioni di carattere culturale e produttivo, da integrare con lo straordinario contesto del Parco dell'Appia antica.

Una nuova porta urbana per L'Aquila. Un nodo intermodale per l'accessibilità e la mobilità urbana.
Seminario 2015/16 condotto da Pepe Barbieri, Anna Rita Emili, Stefano Panunzi e Rosario Pavia
UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI ROMA LA SAPIENZA – Facoltà di Architettura

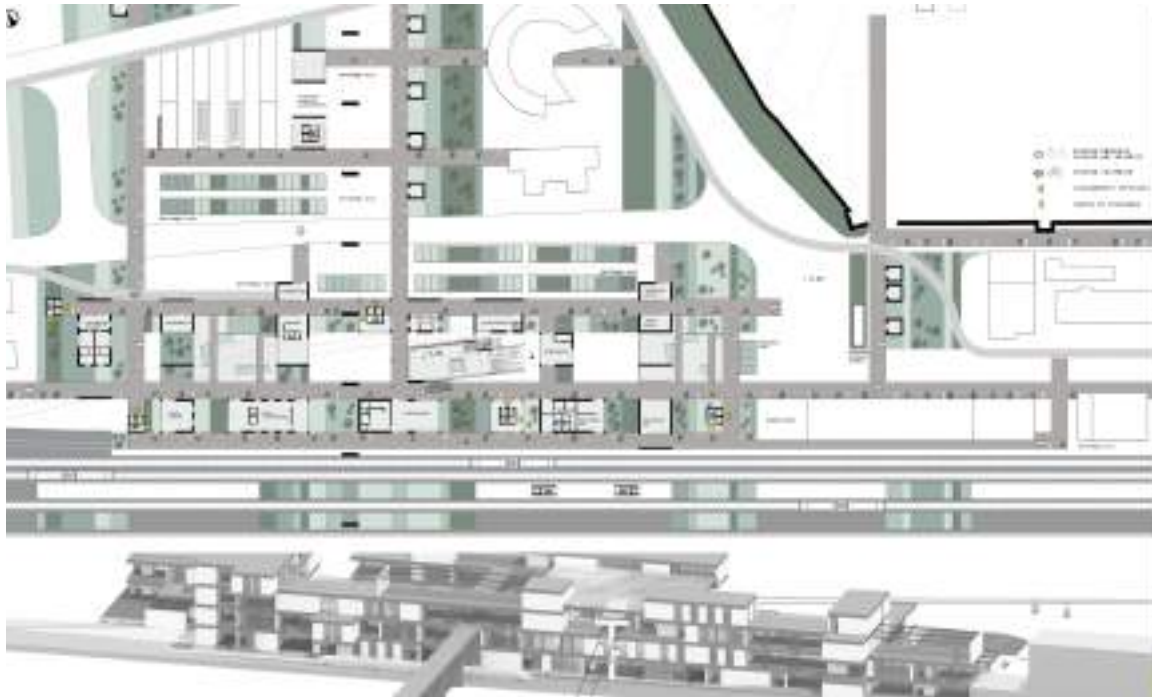
CHIARA BELCASTRO, CRISTINA MOCCIA – Una nuova porta urbana per L'Aquila



(Fig. 1) Masterplan dell'area di intervento



(Fig. 2) Dettaglio delle aree di intervento



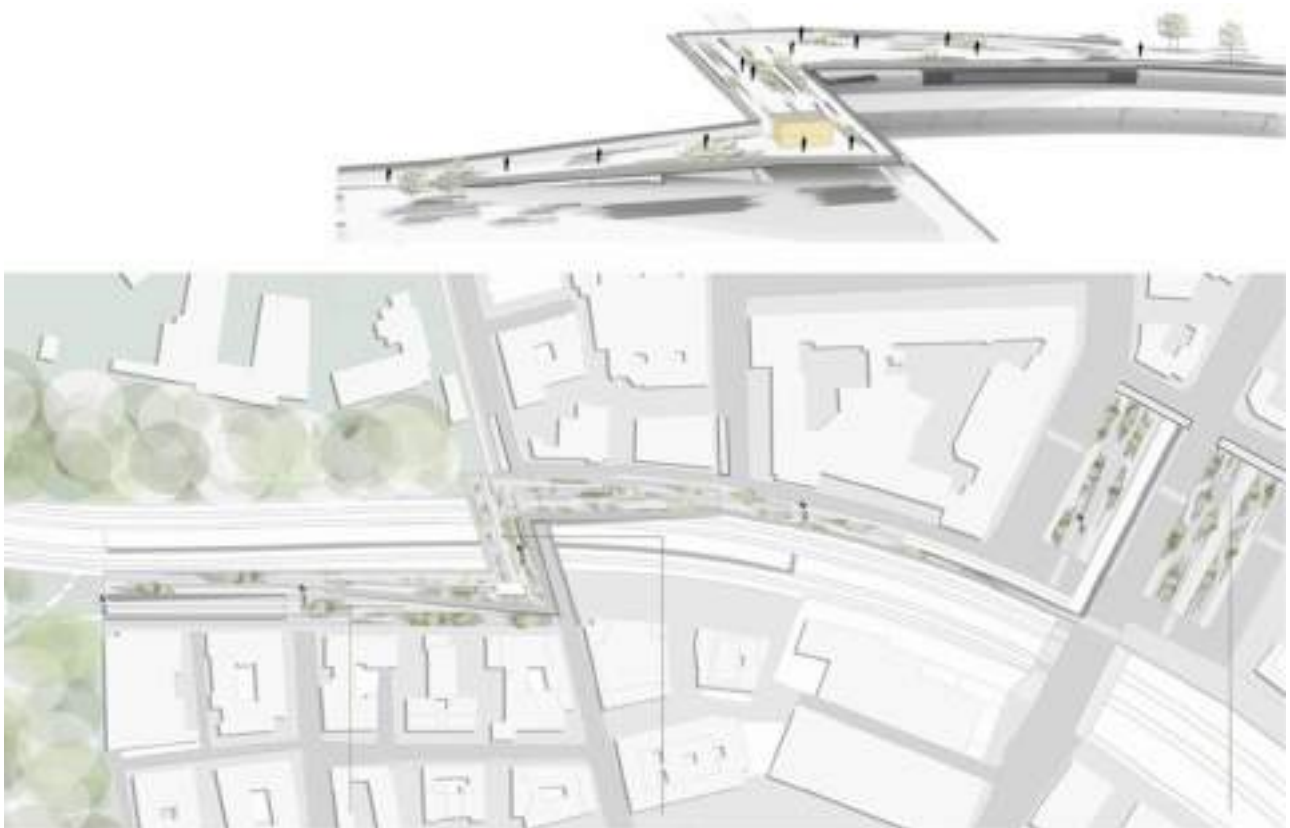
(Fig.3) Pianta alla quota del suolo



(Fig.4) Sezioni e schemi funzionali



Ferrovie per la cultura. Il Parco dell'Appia Antica e recupero dell'area militare di Torricola
seminario 2016/17 e 2017/18 condotto da Pepe Barbieri, Alessandra Capuano, Anna Rita Emili e Rosario Pavia UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI ROMA LA SAPIENZA – Facoltà di Architettura
BARBARA GAGLIARDI - Il Parco dell'Appia Antica_FlyOver Park



(Fig. 5) Masterplan alla scala urbana

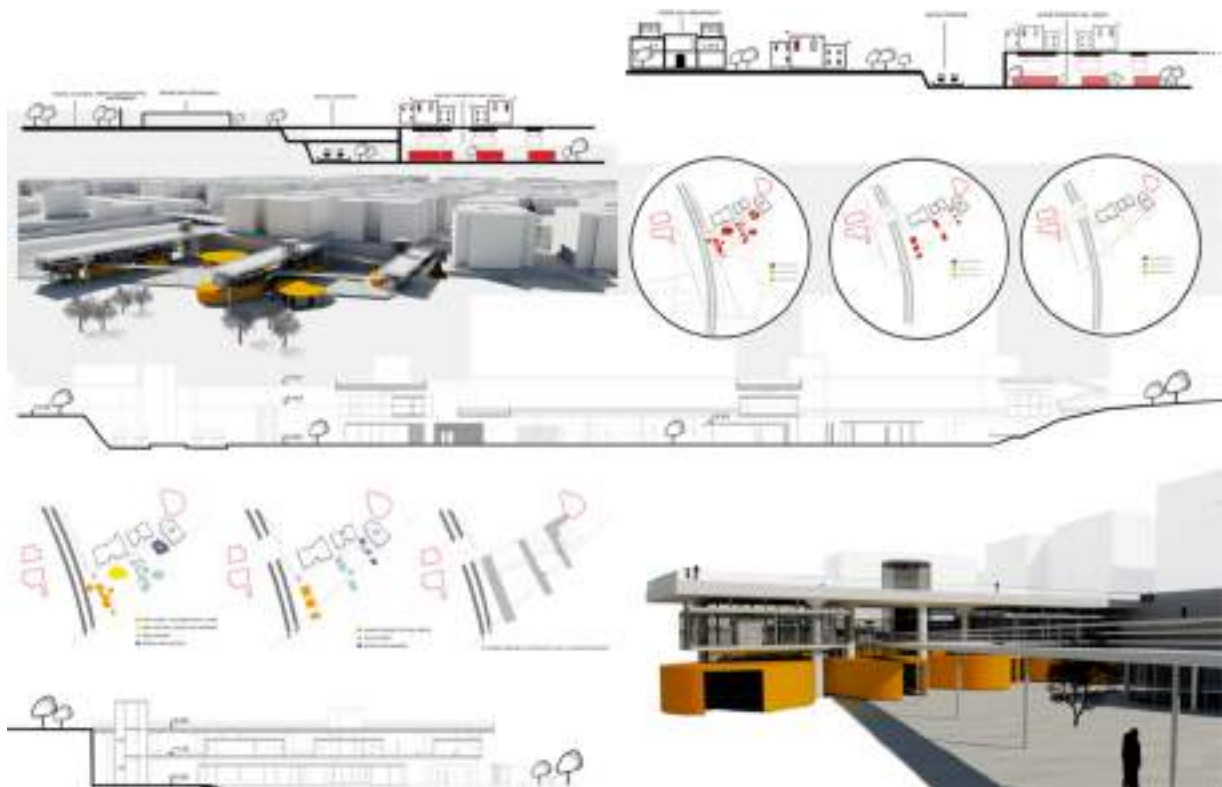


(Fig.6) Vista prospettica e sezione sul passaggio sopraelevato

MARTINA RIFICI - Il Parco dell'Appia Antica *nuovi punti di accesso*



(Fig.7) Inquadramento urbano



(Fig.8) Schemi funzionali e viste prospettiche

M. BERTOLAZZI, S. LANARO, A. SAGGESE, S. TORELLI – Nuovi nodi di accesso al Parco dell'Appia Antica e recupero dell'area militare di Torricola



(Fig. 09-10) Masterplan dell'area e piani volumetrico dell'intervento

SIMONE LANARO – Nuovi nodi di accesso al Parco dell’Appia Antica e recupero dell’area militare di Torricola, progetto per la nuova stazione



(Fig. 11) Volumetrico dell’edificio ponte sui binari



(Fig. 12) Prospetto sul fronte principale dell’edificio stazione



Proposte per Spalato

Claudia Di Girolamo

La possibilità di combinare valenze conformative degli assetti insediativi con quelle dei programmi strategici per lo sviluppo locale sembra aver trovato un banco di prova nei Piani di rigenerazione urbana delle principali città d'Europa che, a partire da una programmazione puntuale e condivisa, finanziano progetti innovativi e sostenibili, integrando politiche con azioni e finanziamenti comunitari. Veri e propri progetti urbani sostenibili di nuova generazione dunque, capaci di contribuire alla sostenibilità ambientale e allo sviluppo locale, e di interpretare il futuro delle città nella visione europea che contempla città intelligenti, ecologiche, nodi fluidi di trasporto, città tecnologiche, città motori dello sviluppo, città poli d'attrazione. In questa prospettiva si guarda al progetto come occasione di sviluppo economico, e alla pianificazione come quadro di coerenza di progetti urbani o territoriali di valenza strategica, intesi come strumenti di rigenerazione urbana capaci di utilizzare strategie settoriali con un approccio integrato, articolandosi in progetti di reti - con la funzione di innescare e propagare gli effetti della riqualificazione sostenibile - e progetti d'area, che approfondiscono i temi della trasformazione.

Assumendo la prospettiva della valorizzazione del ruolo delle infrastrutture nella loro capacità di produrre effetti urbani positivi e di porsi come innesco di processi di trasformazione dei paesaggi attraversati, si presenta un nuovo scenario che reinterpreta l'infrastruttura e ne recupera le sue valenze ecologiche, innovandone il ruolo all'interno dell'emergente cultura del progetto urbano *sustainability sensitive*. L'infrastruttura viene dunque considerata come progetto urbano.

L'ipotesi sottesa è che le opere pubbliche, programmate come progetti urbani, possano configurarsi come attivatori di contesto, ovvero come motore della trasformazione urbana, coinvolgendo in modo dinamico le aree circostanti e in particolare, gli interventi privati sollecitati dalla evoluzione del mercato fondiario e immobiliare. Si tratta di un'idea tuttora attuale, anche quando l'infrastruttura assume le caratteristiche di differenti opere funzionali, per la mobilità sostenibile, per il verde, per l'energia e per gli spazi pubblici, ma comunque funge da occasione per trainare i processi di rigenerazione urbana e per espanderli al suo intorno.

Questa strategia di messa in sostenibilità della città è stata applicata a Spalato, nell'ambito del Laboratorio Integrato di Progettazione Urbana della facoltà di architettura di Pescara (a.a. 2013/14). Le infrastrutture sono state utilizzate per il loro potenziale innogenetico, cioè per la loro capacità di generare innovazione sullo spazio urbano con effetti rilevanti ai fini della sostenibilità.

I diversi profili d'innovazione possono riguardare il contesto, quando le innovazioni si manifestano nelle aree adiacenti alle infrastrutture; ovvero il processo, quando le innovazioni si manifestano all'interno del processo di gestione delle opere inducendo inoltre nuove pratiche sociali e nuovi valori urbani, cosicché le innovazioni arrivano a investire il sentire comune della popolazione.

I programmi proposti dalla città di Spalato per le aree di Istocna Obala, Kopilica e Poljud sono diventati dunque l'occasione concreta per impostare progetti urbani finalizzati alla messa in coerenza della città esistente, perseguendo gli obiettivi comunitari di città a elevata sostenibilità ambientale, inclusione sociale e attrattività enunciati dall'Agenda Urbana Europea.

Il progetto prevedeva di avviare un processo graduale di miglioramento delle prestazioni ambientali della città, mirando alla riduzione dei consumi delle risorse rinnovabili e dei fenomeni d'inquinamento dell'atmosfera, del suolo e dell'acqua. Al tempo stesso si proponeva di articolare la struttura insediativa valorizzando le differenti aree di affaccio sul mare come nuove centralità a diversa vocazione di sviluppo, promuovendo contestualmente la loro reintegrazione con gli spazi urbani retrostanti, spesso separati da barriere insormontabili come quelle ferroviarie.

Le tre aree di nuove centralità in programma da parte dell'amministrazione comunale, tutte legate al tema della valorizzazione dei *waterfronts*, dovrebbero essere interconnesse da una rete di *green infrastructures* ovvero da una combinazione a geometria variabile di percorsi per la mobilità dolce, spazi pubblici, reti dell'energia e reti verdi urbane, che nel loro insieme iniziano a configurare il telaio verde deputato a innescare i processi di riconversione sostenibile delle aree attraversate.

Gli obiettivi principali del progetto sono stati in particolare:

1. Sviluppare i tre *waterfronts* urbani, diversificandone i ruoli in funzioni delle loro vocazioni e potenzialità
2. Reintegrare i *waterfronts* con la città retrostante, in particolare sormontando le barriere funzionali esistenti con nuovi attraversamenti multifunzionali, deputati a restituire la continuità delle percorrenze
3. Connettere e mettere a sistema le tre aree di nuova centralità riutilizzando al meglio gli spazi pubblici esistenti collegati attraverso una rete di *green infrastructures* con molteplici valenze, ma soprattutto come nuovi spazi relazionali offerti all'uso pubblico.



(Fig.1) Lo schema di assetto urbano Link Up Three Urban Waterfronts con tre Progetti d'Area a valenza strategica e un Progetto di Rete:

P1. Porta urbana orientale / East Urban Gateway.

Il principale *waterfront* della città di Spalato fa da sfondo al progetto per la Porta Urbana Orientale di Istocna Obala, che mette in gioco l'area della stazione ferroviaria esistente come nuova porta urbana dell'Adriatico e come leva della riqualificazione sostenibile della città retrostante.

L'occasione è il programma d'interramento e declassamento della linea ferroviaria destinata a diventare metropolitana leggera urbana. Questo permette di liberare aree in superficie di grande valore commerciale per la loro posizione, tra il porto commerciale e il centro storico della città. Il progetto comprende anche la valorizzazione del terminal autobus e dei servizi di accoglienza all'arrivo, dando forma a un vero e proprio centro intermodale che raccoglie e smista flussi urbani ed extra urbani che arrivano principalmente dal mare.

P2 Nuovo *hub* multifunzionale / New multifunctional hub.

In un'area chiave per lo sviluppo di Kopilica, quella tra l'asse stradale principale e il vallo ferroviario, sono previste funzioni urbane e di snodo delle percorrenze, con nuove architetture che permettono lo scavalco della ferrovia, e la riconquista progressiva dell'area oltre la ferrovia che è destinata a essere riconvertita ad attività urbane. L'area si caratterizza per la sua vocazione prevalentemente produttiva, anche se oggi molte attività sono in via di dismissione, e per la presenza di un *waterfront* molto più naturale e frastagliato di quello centrale del porto, che si apre sul Golfo di Kaštela, sette pittoreschi paesi tra Spalato e Traù, nella direzione verso l'aeroporto.

Il programma funzionale prevede un nuovo Bus Terminal Interurbano, attività commerciali, residenziali, servizi pubblici e privati. Il nuovo Terminal è potenziato ulteriormente dall'arrivo del nuovo tracciato della metropolitana leggera urbana dalla stazione del porto.

P3 Nuovo polo del tempo libero / New Urban Leisure.

Il programma del Comune di Spalato per l'area di Poljud, a ridosso del terzo *waterfront* della città, è di potenziamento dei servizi sportivi e turistici già presenti in misura modesta. Il progetto prefigurato inaugura la "Nuova città del tempo libero" attraverso strutture destinate a sport e ricreazione, riorganizzazione e incremento delle presenze nel porto turistico, ospitalità per fiere ed eventi, risistemazione della linea di costa. Oggi Poljud è frequentata prevalentemente per la presenza dello stadio della squadra principale cittadina e soffre di un'eccessiva pressione del traffico a causa della strada a scorrimento veloce e al tempo stesso di un relativo isolamento dal punto di vista della mobilità dolce. È infatti difficile raggiungere pedonalmente il centro storico e il vicino Parco della penisola di Marjan, ricco di vegetazione e percorsi escursionistici.

P4 Rete verde / Green Web.

Il telaio verde citato in precedenza è il quarto progetto urbano, un progetto di rete mirato a riconnettere e mettere a sistema le tre aree di nuova centralità in prossimità dei *waterfronts*. Gli ambiti di intervento riguardano in particolare le reti della sostenibilità: l'acqua, il verde, i rifiuti, l'energia, la mobilità dolce, che qui diventano una rete urbana con molteplici valenze, e soprattutto come nuovi spazi relazionali offerti all'uso pubblico. L'obiettivo è di connettere le tre aree di centralità con percorsi slow e più localmente con le porzioni di città retrostanti.

La spina dorsale del *Green Web* si attesta in superficie, in corrispondenza del sottostante percorso della nuova metropolitana cittadina che connette velocemente il porto commerciale a Istocna Obala con la stazione ferroviaria principale di Kopilica, e che riaffiora in superficie con una nuova e unica fermata intermedia in corrispondenza della stazione di polizia.

È l'occasione per strutturare una nuova centralità in posizione centrale rispetto alle tre aree di trasformazione urbana, nodo centrale della rete verde urbana che ingloba piccoli vuoti urbani residui, trasforma strade carrabili in corridoi multifunzionali con piste ciclabili e percorsi pedonali in affiancamento alle auto e potenziamento del verde urbano quando possibile. Un'arteria secondaria del percorso si snoda dalla nuova centralità fino a Poljud.

Urban Infrastructure: nuovi sistemi di connessioni per la città di Spalato

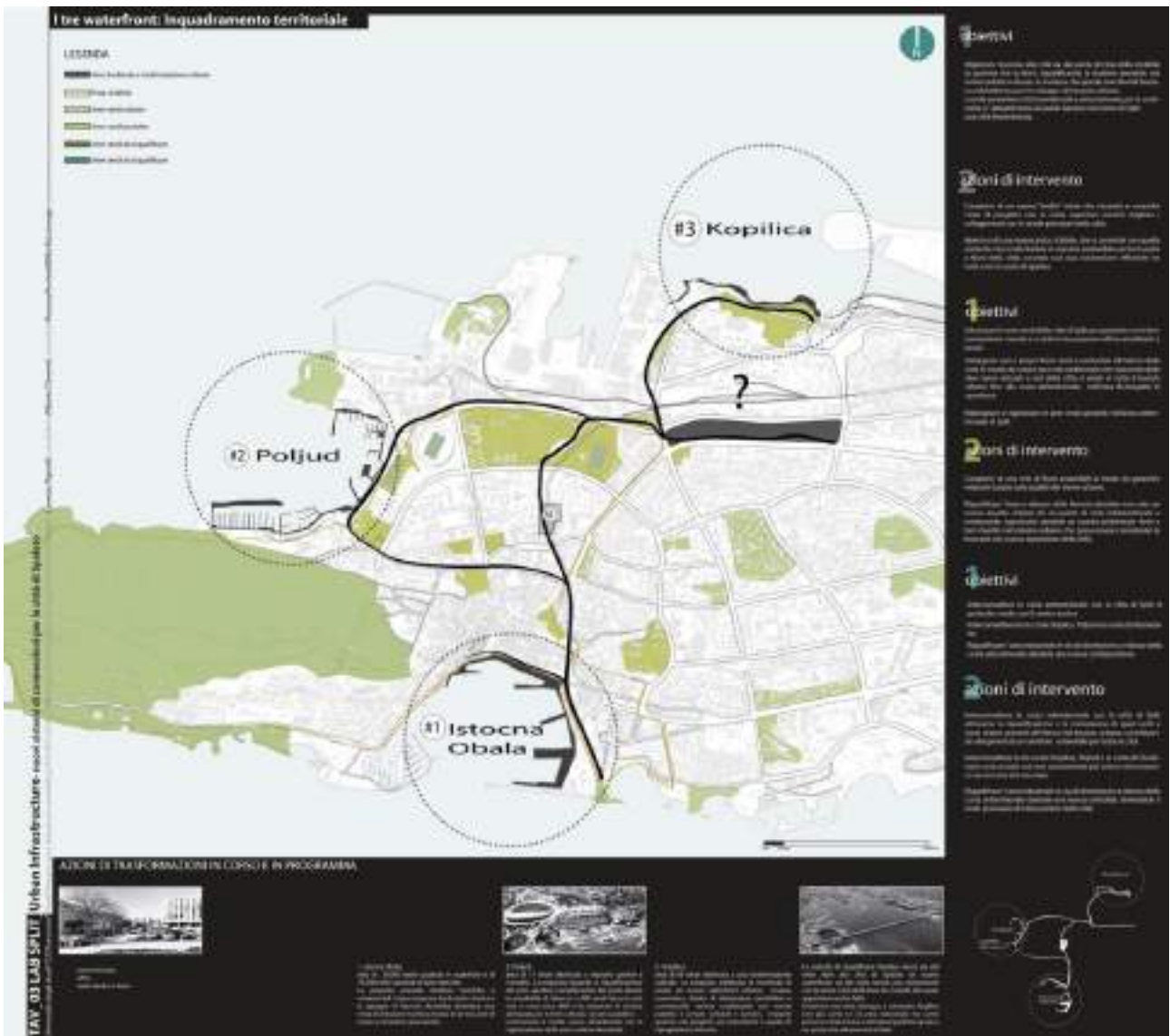
Università G. d'Annunzio Chieti-Pescara Corso di Laurea in Architettura a.a. 2013/14.
Laboratorio di tesi integrato di Progetto & Contesto. Studenti: Marilia Lavagna, Rossana Armenti;
Relatore: prof. Lorenzo Pignatti; correlatori: prof. Alberto Clementi, Claudia Di Girolamo

...Il progetto di tesi riguarda in particolare la riqualificazione di un'area ex-industriale con la presenza di una stazione ferroviaria caduta ormai in disuso. L'obiettivo principale è quello di collegare questa parte della città con il centro storico di Spalato, là dove è localizzata la vita turistica, economica e culturale. L'ampia area, denominata Kopilica, verrà progettata in tre fasce, seguendo le tre differenti quote del terreno, dando loro una precisa funzione in relazione al contesto. La prima di queste fasce è stata pensata per ospitare residenze in modo da incentivare lo sviluppo urbano, la seconda con uno spazio pubblico attrezzato, per garantire servizi e la terza è quella occupata dalla produzione, ovvero dagli orti urbani, tutte e tre relazionate attraverso la stazione ponte, che crea una diretta connessione tra le diverse parti della città...

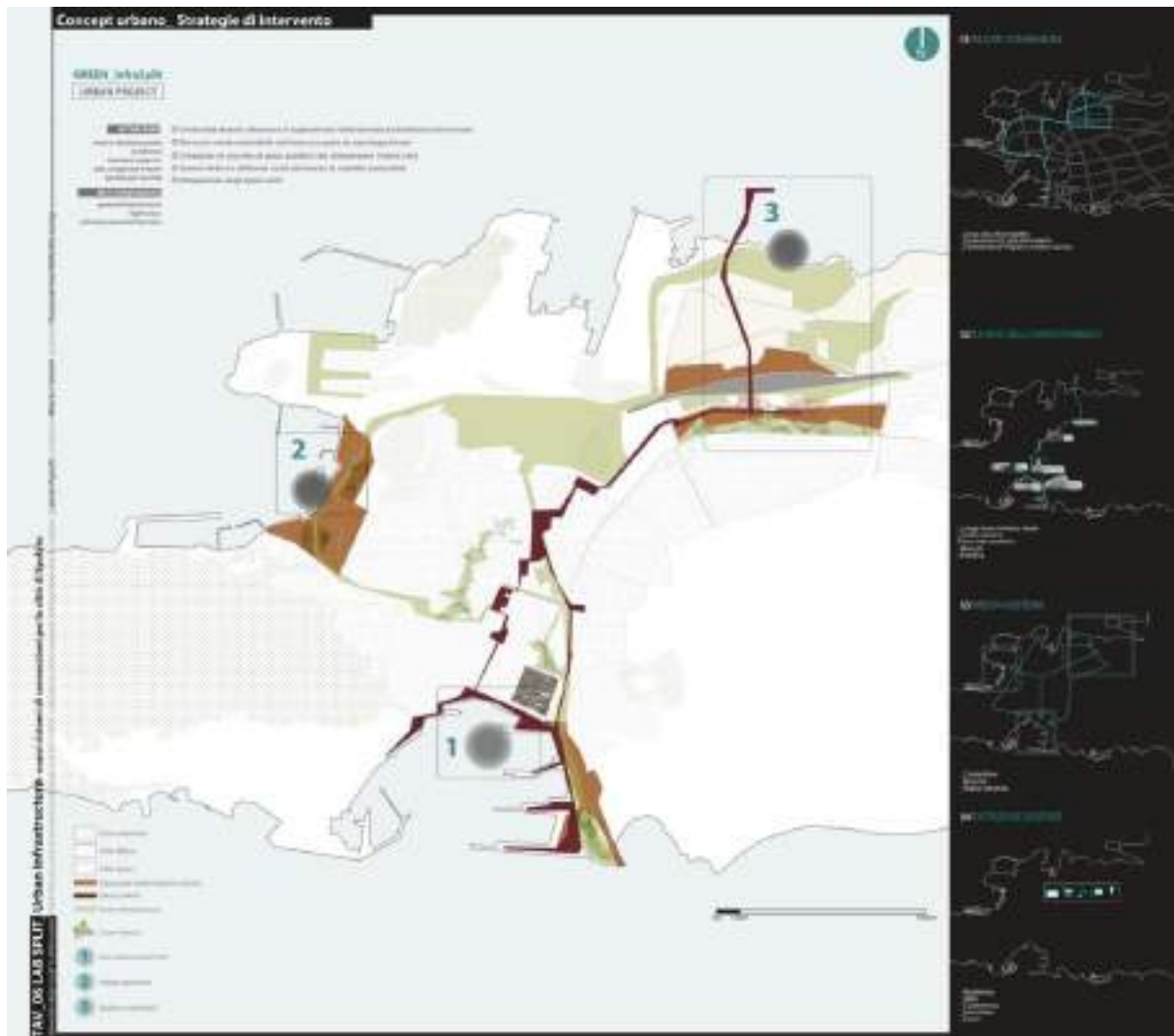
P. Misino (a cura di), *Yearbook Architectural Design*, Lettera Ventidue Edizioni, 2016



(Fig.2) Inquadramento della città di Split



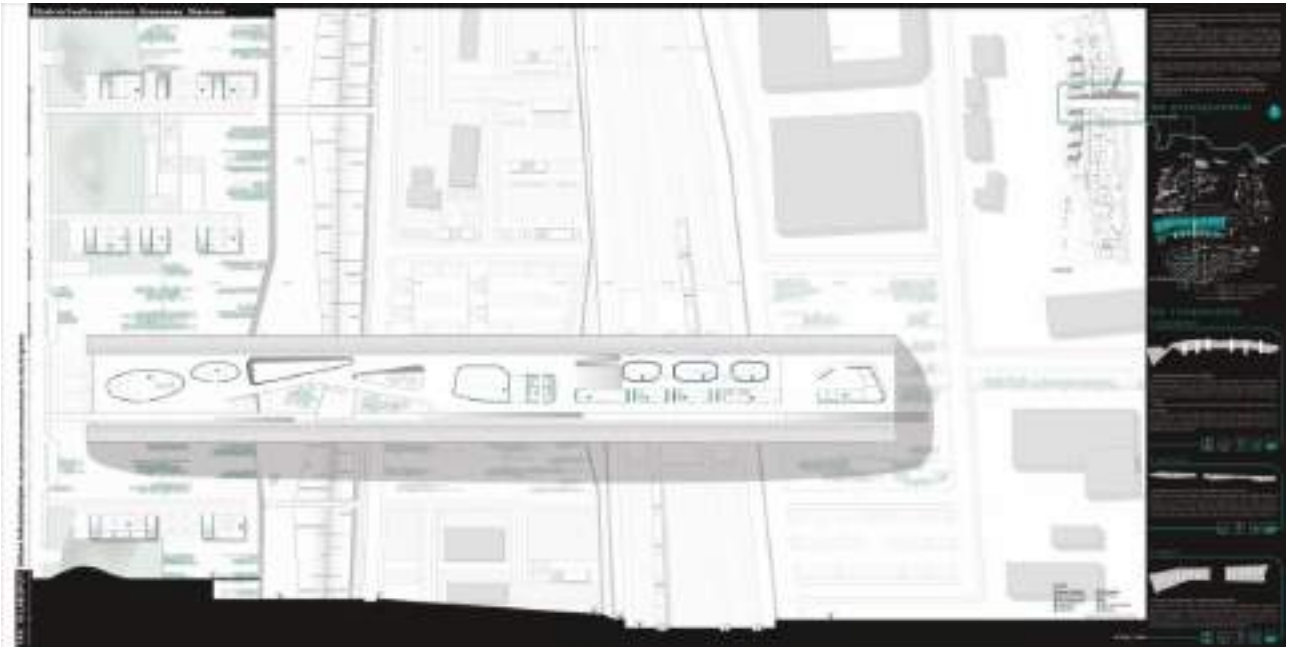
(Fig.3) I tre waterfront: inquadramento territoriale



(Fig.4) Green InfraSplit: strategie di intervento



(Fig.5) Masterplan: le relazioni con la città



(Fig.6) Stralcio livello superiore: Greenway / Stazione



(Fig.7) Approfondimento stazione

La Circle Line come occasione di riattivazione urbana per la città di Milano

Il progetto di quattro scali ferroviari dismessi *

Seminario di Tesi di Laurea in “Progetto e Contesto” presso l’Università “G. d’Annunzio” Chieti-Pescara, Dipartimento di Architettura di Pescara

Relatore: Prof. Arch. Alberto Ulisse

Correlatori: Prof. Ing. Giuseppe Brando, Prof. Ing. Alberto Viskovic

Laureandi: Alessandra Alonzi, Maria Diletta Villani, Alessandro Mora, Ciro Petrella

Il dialogo decennale tra il comune di Milano e il gruppo di Ferrovie dello Stato SpA, iniziato nel 2005, è culminato in un importante Workshop tenutosi nel capoluogo lombardo dal 15 al 17 dicembre 2016. Questo ha visto coinvolte numerose figure, raggruppate in 5 tavoli di lavoro, ognuno riguardante un tema diverso: ambiente, sociologia, architettura, trasporti ed economia; oltre a questi, sono stati numerosi gli interventi esterni ed i confronti con la comunità.

Il lavoro del Workshop è stato sintetizzato in una Vision che ha come oggetto di studio la Circle line, sede di un vecchio tracciato ferroviario dismesso, che mette a sistema i sette scali ferroviari, oggetto di studio: Farini, Greco, Lambrate, Rogoredo, Porta Romana, Porta Genova e San Cristoforo. Proprio partendo dalle proposte messe in campo da questa Vision sono nate le analisi preliminari e le prime indagini di progetto sull’intera città di Milano, condotte all’ interno del Laboratorio di Tesi di laurea in Architettura nell’ambito “Progetto e Contesto” (coordinamento del professore Alberto Ulisse) dell’Università “Gabriele d’Annunzio” di Pescara, convertite poi, in un secondo momento, in quattro progetti focalizzati su quattro dei sette scali sopracitati.

Questi studi sono stati sviluppati sulla base di quattro macro-temi:

- **Infrastrutture:** la Circle Line è essa stessa un’infrastruttura. Questa analisi permette di studiare l’importanza dei grandi e piccoli assi infrastrutturali in relazione all’intera città di Milano, come questi sono messi a sistema e come ridisegnano la città metropolitana con l’individuazione dei punti di snodo che definiscono le varie centralità e, di conseguenza, come questo sistema di mobilità gioverebbe della “nuova vita” degli scali che ad oggi sono per lo più delle barriere;
- **Tessuto edilizio:** comprende lo studio dell’evoluzione storica di Milano e della sua configurazione odierna. È emerso come i sette scali dismessi definiscono dei vuoti urbani da riprogettare, e come siano collegati tra loro dalla Circle line, che si configura come l’elemento strategico di questo cambiamento;
- **Sistema ambientale:** analisi che ha avuto un ruolo fondamentale per comprendere in che percentuale aumenteranno le aree verdi con il progetto degli Scali, che comprenderà sette nuovi parchi per la città, e di come la Circle Line diventerà un corridoio ecologico grazie al quale verrà favorita la crescita di fauna e flora spontanee;
- **Emergenze:** una mappa inedita delle emergenze della città, una nuvola di punti nella quale sono riportati quelli che sono gli edifici, i parchi, le chiese o i quartieri più importanti, chi per qualità estetiche, chi per caratteristiche storiche, chi per proprietà semplicemente funzionali. Da qui lo studio degli scali ferroviari come emergenze in negativo della città,

da riconfigurare e riconvertire per tornare ad essere emergenze “positive” da restituire alla comunità.

La sovrapposizione di questi studi e l’interazione tra essi è stata la base per i Masterplan di progetto e la discesa di scala sugli scali Greco, Rogoredo, Porta Romana e Porta Genova, come si vedrà nelle schede successive.

Da un lavoro di gruppo quindi si è passato ad un lavoro personale, sempre tenendo a mente però le linee guida dettate sia dalla Vision scaturita dal bando, sia dal lavoro di analisi svolto.

* Gli scali presi in esame sono: Greco-Breda, Rogoredo, Porta Romana, Porta Genova

PROGETTI

INCAVO, Il caso studio di Greco Breda.

Il progetto pensato per la zona dello scalo Greco-Breda di Milano, opera una ricucitura dei quartieri circostanti, da un lato creando una **connessione pedonale** di qualità tra il quartiere Bicocca e Precotto, dall’altro inserendosi nel **corridoio verde** che da Porta Nuova va al parco di Monza e dalla Martesana si congiunge al Parco Agricolo Nord.

Il sito si compone di tre parti: l’ex scalo ferroviario accanto alla stazione Greco-Pirelli; un’area verde ubicata più a est su via Breda; una fascia lunga e stretta di terreno che si affaccia a ovest sul quartiere Bicocca.

Per **mitigare acusticamente e visivamente** l’infrastruttura ferroviaria attiva si è, attraverso la modellazione del suolo, attuata una **strategia progettuale** consistente nella costruzione di una **duna verde** che possa dare un fronte vegetale alla ferrovia e, nello stesso tempo, essere occasione di progetto: la duna, infatti, si configura come il **muro di sponda** dei diversi ambienti che, in parte trovano spazio nel suo interno ed in parte si innestano ad essa.

Il **programma d’uso**, parzialmente ripreso dalle richieste del bando, tenta di portare un **dinamismo** ed una **modalità di fare città** che sia viva in tutte le fasce del giorno e della notte attraverso la relazione tra elementi culturali, aspetti residenziali e modalità di spostamento. Per questo motivo, le attività commerciali, culturali e ricreative, vengono collocate alla quota urbana e le residenze alle quote più alte.

Nella quota urbana si presta particolare attenzione alla progettazione dello **spazio verde** procedendo, come indicato nel bando, al riordino e ampliamento degli orti urbani esistenti ed all’integrazione di altre attività connesse.

TERRAPIENO ABITATO, Il caso studio di Rogoredo.

Lo scalo di Rogoredo è posizionato a sud-est della città di Milano. Nonostante la sua collocazione periferica, il quartiere, negli ultimi anni, ha subito un processo di rinnovamento poiché la stazione ferroviaria è diventata l’approdo sud dell’alta velocità e questa particolarità, in connessione con lo scambio della Linea M3, ne fa un nodo di accessibilità dalle reti lunghe.

La **Circle Line**, da Accordo di Programma, non passa fisicamente all’interno dell’Ex-Scalo, per cui la prima azione è stata ipotizzare il suo prolungamento nell’area di progetto, configurandosi sia come un **bordo urbano**, sia come un **buffer verde** ed infine come un **nuovo percorso ciclo-pedonale** che connette l’area di progetto con il Parco Agricolo Sud e con il patrimonio delle Cascine.

La strategia progettuale nasce dall’intenzione di schermare l’area dai binari ferroviari funzionanti attraverso un **terrapieno** che degrada come una **duna verde naturale**, diventando un **bordo di protezione vegetale** in grado di **mitigare visivamente e acusticamente**. Il terrapieno, al tempo stesso, diventa occasione di progetto poiché al suo interno si innestano i nuovi edifici che lo modificano morfologicamente.

Le **diagonali** e le **trasversali urbane** si rapportano con le nuove volumetrie, con il terrapieno e con la duna verde: non esistono un interno, un esterno o un retro, tutto è in connessione. Il progetto vuole trovare anche un collegamento con il lotto del comparto Enpam, in stato di abbandono, posizionato aldilà della ferrovia, in modo che l'infrastruttura non venga vista sempre e solo come un retro, creando così un **nuovo ambito** costituito da relazioni, trasversali, percorsi, orti, con l'obiettivo di portare un pezzo di campagna nel tessuto urbano, provando a valorizzare questo brano di città degradato.

IPER-CORTE, Il caso studio di Porta Romana.

Lo Scalo di Porta Romana ha storicamente svolto un ruolo di barriera per la parte sud di Milano, dividendo l'edificato storico berutiano a nord da quello industriale a sud.

La **connessione** di queste parti di città è l'incipit del progetto urbano sullo scalo dismesso. Mettendo in relazione tutte quelle parti, pezzi, frammenti, del contesto urbano rilevanti come l'edificio di Rem Koolhaas di Fondazione Prada o lo spazio interstiziale delle corti urbane esistenti. Tutti questi frammenti sono quindi **messi in relazione** attraversando lo scalo che diventerà **permeabile** alla città, inoltre queste trasversali verranno messe a **"sistema" dalla Circle Line** collegandole e abbracciandone in alcuni casi l'attacco a terra degli edifici mentre in altri casi ne attraverserà le piazze espositive o sportive.

Il **bordo** è quindi reso permeabile dalle connessioni, ma si è voluto ricreare una **grande corte urbana**, Iper-Corte, che mantenga al suo interno sia gli edifici esistenti -riqualificandone le facciate- e sia le volumetrie di nuova costruzione, così da mantenere il profilo storico del bordo, **della barriera**, però reso **permeabile** da queste grandi aperture. La corte però si piega in un punto lasciando spazio al prospetto di Fondazione Prada, invitandolo quindi a partecipare alla **nuova quinta urbana** della città.

L'interno della corte urbana diverrà il **nuovo polmone verde** di Milano creando dei benefici tangibili e percepibili sull'intero bacino della città, tramite la creazione di un nuovo **bosco urbano** e di spazi sia attrezzati per la città.

OUTDOOR, Il caso studio di Porta Genova.

L'idea di progetto, alla scala urbana, nasce da due elementi fondamentali: la **Circle line**, che ripercorre il tracciato ferroviario e spaccia lì dove trova occasione di inglobare funzioni già esistenti, e le **trasversali**, che corrono in maniera quasi perpendicolare alla Circle line e collegano le diverse emergenze cittadine presenti nella zona.

Proprio dall'intersezione di queste due componenti prende vita il progetto "OUTdoor".

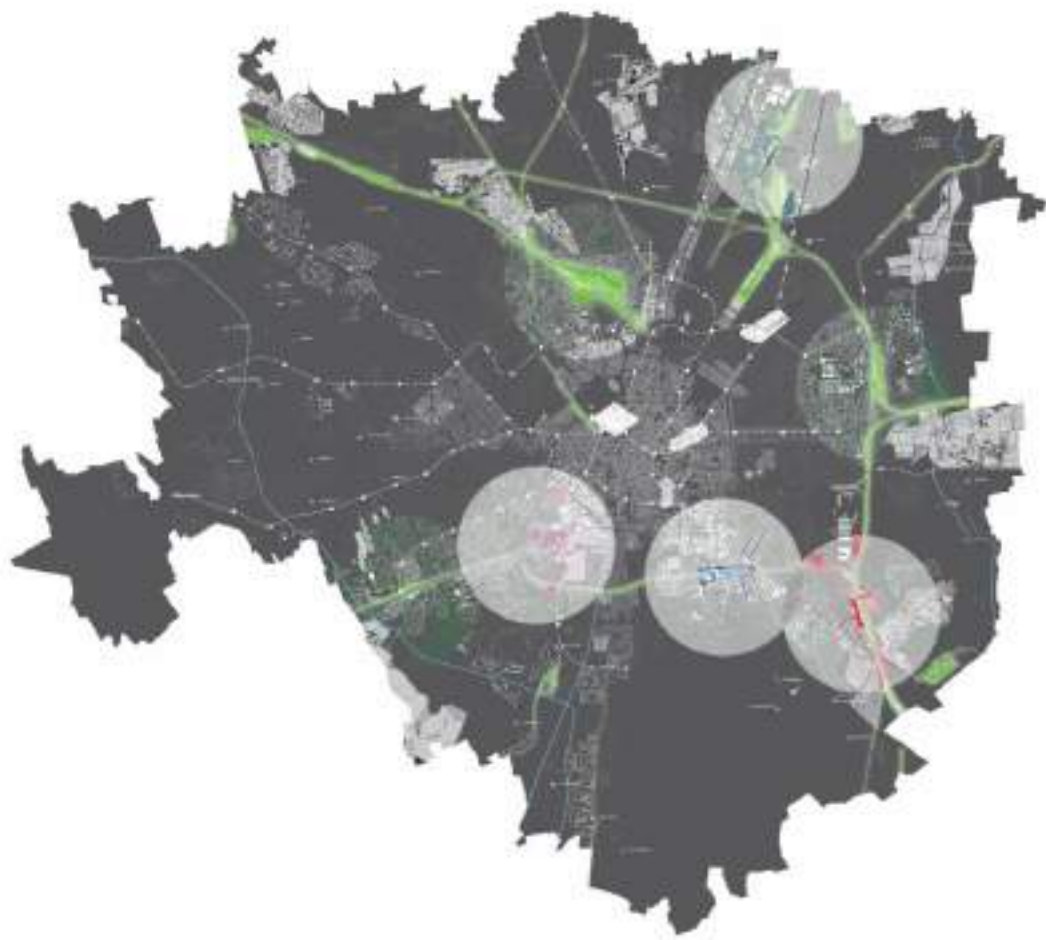
Elementi filtro che fungono da **ricucitura** e provano a restituire alla città uno spazio del tutto inutilizzato, facendo, allo stesso tempo, da ingresso ad una delle zone più "in" di tutta Milano e che ad oggi è accessibile solo dalla stretta via Tortona.

Questi **dispositivi urbani** si affiancano e vanno a dare forza alle trasversali sopracitate creando una sorta di collegamento con le centralità che esse intercettano.

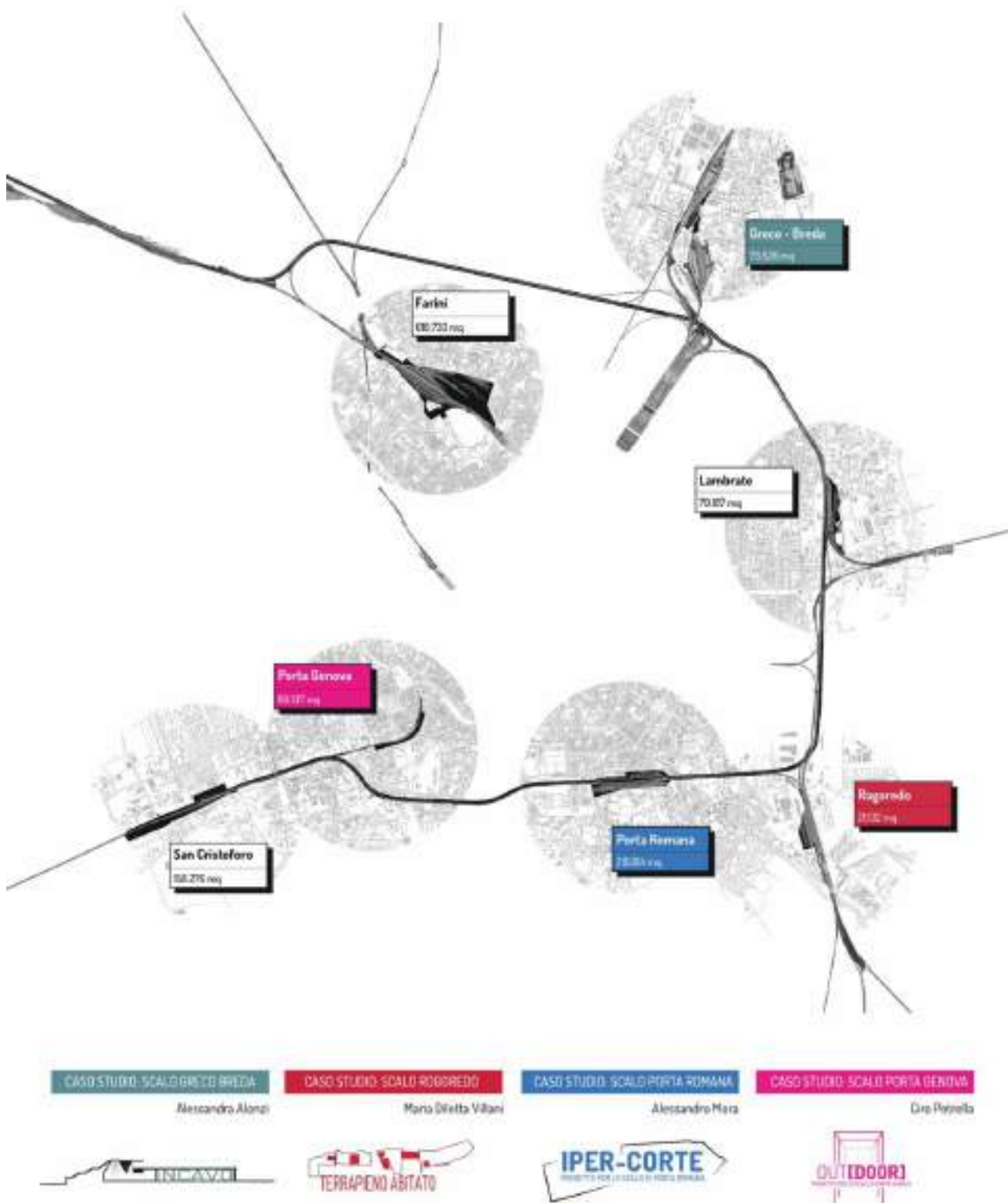
Un sistema semplice e modulare di portali, passerelle e collegamenti verticali permette così di vivere in maniera del tutto nuova gli spazi e gli ambienti degli edifici esistenti, consentendo inoltre a questi ultimi di svolgere le loro funzioni in maniera più efficace.

La loro modularità consente, inoltre, un **agevole flessibilità nella facciata**, permettendole di cambiare volto per qualsiasi tipologia di evento, pur mantenendo lo "scheletro" di base.

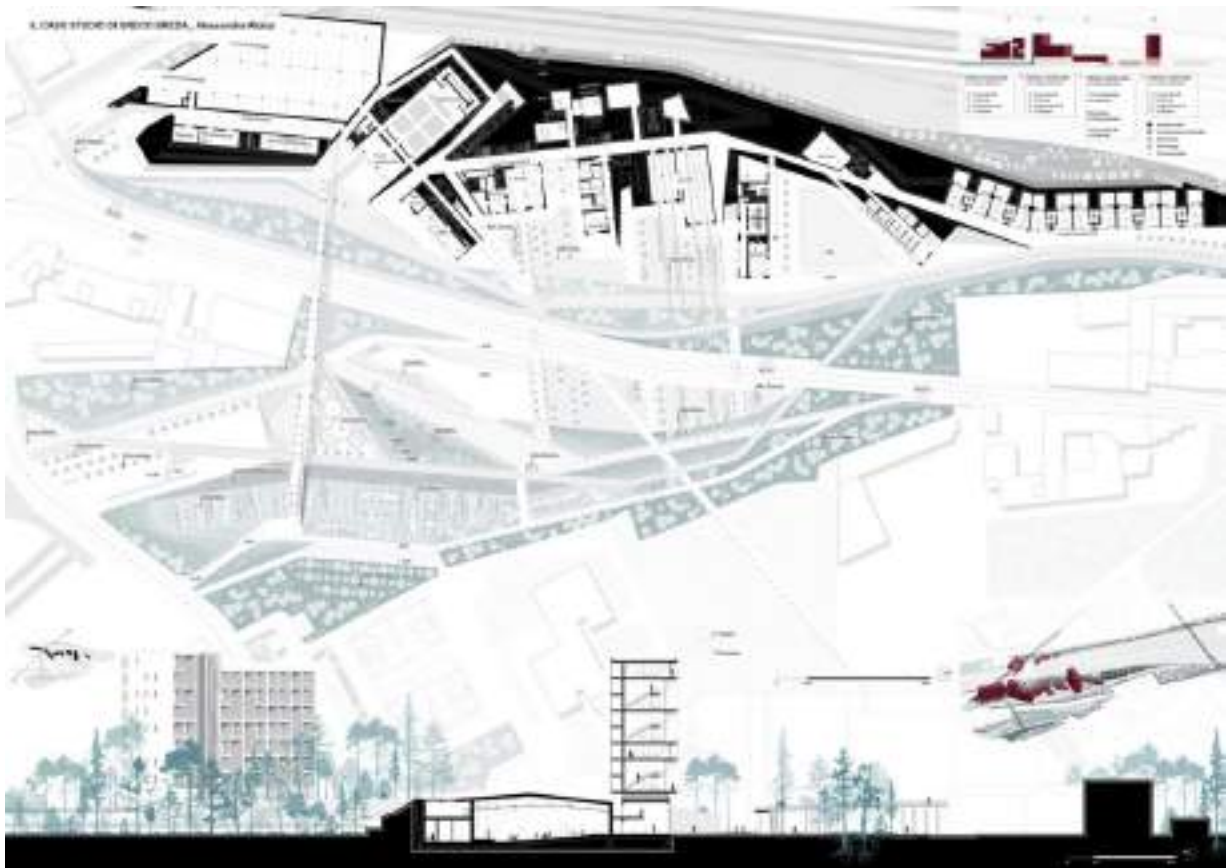
Un'architettura semplice ma efficace, leggera e flessibile allo stesso tempo, che permette all'intero complesso di mutare ed adattarsi ad ogni tipo di situazione, e che prova a dare nuova vita ad uno spazio che farebbe da testata al gettonato percorso dell'alzaia del Naviglio Grande, per andare a concludere la sua corsa nel distretto della Darsena recentemente riqualificato.



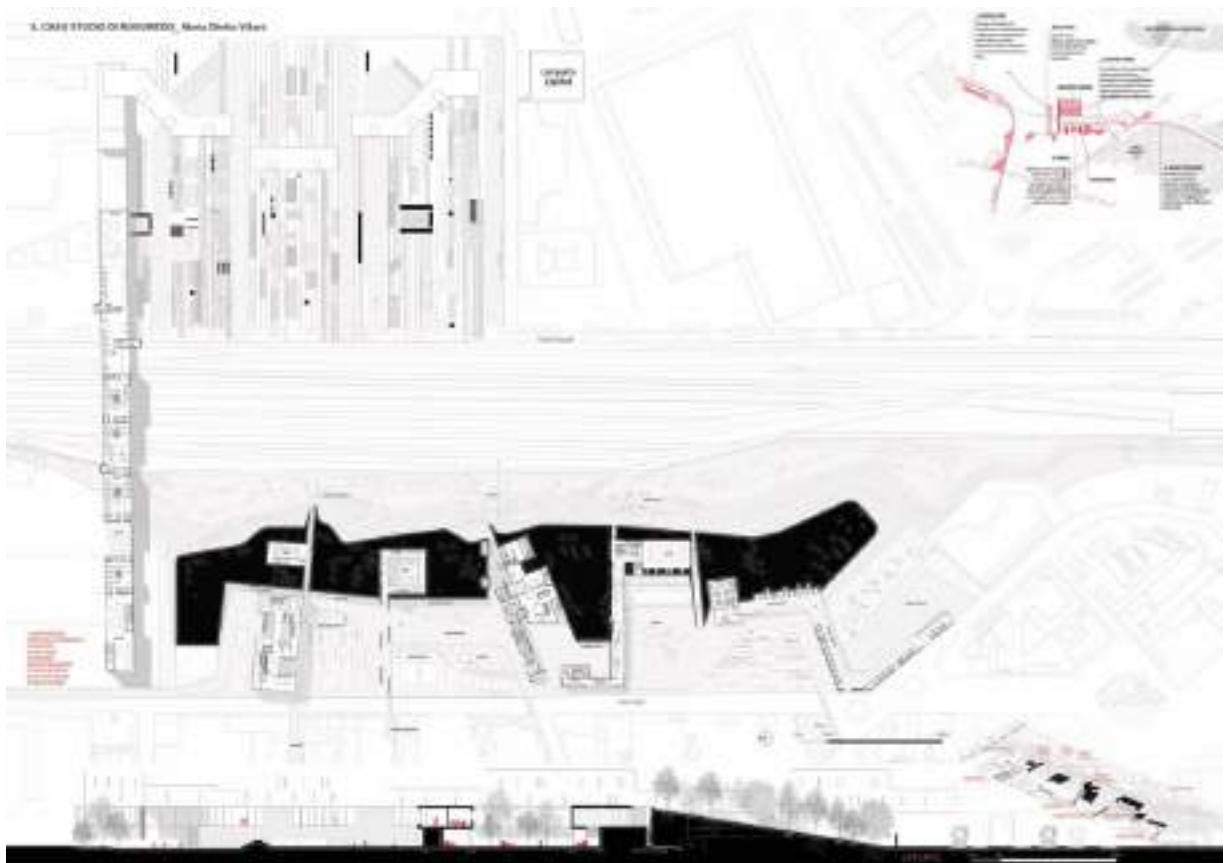
(Fig. 1) Tesi di Laurea in "Progetto e Contesto" presso l'Università "G. d'Annunzio" Chieti-Pescara



(Fig. 1) Tesi di Laurea in "Progetto e Contesto" presso l'Università "G. d'Annunzio" Chieti-Pescara



(Fig. 3) IL CASO STUDIO DI GRECO BREDA_ Alessandra Alonzi



(Fig. 4) IL CASO STUDIO DI ROGOREDO_ Maria Diletta Villani



(Fig. 5) IL CASO STUDIO DI PORTA ROMANA_ Alessandro Mora



(Fig. 6) IL CASO STUDIO DI PORTA GENOVA_ Ciro Petrella

Paesaggi milanesi. Per una sociologia del paesaggio urbano

Autore: Fabrizio Schiaffonati
Editore: Lupetti, Milano, IT.
Anno: 2019
Pagine: 148



Recensione di: **Filippo Angelucci**

Il concetto di paesaggio è stato definito nei vari ambiti scientifico-disciplinari secondo accezioni molto differenti. Dopo la visione ottocentesca che ne aveva declinato il senso in termini estetico-formali come veduta, scorcio pittorico o rappresentazione dalle forti connotazioni poetico-emotive, la post-modernità ha avuto la capacità di rintracciare nel paesaggio molteplici valori e significati oltre le dimensioni percettive e sensoriali. Il paesaggio si è così legato progressivamente ai processi evolutivi bio-ecologici, alle dinamiche ambientali, alle forme di produzione antropica, alle espressioni delle culture costruttive e abitative, alle dinamiche di sviluppo socioeconomiche.

Tuttavia, una reale interpretazione integrata del paesaggio non è stata ancora oggi del tutto espressa in modo chiaro, soprattutto per quanto riguarda i delicati rapporti che s'instaurano, attraverso l'esperienza progettuale, fra testimonianze del passato e proiezioni verso il futuro.

Come ha precisato Silvano Tagliagambe in un suo recente saggio, le interrelazioni tra fattori naturali e umani e il rapporto fra caratteri percettivi e azioni trasformative presentano diversità interpretative fin nei documenti fondamentali che hanno cercato di decifrare le complessità del paesaggio¹. In questo senso, si possono cogliere le diversità insite nelle definizioni che pur riconoscendo il paesaggio come espressione di azioni partecipative da parte della collettività, attribuiscono a esso valori differenti: in virtù dei suoi caratteri storico-artistici eccezionali oppure, a prescindere dalla sua rilevanza estetica, naturalistica e culturale.

È nel paesaggio urbano, in particolare, che si è definito il banco di prova esperienziale per affrontare le difficoltà sempre maggiori che conseguono a questa visione oscillante fra valenze universali e identità locali. Nella città, infatti, la sedimentazione di differenti modelli di sviluppo, la contaminazione di culture e saperi e la difficile separazione operabile fra risorse naturali e antropiche rendono sempre più complessa una distinzione netta fra valori paesaggistici universalmente riconoscibili ed espressioni delle pratiche abitative della quotidianità.

Intorno a tale questione, Fabrizio Schiaffonati, nel suo *Paesaggi milanesi. Per una sociologia del paesaggio urbano*, edito dalla Lupetti, propone alcune riflessioni che riprendono il percorso già intrapreso nel suo precedente *Paesaggio italiano. Viaggio nel paese che dimentica*².

Il volume affronta proprio il difficile rapporto che s'instaura nel paesaggio urbano tra forme di permanenza del passato, memorie di assetti storici, microstorie individuali e collettive, politiche, piani e progetti di trasformazione della città e della natura. La metropoli milanese fa da palinsesto per analizzare e comprendere tutti questi elementi che continuano ad esistere ed evolvere in un perenne intreccio sensoriale, conoscitivo e progettuale fra passato, presente e futuro.

Schiaffonati approccia il tema del paesaggio enfatizzandone le sue valenze sociali, evidenziando l'importanza del recupero del concetto di "municipalità". Una municipalità che non può più esprimersi solo attraverso processi amministrativi, normativi e di pianificazione imposti dall'alto,

bensi anche con decisioni, pratiche e azioni che si compiono dal basso e contribuiscono a modellare lo spazio urbano come un sistema materico e nello stesso immateriale di risposdenze a richieste ed esigenze che la società esprime.

Nell'attuale fase culturale che sembra segnare il passaggio dalle metodiche della narrazione e della percezione fisico-sensoriale alle tecniche della rappresentazione virtuale e digitale, Schiaffonati rintraccia nel paesaggio urbano e nelle problematiche legate al suo progetto l'occasione per superare la fin troppo diffusa contrapposizione fra mondo analogico e digitale.

Nel progetto del paesaggio urbano tale cesura può trovare i suoi elementi d'integrazione, ma anche eventuali momenti di frattura, laddove sono necessari per approfondire aspetti che altrimenti andrebbero perduti per sempre rischiando così di impoverire il processo di ricostruzione delle evoluzioni reali del tessuto spazio-temporale della città.

In questo continuo presentarsi del concetto del limite (fra natura e artificio, passato e futuro, analogico e digitale, città e campagna) il paesaggio urbano ha trovato nella storia le sue stesse forze generatrici e riproduttrici, annullando le logiche delle contrapposizioni nette. Ed è proprio in questo senso che in *Paesaggi milanesi* si propongono alcune importanti riflessioni sull'idea del limite e su come tale concetto sia radicalmente mutato nel corso degli anni, giungendo a farsi espressione di questioni tecnologico-ambientali ben più ampie che caratterizzano non solo Milano, ma il suo intero territorio metropolitano, la regione e forse tutti i paesaggi contemporanei.

Ecco allora che le categorie di lettura del paesaggio urbano milanese si arricchiscono di continui rimandi ad aspetti tecnici, variabili, documenti, citazioni e ricordi che si collocano sempre a metà fra esperienze collettive e individuali, fra la città che è stata, che è oggi e che potrebbe essere.

In un succedersi di sollecitazioni sui possibili livelli di lettura multisensoriale del paesaggio urbano, il concetto di limite si avvicina sempre più alla definizione di soglia.

L'analisi delle componenti morfogenetiche del paesaggio milanese non si ferma alla ricostruzione dell'evolversi dei confini urbani. Al contrario, diventa occasione per comprendere come siano mutate nel tempo le distinzioni nette fra quartieri, infrastrutture, industrie e campagna, in un processo di evoluzione giocato fra resistenze dei luoghi e unificazione di saperi e linguaggi del costruire. La lettura approfondita del paesaggio del Municipio 4 ricostruisce l'evoluzione dalla *forma urbis* radiocentrica all'attuale configurazione multipolare, come "una città dentro la città" che nega il concetto di limite. La presenza di attori e usi specificamente legati alla storia dei luoghi, di fatto, restituisce anche l'impossibilità di operare sui quartieri residenziali e sulle infrastrutture ferroviarie (Rogoredo) in modo centralizzato e omologante.

Anche le riflessioni condotte sui paesaggi residenziali e sui protagonisti che hanno modellato l'evoluzione della città evidenziano la centralità delle aree di bordo nelle quali si mescolano ormai abitanti, attività, funzioni e anche criticità e conflittualità. La mutazione totale della geografia degli attori e la loro mescolanza fra pratiche, spostamenti e interessi culturali ed economici, richiede una capacità progettuale che non può fermarsi ai ricordi della città del passato, ma deve necessariamente proiettare nuovi modelli di convivenza municipale. E nel saper leggere le diverse forme di periferizzazione della città si rintraccia forse il limite che, più di qualsiasi altro, è cambiato nel passaggio dalla città moderna a quella postmoderna. Un limite dai bordi sempre più effimeri che si ripropone nelle continue modificazioni, de-funzionalizzazioni e ri-densificazioni in atto.

Il volume si conclude con una post fazione dell'epistemologa Eleonora Fiorani sull'evoluzione del senso del luogo e con un commento per immagini, di Giovanni Castaldo, sui luoghi citati nel testo.

Nel ragionare sulle possibili traiettorie di lettura multidimensionale e multi-attoriale dei paesaggi milanesi, Schiaffonati delinea alcune indicazioni fondamentali per il progetto della città. Attraverso la lettura integrata di tutte le forze e componenti che convivono e si confrontano negli ambiti di soglia del paesaggio urbano, riafferma la centralità dei processi democratici nella costruzione della *polis*, ripartendo dal basso per procedere progressivamente verso l'alto, riconnettere, intrecciare, non dimenticare e costruire i nuovi luoghi della socialità.

Note

1. Si fa riferimento in particolare alla trattazione sul rapporto fra *Landscape* e *mindscapes* che emerge da documenti quali la "Convenzione Europea del Paesaggio", la "Convenzione internazionale sulla protezione del patrimonio mondiale culturale e naturale" dell'UNESCO e il "Codice Urbani". Cfr. Tagliagambe, S. (2018), *Il paesaggio che siamo e che viviamo*, Castelvechi, Roma, IT, pp. 13-19.

2. Cfr. Schiaffonati, F. (2016), *Paesaggio italiano. Viaggio nel paese che dimentica*, Lupetti, Milano, IT. Recensito in EWT #13/14 2016: http://www.ecowebtown.it/n_13/13_19-angelucci-it.html.

Un progetto per gli scali ferroviari milanesi

Autori: Giovanni Castaldo, Adriana Granato (a cura di)
Editore: Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna (RN), IT
Anno: 2015
Pagine: 146



Recensione di: **Filippo Angelucci**

Nei passaggi conclusivi del film *The Untouchables*, di Brian De Palma, le azioni si svolgono nell'atrio della *Union Station* di Chicago. È un'estenuante attesa dell'uomo chiave – il fatidico “ragioniere” con il suo libro mastro – che permetterà all'agente federale Eliot Ness di acquisire le prove di accusa per portare a processo Al Capone. La scena è ambientata tutta all'interno della stazione, nel suo passaggio nevralgico delle scale dell'atrio. Si vedono scorrere le attività che caratterizzavano flussi e funzioni di un tradizionale scalo ferroviario: persone che si salutano velocemente, viaggiatori che si affrettano per non perdere il treno o che attraversano faticosamente l'atrio con i loro pesanti bagagli. In questo ritmo di flussi che si presenta a tratti lento e, in alcuni passaggi, più spedito, i protagonisti del film hanno tutto il tempo per appostarsi nei punti strategici dell'atrio, in attesa di scatenare il loro piano che si rivelerà particolarmente movimentato e cruento.

Nella *routine* delle azioni messe in scena dal film si colgono i caratteri moderni di una stazione ferroviaria. Si tratta di un'infrastruttura specificamente dedicata ai trasporti, costituita da spazi di esclusivo attraversamento e per brevi soste.

Oggi le stazioni non sono più questo. Neanche gli scali ferroviari ormai defunzionalizzati o abbandonati sono destinati a rinascere come spazi dedicati esclusivamente al trasporto, per aspettare convogli o essere attraversati velocemente.

Proprio su quest'ultimo aspetto si colloca la raccolta di saggi *Un progetto per gli scali ferroviari milanesi*, curata da Giovanni Castaldo e Adriana Granato e pubblicata dalla Maggioli Editore nella collana Politecnica.

Il tema posto al centro delle riflessioni riguarda le prospettive di sviluppo ed evoluzione degli scali ferroviari dismessi dell'area metropolitana di Milano, attraverso programmi, proposte e progetti che si sono succeduti negli ultimi trenta anni, fino all'accordo di programma stipulato fra Comune di Milano, Ferrovie dello Stato e Regione Lombardia.

Il volume ricostruisce queste attività di collaborazione fra diversi attori pubblici e privati, evidenziandone il dibattito sviluppatosi intorno all'evoluzione di significati e funzioni dell'idea di stazione. In particolare, i contributi si soffermano sul senso e sugli obiettivi che un progetto urbano è oggi chiamato ad affrontare e integrare nella riqualificazione degli scali ferroviari dismessi.

In questo percorso si colloca anche l'entrata in gioco, dal 2015, della Città Metropolitana di Milano che contribuisce ad ampliare il valore strategico delle iniziative di riqualificazione degli scali milanesi, prospettando ricadute che si estendono su aree sempre più vaste del territorio urbano.

Come precisano i curatori, di certo, con i processi di defunzionalizzazione industriale delle città, anche a Milano gli scali ferroviari non assolvono più la loro originaria funzione di infrastrutture esclusive per i trasporti. Localizzati lungo la corona ferroviaria esterna che, in passato, delimitava

le aree dell'espansione urbana radiale o demarcava l'inizio delle zone a prevalente uso industriale, oggi, gli scali si ritrovano a occupare posizioni nevralgiche in zone che, a pieno titolo, costituiscono le nuove centralità della città multipolare.

La raccolta di saggi è articolata in tre sezioni che restituiscono l'intenso dibattito che ha visto coinvolti studiosi, ricercatori ed esperti di varie discipline del progetto, della pianificazione, dei trasporti e del management territoriale.

Nella prima sezione, le relazioni di docenti del Politecnico di Milano evidenziano i valori strategici degli scali ferroviari per ricomporre le cesure generate con la crescita urbana diffusa. Tali discontinuità hanno determinato l'abbandono degli scali, trasformandoli in aree occupate abusivamente nelle quali si concentrano le principali cause di abbassamento dei livelli di sicurezza urbana. In questo senso, assume centralità sia la visione di area vasta, finalizzata a ricomporre gli squilibri economici, sociali e di servizio emersi a livello metropolitano, sia la visione ambientale, mirata a fare degli interventi sugli scali le opportunità per riallacciare le continuità ecologiche, paesaggistiche ed ecosistemiche interrotte dallo *sprawl* urbano e dalle stesse linee ferroviarie (Mussinelli). Gli scali, nella loro posizione strategica di confine, presentano le caratteristiche fondamentali per trasformarsi da attuali "non luoghi" in nuove centralità nelle quali "intensificare" funzioni e servizi utili per riallacciare quartieri storicamente separati dalla ferrovia (Camagni). Per progettarne una riqualificazione di ampio respiro, non è sufficiente prevederne trasformazioni solo di ordine quantitativo e volumetrico, ma è soprattutto necessario superarne la loro identità di recinti che operano a livello spaziale, operando attraverso un progetto urbano che si sofferma sulle connessioni e ricuciture da stabilire tra le parti separate della città (Pasqui). In questo senso, entrano in crisi anche le logiche del *masterplan* unitario, stabilito a livello metropolitano per tutti gli scali ferroviari e si delineano invece prospettive di intervento fondate su una progettualità che opera sugli spazi e sui tempi, integrando più livelli propositivi, secondo logiche sistemiche e incrementalmente di sostenibilità progressive (Montedoro).

La seconda sezione raccoglie contributi di ricerca sviluppati da studiosi del Politecnico di Milano che esplorano i possibili percorsi metodologici per sperimentare nuove forme di progettazione urbana integrata. Si prospettano diversi approcci e strumenti. È possibile agire sulle indagini di ascolto esplorativo delle potenzialità degli spazi aperti, delle aree di confine e dei caratteri funzionali degli scali rispetto alle richieste in continua evoluzione espresse dalla collettività (Fior e Giudici). È necessario sviluppare gradi di flessibilità dello strumento *masterplan*, distinguendo fra livelli invariabili e variabili, secondo le mutazioni delle esigenze degli abitanti e delle caratterizzazioni funzionali e produttive della città (Granato). Si rileva il valore fondamentale del pensiero strategico per semplificare i processi autorizzativi, abbattere le barriere all'ingresso degli capitali d'investimento esteri e operare sugli scali attraverso il coinvolgimento di *player* che operano sui mercati globali (Celani). Non per ultimo, si evidenzia l'urgenza di operare attraverso progetti che intervengono non solo per rigenerare le aree urbane abbandonate e rilanciare il mercato immobiliare delle zone limitrofe, ma soprattutto per rilanciare il valore di "bene comune" degli scali ferroviari, come infrastrutture in grado di rinnovare il processo di costruzione della qualità della città pubblica (Castaldo).

Nell'ultima sezione, i contributi provenienti da attori che operano presso istituzioni pubbliche e private, confermano la visione integrata e multi-attoriale che si rende necessaria per affrontare la complessa sfida della riqualificazione/rigenerazione degli scali ferroviari. Ne emerge una progettualità che deve lavorare anche: sui processi amministrativi e di governo urbanistico a livello comunale (Tancredi/Comune di Milano); sull'innalzamento delle performance trasportistiche senza eludere le esternalità positive sulla città (Leopardi/FS-Sistemi Urbani S.r.l.); sul miglioramento ambientale, per attuare interventi temporanei di riqualificazione e rigenerazione delle aree abbandonate, attraverso tecniche di *préverdissement* (Bisogni/Nuova Qualità Ambientale S.r.l.); sulle capacità regolative degli Accordi di programma per governare interventi compositi e anche provvisori, in attesa di soluzioni e funzioni più definite che richiedono tempi lunghi e complesse trattative fra più attori e istituzioni (Bazzani/Studio Legale Amministrativisti Associati).

How Will We Live Together

la 17. Mostra Internazionale di Architettura curata da Hashim Sarkis *

Se la Biennale di Architettura del 2018 fu occasione per parlare dello spazio libero e gratuito, elemento indispensabile del nostro abitare, omesso in tanti sviluppi recenti, con Hashim Sarkis si allarga l'orizzonte a tutte le questioni oggi sollevate dal vivere insieme. Ha esordito così Paolo Baratta, Presidente della Biennale di Venezia. Vivere insieme significa darci carico in anticipo delle crisi potenziali e dei problemi che non trovano adeguata soluzione, e spesso neppure adeguata attenzione, nello spontaneo sviluppo delle nostre economie e delle nostre società, alle quali occorrono oggi maggiore consapevolezza e una vasta e coraggiosa progettualità.

I mutamenti in atto, oltre a quelli già occorsi che ci trovano in ritardo, e i mutamenti attesi, chiedono tutti di essere presi seriamente in considerazione, così come le necessità che ne conseguono e le inadeguatezze di molte delle risposte date; ma chiedono anche nuove energie per affrontarli, consapevolezza dei conflitti e degli ostacoli, ma chiedono anche conoscenza di azioni compiute e progetti attuati, riconoscibili come esperienze ricche di suggerimenti e proposte, e quindi riconoscibili come esempi.

Nel mondo si manifesta un accentuato dualismo. Il divario tra le condizioni presenti dell'abitare e quelle auspicabili è qualitativamente diverso nelle diverse parti della terra. In una vasta area del pianeta la questione dell'abitare si pone tuttora nei suoi termini tradizionali ed elementari (spazi per proteggersi, per vivere, per condizioni abitative umanamente adeguate, spazi pubblici). Altre parti del mondo sono avviate verso nuove fasi del loro sviluppo nelle quali mutano (o sono già mutate) le condizioni del produrre, quelle dell'organizzazione del lavoro e degli scambi, della organizzazione delle società, delle comunità e dei nuclei famigliari, verso realtà diverse spesso assai diverse da quelle per le quali sono stati pensati e realizzati gli sviluppi del territorio e quelli urbani ed edilizi del recente passato. Rimaniamo in attesa della ricerca del curatore di questa 17. edizione Hashim Sarkis, e del contributo dei singoli paesi partecipanti, esempi di progettazione che oltre a informarci meglio su tante realtà e sulle tendenze e sui conflitti presenti, offrano alla nostra speranza l'immagine di un mondo che è al lavoro per affrontare quelle questioni e, in particolare, di un mondo dell'architettura che viene impegnato nel riflettere, immaginare, realizzare nuove soluzioni. Sapere che in diverse parti del mondo si è al lavoro per questa nuova progettualità è di per sé parte di un nuovo "vivere insieme" per il quale la Biennale si offre come luogo ideale.

Hashim Sarkis ha annunciato il titolo della 17. Mostra Internazionale di Architettura, *How will we live together?* e ha spiegato la sua scelta con le seguenti parole: «Abbiamo bisogno di un nuovo contratto spaziale. In un contesto caratterizzato da divergenze politiche sempre più ampie e da disuguaglianze economiche sempre maggiori, chiediamo agli architetti di immaginare degli spazi nei quali possiamo vivere generosamente insieme: insieme come esseri umani che, malgrado la crescente individualità, desiderano connettersi tra loro e con le altre specie nello spazio digitale e in quello reale; insieme come nuove famiglie in cerca di spazi abitativi più diversificati e dignitosi; insieme come comunità emergenti che esigono equità, inclusione e identità spaziale; insieme trascendendo i confini politici per immaginare nuove geografie associative; e insieme come pianeta intento ad affrontare delle crisi che richiedono un'azione globale affinché possiamo continuare a vivere. Gli architetti invitati a partecipare alla Biennale Architettura 2020 sono incoraggiati a coinvolgere nella loro ricerca altre

figure professionali e gruppi di lavoro: artisti, costruttori, artigiani, ma anche politici, giornalisti, sociologi e cittadini comuni. In effetti la Biennale Architettura 2020 vuole affermare il duplice ruolo, spesso trascurato, dell'architetto, che è quello di affabile convocatore e custode del contratto spaziale.

Allo stesso tempo la Biennale Architettura 2020 vuole anche affermare l'idea che è proprio in virtù della sua specificità materiale, spaziale e culturale che l'architettura ispira i vari modi in cui viviamo insieme. In tal senso chiediamo ai partecipanti di evidenziare quegli aspetti del tema principale che sono prettamente architettonici. I curatori delle partecipazioni nazionali saranno chiamati ad affrontare uno o più sottotemi della Mostra. Il bisogno di un'edilizia sociale più inclusiva e di strumenti innovativi per un tessuto urbano e territoriale più connettivo è ancora urgente sia nelle economie emergenti che in quelle avanzate. Il 2020 è stato spesso definito come una pietra miliare sulla via verso un futuro migliore. Molte nazioni e città hanno elaborato una propria "Vision 2020". L'anno è alle porte. Guardiamo all'immaginario architettonico collettivo per andare incontro a questa occasione epocale con creatività e coraggio.»

La 17. Mostra Internazionale di Architettura presenterà, come di consueto, le Partecipazioni Nazionali con proprie mostre nei Padiglioni ai Giardini e all'Arsenale, oltre che nel centro storico di Venezia. Anche per questa edizione si prevedono selezionati Eventi Collaterali, proposti da enti istituzioni internazionali, che allestiranno le loro esposizioni e le loro iniziative a Venezia in concomitanza con la 17. Mostra.

Sito web ufficiale della Biennale Architettura 2020: www.labiennale.org Hashtag ufficiali: #BiennaleArchitettura2020 #HowWillWeLiveTogether

* Il testo è tratto dalla conferenza stampa del 16 luglio 2019 per la presentazione di Hashim Sarkis, Curatore della 17. Mostra Internazionale di Architettura che si terrà a Venezia (Arsenale e Giardini), dal 23 maggio al 29 novembre 2020, con la vernice riservata ai giornalisti per la pre-apertura del 21 e 22 maggio 2020.



Hashim Sarkis, Paolo Baratta_Photo by Jacopo Salvi, Courtesy La Biennale di Venezia

JOURNAL of SUSTAINABLE DESIGN
Eco Web Town

Rivista semestrale on line | Online Six-monthly Journal
Edizione Spin Off SUT - Sustainable Urban Transformation
Rivista scientifica semestrale on line accreditata ANVUR



ISSN 2039-2656

#20

II/2019 31 dicembre 2019
www.ecowebtown.it/n_20/

