

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



**SCALI FERROVIARI, DA INFRASTRUTTURE
DI TRASPORTO AD AREE URBANE**

Comitato Scientifico:

Oliviero Baccelli
CERTeT, Università Bocconi, Milano

Paolo Costa
già Presidente Commissione Trasporti Parlamento
Europeo

Alberto Ferlenga
Università Iuav, Venezia

Giuseppe Goisis
Filosofo Politico, Venezia

Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma

Stefano Maggi
Università di Siena

Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni
Ecole Nationale Supérieure d'Architecture,
Strasbourg

Marco Pasetto
Università di Padova

Franco Purini
Università La Sapienza, Roma

Michelangelo Savino
Università di Padova

Enzo Siviero
Università telematica E-Campus, Novedrate

Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais

Luca Tamini
Politecnico di Milano

Maria Cristina Treu
Architetto Urbanista, Milano

Rivista quadrimestrale
settembre-dicembre 2018
anno XVIII, numero 52

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 - 30121 Venezia
e-mail: laura.facchinelli@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

2018 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di dicembre 2018

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

TRASPORTI

- 5 SCALI FERROVIARI, DA INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO AD AREE URBANE**
di Laura Facchinelli
- 7 SCALI FERROVIARI, DA INFRASTRUTTURA A RISORSA URBANA**
di Michelangelo Savino
- 15 EVOLUZIONE DEL SERVIZIO MERCI PER FERROVIA**
di Stefano Maggi
- 21 RIPENSARE GLI SCALI MERCI**
intervista a Carlo De Vito a cura di Laura Facchinelli
- 29 LE TRASFORMAZIONI DEGLI SCALI MERCI DISMESSI. CONSIDERAZIONI ECONOMICHE**
di Oliviero Baccelli
- 35 MILANO, SCALI FERROVIARI E TRASFORMAZIONE DELLA CITTÀ**
di Laura Montedoro
- 45 SCALI FERROVIARI A GENOVA, POTENZIALITÀ INESPRESSE**
di Francesco Gastaldi
- 53 SCALO MERCI: TRASFORMAZIONI E PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE PER VERONA SUD**
di Angelo Bertolazzi
- 59 UN PARCO NELL'AREA DELL'EX SCALO DI PORTA NUOVA, UN'OCCASIONE PER UNIRE LA CITTÀ**
di Ilaria Segala
- 63 TRE SCALI FERROVIARI IN VENETO, POTENZIALITÀ E PROGRAMMI**
di Giulia Ravagnan e Irene PAsian
- 69 AREE FERROVIARIE IN EMILIA ROMAGNA: UN PATRIMONIO DA SFRUTTARE**
di Simona Tondelli ed Elisa Conticelli
- 77 LUNGO IL BINARIO. IL CASO STUDIO DEGLI EX-MAGAZZINI DI APPROVVIGIONAMENTO FERROVIARIO A NAPOLI**
di Anna Attademo, Enrico Formato e Michelangelo Russo

83 STAZIONI IMPRESEZIATE, CASELLI E ALTRI FABBRICATI: ESPERIENZE DI RIUSO DEL PATRIMONIO FERROVIARIO MINORE
di Giovanni Saccà

89 LA RIGENERAZIONE DEGLI SCALI FERROVIARI IN EUROPA. TRE ESPERIENZE A CONFRONTO
di Stefano Recalcati e Chiara Fraticelli

99 GLI SCALI FERROVIARI IN FRANCIA, TRA CONSERVAZIONE E RIGENERAZIONE URBANA. IL CASO DELLO SCALO DI VITRY SUR SEINE
di Stefano A Cannata e Rossella Maspoli

107 LA RISTRUTTURAZIONE DEL CORRIDOIO FERROVIARIO CENTRALE DI MONACO. UN ESEMPIO DI POLITICA REDISTRIBUTIVA PER LA COSTRUZIONE DI BENI PUBBLICI
di Chiara Mazzoleni

cultura

115 LE OFFICINE GRANDI RIPARAZIONI A TORINO
di Silvia Saccomani

121 GRANDI TRASFORMAZIONI URBANE, UN DIBATTITO A MILANO
di Gabriele Pasqui

123 PADOVA, BOLZANO, SIENA: I NOSTRI CONVEGNI
di Laura Facchinelli

Rail Yards, from transport infrastructure to urban areas

by Laura Facchinelli

There is a major theme in twenty-first century urban planning: it is the revitalization of large abandoned industrial areas, and in particular rail yards that no longer serve the freight transport system. Historically, railways were conceived to serve passenger and freight transportation within the same facilities. In fact, the nineteenth-century configuration of stations, which remained unchanged until recent decades, included a building for travelers adjacent to the tracks for passenger train circulation and storage, and nearby, a group of tracks reserved for handling trains designated for what in the procedural handbooks was defined as "the transportation of things". These trains were assembled and re-assembled in the rail yards by the shunters, and sent on their way to their various destinations. The organizational transformation in the late twentieth century led to a concentration of freight trains (very few, unfortunately, given the overwhelming prevalence of road transport) in specific intermodal centres and the progressive decommissioning of freight yards which existed in almost every station. Though abandoned, these yards continued to separate sections of the city, leading to neglect and increasingly evident urban decay.

Awareness of the potential for regenerating these areas has grown, but only recently, among a tight circle of administrators. The idea that these "voids" can become the heart of plans for new urban areas pulsating with life is shared solely by administrators who can envision the medium to long term, are able to interact with a multiplicity of subjects, and are open to innovative ideas from architects and city planners. For a commitment that, in addition to drawing immediate consensus, looks to the future.

In this issue dedicated to the theme of transforming rail yards, we feature an interview that offers the point of view of the railway company that owns the freight yards. We also highlight the case of Milan, the only city in which city administrators have developed concrete projects for seven abandoned rail yards in cooperation with FS, the Italian railway company, and have begun to implement them. Other cities have recently begun to address the problem: our overview spans the Veneto region, with a focus on Verona, the Emilia Romagna region and the city of Naples. This is followed by a survey of some of the transformation projects that have had successful outcomes in other European countries, illustrating two case studies in France and Germany.

The abandoned assets of Ferrovie dello Stato railway include not only freight yards, but a series of other areas and service buildings: car repair shops, warehouses, switching yards, staff facilities, offices. This opens up many other paths for intervention: from a simple sale-reuse to an actual architectural and functional redesign. An exemplary case is that of the Officine Grandi Riparazioni in Turin which, when maintenance work on the engines and tracks ceased, was transformed into a major cultural production centre. And it is significant that this operation took place in a city which, in recent decades, was capable of implementing renewal by focusing on the theme of railways: burying tracks and adding a new, important High Speed train station, which in turn generated dynamic urban relationships.

The regeneration of abandoned rail yards has triggered an interdisciplinary discussion spanning city planning (rethinking the spaces), architecture (the design of beauty and function), economic assessment (with a multiplicity of interests involves), and social and psychological issues (given that the transformation of spaces influences lifestyles).

Nor can we forget the dialectic between city and suburb. The rail yards are "suburb" in the sense that they are far away and unrelated to the active centre of the city. But they are often "extraneous bodies" adjacent to the city centre, capable – if intelligently designed – of generating new hubs.

The theme of rail yards is linked to the theme of shopping malls that we addressed in the last issue of our magazine. Consider the vast developments that occupy properties beyond the inhabited areas of the city. Try to imagine the possible re-use of former industrial areas (in particular the lands owned by the railroads) which could come back to life as shopping areas, reclaiming obsolete areas and preventing additional landtake.

Whatever the planned use of the revitalized rail yards, it is conceivable to preserve traces of memory by re-using the buildings when they are significant examples of industrial archaeology, and when possible, other structures (from decommissioned tracks, to switching apparatus, to the signals, etc.) that are of interest to technical history, and are, at the same time, constituent signs of place. These choices, which have already been tested in other countries, may also help to defend our collective identity.

Scali ferroviari, da infrastrutture di trasporto ad aree urbane

di Laura Facchinelli

C'è un grande tema, nella progettazione urbana degli anni duemila: è il recupero delle grandi aree produttive dismesse, e in particolare degli scali ferroviari non più utilizzati per il sistema del trasporto merci. Storicamente le ferrovie sono state concepite per svolgere il servizio viaggiatori e quello delle merci nell'ambito dello stesso impianto. Infatti l'impostazione ottocentesca delle stazioni, che si è mantenuta fino a pochi decenni fa, prevedeva un fabbricato viaggiatori in adiacenza ai binari di circolazione e sosta dei treni per il trasporto di persone e, a poca distanza, un fascio di binari adibiti alle operazioni sui convogli adibiti a quello che, nei manuali di procedura, veniva definito "trasporto delle cose". Quest'ultimi convogli venivano scomposti e ricomposti, negli scali, a cura dei manovratori, e infine rispediti per le varie destinazioni. La trasformazione organizzativa di fine Novecento ha portato alla concentrazione dei treni merci (pochi, purtroppo, dato il ben noto squilibrio a favore del trasporto stradale) in appositi centri intermodali e il progressivo abbandono degli scali, presenti pressoché in tutte le stazioni. Questi, ormai inutilizzati, hanno continuato a separare parti di città, generando trascuratezze e sempre più evidenti situazioni di degrado.

La consapevolezza di una possibile rigenerazione di quelle aree è stata acquisita, ma solo di recente e da una cerchia ristretta di amministratori. L'idea poi che quei "vuoti" possano costituire il fulcro per la progettazione di nuove aree urbane pulsanti di vita appartiene solo agli amministratori capaci di agire in una prospettiva a medio-lungo termine, di confrontarsi con una molteplicità di soggetti, di aprirsi alle idee innovative di architetti e urbanisti. Con un impegno che, al di là del consenso immediato, sia rivolto al futuro.

In questo numero dedicato al tema della trasformazione degli scali ferroviari proponiamo subito, in un'intervista, il punto di vista della società ferroviaria, proprietaria degli scali. Poniamo poi in evidenza il caso Milano, l'unica città dove gli amministratori hanno elaborato, d'intesa con le FS, progetti concreti per i sette scali merci dismessi, e ne hanno avviato l'attuazione. Altre città hanno iniziato da poco ad affrontare il problema: ed ecco una panoramica che abbraccia il Veneto, con un primo piano su Verona, l'Emilia Romagna e la città di Napoli. Segue una panoramica su alcune operazioni di trasformazione felicemente risolte in altri paesi europei, con illustrazione di due casi studio in Francia e Germania.

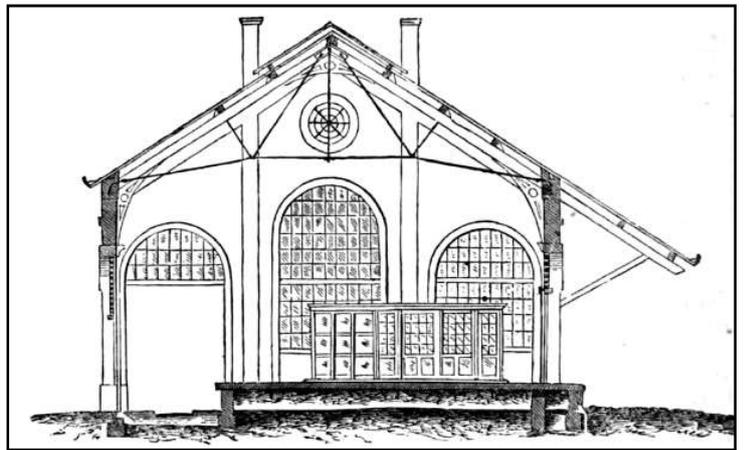
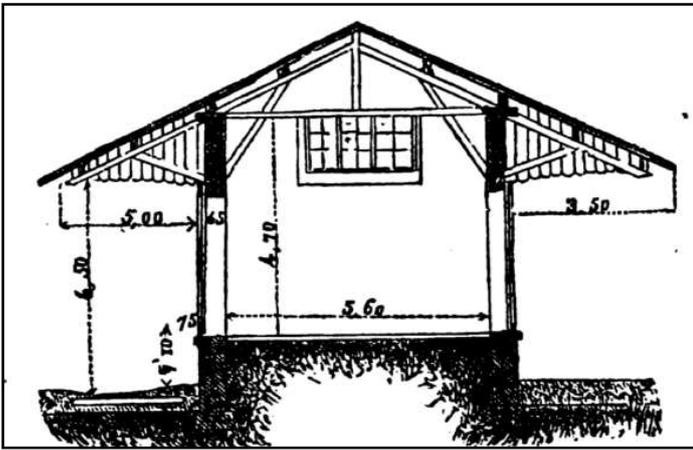
Il patrimonio dismesso dalle Ferrovie non comprende soltanto gli scali merci, ma una serie di altre aree e fabbricati di servizio: officine, magazzini, depositi, locali per il personale dell'esercizio, sedi per uffici. Pertanto si moltiplicano le possibili modalità di intervento: dalla semplice vendita-riuso alla vera e propria riprogettazione architettonica e funzionale. Esempio il caso delle Officine Grandi Riparazione di Torino che - abbandonate le attività di manutenzione su locomotori e materiale rotabile - è stata trasformata in grande centro produttore di cultura. Ed è significativo che questa operazione sia stata compiuta in una città che, nei decenni recenti, ha saputo rinnovarsi proprio lavorando sul tema delle ferrovie: interrando binari e accogliendo una nuova, grande stazione dell'Alta Velocità, a sua volta generatrice di dinamismi urbani.

Il recupero delle aree ferroviarie dismesse innesca un confronto interdisciplinare fra urbanistica (ripensamento degli spazi), architettura (progettazione di bellezza e funzionalità), valutazioni economiche (con una molteplicità degli interessi coinvolti), aspetti sociali e psicologici (dato che la trasformazione degli spazi influenza le modalità di vita).

Non possiamo dimenticare la dialettica centro-periferia. Gli scali sono "periferia" nel senso di lontananza-estraneità rispetto al centro attivo della città. Ma spesso si tratta di "corpi estranei" adiacenti al centro, e comunque capaci - se riprogettati con intelligenza - di generare nuove centralità.

Il tema degli scali ferroviari si collega con quello dei centri commerciali che abbiamo affrontato nel precedente numero della rivista. Pensiamo ai vasti insediamenti che occupano terreni al di fuori dell'abitato. E proviamo a immaginare, invece, il possibile riuso delle aree ex produttive (in particolare proprio di quelle ferroviarie), che potrebbero acquistare nuova vita proprio attraverso le attività del commercio. Recuperando le zone morte ed evitando nuovi consumi di suolo.

Qualunque sia la nuova destinazione delle aree ferroviarie rivitalizzate, si può pensare di conservare i segni della memoria riusando gli edifici, quando siano testimonianze rilevanti di archeologia industriale, ma anche, per quanto possibile, alcune strutture (dai binari fuori esercizio, agli apparati di manovra, ai segnali ecc.), che presentino un interesse per la storia della tecnica, e al tempo stesso siano segni costitutivi dei luoghi. Queste scelte, già sperimentate in altri paesi, possono essere utili anche per difendere l'identità collettiva.



Gli scali ferroviari in Francia, tra conservazione e rigenerazione urbana. Il caso dello scalo di Vitry sur Seine

di Stefano A. Cannata e Rossella Maspoli

Le aree ferroviarie mercantili dismesse sono vuoti urbani creati dalla crisi del sistema infrastrutturale industriale e possono essere considerati come opportunità per la rigenerazione, in contesti urbani ormai saturi. Gli interventi sono condizione per risolvere criticità dovute al degrado dopo la dismissione, affrontando problematiche ambientali e paesaggistiche, sociali e culturali, economiche e trasportistiche, sia attraverso il riuso temporaneo che i processi di pianificazione e trasformazione. Si analizzano i modelli degli scali ferroviari in Francia, sui tipi costruttivi ottocenteschi e sul ruolo urbano dei mercati e delle industrie, in particolare riguardo all'area parigina.

Le politiche e i processi di trasformazione attuali sono analizzati, confrontando le esperienze francesi – dai piani nazionali alle operazioni locali – con gli approcci di “Transit Oriented Development” – TOD – e “Transport Development Areas” – TDA – e all'opposto, le strategie per il recupero temporaneo ad attività creative e d'inclusione sociale.

Infine, il caso di studio e di sperimentazione progettuale a Vitry sur Seine è emblema di un processo di dismissione e di uso temporaneo, in attesa di un piano di ricostruzione urbana in cui la conservazione dello scalo può assumere un ruolo culturale e testimoniale.

Scali ferroviari. Tipologie e architetture

Nella seconda metà dell'800, il linguaggio architettonico degli scali merci in Italia e in Francia sono equiparabili. Devono rispondere al principio di *utilità* che li rende riconoscibili e ne identifica la funzione e l'efficienza prestazionale. Cantalupi al riguardo affermava: “si devono costruire con semplicità, risparmiando in tal guisa delle spese per opere di decorazione che non avrebbero alcun motivo di esistere¹”.

Il modello tipologico-funzionale francese² è adeguato alla dimensione, alla morfologia e al ruolo urbano. I grandi scali di smistamento occupano aree attrezzate con rete di binari per ricevimento e manovra, dotate di fabbricati tecnici e magazzini, di edifici amministrativi di rappresentanza – come Straasbourg-Cronenbourg e Lill-Saint-Sauveur. I depositi sono dotati di binari tronchi, che si accostano ai piani caricatori delle merci, a una quota

Railway yards in France, between conservation and urban regeneration. The case of the rail yard at Vitry-sur-Seine

by Stefano A. Cannata and Rossella Maspoli

The decommissioned merchant railway areas are urban voids caused by the crisis of the industrial infrastructural system, and are to be considered opportunities for regeneration in saturated urban contexts. These interventions are essential to resolve the critical issues caused by the decay and their abandon, and to address issues inherent to the environment, the landscape, the social, cultural and economic problems and transport issues, both through temporary reuse and planning and transformation processes. The models of railway stations in France have been analysed in relation to nineteenth-century building types and the urban role of the markets and industry, considering the Paris area in particular. Current policies and transformation processes have also been analysed, comparing the French experiences - from national plans to local operations - to the approaches of “Transit Oriented Development” - TOD and “Transport Development Areas” - TDA and, conversely, strategies to temporarily restore creative activities and social inclusion. Finally, the case study and design experimentation at Vitry sur Seine is emblematic of a process of non-use and temporary use, in anticipation of an urban reconstruction plan in which the conservation of the railway areas can play a cultural role and serve as a witness to history.

Nella pagina a fianco, in alto a sinistra: sezione tipo di Magazzino merci comunemente fabbricato in Italia e in Francia (A. Cantalupi, *Trattato elementare di costruzione delle strade ferrate*, Galli e Omodei, Milano 1872); in alto a destra: sezione tipo di Magazzino merci comunemente fabbricato nel Nord della Francia (A. Perdonnet, *Traité élémentaire des Chemins de Fer*, Garnier Frères, Paris 1865). Al centro: Halle de Marchandise della Gare de Quimperlé, Bretagna. Stato attuale (Bruno Corpet, Wikimedia Commons). In basso: Centro polifunzionale della Gare Saint Sauveur, edifici dello scalo merci, progetto Franklin Azzi. Lille, Francia, 2009 (Maxime Dufour, Wikimedia Commons).

1 Antonio Cantalupi, *Trattato elementare di costruzione delle strade ferrate*, Galli e Omodei, Milano 1872.

2 August Perdonnet, *Traité élémentaire des Chemins de Fer*, Garnier Frères, Paris 1865.



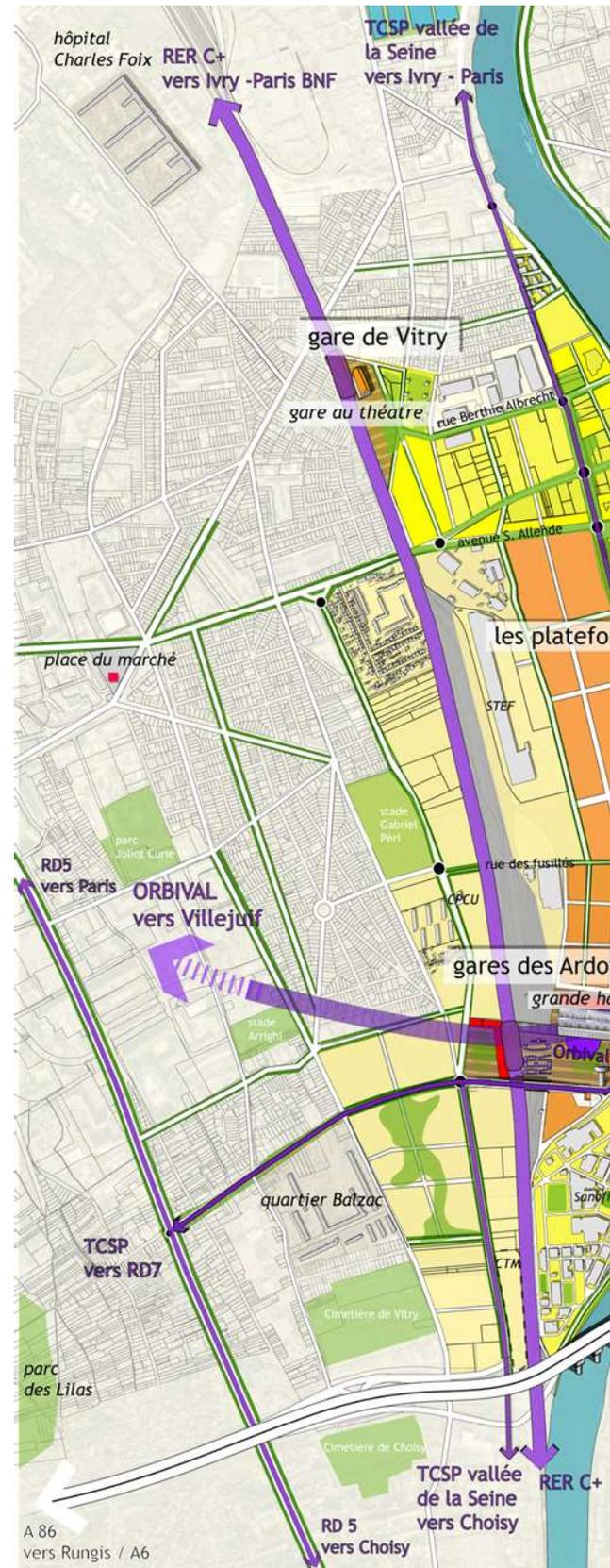
1 - Il piano guida di trasformazione delle ZAC Seine-Gare de Vitry e Ardoines. Stato attuale. Fonte delle due immagini in questa pagina: Ville de Vitry sur Seine, PLU 1.3, *Rapport de Presentation, Dispositions du PLU, Vitry sur Seine*, 2013, Modificato il 9 dicembre 2015.

2 - Il piano guida di trasformazione delle ZAC Seine-Gare de Vitry e Ardoines. Stato di previsione.

dal piano del ferro – mediamente di 1,05 m – che favorisce il carico e scarico.

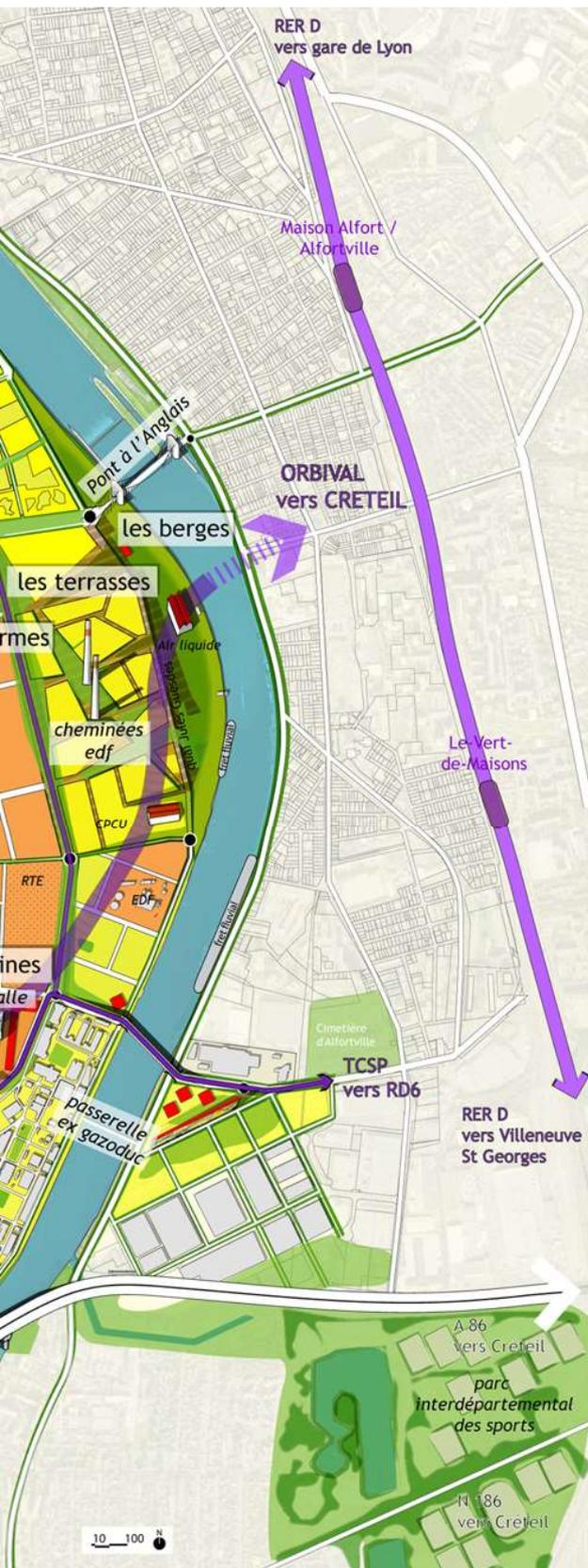
Nei tipi comuni di “Gare aux Marchandises” sono presenti solo aree di smistamento e fabbricati a magazzino. Negli scali misti, l’architettura delle parti per viaggiatori è generalmente composta da un corpo principale a più piani e da corpi laterali a un piano, simmetrici. Le stazioni secondarie, invece, si compongono di un semplice corpo a due piani cui si aggiunge un corpo minore di servizio e merci.

Nei magazzini merci, la forma del fabbricato è quella di un rettangolo disposto con uno dei lati maggiori parallelo ai binari e il suo opposto affacciato al piazzale delle merci, ed è possibile distinguere due tipologie. Sono caratterizzati dalla tipica copertura a falda aggettante, con pensiline che sporgono da entrambi i lati; in alternativa il binario di servizio è interno al fabbricato, in modo



da accogliere i vagoni. Nei lati maggiori si trovano aperture dotate di grandi imposte scorrevoli, dove i vagoni merci si attestano a una distanza multipla di 8,50 m.

La “Halle à Marchandise” ha una struttura modulare, tale da poter essere ampliata demolendo solamente la facciata di testa. La copertura a falda è generalmente realizzata con capriate in legno, con contraffissi per sostenere la parte aggettante,



in Alsazia. Le tecniche costruttive subiscono un'evoluzione dagli anni '10, pur mantenendo la tipologia a campata unica almeno fino agli anni '30 del Novecento. Vengono sperimentati il calcestruzzo e la carpenteria metallica, con pilastri puntuali e copertura piana o curvilinea, che consentono luci maggiori³.

La patrimonializzazione e la conservazione

La semplicità tipologica, la vocazione utilitaria e l'adozione di materiali di lunga durata hanno permesso di adattare gli edifici all'evoluzione del traffico merci, fino alla fine del '900. Un numero rilevante di "Halles aux Marchandises" sono ancora esistenti, costruite fino agli anni '30 dalle Compagnie du Chemin de Fer "du Nord", "de Paris à Lyon", "de Paris à Orléans" e "du Midi"⁴. La modernizzazione e la riorganizzazione ferroviaria ne hanno poi determinato il trasferimento dalla "Réseau Ferré de France" alle amministrazioni locali, sollevando la questione della conservazione. Alla grande diffusione territoriale degli scali corrispondono le potenzialità di assunzione di un ruolo simbolico di memoria e identità locale, in relazione alla *modernità* e al lavoro industriale. Iniziative e processi di patrimonializzazione locale si sono indirizzati a riconoscere e preservare non solo stazioni, ma padiglioni merci, rimesse e officine, torri idriche e strutture di ingegneria del paesaggio ferroviario⁵.

In parallelo, i magazzini degli scali presentano ampie potenzialità di riuso adattivo, nel contesto di risanamento ambientale, ricostruzione e *ricucitura* del tessuto.

Politiche e processi di trasformazione in Francia

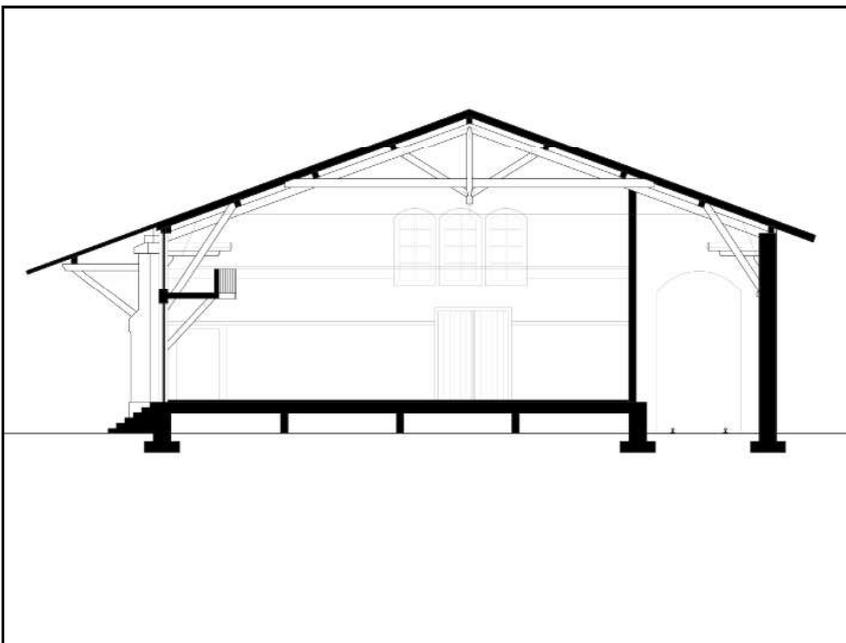
La dismissione degli scali merci è dovuta a diversi fattori: l'innovazione tecnologica dei sistemi operativi e la ridefinizione delle strategie trasportistiche, la dismissione delle aree industriali storiche al cui servizio si erano sviluppati i siti, ma anche le politiche economiche applicate ai servizi merci con la limitata attenzione alla qualità e le strategie di accentramento, che hanno favorito i collegamenti su strada. Il declino è, infatti, connesso alla carenza di politiche per le *autostrade ferroviarie* di alta capienza con infrastrutture di intermodalità, oltre al limitato sviluppo del modello trasportistico *short-line* - l'"Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP)" - per le movimentazioni locali.

³ Si è fatto riferimento agli Archivi SNCF, al *Centre des archives du monde du travail*, alla rivista *Ferrovissime* (in particolare n. 4/2008, n. 6/2008, n. 40/2011, n.48 /2012), alla *Revue d'histoire des chemins de fer* (in particolare n.20-21/1999, n. 40/2009).

⁴ Paul Smith (Ministère de la Culture), Association pour l'Histoire des Chemins de Fer (AHICF), *Le patrimoine ferroviaire protégé*, 2008, ha individuato e classificato per l'"inscription à l'inventaire supplémentaire et des monuments historiques" i principali edifici e opere d'arte ferroviaria. "Inventaire du patrimoine ferroviaire" sono stati elaborati, inoltre, da diversi Consigli Regionali.

⁵ In questa prospettiva, è significativa la promozione dell'associazione locale-nazionale e della FEDECRAIL con la pubblicazione della "Carta di Riga" (2005), come dichiarazione dei principi per la conservazione, il restauro e la manutenzione de l'"équipement ferroviaire historique", inteso come patrimonio di edifici e infrastrutture.

disposti su mensole in pietra da taglio; l'armatura è, alternativamente, in ferro-legno secondo il sistema Polonceau; il manto di copertura è in ardesia, tegole o lastre di lamiera; le pareti perimetrali sono costruite in mattoni pieni o conci di pietra squadrata, ma sono presenti tipi prefabbricati con tavolati verticali in legno di abete - come i primi fabbricati eretti nel 1847 a Rouen e Le Havre - e strutture miste a graticcio legno-muratura - come



3 - Halle à Marchandise di Vitry sur Seine. Veduta del prospetto corto sud e del prospetto lungo est dello scalo merci. Stato attuale Gare au Théâtre (Stefano A. Cannata).

4 - Gare au Théâtre, Vitry sur Seine. Sezione trasversale. Stato attuale (Stefano A. Cannata).

La decrescita del trasporto merci ferroviario in Italia come in Francia (13% dei volumi merci al 2015) è in contrapposizione ad altri paesi come Germania (33%), Austria (37%) e Svizzera (40%), benché il "Grenelle Environment Forum" – nella prospettiva delle politiche pubbliche per l'ecologia⁶ – abbia delineato come obiettivo di accrescere fino al 25% al 2022 il volume delle merci trasportate, rispetto al più inquinante transito stradale.

L'indagine sulla rete ferroviaria merci – condotta da "SNCF Réseau" nel 2014 – ha confermato, inoltre, condizioni di vetustà e degrado delle linee secondarie, prospettandone ulteriori chiusure in carenza di opere di manutenzione.

6 In questa prospettiva: CCE-SNCF, SNCF Freight, Campagna pubblicitaria *Sauvonslefret*, 2010; Comité d'entreprise SNCF FRET, *Cabine Emergences, Transport de marchandises. Changeons d'ère*, Report, 2016.

Il tema degli scali ha accresciuto la sua rilevanza in funzione della acquisita centralità urbana dei vuoti e del regime proprietario indiviso, che può permettere una pianificazione per interi comparti, con lunghi tempi di intervento. L'opzione è di sinergie pubblico-privato in termini di modelli insediativi misti residenziali, commerciali-terziari e dell'industria avanzata, in relazione a strategie di potenziamento dei trasporti pubblici.

La correlazione fra innovazione della mobilità-rigenerazione e sostenibile-risparmio di suolo, connota diversi modelli di pianificazione integrata.

Negli USA, l'approccio "Transit Oriented Development" - TOD⁷ fa riferimento alla pianificazione regionale basata sulle stazioni del trasporto pubblico su rotaia come siti da cui creare nuovi poli urbani, mirando alla riqualificazione socio-ambientale – in termini di rivitalizzazione, rinnovamento e pedonalità interna, attraverso interventi tesi alla mobilità dolce sostenibile – con obiettivi di ritorno economico per le amministrazioni locali, offrendo maggiore qualità urbana, servizi più efficienti e bonifiche di periferie.

In Gran Bretagna, il modello derivato delle "Transport Development Areas" - TDA⁸ traccia linee guida per uno sviluppo integrato che, a differenza dei TOD, appoggiandosi alle normative urbanistiche e agli strumenti di pianificazione già esistenti, crei lo sviluppo attorno a poli-nodi del trasporto pubblico. In Italia, per la pianificazione degli ex scali ferroviari a Milano, l'"Accordo di Programma" (2016) individua l'insediamento di nuove funzioni pubbliche attrattive, del verde, della mixità residenziale in relazione al piano della "Circle Line" ferroviaria per migliorare le connessioni metropolitane e infraurbane, incentrato su un sistema di mobilità sostenibile capillare.

7 Proposto da Calthorpe (C. P. *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*. Princeton Architectural Press, Princeton 1993) e sviluppato con il supporto dell'US High Speed Rail Association, è applicato con successo in particolare in aree urbane a crescente densità.

8 Royal Institution of Chartered Surveyors (RICS), *Transport Development Areas – Guide to Good Practice*, London 2002.

TRASPORTI & CULTURA N.52

Per il sistema di Parigi l'obiettivo primario è accrescere la policentricità dalle zone di decremento socio-economico, dove sono disponibili aree urbanizzate. L'approccio dei *transit villages* risponde ai piani per la costruzione di nuove comunità urbane ad alta densità, *mixité* funzionale e miglioramento dell'accessibilità, che hanno come occasione i vuoti degli scali e delle aree industriali contermini.

Le politiche in Francia sono comunque complesse, dal livello nazionale all'ambito locale⁹ fanno riferimento a territori storici e fortemente antropizzati, in conseguenza nelle *mutazioni* entrano in gioco – come nei casi milanesi – la capacità di “reinventing cities” e l'attenzione agli “usi temporanei”.

Il riuso e la trasformazione

Gli interventi di rigenerazione degli scali si muovono fra strategie *conservative*, *sostitutive* e *trasformativa*; molti interventi sono stati conclusi, altri sono in programma o in difficile corso di attuazione, integrati in ampi piani strategici.

Nel caso della *Gare de Lille-Saint-Sauveur* – nata come scalo merci nel 1865 e dismessa nel 2003 – il programma “Lille 3000” ha permesso di ripensarla come spazio culturale, attraverso un progetto a minimo intervento e basso costo. Il centro culturale (2009) è il risultato di un progetto *ready-made*, volto a stimolare creatività e cultura nel quartiere, la partecipazione pubblica e la conservazione sono i protagonisti. Il recupero dello scalo costituisce l'anticipazione di un progetto di ricostruzione urbana, iniziato nel 2012 con fasi di consultazione e di studio, fino all'apertura di un bando di dialogo competitivo, che ha selezionato l'“architecte-urbaniste du projet”. Dal 2015, dopo l'acquisizione da parte dell'ente territoriale pubblico “Métropole Européenne de Lille” – MEL dell'area, si ha la stesura del piano della “Zone d'aménagement concerté” - ZAC e l'apertura di una manifestazione di interesse rivolta agli operatori privati. La fase operativa (2018-30) prevede un centro terziario a nord – a complemento del centro culturale –, un “Cours” attrezzato al centro, un'ampia zona residenziale a sud – prefigurata con attenzione all'inclusione sociale – e un parco attrezzato a est¹⁰.

Un'altra grande trasformazione in corso, l'eco-quartiere di Clichy-Batignolles a Parigi¹¹, investe un'area storicamente segnata da attività logistiche e di trasporto con lo scalo di Saint-Lazare connesso alla *Petite Ceinture* ferroviaria e alla “Gare à Marchandise” di Batignolles. Il piano (2002-22) è considerato un caso esemplare di ri-sviluppo urbano durabile e sostenibile che riconnette i quartieri attraverso un parco urbano e un sistema di accessibilità pubblica. Il progetto quadro della ZAC ha però – come in altri casi parigini – trascurato l'opzione di conservazione di alcune fra le più antiche costruzioni ferroviarie, sia testimonialità della transizione costruttiva delle “Halles” dal legno al

metallo, sia elementi essenziali della memoria locale¹².

Nella stessa area parigina, interventi di riqualificazione diffusa a piccola scala sono, invece, volti al riuso di architetture e sedimi dello spazio ex ferroviario per creare percorsi di ri-naturalizzazione, spazi condivisi di agricoltura urbana e di attività creativa, attivatori dell'inclusione sociale.

La *Recyclerie* è un centro di attività indipendente polivalente, che riadatta parte degli spazi dello scalo nella Gare Ornano del 1869. La *Petite Ceinture* – il collegamento ferroviario merci interno a Parigi, sorto nella seconda metà dell'800 e in disuso dal 1934 – sull'esempio della *Promenade Plantée* e dopo il protocollo quadro fra Città di Parigi e SNCF Réseau (2006) è divenuto oggetto di azioni di sviluppo locale sostenibile. “La fabrique collective de la petite Ceinture” (2016) ha, inoltre, aperto a cittadini e associazioni l'accesso al bilancio partecipativo per il recupero di alcuni tratti¹³.

Dismissione, uso temporaneo e attesa di trasformazione. Il caso di Vitry sur Seine

Lo scalo merci di Vitry sur Seine¹⁴ è un caso emblematico delle politiche francesi, per diversi fattori: la posizione nella periferia storica parigina, il contesto di decremento socio-economico dopo la crisi dell'industria tradizionale, il vuoto quantitativamente significativo dello smistamento, la tipologia costruttiva storica della “Halle” (1865), il ruolo di polo urbano di scambio sociale assunti dallo scalo e dalla contigua stazione.

Nel complesso, il territorio della Val de Marne presenta criticità sociali, limiti di sviluppo economico e condizioni di degrado urbano riconosciute a livello nazionale, che hanno portato a sviluppare iniziative di pianificazione a diversi livelli.

Lo Stato ha indetto l'*Opération d'Intérêt National - OIN Orly-Rungis - Seine Amont*, attraverso un piano (2007) coordinato da una struttura pubblica di pianificazione, l'*Etablissement public d'aménagement EPA-ORSA*. L'obiettivo è di creare poli economici, dedicati alle tecnologie innovative e sostenuti da un progetto urbano con orizzonte al 2040. In attuazione dell'OIN, il progetto per la *Zone d'Amenagement Concerté - ZAC Seine Gare Vitry* riguarda la stazione e lo scalo, compresi nel territorio fra i bordi della Senna e la linea della ferrovia. Il piano è integrato al progetto del *Grand Paris Express*, con la nuova stazione ferroviaria della *Réseau Express Régional - RER C* prevista entro il 2020, che accrescerà la mobilità pubblica, ridurrà i tempi di percorrenza e con l'interramento delle linee permetterà di beneficiare di superfici ambientalmente recuperate. La fattibilità della trasformazione della ZAC è condizionata, quindi, dal miglioramento dell'accessibilità e dal coinvolgimento degli investitori immobiliari, privati

12 Frédéric Pillet, *Du bois au métal: les halles de la gare des marchandises des Batignolles*, «Paris Patrimoine», n. 3/2007 e il dibattito degli anni 2000. Cfr: <http://h.20-bal.com/istoriya/8878/index.html>.

13 <https://www.paris.fr/petiteceinture>.

14 Il testo e le prefigurazioni progettuali fanno riferimento alla tesi: Stefano Antonio Cannata *Gli scali ferroviari in Italia e in Francia. Il caso studio della Gare di Vitry sur Seine e la riprogettazione dell'area*. Relatori Rossella Maspoli, Silvia Gron. Politecnico di Torino, Corso di laurea magistrale in Architettura per il Restauro e la Valorizzazione del Patrimonio, 2017.

9 Il quadro pianificatorio fa riferimento a la *SRU, Solidarité et renouvellement urbains 2000*; i piani di sviluppo regionale *SCoT, Schéma de Cohérence Territoriale*. La legge nazionale per l'ambiente, *Grenelle II*, rinforza gli obiettivi dello *SCoT* e dei *Plan Locaux d'Urbanisme* comunale - *PLU*.

10 Ville de Lille Direction du Patrimoine Culturel, *Focus Gare Saint-Sauveur Lille*, 2017, Report.

11 <http://www.clichy-batignolles.fr/le-deroulement-du-projet-clichy-batignolles>.



5 - Prefigurazione della ZAC Seine-Gare de Vitry (Agence Obras, Atelier Germe & JAM et Agence BACA).

e istituzionali. Le fasi attuative (2015-30) riguardano lo *smantellamento* di un'area (435.000 m²) in cui sono presenti attività industriali obsolete e residenze degradate, e la ricostruzione e *densificazione* con la realizzazione di residenze (285.000 m²), uffici (55.000 m²), attività artigianali e produttive avanzate (65.000 m²), commercio (5.000 m²) e servizi (25.000 m²).

La rigenerazione urbana emerge come troppo ambiziosa rispetto alla capacità attuali del mercato in un contesto periurbano, a confronto ad esempio di Clichy-Batignolles. Il piano attuativo si presenta in ritardo rispetto alle aspettative di inizio lavori al 2015, con il rischio di realizzazione parziale o non realizzazione, a causa delle criticità di partnership e finanziamenti.

Alla grande previsione del piano, corrisponde il riconoscimento come architettura di valenza storico-testimoniale dell'edificio dello scalo merci. Dismessa negli anni '70 e vincolata come bene architettonico, la "Halle" si connota per il modello tipologico con setti murari in conci squadrate di pietra locale e incavallature lignee, banchina rialzata, portoni di carico-scarico merci e binari passanti interni sul lato opposto.

La conservazione dell'edificio e dell'area sono legate al suo riuso temporaneo dal 1986, con rimaneggiamenti negli anni '90 che non hanno alterato la leggibilità delle strutture. Lo scalo è diventato la *Gare au Théâtre*¹⁵, un luogo culturale pluridisciplinare per la danza, il teatro, la musica, gli spettacoli, il cui ruolo è confermato nelle previsioni del piano. Sebbene il piano d'intervento previsto dall'OIN e dalla ZAC segue linee guida volte alla trasformazione e alla rigenerazione urbana durabile, al contempo, dalle analisi effettuate, presenta forti criticità di realizzazione. Per questo motivo le condizioni identificate nel caso di studio possono, dunque, essere affrontate attraverso un piano di attuazione con un impatto ambientale meno invasivo e più fattibile a livello economico, sfruttando il doppio ruolo della *Gare au Théâtre* come luogo della memoria e della creatività, in antitesi ai piani di sviluppo previsti.

Sulla base delle analisi multicriteriali sviluppate per il "Plan Local d'Urbanisation"¹⁶ è stato delineato

uno scenario progettuale alternativo¹⁷, prospettando di rendere la zona un polo culturale di attrazione territoriale, inserendo un parco urbano, offrendo un legame con il tessuto urbano degradato esistente con percorsi di mobilità dolce, riducendo il consumo di suolo, ma collegando le sezioni urbane divise dalla ferrovia con la creazione di una nuova piazza, luogo di inclusione sociale, di cui Vitry sur Seine è carente.

Conclusione

Nelle esperienze francesi delle "friches ferroviarie", la prospettiva del riuso temporaneo riguarda la creazione di centri socio-culturali che si occupano di cultura, creatività e sostenibilità ambientale in quartieri critici delle banlieue. Un esempio valido è dato dalla già citata rigenerazione dell'area mercantile di Lille-Saint-Sauveur, in cui si è prestata attenzione alla riqualificazione dello scalo con intervento a basso costo e con partecipazione sociale e solo in seguito, procedendo per fasi, è stato previsto un intervento di rigenerazione dell'area circostante. Si sviluppano sia processi di *neo-patrimonializzazione* e di supporto socio-culturale locale che di messa in evidenza dei siti come occasione di promozione – in partnership pubblica e privata – di grandi trasformazioni. In esse, con la regia pubblica è essenziale il ruolo degli investitori immobiliari; le rigenerazioni urbane sovente prevedono forme insufficienti di partecipazione sociale e determinano esiti di forte densificazione urbana e – nella situazione attuale – la previsione di compimento della ZAC è economicamente insicura.

Il tema della riqualificazione del patrimonio ferroviario richiede una programmazione strategica e operativa a scala nazionale, in modo che le singole iniziative siano assistite e se ne possano apprezzare i benefici di valorizzazione del territorio.

© Riproduzione riservata

15 www.gareautheatre.com

16 Ville de Vitry sur Seine, *Rapport PLU 1.1, 1.2, 1.3, 3, Annexe*

4.2.b, 4.3.b, 2012-13.

17 Stefano Antonio Cannata, cit.



Bibliografia

Pierre Blanc, *Chemins de fer, à l'usage des agents de la construction, de la voie, du matériel*, Dunod, Paris 1902.

A. Nuzzolo, P. Coppola, *Limiti e prospettive di sviluppo del trasporto ferroviario delle merci*, Franco Angeli Editore, Firenze, 2006.

Centre de création industrielle, *Le temps des gares*, Paris, Centre national d'art et de culture Georges Pompidou, Paris 1978.

Olivier Bachet, Raoul Balso et al., *Le patrimoine de la SNCF et des chemins de fer français*, Tomes 1 & 2, Flohic, Paris 1999.

François Caron, *Histoire des chemins de fer en France, 1740-1883, 1883-1937*, Fayard, Paris, 1997, 2005.

Camille Nicoloso, Marie Berducou, *Le patrimoine ferroviaire. Les trains touristiques: outil de développement local ou simple activité isolée?*, Université de Paris 1 - Pantheon Sorbonne, Paris 2010.

Archivi SNCF, al *Centre des archives du monde du travail*.

Rivista, *Ferrovissime*, n. 4/2008, n. 6/2008, n. 40/2011, n.48/2012.

Rivista, *Revue d'histoire des chemins de fer*, n.20-21/1999, n. 40/2009.

Paul Smith (Ministère de la Culture), Association pour l'Histoire des Chemins de Fer (AHICF), *Le patrimoine ferroviaire protégé*, 2008.

Le Comité d'Établissement Fret de la SNCF & Émergences, *Transport de marchandises. Changeons d'ère*, Report, Clichy-la-Garenne 2016.

Royal Institution of Chartered Surveyors (RICS), *Transport Development Areas – Guide to Good Practice*, London 2002.

Ville de Lille Direction du Patrimoine Culturel, *Focus Gare Saint-Sauveur Lille*, Report 2017.

Frédéric Pillet, *Du bois au métal: les halles de la gare des marchandises des Batignolles*, «Paris Patrimoine», n. 3/2007 e il dibattito degli anni 2000.

Sito internet: www.h.20-bal.com, *Le reamenagement des anciennes gares de marchandises parisiennes: la question du patrimoine?*, 2017.

Stefano Antonio Cannata, *Gli scali ferroviari in Italia e in Francia. Il caso studio della Gare di Vitry sur Seine e la riprogettazione dell'area*. Relatori Rossella Maspoli, Silvia Gron, Politecnico di Torino, Corso di laurea magistrale in Architettura per il Restauro e la Valorizzazione del Patrimonio, 2017.

Comune di Milano, *Accordo di Programma Scali Ferroviari*, Milano 2017.

Sito internet: www.tod.org, *Transit Oriented Development Institute*.

6 - Gare e scalo di Vitry. Prefigurazione alternativa (Stefano A. Cannata, *Gli scali ferroviari in Italia e in Francia. Il caso studio della Gare di Vitry sur Seine e la riprogettazione dell'area*, Tesi di laurea, Politecnico di Torino, 2017, Dipartimento di Architettura e Design).