

TRASPORTI

& cultura

52

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

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

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

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.

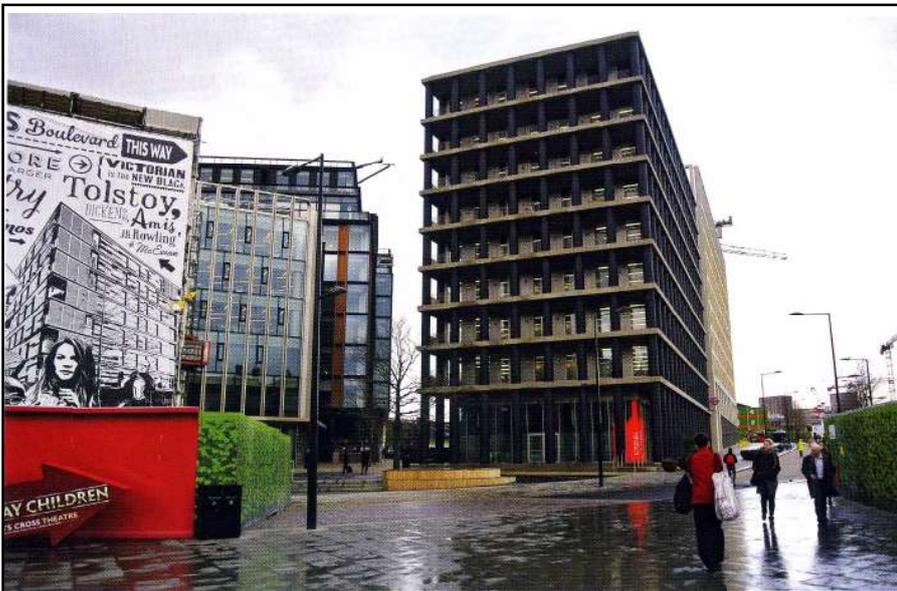
Il patrimonio dismesso dalle Ferrovie non comprende soltanto gli scali merci, ma una serie di altre aree e fabbricati di servizio: officine, magazzini, depositi, locali per il personale dell'esercizio, sedi per uffici. Pertanto si moltiplicano le possibili modalità di intervento: dalla semplice vendita-riuso 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.



Grandi trasformazioni urbane, un dibattito a Milano

di Gabriele Pasqui

La vicenda, complessa e conflittuale, della trasformazione degli scali milanesi presenta più di un motivo di interesse. Per il processo, lungo e controverso, che ha condotto alla sottoscrizione, nel luglio del 2017, dell'Accordo di Programma che presiederà al governo del percorso di riuso e rigenerazione. Per il rapporto tra la vicenda delle aree ferroviarie e il ciclo politico e di policy dell'urbanistica milanese, prima e dopo l'avvio dell'esperienza di governo del centrosinistra. Per la natura esemplare del dibattito sulle forme tecniche e amministrative che possono presiedere alla trasformazione unitaria di grandi aree dismesse e sottoutilizzate, in una fase inedita delle dinamiche del mercato urbano, a Milano e in Italia.

Il volume *Le grandi trasformazioni urbane. Una ricerca e un dibattito per gli scali milanesi*, curato da Laura Montedoro per l'editore Fondazione OSMI e primo testo della collana Quaderni, sostenuta dall'Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Milano, offre una prospettiva estremamente interessante alla riflessione sulla vicenda milanese e più in generale al dibattito sui temi tecnici, politici e amministrativi che si pongono oggi a chi voglia ragionare su possibilità e limiti del progetto urbano, dopo la chiusura della stagione della trasformazione "per progetti" della città europea avviata ormai oltre trent'anni fa.

Per comprendere il senso e la rilevanza del libro è importante ricostruirne la genesi. Il volume nasce a valle di un ciclo di incontri organizzati nella primavera del 2017 dal Comune di Milano con l'Ordine degli Architetti e il Dipartimento di Architettura e Studi Urbani del Politecnico di Milano, nei quali studiosi e ricercatori sono stati chiamati a presentare casi significativi di trasformazioni urbane centrati sul riuso di aree ferroviarie dismesse o sottoutilizzate in diverse città europee. Gli incontri, a loro volta, si collocavano nel cuore di una fase di forte discussione, e di aperto conflitto, che ha visto una vivace partecipazione di esperti, ma anche di cittadini comuni, sul destino degli scali milanesi. L'obiettivo esplicito dei convegni era quello di riconoscere come le scelte relative alle aree ferroviarie milanesi, pur fortemente influenzate dalla specificità del sistema di pianificazione italiano e lombardo e dalle vicende del piano e dell'urbanistica milanese, dovevano essere collocate sullo sfondo di una discussione più ampia sui processi di riuso e rigenerazione in atto nella città europea nel corso degli ultimi vent'anni, con particolare riferimento alla riqualificazione delle grandi aree ferroviarie.

Il volume curato da Laura Montedoro, una delle studiose più acute e attente alla vicenda degli scali milanesi, autrice di libri e articoli sul tema fin dagli albori del processo di trasformazione, si apre con un saggio importante della curatrice, intitolato "Il progetto urbano: le ragioni dei luoghi, le ragioni dei tempi", che rappresenta uno sforzo importante di concettualizzazione dei temi disciplinari aperti nel campo del disegno urbano.

Nella prima sezione del libro sono restituiti i casi studio presentati nei convegni precedentemente richiamati, che erano stati selezionati per trattare diversi temi significativi del progetto di trasformazione: dalle strategie urbanistiche generali al ruolo della regia pubblica; dalla dimensione ambientale e paesaggistica a quella

della qualità urbana e del ruolo del disegno dello spazio aperto.

Le situazioni, restituite efficacemente attraverso saggi interpretativi e schede tecniche, riguardano trasformazioni molto note: quelle tedesche di Berlino, Amburgo e Monaco, Clichy-Batignolles a Parigi, King's Cross a Londra, Lyon Confluence, Eastside Birmingham.

Pur nelle differenze anche profonde, che attengono al sistema di regole e agli assetti istituzionali, alle culture urbane e architettoniche, ma anche alla diversa maturazione dei processi indagati, i casi studio restituiscono un quadro di estremo interesse, nel quale si evidenzia come alcuni nodi (il regime proprietario, la regia pubblica, la necessità di immaginare progetti incrementali e flessibili, la centralità del progetto dello spazio pubblico e del verde, l'accessibilità e le relazioni con le scelte infrastrutturali, la difficile sfida dell'urbanità e del rapporto con il contesto) definiscano il nuovo perimetro del progetto urbano unitario nella città europea contemporanea.

Per questa ragione, particolare interesse riveste anche la seconda parte del volume, nella quale Laura Montedoro, Paolo Mazzoleni e Vito Redaelli mettono a fuoco alcuni nodi critici del progetto urbano in una fase nella quale le condizioni del mercato urbano e i caratteri specifici di aree come quelle ferroviarie rendono impraticabili le strategie progettuali che avevano definito i caratteri del progetto urbano unitario nei decenni precedenti.

Infine, l'ultima parte del volume restituisce in modo vivace il dibattito sulla trasformazione degli scali milanesi, mettendo in scena posizioni autorevoli e discordanti ed evidenziando la necessità di definire forme efficaci della discussione in pubblico sul cambiamento della città.

Da questo punto di vista, la vicenda degli scali milanesi acquista un profilo esemplare. Il volume curato da Montedoro, proprio perché colloca il dibattito locale su una scena più ampia, mostra come in un contesto del mercato urbano nel quale la crisi non ha solamente determinato una flessione congiunturale ma ha ridefinito le condizioni stesse della trasformazione urbana, appare chiaro che un progetto unitario per gli scali non può assomigliare a una collezione di grandi progetti urbani, analoghi a quelli sperimentati a Milano, ma anche in altre città italiane e straniere, a partire dagli anni Ottanta del secolo scorso.

I casi e le riflessioni proposte nel libro suggeriscono di pensare al riuso degli scali come a un progetto di lungo periodo, nel quale molte aree rimarranno a lungo inutilizzate e si tratterà di definire, in prima istanza, una strategia temporale flessibile e incrementale, aperta alle possibilità di cambiamento, agli inciampi e agli incidenti, alle occasioni e alle biforcazioni.

Solo a queste condizioni sarà possibile governare un processo di questa complessità senza perdere di vista gli interessi collettivi e il contesto urbano più ampio in cui la trasformazione delle aree ferroviarie deve necessariamente collocarsi.

© Riproduzione riservata

Nella pagina a fianco, in alto: vista del parco Martin Luther King a Parigi; al centro: Parco Südgelände a Berlino; in basso: vista dell'area di King's Cross a Londra e copertina del libro *Le grandi trasformazioni urbane. Una ricerca e un dibattito per gli scali milanesi*, dal quale le immagini sono tratte.