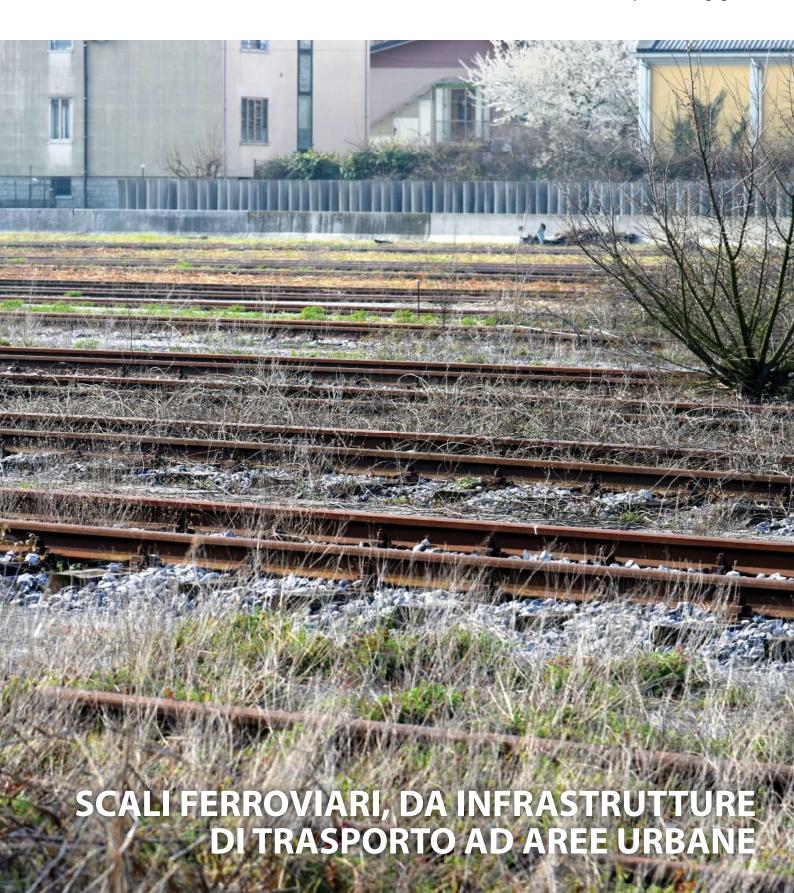
rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



Comitato Scientifico:

Oliviero Baccelli CERTeT, Università Bocconi, Milano

Paolo Costa già Presidente Commissione Trasporti Parlamento Europeo

Alberto Ferlenga Università luav, 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, Strasburg

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

In copertina: scalo merci abbandonato. Foto di Stefanos Antoniadis



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 L736S

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 INFRA-STRUTTURE DI TRASPORTO AD AREE URBANE

di Laura Facchinelli

7 SCALI FERROVIARI, DA INFRA-STRUTTURA 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'OC-CAZIONE 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

dl Anna Attademo, Enrico Formato e Michelangelo Russo 83 STAZIONI IMPRESENZIATE, CASELLI E ALTRI FABBRICATI: ESPERIENZE DI RIUSO DEL PATRIMONIO FERRO-VIARIO 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

dl Stefano A Cannata e Rossella Maspoli

107 LA RISTRUTTURAZIONE DEL COR-RIDOIO FERROVIARIO CENTRALE DI MONACO. UN ESEMPIO DI POLITICA REDISTRIBUTIVA PER LA COSTRUZIONE DI BENI PUBBLICI

di Chiara Mazzoleni



115 LE OFFICINE GRANDI RIPARAZIO-NI A TORINO

di Silvia Saccomani

121 GRANDI TRASFORMAZIONI UR-BANE, 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 reusing 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. Esemplare 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 lontananzaestraneità 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.





Scali ferroviari, da infrastruttura a risorsa urbana

di Michelangelo Savino

Mentre si chiude il presente numero di Trasporti e Cultura, è ormai operativo l'accordo tra il Comune di Milano e le Ferrovie dello Stato ed è stato anche bandito il primo dei concorsi internazionali di idee indetto da Fs Sistemi Urbani e Coima sgr per la riqualificazione degli ex scali ferroviari Farini e San Cristoforo¹. L'avvio della competizione segna un momento importante in una vicenda sicuramente emblematica nel dibattito sul riuso di questi spazi preziosi oramai incuneati nella città contemporanea; una vicenda² quasi paradigmatica come processo di rigenerazione urbana nel nostro paese, dove questi ambiti risultano spesso sottoutilizzati, dismessi quando non abbandonati, nonostante la loro strategica localizzazione nel tessuto urbano e nonostante la loro eccezionale potenzialità di divenire nodi strategici nelle reti di connessione e mobilità dei sistemi metropolitani.

Il riuso delle numerose aree ferroviarie non più necessarie al sistema del trasporto su ferro locale e nazionale appare oggi come una delle numerose opportunità per la riorganizzazione della struttura urbana, per la realizzazione di attrezzature e servizi di cui si lamenta spesso la mancanza nelle nostre città "sotto-dotate", ma anche per la costruzione di processi di progettazione della rigenerazione urbana che devono superare routines procedurali spesso obsolete, formule urbanistiche altrettanto datate e convenzionali ma poco adatte alla nuova domanda sociale, soluzioni architettoniche scontate e scarsamente innovative.

Il dibattito milanese è sembrato proprio questo: l'avvio di un corso diverso di riflessione politica e tecnica che con una prospettiva di medio-lungo periodo, con velleità di innovazione e sperimentazione, con ambizioni di una riflessione progettuale capace di andare oltre la banale attribuzione di destinazioni d'uso, di generose volumetrie, opere di urbanizzazione dovute. Quella discussione è sembrata creare³ proprio il contesto giusto per la

1 Cfr.: http://www.scalimilano.vision/

Railroad yards: from infrastructure to urban resource

by Michelangelo Savino

Of the vast real estate assets of the Ferrovie dello Stato, the Italian railroads, rail yards have represented the most conspicuous, but least visible and valuable part: the rail yards have almost always been the farthest part of the railway area, a more or less extensive barrier. Accommodating highly specialized, morphologically heterogeneous functions, these areas have always been inaccessible, introverted. The rail yards, which were initially developed at the edges of the city, have over time become wedged into thé urban structure, which has prevented their expansion and re-organization, accelerating the decline and abandon caused by the profound technological innovation that has radically transformed railway transportation. **But various European experiences** demonstrate that these areas, which the railroads no longer need, can conversely become a valuable urban resource for the cities that surround them: a "reserve" of space in the heart of the built fabric available to host the functions and facilities necessary to improve urban quality and the range of available services. In various Italian cities, the rail yards have become a focus of design considerations aimed at reclaiming their value for the city, seeking to enhance their potential and to hypothesize configurations that could contribute to the regeneration of the contemporary city, not without some limits and feasibility constraints. The revitalization of rail yards, as spaces for strategic urban regeneration, becomes one of the most interesting themes in the city planning debate about new configurations for cities, but more importantly a significant challenge for planning, that in addition to stitching together the different parts of the city, must be able to retrieve their meaning and their quality.

Nella pagina a fianco: in alto: Ex scalo ferroviario di Anversa ora Park Spoor Noord; in basso: Pancras Square, particolare della rigenerazione urbana dell'ex scalo ferroviario di King's Cross a Londra.

² Si rimanda al saggio di Laura Montedoro contenuto in questo numero della rivista la ricostruzione della complessa vicenda milanese, almeno negli sviluppi recenti di questi ultimi dieci anni che hanno registrato l'evoluzione di un dibattito che ha trovato la sua conclusione in questi mesi, non casualmente, data la particolare congiuntura economica, politica e immobiliare particolarmente favorevole che la città sta vivendo.

³ Non è possibile non avanzare alcuni rilievi sul progetto degli scali milanesi, che sembra aver delineato solo quanto era possibile concordare nelle difficoltà amministrative, nelle titubanze politiche, nelle incertezze degli operatori privati, nelle indeterminatezze economiche e del mercato dell'attuale conqiuntura.

definizione di scenari urbani di grande respiro, capaci di produrre un differente ordito per la grande tela metropolitana, organizzata strategicamente con una rete di mobilità rafforzata e agganciata a nuovi nodi urbani con alto potenziale di riqualificazione di tutta la trama della città. Vedremo pertanto quali esiti ne sortiranno e quali esempi per le altre città italiane che similmente affrontano questa particolare problematica.

Unica in Italia, la proposta avanzata per Milano, sembra ben illustrare quanto accade (o può accadere) in queste aree ferroviarie che sembravano aver perso ruolo e senso nel sistema, ossia l'opportunità esprimere un diverso approccio alla progettazione urbana rigenerativa, la proposta di una nuova modalità di concepire accessibilità e spostamenti nelle aree urbane strettamente integrate e funzionali alla fruizione dello spazio urbano; di elaborare forme di organizzazione dello spazio pubblico che ormai sfuma negli spazi semi-pubblici e privatizzati senza alcun tipo di distinzione nelle pratiche di uso dei cittadini.

Non si tratta, dunque, di realizzare banalmente nuovi edifici e polarità urbane ma piuttosto di proporre un nuovo modello di insediamento urbano – sia nelle funzioni che nelle forme – che può fungere da innesco per processi di rigenerazione anche degli ambiti limitrofi, un tempo tra le aree "non pregiate" della città ma oggi "serbatoi" di possibile innovazione, spunto per percorsi di rigenerazione che molte città italiane potrebbero intraprendere sulla scia delle numerose esperienze europee⁴.

Queste come alcuni casi italiani (dei quali è possibile parlare più di riflessioni in corso che di realizzazioni e progetti in via di attuazione) mostrano subito due aspetti rilevanti della questione: da un lato la natura del tutto speciale di queste "aree dismesse" che si aggiungono oggi al vasto patrimonio di territorio per lo più non utilizzato, all'interno di un tessuto urbano che si presenta sempre più "alveolato" e frammentato; dall'altro, il ritardo con cui oggi si affronta in Italia il recupero di gueste aree, si elaborano i primi progetti: un ritardo che si misura non solo dai tempi di avvio di molti progetti europei che hanno visto la trasformazione degli scali ferroviari sin dalla seconda metà degli anni '80, ma anche dai primi segni dell'insorgenza della questione in Italia e dalle prime riflessioni disciplinari sulle potenzialità di recupero e riqualificazione di questi ambiti risalgono almeno agli inizi degli anni '90)⁵.

Se si escludono gli interventi che hanno riguardato la creazione delle nuove stazioni (la Stazione AV di Bologna, la nuova stazione di Porta Susa a Torino, la nuova Stazione Tiburtina di Roma) che hanno coinvolto solo limitatamente gli ambiti limitrofi, il recupero delle aree ferroviarie e la riconversione degli scali non registra interventi o azioni degni di nota sino a pochi anni fa, quando la riformulazione degli accordi tra FS e Comune di Milano è sembrata proporre un tema progettuale ed un dibattito "nuovo".

Le ragioni di un ritardo progettuale

Sulla formazione di guesti spazi, basti ripercorrere la storia delle ferrovie⁶, non solo nazionali, per comprendere come il sistema nel suo sviluppo abbia progressivamente occupato sempre maggiori spazi, in una città a quei tempi in formazione, laddove – sempre in prossimità delle stazioni principali o secondarie, sempre lungo i tracciati ferroviari, sempre a corona del centro urbano – si siano manifestate le necessità tecniche di avere un patrimonio quanto mai vasto di superfici, fatto non solo di binari ed aree di sosta. I fabbricati viaggiatori (le stazioni propriamente dette) risultano spesso la parte meno estesa dell'articolato sistema ferroviario, per quanto la più eminente, monumentale e strettamente connessa con la città. Il resto del "territorio ferroviario" così rigidamente funzionale al servizio di trasporto merci e passeggeri e all'esercizio della rete è praticamente chiuso, introverso relativamente in contatto con la città che progressivamente lo circonda e lo stringe nelle sue maglie⁷. Uno degli aspetti di maggiore complessità degli scali presentano sin dalle origini del dibattito sul loro uso è senza dubbio l'eterogeneità dei "materiali" di cui è composto: binari e banchine, indubbiamente, ma anche e piattaforme di sosta e smistamento dei convogli, spazi e strutture per la manutenzione ed impianti di lavaggio del materiale rotabile, cabine e centrali elettriche, edifici tecnici di controllo, depositi, rimesse e superfici per lo stoccaggio di quanto si rendesse necessario al perfetto funzionamento della rete⁸. Va aggiunto che in molte realtà urbane, non mancano all'interno di queste aree, oltre alle stazioni, manufatti, edifici e strutture di alto pregio architettonico, che nel corso degli ultimi anni le sovrintendenze stanno iniziando a vincolare sia in quanto esempi di ingegneria ferroviaria sia perché singolari espressioni di architettura industriale. La stretta connessione funzionale tra spazio e ser-

La stretta connessione funzionale tra spazio e servizio ferroviario determina però anche i destini di queste aree: l'innovazione tecnologica, l'evoluzione del trasporto su ferro, i sistemi dell'Alta Velocità e quindi dell'Alta Capacità, come l'intermodalità, li rendono dapprima obsoleti⁹, poi vieppiù superflui (ed inutilizzabili, anche per via del nuovo materiale rotabile in servizio). Tecnicamente non più necessari, gli scali mostrano però una ben altra valenza, nelle strategie delle compagnie ferroviarie: queste aree sono comunque parte di un patrimonio immobiliare che risulta strategico sia come voce di bilancio, sia come bene da alienare o vendere per ottenere risorse da convertire in investimenti nei settori di punta della holding¹⁰.

6 Rimando al saggio di Stefano Maggi contenuti in questo numero della rivista e a Maggi (2017). 7 «Tra "città" e "ferrovia" si instaura quindi una rapporto di

⁴ Si veda Montedoro (2018).

⁵ Mi si perdoni se per una ricostruzione del dibattito che all'epoca mostrava già notevoli prospettive di sviluppo (ma non venne tenuto nella giusta considerazione tantomeno nel dibattito disciplinare, sino a pochi anni fa) rimando a Savino (1994; 2003); Pucci (1995); Bertolini (1996); Bertolini, Spit (1998).

^{7 «}Tra "città" e "ferrovia" si instaura quindi una rapporto di sinergia e complementarietà, che talvolta si trasforma in una difficile convivenza: la presenza delle reti e delle infrastrutture di servizio può rappresentare un elemento di ostacolo per uno sviluppo equilibrato, se non addirittura un fattore di rischio e inquinamento ambientale» (Battarra, 2010, p. 17).

inquinamento ambientale» (Battarra, 2010, p. 17). 8 Cfr.: D'Agostino (2013); Cerasoli (2012).

⁹ In più di qualche caso, soprattutto nelle aree metropolitane, lo stesso trasporto merci su ferro richiede altre aree, diversamente attrezzate, diversamente localizzate, diversamente connesse con il sistema infrastrutturale, come accade a Verona, dove lo scalo merci viene trasferito nel nuovo Quadrante Eu-

ropa. 10 Dalla L. 210/1985, le Ferrovie dello Stato attraversano un lungo processo di ristrutturazione che le porta da Azienda Autonoma dello Stato ad Ente quindi, dopo la direttiva comunita-

TRASPORTI

Quella "centralità urbana", acquisita con l'espansione a macchia d'olio della città e vissuta con insofferenza dai tecnici ferroviari per l'impedimento opposto all'ampliamento e crescita delle aree necessarie al potenziamento del servizio di trasporto di merci e persone, si risolve in un fattore strategico che ne determina l'alto valore urbanistico, sociale ma soprattutto economico. Le aree diventano appetibili non solo per gli amministratori delle città ma anche per promotori finanziari e developers immobiliari: aree "reiette" e progressivamente eccedenti diventano oggetto di richieste di riconversione e recupero ad altri usi.

Fino a questo punto, le vicende italiane scorrono parallelamente a quanto accade alle altre compagnie ferroviarie europee, tra ipotesi di rivalutazione economica del patrimonio, riqualificazione o piuttosto alienazione. In seguito, le scelte intraprese creano differenze e "scarti", non solo tra Italia e resto d'Europa ma anche tra le diverse nazioni del vecchio continente. Infatti, alle scelte operate per la società ferroviaria dal governo francese (che tende ad un mantenimento del ruolo pubblico nel trasporto su ferro come nella gestione delle aree) si contrappone il modello inglese (dove tutto ruota intorno alla radicale privatizzazione della compagnia), mentre Germania, Olanda, Belgio e persino la Spagna sembrano seguire modelli ibridi improntati sulla maggiore operatività ed efficienza delle soluzioni di intervento. Un atteggiamento che si accompagna anche nelle proposte di alcuni interventi urbanistici (sia per le stazioni che per alcuni scali, soprattutto nelle città maggiori delle reti nazionali) che in quei paesi seguono quasi subito la ristrutturazione delle rispettive compagnie ferroviarie.

Per le Ferrovie dello Stato – in un quadro di ambigua privatizzazione dell'istituzione che per molti aspetti mantiene la sua natura pubblica – quel complesso di aree si traduce subito in una risorsa da sfruttare, non solo per ripianare bilanci e reperire capitali, ma anche da proporre come posta in gioco nell'accesa contrattazione con gli enti locali, in corso sin da quegli anni, per la realizzazione delle nuove linee ferroviarie ad Alta Velocità che molte di quelle città devono attraversare se non fermarsi in stazioni adeguatamente attrezzate per accogliere i nuovi treni e funzionare da hub e scambi intermodali.

In Italia, il processo si avvia con la costituzione, cioè, della società Metropolis, all'interno del gruppo FS, 1991, la cui missione aziendale è di gestire e valorizzare il patrimonio immobiliare di Ferrovie dello Stato, distinto dalle stazioni ferroviari la cui gestione e riqualificazione vengono attribuite alle società partecipate GrandiStazioni (istituita nel 1998, nel caso delle 13 maggiori stazioni) e a CentoStazioni (2002, per l'utilizzazione, la gestione e la riqualificazione dei complessi immobiliari di 103 stazioni della rete nazionale). Successivamente la società, divenuta Ferrovie Real Estate nel 2008, è confluita in FS Sistemi Urbani S.r.l., partecipata al 100% da Ferrovie dello Stato Italiane, "con il compito di valorizzare il patrimonio del Gruppo non funzionale all'esercizio ferroviario e di svolgere servizi integrati urbani"11.

È quindi dalla metà degli anni '90, che si profila anche per le stazioni e per gli scali ferroviari italiani





1 e 2 Rigenerazione incompiuta nell'area ferroviaria de La Sagrera a Barcellona.

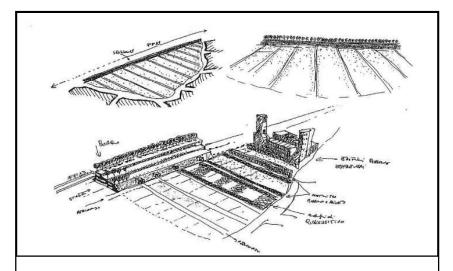
una possibile trasformazione, di cui la società Ferrovie dello Stato vorrebbe inizialmente farsi diretta promotrice, ipotizzando le operazioni di dismissione e riqualificazione degli scali quale possibile intervento complementare alla realizzazione della nuova linea ad Alta Velocità¹².

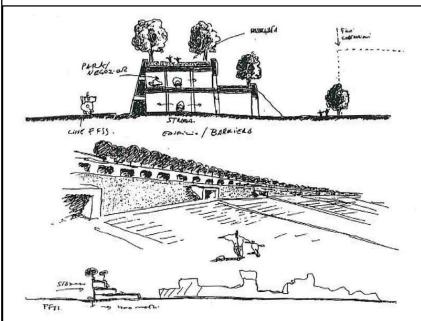
Gli entusiasmi iniziali si smorzano alquanto presto. Tracciati, nuove fermate, rilocalizzazione o ristrutturazione delle stazioni di sosta dell'Alta Velocità, costi economici delle nuove linee ma soprattutto le opere necessarie per attraversare tessuti urbani densi e compatti richiedono subito tavoli specifici di discussione e contrattazione, in cui le possibilità di raggiungere buoni accordi appaiono spesso ridotte e faticose. In questo confronto tecnico e politico, le aree ferroviarie scivolano ai margini del dibattito, non solo perché le aree ferroviarie – di cui non si riconosce il differente potenziale – si aggiungono ai tanti "vuoti urbani" che in quegli anni costellano le aree metropolitane maggiori interessate dalle proposte di FS, ma anche perché in molti casi i progetti appaiono sovradimensionati, eccessivi per volumetrie, velleitari per le funzioni proposte spesso inadatte per le città interessate dalle operazioni, debolmente integrati con il resto della città. I progetti, soprattutto, appaiono non compatibili con le previsioni degli strumenti urbanistici vigenti e richiedono varianti, di lunga e complicata redazione.

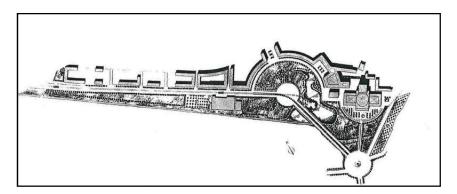
12 Cfr.: Metropolis (1993). A questo documento seguono nel giro di due anni, il "Programma di intervento per la riqualificazione ed il riuso del patrimonio ferroviario" per Torino (luglio 1993, con la consulenza di Gregotti e Associati); per Roma (luglio 1993, con la consulenza di L. Pellegrini); Firenze (gennaio 1994, con la consulenza di PL. Spadolini), per Bologna (gennaio 1994, con la consulenza di R. Bofill); per Milano (febbraio 1994, con la consulenza di L.Benevolo).

ria 440/1991, a società per azioni Ferrovie dello Stato Holding Srl, per poi divenire definitivamente dal 2001 Ferrovie dello Stato SpA.

¹¹ Cfr.: http://www.fssistemiurbani.it/.







- 3 Leonardo Benevolo: suggestioni progettuali per le aree ferroviarie di Milano (questa immagine e quelle seguenti sono tratte da Metropolis, 1994).
- 4 Leonardo Benevolo: ipotesi di assetto della barriera lungo la linea ferroviaria come bordo paesistico degli ex scali ferroviari
- 5 Pier Luigi Spadolini: Progetto per la riqualificazione dell'ex area ferroviaria di Porta al Prato a Firenze.
- I tempi lunghi dell'urbanistica sembrano però combinarsi con i tempi non meno brevi della dismissione: nel corso degli anni '90 e nel decennio successivo, infatti, solo parzialmente scali ed altre aree ferroviarie vengono concretamente dismessi, soprattutto per ragioni tecniche¹³ che non di rado ne hanno messo in discussione la reale disponibilità. A rendere più complessa la situazione è anche la
- 13 L'innovazione tecnologica, infatti, procede lentamente lungo la rete e rende ancora necessari spazi e superfici infrastrutturali, nondimeno per le resistenze del corpo tecnico delle ferrovie contrario all'alienazione di aree ritenendole comunque necessarie alla sicurezza e efficienza del servizio.

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. L'origine pubblica di questo patrimonio dovrebbe in qualche modo spingere a privilegiare usi e funzioni pubbliche nei processi di trasformazione, o comunque creare condizioni di favore nei confronti delle Amministrazioni comunali nei processi di cessione. La controversia giuridica, di cui ragioni e opposizioni interessano poco in questa sede, non ha avuto alcun effetto nella negoziazione tra "città" e "ferrovia"se non quello di creare in molti casi reciproche diffidenze, rispettive resistenze, controversie su metri cubi e destinazioni d'uso, mentre il connubio tra riconversione degli scali ferroviari e mobilità urbana e metropolitana – che in molte esperienze europee ha rappresentato il valore aggiunto di guesti progetti, l'elemento determinante e vincente – andava perdendosi nelle diverse proposte di volta in volta avanzate per la trasformazione di questi spazi. Da un lato, quindi, le difficili contrattazioni per l'Alta Velocità dall'altro le risorse sempre scarse per gli investimenti nel trasporto locale, hanno tolto ai progetti per le aree ferroviarie quella valenza strategica che le avrebbe potute distinguere dagli altri (tanti) "vuoti urbani"

Poche proposte, poche realizzazioni¹⁴, conflitti accesi sia negli incontri istituzionali sia "nelle piazze" dove le contestazioni alla TAV hanno infervorato associazioni e gruppi spontanei di cittadini, i dilemmi sulle nuove stazioni (che nella loro rilocalizzazione¹⁵, si trascinano dietro "centralità urbana" decisiva per l'esito della rigenerazione urbana lasciando altri "vuoti" privi di destinazione) hanno reso manifesta la debole presa delle retoriche progettuali, i deboli contenuti dei piani e le scarse prospettive di sviluppo delle proposte immobiliari. La crisi economica degli ultimi anni, poi, ha fatto il resto.

La "questione urbana" delle aree ferroviarie

Le difficoltà tutte italiane dei progetti di riconversione e recupero delle aree ferroviarie però, nulla tolgono alla portata che il progetto per la loro rigenerazione urbana potrebbe assumere nelle diverse città.

Dimensioni, caratteri morfologici e strutturali, centralità urbana, accessibilità rendono questi spazi infrastrutturali estremamente appetibili e li trasformano in una risorsa in un quadro di politiche urbane integrate che siano capaci di produrre una visione strategica per i futuri della città: è quanto emerge nei vari contributi contenuti in questo numero della rivista, che tenta una sorta di stato dell'arte circa il tema nel nostro paese, con un con-

14 Cfr.: Conticelli (2012); Tesoriere (2014).

15 Senza andare tropo lontano, richiamo solo le diatribe insorte in Veneto sulla nuova stazione di Padova che qualche mese fa sembrava potersi "spostare" verso est e verso le aree destinate al nuovo ospedale a S. Lazzaro; o piuttosto la nuova stazione di Vicenza, di nuova realizzazione ma di incerta localizzazione, sempre nella prospettiva tipicamente italiana che l'Alta Velocità debba sostare in ogni capoluogo di provincia, nonostante l'insostenibilità tecnica ed economica di questa soluzione politica più che ferroviaria.



6 - Lo scalo ferroviario di Campo di Marte a Padova.



7 - Lo scalo ferroviario prossimo all'area ZIP di Padova.

fronto critico con quanto accaduto in altre città europee, offrendo non pochi spunti per quanto si potrebbe "pianificare".

In ognuno dei casi affrontati appare evidente come le aree ferroviarie siano riconosciute quale risorsa preziosa nel sistema urbano non solo in quanto superfici disponibili all'interno della città consolidata, valida alternativa al consumo di aree non ancora compromesse dagli usi urbani, ma anche perché (differentemente da quanto accade in numerose aree industriali dismesse) risulterebbero disponibili con interventi meno onerosi e tecnicamente impegnativi (si pensi allo smantellamento delle strutture esistenti o alle sole bonifiche dei terreni), oltre alla collocazione meno marginale che ne favorisce una molteplicità di usi ed una maggiore flessibilità di riconversione. Laddove poi si cercasse di mantenere anche solo parzialmente la loro originaria natura ferroviaria si possono sfruttare eccezionali condizioni di accessibilità su ferro (quindi sostenibile) e di integrazione nel più ampio contesto infrastrutturale metropolitano e regionale.

A fronte di queste caratteristiche, rispetto alle molte suggestioni e alle molte speranze che i progetti di recupero di questi ambiti possono aver sollevato, va ammesso però che le ipotesi di trasformazione avanzate in Italia risultano meno dirompenti

di quanto auspicato. Resta molto ancora da fare, quindi, per un efficace riutilizzo di queste aree che godono di vantaggi così particolari.

Non è solo un pensiero urbanistico "debole" o un governo delle trasformazioni urbane eccessivamente cauto a dettare il passo, quanto una "fiacca" progettazione del sistema di trasporto metropolitano e regionale (segnata da mancate realizzazioni e da budget sempre inadeguati) che non riesce a stimolare proposte di maggiore innovatività e definire un diverso sistema infrastrutturale in cui queste aree possano vedere esaltate le diverse potenzialità¹⁶: invece di essere nodi strategici e

16 "In tutta Europa, le nuove stazioni diventano il fulcro di una radicale ridefinizione dello scenario urbano, spesso accompagnate dalla trasformazione non meno radicale del trasporto pubblico locale che tra nuove reti ferroviarie suburbane, metropolitane leggere di superficie, linee tranviarie e riordino delle linee di autobus (sotto l'egida dell'integrazione tra sistemi di mobilità) propongono una nuova mobilità urbana e diventano fattori strategici per la pedonalizzazione e la riduzione della congestione urbana. Accade in Germania, Olanda, Francia, Inghilterra, Spagna in un processo di ripensamento della città e della sua organizzazione che non ha eguali dall'epoca dell'industrializzazione. In Italia, il dibattito sembra subito arenarsi nelle difficoltà di coordinamento istituzionale tra i tanti attori coinvolti, dalla complessità dei progetti infrastrutturali e dal-la difficoltà (stante le condizioni del trasporto pubblico nelle città della penisola) di concepire dei sistemi di trasporto locale innovativi, oltre alla tradizionale incertezza dei finanziamenti



8 - Le aree ferroviarie di Catania centrale.

funzionali della città contemporanea, vengono trattate come banali superfici per soddisfare o i bisogni regressi della "città pubblica" o le aspettative immobiliari private (non di rado speculative) più volte tradite da un mercato tutt'altro che dinamico ed in rapida ripresa.

In realtà, il vero nodo progettuale di non facile soluzione si mostra essere l'integrazione nel tessuto urbano di gueste aree, la loro "ricucitura" ad un contesto che è andato sviluppandosi separatamente così come queste aree si sono modificate nel tempo in modo introverso e autonomo, assumendo con l'edificato circostante un ruolo di barriera e di separazione. Questo processo di separazione/segregazione urbana, nel corso del tempo, ha prodotto aree fortemente degradate, dove gli edifici hanno spesso non solo una bassa qualità architettonica ma anche una scarsa qualità edilizia; a binari e banchine, agli scali, in genere, la città ha volto quasi sempre le spalle, creando recessi urbani quando non sacche di spazi incompiuti mal utilizzati, discariche e depositi per usi incongrui. Gli usi degli scali si presentano allora come una difficile "questione urbana", per quanto la loro localizzazione e la loro dimensione possano quasi sempre permettere una buona miscela di funzioni pubbliche e destinazioni private, di ottimale combinazione tra spazi pubblici e aree private, un giusto equilibrio tra dotazione infrastrutturale e soddisfazione di bisogni residenziali, commerciali e direzionali, ma anche il giusto dosaggio tra diritto alla città, consenso politico e redditività economica.

La "questione" nasce non solo dall'incertezza che sembra dominare oggi il processo di costruzione di scenari di trasformazione urbana, che siano piani urbanistici, programmi politici o rendering e piani finanziari, ma anche da una generale fragilità degli accordi che spesso si stringono per il riuso delle aree urbane incapaci di reggere alle fluttuazioni del mercato o piuttosto agli ondeggiamenti della politica che rendono piuttosto lenti i processi di dismissione (o comunque meno rapidi di quanto Ferrovie dello Stato spesso possa garantire nello smantellamento delle opere ferroviarie).

Se l'intervento sulle aree ferroviarie si presenta quale occasione per creare relazioni mai determinatesi nel tempo tra parti della città, è anche vero che la rigenerazione urbana non dovrebbe poter interessare solo (ed esclusivamente) l'ambito ferroviario dismesso, ma dovrebbe avere la forza di coinvolgere anche i lembi del tessuto urbano prospiciente, luoghi determinante per quelle morfologie di "dialogo" e di ricongiunzione tra il nuovo insediamento e il tessuto già esistente. Generalmente, la progettazione urbanistica lascia questi buffer urbani alle dinamiche spontanee della città, da un lato fideisticamente certa che la (ri)costruzione di uno specifico ambito urbano (lo scalo, in questo caso) possa costituire l'automatico innesco di valorizzazione immobiliare e quindi riqualificazione delle aree limitrofe, dall'altro per l'impossibilità di poter agire su territori urbani che si estendano oltre le aree target delle operazioni urbane. La creazione di nuove connessioni trasversali tra parti di città rigidamente disgiunte; la rivalutazione dei *buffer* urbani e la loro restituzione ad una funzione urbana; l'attenta sutura architettonica tra margini scomposti o tra settori urbani a cavallo della linea ferroviaria e delle sue piattaforme che potrebbero essere divenuti entrambi marginali e degradati nella struttura contemporanea della città; l'eventuale attenuazione della presenza del tracciato ferroviario (qualora questo permanesse) per non rappresentare più elemento di cesura: sono queste le soluzioni ben più complesse da approntare per il riuso degli scali ferroviari e della loro restituzione ad una dimensione urbana.

Sono aspetti che sembrano avere una maggiore valenza urbanistica, architettonica e sociale, maggiore sicuramente delle forme più o meno iconiche che architetti di indubbia fama riusciranno ad inventare per i corpi di fabbrica che prenderanno il posto di traversine e deviatoi, di banchine e magazzini, di tettoie e cabine. Sono obiettivi progettuali che appaiono più determinanti dell'intervento di rigenerazione che può interessare i numerosi scali ferroviari che si incastonano in molte città e che costituiscono, inoltre, una delle sfide più rilevanti dei piani e dei progetti per gli scali ferroviari. Sono anche le modalità con cui il nuovo assetto dato a queste aree saprà integrare le parti segmentate delle città restituendole un'unità, se mai esistita, avendo spesso gli scali preceduto lo sviluppo urbano in questi territori.

La questione urbana che quindi sottende al recupero degli scali ferroviari è in realtà la necessità di costruire uno scenario di riassetto urbano che investa la città nel suo complesso e che solo in un quadro urbanistico più ampio e articolato può garantire agli scali ferroviari un ruolo ed un senso che vada oltre la semplice localizzazione di residenze, uffici e qualche galleria commerciale.

Le prospettive, allora

Le aree ferroviarie, dalle stazioni agli scali, dunque rappresentano ancora una sfida urbanistica importante per le città, e questa andrà affrontata in diversi ambiti, i quali, tutti, rappresentano occasioni per ripensare non solo gli assetti urbani ma soprattutto i processi di rigenerazione urbana. Innanzitutto, sarebbe importante tornare a integrare i progetti di riconversione delle aree con la programmazione del trasporto locale/metropolitano. Il ridisegno del trasporto locale è complesso, costoso e di lunga realizzazione, ma è anche vero

che molti scenari futuri delle città italiane (e non solo in una prospettiva di imprescindibile sostenibilità) non possono non tentare una radicale riorganizzazione delle reti di mobilità. Da questo punto di vista, sarebbe necessario che i Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (i PUMS in redazione in molte città) diventassero quello strumento (forse meglio sarebbe dire quella "strategia") di programmazione integrata e condivisa in grado di ridefinire la distribuzione di pesi nella struttura urbana, di produrre nuovi poli urbani, suggerendo funzioni strategiche per queste aree da rigenerare in stretta connessione con le soluzioni viabilità e le previsioni infrastrutturali¹⁷. In questo quadro, il laccio ferroviario continua a costituire un fattore distintivo degli scali ferroviari, assicurando loro una maggiore accessibilità, ma soprattutto una forma "diversa" di connettività ed integrazione nella complessiva struttura urbana, e questa qualità deve poter rappresentare una risorsa da mettere in gioco nei progetti di riconversione.

La progettazione urbana dovrebbe dunque saper coniugare le soluzioni urbanistiche con le strategie della mobilità ma soprattutto dovrebbe riuscire a delineare quegli assetti urbani di medio-lungo periodo che andrebbero poi a loro volta condivisi e promossi nelle politiche urbane e nel governo delle città

Programmazione dei trasporti e progettazione urbana implicano però, oltre ad una concreta capacità di governo del territorio e volontà di controllo dei processi di rigenerazione urbana, un'elevata disponibilità alla collaborazione istituzionale e alla concertazione soprattutto nella costruzione di visioni di carattere generale sulla città all'interno delle quali le diverse aree di trasformazione possano assumere quel ruolo strategico che si attribuisce loro. Gli scali ferroviari dovrebbero poter accogliere funzioni importanti, strutture di eccellenza e costituire nuove centralità urbane, riequilibrando (e attenuando) l'esclusività dei centri storici e ridefinendo i rapporti tra i diversi settori della città.

Un progetto dunque che va studiato a diverse scale, capace poi di operare quella ricucitura (come sostenuto poc'anzi) che non si limiti alla cura delle cortine edilizie prospicienti le aree dismesse ma riconquistate ma riesca effettivamente ad inserire coerentemente le nuove realizzazioni nella struttura urbana perché possa divenire più attrattiva e competitiva. Le proposte di rigenerazione delle aree, quindi, dovrebbero saper coniugare gli interessi pubblici e le aspettative del mercato, trovare il giusto dosaggio tra destinazioni funzionali utili alla collettività e legittime attese private di convenienza e redditività. Superfluo aggiungere che la formulazione delle nuove proposte progettuali non potrà non tener conto dei nuovi approcci che la riflessione urbanistica va maturando e che devono accompagnare il ridisegno della compagine urbana, che siano votati alle nuove forme di resilienza urbana o di integrazione ed innovazione sociale.

Volontà di pianificazione e capacità di programmazione, dunque, attitudini che oggi appaiono deboli, assenti oppure semplicemente inespresse, non solo per l'incertezza che sembra pervadere ogni aspetto del governo del territorio, ma anche

17 Non è solo la natura specifica di queste aree che suggerisce queste forme di integrazione tra piani e progetti, ma anche la loro collocazione nella città e nella rete ed il loro possibile (auspicabile) ruolo di interfaccia tra i due sistemi e soprattutto occasione di accesso alla rete e di sfruttamento ottimale dal punti di vista urbana di queste localizzazioni, assolutamente non banale nella struttura urbana.

perché in tempi di difficile consenso, risulta faticoso (se non rischioso) anche il solo avvio di una concertazione tra istituzioni, operatori privati e cittadini: qualunque scelta sembra sollevare obiezioni; per ogni soluzione sembra poterne esistere una migliore, a fronte di difficoltà realizzative, fattibilità economica, incertezze di mercato e di favore politico.

Posta in questi termini, la rigenerazione degli scali ferroviari sposta rapidamente l'attenzione dal recupero ad un più ampio e generale processo di pianificazione che oggi ancor più di ieri si prospetta come una vera sfida, piena di incognite, ma anche di esaltanti promesse, che, seppure con ritardo, va oggi raccolta e portata avanti con energia per la costruzione della nostra città futura.

© Riproduzione riservata

Bibliografia

Battarra R. (2010), "Le aree ferroviarie dismesse di Milano e Firenze", *Tema*, vol. 3, n. 4, dic., pp. 17-26.

Baiocco R., Gastaldi F. (2013) (a cura di), "Scali ferroviari e (auspicabili) percorsi di rigenerazione urbana", *Urbanistica Informazioni*, n. 249-250, pp. 8-28.

Bertolini L. (1996), «Nodo di funzioni e groviglio di interessi», Architettura Quaderni 13. La stazione ferroviaria. Verso un nuovo modello d'uso, Electa, Napoli, pp. 62-66.

Bertolini L. and Spit T. (1998), Cities on rail. The redevelopment of railway station areas, E&FN Spon, London.

Cerasoli M. (2012), Politiche ferroviarie, modelli di mobilità e territorio. Le ferrovie italiane nell'epoca della pseudo liberalizzazione, Aracne editrice, Roma.

Conticelli E. (2012), *La stazione ferroviaria nella città che cambia*, Bruno Mondadori, Milano.

D'Agostino P. (2013), *Stazioni ferroviarie. Riflessioni tra disegno e progetto*, Maggioli editore, Sant'Arcangelo di Romagna.

Maggi S. (2017), Le ferrovie, il Mulino, Bologna.

Metropolis (1993), Masterplan per le aree ferroviarie. Linee guida del programma generale di attività, genn., Ferrovie dello Stato, Roma.

Montedoro L. (2018), *Grandi trasformazioni urbane. Una ricerca e un dibattito per gli scali milanesi*, Fondazione OAMi, Milano.

Pucci P. (1995), I nodi infrastrutturali: luoghi e non luoghi metropolitani, Franco Angeli, Milano.

Savino M. (1994), Le trasformazioni immobiliari nelle aree ferroviarie. Un nuovo attore ed una nuova strategia nella riqualificazione urbana, tesi di dottorato di ricerca in Pianificazione territoriale – VII ciclo, presso lo IUAV di Venezia.

Savino M. (2003), «"Dentro" o "fuori" della città? Porti, stazioni ed università nei processi di riqualificazione urbana», in Savino M. (a cura di), *Nuove forme di governo del territorio. Temi, casi, problemi*, Franco Angeli, Milano, pp. 87-202.

Savino M. (2013), «La magnifica opportunità! Tra modernizzazione delle città e riqualificazione urbana», in Gastaldi F., Baiocco R. (a cura di), "Scali ferroviari e (auspicabili) percorsi di rigenerazione urbana", *Urbanistica Informazioni*, n. 249-250, pp. 10-11.

Tesoriere Z. (2014) (a cura di), "Stazioni e città", *Trasporti e Cultura*, n. 38, pp. 5-122.