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, 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

52

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 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'OCCAZIONE 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 IMPRESENZIATE, 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 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.

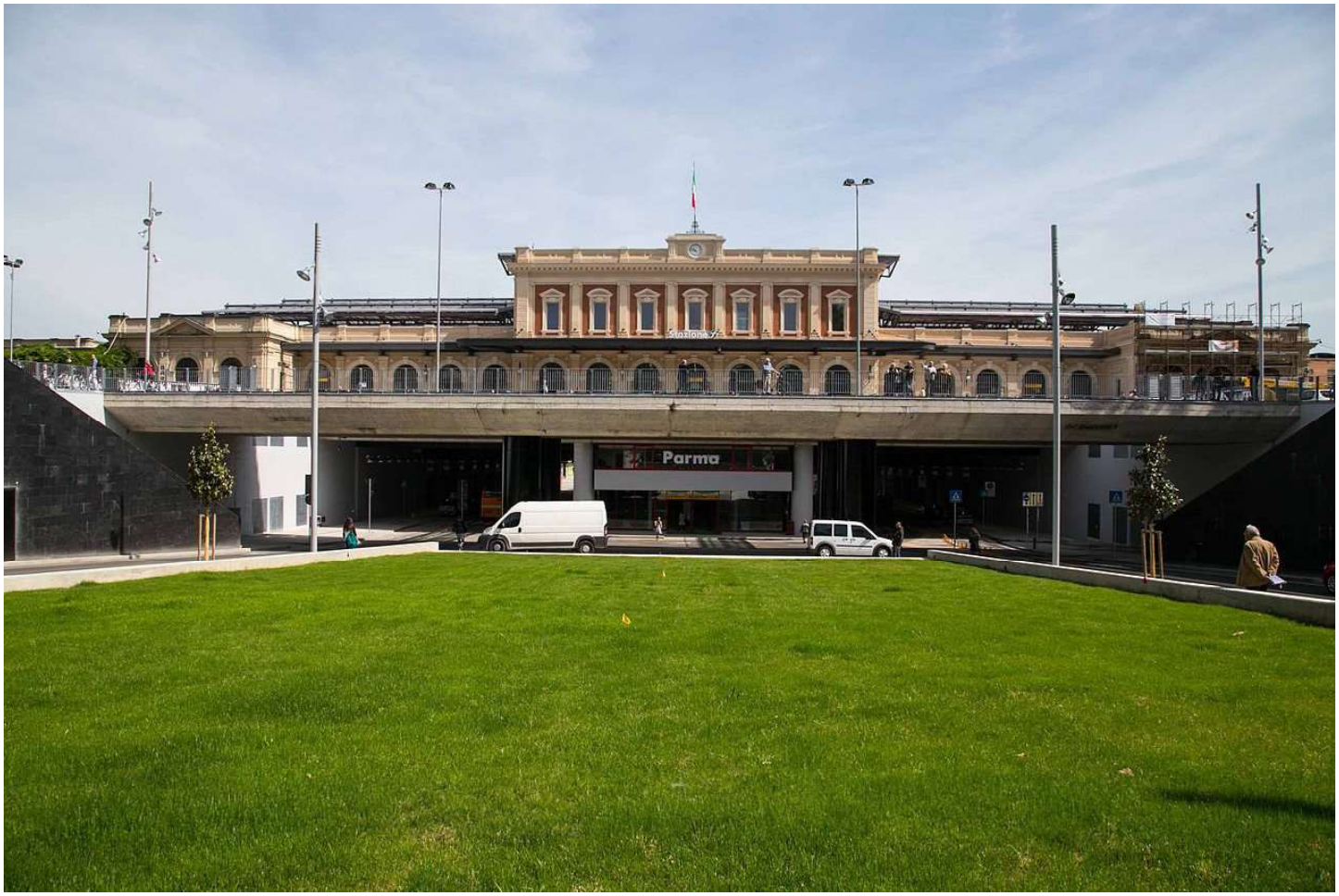
Il patrimonio dismesso dalle Ferrovie non comprende soltanto gli scali merci, ma una serie di altre aree e fabbricati di servizio: officine, magazzini, depositi, locali per il personale dell'esercizio, sedi per uffici. Pertanto si moltiplicano le possibili modalità di intervento: dalla semplice vendita-riuso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


Parma

Aree ferroviarie in Emilia Romagna: un patrimonio da sfruttare

di Simona Tondelli ed Elisa Conticelli

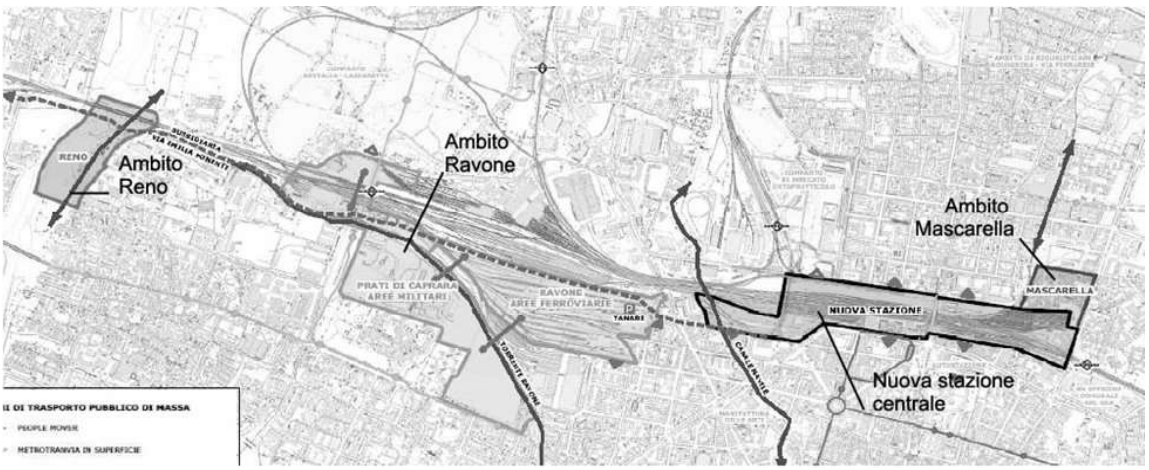
Come è ormai noto, l'interesse dell'urbanistica nei confronti delle aree ferroviarie dismesse discende dal fatto che, a differenza di altre aree inutilizzate, esse presentano una serie di caratteristiche che le rendono fortemente strategiche in una prospettiva di riqualificazione urbana di ampia scala. Infatti, esse si trovano molto spesso nelle immediate vicinanze di una fermata ferroviaria e in zone centrali della città, elevandone enormemente l'accessibilità rispetto al contesto locale e metropolitano e rendendole particolarmente appetibili in un'ottica di valorizzazione immobiliare. Ciò può consentire alla pubblica amministrazione di negoziare interessanti contropartite per la costruzione della cosiddetta "città pubblica". Esse sono quasi sempre aree problematiche per la città, non solo per la condizione di dismissione in cui versano, ma perché si inseriscono in contesti urbani meno pregiati, in cui si concentrano criticità sociali, relazionali, funzionali e a volte anche ambientali, che impattano negativamente sull'intera città. Intervenire su queste aree significa quindi raggiungere un potenziale impatto rigenerativo molto elevato (Conticelli, 2012), oltre a promuovere politiche urbane maggiormente integrate, intersettoriali e multilivello, identificate come fondamentali per conseguire un miglior sfruttamento delle potenzialità urbane (EC, 2014).
Anche le società ferroviarie, dal canto loro, hanno riconosciuto da tempo il valore immobiliare di questi comparti, che vengono sottoposti a sistematici processi di valorizzazione per finanziare interventi di rinnovamento e potenziamento tecnico e funzionale delle infrastrutture ferroviarie (Savino, 1995; Pizzoli, 1996). Pertanto la riconfigurazione infrastrutturale della rete ferroviaria, avviata in gran parte con l'introduzione dell'Alta Velocità, ha portato alla dismissione di ampie aree ferroviarie che ora vengono riconsegnate alle città, le quali tentano di ripensarne il valore "civico" e di interpretarne il ruolo strategico di nuova centralità urbana (Pini e Ventura, 1985; Bertolini e Spit, 1998; Pucci, 1996).
In questo scenario, il territorio dell'Emilia-Romagna presenta situazioni piuttosto interessanti per ciò che concerne la disponibilità di aree ferroviarie potenzialmente riconvertibili all'interno di centri urbani importanti per il territorio regionale. Si tratta infatti di aree prossime alle stazioni passeggeri, inserite in contesti interessati frequentemente da marginalità e degrado sia fisico che sociale. La riorganizzazione di questi comparti consente inoltre di potenziare l'interscambio tra i vari sistemi di traporto, sia locali che metropolitani, migliorando l'accessibilità e la mobilità urbana.
Il presente contributo intende tracciare un qua-

Railway areas in Emilia Romagna: a heritage to exploit

by Simona Tondelli and Elisa Conticelli

In Emilia-Romagna, urban planning is highly interested in abandoned rail yards due to their strategic role within the city. They are generally located in very central areas and are often easily accessible due to the presence of a railway station in the immediate vicinity; as a result, they can heavily influence the regeneration of large, blighted, marginal urban sectors, while improving urban mobility by enhancing interchange and accessibility.
This article intends to outline the most significant transformations of railway areas located in the nine provincial capitals within the Emilia-Romagna region. Despite a rather homogeneous framework of urban conditions, the result of the analysis highlights the very different outcomes in terms of the integration between transport and urban functions and design strengths.

Nella pagina a fianco, in alto: binari nella stazione di Bologna (Martina Ferrara, CC BY-SA); in basso: stazione di Parma (Comune di Parma, licenza CC-BY-SA-2.0).



1 - I quattro ambiti funzionali individuati nell'Accordo Territoriale del 2006 (Comune di Bologna).

2 - Le aree ferroviarie dismesse, prossime alla Stazione di Ferrara (FSSU, 2018).

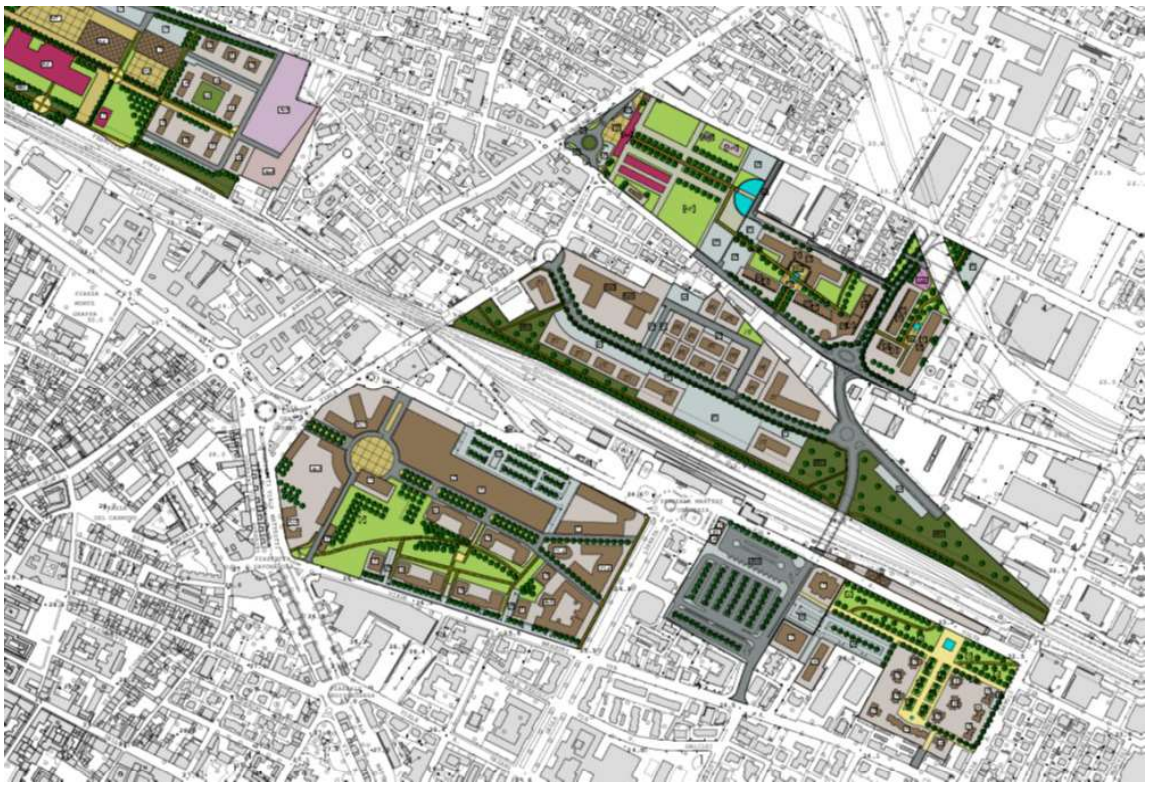
dro delle realtà più significative di trasformazioni di aree ferroviarie e di stazione rilevabili in Emilia-Romagna, cercando di fornire spunti di riflessione e di tracciare prospettive di sviluppo per queste aree.

Il contesto territoriale regionale

La struttura territoriale emiliano-romagnola è sempre stata caratterizzata dalla presenza di infrastrutture di trasporto strategiche: essa è al centro di importanti collegamenti plurimodali tra il nord e il sud del paese e costituisce uno snodo fondamentale della mobilità nazionale ed internazionale di persone e di merci. Lungo il corridoio costituito dall'asse storico della via Emilia, su cui insistono quasi tutti i capoluoghi di provincia, si attestano infatti il tracciato autostradale della A1 e la linea ferroviaria Milano-Bologna, recentemente affiancata dalla nuova linea dell'Alta Velocità, a formare il "corridoio dorsale centrale", riconosciuto come uno degli assi prioritari appartenenti alla grande rete europea Ten-T.
I centri urbani lungo questo asse sono caratterizzati da una forte polarizzazione della domanda di accessibilità, influenzando le strategie regionali di pianificazione della mobilità delle persone, che risultano basate in gran parte sulle infrastrutture ferroviarie e in particolare sulle stazioni, concepite come nodi di piattaforme multimodali per il trasporto collettivo e luoghi in cui si concentra capitale umano, finanziario, culturale e ambientale (Ptr, 2009).
Questo carattere strategico di nodi di interscambio modale e di luoghi urbani indicato dalle strategie di sviluppo regionali, si ritrova nelle previsioni dei piani urbanistici comunali vigenti e nelle iniziative del Gruppo Ferrovie dello Stato che, in vari momenti e attraverso sinergie differenziate, hanno cercato di promuovere il ruolo delle stazioni ferroviarie e delle aree ad esse correlate per renderle luoghi maggiormente significativi e attrattivi per la città.

Le aree di stazione in Emilia-Romagna e la ricerca di una maggiore qualità urbana

In generale le potenzialità e le problematiche che ruotano attorno alle aree di stazione dell'Emilia-Romagna sono quelle che più comunemente interessano questo tipo di contesti, con alcune peculiarità proprie dell'assetto territoriale regionale. In genere le stazioni ferroviarie presenti nei principali centri urbani della regione sono di tipo passante e si trovano in posizione prossima al centro storico, a segnare il limite tra la città storica, caratterizzata da funzioni prevalentemente residenziali miste e i grandi complessi legati alla produzione. Questi comparti, nati alle spalle della ferrovia per ospitare i primi insediamenti artigianali e produttivi della città, sono caratterizzati dalla presenza di capannoni, magazzini, depositi, oramai in gran parte dismessi, come anche di aree residenziali di bassa qualità. Ciò rende gli ambiti di stazione luoghi di margine, di confine tra due parti di città fortemente separate e diverse tra loro, determinando non solo problemi di connessioni reciproche o di incompatibilità di usi, ma anche criticità di tipo



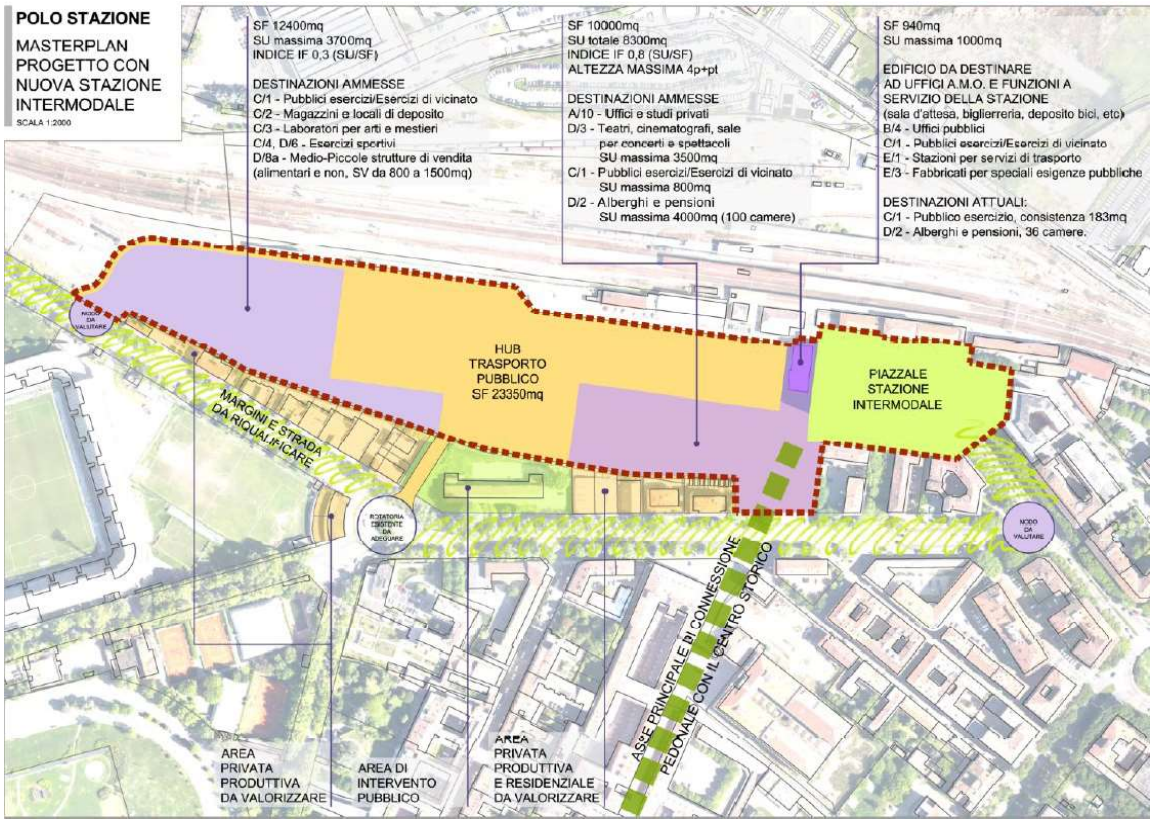
3 - Le aree di trasformazione collocate attorno alla stazione ferroviaria di Forlì (Comune di Forlì)

sociale, che alimentano processi di segregazione spesso significativi (Pini, Ventura, 1985).
Queste criticità possono invece costituire un'importante risorsa per la città: infatti, in una prospettiva di riqualificazione e di rigenerazione urbana, le aree di stazione possono diventare luoghi attraverso cui stabilire nuove connessioni urbane e in cui garantire opportunità insediative a funzioni diversificate e complesse.
Numerose iniziative di riqualificazione negli ultimi decenni in Emilia-Romagna hanno coinvolto aree di stazione, non solo nei nove capoluoghi di provincia ma anche nei centri urbani minori (Boschi, Pini, 2004). Anche il recente bando regionale per la rigenerazione urbana, approvato con deliberazione n. 550/2018, ha visto diverse proposte che riguardano stazioni e spazi ferroviari o che coinvolgono questi ambiti in maniera indiretta.
Ciò conferma il ruolo chiave di questi luoghi per conseguire una maggiore qualità urbana che si estende a contesti molto più ampi.
Un altro dato significativo riguarda l'estensione complessiva delle aree ferroviarie suscettibili di essere trasformate ad altri usi. Solo nei capoluoghi di provincia si può stimare un'estensione di aree già pronte per essere aggiudicate attraverso bando pubblico di quasi 72 ettari[1] (FSSU, 2018). Molti altri sono poi quegli scali ferroviari per i quali si sta ancora ragionando tra i diversi soggetti direttamente interessati sulla definizione dei necessari presupposti urbanistici da porre alla base della proposta di riconversione. Il patrimonio complessivo potenziale o già messo a disposizione è quindi ingente e si conferma risorsa fondamentale per il territorio regionale anche nell'ottica del contenimento del consumo di suolo, obiettivo posto alla base della nuova legge urbanistica regionale n. 24/2017.
Di seguito si intende tracciare un quadro sintetico di quanto sta accadendo nei capoluoghi di provincia su queste aree, allo scopo di individuare alcune dinamiche ricorrenti che aiutino a evidenziare approcci vincenti o minacce legati alla trasformazione degli ambiti di stazione.

Piacenza - La stazione di Piacenza, passante di superficie e di diramazione, si colloca leggermente a est rispetto al centro storico cittadino, a ridosso di aree residenziali densamente abitate. Al di là del fascio dei binari si trovano ampi comparti industriali, tipici di una situazione di "retro" rispetto alla stazione.
Per la zona della stazione e per l'intera città di Piacenza si sta prefigurando una grande opportunità, legata alla prevista dislocazione dell'attuale scalo merci dalla stazione ferroviaria al polo logistico Le Mose, localizzato in posizione più decentrata rispetto al centro. Se questo importante progetto infrastrutturale troverà attuazione, sarà possibile liberare un'area piuttosto vasta, di circa 13.700 mq, e avviare un processo di riqualificazione dell'intero quadrante alle spalle della stazione ferroviaria che oggi risulta discontinuo, frammentario, eterogeneo, privo di regole facilmente riconoscibili e connotato dalla presenza di significativi "vuoti urbani" sia nell'accezione di spazi non costruiti sia di aree dismesse o in via di dismissione.
Sia il Piano territoriale di coordinamento provinciale del 2010[2] sia il Piano strutturale comunale del 2016 hanno individuato la riqualificazione dell'area gravitante attorno alla stazione ferroviaria come uno tra i progetti strategici per la città. In

1 Le aree prese in esame sono quelle su cui il Gruppo FS, attraverso la società FS Sistemi Urbani, sta lavorando per creare le condizioni urbanistiche necessarie a una loro collocazione sul mercato delle aree da riqualificare. In genere si tratta di aree per le quali gli strumenti di pianificazione vigenti hanno già disciplinato la riconversione o è di prossima stipula un accordo territoriale che getti le basi per la loro trasformazione.

2 In genere in Emilia Romagna le stazioni ferroviarie di rango sovralocale e le relative aree contermini vengono individuate dalla pianificazione provinciale come poli funzionali, per i quali la legge urbanistica prevede l'attuazione attraverso la stipula di accordi territoriali (cfr. art. 15, LR 20/2000).



4 - Il masterplan del 2018 per l'area della stazione di Modena (Comune di Modena).

particolare, il Piano strutturale comunale prevede di rendere questa parte di città una sorta di "porta urbana" e di "cerniera" tra la città storica, il parco delle mura e il parco del Po, restituendo alla città spazi oggi inutilizzati. Ciò sarà possibile grazie alla trasformazione della Stazione storica in edificio bifronte, alla riconversione dello scalo merci in polo urbano in cui insediare nuove funzioni ricreative e culturali e moderno nodo multimodale dei trasporti urbani, regionali e metropolitani in cui realizzare un efficace interscambio con il trasporto pubblico su gomma, oggi inesistente.

Parma **-** L'attuale assetto urbanistico della zona della stazione di Parma iniziò a prendere forma negli anni Novanta, attraverso un complesso e ambizioso Programma di riqualificazione urbana, denominato "Stazione FS - ex Boschi", sviluppatosi su una superficie complessiva di circa 8,36 ettari e promosso dal Comune di Parma e dalla STU-Società di Trasformazione Urbana SpA, partecipata da RFI. L'obiettivo alla base dell'operazione è stato quello di sfruttare la riconversione di parte delle aree ferroviarie e industriali prossime alla stazione per creare una nuova centralità urbana cercando, da un lato, di risolvere la frattura fra i settori della città situati a nord e a sud della ferrovia e, dall'altro, di ripensare la funzione urbana della stazione per renderla vero centro di un nuovo spazio urbano (Conticelli, 2012). Il progetto ha visto la realizzazione di una piazza ipogea al di sotto della stazione esistente, per riconnettere le due parti di città precedentemente isolate. Essa funge da luogo di connessione tra percorsi pedonali di attraversamento e di accesso alle funzioni presenti nella stazione, tra la viabilità carrabile, i parcheggi pubblici interrati e il nuovo sistema lineare del verde urbano.
Il progetto ha inoltre introdotto servizi di *bike sharing* e *car sharing*, parcheggi scambiatori aggiuntivi e un nuovo terminal delle autocorriere extra-urbane immediatamente a nord dei binari, nell'ottica di un incisivo potenziamento dell'interscambio e della multimodalità.
Ai lavori nell'ambito della stazione ferroviaria sono seguiti altri interventi di riqualificazione prossimi ad essa, a significare la forte dinamicità dell'area. Si registrano infatti l'avvio di un altro intervento di riqualificazione, volto alla riconversione di un'area artigianale e parzialmente dismessa, denominata Pasubio, e l'approvazione di un Piano urbanistico attuativo per la riconversione di un ex scalo merci ferroviario lungo i binari. In quest'ultima area si andranno a insediare alcune funzioni pubbliche di tipo culturale, un centro servizi con destinazione terziaria e commerciale e attrezzature per la sicurezza. Tali funzioni si attesteranno in prossimità della sede unica del Comune di Parma, posta nelle immediate vicinanze, creando un polo accentratore di funzioni pubbliche di rango elevato.

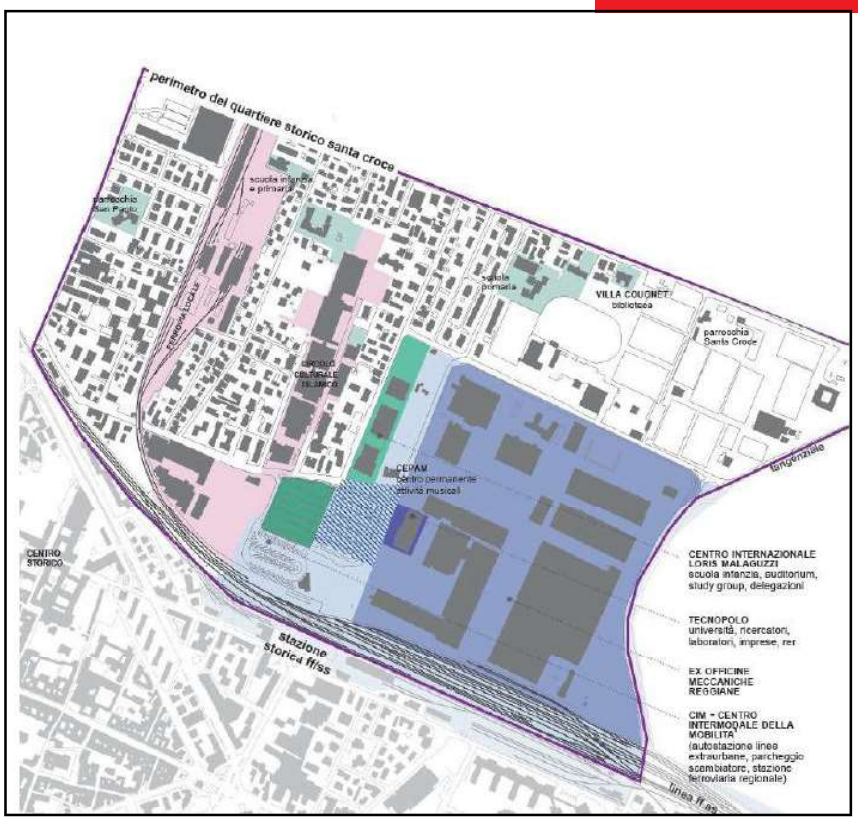
Reggio Emilia **-** Le aree a nord della stazione ferroviaria di Reggio Emilia stanno acquisendo un ruolo strategico alla luce delle iniziative di riqualificazione urbana già in corso e in programma nei prossimi anni. L'Area Reggiane e lo storico quartiere Santa Croce sono infatti oggetto del Programma di riqualificazione urbana "PRU_IP Bando Periferie Reggiane/Santa Croce"[3] recentemente approvato. Sebbene il Programma non interessi scali ferroviari di elevata estensione, esso riconosce nella stazione un fulcro importante per proporre un nuovo futuro per l'area Nord[4], che deve la sua storia in gran parte alla presenza delle Officine Meccaniche Reggiane, che dal '900 producevano pezzi meccanici per il settore ferroviario, delle munizioni, delle macchine agricole e per l'industria e degli aeromobili, e del quartiere operaio Santa Croce, nato di

3 Il Programma di riqualificazione urbana è stato finanziato dal "Bando Periferie", DPCM del 25.05.2016.
4 Denominazione del quadrante urbano posto alle spalle della ferrovia.

conseguenza. Il programma ha infatti lo scopo, da un lato, di completare il polo della ricerca e della conoscenza rappresentato dal Centro Internazionale per l'Infanzia Loris Malaguzzi e dal Tecnopolo, nato all'interno del comparto delle ex Officine Reggiane, dall'altro di riattivare ambiti produttivi dismessi, sia pubblici che privati, nel quartiere Santa Croce, verso funzioni anche temporanee legate a servizi di interesse generale.

Modena **-** Da tempo la città di Modena sta riflettendo su una diversa conformazione dell'area della stazione ferroviaria per risolvere le tradizionali criticità rappresentate dalla presenza dei binari. Le proposte di riqualificazione dell'intero comparto, che si sono avvicendate negli anni con lo studio denominato "Laboratorio della città" del 2008, lo studio di fattibilità del 2016 e il successivo aggiornamento del 2018, hanno cercato di gettare le basi per una discussione con tutti gli attori pubblici e privati coinvolti nella ridefinizione della stazione ferroviaria, concepita come nuova stazione intermodale bifronte. L'auspicio è costituire una cerniera urbana tra il fronte a nord dei binari ed il centro e ottenere il potenziamento e l'integrazione dei servizi di trasporto pubblico. L'intervento poggerà sulla valorizzazione urbanistica dell'ex scalo ferroviario ad usi prevalentemente terziari.
Attualmente l'area è disciplinata dal Piano strutturale comunale/Piano operativo comunale che la identifica all'interno di un ambito da riqualificare; esiste poi un tavolo aperto da tempo allo scopo di arrivare a siglare un accordo di programma tra i vari soggetti con cui definire come sarà la nuova area circostante la stazione, senza però essere riusciti ancora ad avviare una reale discussione con i vari *stakeholders*.

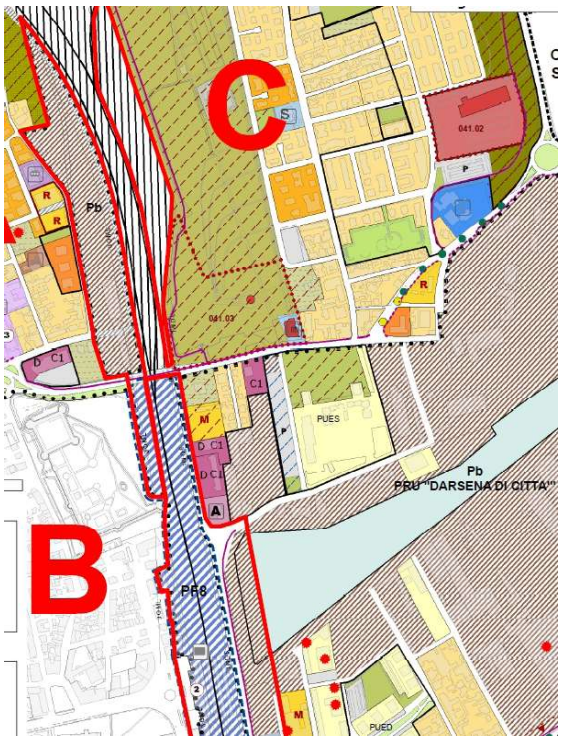
Bologna **-** Gli interventi che già hanno interessato e che coinvolgeranno in futuro sia la Stazione centrale di Bologna che le aree ferroviarie attualmente dismesse sono altamente strategici per la città e per il ruolo territoriale che essa ricopre e che intende promuovere in ambito nazionale e internazionale. Le ipotesi di potenziamento del nodo ferroviario, la sua integrazione con il sistema di trasporto urbano e metropolitano e il collegamento diretto con l'aeroporto cittadino, in corso di completamento, aumentano certamente la dinamicità e l'importanza di queste e di altre funzioni pregiate, oltre a fornire l'occasione per risolvere vecchi e più attuali problemi urbanistici che affliggono in particolare la zona della stazione. Dagli anni '80, la Stazione centrale di Bologna fu oggetto di continui studi e progetti per renderla uno snodo chiave per il trasporto passeggeri e un luogo significativo per la città. A seguito di un accordo siglato nel 2001 tra Ferrovie dello Stato e Comune di Bologna, si diede seguito al progetto di realizzare la nuova stazione Alta Velocità al di sotto dell'attuale, per liberare i binari di superficie al trasporto metropolitano su ferro. Con l'accordo territoriale del 2006 fu impostato il processo di valorizzazione di alcuni ambiti ferroviari, necessari a finanziare il progetto della Nuova Stazione centrale, concepito come polo di funzioni miste di tipo prevalentemente terziario. L'operazione urbanistica, ampiamente meditata e perfezionata negli anni, è diventata una delle principali strategie del nuovo Piano strutturale comunale 2007, mentre la valorizzazione dello scalo ferroviario Ravone, di complessivi 34 ettari, è stata inserita nel Piano operativo comunale di rigenerazione di patrimoni pubblici del 2016 e attende ora un investitore che si faccia carico della progettazione attuativa. Esso consentirà di realizzare un nuovo parco urbano di circa 4,5 ettari e di destinare il 10% della superficie utile residenziale realizzabile sull'area ad alloggi di edilizia residenziale sociale.



5 - Contesto di intervento del "PRU_IP - Bando Periferie Reggiane/SantaCroce" a Reggio Emilia (Comune di Reggio Emilia).

Ferrara **-** La stazione di Ferrara e il limitrofo scalo ferroviario, oggi dismesso, sono stati oggetto di protocollo d'intesa sottoscritto da Società di Trasformazione Urbana Ferrara Immobiliare e FS Sistemi Urbani per l'elaborazione di un masterplan e di uno studio di fattibilità economica per la riqualificazione dell'ex scalo ferroviario, di estensione pari a circa 10 ettari, inserito in una più ampia iniziativa di riqualificazione che interessa una vasta area industriale dismessa.
Il protocollo si inserisce nel quadro più generale tracciato dal Piano strutturale comunale 2008, che vede nella chiusura dello scalo merci un'occasione per ridisegnare le aree attualmente interessate da tali infrastrutture, nella direzione di un loro sviluppo in senso urbano, attraverso il rafforzamento delle funzioni residenziali già presenti in questa parte di città.

Forlì **–** Il Piano territoriale di coordinamento provinciale della Provincia di Forlì-Cesena (2006) classifica l'ambito che ospita la Stazione ferroviaria di Forlì come un polo plurifunzionale complesso, adatto ad ospitare attività direzionali, commerciali e per il tempo libero e vi attribuisce un'importanza strategica per avviare la ricucitura di zone marginali e la riconversione funzionale di comparti dismessi che gravitano attorno alla stazione.
Anche il Piano strutturale comunale di Forlì (2007) riconosce la presenza della stazione ferroviaria e dello scalo merci, situato alle sue spalle, come fondamentali per avviare un progetto di trasformazione urbana di elevato impatto. Ciò è dovuto in gran parte alla possibilità di ripensare il ruolo



6 - Aree di intervento nella stazione di Rimini (FSSU, 2018).

7 - L'ambito della stazione e dell'ex scalo merci di Ravenna (Comune di Ravenna)

urbano di questo ambito insieme al destino di altre aree dismesse o già in corso di riconversione, situate anch'esse nelle immediate vicinanze della stazione, come i comparti ex produttivi Bartoletti, Mangelli ed Eridania. Lo scalo ferroviario, di estensione pari a circa 12,5 ettari, è collocato in posizione baricentrica rispetto alle altre aree di riqualificazione, potendo così svolgere il ruolo di cerniera per le aree che gravita attorno alla stazione ferroviaria. Inoltre, il Piano operativo comunale del 2013 prevede di destinare in questo ambito circa 17.000 mq alla realizzazione di attrezzature e spazi pubblici, oltre a parcheggi pubblici aggiuntivi e al potenziamento dei percorsi ciclopedonali, al servizio delle nuove attività commerciali, terziarie e residenziali e delle aree circostanti.

Rimini **-** La stazione di Rimini è un importante nodo passante della linea Bologna–Ancona, servito dalla linea Alta Velocità verso Milano. L'edificio si colloca nelle immediate vicinanze del centro cittadino e rappresenta un punto di snodo tra il nucleo antico della città e la parte marittima e turistica.
Nell'area circostante sono concentrate sia attività di ristorazione e locali di intrattenimento che la rendono un caso piuttosto singolare per la qualità delle attività presenti nella zona, sia ampi comparti ferroviari dismessi di circa 12,5 ettari, che determinano una forte separazione tra la città storica e la città turistica.
Il Piano strutturale comunale considera tali ambiti determinanti per il raggiungimento di una pluralità di obiettivi di rigenerazione, che possono essere perseguiti attraverso la loro riconversione. Attualmente le previsioni sull'area vertono sul potenziamento della stazione come nodo di interscambio tra il trasporto pubblico e i sistemi di trasporto intercomunali, come il Trasporto Rapido Costiero, che avrà nella stazione di Rimini il capolinea, elevando di gran lunga l'accessibilità della zona. L'insediamento di funzioni legate all'intrattenimento per residenti e turisti e della nuova sede degli uffici Comunali completerà l'assetto urbanistico della nuova zona che assumerà il valore di nuova polarità di rango metropolitano. Non essendo ancora stata assoggettata a Piano operativo comunale, la consistenza delle dotazioni territoriali che si andranno ad ottenere dalla riqualificazione dello scalo non sono state sancite. Esiste però un protocollo di intesa, recentemente siglato da Comune di Rimini e RFI che stabilisce: di insediare sull'area la sede unica del Comune, quote significative di alloggi ERS e un nuovo polo didattico-culturale; di risistemare la piazza antistante la stazione, di potenziare i collegamenti ciclopedonali di attraversamento dei binari; di ampliare il parco dell'Ausa e di riorganizzare il centro sportivo e ricreativo presenti al suo interno.

Ravenna **-** Il polo funzionale della stazione di Ravenna si trova a cavallo tra centro storico e il nuovo comparto ex industriale della Darsena di città, attualmente in via di trasformazione, costituendo di fatto una barriera fisica che rompe la continuità dei tessuti, degli spazi aperti e dei percorsi. Per intervenire su questa criticità è stato siglato un protocollo di intesa tra Comune, Regione, RFI, FS Sistemi Urbani e Autorità Portuale per riconvertire la fascia ferroviaria dismessa posta sul lato città, di estensione pari a circa 43.000 mq, che avrà lo scopo principale di favorire le relazioni trasversali. Il protocollo, infatti, riconosce l'importanza di rivedere l'assetto della stazione per renderla cerniera urbana tra città storica e darsena, oltre a promuovere l'insediamento di nuovi usi residenziali, servizi privati, strutture ricettive alberghiere e commercio.
Ciò significherà promuovere soluzioni tecniche atte a consentire il superamento della barriera dei binari, conferendo alla stazione la configurazione di stazione-ponte e garantendo la percorrenza ciclopedonale nelle direttrici trasversali la ferrovia. L'ambito dovrà altresì contemplare la realizzazione di una vasta area da destinare a piazza pubblica e la realizzazione di nuovi parcheggi che agevolino l'interscambio.

Un quadro comune

I casi proposti evidenziano situazioni apparentemente simili rispetto alle scelte di pianificazione che hanno delineato i nuovi assetti urbanistici delle aree ferroviarie analizzate. In realtà vi sono alcune peculiarità che stimolano una riflessione più profonda sul grado di efficacia delle previsioni urbanistiche e infrastrutturali proposte, sebbene molte di loro non siano arrivate a una piena maturazione, con la realizzazione e il completamento degli interventi previsti, rendendo difficile una reale stima degli impatti prodotti sul territorio.
Si può osservare che gli esiti delle operazioni di trasformazione delle aree ferroviarie in esame paiono influenzati da diversi fattori, tra cui: *il grado di fattibilità dell'intervento*, in stretta correlazione con il livello di complessità degli interventi sul piano economico-finanziario, procedurale e delle opere infrastrutturali previste; il *potenziamento dell'intermodalità*, delle connessioni trasversali rispetto al fascio dei binari e della mobilità pubblica; la chiara identificazione di *strategie multi-obiettivo e intersettoriali* da parte degli strumenti di pianificazione, che si concretizzano in particolare nella valorizzazione della doppia anima – urbana e trasportistica – dell'area della stazione e nella possibilità di ottenere benefici urbani diversificati e di elevato impatto.
Rispetto al *grado di fattibilità dell'intervento,* i casi di Bologna, Piacenza e Parma presentano una forte complessità: Bologna e Piacenza vedono la trasformazione dei rispettivi ambiti di stazione legata alla realizzazione di altri importanti interventi infrastrutturali e urbanistici a sostegno dell'operazione; Parma invece ha richiesto pesanti interventi infrastrutturali che hanno influenzato l'assetto urbanistico dell'intera città per diversi anni. In questi casi, risulta determinante l'aver chiaramente sancito l'importanza dell'operazione attraverso il piano urbanistico (come a Bologna e Piacenza) o attraverso forme di partenariato costruite ad-hoc (la Società di trasformazione urbana costituitasi a Parma) allo scopo di consolidare la scelta urbanistica nel tempo, elevandone la fattibilità. Sebbene anche il piano urbanistico di Forlì riconosca un ruolo importante del sistema di aree di trasformazione prossime alla stazione per conseguire un progetto unitario, non pare massimizzare tutte le reali potenzialità che quel quadrante urbano può realmente offrire, in relazione ad esempio allo sfruttamento dell'elevata accessibilità offerta dalla stazione. Il *potenziamento dell'ambito della stazione come centro intermodale* è chiaramente sostenuto nei piani e nei progetti urbanistici di Piacenza, Parma, Reggio Emilia e Bologna, a sostegno quindi di altre politiche di rigenerazione basate sulla mobilità sostenibile. Ciò rafforza il grado strategico dell'intervento, anche se potenzialmente ne aumenta la complessità.
L'ultimo elemento riguarda *la promozione di strategie multiobiettivo e intersettoriali* da parte dei piani e dei progetti analizzati e tese ad affrontare le principali sfide di rigenerazione riscontrabili non solo nelle aree prossime agli ambiti di stazione ma anche su scala dell'intero insediamento. Questo aspetto risulta particolarmente significativo perché pienamente in linea con il principio fondamentale, alla base della rigenerazione urbana, per cui qualsiasi strategia di successo per la rigenerazione delle aree urbane svantaggiate deve necessariamente tendere verso un approccio olistico, per far fronte alla molteplicità e intensità dei fattori negativi, tra loro interconnessi, che devono essere superati (EC, 2007). Su questo punto, interessanti sono i casi di Bologna, Parma e Reggio Emilia, in cui il comparto della stazione diventa indubbiamente un fulcro urbano per la città per ciò che concerne non solo i flussi di utenti in viaggio ma anche le relazioni spaziali che si instaurano con le diverse zone della città, che permettono ad abitanti e *city users* di vivere quegli spazi come luoghi urbani e di relazione. La scelta di insediare nelle aree di stazione funzioni pregiate, come sedi centrali della pubblica amministrazione o poli di ricerca, rafforza questa strategia, dovuta non soltanto a questioni di maggiore accessibilità ma in gran parte anche alla riduzione di fenomeni di segregazione sociale, molto forti in queste aree.
Da tutti i casi analizzati emerge in maniera evidente la necessità di operare sulle aree di stazione attraverso approcci in grado di integrare le diverse istanze, urbane e trasportistiche, mettendo a sistema le competenze e i ruoli degli attori coinvolti all'interno di un processo unitario, che affronti la complessità con il giusto grado di maturità progettuale e di convinzione politica, necessario per proporre un'idea veramente convincente per questi ambiti.
Intervenire su queste aree rappresenta pertanto un banco di prova importante per le città: esse costituiscono l'occasione per interpretare concretamente le sfide urbane individuate a livello europeo (EC, 2014), in un'ottica di promozione di una città compatta, vivibile, accessibile e inclusiva.

© Riproduzione riservata

Bibliografia

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

Boschi F., Pini D. (2004), a cura di, *Stazioni ferroviarie e riqualificazione urbana*, Compositori, Bologna.

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

European Commission (EC, 2007), *State aid control and regeneration of deprived urban areas*, Bruxelles.

European Commission (EC, 2014), *Communication from the commission to the European Parliament, the council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions the urban dimension of EU policies – key features of an EU Urban Agenda,* COM(2014) 490 final, Bruxelles.

FS Sistemi Urbani (FSSU, 2018), *Real Estate Opportunities, FS Sistemi Urbani, Gruppo Ferrovie dello Stato italiane.*

Pini D., Ventura N. (1985), "Piano, trasporti, città e ferrovia". *Urbanistica*, n. 78, pp. 17-26.

Pizzoli M. (1996), "Bologna: riforma e riconversione del nodo ferroviario". *Urbanistica informazioni*, n. 148, pp. 65-66.

Pucci P. (1996), *I nodi infrastrutturali: luoghi e non luoghi metropolitani*, FrancoAngeli, Milano.

Regione Emilia-Romagna (Ptr, 2009), *Piano Territoriale Regionale dell'Emilia-Romagna. Una regione attraente,* Bologna.

Savi I., Benecchi S. (2008). "Stulab, primo laboratorio sulle società di trasformazione urbana. Best practices a confronto" nel workshop interattivo promosso dal Comune di Parma. *Paesaggio Urbano*, mag.-giu. 2008.

Savino M. (1995), "La riqualificazione delle aree ferroviarie: verso un nuovo modo di concepire la trasformazione urbana?", *Archivio di studi urbani e regionali*, n. 53, pp. 71-85.