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

TRASPORTI & cultura

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.

PARKING

Ripensare gli scali merci

Intervista a Carlo De Vito a cura di Laura Facchinelli

L'evoluzione organizzativa del servizio di trasporto ferroviario – realtà complessa, multiforme e ramificata in tutto il territorio – ha comportato profonde modifiche nell'uso delle risorse: personale, aree e fabbricati. In questa sede concentriamo l'attenzione sul cambiamento delle modalità di formazione e circolazione dei treni merci, che ha comportato il progressivo abbandono della stragrande maggioranza degli scali merci operanti, a partire dall'800, a fianco delle stazioni passeggeri grandi, medie e piccole. La presenza di grandi aree ferroviarie dismesse determina, oggi, una criticità, ma potenzialmente - data l'ampiezza e la collocazione di quegli spazi all'interno del tessuto urbano - costituisce una risorsa straordinaria per una riprogettazione di significative parti di città. Su questo argomento abbiamo sentito il parere dell'ing. Carlo De Vito, Presidente di FS Sistemi urbani, che da tempo ha avviato, d'intesa con le amministrazioni locali, un vasto e ambizioso progetto di trasformazione.

Trasporti & Cultura – Ing. De Vito, anzitutto vorremmo "fotografare" la situazione degli scali merci delle ferrovie.

Carlo De Vito – Vorrei partire da un discorso più ampio. Le Ferrovie sono state interessate da un importante processo di ristrutturazione industriale che ha generato una serie di asset dismessi. Una ristrutturazione interviene sulle modalità operative, sulle risorse, sul personale, sui costi. Eravamo oltre 200 mila non più tardi del 1990: una serie di nuove condizioni, a partire dalle tecnologie, ci ha portato a diventare poco più di 70 mila. Questo ha avuto un primo effetto: la riduzione delle sedi per uffici. Pertanto il primo intervento avviato è stato quello sulle sedi, che erano quasi sempre palazzi di prestigio ubicati nelle città più grandi. A Venezia, per esempio, avevamo palazzo Giovannelli e il palazzo a fianco della stazione; c'erano le due torri della stazione Porta Garibaldi di Milano, a Bologna palazzo Pizzardi, a Roma l'ex palazzo uffici di fianco alla stazione Termini: quest'ultimo, per esempio, è diventato un hotel.
Seconda gamba: gli impianti di manutenzione. I treni sono diventati più affidabili, così una parte delle Officine Grandi Riparazioni (OGR) si è resa disponibile per un intervento. Penso per esempio alle ex OGR di Torino, che sono diventate sede di iniziative culturali e di ricerca. Ma la presenza di ex-OGR interessa un po' tutta Italia.
Terza gamba, gli approvvigionamenti. C'era un sistema per cui si provvedeva in approvvigionamento, c'erano le scorte. Questa politica è stata sostituita da una nuova modalità che interessa tutta l'industria italiana: si segue il criterio del just

Rethinking freight yards

An interview with Carlo De Vito by Laura Facchinelli

There are freight yards in the city, with tracks and service buildings, that have long been vacated and abandoned, and are now useless and often run down. These are large centrally located areas, strategic to urban transformation projects that could stitch together districts that have always been separated, and create new hubs of interest to the city. Proceeding in that direction, however, requires complex negotiations between different actors, mainly the FS railways and local administrations. Negotiations for the seven existing freight yards in Milan have been going on for some time, and the first concrete projects are forthcoming.
We turned to a leading figure, Carlo De Vito, president of the FS Sistemi Urbani, for his opinion on the interesting theme of revitalizing freight yards. He illustrates the important industrial regeneration process of the FS railroads, which has generated a series of abandoned assets: from the offices and headquarters to the maintenance facilities to the procurement warehouses and finally to the freight yards, small medium and large, located beside the 2500 passenger stations in the network. The prospect of significant revitalization projects is focused on the large stations, primarily in 15 metropolitan cities. The model developed for Milan can be repeated: and this is where the railway system meshes with the development plans for the city.

Nella pagina a fianco: FS Sistemi Urbani, progetti per la stazione di Roma Tiburtina elaborati, rispettivamente, da 404 Design, Design Studio Grafeo+ e Urban Horizon.

1 - Firenze, ex OGR, Officine Grandi Riparazioni.

in time, per cui è il produttore che tiene il magazzino. Così le componenti vengono fornite quando servono, non diventano obsolete, e non può accadere che certi materiali risultino a nostro carico in termini di costi mentre non vengono utilizzati. Quindi ci sono questi Magazzini Approvvigionamenti, dove mettevamo le scorte, che ora non sono utilizzati. Un caso per tutti è l'operazione Tiburtina, dove la BNL è ora collocata in quello che era un vecchio magazzino approvvigionamenti. Ma di questi edifici ne abbiamo disseminati per tutta Italia: da Napoli Poggioreale a Bologna Ravone, dove abbiamo fatto un'altra operazione di ristrutturazione.
La quarta gamba è quella che parte dalla vecchia struttura che prevedeva, accanto ad ogni stazione passeggeri, uno scalo merci, piccolo, medio o grande, dove arrivava il treno, che veniva scomposto; poi arrivava un treno raccoglitore che agganciava questi carri. Avevamo circa 2.500 stazioni, con uno scalo che, a un certo punto, non consentiva più la rapidità della consegna… Anche questo modello è stato sostituito, a partire dagli ultimi decenni del '900, dai grandi centri della logistica, dove arrivano i materiali prodotti o da distribuire, dopodichè si formano dei treni, più lunghi possibile (possono arrivare a 750 metri), che vanno direttamente a destino, senza la procedura intermedia di raccoglimento delle merci. Quei treni poi vanno in Germania, in Francia o ai grandi porti, dove poi le merci proseguono via mare. Questo ha significato per noi ridurre sensibilmente il numero degli scali merci, che da 2.500 si sono ridotti a circa 50. Tra l'altro hanno anche cambiato tipologia, nel senso che non sono più in centro città, ma nelle periferie, collegati ai grandi assi stradali, in modo da essere facilmente raggiungibili dai trasportatori dell'ultimo miglio.

T&C – Quindi gli scali merci erano 2.500, e molti possono oggi essere trasformati…

De Vito – Prima ho citato l'insieme della ristrutturazione: cosa hanno significato queste quattro gambe? Che dal patrimonio delle Ferrovie sono residuati una serie di asset che sono i palazzi degli uffici, gli edifici dove si faceva manutenzione dei treni, le grandi aree dove si tenevano le scorte per l'approvvigionamento dei materiali e, appunto, gli scali merci. Tutte queste realtà non erano più in uso, pertanto potevano essere riutilizzate. Per i palazzi è stato facile, perché erano dei gioiellini: pensiamo alle sedi compartimentali di Napoli, Roma, Venezia, Bologna, Firenze. Per questi è stata compiuta una prima azione di dismissione. Poi abbiamo cominciato a lavorare, invece, per fare in modo che queste ex aree industriali fossero all'interno di processi di valorizzazione. Si trattava di aree di grandi dimensioni, per lo più concentrate nel centro delle città e vicino a stazioni ferroviarie: è nato pertanto questo modello di trasformazione con progetti di rigenerazione, processi di valorizzazione. Alcuni li stiamo attualmente portando avanti.

T&C – Si tratta di realtà – pensiamo proprio agli scali merci - differenti per dimensioni, e quindi anche per possibile riconversione.

De Vito – Naturalmente le dimensioni determinano il tipo di intervento da compiere. Ci sono casi in cui abbiamo un milione di mq di area al centro della città – pensiamo a Milano, città dove sono in corso molteplici interventi di trasformazione – e poi abbiamo il piccolo scalo merci, come per esempio quello della stazione di Portogruaro: in questo caso cerchiamo di creare un parcheggio, di vendere l'area al Comune. Con obiettivi che non

sono, pertanto, quelli della grande trasformazione, ma di un utilizzo delle aree.

T&C – Quanti sono gli scali merci dismessi di grandi dimensioni, che presentano interesse per piani di riqualificazione delle aree interessate?

De Vito – Dobbiamo far riferimento alle stazioni di grandi dimensioni, quindi a grandi città, che possiamo assimilare principalmente alle 15 città metropolitane: in queste ci sono a disposizione aree di grandi dimensioni. Al di fuori delle città metropolitane abbiamo, per esempio, il caso di Verona dove abbiamo concentrato le merci al Quadrante Europa, fuori della città, quindi tutta l'area di circa 500 mila mq vicino alla stazione di Verona Porta Nuova è in trasformazione. Nel caso di Verona avevamo già venduto alcune sedi nei pressi della stazione di Porta Vescovo, ma per l'area di Porta Nuova stiamo concordando, con le diverse amministrazioni, dei piani di trasformazione. La nostra natura di società pubblica, assieme al fatto che queste aree sono vicine ai grandi nodi della mobilità (nel caso di Verona la stazione di Porta Nuova) e che alcuni di questi nodi saranno interessanti anche dall'alta velocità sulle direttrici delle reti TEN europee, tutte queste caratteristiche danno a questi siti delle opportunità che altri non hanno. Quindi con le amministrazioni comunali portiamo avanti progetti che hanno una logica di visione e di indirizzo, una logica di sistema che punta sulle infrastrutture della mobilità. Un caso particolare che stiamo seguendo è quello della città di Milano.

T&C – Certamente. Sappiamo che da tempo si sta lavorando a un progetto di recupero dei sette grandi scali milanesi con progetti di trasformazione urbanistica. Può spiegarci quali sono gli obiettivi precisi che stanno alla base dell'azione della società FS Sistemi Urbani?

De Vito – Per la città di Milano abbiamo cominciato nel 2005 a confrontarci con l'amministrazione comunale: con Albertini, con Moratti, poi con Pisapia. Avevamo queste aree e un accordo nel quale si considerava che la trasformazione di questi spazi disponibili – 7 scali per complessivi 1 milione e 200 mila mq circa – era anche l'occasione per risolvere alcune criticità dei trasporti, consentendo di creare nuove linee di trasporto, nuove fermate lungo le linee esistenti, in una logica di integrazione. Milano ci offriva l'occasione ideale perché aveva 3 linee di metropolitana, oggi 4 con la linea lilla in costruzione, poi ci sarà la quinta, azzurra. Con la Milano Circle Line c'è la possibilità di integrazione fra le linee FS, dove si possono aprire nuove stazioni, e le linee di metropolitana, che vanno ben oltre l'anello ferroviario. Inoltre si dispone di stazioni dell'alta velocità a Milano Centrale, Porta Garibaldi e Rogoredo. Si tratta dunque di pensare tutto il sistema dell'infrastruttura ferroviaria come la base sulla quale costruire il futuro della città.
Su questo sistema arterioso in cui circola la mobilità si pensa di poter fare delle scelte. Abbiamo fatto in questa maniera: i tre scali più periferici – Greco, San Cristoforo e Rogoredo – li pensiamo orientati più sul piano residenziale. Per esempio lo scalo Greco, sul lato nord della città, lo abbiamo pensato nell'ambito di un progetto che coinvolge Milano con altre 40 città del mondo, "C 40 Reinventing cities". Si tratta di coniugare un'area connessa col sistema ferroviario, quindi collegata col centro città, con modelli di trasformazione sostenibile e di rigenerazione. Per lo scalo Greco c'è un bando, abbiamo selezionato tre gruppi; questi hanno presentato proposte concrete dove ci sono sia progettisti che investitori che vogliono acquisire l'area e destinarla a trasformazioni.
Lo scalo Greco, come gli altri due periferici e i quattro centrali, sono strategici per la trasformazione della città. Milano ha avuto, in questi ultimi dieci anni, l'attuazione di un sistema di trasformazione pilota in Italia. C'è il caso di Santa Giulia, anche se adesso si è un po' fermato, ma soprattutto ci sono le realizzazioni di Porta Nuova e di City Life, che sono state attuate in aree dismesse: quella di Porta Nuova era proprio su un'area ferroviaria dismessa fin dagli anni '80, l'area delle vecchie Varesine.

2 - Torino Porta Susa, Lotto Torre.

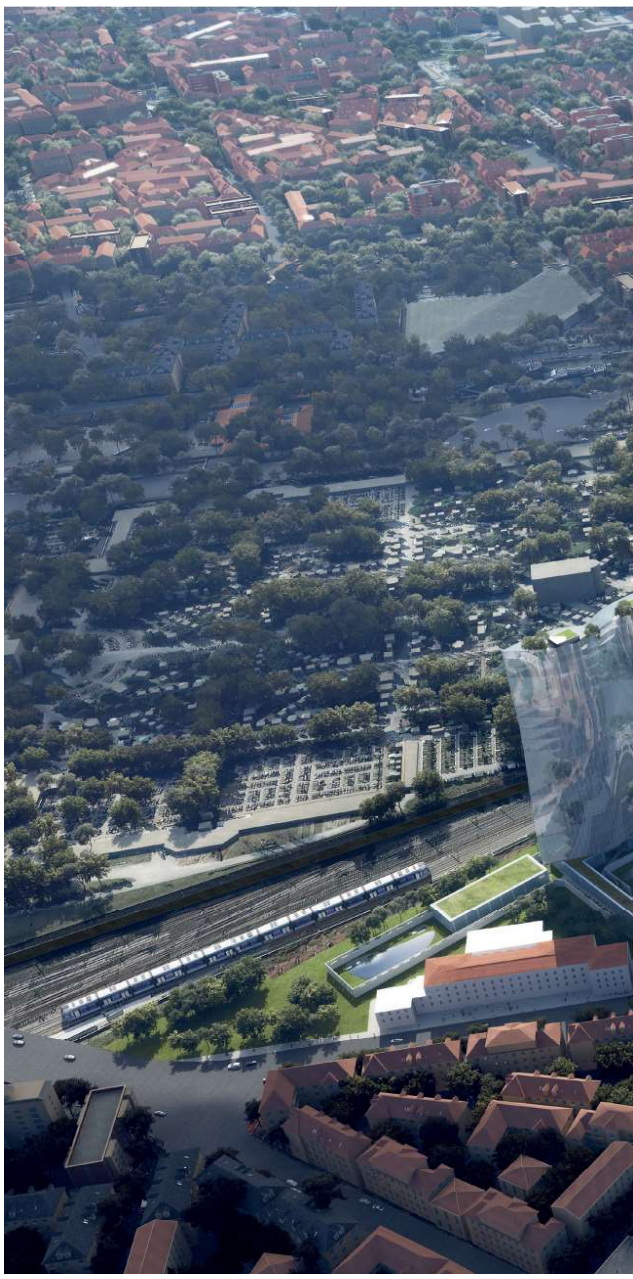
Rispetto a questi fenomeni abbiamo lavorato e ci siamo presentati con ipotesi varie di trasformazione urbanistica. Con l'amministrazione eravamo quasi alla fine quando a un certo punto cambiavano gli amministratori, e noi dovevamo di nuovo dimostrare l'opportunità di realizzare queste trasformazioni. Il modello che abbiamo voluto rappresentare era questo: Milano è una città simbolo, in Italia, che in qualche modo fa da traino per i settori dell'economia, dello sviluppo, dell'innovazione; aveva avuto il fatto positivo dell'Expo e vantava questi due progetti attuati: City Life e Porta Nuova. Con ARUP e con AECOM abbiamo rappresentato quello che stava avvenendo nelle aree ferroviarie in Europa e nel mondo, dimostrando che questi interventi sugli scali rappresentavano opportunità, germi per una rigenerazione.
Con questa ipotesi, prima delle ultime amministrative, sia con il candidato Parisi, sia con Sala abbiamo detto: ci sono sette aree, con un unico proprietario pubblico che gestisce anche le ferrovie… se non lo facciamo adesso e se non lo facciamo a Milano, che ha le condizioni perché i progetti di rigenerazione possano attuarsi, dove lo facciamo? Entrambi hanno concordato sul portare avanti il progetto in caso di elezione.

T&C – Effettivamente l'operazione è facilitata dal fatto che c'è un unico proprietario…

De Vito – Certo, ma si tratta anche di un soggetto pubblico. Pertanto c'è, sì, il criterio della valorizzazione, ma non c'è quello della speculazione. Dobbiamo solo trovare un'intesa. Ecco, rispetto a questo il Comune – una volta eletto Sala -ha detto che accettava questa sfida, e in poco tempo siamo arrivati alla sottoscrizione, nel 2017, di un accordo di programma, che di fatto approvava la variante urbanistica per la trasformazione di questi scali.
Abbiamo fatto in modo che la proposta di trasformazione venisse a seguito di un confronto con la gente. Questo si è realizzato mediante un workshop nel quale abbiamo chiamato cinque architetti di fama mondiali: due italiani, che sono Zucchi e Boeri, e tre internazionali, che sono MAD Architects, Mecanoo e Miralles-Tagliabue. Li abbiamo chiusi in un capannone con le 20.000 persone che sono venute in tre giorni, portando elementi ai progettisti per una visione futura. Nel corso di un workshop sono stati coinvolti i diversi stakeholder: non soltanto economisti e progettisti, ma anche esperti del verde, rappresentanti dei sindacati e della società civile dei diversi quartieri nei quali insistono queste aree.
I team selezionati hanno lavorato e prodotto visioni di cinque possibili trasformazioni per ciascuno dei sette scali. Abbiamo presentato questi progetti l'anno scorso in occasione del Salone del Mobile e tutti hanno avuto la possibilità di vedere come avrebbe potuto trasformarsi la città. Questo ha consentito di portare a compimento il processo di trasformazione e di partire con il progetto vero.

T&C - E adesso a che punto siamo?

De Vito - Quelle cinque visioni sono stati gli strumenti per rappresentare che era molto meglio intervenire, invece che lasciare quelle aree dismesse, incustodite, con fenomeni di degrado, occupazione di senza dimora ecc., con possibili situazioni pericolose. Tanto più che questi scali, e in particolare Farini, Porta Romana e Porta Genova, sono al centro della città.



Una volta presentato il modello, una volta approvato lo strumento urbanistico, siamo partiti con l'attuazione; in attesa delle nuove costruzioni stiamo predisponendo usi temporanei negli scali.
prima con lo scalo Greco, poi con Porta Romana. Quest'ultimo è anche inserito nel dossier di candidatura per le olimpiadi invernali del 2026.
È partito poi il concorso internazionale per Farini: si tratta di elaborare il master plan per lo scalo, che è il più grande di tutti, 600 mila mq. Per questo scalo, peraltro è stato fatto un accordo con l'Accademia di Brera, che si trasferirà con gran parte delle sue attività in questo nuovo polo, in uno spazio che stanno attrezzando. Brera è un marchio mondiale, al top per le attività didattiche e culturali. Ci saranno anche altri che presenteranno richiesta di utilizzare questi siti. Dall'altra parte c'è la città di Milano che, nello scalo Farini, realizzerà il centro dell'attività amministrativa della città. Ci sono delle condizioni perché questo Master Plan dia il modello di uno sviluppo concreto di aree, strade ecc.
Aggiungo che, per volontà del Comune, per questi scali è prevista una dimensione considerevole del

3 - Progetto per lo scalo di Milano Farini (tables from vision elaborated by MAD Architects).

verde, nel senso di parchi urbani: a Farini siamo a una superficie minima prevista del 65% del totale territoriale da destinare a parco. Il parco che si realizzerà sarà uno dei più grandi della città.
Si comincia, insomma, a fare un ragionamento di sistema. Porta Genova, che è già collocata vicino ai Navigli, sarà dedicata ad attività tipo *fashion* e design. In corrispondenza dello scalo di Porta Romana è stato realizzato il polo culturale della Fondazione Prada.
Questo scalo si svilupperà come parte di città sostenibile, con notevoli quantità di verde, in connessione col sistema delle metropolitane. A Porta Romana ci sarà la nostra fermata della linea circolare (gronda sud di Milano), che in corrispondenza proprio dello scalo interseca la linea gialla della metropolitana con la fermata di Lodi.
Insomma abbiamo fatto in modo che questa trasformazione di Milano possa diventare per la città qualcosa di collegato con la mobilità esistente. Non si tratta di realizzare quartieri e cercare poi di collegarli con sistemi di trasporto: in questo caso si collocano in questi luoghi di integrazione già esistenti i nodi per lo sviluppo della città.

T&C – Questo modello potrà essere applicato anche in altre città?

De Vito – Sì, questo è un modello replicabile. Lo avevamo proposto, anni fa, per la città di Roma e adesso stiamo dialogando con la sindaca Raggi per la trasformazione di Tiburtina, nuova centralità della città, e per la zona di Trastevere. Ma il modello è replicabile anche per le altre grandi città, le città metropolitane. Dovunque abbiamo già avviato procedure di questo tipo. E intorno a questo modello si possono realizzare le stesse funzioni che abbiamo previsto a Milano, tenendo come *fil rouge* la rete ferroviaria. Che è cosa ben diversa dalla rete delle strade, come si può ben capire: la grande viabilità arriva nella periferia, mentre la ferrovia arriva al centro della città.
Stiamo lavorando a Palermo, dove stiamo interrando la linea ferroviaria e, nelle aree residue, si sta creando il cosiddetto "anello ferroviario" per il servizio ferroviario locale. Anche a Venezia centro storico siamo da tempo intervenuti: abbiamo venduto lo storico Palazzo Giovannelli, sul Canal Grande, e il palazzo degli uffici a Santa Lucia, vicino alla

4 - Milano, veduta dello scalo di Porta Romana (foto di Laura Facchinelli).

stazione, mentre in zona Santa Marta si procederà con la vendita delle aree al Porto. Ma è importante quello che sta avvenendo a Mestre, dove si pensa a un intervento sui binari della stazione, per eliminare la barriera fra l'abitato di Mestre e quello di Marghera. Lo stesso vale per Bologna, con l'interramento della linea dell'alta velocità e l'area di Ravone che è prossima alla stazione centrale. Bologna, come Milano, è un laboratorio: sono già stati venduti degli asset, si può pensare di venderne altri. Per esempio ci sono le OGR, Officine Grandi Riparazioni, e c'è il grande scalo di San Donato, un'area vastissima proprio di fronte al FICO, il grande centro alimentare di Farinetti. Non c'è mai uno stop, perché mentre portiamo avanti un'operazione, ne avviamo altre.

T&C – E sempre entrano in gioco, contemporaneamente, sedi di uffici, officine di riparazione, scali merci…

De Vito – È tutto un insieme. È il sistema delle ferrovie che si integra con i programmi di sviluppo delle città. Non andiamo pezzetto per pezzetto: andiamo a vedere quali sono gli asset a disposizione per operazioni di questo tipo.

T&C – Quali sono gli interventi già realizzati in altri paesi che possono costituire un esempio da seguire?

De Vito – I paesi a noi più vicini come la Germania, la Francia, l'Inghilterra hanno puntato molto sulle aree ferroviarie per le trasformazioni. Fra gli interventi più recenti ci sono quelli realizzati a Londra, stazione St. Pancras, dove arriva la linea da Parigi (si tratta della zona di King's Cross). Gli inglesi hanno attuato un modello di questo tipo: intorno alla stazione hanno realizzato parchi e sviluppo immobiliare. Siamo al centro di Londra, come siamo al centro di Milano per le trasformazioni che facciamo noi. Un altro modello che abbiamo tenuto presente è quello realizzato, sempre a Londra, in località Stanford, dalla parte nord-orientale della città. Qui è stato realizzato il quartiere per le Olimpiadi del 2012, in prossimità di una stazione dell'alta velocità. La linea ad alta velocità, proveniente dal tunnel sotto la Manica, arrivava nella parte sud, a Waterloo Station: quando pensarono alle Olimpiadi, i londinesi anzitutto portarono la linea ad alta velocità al centro della città, e per questo fecero una gronda, dove stava la stazione di Stanford. Intorno a Stanford è stato pensato tutto il modello delle Olimpiadi. Ma mentre poi lo stadio è rimasto tale, tutto il resto è stato progettato con l'idea di riutilizzarlo, successivamente, per sedi di ufficio, residenze, attività culturali ecc. Niente è rimasto inutilizzato. Questo è un processo reso possibile dal fatto che l'area era vicino alla stazione ferroviaria e alla fermata della metropolitana. Questo è un po' il modello che vorremmo replicare.
A proposito di questi concetti, aggiungo che, dato che la città di Milano è candidata con Cortina per le Olimpiadi invernali, se dovesse andare a buon fine la candidatura, a Porta Romana verrà realizzato il villaggio degli atleti. Già pensato per poi diventare sede sociale o studentato nello sviluppo futuro di quell'area.
Abbiamo studiato anche il modello della Grand Paris, che prevede la connessione con la periferia: si tratta di un grande anello circolare, e ogni sito è una nuova centralità. A Parigi hanno chiamato

5 - Progetto per lo scalo di Porta Romana (tables from vision elaborated by Stefano Boeri Architects).

grandi architetti per progettare gli interventi. Ma questo è un modello non facilmente applicabile a noi, perché abbiamo città di medie dimensioni e anche Milano, se confrontata con Parigi, può essere considerata tale.

T&C – Tornando al caso di Milano, vorremmo capire quali sono i soggetti interessati.

De Vito – I soggetti interessati sono la città e chi, nella città, organizza la trasformazione: Sindaco e Assessorati all'Urbanistica e ai Lavori Pubblici. Certo che, accanto a questi, ci vuole anche il momento attuativo, e quindi gli attori delle trasformazioni sono finanziatori, sviluppatori, costruttori. Il confronto si fa nelle occasioni come i convegni e Urbanpromo. Il momento operativo diventa quello dell'accordo col Comune per la trasformazione, con un piano urbanistico. E poi c'è il modello degli sviluppatori, individuati con una procedura di tipo competitivo.

T&C – Quindi si fanno dei concorsi?

De Vito – A Milano perché lo attuiamo noi, ma lo prevediamo sempre, per lo meno per il momento progettuale dei master plan. Un operatore privato ha logiche più stringenti, comunque la qualità è uno degli obiettivi principali.

T&C – Prendendo invece in considerazione gli scali di dimensioni medio-piccole, in questi casi ci sono certamente prospettive meno ambiziose, probabilmente più rivolte alla risoluzione di problemi pratici (es. ottenere lo spazio per la soste degli autobus urbani). Questi interventi sono sempre di competenza di FS Sistemi Urbani? Può darci un'idea di come si procede?

De Vito – FS Sistemi urbani svolge il ruolo di regia dei vari interventi: è chiaro che poi ci sono le altre società del gruppo, come Rete Ferroviaria Italiana-RFI che gestisce le linee ferroviarie, Metropark che gestisce i parcheggi, e così via. Però il punto di contatto fra le amministrazioni su questi temi è FS Sistemi Urbani, che è comunque proprietaria di tutti gli scali dismessi.
Per le realtà più piccole, la logica è diversa rispetto a quella delle grandi città, e punta al riutilizzo delle aree. I casi trattati sono moltissimi. Posso citare il caso di Padova dove, accanto alla stazione, abbiamo realizzato il terminal bus e altre attività connesse con la stazione. Il mercato poi, nelle città medio-piccole, non sta tanto dietro a queste trasformazioni, anche perché l'attività costruttiva langue. Comunque noi trattiamo col sindaco. Molto spesso c'è anche il tema della ferrovia che fa da barriera, e quindi si pensa al superamento con cavalcavia o sottopasso. Salerno, per esempio, è una città separata dalla ferrovia, fra lato mare e lato monte. In tutta Italia ci possono essere problemi da affrontare: se sono aspetti organizzativi della stazione il riferimento è RFI, se c'è anche un piccolo scalo ce ne occupiamo noi. E sempre noi gestiamo i parcheggi, tramite Metropark.

© Riproduzione riservata