

## **Il recupero del patrimonio ferroviario italiano dismesso, l'esperimento della Circle Line a Milano**

***Domenico Potenza***

Parole chiave:

circle line, nuove centralità, green infrastructure, risarcimento ambientale

### **Abstract:**

La relazione stretta tra ferrovia e città, nel tempo, ha mutato in maniera decisiva le strutture urbane ed i suoi territori di pertinenza, dettandone lo sviluppo e l'ampliamento ma, nello stesso momento, creando barriere e margini che, ancora oggi, segnano i limiti di molte aree metropolitane.

Solo negli ultimi trent'anni l'aggiornamento tecnologico dei trasporti ferroviari, ha portato ad una razionalizzazione sostanziale dei tracciati, con la costante riduzione degli impianti ferroviari e la dismissione di molti scali intermedi e di molte stazioni interne ai grandi centri urbani.

La riutilizzazione degli scali ferroviari dismessi, si configura anche come azione di risarcimento ambientale. Aree nascoste, chiuse, recintate e incustodite, che necessitano di essere riqualificate, aree precluse alla utilizzazione da parte dei residenti e della città che oggi possono finalmente essere rimesse a disposizione dei cittadini.

A partire dalla metà del XIX secolo l'evoluzione del trasporto ferroviario ha progressivamente cambiato il rapporto tra le forme della città e le modalità di connessione con il territorio, costruendo *nuove porte* di accesso e caratterizzando lo sviluppo di nuove centralità urbane. Un fenomeno che è cresciuto in proporzione allo sviluppo di questa nuova rete di trasporti e degli spazi funzionali alle logistiche del suo funzionamento: grandi stazioni, depositi e magazzini, officine di manutenzione e sistemi di governo dei treni e dei veicoli accessori.

Una relazione stretta tra ferrovia e città che, nel tempo, ha mutato in maniera decisiva le strutture urbane ed i suoi territori di pertinenza, dettandone lo sviluppo e l'ampliamento ma, nello stesso momento, creando barriere e margini che, ancora oggi, segnano i limiti di molte aree metropolitane. Gli anni della ricostruzione e del boom economico hanno ulteriormente accentuato queste condizioni, contribuendo da una parte, allo sviluppo industriale ed alla crescita delle città, dall'altra alla riduzione

della continuità dei tessuti residenziali e dello spazio pubblico urbano che, ancora oggi rimangono in attesa di una definitiva soluzione.

Solo negli ultimi trent'anni l'aggiornamento tecnologico dei trasporti ferroviari, la concentrazione nei grandi poli logistici delle attività complementari al trasporto e la concorrenza dei trasporti su gomma, hanno portato ad una razionalizzazione sostanziale dei tracciati, con la costante riduzione degli impianti ferroviari e la dismissione di molti scali intermedi e di molte stazioni interne ai grandi centri urbani. Tutto questo ha ingenerato un meccanismo di ristrutturazione dell'intero parco ferroviario nazionale che ha tagliato fuori tutti quegli impianti e quelle aree non più strumentali all'esercizio della mobilità sulla rete delle Ferrovie dello Stato.

Nel 1985, con l'istituzione della legge n° 210 nasce la società FS Sistemi Urbani, controllata al 100% dalla Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane, che ha il compito di valorizzare per il Gruppo il patrimonio non funzionale all'esercizio ferroviario e di svolgere servizi integrati urbani in una prospettiva di nuovo business, razionalizzazione, miglioramento funzionale e servizio alla collettività. Tra le innumerevoli attività immobiliari e di servizio svolte figurano:

- lo studio, la promozione, l'attuazione e la gestione di processi di sviluppo e valorizzazione immobiliare (con particolare riferimento alle stazioni, alle infrastrutture nodali e di trasporto e agli asset disponibili per conto delle società del Gruppo FS Italiane);
- lo sviluppo delle attività connesse ai parcheggi e alle aree per la sosta di mezzi di trasporto di qualsiasi tipo;
- la gestione e manutenzione di aree ed edifici ad uso pubblico e privato; la promozione di programmi di intermodalità trasportistica e sviluppo di progetti per il potenziamento del terziario a rilievo economico e sociale.

Nasce quindi una sorta di *agenzia immobiliare* che fa capo a Ferrovie dello Stato e che ha lo scopo di mettere a reddito gran parte del patrimonio di quelle aree e quei manufatti non più utili alla rete ferroviaria ed ormai dismessi.

Un catalogo di quattro milioni di metri quadrati e più di 70 proposte tra ex depositi e fabbricati, ex officine e spazi ferroviari non più in uso ma che potrebbero diventare aree residenziali, commerciali, industriali o alberghiere.<sup>1</sup> (fig. 1)

Sono queste, aree di grande prestigio, dislocate nella gran parte dei casi a ridosso della città consolidata, aree *in attesa*, che hanno bloccato per anni la continuità delle trame urbane determinandone limiti e storture ed oggi, finalmente, si ripropongono come nuova risorsa per la rigenerazione di ampie porzioni della periferia compatta.

Questo accade soprattutto nelle grandi aree metropolitane come Roma, Milano, Torino, Napoli, Firenze, Bologna, Bari, Palermo, che offrono occasioni straordinarie di riqualificazione e trasformazione e costituiscono opportunità concrete di ricucitura tra centro e periferia e di connessione con il paesaggio circostante.

La riutilizzazione degli scali ferroviari dismessi, si configura anche come azione di *risarcimento ambientale*. Aree nascoste, chiuse, recintate e incustodite, caratterizzate da fenomeni di degrado diffuso ma anche da forme resilienti di rinaturalizzazione, che necessitano di essere bonificate, aree precluse alla utilizzazione da parte dei residenti e della città che oggi possono essere rimesse a disposizione dei cittadini.

“In un contesto di crescente domanda di spazi aperti, di verde e di servizi pubblici, ma anche di luoghi della socialità, di residenze per tutti i ceti sociali, di nuovi luoghi del lavoro, gli scali rappresentano un patrimonio fondamentale per una politica urbanistica ecologica, capace di rispondere a diverse questioni emergenti nella città. L'intervento sugli scali è una grande operazione di riconquista di aree che oggi rappresentano ferite nella carne della città, luoghi di separazione tra

quartieri storici e nuove aree in trasformazione. In questo senso, i nuovi progetti per gli scali dovranno essere attenti al contesto specifico in cui operano, alle necessità e ai bisogni locali, alle esigenze espresse dalle molteplici popolazioni urbane. Gli scali, per queste ragioni, vanno pensati e progettati non solo come sistema ma anche in relazione ai quadranti urbani nei quali sono collocati, e in quel contesto diventano un tassello centrale di una più generale strategia spaziale urbana”.<sup>2</sup>

Una strategia che coinvolge città e territori nella riorganizzazione della mobilità locale e nella ricucitura tra le diverse parti di città (in particolar modo per quanto riguarda proprio le grandi aree metropolitane), anche attraverso la riorganizzazione tra le diverse forme di mobilità sia pubblica (mezzi di superficie, metropolitana) che privata (rete della mobilità di connessione, ciclo vie e collegamenti pedonali), già in gran parte interessata dai tanti piani urbani di razionalizzazione della mobilità, con particolare riferimento a quella sostenibile.

Un caso di grande interesse, sia per l'importanza dell'area metropolitana coinvolta che della quantità di superfici e manufatti interessati, è quello dell'anello milanese con la dismissione di ben 7 aree messe a disposizione dalle Ferrovie dello Stato. Lo scalo Farini con una superficie complessiva di 618.733mq di cui la metà destinata a verde attrezzato, lo scalo Greco con una superficie complessiva di 73.526 mq di cui 37.313 mq a verde attrezzato, lo scalo Lambrate con una superficie complessiva di 70.187 mq di cui 40.112 mq a verde attrezzato, lo scalo di Porta Romana con una superficie complessiva di 216.614 mq di cui 93.613 mq destinati a verde attrezzato, lo scalo Rogoredo di 21.131 mq con 11.623 mq di verde attrezzato, lo scalo di Porta Genova con 89.137 mq di cui 44,199 mq di verde attrezzato, lo scalo San Cristofaro con una superficie complessiva di 158.276 mq con una superficie di 140.199 mq destinata a verde attrezzato, per oltre 1.250.000 mq di superficie complessiva dismessa e restituita ai nuovi usi urbani. (Fig.2)

Sarà la prima occasione per considerare il verde una vera e propria “green infrastructure” come dice l'assessore all'Urbanistica, Verde e Agricoltura del Comune di Milano “Non è solo un tema quantificabile, oltre 700 mila mq pari al 65% delle aree che non serviranno più al servizio ferroviario. L'obiettivo è, per la prima volta a Milano, pensare il verde come perno del cambiamento. Attraverso un nuovo grande parco centrale a Farini, un'oasi naturalistica, le connessioni ecologiche tra gli scali, la crescita dell'offerta di impianti sportivi diffusi sul territorio. Sarà una sfida progettuale di qualità, atta a garantire attrattività e sicurezza ai frequentatori e a sperimentare nuovi modelli gestionali”, l'avvio di un lungo percorso di risarcimento alla città, attraverso la restituzione dei terreni ferroviari in disuso, sul quale si innesta un processo di rigenerazione urbana inquadrato in un ampio quadro strategico complessivo in grado di restituire una nuova qualità di tutta l'area metropolitana coinvolta.

Il progetto prevede la realizzazione di una sorta di anello perimetrale *Circle Line*, che corre nel cuore della periferia consolidata della città, attraversando alcune tra le aree più interessanti dello sviluppo urbano del dopoguerra, con la possibilità di ricucirne le trame degli insediamenti residenziali, recuperare (attraverso un piano integrato di valorizzazione) la gran parte di aree dismesse a verde attrezzato e riconnettere, intorno all'anello, l'intero sistema della mobilità pubblica e privata. Un programma di grandi ambizioni che coinvolge tutto il territorio per il quale si sono ormai concluse, dopo un lungo e faticoso processo di coinvolgimento dei diversi attori interessati, le fasi di predisposizione dell'impianto strategico e le forme di programmazione delle attività di progettazione e realizzazione dell'idea.

Un'idea ormai definita dall'Accordo di Programma definito e sottoscritto tra le parti, per perseguire gli obiettivi indicati dalle linee di indirizzo approvate dal Consiglio Comunale che prevedono (come riportato dal documento di programmazione dell'intervento) alcune impostazioni orientate alla correlazione tra trasformazione urbanistica e sviluppo infrastrutturale, attraverso:

il finanziamento degli interventi prioritari sul nodo ferroviario milanese propedeutici allo sviluppo della Circle Line - anche mediante il reimpiego delle plusvalenze generate dalle nuove previsioni urbanistiche;

il finanziamento delle opere infrastrutturali di riconnessione urbana attraverso la previsione di consistenti contributi aggiuntivi agli oneri di urbanizzazione previsti.

In termini urbanistici, pur mantenendo un'impostazione orientata alla flessibilità e all'indifferenza funzionale, sono stati definiti una serie di parametri vincolanti orientati a strutturare alcuni elementi di visione complessiva da precisare e dettagliare in fase attuativa:

la massimizzazione della dotazione di verde pubblico negli scali, in particolare a Farini e San Cristoforo, garantendo un sistema di connessione ecologica lungo i binari attivi;

la concentrazione delle volumetrie negli scali più accessibili, prevedendo una quota minima di funzioni non residenziali a garanzia del mix funzionale

la garanzia del mix sociale destinando una quota consistente dell'edilizia residenziale a canone sociale e convenzionato, in particolare alle tipologie in affitto, anche grazie all'introduzione di una quota di 'convenzionata ordinaria', orientata al ceto medio.

Infine, l'Accordo è stato volto a definire una serie di indicazioni procedurali per i prossimi passi, che riguardano in particolare:

le condizioni per lo sviluppo di usi temporanei sulle aree oggetto della trasformazione durante le fasi di pianificazione;

la definizione di procedure pubbliche e concorsi per la progettazione urbanistica e architettonica e l'individuazione di strumenti per il coordinamento dello sviluppo per fasi;

il prosieguo delle attività di partecipazione e dibattito nelle fasi attuative, dall'approvazione dell'Accordo di Programma all'inizio dei cantieri.<sup>3</sup> (Fig. 3)

Sono tre, sostanzialmente, i grandi sistemi intorno ai quali si definiscono le azioni del programma:

il primo è chiaramente quello infrastrutturale, che mette le infrastrutture ferroviarie al centro della dimensione metropolitana milanese, attraverso la Circle Line che le collega sia al sistema di trasporto pubblico metropolitano sia al trasporto ferroviario regionale e nazionale, costruendo una sorta di grande metropolitana territoriale lungo la Circle Line che fa da interfaccia tra il trasporto locale e quello globale; (Fig.4)

il secondo è legato alla organizzazione di un grande telaio ambientale capace di intercettare lungo la Circle Line infrastrutturale le ampie aree di verde (oltre il 65% delle superfici interessate dal programma, sia esistenti sia di nuova progettazione) per connetterle ai parchi urbani esistenti ed ai corridoi ecologici, esterni alla cinta urbana, previsti dal PGT; (Fig. 5)

il terzo infine interessa la messa a sistema degli insediamenti residenziali esistenti e quelli di futura progettazione, presenti lungo tutto il tracciato della Circle Line, brani di città e trame residenziali che non dialogano tra loro proprio in ragione dell'originario limite creato dal passaggio della ferrovia e che invece oggi possono trovare occasione di ridefinizione delle proprie centralità in ragione delle trasformazioni degli scali. (Fig. 6)

Gli scali ferroviari interessati dal programma, infine, intercettano aree in gran parte consolidate, nelle quali sono presenti servizi ed attrezzature urbane che, nel tempo, ne hanno caratterizzato la vocazione, per cui il programma dovrà mettere in gioco non tanto e non solo la sua qualificazione ed il suo potenziamento, ma prevederne anche nuove forme di integrazione al territorio più ampio messo in gioco dal nuovo sistema della mobilità. (Fig. 7)

## ***Appendice dei progetti<sup>4</sup>***

Esistono alcune esplorazioni progettuali messe a punto da cinque studi invitati a dare prime indicazioni progettuali sull'intero anello di riqualificazione proposto dal Comune di Milano attraverso le quali continueranno le attività previste per il percorso partecipativo che coinvolge la cittadinanza nei progetti da realizzare. Le proposte sono state esposte in occasione del Fuorisalone 2017 ed in particolare prevedono:

### *Un Fiume Verde per Milano - Team Stefano Boeri Architetti*

Fiume Verde è la visione di riforestazione urbana proposta dal team Stefano Boeri Architetti, che mira a realizzare sul 90% della superficie dei sette scali un sistema continuo di parchi, boschi e giardini a uso pubblico, collegati tra loro da corridoi verdi e piste ciclabili, disegnati seguendo le fasce dei binari ferroviari. Nel rimanente 10% lo scenario prevede bordi urbani ad alta densità per residenze, laboratori per i giovani, servizi culturali e di assistenza al cittadino, biblioteche, ambulatori e asili. (Fig. 8)

### *Memoria e Futuro: Milano Rinasce - Team Mad Architects*

L'idea parte dalla considerazione che ogni scalo rappresenta nella sua unicità l'occasione per creare delle micro-città in grado di relazionarsi a cinque tematiche specifiche: connessioni, verde, vivere, cultura, economia. Lo scenario prevede un processo di ricucitura del contesto urbano attraverso la creazione di nuove infrastrutture per la mobilità sostenibile; il recupero degli spazi pubblici in disuso per renderli fruibili dalla comunità e per stimolare nuove relazioni multiculturali, ottimizzando la densità degli spazi. (Fig. 9)

### *Ripensare gli scali ferroviari come catalizzatori di vita sostenibile - Team Mecanoo*

Riqualificare gli scali per creare una città circolare e sostenibile, fondata sulla connettività di persone, spazi, opportunità e ambizioni. Questo lo scenario elaborato dal team Mecanoo, che immagina le sette aree ferroviarie come hub multimodali e luoghi in cui tutte le generazioni possano vivere, lavorare e incontrarsi. Spazi collegati tramite mezzi di trasporto pubblico e una rete capillare di piste ciclabili e percorsi verdi, non solo a livello locale, ma anche a scala regionale. (fig.10)

### *Miracoli a Milano - Team Miralles Tagliabue EMBT*

Nello scenario elaborato dal Team Miralles Tagliabue EMBT è l'acqua l'elemento che consente di unire i sette scali, ognuno con una sua identità definita. Ogni area è caratterizzata da un elemento specifico. Scalo Farini sarà lo scalo dell'acqua, Porta Genova della creatività, San Cristoforo dell'AgriCultura, Greco-Breda della luce, Porta Romana dell'innovazione, Rogoredo dei giovani e Lambrate del design. (Fig.11)

### *Sette Bellissimi Brolì - Team Cino Zucchi Architetti*

Gli spazi riqualificati degli scali ferroviari come nuovi nessi tra la dimensione della città estesa e quella dei quartieri. Nella visione elaborata dal team di Cino Zucchi Architetti, parchi e giardini non sono solo servizi al cittadino, ma strumenti di disegno della città e del territorio, luoghi aperti a usi differenti, come i prati alberati lombardi detti "brolì". Lo scalo Farini diventa un parco dai percorsi sinuosi con passerelle pedonali che scavalcano la ferrovia, Porta Romana un prato in pendenza, una piazza-mercato tra la stazione ferroviaria e il capolinea dei bus, Lambrate un grande "crescent" semicerchio verde. (Fig. 12)

## Note

1. La società FS Sistemi Urbani ha predisposto un vero e proprio catalogo nel quale sono schematicamente riportate tutte le aree rimesse a disposizione di città, enti pubblici e privati che avessero interesse ad acquistarle, affittarle ovvero utilizzarle in qualche forma. Accanto ad ogni area c'è una scheda tecnica, rendering di come potrebbero diventare e idee di progetto, oppure indicazioni e studi già portati avanti con le amministrazioni locali. La mappa dei beni delle Ferrovie in vendita corre così lungo tutta l'Italia: si va dai 400 mila metri quadrati di Milano Farini ai 21 mila di Rogoredo passando per i 100 mila metri quadrati dell'ex Officine Grandi Riparazioni di Porta al Prato a Firenze fino ad arrivare all'area in disuso di Roma Tiburtina: un totale di 920 mila metri quadri.

Qui – si legge nel dossier predisposto da FS Sistemi Urbani – sono venduti i diritti edificatori. Il primo lotto è stato già venduto alla Bnp Paribas Real Estate che ha realizzato la nuova sede nazionale della Bnl, appena inaugurata. Il secondo lotto è stato venduto all'Università Sapienza che realizzerà i laboratori di Ingegneria per studenti. Ma tra le offerte in vendita c'è anche tanta provincia: dai 125 mila metri quadrati intorno alla stazione di Forlì ai 187 mila di Palermo Notabartolo: qui il progetto si chiama "Boulevard siciliano" e comprende la costruzione di un grattacielo di 144 metri, centri commerciali, un nuovo asse viario con parchi e piste ciclabili, parcheggi sotterranei e 600 alloggi.

2. Documento di visione strategica Scali Ferroviari del giugno 2017 elaborato dal comune di Milano in collaborazione con un gruppo di lavoro del Politecnico di Milano – Dipartimento di Architettura e Studi Urbani.

3. Documento di visione strategica Scali Ferroviari

4. Milano, da sette scali ferroviari dismessi prenderà vita la Circle Line" di Paola Mammarella su Ambiente 26.06.2017

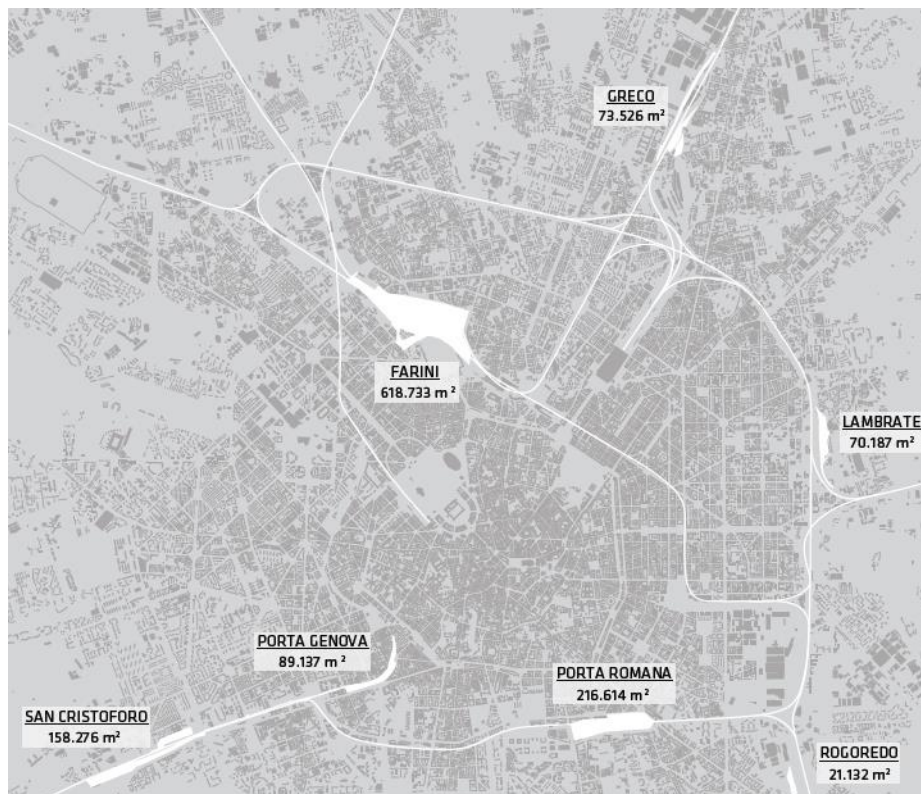


# REAL ESTATE OPPORTUNITIES

-  Residential
-  Retail
-  Office
-  Tourism
-  Industrial



(Fig. 1) REAL ESTATE OPPORTUNITIES. Dossier predisposto dalla società FS Sistemi Urbani



(Fig. 2) Planimetria della città di Milano con i sette scali messi in dismissione da FS Sistemi Urbani

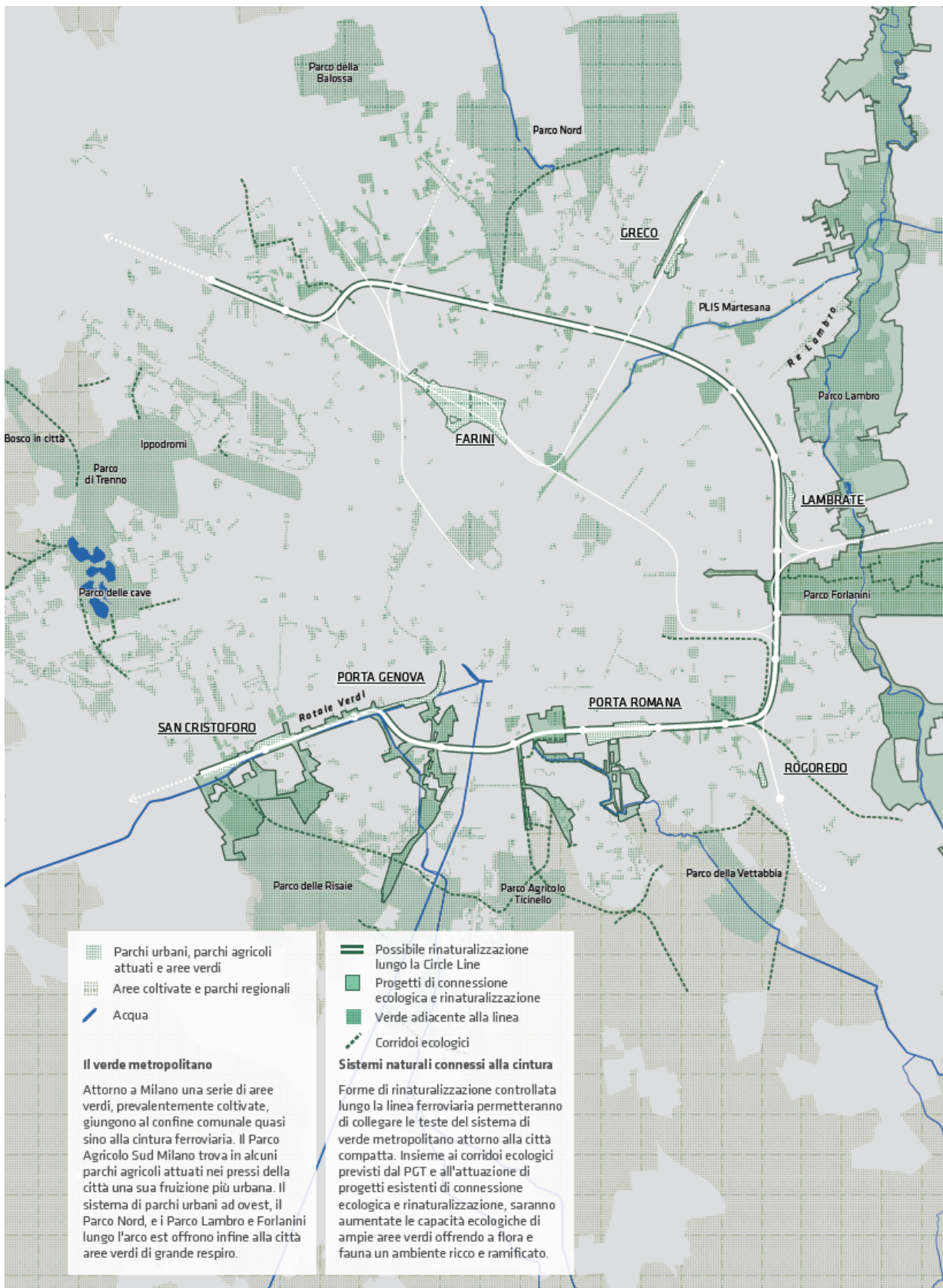


(Fig. 3) La grande area metropolitana milanese con l'anello infrastrutturale che lega gli scali dismessi dalle FF.SS.

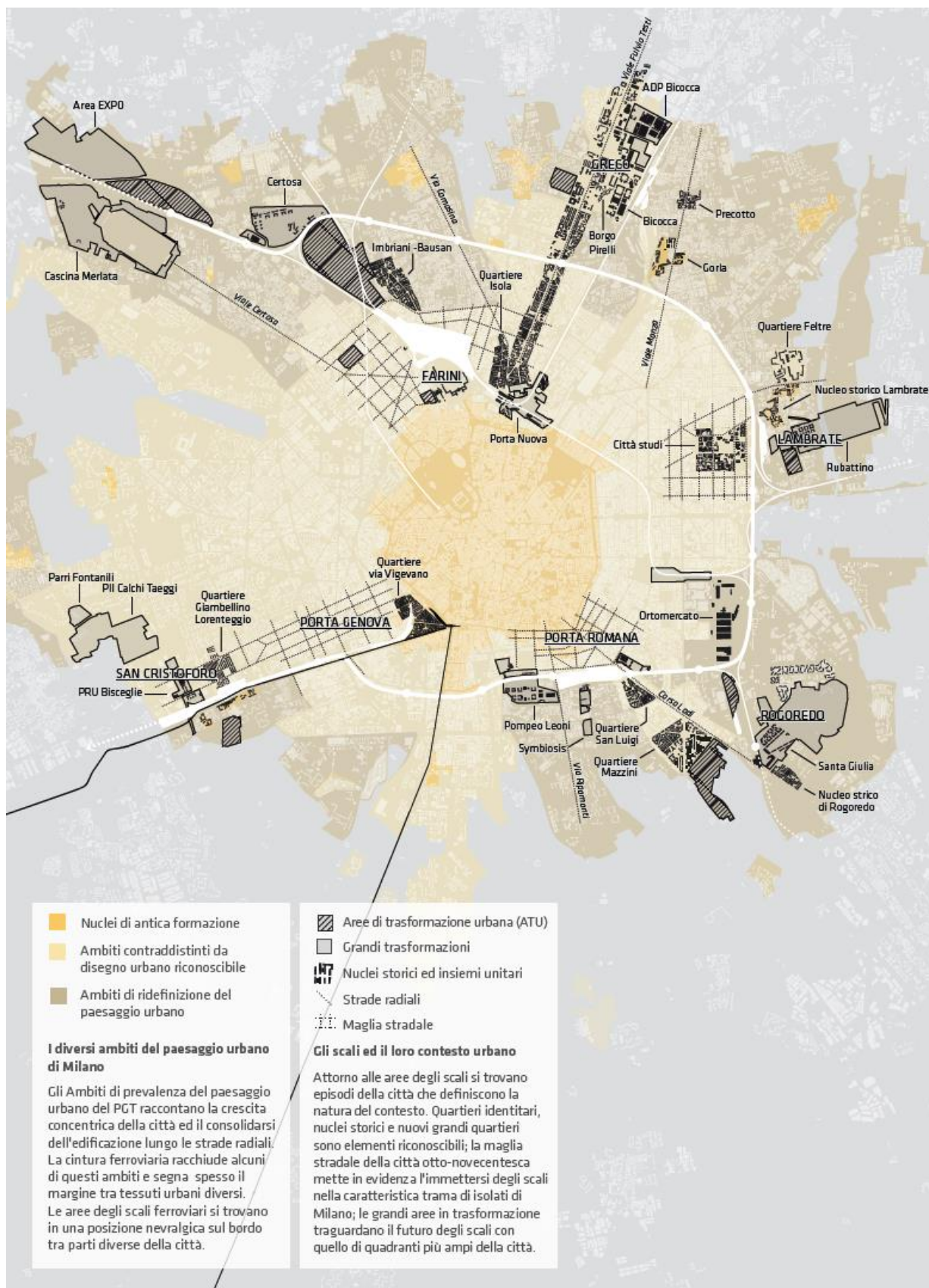




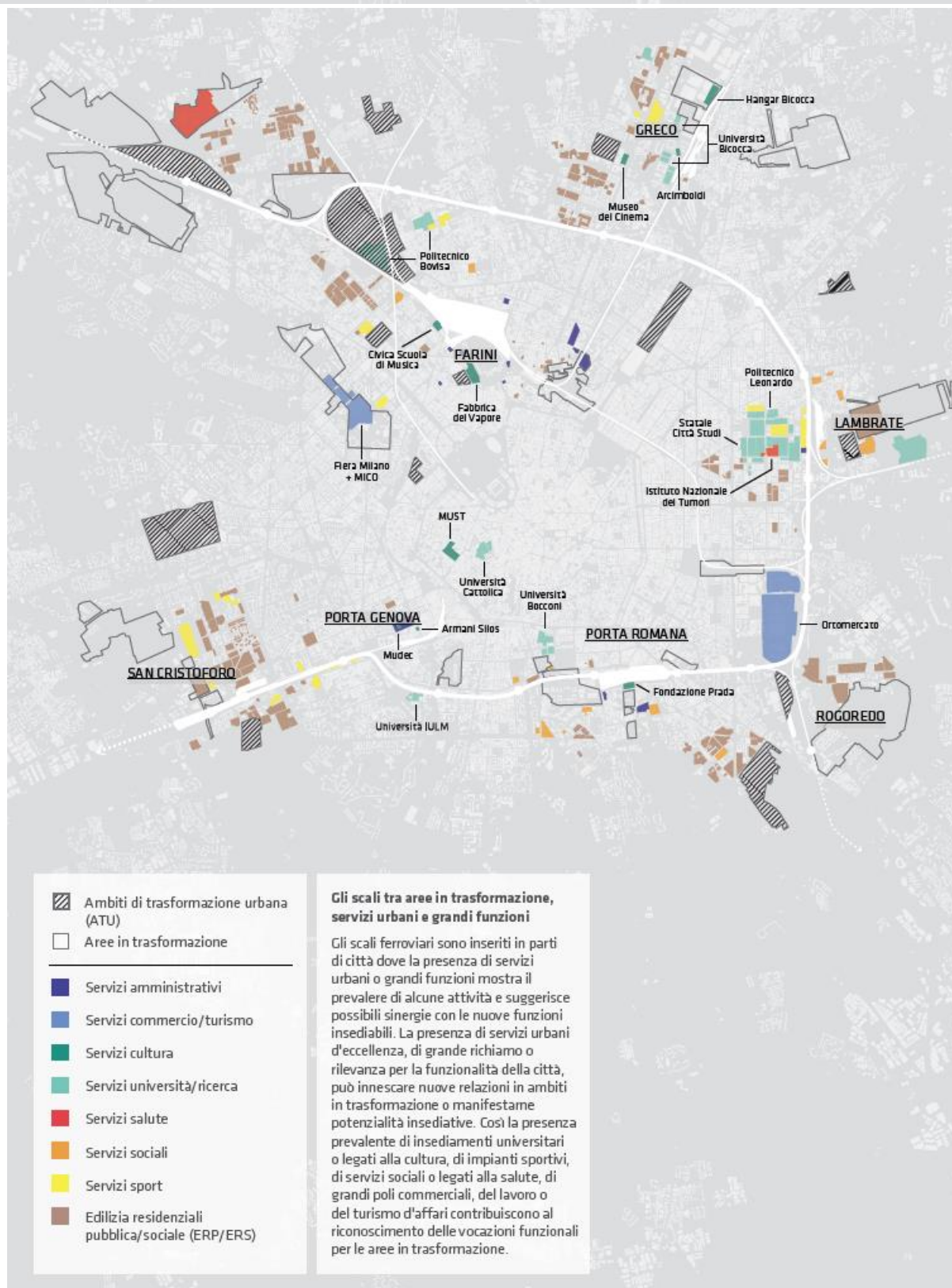
(Fig. 4) Il sistema infrastrutturale



(Fig. 5) Il Telaio ambientale



(Fig. 6) Il sistema insediativo



(Fig. 7) Le nuove centralità urbane



(Fig. 8) *Un Fiume Verde per Milano - Team Stefano Boeri Architetti*



(Fig. 9) *Memoria e Futuro: Milano Rinasce - Team Mad Architects*



(Fig. 10) *Ripensare gli scali ferroviari come catalizzatori di vita sostenibile - Team Mecanoo*



(Fig. 11) *Miracoli a Milano - Team Miralles Tagliabue EMBT*



(Fig. 12) Sette Bellissimi Brolì - Team Cino Zucchi Architetti