

**JOURNAL of SUSTAINABLE DESIGN**

# Eco Web Town

Rivista semestrale on line | Online Six-monthly Journal ISSN 2039-2656

Edizione Spin Off SUT - Sustainable Urban Transformation

#20



## **EWT/EcoWebTown**

Rivista semestrale on line | Online Six-monthly Journal

Rivista scientifica accreditata ANVUR

**ISSN: 2039-2656**

Edizione Spin Off SUT - Sustainable Urban Transformation  
Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara  
Registrazione Tribunale di Pescara n° 9/2011 del 07/04/2011

### **Direttore scientifico/*Scientific Director***

Alberto Clementi

### **Comitato scientifico/*Scientific committee***

Pepe Barbieri, Paolo Desideri, Gaetano Fontana,  
Mario Losasso, Anna Laura Palazzo, Franco Purini,  
Mosè Ricci, Michelangelo Russo, Fabrizio Tucci

### **Comitato editoriale/*Editorial committee***

Tiziana Casaburi, Marica Castigliano, Claudia Di Girolamo,  
Monica Manicone, Maria Pone, Domenico Potenza

### **Caporedattore/*Managing editor***

Filippo Angelucci

### **Segretaria di redazione/*Editorial assistant***

Claudia Di Girolamo

### **Coordinatore redazionale/*Editorial coordinator***

Ester Zazzero

### ***Web master***

Giuseppe Marino

### **Traduzioni/*Translations***

Tom Kruse

# # 20

II/2019 pubblicato il 31 dicembre 2019

[http://www.ecowebtown.it/n\\_20/](http://www.ecowebtown.it/n_20/)

## INDICE

- 1 Prove di progetto urbano | Alberto Clementi
- DOSSIER\_IL CANTIERE MILANO**
- 8 Dismissione delle aree ferroviarie e progetto urbano | Domenico Potenza  
25 Scali a Milano. Prove di innovazione? | F. Infussi, L. Montedoro,  
G. Pasqui  
63 Circle Line Milano. | Redazione EWT  
73 Il processo di rigenerazione urbana degli scali ferroviari di Milano 2030 | Carlo De Vito  
86 Milano vicino all'Europa | Gaetano Fontana  
101 Milano scali, progetti in corso | Emilio Battisti  
119 Grandi strutture di dolore | Nina Bassoli  
129 Il progetto urbano per gli scali ferroviari milanesi | Pasquale Mei
- ESPERIENZE PARALLELE**
- 140 Roma, verso il progetto urbano delle stazioni | Luca Montuori  
153 Una discussione in corso: le aree ferroviarie a Torino | Chiara Lucchini  
163 Il curioso caso dell'area di risulta ferroviaria a Pescara | Andrea Mammarella  
178 As time goes by | Maria Pone  
189 Situla Lubiana | Giulio Girasante  
193 Rigenerazione delle aree ferroviarie verso la Green City | F. Tucci, V. Cecafofso
- PROGETTO URBANO E AREE FERROVIARIE. TRE QUESTIONI**
- 204 Interviste a: Paolo Desideri, Franco Purini, Mosè Ricci, Nicola Russi
- CALL FOR PAPER:  
IL PROGETTO URBANO PER LE AREE FERROVIARIE**
- 233 La rigenerazione dell'area ferroviaria di Rogoredo | P. Altamura, A. F. L. Baratta,  
L. Calcagnini, M. Cellurale,  
C. Clemente, F. Finucci,  
A. Magarò  
245 Verso una nuova interpretazione della stazione ferroviaria | Vittoria Stefanini

>>





## LA CITTÀ ARTISTICA

a cura di Franco Purini, Pepe Barbieri

- |            |  |                        |
|------------|--|------------------------|
| <b>259</b> | La città artistica   | F. Purini, P. Barbieri |
| <b>261</b> | Space, People and Place. Gli artisti incontrano gli architetti | Massimiliano Scuderi   |
| <b>270</b> | In memoria di Ettore Spalletti                                 | P. Barbieri            |
| <b>272</b> | Cesare Manzo e Fuoriuso  | Massimiliano Scuderi   |

## MATERIALI DIDATTICI

- |            |  |                             |
|------------|--|-----------------------------|
| <b>278</b> | Stazioni per muovere le città  | P. Barbieri, R. Pavia       |
| <b>287</b> | Proposte per Spalato   | C. Di Girolamo              |
| <b>294</b> | La Circle Line come occasione di riattivazione urbana per la città di Milano | Seminario di laurea Pescara |

## LETTURE

- |            |   |  |
|------------|---|--|
| <b>301</b> | F. Schiaffonati, Paesaggi milanesi. Per una sociologia del paesaggio urbano<br>recensione a cura di Filippo Angelucci |  |
| <b>304</b> | G. Castaldo e A. Granato A. Un progetto per gli scali ferroviari milanesi<br>recensione a cura di Filippo Angelucci   |  |

## EVENTI

- |            |   |  |
|------------|---|--|
| <b>306</b> | How Will We Live Together<br>La 17. Mostra Internazionale di Architettura curata da Hashim Sarkis |  |
|------------|---|--|

## **Il processo di rigenerazione urbana degli scali ferroviari di Milano 2030** I binari della trasformazione sostenibile del Paese

Carlo De Vito, Presidente FS Sistemi Urbani

Da scali merci a scali di idee, innovazione e verde. Le porte da cui nello scorso millennio entrava e usciva il traffico di merci che ha consentito a Milano di diventare la locomotiva d'Italia stanno per riaprirsi. Sette muri pronti a cadere per lasciare entrare le visioni emerse in vent'anni di dibattiti e progetti. L'operazione Scali - trasformazione di 1,2 milioni di metri quadrati nel cuore della città - con il 2020 entra nella fase operativa dopo aver attraversato un complesso e lungo processo di approvazione condivisa e partecipativa. A tre anni dalla firma dell'Accordo di Programma ("AdF") che ha visto impegnati Comune di Milano, Regione Lombardia e Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, dopo il controllo e il via libera degli organi amministrativi e un dibattito che ha coinvolto professionisti e cittadini, il 2020 sarà un anno decisivo.

### **Milano, l'Italia vent'anni prima**

Apripista tra le città italiane quando si parla di trasformazione di ampie aree urbane, Milano è competitiva con altre realtà internazionali, protagonista e motore di network come C40, concorso internazionale che connette un centinaio di metropoli mondiali impegnate nel far fronte ai temi legati al cambiamento climatico.

Il capoluogo lombardo dopo l'approvazione del nuovo PGT (della variante al PGT *ndr*) punta su un rinnovato rapporto di partnership tra pubblico e privato, facendo in modo che il patrimonio immobiliare da valorizzare e le aree da rigenerare tengano insieme le esigenze di sviluppo e risposte in termini di servizi e infrastrutture, anche per i residenti di domani.

Sono serviti 12 anni di lavori che hanno consentito di porre le basi per sviluppare un modello partecipativo che nel rispetto della specificità storica dei luoghi interessati possa essere capace di generare qualità e valore.

Scalo Farini, Scalo Porta Romana, Scalo e Stazione di Porta Genova, Scalo Lambrate, Aree ferroviarie S. Cristoforo e parte degli scali Greco-Breda e Rogoredo sono oggetto di un piano di valorizzazione in stretta correlazione con il potenziamento del sistema ferroviario. (Fig.1)

Negli stessi anni in cui il sistema economico è stato investito da una crisi mondiale il Gruppo FS Italiane ha confermato la missione storica di far viaggiare l'Italia promuovendo uno sviluppo che con l'Alta Velocità ha tenuto agganciata la sua capitale economica ai corridoi europei. Oggi a fronte della crisi ambientale con la rigenerazione degli Scali, FS Italiane promuove un'altra tempestiva ed efficace risposta. Cinquanta milioni di euro di plusvalenze saranno reinvestite nella Circle Line: una connessione tra ferrovia e sistema metropolitano per rendere ancora più efficiente la rete dei trasporti pubblici milanesi e favorire un ulteriore spostamento dal traffico privato a quello sostenibile. La costituzione morale dell'intera operazione si fonda su numeri che lasciano al verde il 60% degli spazi, all'housing sociale un terzo delle nuove abitazioni e punta sull'innovazione tecnologica per

generare un'edilizia a impatto zero come il primo quartiere *carbon free* che nascerà entro il 2024 all'ex scalo di Greco-Breda.

### **Una trasformazione condivisa**

La città futura che sta prendendo forma dalla trasformazione degli scali è frutto di una visione collettiva emersa non solo dal contributo e dal dibattito in seno alle Istituzioni (consiglio regionale, consiglio comunale e municipi) ma anche grazie al primo *débat public* che ha visto la partecipazione di migliaia di cittadini. Nel 2016 si è tenuto presso lo Scalo Farini un workshop internazionale, denominato "Dagli Scali, la nuova città" organizzato da FS Sistemi Urbani, in collaborazione con AECOM, Comune di Milano e con il patrocinio della Regione Lombardia. Il format ha consentito di mettere a fuoco il ventaglio dei rapporti tra gli scali e le periferie oltre a mettere a disposizione di tutto il mondo dell'associazionismo e del volontariato una serie di elementi di conoscenza utili per ridefinire le loro posizioni. (Fig. 2)

### **L'Accordo di Programma: uno strumento perequativo di urbanistica contrattata**

L'AdP definisce una nuova disciplina urbanistica specifica per le Zone Speciali che partendo dalla variazione dell'attuale destinazione d'uso ferroviaria ridisegna la cornice degli interventi per gli usi futuri e quelli temporanei. La perimetrazione e localizzazione territoriale è, sostanzialmente, quella degli Ambiti di Trasformazione Urbana (ATU) del Documento di Piano del Piano di Governo del Territorio (PGT), che consentono lo strumento dell'AdP [art. 5 comma 1.1.4. NTA]. La sua capacità edificatoria generale corrisponde a 674.460 mq totali, con una quota minima di edilizia residenziale sociale, pari a 156.498 mq, localizzata nelle zone speciali di Farini, Greco-Breda, Lambrate, Romana, Genova e Rogoredo. Un'ulteriore quota minima, questa volta di edilizia convenzionata ordinaria destinata alla vendita, alla locazione e/o locazione con patto di futura vendita pari a 47.213 mq, è stata individuata nelle zone speciali di Farini e Romana. Complessivamente la quota minima di edilizia residenziale sociale e convenzionata somma a 203.711 mq (>30% della S.L.P. complessiva). Si tratta di: a) edilizia convenzionata agevolata e/o edilizia convenzionata agevolata in locazione con patto di futura vendita e coabitazioni con servizi condivisi (cohousing); b) edilizia in locazione a canone moderato, concordato, o convenzionato, residenze per studenti universitari, coabitazioni con servizi condivisi (cohousing) di natura sociale; c) edilizia in locazione a canone sociale sul 40% di 203.771 mq. L'AdP, poi, individua una quantità di zone da destinare a verde pubblico attrezzato, pari a circa due terzi della superficie territoriale, che non include le aree strumentali, prescrivendo per ciascuna una quota minima. Le urbanizzazioni degli interventi dovranno servire i nuovi insediamenti, ma anche garantire il completamento delle reti e dello spazio pubblico esistenti e potranno risultare esterne al perimetro delle zone speciali.

### **La mobilità sostenibile finanziata dall'AdP**

Gli interventi nelle aree di Farini (Unità Farini-Scalo e Unità Farini-Valtellina), di Porta Genova e di Porta Romana comportano la realizzazione di una revisione delle reti pubbliche e di una riqualificazione ambientale attraverso nuove connessioni viabilistiche, ciclopedonali opere di copertura di tratti del fascio-binari per interventi di verde pensile, di riqualificazione per trasformare in rete ecologica urbana le fasce contigue alla linea ferroviaria. L'importo complessivo dei contributi straordinari – aggiuntivi agli oneri urbanizzativi e alle eventuali monetizzazioni delle dotazioni territoriali dovute e non cedute – per la realizzazione delle suddette opere è 81 milioni di euro e sarà suddiviso tra le varie zone. Gli interventi previsti per il potenziamento del sistema ferroviario in ambito

milanese sono quelli relativi alla stazione di San Cristoforo; alla stazione di Greco-Pirelli; alla fermata di Romolo; alla nuova fermata Stephenson; alla parte nord della linea di cintura; al collegamento ciclopedonale tra le stazioni di Bovisa e Villapizzone; alla stazione di Rogoredo; alla realizzazione e/o adeguamento delle stazioni ferroviarie urbane servite dalla linea S; alla nuova stazione Dergano. Questi interventi saranno finanziati dal Gruppo FS Italiane attraverso l'investimento e l'importo fisso di 50 milioni di euro, che potrà essere incrementato da eventuali ulteriori risorse. Il finanziamento fisso di 50 milioni di euro prevede un contributo anticipato di 36 milioni e di ulteriori 14 milioni in sede di progressiva rendicontazione annuale, a valere sul 100% delle plusvalenze. Qualora la cessione delle aree oggetto dell'AdP non dovesse garantire plusvalenze eccedenti i 36 milioni, il Gruppo FS Italiane dovrà garantire la copertura della parte mancante dei costi degli interventi attraverso altre fonti di finanziamento, impegnandosi ad assicurare la realizzazione delle suddette opere sino alla concorrenza dei 50 milioni, secondo le priorità individuate. Qualora la cessione delle aree generasse plusvalenze superiori all'importo fisso di 50 milioni, verrà assunto l'impegno di investire il 50% delle plusvalenze eccedenti in ulteriori iniziative, con priorità per le fasi di completamento degli interventi sulla rete dei trasporti.

### **L'uso temporaneo degli Scali**

In merito agli usi temporanei delle aree è stato concordato che nelle more dell'approvazione degli strumenti attuativi che disciplineranno in via definitiva le trasformazioni urbanistiche ed edilizie, per mezzo di specifiche convenzioni, potranno essere ammesse anche in via temporanea le funzioni previste, fermo restando il rispetto delle norme di tutela ambientale e delle altre normative vigenti. Tali utilizzi temporanei dovranno limitarsi all'insediamento di funzioni non residenziali/ricettive, anche mediante l'installazione di strutture amovibili o attraverso il riutilizzo di quelle esistenti, privilegiando utilizzi rivolti ai giovani, nonché attività culturali, didattiche, ricreative, sportive, di socializzazione e fruizione degli spazi aperti.

### **Gli impegni dell'AdP**

Per quanto riguarda gli adempimenti dei soggetti sottoscrittori e le loro obbligazioni reciproche, premesso che quelle che impegnano il Comune di Milano e la Regione Lombardia negli articoli 18 e 19 si limitano rispettivamente a 10 e 4 punti, lo stesso accade per il Gruppo FS Italiane, i cui impegni vengono precisati in 25 punti [cfr. art 20]. Vanno segnalati quelli relativi alla:

- promozione dei concorsi per i masterplan per le zone speciali Farini, Romana e Genova e per le opere pubbliche più rilevanti;
- realizzazione delle opere infrastrutturali e di completamento degli spazi pubblici previste dalla disciplina urbanistica e dalle norme tecniche di attuazione;
- collaborazione nel procedimento di formazione degli strumenti attuativi per le diverse zone speciali e relative unità, nonché allo svolgimento delle istruttorie finalizzate al puntuale rilascio delle autorizzazioni, nullaosta o concessioni di competenza necessari alla realizzazione delle opere;
- collaborazione della stesura dello studio di fattibilità relativo al progetto di una nuova rete ecologica e, ove possibile, ciclo-pedonale, lungo la cerchia ferroviaria est e nord;
- realizzazione del progetto di nuova rete ecologica lungo la cintura sud;
- promozione e utilizzo temporaneo delle aree oggetto del presente AdP, in conformità alle procedure previste;
- predisposizione nel cronoprogramma degli studi di fattibilità e della progettazione, con relativi computi metrici e cronoprogramma di dettaglio;

- collaborazione con il Comune di Milano per la partecipazione al processo “Reinventing Cities”, sviluppato dal network di città C40, attraverso il coinvolgimento degli scali Greco e Lambrate. Il primo è stato inserito nella lista dei siti che hanno partecipato alla prima edizione del concorso internazionale “Reinventing Cities”: il progetto risultato vincitore è “L’Innesto” del team rappresentato da Fondo Immobiliare Lombardia (FIL) gestito da Investire sgr, con Fondazione Housing Sociale (FHS) come partner strategico, con Barreca & La Varra per il progetto architettonico e del paesaggio e con Arup Italia per il progetto urbanistico e ambientale. (Fig. 3)

Il secondo è invece stato inserito nella lista dei siti partecipanti alla seconda edizione, lanciata a dicembre 2019.

La vigenza dell’AdP apre una fase preparatoria per la predisposizione degli strumenti attuativi, in merito ai quali viene previsto per le zone speciali di Farini: il procedimento di selezione del masterplan vincitore si è concluso nel luglio 2019 con la scelta del progetto “Agenti Climatici” di OMA e Laboratorio Permanente. (Fig.4)

Per Porta Romana e Porta Genova è previsto l’obbligo di concorsi aperti per la redazione di masterplan, funzionali alla successiva presentazione dei piani attuativi, avendo come riferimento per la procedura l’art. 8, commi 5, 6, 7, 8 e 10, del vigente regolamento edilizio del Comune di Milano.

Per le altre aree sono raccomandate forme di procedura concorsuale per la redazione di masterplan preventivi ai piani attuativi. Saranno inoltre sottoposti a concorsi di progettazione gli interventi per la realizzazione dei nuovi parchi, degli spazi pubblici e degli edifici pubblici più rilevanti, da realizzare a scomputo degli oneri di urbanizzazione, nei casi e con le modalità concordate con l’amministrazione comunale in sede di istruttoria dei piani attuativi. I masterplan dovranno contenere soluzioni orientative in merito:

- al sistema degli spazi pubblici, in particolare al disegno del verde;
- al sistema delle connessioni e dell’accessibilità al sistema viario, ciclo-pedonale e del trasporto pubblico, progettate in modo integrato con il complesso degli spazi pubblici ed edificabili e sostenibili sotto il profilo ambientale e dei costi;
- all’assetto morfologico e insediativo generale, con particolare riguardo al rapporto con il contesto circostante e alle connessioni con i luoghi e i sistemi qualificanti del settore urbano in cui si inseriscono;
- alla fattibilità per fasi, indicando soluzioni sostenibili per tutto il corso del processo di attuazione e ipotesi di flessibilità.

### **La road map della partecipazione**

I masterplan e le proposte di Piano Attuativo dovranno seguire un percorso di dibattito pubblico prendendo come riferimento generale e non di dettaglio la deliberazione della Giunta di Milano n.1086 del 27/05/2016 e suoi aggiornamenti. Nel corso di tale dibattito, svolto con il coinvolgimento attivo dei municipi di riferimento, la cittadinanza potrà esprimere osservazioni, proposte e istanze con particolare riferimento all’impostazione generale, al disegno e ai caratteri dello spazio pubblico, all’assetto delle infrastrutture e alla rete delle connessioni, alla dotazione e alla qualità dei servizi pubblici e delle funzioni di interesse generale.

### **Il modello Milano per la rigenerazione urbana del Paese**

Gli ultimi mesi del processo hanno generato un’importante esperienza di coinvolgimento della cittadinanza sulle prospettive di sviluppo e di crescita della città metropolitana di Milano. Questa fase

è stata importante perché ha messo in evidenza quali debbano essere le più opportune e adeguate forme di partecipazione e di coinvolgimento per far maturare scelte condivise. Forme di laboratorio che non solo hanno fornito suggestioni ed ipotesi possibili, ma hanno stabilito percorsi virtuosi da riproporre in maniera sistematica sia nella fase attuativa dell'AdP, che a livello nazionale nelle altre città metropolitane.

Ciò indipendentemente dalla strumentazione attuativa e dal quadro giuridico di riferimento che oggi è possibile data la vigenza dell'AdP. Con la "fase 2" dell'AdP si potranno misurare quelle ipotesi con i dati reali e produrre progetti, cantieri, opere.

Dopo una ventina di anni i progetti, hanno cambiato concretamente il volto alla città di Milano che guarda già al 2030.

L'AdP costituisce un esempio virtuoso di uno sviluppo sociale, economico e sostenibile attraverso un percorso di riqualificazione e sviluppo degli ex scali ferroviari. È un'iniziativa che restituisce un segnale importante legato soprattutto alle aspettative dei cittadini che hanno rappresentato la chiave per definire gli obiettivi di sviluppo del programma.

Dalla trasformazione dei sette scali ferroviari passa la scommessa di una metropoli in continua espansione e crescita, città internazionale, solidale, giovane e *green*. Le rigenerazioni che stanno avvenendo in queste aree offrono a Milano l'opportunità di presentarsi al mondo come prototipo di innovazione in campo urbanistico, di sostenibilità ambientale e di ricucitura del tessuto della città, riportando la periferia al centro del processo di rinascita della città, a partire dal coinvolgimento dei cittadini attraverso procedure pubbliche trasparenti e partecipate.



(Fig. 1) Mappa degli scali ferroviari integrati con la Circle Line.



(Fig. 2a) Il workshop "Dagli Scali, la nuova città" del dicembre 2016



(Fig. 2b) Il workshop "Dagli Scali, la nuova città" del dicembre 2016



(Fig. 2c) Il workshop “Dagli Scali, la nuova città” del dicembre 2016



(Fig. 2d) Il workshop “Dagli Scali, la nuova città” del dicembre 2016



(Fig. 2e) Il workshop “Dagli Scali, la nuova città” del dicembre 2016



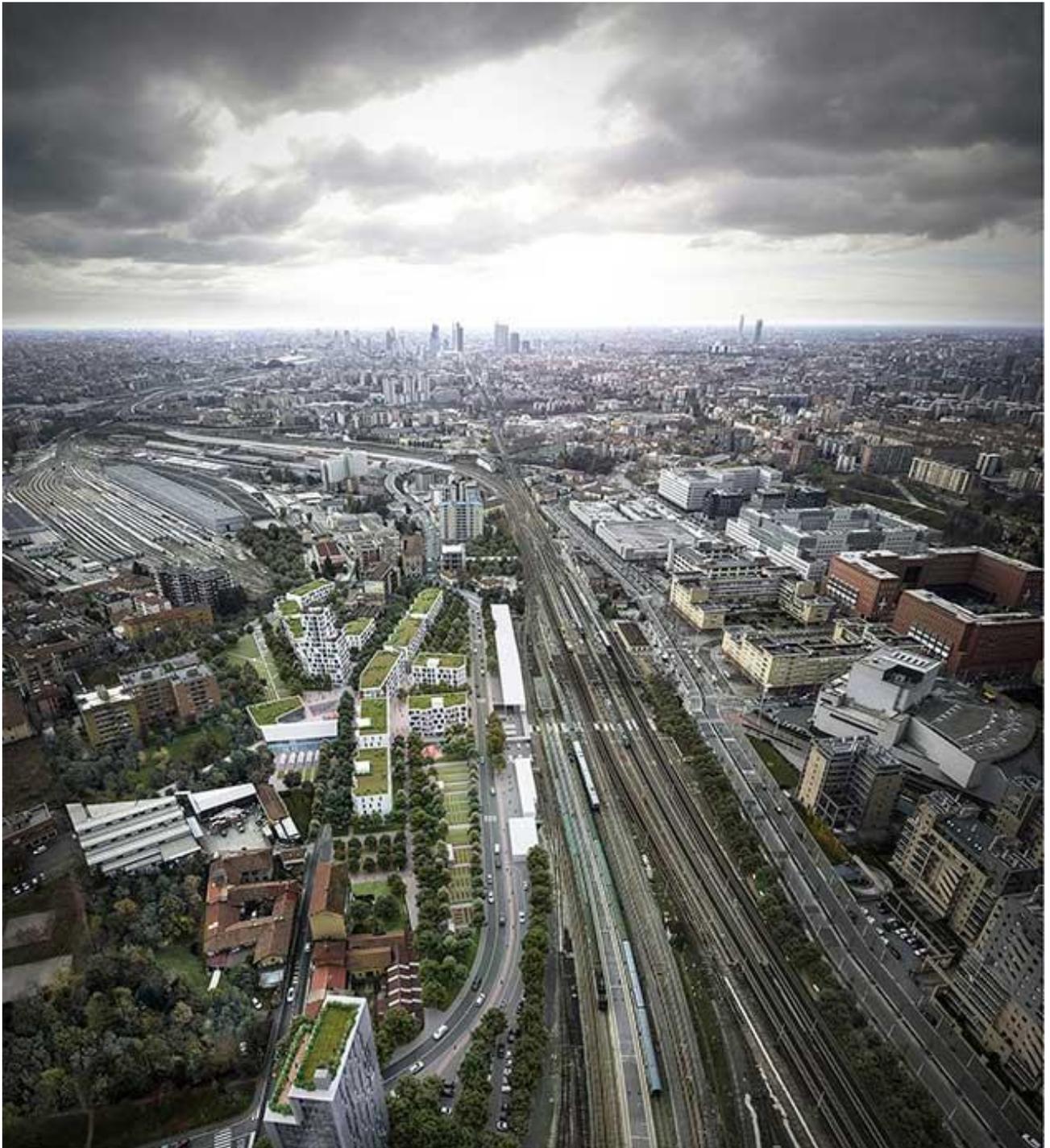
(Fig. 3a) L'Innesto. Progetto del team Barreca & La Varra, Wolf Visualizing Architecture



(Fig. 3b) L'Innesto. Progetto del team Barreca & La Varra, Wolf Visualizing Architecture



(Fig. 3c) L'Innesto. Progetto del team Barreca & La Varra, Wolf Visualizing Architecture



(Fig. 3d) L'Innesto. Progetto del team Barreca & La Varra, Wolf Visualizing Architecture



(Fig. 3e) L'Innesto. Progetto del team Barreca & La Varra, Wolf Visualizing Architecture



(Fig.4a) Masterplan Farini



(Fig. 4b) Masterplan San Cristoforo

**JOURNAL of SUSTAINABLE DESIGN**  
**Eco Web Town**

Rivista semestrale on line | Online Six-monthly Journal  
Edizione Spin Off SUT - Sustainable Urban Transformation  
Rivista scientifica semestrale on line accreditata ANVUR



**ISSN 2039-2656**

**#20**

**II/2019 31 dicembre 2019**  
[www.ecowebtown.it/n\\_20/](http://www.ecowebtown.it/n_20/)

