

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/

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. Cecafosso
- 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

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

MATERIALI DIDATTICI

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

LETTURE

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

EVENTI

- | | | |
|------------|---|--|
| 306 | How Will We Live Together
La 17. Mostra Internazionale di Architettura curata da Hashim Sarkis | |
|------------|---|--|

Verso una nuova interpretazione della stazione ferroviaria. Casi studio europei a confronto

Vittoria Stefanini

Abstract:

Come si configurano, nella città contemporanea, le stazioni ferroviarie e in che modo interagiscono con il contesto urbano in cui si inseriscono?

La ricerca propone una rilettura e una nuova interpretazione dei poli ferroviari nel loro mutato ruolo di organizzatori e generatori dello spazio della città. Attraverso l'analisi comparata di alcuni casi studio s'intende restituire una visione complessiva dei fattori ritenuti di centrale importanza nella costruzione di una nuova cultura progettuale sul tema delle grandi infrastrutture ferroviarie e in particolare dei nodi del trasporto ad alta velocità dislocati nel contesto urbano.

Il ruolo fondamentale assunto dalla mobilità nell'abitare contemporaneo pone le basi per un radicale ripensamento dei criteri di organizzazione del territorio urbano. Di fronte al paesaggio eterogeneo e frammentato della città contemporanea, il progetto delle infrastrutture ferroviarie e dei nodi di scambio lungo di esse diventa l'occasione per mettere a sistema la molteplicità crescente di funzioni che caratterizzano il tessuto metropolitano.

La pianificazione del nodo infrastrutturale consente di avviare un processo più generale di *risignificazione* dello spazio abitato, ponendosi come supporto fondativo di un sistema di progetti urbani che, pur trovando nel nodo il loro punto di raccordo, sono capaci di rispondere alle differenti esigenze di trasformazione urbana dei contesti insediativi in cui si inseriscono, consentendo di riattivare aree dismesse o residuali, creare nuove centralità, valorizzare le risorse ambientali presenti nel contesto, riqualificare il sistema dell'abitato.

Questo processo consente il superamento della concezione del nodo di trasporto in chiave esclusivamente tecnica, come contenitore serrato di funzioni di trasporto: le stazioni ferroviarie si trasformano da punto di arrivo e di partenza di treni per passeggeri in transito verso altre destinazioni, alla meta stessa del viaggio. Sono, a oggi, i luoghi del lavoro, degli affari, dell'incontro, del commercio. Da "non luoghi" atipici e portatori di degrado e marginalità diventano quei "superluoghi" della mobilità intesi come nuovi spazi pubblici urbani, centri nevralgici di relazioni e connessioni che cercano, non senza conflitto, l'integrazione con le altre funzioni urbane e con la città consolidata.

La stazione non è più da intendere come mero polo di trasporto ma come una porzione di città polifunzionale inscindibile dal suo contesto. La progettazione della stazione non deve dunque partire esclusivamente dalla definizione dell'immagine iconica dell'edificio di stazione, dalla creazione di un edificio che funga da *landmark* evidente e riconoscibile, ma da una visione integrata dell'insieme di discipline che in essa interagiscono: dalla pianificazione infrastrutturale a quella urbana, dalla progettazione architettonica a quella strutturale e bioclimatica, dalla gestione dei flussi e delle misure di sicurezza a quella delle diverse modalità di trasporto. Intersettorialità e multidisciplinarietà sono dunque le componenti imprescindibili di un nuovo approccio progettuale

capace di superare la logica autoreferenziale che in passato ha dato forma al progetto delle infrastrutture e dei nodi del trasporto.

Dato dunque per assodato il ruolo polifunzionale della stazione, l'attenzione oggi si è spostata su quali siano i fattori che favoriscono l'efficienza e l'equilibrio tra le differenti funzioni che il nodo raccoglie e organizza al suo interno. Non a caso, i più recenti progetti finanziati dall'Unione Europea in tema di nodi di trasporto urbani (tra i quali *NODES*, *City-HUB*) sono orientati secondo questa linea di ricerca. Progetti che partono dal riconoscimento della duplice valenza della stazione ferroviaria sede del nodo di scambio: la stazione, infatti, è al contempo *nodo* all'interno di una rete di trasporto e *luogo* della città (Bertolini, 1998).

Dunque la stazione, in quanto *luogo* della città, diventa centro di scambio sociale, economico e spaziale (Edwards, 2011):

- *centro di scambio sociale* – la stazione è, infatti, un luogo socialmente complesso capace di concentrare, per motivi differenti, un gran numero di utenti: l'atrio di una stazione funge da magnete urbano capace di attrarre in uno stesso luogo categorie sociali differenti: giovani e anziani, locali e turisti, residenti e pendolari;
- *centro di scambio economico* – la stazione è, al contempo, un potente driver economico che offre l'opportunità di sviluppare nuovi hub polifunzionali facilmente accessibili;
- *centro di scambio spaziale* – infine, il nodo di trasporto deve conciliare, a livello spaziale, le esigenze molto differenti degli utenti e delle diverse tipologie di trasporto. Mentre il trasporto ha un movimento lineare e prevedibile nello spazio, gli utenti si muovono in direzioni e con velocità del tutto imprevedibili. Inoltre, nel nodo di trasporto s'incontrano e si sovrappongono spazi tipologicamente e fisicamente distinti: lo spazio del trasporto (banchine), lo spazio del movimento (scale fisse, scale e rampe mobili, ascensori) lo spazio dell'attesa (sale d'attesa, *vip lounge*, zone di seduta), lo spazio aggregativo (gli ingressi, gli spazio dell'accoglienza e del saluto) e lo spazio dell'informazione (biglietterie e aree con monitor informativi).

In quest'ottica, la progettazione urbana è strumento indispensabile per riconciliare le spazialità differenti e le forze conflittuali che gravitano intorno a un nodo di scambio. Questa è tanto più efficace quando affianca a planimetrie e schemi funzionali, l'utilizzo di analisi e diagrammi dei flussi capaci di intercettare il carattere tridimensionale del movimento all'interno del nodo.

La progettazione urbana deve inoltre tenere in conto della costante evoluzione del nodo: possono aumentare le modalità di trasporto confluenti e quindi il numero di viaggiatori, possono aumentare il numero di visitatori in risposta alla riqualificazione delle aree circostanti. Dunque, il nodo deve essere, nella sua disposizione, flessibile e aperto a costanti modifiche spaziali.

In sintesi, la pianificazione di una stazione, nella sua duplice funzione di *nodo* e *luogo*, deve prevedere l'integrazione e l'equilibrio tra:

- l'interscambio efficiente tra diverse modalità di trasporto;
- la connessione con il tessuto urbano;
- la creazione di un luogo di destinazione (non solo un luogo di transito).

Alcuni casi studio a confronto

Attraverso l'analisi comparata di alcuni casi studio s'intende restituire una visione complessiva dei fattori ritenuti di centrale importanza nella costruzione di una nuova cultura progettuale sul tema delle grandi infrastrutture ferroviarie e, in particolare, dei nodi del trasporto ad alta velocità dislocati nel contesto urbano.

Dal confronto tra le stazioni prese in esame – analizzate nella loro duplice veste di *luogo* e *nodo* – emergono le problematiche e le sfide principali che il progetto della stazione ad alta velocità è chiamato oggi a risolvere (fig. 1).

I quattro esempi analizzati – Rotterdam Centraal, Wien Hauptbahnhof, London St. Pancras e Torino Porta Susa – condividono un comune approccio da un punto di vista degli attori coinvolti nel processo di rigenerazione urbana che comprende il nuovo nodo ferroviario e intermodale e la porzione di città intorno ad esso.

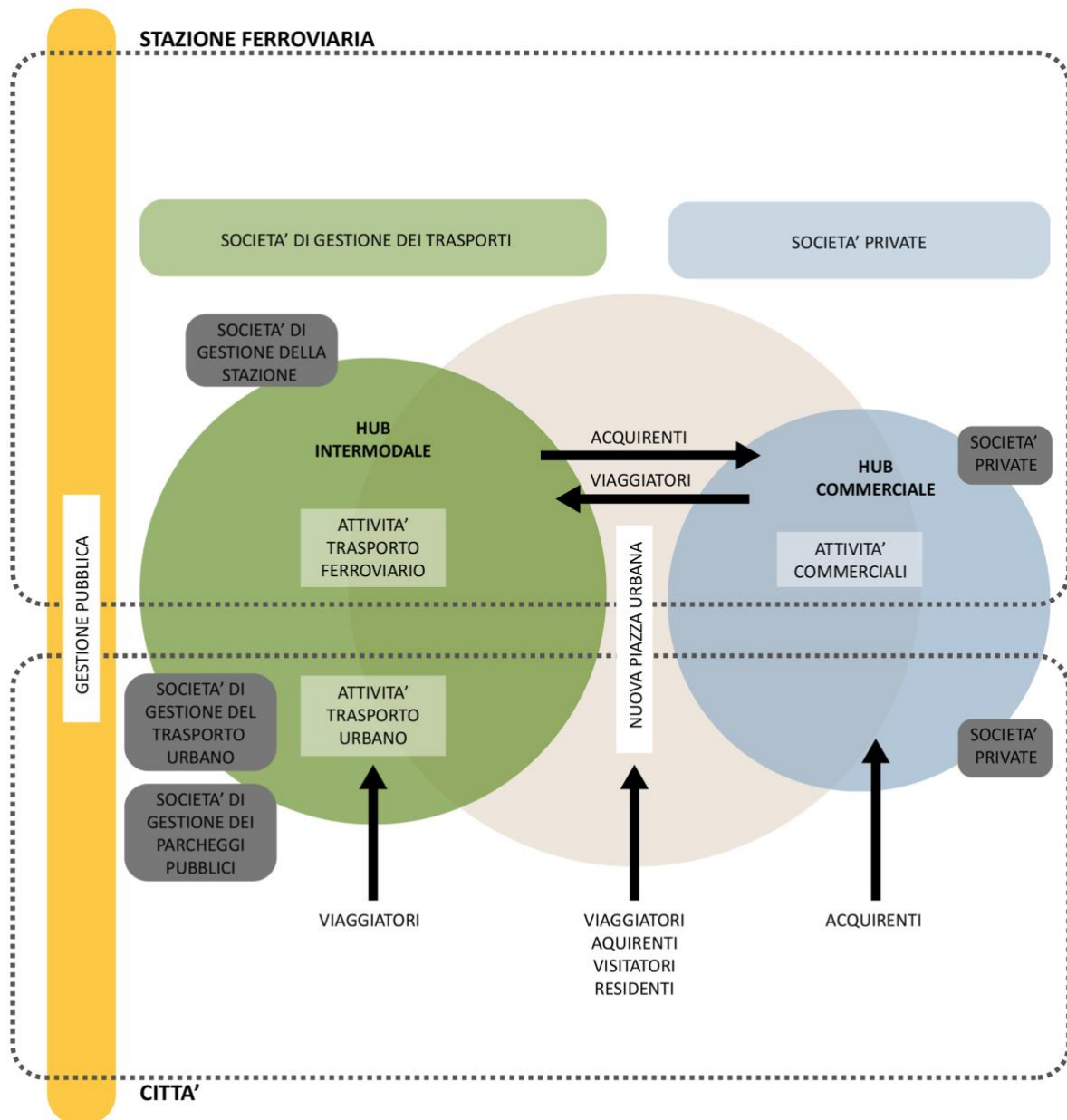
		St.Pancras International 2001-2007	Wien Hauptbahnhof 2007-2015	Rotterdam Centraal 2007-2014	Torino Porta Susa 2006-2013
STAZIONE COME NODO	volume passeggeri	≈ 122.000 passeggeri/giorno (insieme a King's Cross)	≈100.000 passeggeri/giorno	≈100.000 passeggeri/giorno	≈34.000 passeggeri/giorno
	riqualificazione esistente / nuovo polo	Stazione vittoriana esistente riqualificata e ampliata con nuova pensilina che raddoppia la superficie coperta realizzata a nord di quella esistente.	Stazione esistente Wien Südbahnhof demolita per la realizzazione della nuova stazione ampliata in posizione più vicina a Südtiroler Platz	Stazione esistente di van Ravesteyn (anni cinquanta) demolita per la per realizzazione della nuova stazione ampliata sulla stessa sede.	Stazione ottocentesca esistente su piazza XVIII Dicembre mantenuta e restaurata. Nuova stazione lineare realizzata a sud della stazione esistente.
	nuove infrastrutture ferroviarie	Inaugurato nel 2007 il nuovo tracciato Channel Tunnel Rail Link (CTRL) poi High Speed 1 (HS1) che collega Londra, Bruxelles e Parigi.	Intervento infrastrutturale su un'area di 50 ettari con estensione lineare di 6 chilometri e 100 chilometri di nuovi binari.	Nel 2014 inserimento nella rete HSL Zuid (Amsterdam Schiphol, Bruxelles, Parigi) e nella rete di treni regionali Randstad Zuidvleugel.	Inaugurato nel 2009 il ramo di collegamento di Porta Susa al passante ferroviario torinese e nel 2013 il tracciato dell'alta velocità.
	sistemi di trasporto confluenti	Treni nazionali e internazionali: Eurostar, Southeastern, 1asseTenT (2) Treni regionali: East Midlands Trains, Tameslink. Trasporti urbani: 6 linee metro, autobus, ciclabile, parcheggi auto	Treni nazionali e internazionali: Intercity, ICE e Railjet, 3 assi TEN T (17/22/23) Treni regionali: 11 linee S-Bahn Trasporti urbani: 1 linea metro, autobus, tram, ciclabile, parcheggi auto e bici	Treni nazionali e internazionali: Intercity, ICE e Thalys, 2 assi TEN T (2/24) Treni regionali: Randstad rail Trasporti urbani: 1 linea metro, autobus, tram, ciclabile, parcheggi auto e bici	Treni nazionali e internazionali: Intercity, Freccie Trenitalia, Italo, TGV, 1 asse TEN T (1) Treni regionali: 5 linee SFM Trasporti urbani: 1 linea metro, autobus, tram, ciclabile, parcheggi auto e bici
	tipologia e posizione del tracciato ferroviario	Stazione di testa -- Tracciato ferroviario a raso	Stazione passante -- Tracciato ferroviario in viadotto	Stazione passante -- Tracciato ferroviario in sovrappasso	Stazione passante -- Tracciato ferroviario in galleria
STAZIONE COME LUOGO	tipologia fabbricato viaggiatori	Piastra lineare alla quota dei binari -- Edificio su 2 livelli	Galleria abitata al di sotto dei binari -- Edificio su 4 livelli	Galleria abitata al di sotto dei binari -- Edificio su 2 livelli.	Piastra lineare sovrapposta ai binari -- Edificio su 4 livelli
	posizione nella città	Nel centro della città, tra Euston Road e due quartieri ad alta densità (Camden e Islington)	Ai margini del centro città a sud. Lungo l'anello viario del Gürtel che separa la cintura interna (quartieri 2-9, qui Margareten) da quella esterna (quartieri 10-23, qui Favoriten).	Nel centro della città. Tra il quartiere residenziale di Provenierswijk a nord e l'asse pedonale di accesso al centro città a sud, formato da Stationsplein e Kruisplein.	Nel centro della città. Tra il quartiere storico CIT Torino e il centro storico, lungo la Spina Centrale.
	caratteristiche aree intorno alla stazione (pre intervento)	Estesa area ferroviaria (circa 67 ettari) con edifici industriali, un parco naturale (Camley street park) e aree dismesse.	Estesa area ferroviaria dismessa (circa 59 ettari) sede delle stazioni demolite di Südbahnhof e Ostbahnhof.	Area di stazione a destinazione prevalentemente terziaria, caratterizzata da traffico intenso, spazio pubblico frammentato e poco accessibile.	Quartieri centrali con molti edifici istituzionali (ministero, tribunale, università) scollegati per la presenza del tracciato ferroviario del passante ferroviario torinese.
	obiettivo di trasformazione urbana	Riattivazione di aree ferroviarie dismesse a nord delle stazioni esistenti; nuovo polo di interscambio locale, regionale e internazionale.	Riconnessione urbana quartieri separati dal tracciato ferroviario; riattivazione di aree ferroviarie lungo il tracciato ferroviario; nuovo polo di interscambio locale, regionale e internazionale.	Riconnessione urbana quartieri separati dal tracciato ferroviario; nuovo polo di interscambio locale, regionale e internazionale; nuovo polo commerciale e finanziario nel centro storico.	Riconnessione urbana quartieri separati dal tracciato ferroviario; nuovo polo di interscambio locale, regionale e internazionale; nuova piazza urbana in continuità con la Spina Centrale.
	sviluppo urbano attuale	King's Cross Central -- residenze, uffici, commerciale, alberghi, musei, università, parchi, piazze urbane.	Sonnwendviertel + Distretto commerciale-terziario -- residenze, uffici, commerciale, alberghi, musei, scuole, parco, piazze urbane.	Rotterdam Central District -- residenze, uffici, commerciale, alberghi, auditorium, scuole, piazze urbane.	Nuova Torre di Servizi FS -- servizi FS, albergo, ristoranti, commerciale.

(Fig. 1). Tabella riassuntiva dei criteri di analisi.

Tutti i casi riflettono, infatti, lo schema dell' *Open Station Model* in cui soggetti pubblici (governo tramite il Ministero dei trasporti, ferrovie nazionali, amministrazioni comunali e società ferroviarie) e privati (società di sviluppo immobiliare, imprese immobiliari e edili) operano congiuntamente secondo la formula del partenariato pubblico-privato con ruoli e responsabilità distinte e ben definite (fig. 2).

Tutte le parti condividono l'obiettivo di favorire la qualità urbana intorno al neonato nodo ferroviario, lavorando in sinergia a un comune programma di sviluppo urbano, collegando flussi differenti di utenti, aree, programmi specifici d'intervento e istituzioni. Nei casi studiati, diverse istituzioni promuovono il comune interesse di ridurre la frammentazione e la segregazione sociale e spaziale in favore di una maggiore coesione tra la stazione e il nuovo sviluppo urbano intorno ad essa.

Le amministrazioni condividono piani e strategie a lungo termine per la città; le società ferroviarie esplicitano i propri piani di sviluppo per la rete infrastrutturale e per le aree ferroviarie dismesse di loro proprietà; imprenditori immobiliari e costruttori propongono strategie di utilizzo per queste aree; infine i tecnici – architetti e ingegneri – traducono le domande dei costruttori in nuovi spazi urbani a servizio del nodo e della città.



(Fig. 2). Schema dell'Open Station Model.

Così, ad esempio, nel caso della stazione di Rotterdam Centraal, tutte le parti coinvolte² hanno portato avanti un dialogo comune, durato quasi vent'anni, per definire i criteri per la trasformazione di una porzione di città di 20 ettari compresa tra la città storica e la stazione. La riqualificazione della stazione di Rotterdam nasce dalla decisione di realizzare la linea dell'alta velocità tra

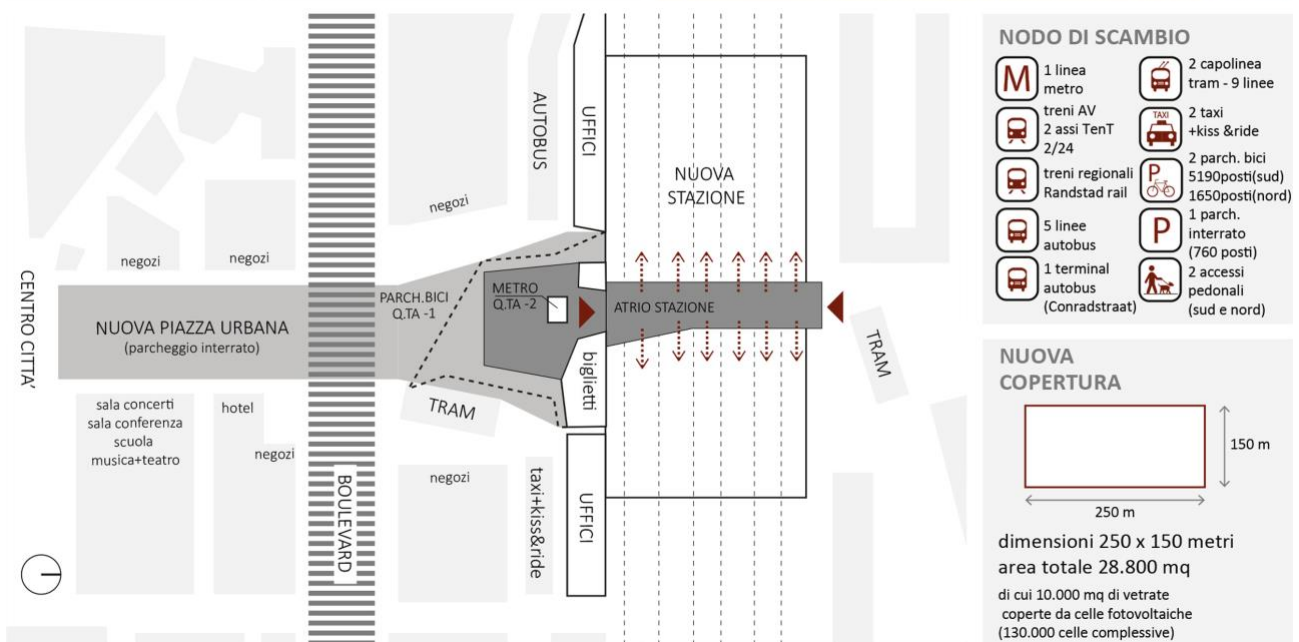
Amsterdam e Parigi. Rotterdam Centraal, infatti, è la prima stazione che si raggiunge in Olanda da sud e ha una posizione strategica rispetto alla rete ferroviaria europea: è a pochi chilometri dall'aeroporto di Schiphol e a meno di tre ore di treno da Parigi.

A livello urbano, il progetto per la nuova stazione intende rimettere in continuità due parti della città olandese molto differenti tra di loro. A sud, l'accesso principale dal centro cittadino, affacciato sulla grande piazza di stazione, collega la stazione alla Kruisplein, il viale alberato che conduce al centro città; a nord, invece, l'accesso secondario gestisce un traffico passeggeri ridotto proveniente dal Provenierswijk, quartiere più dimesso, tipico della provincia olandese ottocentesca (fig. 3).

ROTTERDAM CENTRAAL | ROTTERDAM | NL*

* fonte: Comune di Rotterdam (Gemeende Rotterdam)

Anno Costruzione	1950-1957
Anno nuova costruzione	2007-2014
Architetto	West 8 - Benthem Crouwel Architects, MVSA Architecten
Costi ristrutturazione	410 milioni (€)
Tipologia binari	passanti - sopraelevati
Tipologia edificio	trasversale ipogeo
Superficie Stazione	46.000 mq
Superficie Sviluppo Urbano	400.000 mq (Masterplan Central District)
Costi sviluppo urbano	75 milioni (€)
Superficie nuova copertura	28.800mq (10.000mq con celle fotovoltaiche)
Posti auto	760 posti
N° banchine	13 banchine
Traffico passeggeri	100.000 passeggeri/giorno



(Fig. 3). Stazione Rotterdam Centraal.

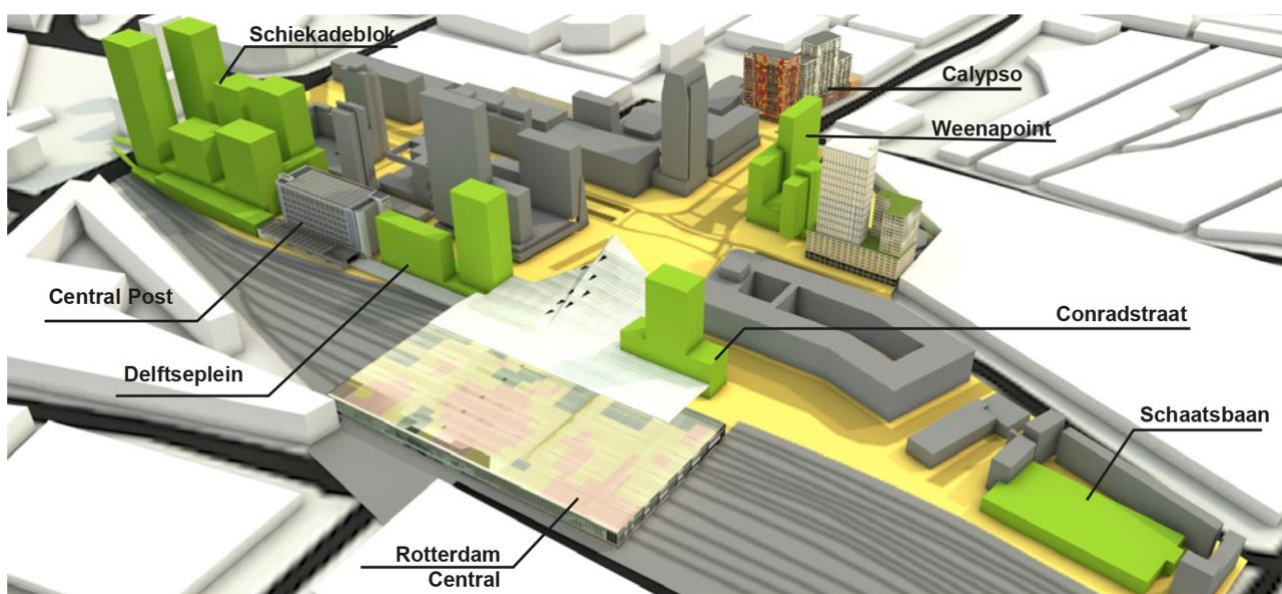
Il progetto prevede una radicale riorganizzazione delle modalità di trasporto che raggiungono la stazione, tesa a liberare la piazza di stazione dal traffico creando uno spazio pubblico e pedonale continuo in diretta connessione con la città storica.

La realizzazione della nuova stazione s'inserisce in un programma di sviluppo urbano ben più ampio che si estende oltre i confini ferroviari coinvolgendo gran parte del centro della città. Si tratta del programma per il *Rotterdam Central District*, avviato su carta nel 2001 con il "Masterplan Rotterdam Centraal", firmato dall'inglese William Alsop, e i cui obiettivi generali sono il nuovo sviluppo delle aree intorno alla stazione degradate e sovraccariche di traffico su gomma, il miglioramento della connessione tra la stazione e il centro città e l'utilizzo del nuovo nodo di trasporto come spazio pubblico di qualità capace di aumentare l'attrattività del centro di Rotterdam nel suo complesso.

Nel 2004 è stato bandito il concorso per la nuova stazione realizzata tra il 2007 e il 2015 e, nel 2008, è stato approvato il piano di sviluppo urbano definitivo con l'affidamento allo studio olandese Maxwan della supervisione dell'area oggetto del piano. Il nuovo *Rotterdam Central District* diverrà polo attrattore a livello internazionale di attività economiche e commerciali, grazie alla posizione strategica a livello di trasporti, alla vicinanza al centro città ulteriormente migliorata dal nuovo progetto di stazione e alla disponibilità di grandi strutture ricettive e ricreative.

A livello funzionale, il nuovo Masterplan propone un insediamento ad alta densità e punta al mix di funzioni come strumento per garantire vitalità. Prevede dunque la realizzazione di 400.000 mq complessivi che comprendono, oltre agli spazi dedicati al nuovo nodo di scambio, edifici a torre a destinazione d'uso terziaria (56%), residenze (19%), strutture ricreative (25% con un teatro, sale conferenze, una scuola di musica e teatro, sala concerti, attività commerciali).

A livello di spazio pubblico, il Masterplan propone il concetto del *Mixone*, ovvero la transizione trasparente tra lo spazio pubblico continuo del quartiere e il basamento dei nuovi edifici prevalentemente a torre (fig. 4).



(Fig. 4). Schema delle aree di sviluppo del Rotterdam Central District.

Nel caso di Torino Porta Susa, la stazione rappresenta un nuovo approccio delle ferrovie rispetto all'integrazione di aree ferroviarie dismesse nel contesto metropolitano. La stazione si trova tra il centro di Torino a est e il quartiere moderno di Cit Torino, a ovest, collocandosi lungo la "Spina Centrale", il viale alberato lungo 12 chilometri che attraversa la città sulla sede della ferrovia interrata. La nuova hall del fabbricato viaggiatori si configura come un'imponente galleria urbana in

vetro e acciaio che si estende per 385 metri lungo la Spina. L'impianto della stazione e i percorsi al suo interno rispondono all'intenzione di configurare il nodo dell'alta velocità come una micro-città nella città, capace di accogliere al suo interno i flussi del contesto urbano in cui è collocata.

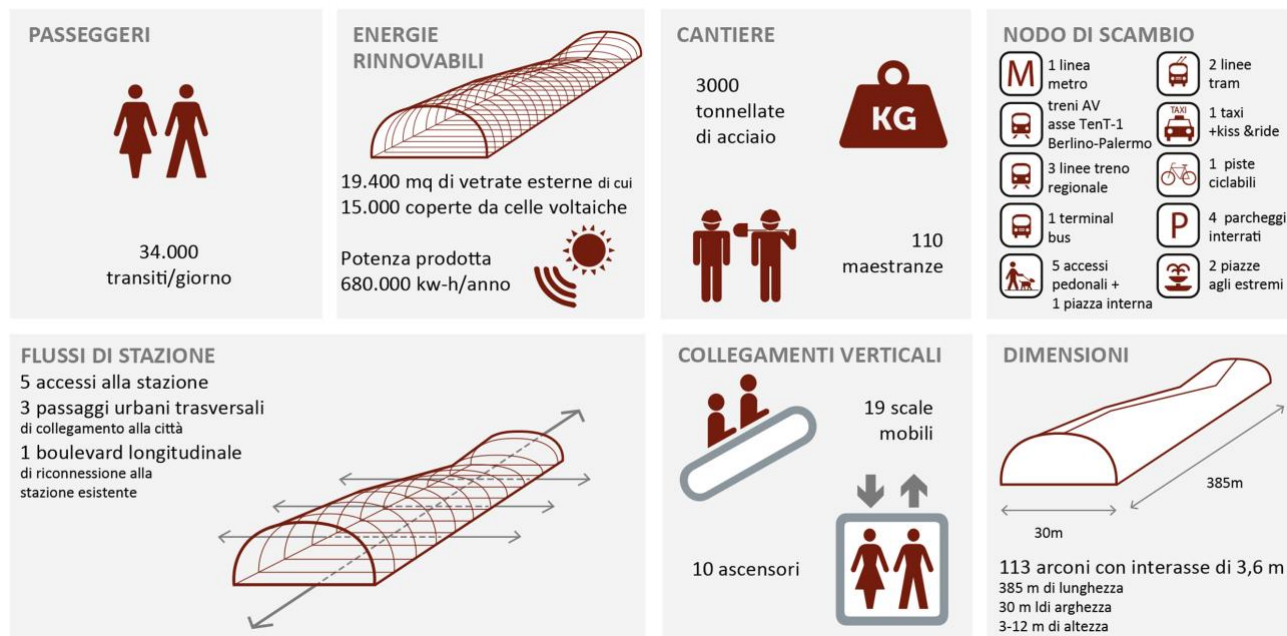
Il fabbricato è dunque permeabile al contesto lungo tutto il perimetro.

Trasversalmente è attraversato, tramite passaggi pedonali, da tre strade che ricollegano corso Bolzano e Corso Inghilterra, e da quattro passerelle pedonali sopraelevate definite "cavalconi", che consentono il collegamento tra la quota di strada e la quota di banchina (fig. 5).

TORINO PORTA SUSA | TORINO | ITA

* fonte: Ferrovie dello Stato (www.fsitaliane.it)

Anno costruzione	1855-1865
Anno ristrutturazione	2006-2013
Architetto	AREP- A.Magnaghi - S.d'Ascia
Costi ristrutturazione	79 milioni (€)
Tipologia tracciato ferroviario	passante - interrato
Tipologia edificio	pietra lineare
Superficie stazione	47.500 mq
Superficie commerciale	7.700 mq
Superficie biglietterie	700 mq
Superficie servizi tecnici	8.000 mq
Sup. aree pedonali interne	13.000 mq
Posti auto	190 su 7600 mq
N° banchine	6 banchine
Traffico passeggeri	34.000 passeggeri/giorno



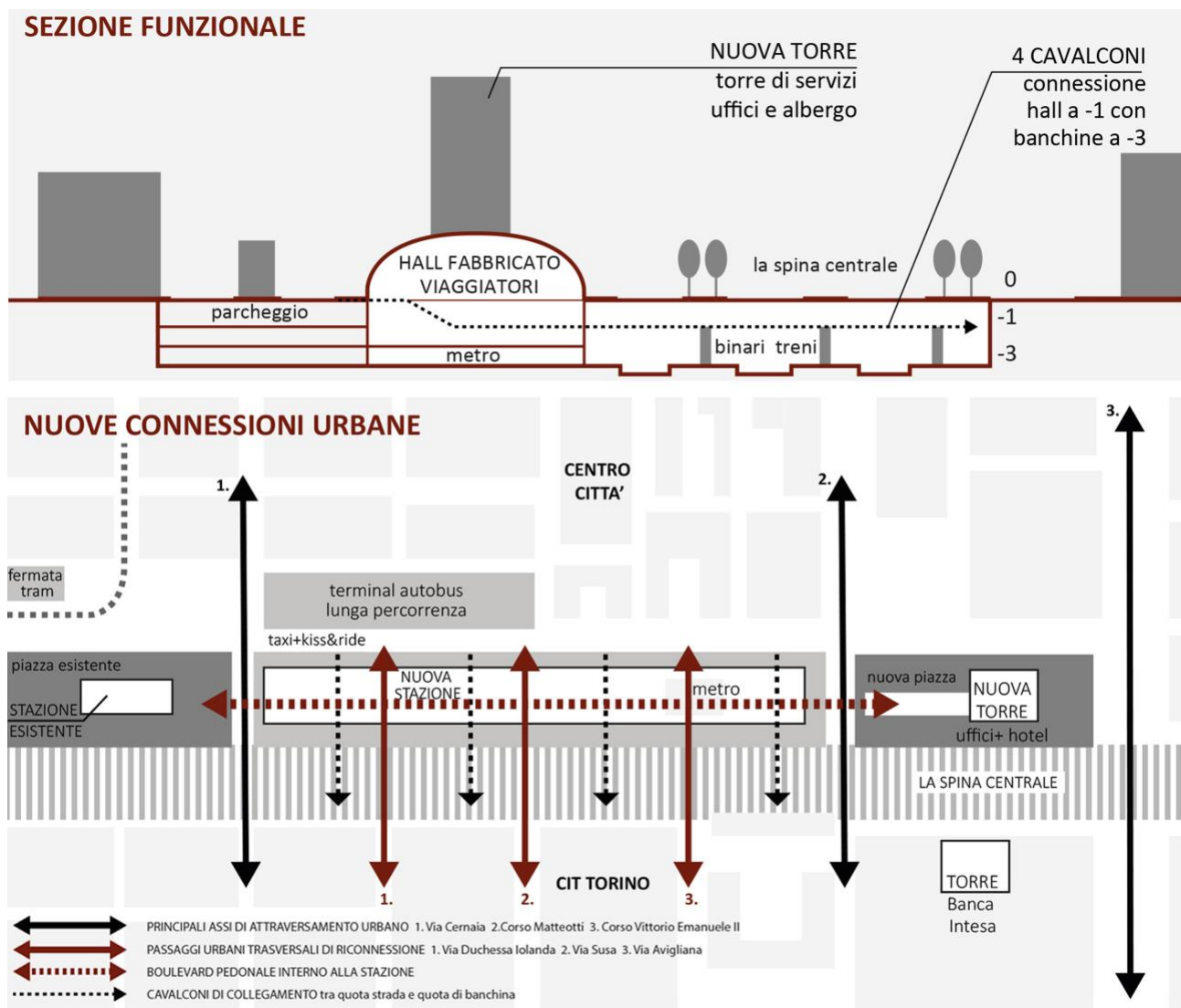
(Fig. 5). Stazione di Torino Porta Susa.

In senso longitudinale, il fabbricato è interamente percorribile tramite un *boulevard* pedonale che costeggia negozi, servizi di stazione interni alla galleria e la piazza interna alla stazione da cui si

accede alla metropolitana. Al suo interno, la stazione si articola in sei livelli distinti, con una sequenza di elementi strutturali e ballatoi a doppia e tripla altezza che consentono la distribuzione di luce naturale fino agli ambienti ipogei.

Anche in questo caso, la riqualificazione della stazione è accompagnata da un intervento di sviluppo urbano più esteso che prevede la realizzazione di una torre polifunzionale di “FS Sistemi urbani” (uffici, alberghi, negozi e ristoranti) a nord della stazione e la creazione di un sistema di percorsi pedonali urbani che rimettono in rete il nuovo nodo con i due quartieri limitrofi – il centro e CIT Torino – e le altre funzioni urbane esistenti (la torre Banca Intesa Sanpaolo, il tribunale, le Officine Grandi Riparazioni, la cittadella del Politecnico e l’edificio RAI).

La stazione di Torino è intesa come nuova soglia urbana e nuova porta della città, nodo di scambio e polo di servizi. L’intenzione progettuale è di conferire al fabbricato viaggiatori non solo funzioni specifiche legate all’attesa e al transito, ma anche il ruolo d’interscambio culturale e commerciale. La stazione, quale luogo di mediazione, sembra voler perdere i connotati di contenitore di servizi ferroviari, smaterializzandosi in una galleria trasparente e permeabile in favore di un’integrazione totale tra i flussi della città e del trasporto ferroviario (fig. 6).



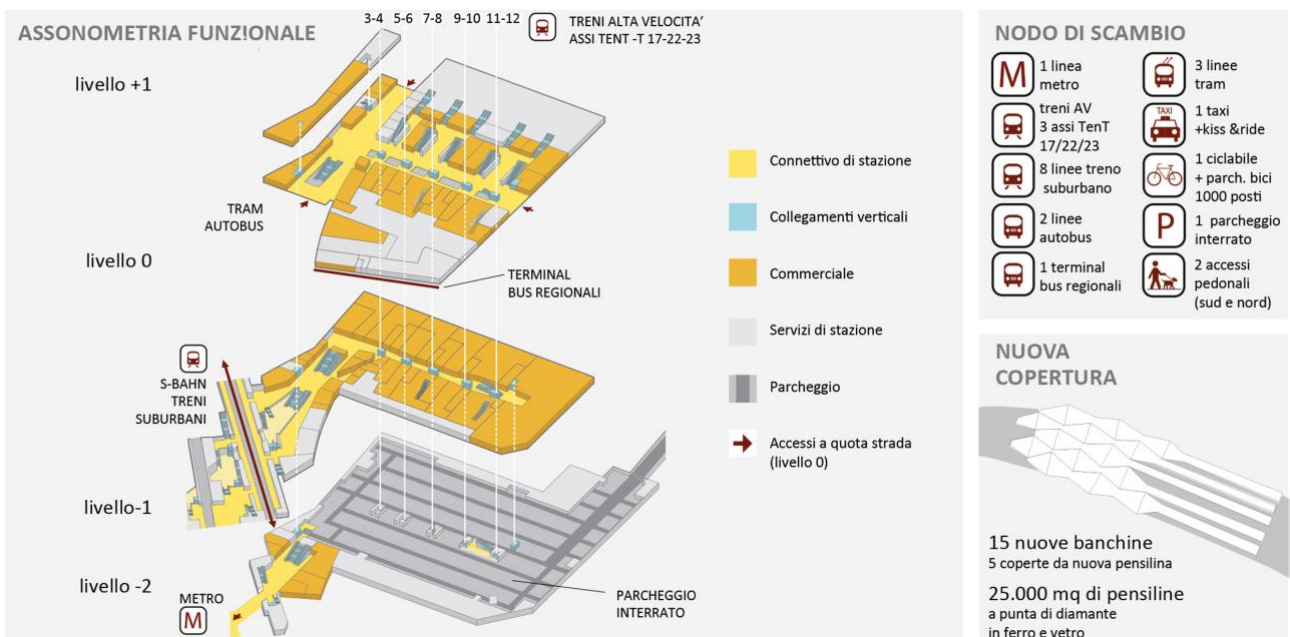
(Fig. 6). Stazione di Torino Porta Susa. Schema delle nuove connessioni urbane.

Nel caso di Vienna, il nuovo nodo ferroviario di Wien Hauptbahnhof rappresenta un progetto chiave del piano d'investimenti promossi dall'amministrazione viennese per l'espansione e la riorganizzazione complessiva della rete di trasporto ferroviario di Vienna e dei suoi dintorni. Frutto di un partenariato tra enti pubblici e diversi enti privati³, la stazione è stata realizzata tra il 2007 ed il 2015. La stazione è collocata su un ramo del tracciato ferroviario sopraelevato nella zona sud di Vienna lungo il Gürtel, l'anello viario che separa i quartieri di Margareten e Favoriten. Il fabbricato viaggiatori si articola su tre livelli interrati, consentendo l'accesso alle banchine tramite scale mobili e ascensori dal primo piano interrato. L'edificio comprende al suo interno un centro commerciale di 20.000 mq., su due livelli, il "Bahnhof City" che funge da moderna porta per la città e da cerniera urbana di raccordo tra il nuovo insediamento, i quartieri esistenti e il flusso di passeggeri in transito (fig. 7).

WIEN HAUPTBAHNHOF | VIENNA | AT*

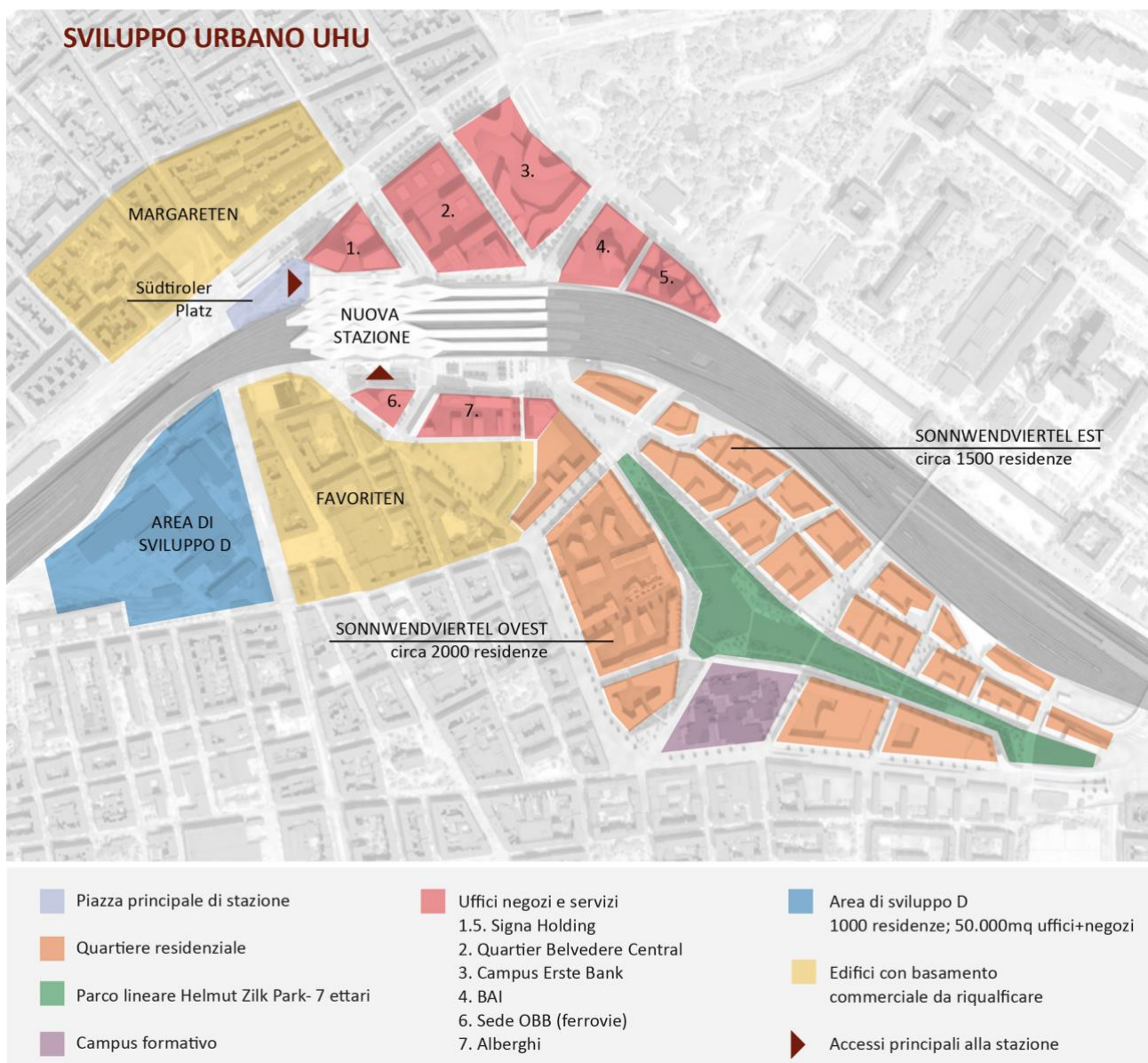
* fonte: ÖBB Hauptbahnhof wien

Anno costruzione	1955-1961
Anno ricostruzione	2007 - 2015
Architetto	T.Hotz/E.Hoffmann - A. Wimmer
Costi ristrutturazione	866 milioni €
Tipologia binari	passanti - in viadotto
Tipologia edificio	trasversale ipogeo
Superficie Complessiva	109 ettari (stazione+ sviluppo urbano)
Superficie infrastruttura	50 ettari
Sup. sviluppo urbano	59 ettari (UHU)
Superficie Commerciale	20.000 mq (Bahnhof city)
Nuove residenze	5000 residenze -13.000 abitanti
Nuovi tracciati ferroviari	100 km - 6 km estensione progetto
N° banchine	15 banchine - 5 coperte
Traffico passeggeri	100.000 passeggeri/giorno
Traffico treni	1000 treni /giorno



(Fig. 7). Stazione Wien Hauptbahnhof a Vienna.

Il progetto per la stazione s’inserisce, infatti, in un programma d’intervento più esteso che interessa un’area complessiva di 109 ettari comprendenti la nuova stazione ferroviaria, il tracciato ferroviario e una vasta area di sviluppo immobiliare. È il programma l’UHU₄, finalizzato a ricongiungere i due quartieri separati dal tracciato ferroviario e dalla cintura viaria del Gürtel tramite un nuovo insediamento che porterà nell’area 20.000 nuovi posti di lavoro e 13.000 abitanti. Il programma prevede la realizzazione nell’area ferroviaria dismessa a sud-est della stazione e, a sud del tracciato ferroviario del “Sonwendviertel”, un nuovo quartiere residenziale progettato per ospitare 13.000 abitanti e comprendente 5000 nuove unità abitative, asili e scuole materne, un campus di formazione e un parco lineare centrale di 7 ettari, l’Helmut-Zilk-Park. L’area a nord del tracciato è invece destinata a uffici, alberghi, strutture commerciali e ricreative. Sull’angolo tra Wiedner Gürtel e Arsenalstraße sorgerà la nuova sede della Erste Group Bank. Adiacente a questo, sono previsti quattro complessi a destinazione d’uso mista. Infine, sul piazzale a sud della stazione ferroviaria è stata realizzata la torre che ospita la sede principale delle ferrovie austriache ÖBB e, a sud di questa, sono previsti due alberghi (fig. 8).



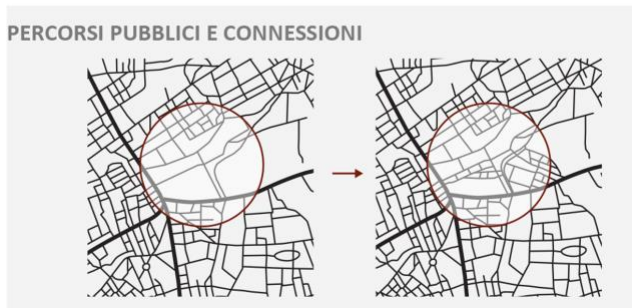
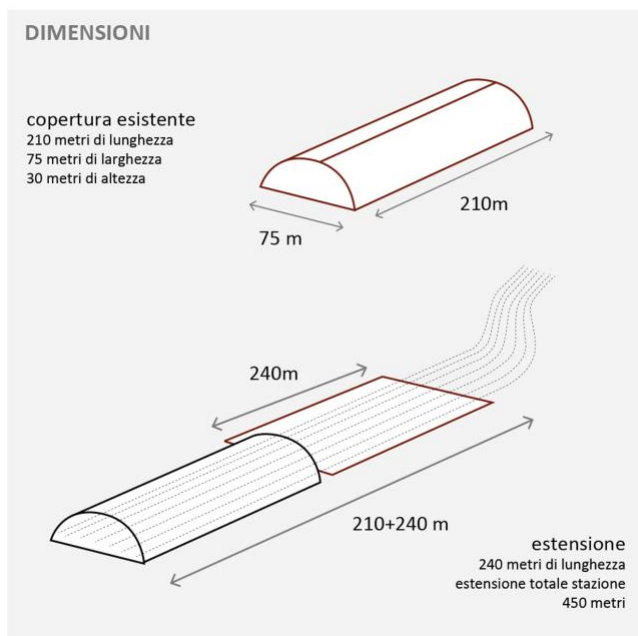
(Fig. 8). Stazione Wien Hauptbahnhof a Vienna. Sviluppo urbano UHU.

Ultimo caso preso in esame, è la nuova stazione londinese di St. Pancras a Londra, nata dall'esigenza di un nuovo terminal per la HS1, la principale linea dell'alta velocità europea che attraverso il tunnel della manica collega la capitale inglese a Bruxelles e a Parigi. St. Pancras è stata infatti scelta come nuovo terminal (fino al 2007 collocato a Waterloo International) per la sua vicinanza alla stazione di King's Cross, in cui confluiscono 6 linee diverse della metro londinese; le due stazioni – St. Pancras e King's Cross – formano insieme uno dei nodi intermodali più importanti della capitale inglese (fig. 9).

ST. PANCRAS INTERNATIONAL | LONDRA | UK*

* fonti: www.kingscross.co.uk; ULI Case Studies - www.uli.org

Anno costruzione	1864-1868
Anno ristrutturazione	2001-2007
Architetto	Foster & partners (masterplan) A. Lansley (realizzazione)
Costi ristrutturazione	800 milioni (£)
Tipologia tracciato ferroviario	di testa - a raso
Tipologia edificio	pietra lineare su due livelli
Superficie Commerciale	9000 mq
Superficie Sviluppo Urbano	King's Cross Central 67 ettari
Nuove residenze	1.900 nuove residenze 30.000 abitanti
Traffico annuo passeggeri	45 milioni passeggeri/anno
Traffico passeggeri	80.000 passeggeri /giorno
N° banchine	15 banchine

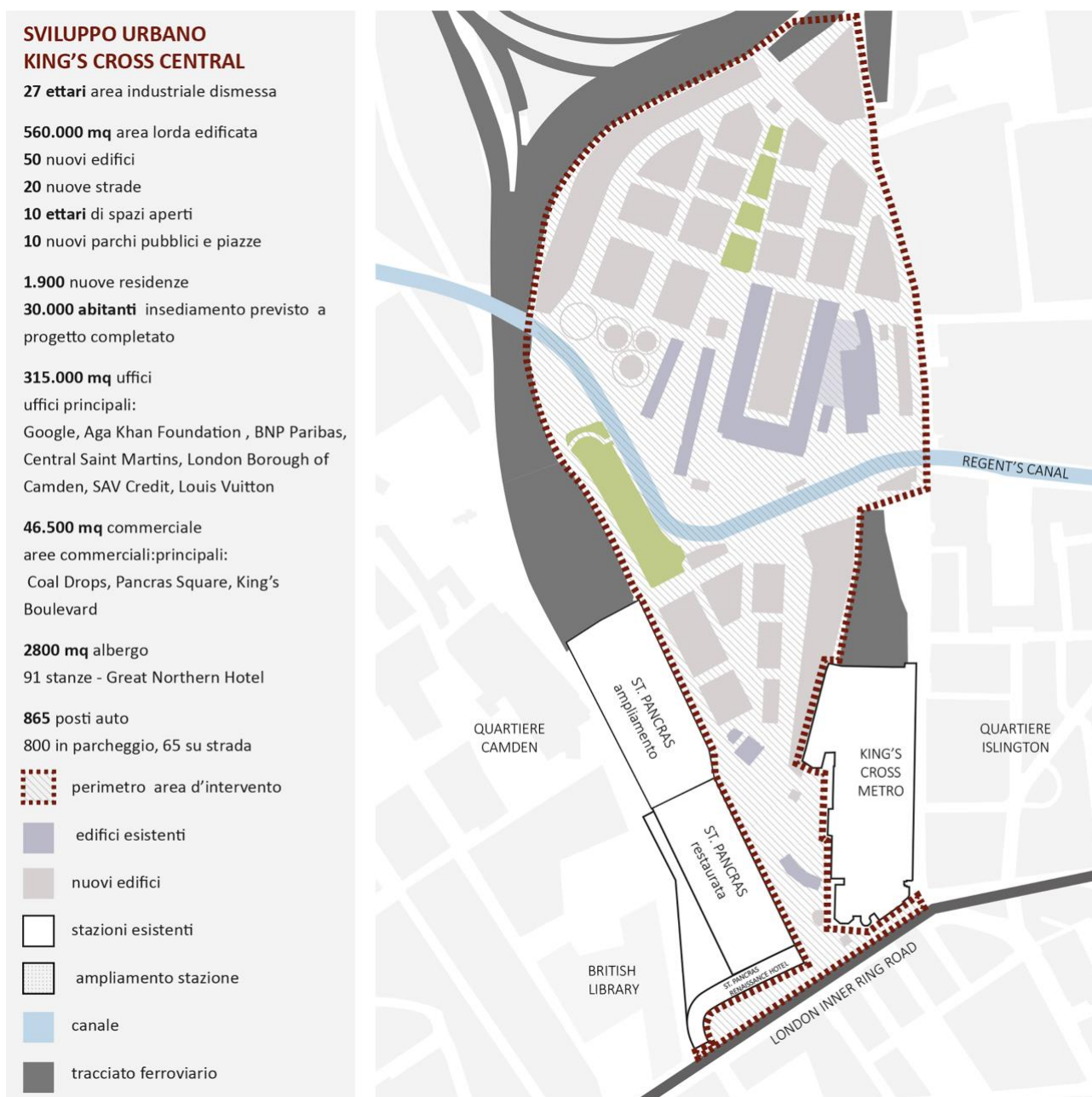


(Fig. 9). Stazione di St Pancras International a Londra.

La realizzazione della nuova stazione è stata l'occasione per il potenziamento e l'ampliamento della stazione vittoriana esistente e la premessa per un programma di rigenerazione riguardante diversi siti lungo il percorso della linea ferroviaria ad alta velocità (HS1). Testata urbana del

programma è la zona di *Kings Cross Central*, un'area industriale in disuso di 27 ettari che si estende a nord delle due stazioni – St Pancras international e King's Cross – in un'area che, oltrepassando il Regent's Canal, raggiunge il tracciato ferroviario a nord.

Nel 2001 lo studio inglese Argent St George è selezionato per la progettazione preliminare del comparto e nel 2006, contemporaneamente all'assegnazione del masterplan agli studi Allies and Morrison e Porphyrios Associates, viene concessa la licenza edilizia per la realizzazione di 50 nuovi edifici, 20 nuove strade, 10 spazi pubblici principali, 1900 unità abitative e la riqualificazione di 20 edifici storici (fig. 10).



(Fig. 10). Stazione di St Pancras International a Londra. Sviluppo Urbano King's Cross Central.

Nel 2008 Argent St George, London & Continental Railways (società di sviluppo immobiliare delle ferrovie statali inglesi) e DHL costituiscono una società, la *Kings Cross Central Limited*, che è divenuta unica proprietaria dell'area impostando, anche in questo caso, i lavori secondo lo schema

di partenariato pubblico-privato. I lavori per il King's Cross Central iniziano nel 2007, con la realizzazione delle opere infrastrutturali e la ristrutturazione degli edifici vittoriani di Good Yard.

Nel 2011 è ristrutturato e riaperto il Great Northern Hotel, poi inaugurate progressivamente le piazze e i parchi (Granary Square, Lewis Cubitt Square, Lewis Cubitt Park, Gasholder Park) poi ancora l'Università delle Arti Central St. Martens si trasferisce nel complesso degli ex Granai. Infine a fine 2011 i primi residenti si sono insediati nel quartiere.

Il King's Cross Central è l'intervento di rigenerazione urbana nel centro di una città più esteso d'Europa ed è, a oggi, una delle mete più ambite a Londra a livello residenziale, terziario e turistico-ricettivo. Il progetto prevede al contempo la realizzazione di nuova cubatura e la rifunzionalizzazione di uno dei siti industriali più estesi d'Inghilterra proponendo la realizzazione di un nuovo quartiere che avrà un importante ruolo di connettore urbano, andando a ricollegare i due quartieri di Islington e Camden, attualmente separati dal tracciato ferroviario.

Nel complesso, i casi analizzati propongono una rilettura e una nuova interpretazione dei poli ferroviari nel loro mutato ruolo di organizzatori e generatori dello spazio della città. In questa nuova visione urbana, la stazione ferroviaria diventa il dispositivo necessario d'interfaccia tra la città, l'alta velocità e il trasporto intermodale e diventa il punto di partenza per ambiziose iniziative di riqualificazione e rigenerazione urbana che hanno ormai assunto, e manterranno ancora a lungo, una posizione di primo piano nei dibattiti sulla ristrutturazione post moderna e post-industriale delle città europee. Gli esempi trattati offrono uno spunto di riflessione per immaginare nuovi scenari innovativi nel progetto dei nodi urbani del trasporto. Nuovi scenari che sono quanto più efficaci quando propongono non una radicale trasformazione dell'ambiente abitato intorno al nodo ma processi di riqualificazione e di rifunzionalizzazione degli elementi – aree dismesse, tracciati e manufatti – lungo i margini dell'infrastruttura che conduce al nodo stesso.

Note

1. Modello semplificativo proposto dalla UIC (*International Union of Railways*) per descrivere l'interazione tra le stazioni e il loro contesto.
2. Il governo olandese, tramite il Ministero dei Trasporti, le Ferrovie Nazionali NS, Prorail e il comune di Rotterdam.
3. Governo Federale, Comune di Vienna, ferrovie federali austriache ÖBB insieme a società immobiliari private.
4. *Urbanitätsoffensive Hauptbahnhof Umfeld* (Iniziativa di sviluppo urbano per l'area intorno alla stazione centrale), promosso dalla Camera di Commercio di Vienna.

Riferimenti bibliografici

Augè, M. (1999), *Non luoghi: introduzione a una antropologia della submodernità*, Eleuthera, Milano, IT.

Augè, M. (2010), "I nuovi confini dei non luoghi", in *Corriere della Sera*, 12 Luglio 2010, p. 29.

Bertolini, L., Spit T. (1998), *Cities on Rails; the redevelopment of railway station areas*, E&FN Spon, NewYork, USA.

Bertolini, L. (2012), "Integrating Mobility and Urban Development Agendas: a Manifesto", in *disP*, n.188-2012.

DFG (2015), "Vienna's "Project of the Century", in *The Urban Renaissance Potential of Inner-City Rail Station Redevelopment Mega-Projects*, German Research Foundation.

- Edwards, B. (2011), "Transport Interchanges: a challenge for urban design", in *Urban Design*, n°120, p.19.
- Paris, M. (2009), *Urbanistica dei Superluoghi*, Maggioli Editore, Sant'Arcangelo di Romagna, IT.
- Pucci, P. (1996), *I nodi infrastrutturali: luoghi e non luoghi metropolitani*, Franco Angeli, Milano.
- Triggianese, M. (2014), *European High-Speed Railway, Understanding Design Contradictions For Long Term Urban Architecture Strategy*, Institute of Social Sciences, University of Lisbon, Lisbon, P.
- Triggianese, M. (2014), "Il carattere multidimensionale della stazione ad alta velocità: il caso di Rotterdam Centraal", in *Trasporti & Cultura*, 13(38), pp. 64-71.

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/

