

**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 |
|------------|---|

## La Circle Line come occasione di riattivazione urbana per la città di Milano

Il progetto di quattro scali ferroviari dismessi \*

Seminario di Tesi di Laurea in “Progetto e Contesto” presso l’Università “G. d’Annunzio” Chieti-Pescara, Dipartimento di Architettura di Pescara

Relatore: Prof. Arch. Alberto Ulisse

Correlatori: Prof. Ing. Giuseppe Brando, Prof. Ing. Alberto Viskovic

Laureandi: Alessandra Alonzi, Maria Diletta Villani, Alessandro Mora, Ciro Petrella

Il dialogo decennale tra il comune di Milano e il gruppo di Ferrovie dello Stato SpA, iniziato nel 2005, è culminato in un importante Workshop tenutosi nel capoluogo lombardo dal 15 al 17 dicembre 2016. Questo ha visto coinvolte numerose figure, raggruppate in 5 tavoli di lavoro, ognuno riguardante un tema diverso: ambiente, sociologia, architettura, trasporti ed economia; oltre a questi, sono stati numerosi gli interventi esterni ed i confronti con la comunità.

Il lavoro del Workshop è stato sintetizzato in una Vision che ha come oggetto di studio la Circle line, sede di un vecchio tracciato ferroviario dismesso, che mette a sistema i sette scali ferroviari, oggetto di studio: Farini, Greco, Lambrate, Rogoredo, Porta Romana, Porta Genova e San Cristoforo. Proprio partendo dalle proposte messe in campo da questa Vision sono nate le analisi preliminari e le prime indagini di progetto sull’intera città di Milano, condotte all’ interno del Laboratorio di Tesi di laurea in Architettura nell’ambito “Progetto e Contesto” (coordinamento del professore Alberto Ulisse) dell’Università “Gabriele d’Annunzio” di Pescara, convertite poi, in un secondo momento, in quattro progetti focalizzati su quattro dei sette scali sopracitati.

Questi studi sono stati sviluppati sulla base di quattro macro-temi:

- **Infrastrutture:** la Circle Line è essa stessa un’infrastruttura. Questa analisi permette di studiare l’importanza dei grandi e piccoli assi infrastrutturali in relazione all’intera città di Milano, come questi sono messi a sistema e come ridisegnano la città metropolitana con l’individuazione dei punti di snodo che definiscono le varie centralità e, di conseguenza, come questo sistema di mobilità gioverebbe della “nuova vita” degli scali che ad oggi sono per lo più delle barriere;
- **Tessuto edilizio:** comprende lo studio dell’evoluzione storica di Milano e della sua configurazione odierna. È emerso come i sette scali dismessi definiscono dei vuoti urbani da riprogettare, e come siano collegati tra loro dalla Circle line, che si configura come l’elemento strategico di questo cambiamento;
- **Sistema ambientale:** analisi che ha avuto un ruolo fondamentale per comprendere in che percentuale aumenteranno le aree verdi con il progetto degli Scali, che comprenderà sette nuovi parchi per la città, e di come la Circle Line diventerà un corridoio ecologico grazie al quale verrà favorita la crescita di fauna e flora spontanee;
- **Emergenze:** una mappa inedita delle emergenze della città, una nuvola di punti nella quale sono riportati quelli che sono gli edifici, i parchi, le chiese o i quartieri più importanti, chi per qualità estetiche, chi per caratteristiche storiche, chi per proprietà semplicemente funzionali. Da qui lo studio degli scali ferroviari come emergenze in negativo della città,

da riconfigurare e riconvertire per tornare ad essere emergenze “positive” da restituire alla comunità.

La sovrapposizione di questi studi e l’interazione tra essi è stata la base per i Masterplan di progetto e la discesa di scala sugli scali Greco, Rogoredo, Porta Romana e Porta Genova, come si vedrà nelle schede successive.

Da un lavoro di gruppo quindi si è passato ad un lavoro personale, sempre tenendo a mente però le linee guida dettate sia dalla Vision scaturita dal bando, sia dal lavoro di analisi svolto.

\* Gli scali presi in esame sono: Greco-Breda, Rogoredo, Porta Romana, Porta Genova

## PROGETTI

### ***INCAVO, Il caso studio di Greco Breda.***

Il progetto pensato per la zona dello scalo Greco-Breda di Milano, opera una ricucitura dei quartieri circostanti, da un lato creando una **connessione pedonale** di qualità tra il quartiere Bicocca e Precotto, dall’altro inserendosi nel **corridoio verde** che da Porta Nuova va al parco di Monza e dalla Martesana si congiunge al Parco Agricolo Nord.

Il sito si compone di tre parti: l’ex scalo ferroviario accanto alla stazione Greco-Pirelli; un’area verde ubicata più a est su via Breda; una fascia lunga e stretta di terreno che si affaccia a ovest sul quartiere Bicocca.

Per **mitigare acusticamente e visivamente** l’infrastruttura ferroviaria attiva si è, attraverso la modellazione del suolo, attuata una **strategia progettuale** consistente nella costruzione di una **duna verde** che possa dare un fronte vegetale alla ferrovia e, nello stesso tempo, essere occasione di progetto: la duna, infatti, si configura come il **muro di sponda** dei diversi ambienti che, in parte trovano spazio nel suo interno ed in parte si innestano ad essa.

Il **programma d’uso**, parzialmente ripreso dalle richieste del bando, tenta di portare un **dinamismo** ed una **modalità di fare città** che sia viva in tutte le fasce del giorno e della notte attraverso la relazione tra elementi culturali, aspetti residenziali e modalità di spostamento. Per questo motivo, le attività commerciali, culturali e ricreative, vengono collocate alla quota urbana e le residenze alle quote più alte.

Nella quota urbana si presta particolare attenzione alla progettazione dello **spazio verde** procedendo, come indicato nel bando, al riordino e ampliamento degli orti urbani esistenti ed all’integrazione di altre attività connesse.

### ***TERRAPIENO ABITATO, Il caso studio di Rogoredo.***

Lo scalo di Rogoredo è posizionato a sud-est della città di Milano. Nonostante la sua collocazione periferica, il quartiere, negli ultimi anni, ha subito un processo di rinnovamento poiché la stazione ferroviaria è diventata l’approdo sud dell’alta velocità e questa particolarità, in connessione con lo scambio della Linea M3, ne fa un nodo di accessibilità dalle reti lunghe.

La **Circle Line**, da Accordo di Programma, non passa fisicamente all’interno dell’Ex-Scalo, per cui la prima azione è stata ipotizzare il suo prolungamento nell’area di progetto, configurandosi sia come un **bordo urbano**, sia come un **buffer verde** ed infine come un **nuovo percorso ciclo-pedonale** che connette l’area di progetto con il Parco Agricolo Sud e con il patrimonio delle Cascine.

La strategia progettuale nasce dall’intenzione di schermare l’area dai binari ferroviari funzionanti attraverso un **terrapieno** che degrada come una **duna verde naturale**, diventando un **bordo di protezione vegetale** in grado di **mitigare visivamente e acusticamente**. Il terrapieno, al tempo stesso, diventa occasione di progetto poiché al suo interno si innestano i nuovi edifici che lo modificano morfologicamente.

Le **diagonali** e le **trasversali urbane** si rapportano con le nuove volumetrie, con il terrapieno e con la duna verde: non esistono un interno, un esterno o un retro, tutto è in connessione. Il progetto vuole trovare anche un collegamento con il lotto del comparto Enpam, in stato di abbandono, posizionato aldilà della ferrovia, in modo che l'infrastruttura non venga vista sempre e solo come un retro, creando così un **nuovo ambito** costituito da relazioni, trasversali, percorsi, orti, con l'obiettivo di portare un pezzo di campagna nel tessuto urbano, provando a valorizzare questo brano di città degradato.

### ***IPER-CORTE, Il caso studio di Porta Romana.***

Lo Scalo di Porta Romana ha storicamente svolto un ruolo di barriera per la parte sud di Milano, dividendo l'edificato storico berutiano a nord da quello industriale a sud.

La **connessione** di queste parti di città è l'incipit del progetto urbano sullo scalo dismesso. Mettendo in relazione tutte quelle parti, pezzi, frammenti, del contesto urbano rilevanti come l'edificio di Rem Koolhaas di Fondazione Prada o lo spazio interstiziale delle corti urbane esistenti. Tutti questi frammenti sono quindi **messi in relazione** attraversando lo scalo che diventerà **permeabile** alla città, inoltre queste trasversali verranno messe a **"sistema" dalla Circle Line** collegandole e abbracciandone in alcuni casi l'attacco a terra degli edifici mentre in altri casi ne attraverserà le piazze espositive o sportive.

Il **bordo** è quindi reso permeabile dalle connessioni, ma si è voluto ricreare una **grande corte urbana**, Iper-Corte, che mantenga al suo interno sia gli edifici esistenti -riqualificandone le facciate- e sia le volumetrie di nuova costruzione, così da mantenere il profilo storico del bordo, **della barriera**, però reso **permeabile** da queste grandi aperture. La corte però si piega in un punto lasciando spazio al prospetto di Fondazione Prada, invitandolo quindi a partecipare alla **nuova quinta urbana** della città.

L'interno della corte urbana diverrà il **nuovo polmone verde** di Milano creando dei benefici tangibili e percepibili sull'intero bacino della città, tramite la creazione di un nuovo **bosco urbano** e di spazi sia attrezzati per la città.

### ***OUTDOOR, Il caso studio di Porta Genova.***

L'idea di progetto, alla scala urbana, nasce da due elementi fondamentali: la **Circle line**, che ripercorre il tracciato ferroviario e spaccia lì dove trova occasione di inglobare funzioni già esistenti, e le **trasversali**, che corrono in maniera quasi perpendicolare alla Circle line e collegano le diverse emergenze cittadine presenti nella zona.

Proprio dall'intersezione di queste due componenti prende vita il progetto "OUTdoor".

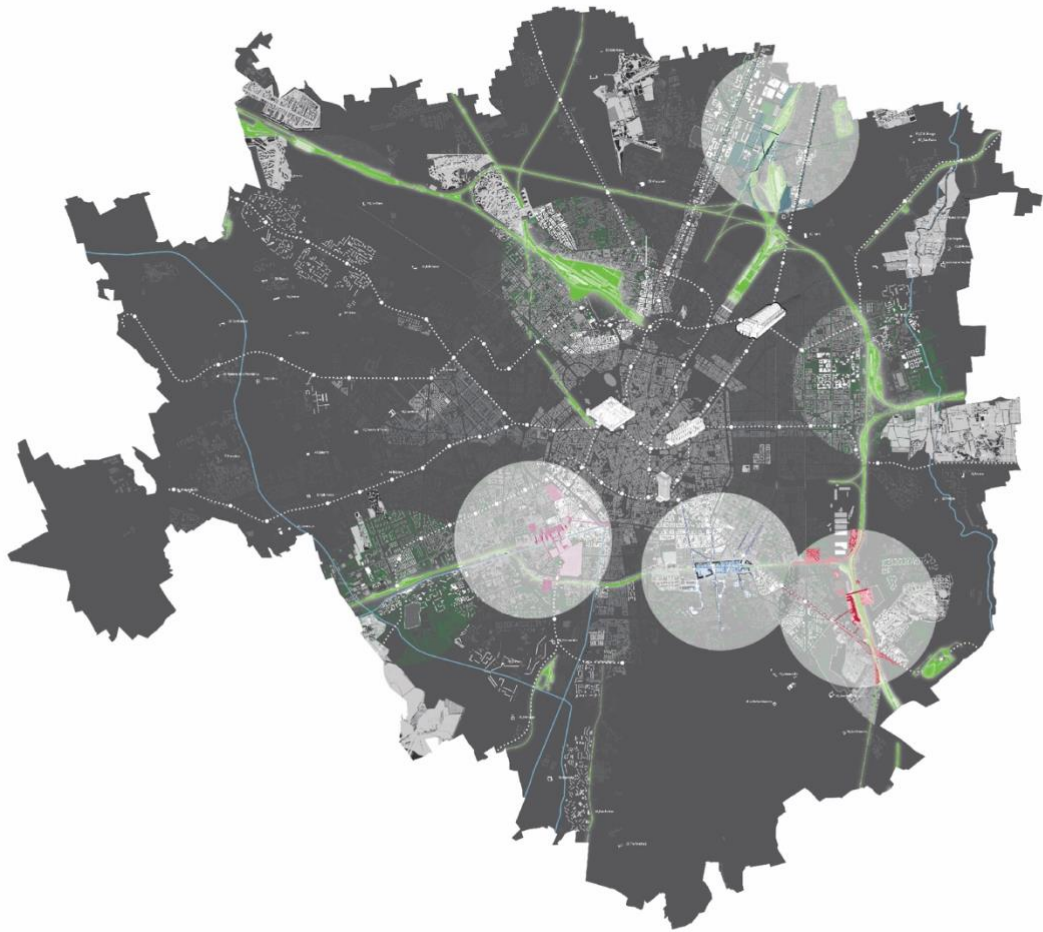
Elementi filtro che fungono da **ricucitura** e provano a restituire alla città uno spazio del tutto inutilizzato, facendo, allo stesso tempo, da ingresso ad una delle zone più "in" di tutta Milano e che ad oggi è accessibile solo dalla stretta via Tortona.

Questi **dispositivi urbani** si affiancano e vanno a dare forza alle trasversali sopracitate creando una sorta di collegamento con le centralità che esse intercettano.

Un sistema semplice e modulare di portali, passerelle e collegamenti verticali permette così di vivere in maniera del tutto nuova gli spazi e gli ambienti degli edifici esistenti, consentendo inoltre a questi ultimi di svolgere le loro funzioni in maniera più efficace.

La loro modularità consente, inoltre, un **agevole flessibilità nella facciata**, permettendole di cambiare volto per qualsiasi tipologia di evento, pur mantenendo lo "scheletro" di base.

Un'architettura semplice ma efficace, leggera e flessibile allo stesso tempo, che permette all'intero complesso di mutare ed adattarsi ad ogni tipo di situazione, e che prova a dare nuova vita ad uno spazio che farebbe da testata al gettonato percorso dell'alzaia del Naviglio Grande, per andare a concludere la sua corsa nel distretto della Darsena recentemente riqualificato.



(Fig. 1) Tesi di Laurea in "Progetto e Contesto" presso l'Università "G. d'Annunzio" Chieti-Pescara

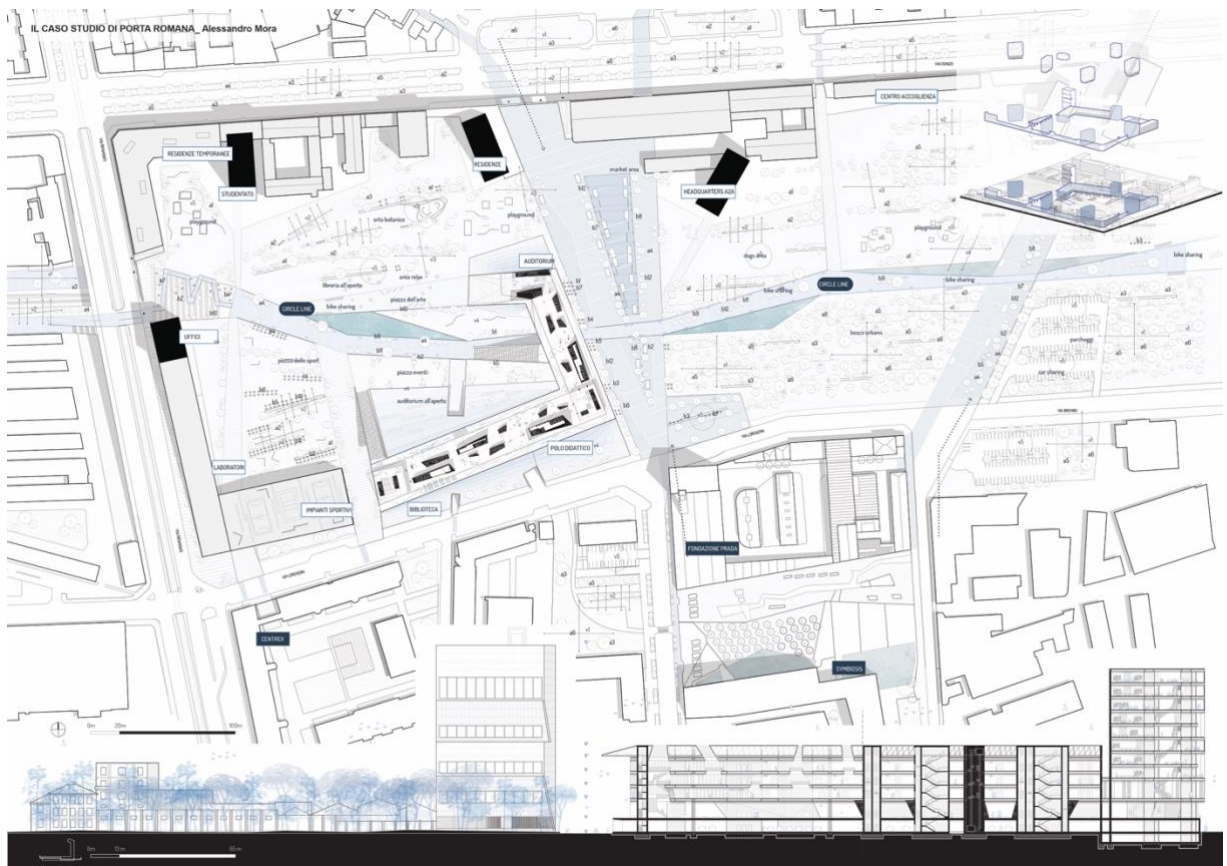




CASO STUDIO: SCALO GRECO BREDA	CASO STUDIO: SCALO ROGOREDO	CASO STUDIO: SCALO PORTA ROMANA	CASO STUDIO: SCALO PORTA GENOVA
Alessandra Alonzi	Maria Diletta Villani	Alessandro Mora	Ciro Petrella
			

(Fig. 1) Tesi di Laurea in "Progetto e Contesto" presso l'Università "G. d'Annunzio" Chieti-Pescara





(Fig. 5) IL CASO STUDIO DI PORTA ROMANA\_ Alessandro Mora



(Fig. 6) IL CASO STUDIO DI PORTA GENOVA\_ Ciro Petrella

**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/)

