il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ



Milano e gli scali, l'occasione di una green line

Milano e gli scali, l'occasione di una green line

Le prospettive di rigenerazione per il caso emblematico dei sette comparti ferroviari dismessi secondo l'IN/Arch

LEGGI GLI ALTRI ARTICOLI DEL RITRATTO DI CITTA' «MILANO CHE CAMBIA»

Riferiti alla città europea, gli scali ferroviari sono **aree di dimensioni inconsuete e con un elevato grado di complessità urbana e d'impatti socio-economici**. Guardando a Milano, vogliamo delineare il contesto di riferimento e la *governance* del processo che la pubblica amministrazione sta mettendo in atto. Non ci soffermeremo sui singoli scali la cui definizione, interna a programmi in corso, meriterà approfondimenti successivi.
Nel quadro delle trasformazioni urbane milanesi, **oltre un milione di metri quadrati** – resi disponibili nelle aree degli scali, benché parte rimarrà ad uso ferroviario – sono una quantità enorme che può dare origine ad un notevole incremento volumetrico, ad occupazione di suolo e,

soprattutto, alla costruzione di una parte di città in dialogo tra le diverse condizioni del sistema territoriale: **un disegno urbano connesso da un sistema infrastrutturale di trasporto e verde, in una sorta di *green line***.

C'è il rischio di pensare che si possa costruire una totalità mediante una connessione infrastrutturale tra le singole parti. In linea teorica, la mobilità dovrebbe unire il tutto, ma questo non è sempre vero: ben **sappiamo infatti che oggi le infrastrutture della mobilità godono di un privilegio di autoreferenzialità** più alto di qualsiasi altro servizio e, quindi, necessitano di uno strutturato e innovativo rapporto con il contesto. Per questo **Milano prova a modificare il sistema infrastrutturale di trasporto su ferro in un servizio integrato** e a trasformare le aree, oggi marginali e dismesse, con un disegno capace di mettere a regime esigenze abitative, spazi pubblici e servizi.

Le linee ferroviarie hanno sempre costituito una cesura e un limite da oltrepassare. Attraversano la città, dividono quartieri, ne disegnano i bordi. Hanno indotto paesaggi riconoscibili come margini, tipi, artifici; hanno disegnato aree logistiche, funzionali al mantenimento del sistema e delimitato aree speciali. A Milano hanno sviluppato un **anello ancorato a nodi** – scali e stazioni – **che oggi possono divenire nuclei generatori capaci di produrre effetti ampi alle diverse scale**.

La storia delle ferrovie ha rappresentato anche un progresso, proprio per la sua funzione che varrebbe la pena di ricordare. Hanno garantito collegamenti, spostamenti e produzione, favorendo la crescita d'insediamenti decentrati che oggi costituiscono la struttura territoriale locale e interregionale su cui si fonda l'area lombarda. Dagli anni '90 del secolo scorso, l'aggiornamento tecnologico ha portato a un progressivo sottoutilizzo degli impianti ferroviari. I sette scali cittadini – **Farini, Greco, Lambrate, Porta Romana, Rogoredo, Genova, San Cristoforo** – hanno subito un progressivo abbandono e degrado. Per i milanesi, e non solo, **appartengono alla memoria della città e sono materiale d'importanti espressioni artistiche figurative e cinematografiche**. Questo *incipit* narrativo non è scontato, considerando che un sistema di queste dimensioni potrà divenire parte e nodo della trasformazione urbana di Milano mutando ruolo, forma e memoria di luoghi.

Nel **2016** il **Consiglio comunale** si è espresso favorevolmente alla prosecuzione dell'**iter avviato** già dal 2005 in accordo **con Regione Lombardia e Gruppo FS Italiane**, per la **predisposizione di un modello generale che integrasse rigenerazione urbana e trasformazione degli scali stessi**. Nel contempo, è stato anche avviato un **percorso di**

ascolto della società civile finalizzato a recepirne le istanze e a delinearne gli obiettivi prioritari: integrazione e innovazione tipologica del trasporto ferroviario alla scala locale e territoriale; sistema continuo del verde di valenza ecologica; grande parco a Farini e sistema naturalistico a San Cristoforo; servizi e funzioni pubbliche propedeutici allo sviluppo economico-sociale della città; quartieri sostenibili rispondenti a modelli abitativi innovativi; *circle line* ferroviaria come collegamento tra funzioni strategiche.

Nel 2018 è stato lanciato il **concorso per Farini-San Cristoforo** vinto dal gruppo **OMA e Laboratorio permanente**. A Farini l'elemento caratterizzante è il verde, organizzato in un parco unitario lineare, con interventi edilizi posti sostanzialmente sul lato nord. La superficie di San Cristoforo, 14 ettari, sarà invece destinata a parco pubblico. Nello scalo di **Porta Romana**, è previsto il **villaggio olimpico di Milano-Cortina 2026**. Terminati i giochi, le abitazioni degli atleti saranno trasformate in housing sociale e residenze per studenti universitari.

Contemporaneamente, il Gruppo FS Italiane sta sviluppando un progetto per la nuova stazione di Porta Romana. Gli scali **Greco-Breda e Lambrate** sono stati inseriti nel programma internazionale "Reinventing Cities": mentre per Lambrate sono stati selezionati i 5 progetti finalisti, per Greco-Breda il bando si è concluso con la vittoria del progetto "L'Innesto", presentato da un team coordinato, per gli aspetti architettonici, dallo studio **Barreca & La Varra**. Lo scalo di **Rogoredo** è stato invece oggetto del concorso AAA architetticercasi, ideato da Confcooperative HABITAT e promosso anche da FS Sistemi urbani, che ha visto prevalere la proposta "Abitare il bordo".

La città, *lockdown* a parte, sta sperimentando una condizione di sviluppo in cui la rigenerazione degli scali potrebbe avere un ruolo importante come risposta ai più rilevanti fattori di cambiamento. L'accordo Comune-Ferrovie apre a una condizione ideale per attivare il rafforzamento delle infrastrutture e delle reti alla dimensione metropolitana, *in primis* quelle su ferro, insieme alla promozione d'investimenti che implicano lo sviluppo di strategie rispetto alle sfide climatiche, sociali ed economiche. **La grande scommessa sarà quella della semplificazione delle procedure per delineare un nuovo modello di gestione e attuazione** nel loro specifico determinarsi, di cui aspettiamo gli esiti sul campo.

Immagine di copertina: Scalo di Porta Romana (© Francesco Radino, 2018, Fondazione Aem – Gruppo A2A, Milano)

il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ

Autore

Renzo Bassani