

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 Dismissioni degli spazi ferroviari 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 Domus scali ferroviari | 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**
- 219 La rigenerazione dell'area ferroviaria di Rogoredo | P. Altamura, A. F. L. Baratta,
L. Calcagnini, M. Cellurale,
C. Clemente, F. Finucci,
A. Magarò
231 Verso una nuova interpretazione della stazione ferroviaria | Vittoria Stefanini

>>



»»

LA CITTÀ ARTISTICA

a cura di Franco Purini, Pepe Barbieri

- | | | |
|------------|---|------------------------|
| 245 | La città artistica | F. Purini, P. Barbieri |
| 247 | Space, People, Place. Gli artisti incontrano gli architetti | Massimiliano Scuderi |
| 256 | In memoria di Ettore Spalletti | P. Barbieri |
| 258 | Cesare Manzo e Fuoriuso | Massimiliano Scuderi |

MATERIALI DIDATTICI

- | | | |
|------------|--|-----------------------------|
| 264 | Stazioni per muovere le città | P. Barbieri, R. Pavia |
| 273 | Proposte per Spalato | C. Di Girolamo |
| 277 | La Circle Line come occasione di riattivazione urbana per la città di Milano | Seminario di laurea Pescara |

LETTURE

- | | | |
|------------|---|--|
| 284 | F. Schiaffonati, Paesaggi milanesi. Per una sociologia del paesaggio urbano
recensione a cura di Filippo Angelucci | |
| 287 | G. Castaldo e A. Granato A. Un progetto per gli scali ferroviari milanesi
recensione a cura di Filippo Angelucci | |

EVENTI

- | | | |
|------------|---|--|
| 289 | How Will We Live Together
La 17. Mostra Internazionale di Architettura curata da Hashim Sarkis | |
|------------|---|--|

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/



Il progetto urbano per gli scali ferroviari milanesi

Pasquale Mei (Politecnico di Milano)

Milano. Le nuove condizioni generali

Il disegno urbano, finalizzato al processo di modificazione e rigenerazione della città contemporanea, richiede in genere un tempo lungo, potremmo definirla una dimensione di “lunga durata”, quasi mai coincidente con le richieste incessanti espresse dalle condizioni rappresentate dal *tempo presente* dove gli interessi della sfera privata prevalgono su quelli della sfera pubblica. Oggi le condizioni economiche e finanziarie degli investitori, le uniche ancora capaci di muovere operazioni di trasformazione urbana, hanno come unico obiettivo la massima resa finanziaria delle operazioni messe in atto. Motivo per il quale gran parte delle risorse messe in campo vertono quasi completamente verso la costruzione di architetture notevoli, di tipo calligrafico, firmate da autori appartenenti allo *star system* internazionale, con il solo scopo di rendere al massimo il profitto, mentre il disegno dello spazio aperto, nei migliori dei casi, lo si usa come utile risorsa nei processi di compensazione delle operazioni immobiliari. Questo determina un mancato interesse nei confronti dello spazio pubblico, che è la parte fondante della qualità del *progetto urbano*. In questo modo si rinuncia ad una struttura integrata della forma urbana, in cui lo “spazio tra le cose” è più importante delle cose stesse, e si passa a quello che Vittorio Gregotti definisce un semplice accumulo di edifici (nota 1). La qualità dello spazio di relazione tra gli edifici, ne risente e manifesta a pieno la crisi dello spazio pubblico e di conseguenza dello stesso *progetto urbano*. Lo stesso Gregotti afferma che “lo sviluppo e la rapidità dei cambiamenti di ciascuna città in un mondo tale da rendere complesse per un urbanista la previsione e la pianificazione delle trasformazioni future [...] ci sia un’autentica rinuncia alla possibilità di immaginare una forma, un destino, un indirizzo di sviluppo: una rinuncia all’idea del rapporto tra la città e il suo disegno, che è sempre stata una costante nella storia. [...] Il disegno urbano implica una continuità nel tempo. Oggi la necessità della dimensione temporale prevale su quella dello spazio, facendo venire meno la necessità del ruolo del *progetto urbano*” (nota 2).

In queste condizioni generali, la città di Milano è interessata, negli ultimi anni, da un processo di trasformazione urbana che le permette di essere al centro dell’attenzione e del dibattito architettonico a livello internazionale. Molti, infatti, sono i casi studio a riguardo che hanno visto trasformare alcune parti dismesse e abbandonate della città, possibili grazie anche e soprattutto al forte interesse di gruppi finanziari e *real estate* ad investire in operazioni immobiliari in atto nel tessuto edilizio e che hanno dato modo di accelerare le azioni di trasformazione di alcune parti della città, come ad esempio: *Porta Nuova, City Life, Santa Giulia*, etc., definendo un nuovo skyline: *Unicredit Tower, Palazzo Lombardia, Torre Diamante, Torre Solaria, Bosco Verticale, Torre PwC, Torre Allianz, Torre Hadid*, le quali in poco tempo hanno trasformato la città conferendole un carattere di metropoli. Questo anche grazie al continuo fenomeno di crescita demografica della città, unica in Italia ad avere un trend demografico positivo. In questo contesto favorevole per la città si collocano le sette aree degli scali ferroviari oramai abbandonati da tempo.

In che modo l’esperienza di recupero delle aree dismesse degli scali ferroviari milanesi, in atto oggi, riesce ad inserirsi in un contesto più ampio della tradizione della cultura del *progetto urbano* sviluppatasi in Italia? Come i progetti per le 7 diverse aree, disegnate da altrettanti noti studi di

architettura internazionali, per conto della Società Rete Ferroviaria Italiana (RFI), hanno affrontato la relazione più ampia con il contesto urbano? Come invece ognuno di esse si trasforma in un possibile fulcro capace di attivare un processo di rigenerazione evitando il rischio della gentrificazione?

Possibili visioni urbane degli scali ferroviari milanesi

I sette scali ferroviari milanesi: *Farini, Porta Genova, Porta Romana, Rogoredo, Greco- Breda, Lambrate* e *San Cristoforo* (Nota 3), sono stati, nel dicembre del 2016, interessati dal Workshop intitolato “Dagli scali, la nuova Città”, tenutosi in uno degli scali, quello di Farini, e ha avuto come obiettivo la costruzione di “una piattaforma pubblica nella quale cittadini e stakeholder possano trovare spazio per una partecipazione attiva alla formulazione di aspettative ed obiettivi per la riqualificazione degli Scali Ferroviari di Milano. Il tutto, coerentemente ed in continuità con il percorso procedurale che FS Sistemi Urbani e il Comune di Milano hanno intrapreso per la sigla di nuovo accordo di programma” (Nota 4). L’esperienza ha visto momenti di condivisione e di confronto con la cittadinanza dando un sostanziale contributo alla discussione in vista della “redazione del Documento di Visione Strategica da parte del Comune di Milano e alla successiva definizione dell’Accordo di Programma tra FS, Comune e Regione Lombardia” (Nota 5).

Le attività di lavoro sono state suddivise in diverse possibili visioni di città: la *Città delle Connessioni*, la *Città delle Culture*, la *Città delle Risorse*, la *Città del Verde* e la *Città del Vivere*, ognuna delle quali ha intersecato cinque diversi macro-settori: economia, trasporti, architettura, ambiente e sociologia (Nota 6).

Il primo tavolo, la *Città delle Connessioni*, si è confrontato con i settori dei trasporti e dell’economia e ha riconosciuto in queste aree, storicamente dedicate alla mobilità delle persone e delle merci, la possibilità di connettere la città di Milano con la sua periferia, ad una scala locale e ad una scala più ampia con il resto del territorio. Dall’altro canto però se queste aree costituiscono a grande scala dei luoghi di soglia per l’accesso alla città, vere e proprie porte urbane, a scala di quartiere sono delle cesure all’interno del tessuto morfologico. Terza questione emersa è che la particolare collocazione delle aree a semicorona possa diventare l’occasione di connessione tra le diverse parti della città. Ultima questione è quella di considerare le aree degli scali come possibili “City Logistic” in cui poter razionalizzare e gestire al meglio la distribuzione delle merci in arrivo nella città.

Il secondo tavolo, la *Città del Vivere*, si è confrontato con il settore dell’Urbanistica e dell’Architettura. Oggetto di discussione del tavolo è stato il processo di *rigenerazione urbana*, e le modalità di partecipazione dal basso da parte dei cittadini per la definizione di una nuova modalità di condivisione sulle scelte di sviluppo della città. È emersa la necessità di governare le diverse scale del progetto, nello specifico quella territoriale e quella urbana, dei quartieri sostenibili dal punto di vista ambientale ed economico. Le parole chiave individuate sono state: *innovazione, connessioni, porosità, accessibilità, infrastrutture ambientali, identità*. Dal tavolo è emersa la volontà di avere una regia pubblica nello scenario delle decisioni con il promotore delle Ferrovie dello Stato.

Il terzo tavolo, la *Città delle Culture*, si è confrontato con le macro-aree della Sociologia e della Cultura. Nel tavolo si sono discusse le possibili infrastrutture - materiali ed immateriali - da connettere con il sistema culturale della città: fondazioni, università, musei etc. La parola chiave è stata *contaminazione*, ad esempio tra la dimensione scientifica e quella artistica, in modo da avere un fenomeno di irraggiamento verso l’interno della città e verso l’esterno per diffondere le azioni di rigenerazioni di aree minori collocate in prossimità degli scali. Sono state definite possibili metodologie per la costruzione delle diverse banche dati; per lo sviluppo dei processi partecipativi finalizzati alla definizione della domanda sociale; ed infine, per la costruzione di un osservatorio socio-economico.

Quarto tavolo, la *Città del Verde*, sono stati Ambiente e Territorio i due ambiti con il quale si è confrontato chi ha partecipato al tavolo di lavoro. È emerso che gli spazi aperti degli scali ferroviari sono l’elemento strutturante sulle quali le future trasformazioni dovranno fare riferimento. L’infrastruttura, ecologica,

economica e sociale, a servizio dei cittadini è il fattore predominante per la *connessione* tra i diversi spazi aperti. Il tema della *accessibilità*, insieme appunto a quella del collegamento è la condizione imprescindibile per la definizione dei futuri scenari. In ultimo la dimensione temporale, la dimensione gestionale e la dimensione processuale e del dialogo con i cittadini sono fattori che costituiscono elementi necessari per affrontare la trasformazione delle aree rafforzando i rapporti di convivenza sociale.

Ultimo tavolo, la *Città delle Risorse*, macro-aree: Economia e Statistiche Demografiche, si è riflettuto sulla possibilità di generare risorse ad una scala più ampia rispetto a quella della sola città di Milano, ad esempio considerare la città come capitale di una più ampia regione metropolitana e a scala internazionale. Gli investimenti dovranno fare leva su funzioni innovative della creatività e digitalizzazione coniugate alla tradizione meneghina: digitalizzazione della cultura, immobiliare per show room diffusi, finanza per le piccole imprese ad alta tecnologia.

I risultati ottenuti dai diversi tavoli di lavoro hanno definito le premesse per la costruzione degli scenari architettonici messi a punto successivamente da cinque diversi studi di progettazione internazionali. Nel mese di aprile del 2017, in occasione del Fuorisalone, sono stati presentati ed esposti, da parte di cinque diversi studi di progettazione - Boeri Architetti, Mad Architects, Mecanoo, Miralles Tagliabue EMBT, Cino Zucchi Architetti -, possibili scenari di sviluppo urbano, non vincolanti (recita il documento di sintesi del Workshop), le cui soluzioni progettuali sui diversi sette scali ferroviari sono state definite attraverso l'*Accordo di Programma* (Nota 7).

I cinque studi di progettazione hanno proposto possibili scenari, ognuno dei quali aventi diversi focus. Il Team di Stefano Boeri Architetti, ha lavorato sulla riforestazione urbana, "*Un fiume Verde per Milano*", in cui il 90 per cento della superficie complessiva dei sette scali è dedicata ad un sistema continuo dedicato a diverse forme di verde – *giardini, parchi, boschi* – ad uso pubblico, connesse tra di loro attraverso corridoi verdi che seguono le tracce dei vecchi binari. la restante parte del 10 per cento della superficie, invece, sarà dedicata a residenze ad alta densità lungo i bordi delle aree dismesse. Il sistema delle residenze prevede anche altre funzioni come laboratori, servizi culturali, biblioteche, ambulatori, asili, etc. Il Team Mad Architects, "*Memoria e Futuro: Milano Rinasce*", ha proposto uno scenario, connotato dall'insieme dei diversi caratteri urbani delle aree in cui in ognuna viene proposto una micro-città capace di relazionarsi alle seguenti tematiche: *connessioni, verde, vivere, cultura, economia*. Lo scenario complessivo prevede la connessione di tutte le aree attraverso una infrastruttura dedicata alla mobilità sostenibile.

Il Team Mecanoo, "*Ripensare gli scali ferroviari come catalizzatori di vita sostenibile*", definisce sette diversi hub multimodali, uno per ogni area, che diventano luoghi di incontro intergenerazionale in cui si possa vivere, lavorare e incontrarsi. Gli spazi saranno collegati tra loro attraverso una fitta rete di mezzi di trasporto pubblico e una capillare rete di piste ciclabili e pedonali immerse nel verde, capaci di relazionarsi non solo a scala locale, ma anche regionale.

Il Team, Miralles Tagliabue EMBT, "*Miracolo a Milano*", l'elemento acqua diventa il comune denominatore capace di mettere in relazione i sette scali, ognuno dei quali avrà una sua specifica funzione: 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.

Il Team di Cino Zucchi Architetti, "*Sette Bellissimi Broli*", gli spazi degli scali diventano luoghi aperti a diversi usi con la presenza di prati alberati, secondo la tradizione lombarda appunto del "brolo". Veri e propri gangli, intesi come strumenti per il disegno della città e del territorio, tra la scala urbana del quartiere e la scala della città estesa.

Tradizione e crisi del progetto urbano

Sappiamo oggi che la stagione del *progetto urbano* si è esaurita e un immenso patrimonio culturale, che si è sedimentato nelle scuole di architettura e ha generato la formazione di molti architetti, ha perso la sua carica eroica. Potremmo individuare nella tradizione del *progetto urbano*, inteso come *metafora dell'intermedio* (Nota 8) tra la possibile soluzione del progetto architettonico e la domanda

di architettura espressa, tre diverse soglie storiche. La prima, coincidente con il suo inizio, con Gustavo Giovannoni dove nei suoi appunti del *Corso di Architettura*, tenuto presso la Scuola di Architettura di Roma, la prima in Italia fondata nel 1919, egli afferma che “è fatta in gran parte per il pubblico e deve quindi rispondere ad un sentimento collettivo, e che ha essenzialmente carattere permanente”, quindi inteso come disciplina a servizio di trasformazione e sviluppo della città. Una seconda soglia la si può individuare negli anni ‘50 con la seconda stagione dei congressi CIAM. In particolare l’ottavo, tenutosi ad Hoddesdon, del 1951, intitolato “Il cuore della città” (Nota 9). Il tema e anche l’originalità che le architetture italiane di questo periodo esprimevano era “Il colloquio con l’ambiente”, così come lo definisce Manfredo Tafuri (Nota 10). Terza ed ultima stagione del progetto urbano è stata la cosiddetta *Scuola Morfologica Italiana* (Nota 11). A distanza di anni, sembra oramai, la tradizione del *progetto urbano*, versare in una condizione di dispersione, così come definisce Fabrizio Spirito, nel suo volume *Mappare per figure. Zona, infrastruttura, carattere* (Nota 12).

Ma quali sono oggi le strategie progettuali messe in atto nelle operazioni di trasformazioni urbane della città contemporanea? Come il recupero e la trasformazione delle aree abbandonate della città di Milano, nello specifico quelle degli scali, vengono affrontati dal punto di vista del *progetto urbano*? Dopo la proposta dei cinque diversi scenari presentati nell’aprile del 2017, alcuni degli scali sono stati recentemente oggetto di nuove proposte progettuali. Il primo per la redazione del Masterplan di rigenerazione dello Scalo Farini e San Cristoforo (Nota 13) per mezzo del concorso internazionale (Aprile 2019), suddiviso in due gradi, bandito da FS Sistemi Urbani e da COIMA (Nota 14). Il progetto vincitore è risultato il Masterplan “Agenti Climatici”, del gruppo OMA e Laboratorio Permanente (Nota 15), la proposta consiste nel disegno di due dispositivi ambientali per le due aree: uno blu, lungo il sistema lineare di San Cristoforo per la depurazione delle acque, e il secondo verde, per Scalo Farini, attraverso un bosco altrettanto lineare. Entrambi i sistemi contengono al loro interno spazi pubblici dislocati in punti strategici dell’area. I due nuovi parchi lineari sono intesi come dei filtri ecologici e designano la frontiera del sistema idrografico a sud della città di Milano e quello del sistema verde a nord. Lo sviluppo dell’area dell’ex-scalo Farini prevede all’interno del suo parco, di oltre 300 mila metri quadrati, mille alloggi in housing sociale, edilizia convenzionata e libera e la nuova sede dell’ampliamento dell’Accademia di Brera, mentre l’area di San Cristoforo è completamente dedicata al verde. L’operazione sui due scali ha come obiettivo quello di riconnettere la città a scala più vasta, mettendo a sistema le aree di *Porta Nuova* con l’asse per *Bovisa*, mentre quella di San Cristoforo di mettere a sistema il Parco Agricolo Sud con i quartieri di *Lorenteggio* e *Giambellino*.

Altro scalo interessato ad un progetto di concorso “Reinventing Cities” (Nota 16) è stato lo Scalo di Greco-Breda, situato a nord-est della città. L’area, in forma liminale, è composta da tre diverse superfici che lambiscono ad ovest il quartiere Bicocca, ad est l’ex-scalo ferroviario contiguo alla stazione di Greco-Pirelli ed una terza area a verde che si affaccia su via Breda. Il recupero dell’area determina una grossa opportunità per definire una connessione tra l’ex-area industriale della *Bicocca* e il nucleo storico di *Precotto*. Lo scalo risulta essere strategico per definire nuove forme di mobilità sostenibile ed individuare un nodo di interscambio tra i diversi flussi di traffico proveniente da nord, lungo via Monza. Il progetto vincitore del concorso *l’Innesto*, è quello proposto dal gruppo di Barreca&La Varra per la parte architettonica e paesaggistica con il gruppo Arup Italia per la parte urbanistica ed ambientale (Nota 17). Il Progetto prevede 400 nuovi alloggi di social housing (60% in locazione e 40% in vendita convenzionata agevolata) e circa 300 posti letto per studenti il tutto immersi nel verde. La relazione tra residenza e spazio pubblico è mediata da una sequenza di diaframmi verdi adibiti ad orti, frutteti, e community gardens. Tra gli obiettivi principali del progetto si segna la volontà di costruire un Housing Sociale ad emissioni zero, ad una gestione condivisa del quartiere tra il pubblico e il privato e la possibilità di definire degli spazi pubblici di natura inclusiva.

Altro scalo oggi interessato ad un avanzamento della sua trasformazione urbana è quello di Porta Romana (Nota 18) per la costruzione del Villaggio Olimpico per i giochi invernali del 2026. In contiguità con l’area dello scalo, sono già state effettuate operazioni di riuso, come ad esempio la Fondazione Prada con la costruzione della torre di Rem Koolhaas, del Consorzio Agrario trasformato in residenza

universitaria e la costruzione della nuova torre della Società energetica A2A. A termine dei Giochi gli edifici del Villaggio Olimpico saranno convertiti in residenze universitarie in sinergia con il già presente Campus della Bocconi e di altri Istituti universitari, risolvendo in parte la carenza degli alloggi universitari presso la città di Milano.

Dopo queste prime esperienze l'interrogativo oggi, non solo della comunità scientifica di architetti e urbanisti, ma anche dei cittadini è quello di capire in che modo questi progetti, frutto dell'*Accordo di Programma* siglato nel 2017 tra gruppo delle Ferrovie e Comune di Milano, saranno capaci di dare vita ad una *città pubblica* sensibile ai bisogni e alle esigenze dei propri cittadini? Quale sarà la *tutela* offerta agli abitanti affinché queste aree non siano coinvolti dal fenomeno della *gentrification*, con la conseguente espulsione di coloro che appartengono alle fasce meno abbienti? Chi garantirà la *qualità* dello spazio aperto, ovvero del "vuoto tra le cose", in modo da avere uno spazio pubblico degno della migliore tradizione del *progetto urbano*? Tutti questi interrogativi investono non solo i cittadini e le amministrazioni, ma anche coloro che operano nella disciplina del *progetto urbano*.

Per quanto riguarda Milano le sue risposte le avrà sicuramente nei prossimi anni, incrementando ulteriormente le già favorevoli "condizioni generali", presenti oggi, che saranno la base per il futuro *Piano di Governo del Territorio* del 2030. Basterà, affinché la *res pubblica* avrà la capacità di garantire la qualità del bene comune della città di Milano?

NOTE

1. - V. Gregotti, *La città pubblica*, Giavedoni editore, 2012, Pordenone. Pag. 22
2. - V. Gregotti, *Lezioni Veneziane*, Skira, Milano. 2016. Pag. 129
3. - Le sette aree sono dislocate secondo una figura a semicorona all'interno del tessuto urbano della città di Milano e la loro superficie complessiva di un milione e duecentomila di metri quadrati. Solo 200mila resteranno a funzione ferroviaria. Il 30% delle volumetrie complessive sarà destinato a residenza sociale e convenzionale, il 32% a funzioni non residenziali.
4. - Dal documento di report del Workshop.
5. - Dal documento di report del Workshop.
6. - I cinque tavoli di lavoro sono stati coordinati da: Roberto Zucchetti Coordinatore Area Economia dei Trasporti CERTeT – Bocconi, da Leopoldo Freyrie - Presidente della Fondazione Riuso -, da Mario Abis - Presidente Makn -, da Andreas Kipar - Architect and Landscape Architect BDLA/AIAPP/IFLA President Founding partner -, e da Giuseppe Roma - Segretario Generale di Rete Urbana delle Rappresentanze -.
- 7.- Ferrovie dello Stato S.p.a., FS Sistemi Urbani S.r.l. e RFI S.p.a. insieme al Comune di Milano, alla Regione Lombardia e a COIMA SGR hanno sottoscritto un *Accordo di Programma per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse*, e in dismissione, site nel Comune di Milano. L'Accordo di Programma, all'art. 9 commi 2 e 9, ha previsto con riferimento allo scalo di Farini ed al fine di favorire il confronto fra diverse soluzioni e migliorare la qualità degli interventi, l'obbligo di concorsi aperti per la redazione di Masterplan funzionali alla successiva fase di attuazione di iniziativa privata. La procedura concorsuale avrà come riferimento l'art.8 del Vigente R.E. del Comune di Milano.
8. - Gérard Genette, *Figure. Retorica e strutturalismo*, Einaudi, Torino, 1969.
9. - Gli ultimi congressi avevano avuto come oggetto di riflessione la questione del centro storico della città e in generale il tema della storia, del contesto e della sua relazione con la ricostruzione del dopoguerra, iniziando a dare vita alla specificità del *disegno urbano*, inteso come strumento capace di mediare tra le regole del progetto architettonico con le condizioni non solo sociali, ma anche geografiche della città. È in questo contesto storico e culturale che Rogers sviluppava il concetto delle cosiddette *preesistenze ambientali*.
10. - M. Tafuri, *Storia dell'Architettura Italiana. 1944-1985*, Einaudi, Torino, 1986
11. - La cosiddetta *Scuola Morfologica Italiana* ha visto al suo attivo figure di rilievo della storia dell'architettura italiana. Potremmo in modo sintetico riassumerla in tre diverse correnti: l'*operante storia urbana* di Saverio Muratore e Gianfranco Caniggia; la *scienza urbana* di Aldo Rossi e Carlo Aymonino e infine il *paesaggio antropogeografico* di Vittorio Gregotti. La prima poneva l'attenzione allo specifico rapporto tra *tipologia edilizia* e *morfologia urbana* e ha inteso il *progetto urbano* come uno strumento necessario alla costruzione della città per parti, attraverso gerarchie, misure, regolarità e ripetizione per il controllo della sua crescita. Aldo Rossi ed Aldo Aymonino, invece, hanno inteso i loro studi sulla città come una vera e propria *Scienza Urbana*, il cui testo di Rossi, pubblicato nel 1966, *L'architettura della città*, oltre a rappresentarne il manifesto ha contribuito alla riflessione teorica sul *progetto urbano* segnandone la sua fortuna anche in un contesto internazionale. L'autore, nel suo scritto, fa riferimento in particolare agli *elementi primari* e l'*area*, ed afferma con forza il concetto di continuità spaziale della città. Altro fondamentale contributo è stato quello di Aymonino, il quale affermava dell'importanza dell'analisi urbana in quanto capace di definire il quadro di relazioni, ovvero di possibili leggi "che si

vengono a stabilire tra un intervento e l'intorno, tra il progetto e il luogo". C. Aymonino, *Il Significato delle Città*, Marsilio Editore, Venezia, 1975. Pag 217.

Terza ed ultimo, il *Paesaggio Antropogeografico* di Vittorio Gregotti in cui sempre nello stesso anno 1966 pubblica il *Territorio dell'Architettura*, dove afferma che: "In merito alle teorie sugli aspetti formali della città che ha focalizzato le proprie attenzioni ai problemi della forma urbana e la città rappresenta lo sforzo più notevole da parte della civiltà umana di una trasformazione completa dell'ambiente naturale". V. Gregotti, *Il Territorio dell'Architettura*. Pag. 65.

12. - F. Spirito, *Mappare per Figure. Zona, infrastruttura, carattere*, Clean 2015, Napoli. Pagg. 6-23.

13. - Il Masterplan comprenderà l'area dello Scalo Farini di 468.301 m² e l'area dello Scalo San Cristoforo di 140.199 m².

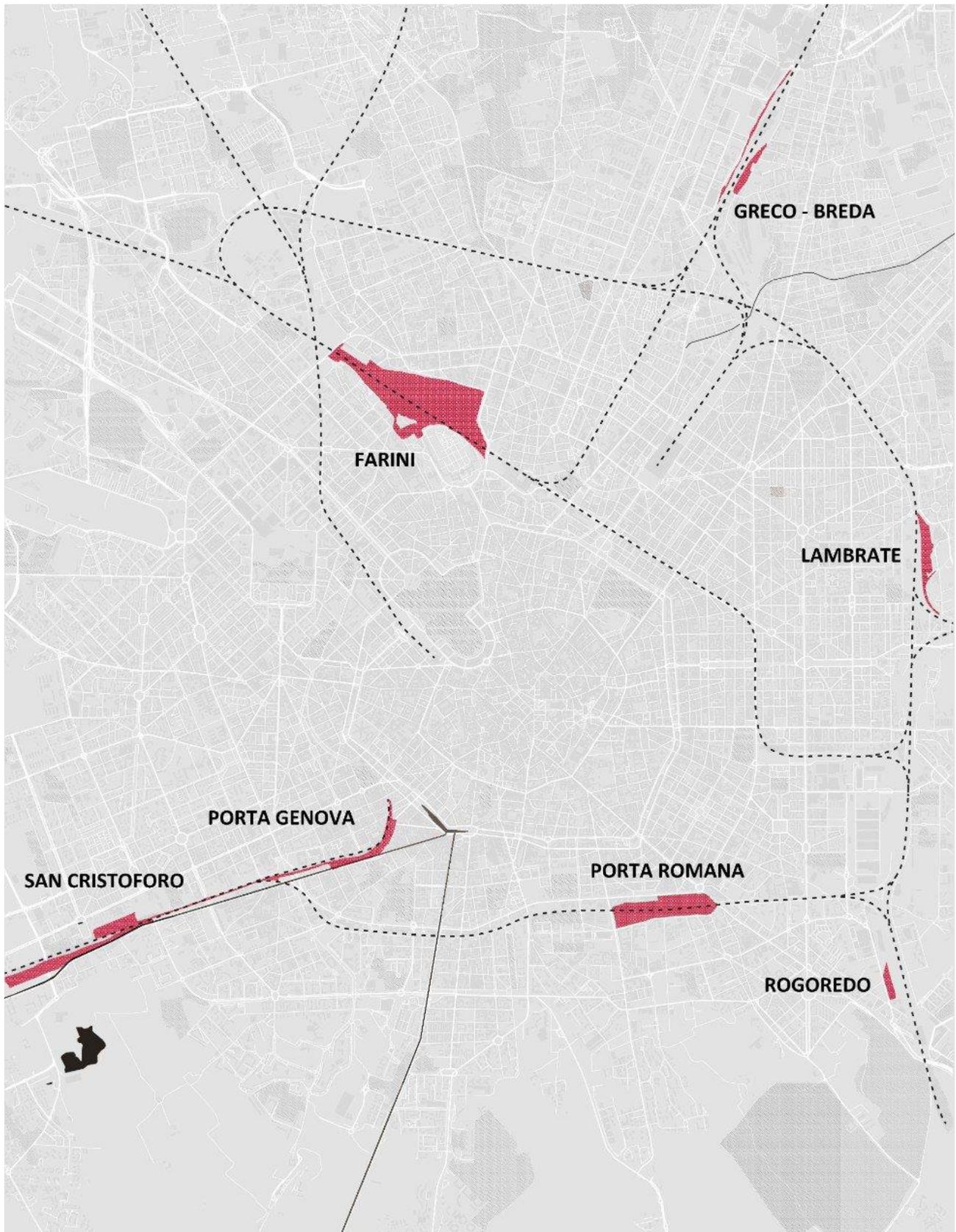
14. - Bandito da FS Sistemi Urbani, che gestisce il patrimonio immobiliare del Gruppo FS Italiane e da COIMA SGR – società indipendente leader nella gestione patrimoniale di fondi di investimento immobiliare per conto di investitori istituzionali e proprietaria dell'area Valtellina all'interno dello scalo Farini.

15. - I 5 gruppi finalisti, oltre a quello dei vincitori, sono stati: BAUKUH (Italia), ARUP (Italia), GRIMSHAW (Inghilterra) e Kengo Kuma and Associates Europe (Francia). Presidente della Giuria è stato Dominique Perrault.

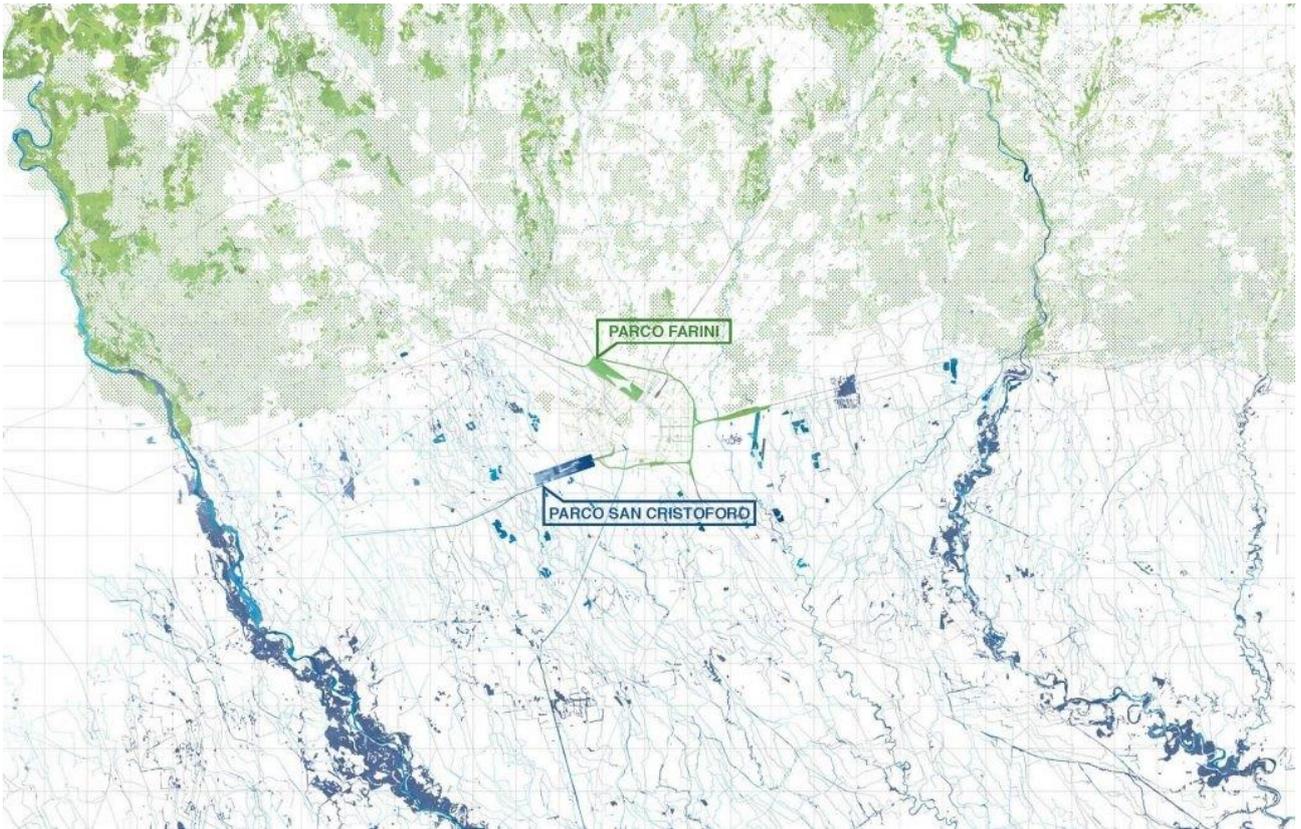
16. - Programma atteso: Edilizia residenziale sociale, compresi gli alloggi per studenti, a prezzi accessibili con funzioni complementari. Spazi pubblici, aree verdi e servizi annessi. Area del lotto: 62.189 mq.

17. – Il team completo è costituito oltre che Barreca&La Varra e Arup Italia anche dal Fondo Immobiliare Lombardia (FIL) gestito da Investire sgr, con Fondazione Housing Sociale (FHS) come partner strategico. L'offerta economica presentata è di oltre 4,8 milioni di euro.

18. - Scalo di Porta Romana ha un'estensione di 187.000 metri quadrati.



(Fig. 1) *Mappa degli scali ferroviari di Milano*
<http://www.fssistemiurbani.it/content/fssistemiurbani/it/scali-milano.html>

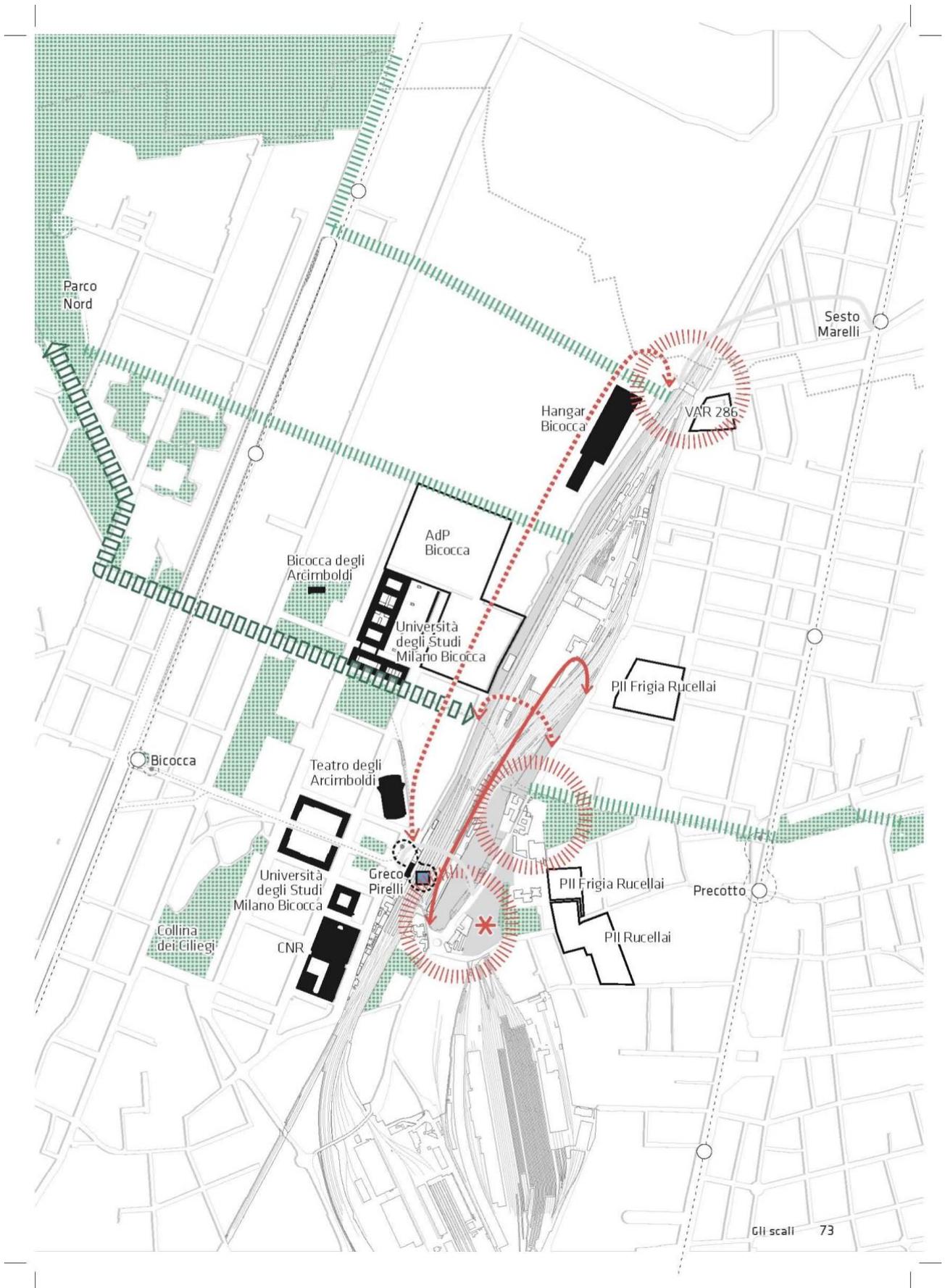


(Fig. 2) *Masterplan Agenti Climatici. Scalo Farini-Scalo San Cristoforo*
<http://www.laboratoriopermanente.com>



(Fig. 3) Scalo Greco Breda

<http://www.fssistemiurbani.it>



(Fig. 4) Schema delle connessioni. Scalo Greco Breda
<http://www.fssistemiurbani.it>



(Fig. 5) Scalo di Porta Romana
<https://www.mitomorrow.it>