



# Le aree ferroviarie dismesse di Milano e Firenze

TeMA  
04.10

Trimestrale del Laboratorio  
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>  
ISSN 1970-9870  
Vol 3 - No 4 - dicembre 2010 - pagg. 17-26

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II

Sperimentazioni

© Copyright dell'autore.

## The Former Railway Areas of Milan and Florence

**Rosaria Battarra**

CNR ISSM - Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II  
email: [battarra@unina.it](mailto:battarra@unina.it); web: [www.dipist.unina.it](http://www.dipist.unina.it)

### Ferrovia e città: un rapporto ambivalente

La relazione tra sviluppo della rete del trasporto su ferro ed espansione della città è da sempre molto stretta. La "ferrovia" determina le direttrici di urbanizzazione o delimita, attraverso una "cintura ferroviaria", l'area all'interno della quale si "densifica" la città.

E ciò è ancora vero oggi, come si può ad esempio verificare intorno alle "aree di stazione" delle nuove linee metropolitane, o ancora in relazione alle linee ad alta velocità che potrebbero, nel medio-lungo periodo, determinare fenomeni di redistribuzione della popolazione anche a scala territoriale (Fistola 2008).

Tra "città" e "ferrovia" si instaura quindi un rapporto di sinergia e complementarità, che talvolta si trasforma in una difficile convivenza: la presenza delle reti e delle infrastrutture di servizio può rappresentare un elemento di ostacolo per uno sviluppo equilibrato, se non addirittura un fattore di rischio e inquinamento ambientale.

Oggi che l'evoluzione delle tecnologie e l'ammmodernamento delle infrastrutture consente un ridimensionamento dei servizi (officine, piazzali movimentazioni, depositi, silos, fasci di binari, ecc.) o, in alcuni casi, rende non più funzionali alcuni spazi, si restituiscono alla città ampi compendi immobiliari, che possono essere convertiti a nuovi usi.

Sebbene la dismissione delle aree ferroviarie possa essere ricompresa nel più ampio panorama di quella delle "aree industriali", alcune caratteristiche proprie di questa tipologia le differenziano da queste ultime e le rendono più facilmente oggetto di progetti di riqualificazione urbana.

Schematicamente le peculiarità che rendono tale tipologia di zone nello stesso tempo più "flessibili" alla trasformazione e dall'altro "appetibili" sul mercato immobiliare sono:

- la localizzazione, si tratta in molti casi di aree centrali o semi periferiche intercluse in tessuti densamente

The relationship between railways network development and urban sprawl has always been very close.

A relationship of synergy and complementarity, which sometimes becomes a difficult cohabitation, between the "city" and the "railroad" is established: the presence of the service and infrastructure networks can represent a weakness for achieving a balanced development, or even a factor of risk and of environmental pollution.

In Italy, in the last decades, the modernization of infrastructures and the reorganization of the railway network led to the abandonment of many areas.

This has made possible the setting up of programs aimed at achieving the conversion of the former railway areas to new land uses.

Interventions regarding the railway areas may have a double origin: projects inspired by the opportunity to upgrade or to build up a new station that also involve the surrounding areas or programs that cover wide abandoned or being abandoned areas occupied by bundles of tracks, stores and warehouses, etc..

The disused railway areas have characteristics that would allow their reuse within a comprehensive plan based on the possibility of working at the same time on the transport system and on the land use planning.

The redevelopment of these areas could be the testing ground of transformation projects involving also the radical re-design of public transport networks.

The paper, starting from these assumptions, is focused on the programs developed for the disused railway areas in Milan and Florence. In Milan, many transformation projects start from the abandonment of the railway areas. Here earlier than in other Italian cities, programs aimed at working simultaneously on the reorganization of the transport system and on large real estate development initiatives have been implemented.

In 2005, the Municipality of Milan and the Ferrovie dello Stato Group SpA (the Italian Infrastructure Manager) signed a Framework Agreement referred to stations and areas no longer useful for the railway service, located in different districts of the city and covering a total area of about 1.300.000 square meters. The stated objective of the agreements was to organize the urban development of the disused railway areas with the enhancing of the public transportation rail in Milan. Even in the case of the city of Florence, disused railway areas have long been the subject of agreements among local authorities and the Ferrovie dello Stato group. The incoming of the high-speed train in the urban area has been the opportunity to redefine the rail system mobility not only of the entire city but also of its metropolitan area. Within this comprehensive project, in the 2008 a Memorandum of Intent has been signed by the Municipality, the Region, the Province and the Ferrovie dello Stato group, referred to the railway areas, covering a total surface of about 267.000 square meters, mainly located in the center of the city.

urbanizzati, strategiche rispetto allo sviluppo delle reti su ferro;

- l'accessibilità, non tanto viabilistica perché spesso anzi gli assi viari trovano un ostacolo "insormontabile" nei tracciati ferroviari, quanto piuttosto del trasporto su ferro;
- la presenza di pochi volumi ed edifici (depositi, silos, officine, ecc.) caratterizzati da scarso o nullo valore e quindi non sottoposti a vincoli architettonici, a differenza ad esempio delle caserme che sono spesso di impianto storico;
- la assenza di elevati di inquinamento dei suoli che rendono meno complesse ed onerose le attività di caratterizzazione e successiva bonifica dei terreni.

Le aree ferroviarie dismesse, anche in relazione alla rilevante consistenza che, soprattutto nelle grandi città, sono andate assumendo negli ultimi decenni, presentano elementi che consentirebbero di pensare ad un loro riuso all'interno di un piano complessivo che utilizzi come elemento qualificante la possibilità di operare contestualmente sul sistema dei trasporti e sulle scelte urbanistiche che si concretizzano nell'individuazione delle attività da insediare e dei relativi pesi insediativi.

In altri termini la riqualificazione di queste aree potrebbe essere il terreno di sperimentazione di programmi di

riqualificazione di ampi comparti, all'interno di aree densamente urbanizzate, operando anche scelte di radicale ridisegno delle reti del trasporto pubblico.

Un'altra condizione che dovrebbe garantire esiti positivi delle politiche di riconversione di tali aree è che i principali attori del processo sono da un lato le amministrazioni comunali e dall'altro la società che gestisce il patrimonio ferroviario: entrambi quindi soggetti "pubblici" che hanno quale principale obiettivo del loro agire quello di massimizzare i benefici per la collettività. Non sempre però, almeno nelle esperienze italiane, nella definizione dei programmi di riconversione i diversi soggetti hanno cooperato per l'attuazione di interventi di ampia portata per la trasformazione delle città, inquadrando le singole "occasioni" all'interno di un piano complessivo, quanto piuttosto si sono perseguiti obiettivi di breve periodo, – talvolta anche divergenti – limitandosi a "contrattare metri cubi con linee di trasporto metropolitano, destinazioni funzionali con potenziamento degli scali e dei vettori, in un rapporto che si risolve in molti casi in un gioco a somma negativa per il complessivo riassetto delle aree urbane" (Savino 2003, p. 110). Di seguito con riferimento all'esperienza di alcune città italiane, si descriveranno iniziative che hanno ad oggetto aree ferroviarie che in molti casi, nonostante il lungo periodo di gestazione, non sono ancora in corso di realizzazione.

Le aree ferroviarie dismesse, anche in relazione alla rilevante consistenza che, soprattutto nelle grandi città, sono andate assumendo negli ultimi decenni, presentano elementi che consentirebbero di pensare ad un loro riuso all'interno di un piano complessivo che operi contestualmente sul sistema dei trasporti e sulle scelte urbanistiche.



### Le politiche di riuso delle aree ferroviarie

Gli interventi che riguardano le aree ferroviarie possono avere una duplice origine: si può trattare di progetti che prendendo spunto dalla opportunità di ammodernamento o realizzazione di una nuova stazione coinvolgono anche le aree limitrofe in programmi di più ampia portata, o possono essere programmi che riguardano vaste aree dismesse o in via di dismissione occupate da fasci di binari, depositi e capannoni, impianti tecnologici, ecc.

In Europa vi è un'ampia casistica di entrambe le tipologie di casi. Basti pensare – andando indietro nel tempo – ai progetti legati alla realizzazione della linea TGV in Francia a partire dagli anni Sessanta, con il noto progetto ad esempio della Gare de Montparnasse<sup>1</sup>.

Più di recente la realizzazione della stazione Gare Lille - Europe, stazione di transito per treni ad alta velocità, è stata l'occasione per l'avvio di un progetto molto discusso in Francia: il quartiere di Euralille. La decisione di far passare per la città di Lille le linee del TGV dirette nell'Europa del Nord ha infatti convinto l'amministrazione a riqualificare un'area militare per la realizzazione di nuovo quartiere direzionale. "Il masterplan proposto da Rem Koolhaas, vincitore del concorso a inviti del 1988, è caratterizzato da una forte presenza d'infrastrutture che legano tra loro più elementi funzionali: accanto alla stazione ferroviaria sono stati realizzati un centro commerciale, alcuni palazzi per uffici e alloggi, alberghi, un parco pubblico, un centro congressi" (Mazzoni, 2001).

È invece ancora in fase di realizzazione di un grande progetto di sviluppo intorno alla nuova stazione dell'Alta Velocità di Utrecht che è stata dichiarato "Nieuw Sleutelproject", ovvero un progetto strategico alla cui realizzazione contribuisce anche lo Stato. Il progetto, che si attuerà in

La Gare Lille - Europe, stazione di transito per treni ad alta velocità, è stata l'occasione per l'avvio di un progetto molto discusso in Francia: il quartiere di Euralille.



Tra i primi progetti in Europa di riuso di aree ferroviarie vi è la Gare de Montparnasse, legata alla realizzazione della linea TGV in Francia negli anni Sessanta.

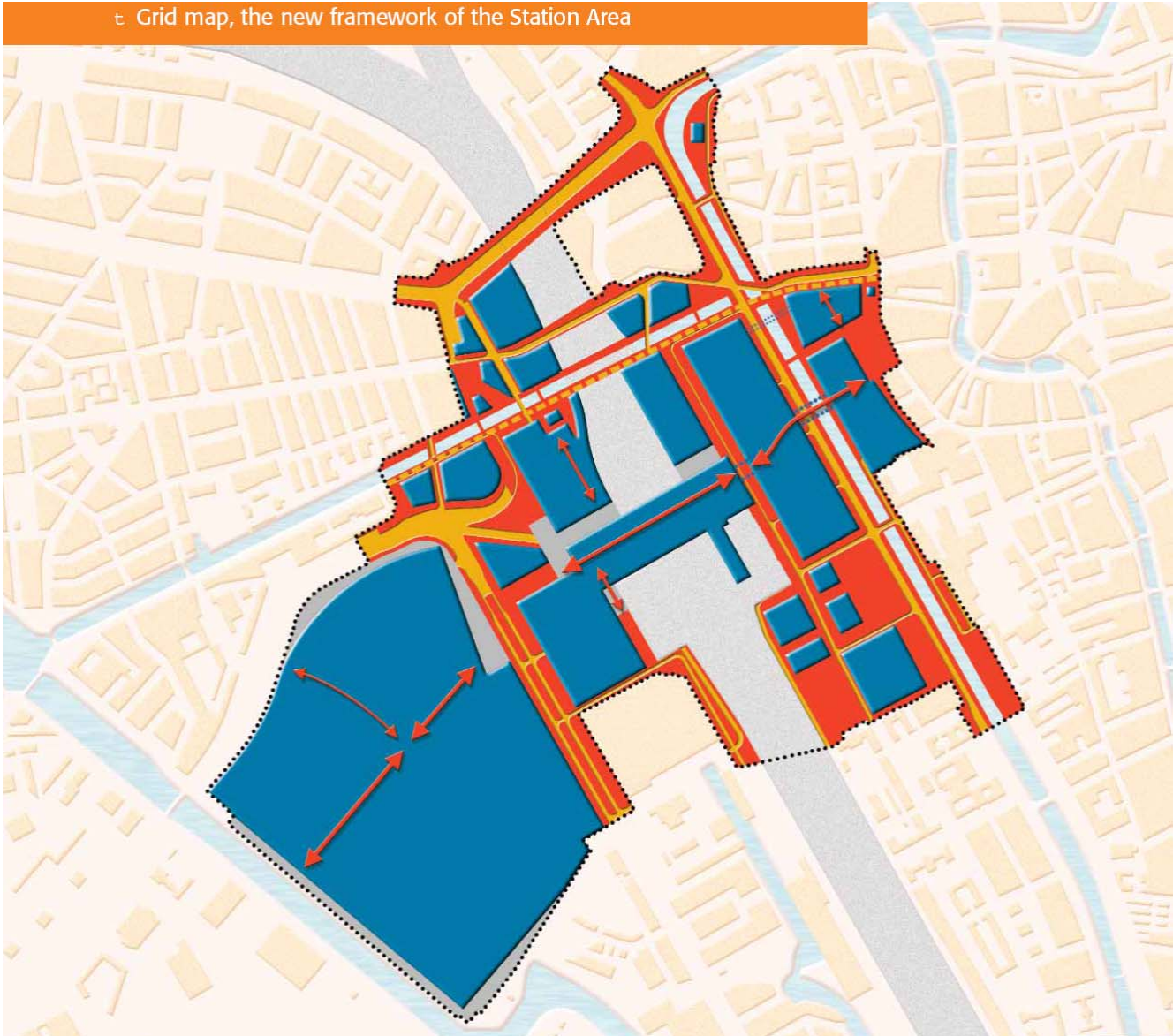
venti anni, prevede che intorno al nuovo terminal che ospita funzioni pregiate per il tempo libero come una biblioteca, centri commerciali, sala concerti, cinema, ecc. venga realizzato, da privati, un nuovo quartiere: "Leidsche Rijn". Si realizzeranno alloggi (circa 30.000) e uffici nei quali potranno lavorare circa 40.000 persone.

Il master plan definisce puntualmente l'assetto urbanistico dell'area, le attività pubbliche da insediare e la rete della mobilità carrabile e pedonale, mentre demanda all'iniziativa privata la realizzazione di alloggi, uffici, negozi, ecc.

In Italia, è a partire dal trasferimento del patrimonio del demanio ferroviario al Gruppo Ferrovie dello Stato che si assiste al proliferare di rilevanti progetti di trasformazione urbana che hanno ad oggetto aree ferroviarie.

L'apparire sulla scena urbana del patrimonio ferroviario, alla cui presenza all'interno delle aree densamente urbanizzate le Amministrazioni avevano spesso pensato come una riserva di aree da utilizzare per riequilibrare le dotazioni di attrezzature e servizi, si può schematicamente ricondurre a due ragioni principali. Da un lato si tratta di motivazioni di

Grid map, the new framework of the Station Area



Il Master plan del nuovo quartiere Leidsche Rijn. In rosso i percorsi pedonali e ciclabili, in giallo quelli carrabili, in blu le aree edificabili.

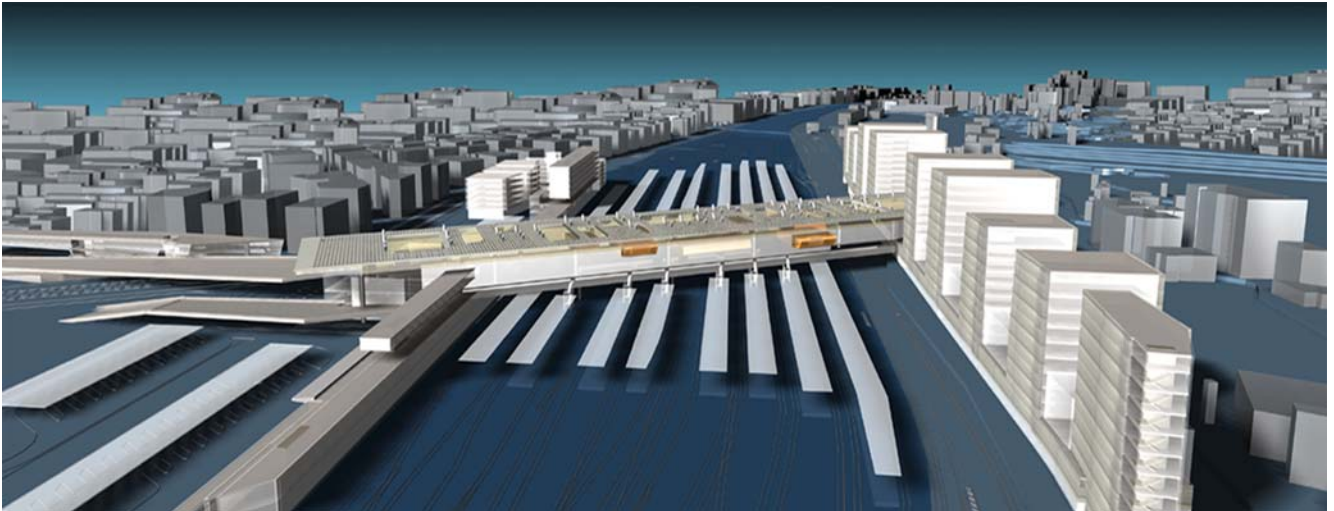
natura tecnica legate all'ammodernamento delle tecnologie e alla minore necessità di spazi, ma anche a modifiche degli assetti delle reti del trasporto su ferro che rendono non più utili e funzionali alcuni scali.

E ciò anche in relazione ai tracciati delle reti dell'Alta Velocità all'interno delle grandi città che hanno eliminato il traffico ferroviario dai tratti urbani delle reti, "declassando" nei fatti il ruolo di alcune stazioni cittadine e rendendo quindi non più necessari gli spazi di servizio e accessori.

L'altro aspetto cruciale è la necessità da parte del Gruppo Ferrovie dello Stato di valorizzare il rilevante patrimonio immobiliare loro trasferito. Come è accaduto anche per altri attori pubblici, primo tra tutti l'Agenzia del Demanio con la gestione del patrimonio dello Stato, obiettivo prioritario è quello di "mettere a reddito" gli asset loro affidati e ottene-

re in tal modo rilevanti risorse economiche da investire in programmi infrastrutturali.

È infatti a partire dagli anni Novanta, con l'avvio del processo di trasformazione delle Ferrovie in società per azione, che si assiste ad una crescita del ruolo che la holding va assumendo nei processi di riqualificazione delle città, modificandone le strategie delle nei confronti delle aree urbane "da una visione distratta e puramente tecnica per cui città e territorio altro non erano che 'supporto' della rete e 'contesto' del nodo (unico ed esclusivo punto di interesse nelle aree densamente urbanizzate) o, in negativo, il vincolo naturale all'ampliamento degli impianti di servizio o alla modificazione dei tracciati della rete, si passa ad un'interpretazione della città come fonte di valorizzazione economica per un patrimonio immobiliare sempre meno utilizzato" (Savino



Il progetto della nuova stazione TAV di Roma Tiburtina.

2003, p. 109). All'interno del Gruppo, vengono quindi costituite società ad hoc la cui mission è appunto la valorizzazione del patrimonio immobiliare<sup>2</sup> che, non essendo più strumentale all'esercizio ferroviario, perde il suo carattere di "indisponibilità" in quanto parte del demanio ferroviario e può essere utilizzato per progetti di trasformazione e riqualificazione urbana.

Quindi viene meno la "indisponibilità" di queste aree e la conseguente complessità delle procedure tecnico-amministrative per superare questo ostacolo che aveva da sempre condizionato la politiche urbane ed entra sulla scena non solo una vastissimo patrimonio di aree di grande valore strategico e monetario, ma anche di un "attore" forte che si pone l'obiettivo di massimizzare i benefici derivanti dall'alienazione di questi beni (Savino 2003).

Riprendendo l'articolazione in: progetti che riguardano "aree di stazione" e progetti per "aree ferroviarie dismesse o in via di dismissione", in Italia nella prima tipologia rientrano quelli relativi alle stazioni dell'Alta Velocità che riguardano le maggiori città italiane. Oltre al noto esempio di Torino, con i progetti della "Spina" e della nuova stazione Porta Susa, sono in corso i lavori per la realizzazione delle nuove stazioni dell'alta velocità in molte città, tra le quali Bologna, Roma Tiburtina, Reggio Emilia, Afragola. In alcuni casi i progetti ampliano il loro raggio d'azione e comprendono anche interventi non strettamente infrastrutturali e in ogni caso si può ipotizzare che le nuove stazioni determineranno impatti, in termini di insediamento di nuove attività, sulle aree contermini.

Per quanto riguarda la seconda tipologia di interventi, quella che

riguarda aree dismesse o in via di dismissione, FS ha attivato una serie di tavoli tecnici con gli enti locali di grandi e medie città per mettere a punto programmi di valorizzazione di queste aree.

Per le grandi città, oltre ai casi di Milano e Firenze illustrati di seguito, sono oggetto di accordi o sono in fase di studio ex aree ferroviarie a Torino, Roma, Bologna, Genova, Venezia, Palermo e Napoli.

### Gli scali dismessi a Milano

A Milano, molti dei progetti di trasformazione e riqualificazione urbana prendono le mosse dalla dismissione di aree ferroviarie, infatti qui, prima che in altre città italiane sono stati avviati programmi, che almeno nelle intenzioni, intendevano operare contestualmente sulla riorganizzazione del sistema dei trasporti e su grandi iniziative di valorizzazione immobiliare. In tal senso il Progetto del Passante ferroviario, messo a punto negli anni Ottanta, ha rappresentato il primo

Il progetto della nuova stazione TAV di Afragola.



tentativo, in Italia, di operazioni di così ampia portata. L'idea era quella di collegare ad una infrastruttura ferroviaria una serie di "Progetti d'area" che avrebbero definito le attività da insediare e i pesi insediativi: lungo il tracciato del Passante vengono individuate una serie di aree da trasformare. Tra tutti, uno dei più ampi e rilevanti progetti di riqualificazione (un'area di circa 50 ettari) tutt'oggi in fase di realizzazione è quello di Garibaldi-Repubblica che comprende, tra le altre, le aree delle ex Varesine, uno scalo ferroviario dismesso sin dagli anni Cinquanta.

È all'interno di questo quadro che attraverso il ricorso a Progetti Integrati di Intervento, approvati in variante al PRG mediante accordo di programma, vengono attuati i numerosi progetti di riqualificazione e sviluppo immobiliare alcuni dei quali tutt'ora in corso. E spesso già dagli anni Novanta come detto un ruolo essenziale è svolto dalle Ferrovie.

Ed in tal senso, anche l' "Accordo Quadro per la riqualificazione delle aree ferroviarie dismesse ed il potenziamento del sistema ferroviario milanese" tra il Comune di Milano e il Gruppo FS S.p.A., sottoscritto nel 2005, ha radici lontane, quando nel 1993 Metropolis, la società che all'epoca aveva il compito di valorizzare il patrimonio ferroviario, diede l'incarico di redazione del "Programma di intervento per la riqualificazione e il riuso del patrimonio ferroviario".

L'Accordo del 2005 riguarda scali e aree non più strumentali all'esercizio ferroviario, localizzati in diversi quartieri della città, che complessivamente si estendono su una superficie di

circa 1.300.000 mq. Obiettivo dichiarato degli accordi è mettere a sistema lo sviluppo urbanistico delle aree ferroviarie dismesse con il potenziamento della rete di trasporto pubblico ferroviario milanese. Negli accordi formalizzati negli anni successivi (2007) viene via via sviluppato il tema del potenziamento della rete su ferro che dovrebbe essere attuato reinvestendo le risorse ottenute dalla valorizzazione della area.

Nel 2009, per rendere attuabili i contenuti degli accordi, nelle more della conclusione del processo di redazione del nuovo Piano di Governo del Territorio (PGT), adottato poi nel novembre 2010, è stato necessario procedere alla messa a punto di una variante urbanistica al Piano Regolatore Generale vigente del 1980, da approvare mediante Accordo di Programma.

Tra l'altro si ricorda che i numerosi Programmi Integrati di Intervento, gli strumenti urbanistici attuativi che com detto regolano la trasformazione di ambiti urbani particolarmente significativi attualmente in fase di realizzazione (ad esempio quello relativo all'ex Fiera di Milano), essendo sempre in variante al P.R.G., prevedono il ricorso alla sottoscrizione di un Accordo di Programma.

Le aree comprese nell'accordo sono aree e scali ferroviari già dismessi o in fase di dismissione, ma anche aree destinate ad attività connesse: scali doganali, depositi, piazzali movimentazioni, officine, ecc.

Le aree e gli scali interessati sono:

Garibaldi-Repubblica è uno dei più ampi e rilevanti progetti di riqualificazione in fase di realizzazione a Milano e comprende, tra le altre, le aree delle ex Varesine, uno scalo ferroviario dismesso dagli anni Cinquanta.



- Scalo Farini-Lugano;
- Scalo Romana;
- Aree San Cristoforo;
- Scalo Porta Genova;
- Scalo Lambrate;
- Scalo Greco-Breda;
- Scalo Rogoredo.

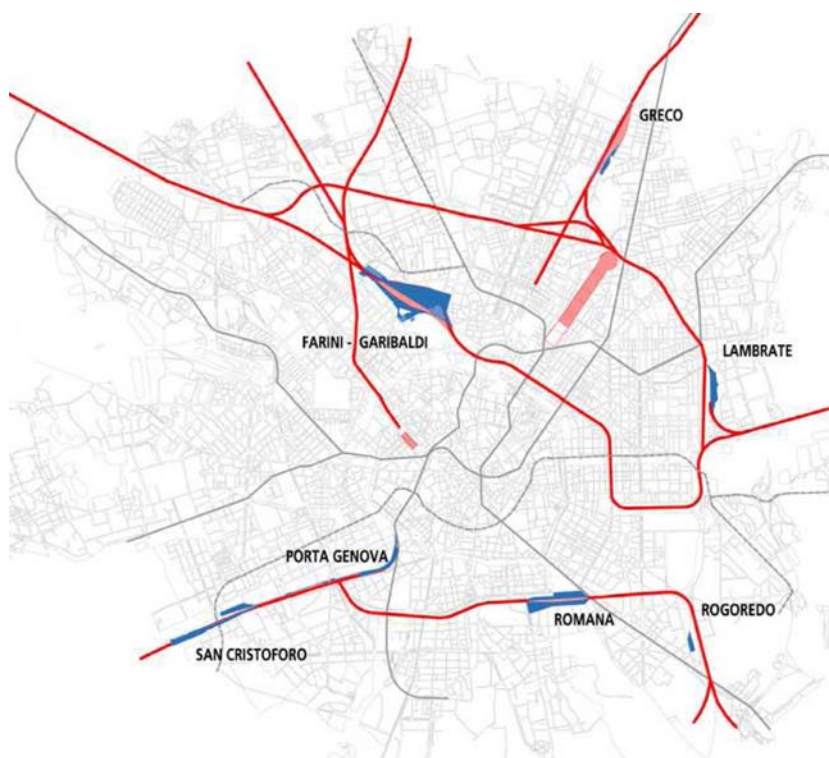
In alcuni casi le aree sono – o entro breve tempo saranno – completamente libere da infrastrutture ferroviarie, mentre in altri casi le aree continueranno ad essere occupate parzialmente dalle infrastrutture ferroviarie (binari, depositi, stazioni, ecc.), anche se in misura molto limitata (circa il 15% della superficie complessiva).

Intento dichiarato dell'Accordo di Programma, come detto, è la valorizzazione degli scali dismessi o in via di dismissione per ottenere un duplice obiettivo:

- innescare ampi processi di riqualificazione di rilevanti ed estese aree urbane semicentrali in grado di attivare processi di sviluppo e riqualificazione, puntando non solo sul mix di funzioni da insediare, ma anche su interventi sul sistema della mobilità;
- potenziare e migliorare la rete del trasporto su ferro attraverso l'implementazione di una serie di interventi non solo sulle reti, ma anche sugli interventi complementari reinvestendo le risorse della valorizzazione immobiliare.

L'analisi alla base della definizione dell'accordo parte dalla constatazione che "Gran parte degli attuali problemi legati al traffico nascono nell'area metropolitana (circa 30-40 Km di raggio intorno al Comune di Milano 16 capoluogo) dove risiedono circa quattro milioni di abitanti e dove si contano ogni giorno circa 900.000 spostamenti verso la città di Milano, 4/5 dei quali effettuati con mezzo privato. La sola rete delle linee metropolitane, ancorché potenziata, non

Le aree ferroviarie dell'Accordo Quadro di Milano.



A Milano, l'Accordo del 2005 tra Comune e il gruppo FS SpA riguarda scali e aree non più strumentali all'esercizio ferroviario, localizzati in diversi quartieri della città, che si estendono su una superficie di circa 1.300.000 mq.

può ovviamente servire capillarmente un'area così vasta e il potenziamento del trasporto ferroviario suburbano e regionale diventa allora strategico per contrastare i problemi di traffico e di inquinamento, ed i nuovi servizi possono contribuire a riequilibrare il riparto modale" (Comune di Milano 2009). Grande enfasi è quindi posta sui temi del miglioramento del sistema del trasporto pubblico e della rete ferroviaria e ciò anche in sintonia con quanto previsto dal Piano di Governo del Territorio che nel 2009, quando è stato proposto l'accordo di programma, era in avanzata fase di redazione. L'obiettivo dichiarato del PGT in tema di mobilità è infatti "coordinare le funzioni e i servizi presenti sul territorio

con il sistema infrastrutturale e integrare il progetto urbanistico con quello infrastrutturale" (Comune di Milano 2010). Inoltre tra gli obiettivi prioritari vi è quello della "valorizzazione della cintura ferroviaria" per assegnarle un duplice ruolo: quella di rete in grado di rispondere alla domanda interna di spostamento e quella diffusa sul territorio integrandosi con le reti di trasporto su ferro dell'area metropolitana in un raggio di 30-40 km. Per far ciò si prevede, grazie alle risorse ottenute dal processo di valorizzazione im-

Area	Aree dismesse e in dismissione (mq)	Aree pubbliche (viabilità) incluse (mq)	Aree strumentali nelle aree di trasformazione (mq)	Totale (mq)
Scalo Farini-Lugano	499.021	10.595	141.523	<b>651.139</b>
Scalo Romano	186.050	0	30.380	<b>216.430</b>
Aree S. Cristoforo	140.885	11.405	13.500	<b>165.790</b>
Scalo Porta Genova	87.838	5.709	0	<b>93.547</b>
Scalo Lambrate	68.882	948	0	<b>69.830</b>
Scalo Greco-Breda	65.981	0	5.097	<b>71.078</b>
Scalo Rogoredo	22.570	0	0	<b>22.570</b>
<b>Totale</b>	<b>1.071.227</b>	<b>28.657</b>	<b>190.500</b>	<b>1.290.384</b>



Tra gli obiettivi della riconversione delle aree ferroviarie milanesi vi è la “valorizzazione della cintura ferroviaria” ottenuta mediante la realizzazione di una “circle line” con sei nuove stazioni.

mobiliare dei sette scali, di realizzare una “circle line” prevedendo sei nuove stazioni.

Un aspetto rilevante ai fini della valutazione della possibilità di integrazione tra i progetti di trasformazione che verranno messi a punto per gli scali e gli interventi sulle reti della mobilità è rappresentato dal fatto che tutte le aree sono servite da stazioni ferroviarie esistenti (sei tra le quali San Cristoforo, Lancetti, Rogoredo, ecc.) o da stazioni della metropolitana, oppure saranno servite da stazioni di nuove realizzazione o oggetto di interventi di ristrutturazione e/o potenziamento. Ciò dovrebbe consentire di mettere a punto progetti urbanistici che utilizzando la accessibilità alla rete del trasporto su ferro, puntino ad incentivare questi tipi di spostamento, facendosi carico laddove funzionale a questa strategia non solo di interventi infrastrutturali strettamente connessi all’iniziativa, ma anche tratti di viabilità ed infrastrutture di trasporto pubblico di interesse urbano. Come nel caso delle aree Farini-Lugano e Porta Genova.

Per quanto concerne le scelte urbanistiche, la Variante prevede che le strategie si differenzino in relazione alle specifiche caratteristiche di ognuna delle aree: localizzazione, dimensione, contesto urbano di riferimento, accessibilità, ma anche conformazione morfologica (alcuni scali ad esempio hanno una forma allungata e lineare) e accessibilità. In un’ottica di “sistema”, l’individuazione delle diverse attività

da insediare e dei relativi pesi insediativi è attuata per “comparti” mediante un meccanismo “perequativo”, reso possibile dalla circostanza che tutte le aree sono di un unico proprietario. Ciò fa sì che la distribuzione delle attività e delle attrezzature venga effettuata equilibrando le destinazioni anche tra aree non contigue: in tal modo vengono definite aree per le quali non è prevista alcuna edificazione che contribuiscono però a soddisfare il fabbisogno di superfici da destinare a standard. “Per quanto riguarda le previsioni funzionali, l’obiettivo è quello di orientare verso un mix urbano articolato, evitando, negli interventi più estesi, destinazioni uniche e prevedendo una quota minima, nell’ordine di un terzo della slp totale, da destinare a funzioni di interesse generale e housing sociale, con lo scopo di “arricchire” il carattere funzionale dei nuovi insediamenti” (Comune di Milano 2009).

Anche in questo caso le previsioni verranno attuate attraverso il ricorso ai Programmi Integrati di Intervento che definiranno nel dettaglio i mix funzionali e i parametri urbanistici, in un quadro quello della variante, che per lasciare spazio “alle esplorazioni progettuali” finisce con essere piuttosto indeterminato.

La potenzialità insediativa complessiva è pari a circa 1.000.000 mq di SLP che corrisponde ad un indice medio di utilizzazione territoriale di 0,75 mq/mq.



## Il nuovo assetto della rete su ferro a Firenze

Anche a Firenze aree ferroviarie dismesse o sottoutilizzate sono da tempo oggetto di accordi tra gli enti locali e le Ferrovie dello Stato.

L'occasione per ripensare al sistema della mobilità su ferro dell'intera città e della sua area metropolitana, anche in questo caso, è stata la penetrazione urbana dell'Alta Velocità. Un processo complesso avviato nel 1999 che si è concretizzato in una serie di accordi con le Ferrovie e che, nelle linee essenziali, prevede l'attraversamento in sotterranea della linea AV attraverso la realizzazione di un Passante che si sviluppa tra le stazioni di Firenze Castello e Firenze Campo di Marte. La nuova stazione interrata dell'Alta Velocità, progettata da Norman Foster, è localizzata a Firenze Belfiore ed è destinata a diventare il principale nodo di interscambio delle rete del trasporto su ferro. A queste opere sono connesse una serie di interventi infrastrutturali tra i quali assume grande rilevanza per la riorganizzazione della mobilità, la realizzazione di tre linee tramviarie. Inoltre la realizzazione in sotterranea dei nuovi binari della linea AV consente di utilizzare la rete di superficie per il servizio ferroviario metropolitano e regionale.

Nell'ambito di questo complessivo di ripensamento del sistema dei trasporti nell'are fiorentina nel 2008 è stato sottoscritto un Protocollo di Intesa tra Comune, Regione, Provincia e Ferrovie dello Stato che ha ad oggetto le aree ferroviarie di Porta a Prato, Belfiore, Centrale del Latte, Campo di Marte e Romito che hanno complessivamente

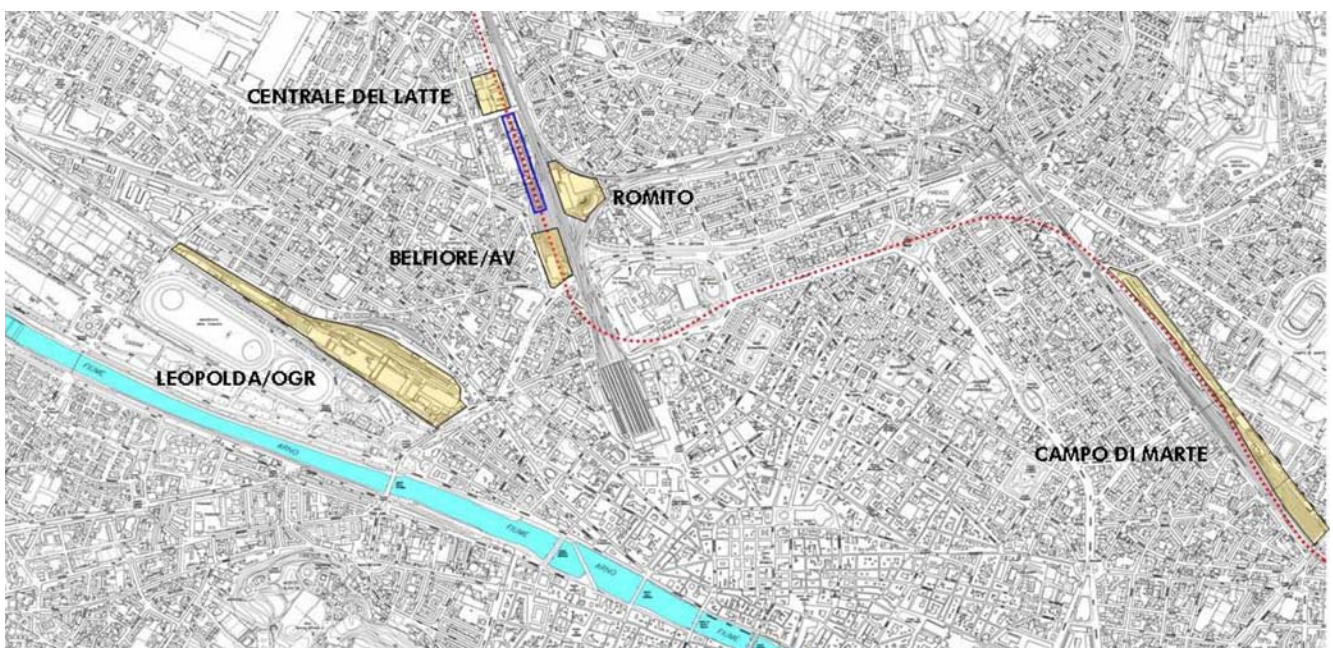
una superficie di 267.000 mq e sono localizzate prevalentemente al centro della città.

Obiettivo dell'intesa è:

- la realizzazione del nuovo auditorium fiorentino nell'ambito Porta a Prato oggetto di un progetto di riqualificazione;
- il ridisegno dell'assetto infrastrutturale ed edilizio dell'Ambito della nuova stazione dell'Alta Velocità Firenze Belfiore – anche in relazione al nuovo tracciato della linea 2 della tramvia – e dell'Ambito Centrale del Latte;
- la trasformazione urbanistica e l'adeguamento della stazione nell'Ambito Campo di Marte.

Poiché gran parte degli interventi previsti non sono conformi alla strumentazione urbanistica, attraverso il Protocollo di Intesa il Comune si impegna ad approvare, entro i termini fissati dall'accordo, gli atti amministrativi necessari per rendere attuabili le trasformazioni urbanistiche ed infrastrutturali. Il meccanismo che viene messo in moto con il protocollo è sostanzialmente uno scambio tra diritti edificatori che vengono assegnati ad aree di proprietà delle Ferrovie ed ex aree ferroviarie cedute all'Amministrazione per la realizzazione di importanti attrezzature, oltre alla realizzazione di interventi infrastrutturali. In particolare l'Ambito più vasto (160.000 mq) quello di Porta a Prato, occupato dalle Officine Grandi Riparazioni e dal complesso della ex Stazione Leopolda, riveste un'importanza strategica per la città: è infatti l'area destinata dall'Amministrazione alla realizzazione del nuovo Polo Musicale, uno degli interventi individuati per le celebrazioni del 150° Anniversario dell'Unità d'Italia.

A Firenze, nel 2008, è stato sottoscritto un Protocollo di Intesa tra Comune, Regione, Provincia e Ferrovie dello Stato che ha ad oggetto cinque aree ferroviarie che hanno complessivamente una superficie di 267.000 mq e sono localizzate nella parte centrale della città.



Con il protocollo del 2008 si è quindi deciso che le aree necessarie per la realizzazione dell'Auditorium (circa 56.000 mq) di proprietà FS venivano immediatamente rese disponibili per avviare i lavori, mentre per le restanti aree, in parte (circa 35.300 mq) erano già finanziati interventi infrastrutturali di carattere ferroviario e in parte (circa 68.700 mq) veniva previsto un comparto di iniziativa privata destinato alla realizzazione di 39.000 mq di SLP a destinazione residenziale e commerciale.

Se entro 24 mesi dalla data di sottoscrizione dell'accordo il Comune avrà approvato l'Accordo di Pianificazione e la pianificazione attuativa necessaria alla realizzazione degli interventi privati la cessione delle aree del nuovo Auditorium sarebbe avvenuta a titolo gratuito, viceversa il trasferimento sarebbe avvenuto a titolo oneroso. Per quanto riguarda invece l'Ambito Belfiore, interessato come detto dalla realizzazione della stazione dell'Alta Velocità, l'accordo impegna le Ferrovie alla realizzazione di opere in variante della linea 2 della tramvia richieste dall'Amministrazione (fino a 12 M•) su aree di sua proprietà in cambio di diritti edificatori per complessivi 42.000 mq di SLP a destinazione turistico-ricettiva, commerciale, terziaria-direzionale. Anche in questo caso il rispetto degli impegni da parte delle ferrovie è subordinata all'approvazione (entro 12 mesi) dell'Accordo di Pianificazione. Se è indubbio che attraverso l'accordo, Firenze riuscirà a realizzare importanti attrezzature pubbliche e miglioramenti dell'assetto infrastrutturale, è pur vero che allo stato attuale di avanzamento dei progetti relativi agli Ambiti, non è possibile valutare come i progetti di valorizzazione immobiliare che dovranno attuarsi negli ambiti di trasformazione interpreteranno il tema dell'integrazione tra le reti di trasporto e i nuovi insediamenti residenziali, terziari e commerciali previsti.



Firenze, planimetria della nuova stazione della TAV.

#### Riferimenti bibliografici

Comune di Milano (2009), *Accordo di programma con contenuto di variante urbanistica al Piano Regolatore Generale vigente per la trasformazione urbanistica delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione site in comune di Milano. Relazione illustrativa.*

Comune di Milano (2010), *Relazione generale del Piano di Governo del Territorio*

Fistola R. (2008), "Alta velocità, nuova contiguità urbana temporale e nascita di sistemi macrofunzionali connessi" in *Te.M.A. - Trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità Ambiente*, anno 1 - vol. 1 - marzo/2008 - pagg. 21-27, Università degli Studi di Napoli Federico II.

Mazzoni C. (2001) *Stazioni. Architetture 1990-2010*, Federico Motta Editore, Milano.

Pucci P. (1996) *I nodi infrastrutturali: luoghi e non luoghi metropolitani*, Franco Angeli, Milano.

Savino M. (2003) " 'Dentro' o 'fuori' le città? Porti, stazioni ed università nei processi di riqualificazione urbana" in Savino, M. (a cura di), *Nuove forme di governo del territorio. Temi, casi, problemi*, Franco Angeli, Milano.

#### Referenze immagini

Le immagini a pag. 17 e 19 in alto a destra sono tratte dal sito web <http://www.flickr.com>. L'immagine a pag. 19 in basso a sinistra è tratta dal sito web <http://www.wikimedia.org>. L'immagine a pag. 21 è tratta dal sito web <http://stradeferrate.blogspot.it>; quella a pag. 22 da <http://www.archiportale.com>. L'immagine a pag. 24 è tratta dal sito <http://baukuh.it>. L'immagine a pag. 26 è tratta dal sito web <http://www.rfi.it>.

#### Note

- <sup>1</sup> Sugli impatti nelle città della linea TGV in Francia, cfr. Pucci, P., 1996.
- <sup>2</sup> La prima società costituita a questo scopo è stata Metropolis, trasformata poi in Ferrovie Real Estate, sciolta nel 2007. Oggi FS Sistemi Urbani srl è la società che ha "il compito di valorizzare il patrimonio del Gruppo FS non funzionale all'esercizio ferroviario e di svolgere servizi integrati urbani in una prospettiva di business, razionalizzazione, miglioramento funzionale e servizio alla collettività" ([www.ferroviedellostato.it](http://www.ferroviedellostato.it)).