



Il recupero degli scali ferroviari a Milano. Un'opportunità per ripensare il ruolo del progetto urbano.

Antonella Bruzese

Politecnico di Milano

Dipartimento di Architettura e Pianificazione

Email: antonella.bruzese@polimi.it

Tel. 02.2399.5311

Abstract

Gli scali ferroviari dismessi costituiscono un'opportunità per ripensare intere parti di città. I modi del loro recupero rappresentano tuttavia un complesso banco di prova per le pubbliche amministrazioni: non solo per l'efficacia degli strumenti di governo necessari per la fattibilità delle operazioni ma anche per l'effettiva capacità di garantire la qualità dei progetti e degli spazi abitabili che generano. Alcune direzioni di lavoro appaiono rilevanti a tal proposito: evitare approcci progettuali introversi e quantitativi; considerare il progetto entro una visione strategica urbana e come opportunità per trattare bisogni locali; intendere il riuso come avvio di processi di trasformazione estesi, assumendo lo sviluppo incrementale come tema di progetto; rafforzare il ruolo della regia pubblica per bilanciare la valorizzazione economica delle aree con valutazioni qualitative utili a indirizzare lo sviluppo dei progetti. Percorrere tali direzioni di lavoro significa ripensare alla natura del progetto urbano e al suo ruolo entro il processo decisionale. Le vicende legate alla dismissione degli scali ferroviari milanesi rappresentano uno sfondo rispetto al quale osservare le questioni sopra accennate.

Dismissione, fattibilità e qualità del progetto

Il fenomeno della dismissione industriale è iniziato negli anni settanta per le note ragioni legate alla crisi di diversi settori produttivi che hanno causato la chiusura di impianti e stabilimenti, per le trasformazioni del mercato del lavoro e le conseguenti delocalizzazioni delle attività, per le innovazioni tecnologiche e i mutamenti delle dinamiche produttive che hanno reso inadeguate molte strutture, diverse delle quali inglobate dalla crescita urbana in ambiti semicentrali. Se il dibattito intorno al tema in origine si è rivolto prevalentemente ad analizzare i caratteri e le conseguenze del problema, a partire dalla metà degli anni ottanta esso ha posto l'accento da un lato sulle opportunità di sviluppo urbano che questi "luoghi liberati" (Lynch, 1992) potevano rappresentare nella città (Secchi, 1984, Gregotti, 1990), dall'altro sugli strumenti urbanistici necessari per poterle mettere in atto e che in quegli anni erano oggetto di sperimentazione (Bellotti, Gario 1991; Bobbio, 1999; Dansero, Giaimo, Spaziante, 2000; Spaziante, Ciocchetti, 2006).

Riconversione e recupero negli ultimi anni sono stati considerati utili strategie di intervento in grado di trattare il fenomeno della dismissione, coniugando crescita e attenzione al consumo di suolo. Tema, quest'ultimo, divenuto centrale nelle strategie di molti piani urbanistici¹ a causa del suo crescente e progressivo aumento². Molti scali ferroviari condividono il medesimo destino di dismissione delle aree industriali e, in maniera

¹ Obiettivi di contenimento e riduzione del consumo di suolo sono dichiarati nelle relazioni del PGT di Milano del 2009 e riproposti dalla nuova amministrazione nel *Documento politico di indirizzo per il governo del territorio* (Comune di Milano, 2011)

² In Lombardia nel periodo 1999-2005 il territorio urbanizzato è cresciuto a ritmi di 13 ettari/giorno. Fonte: *Osservatorio Nazionale Consumo di Suolo. Primo Rapporto 2009*

analogia, la loro conversione a usi urbani costituisce un'opportunità per ripensare intere parti di città. I modi del loro recupero rappresentano tuttavia uno dei banchi di prova più complessi per le pubbliche amministrazioni: non solo per l'efficacia degli strumenti per il governo dei processi utili ad assicurare la *fattibilità* delle operazioni, ma anche per possibilità di garantire la *qualità dei progetti* e la conseguente natura degli spazi abitabili che tali processi generano.

Con riferimento a questo tema, alcune direzioni di lavoro appaiono particolarmente rilevanti: evitare approcci progettuali introversi e basati prevalentemente su logiche quantitative e di valorizzazione economica; considerare il progetto delle aree dismesse entro una visione strategica di scala urbana e al tempo stesso come opportunità per dare risposta a bisogni espressi dai contesti limitrofi; intendere il riuso come avvio di processi di trasformazione più estesi, assumendo la possibilità di sviluppo incrementale come tema di progetto; rafforzare, infine, il ruolo della regia pubblica per fare in modo che la valorizzazione economica sia bilanciata da attente valutazioni in merito alla qualità urbana necessarie per indirizzare efficacemente i progetti.

Affrontare i nodi critici sottesi a tali direzioni di lavoro significa in molti casi ripensare alla natura del progetto urbano e al suo ruolo entro il processo decisionale.

Gli scali ferroviarie dismessi a Milano: la natura delle aree e il processo in corso

Le vicende legate alla dismissione degli scali ferroviari milanesi rappresentano uno sfondo rispetto al quale osservare le questioni sopra accennate. Se da un lato consentono di evidenziare il delicato equilibrio tra esigenze di valorizzazione delle aree, fattibilità dell'operazione e indirizzi di pianificazione alla base dell'avvio del processo, dall'altro lasciano aperte molte domande circa i modi del loro sviluppo e, in particolare, circa il ruolo del progetto dell'assetto spaziale *come strumento dentro il processo* e non solo come traduzione a posteriori di decisioni prese sulla base di altri parametri.



Figura 1. Gli scali ferroviari a Milano.

Gli scali ferroviari a Milano sono sette: Farini-Lugano, Greco-Breda, Lambrate, Rogoredo, Porta Romana, Porta Genova, San Cristoforo (Figura 1). La ristrutturazione delle linee e il ridimensionamento delle strutture

di servizio ne ha ridotto l'utilizzo ai fini della mobilità e della movimentazione delle carrozze e di conseguenza ne è stata prevista la dismissione totale o parziale. Le aree degli scali, pari complessivamente a 1.300.000 mq, hanno caratteristiche e dimensioni eterogenee.³ Pur essendo tutti situati a corona in posizione intermedia tra città compatta e situazioni urbane meno dense, gli scali presentano differenti livelli di opportunità e di "strategicità" rispetto alle trasformazioni in atto nel contesto milanese: lo scalo di Porta Genova, ad esempio, è localizzato in un ambito urbano - zona Tortona - che negli ultimi 15 anni ha mutato il suo ruolo nella geografia delle centralità milanesi (Bolocan, 2009); lo scalo di Lambrate è prossimo alle università di Città Studi, alle aree solo in parte recuperate della ex Maserati a Rubattino così come all'enorme sistema ferroviario, anch'esso parzialmente dismesso, del comune di Segrate; lo Scalo Farini è collocato lungo l'asse che porta verso la nuova fiera di Rho-Però e la zona destinata a Expò; lo scalo Greco, invece, è intercluso tra infrastrutture in una situazione di non facile accessibilità e dunque apparentemente meno appetibile pur essendo prossimo a importanti centralità urbane. In generale, a differenza di altre tipologie di aree dismesse, oltre alla localizzazione in ambiti strategici semicentrali e in trasformazione, gli scali presentano altri elementi di interesse: l'elevata accessibilità data dalla presenza del tracciato ferroviario e delle connessioni al sistema di trasporto pubblico⁴; la scarsità di volumi edilizi presenti sull'area, spesso di scarso valore e raramente sottoposti a vincoli; e un livello di inquinamento dei suoli solitamente inferiore a quello di altre aree industriali.



Figura 2. Lo scalo di Porta Romana

³ Alcune aree oggi sono dei grandi vuoti urbani: la più grande è l'area dello scalo Farini, pari complessivamente a 650.000 mq, segue Porta Romana con 216.000 mq, entrambe caratterizzate dal mantenimento del tracciato ferroviario. Le altre sono progressivamente più contenute: la meno estesa è l'area di Rogoredo (22.000 mq).

⁴ Tutte le aree sono servite da stazioni ferroviarie esistenti o da stazioni della metropolitana, oppure saranno servite da stazioni di nuove realizzazioni.

La dismissione degli scali dà l'avvio nel 2005 a una procedura negoziale tra Ferrovie dello Stato, Comune di Milano e Regione Lombardia. Il processo per definire l'Accordo di Programma inizia quando ancora è in vigore il PRG del 1980 e ha tra gli obiettivi la redazione della variante urbanistica⁵ indispensabile per consentire il cambio di destinazione funzionale e rendere attuabili i contenuti degli accordi⁶. L'Accordo di Programma è lo strumento con cui governare le plusvalenze che Ferrovie dello Stato avrebbe ottenuto dal cambio delle nuove destinazioni d'uso. L'*Accordo Quadro per la riqualificazione delle aree ferroviarie dismesse ed il potenziamento del sistema ferroviario milanese*, firmato nel luglio 2005 dall'allora sindaco di Milano Albertini e poi ripreso nel marzo 2007 dal sindaco Moratti, prevede che le utilità delle trasformazioni siano reinvestite nel nodo di Milano con interventi sulle linee del trasporto pubblico ferroviario. Nel 2007 la conferenza dei rappresentanti insieme con la segreteria tecnica del comune redige la variante contenente "obiettivi, principi e regole che consentano di riqualificare tali aree ferroviarie mediante l'assegnazione alle stesse di nuove destinazioni funzionali"(Comune di Milano, 2009a), pubblicata nel contesto della procedura di Valutazione Ambientale Strategica nel dicembre del 2009⁷.

I materiali della Variante Urbanistica e le indicazioni relative a indirizzi, parametri dimensionali e volumetrie allegata all'Accordo di Programma si riversano nel PGT allora in fase di elaborazione⁸. Nella relazione dell'accordo si dichiara, infatti, la sostanziale aderenza agli indirizzi generali del piano in via di definizione e, in seguito, i contenuti dell'Accordo sono trasferiti nelle schede relative agli Ambiti di Trasformazione Urbana del piano (ATU) che riportano gli indirizzi e linee guida per la progettazione attuativa.

Ad oggi, tuttavia, il processo di definizione dell'Accordo di Programma non è stato completato. Alla sua chiusura mancano alcuni passaggi fondamentali: le controdeduzioni alle osservazioni fatte alla Variante allegata, la sottoscrizione della Conferenza dei Rappresentanti e l'approvazione del Consiglio Comunale. Allo stallo legato alle procedure della Variante annessa all'Accordo di Programma si è aggiunta la revoca del PGT da parte della nuova giunta milanese insediatasi nel maggio del 2011. Tuttavia nel Documento Politico di Indirizzo (Comune di Milano, 2011) si legge che il Comune "sta valutando l'opportunità di riprendere il procedimento dell'Accordo di Programma, abbandonato dalla precedente Amministrazione, al fine di pervenire ad un "accordo equo" tra la città e RFI, ove queste ultime pongano al centro il rispetto del territorio, impegnandosi in interventi sostenibili per dimensione e qualità".

Gli strumenti per orientare il progetto: intenzioni virtuose e criticità

Gli studi necessari per redigere la variante allegata all'Accordo di Programma sono stati tradotti, da un lato, in linee guida e indirizzi per la progettazione, dall'altro, in due suggerimenti per lo sviluppo dell'operazione su cui vale la pena soffermarsi. Si tratta di indirizzi orientati ad accompagnare la fase attuativa che entrano nel merito di alcuni contenuti rilevanti propri delle aree e che si fanno carico della coerenza delle operazioni e del raccordo con la pianificazione del settore urbano.

Le *schede degli ATU* rappresentano un interessante tentativo di costruire relazioni con il contesto limitrofo. Pur nelle differenze tra le aree, particolare importanza è data alle nuove connessioni viarie nel tessuto, attraverso schemi che ne indicano la collocazione, e agli spazi aperti, attraverso indicazioni sulle loro dimensioni (generalmente in misura non inferiore al 50% della superficie territoriale), sulla loro posizione nel lotto, più raramente sul loro carattere⁹. Altre indicazioni riguardano la previsione e la localizzazione di funzioni di eccellenza, le percentuali del mix funzionale e, ancora, le opere di protezione o mitigazione dal rumore laddove è previsto il mantenimento della linea ferroviaria. Anche se i testi della relazione descrivono l'assetto futuro delle aree, poco si dice della qualità dello spazio abitabile e della natura degli ambienti urbani da realizzare.

⁵ L'Accordo di Programma relativo alle aree ferroviarie si compone di tre prodotti: la Variante Urbanistica (comprensiva di tavole, norme e relazione tecnica illustrativa); l'atto deliberativo con il quale si regolamentano le garanzie e le plusvalenze e attraverso cui si redigono il contratto e le convenzioni (non è mai stato pubblicato); e l'allegato trasportistico che deve indicare dove sono localizzati gli investimenti generati dalle plusvalenze.

⁶ La legge 12/2005 che ha introdotto i Piani di Governo del Territorio (PGT) in Lombardia è approvata nel marzo 2005.

⁷ La Variante è redatta dal Settore Progetti Strategici, Servizio Grandi Riqualificazioni. Direttore: arch. Giancarlo Tancredi, Coordinamento progettazione urbanistica e procedure amministrative: arch. Michela Brambati.

⁸ La redazione del PGT di Milano inizia nel 2007 ed è adottato dal Consiglio comunale nel luglio 2010.

⁹ Alcune indicazioni di contenuto sono fornite, ad esempio, quando si parla nel caso dello scalo di Porta Romana di un "parco di natura compatta" (Comune di Milano, 2009b) (vedi figg.2-3).

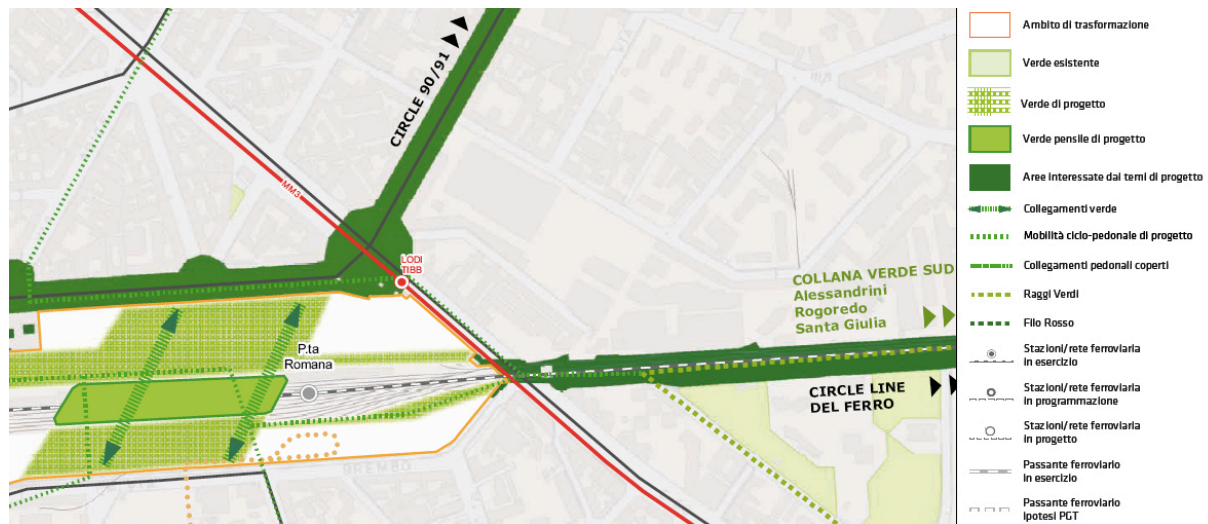


Figura 3. Estratto della scheda relative all'Ambito di Trasformazione Porta Romana, oggetto dell'Accordo

Un secondo tentativo di orientare la qualità del progetto presente nell'accordo è la proposta, superata per la verità, di forme di *perequazione interna*: "si propone pertanto una sorta di meccanismo perequativo interno tra le aree dell'Accordo di Programma, configurando comparti edificatori tra aree remote con lo scopo della migliore collocazione degli insediamenti funzionali e degli spazi pubblici" (Comune di Milano, 2009a). Era prevista, infatti, la possibilità di redigere due Piani Integrati di Intervento (PII) che comprendessero al loro interno, il primo, gli scali di Greco e di Farini, il secondo, gli scali di Porta Genova e Porta Romana, reso possibile dalla circostanza che tutte le aree erano almeno in origine di un unico proprietario. Ciò avrebbe consentito di realizzare dei "bilanci volumetrici" con una maggiore ampiezza di manovra e ripartire volumetrie non solo sulla base della fattibilità interna a ogni singola area, ma di poter considerare la possibilità, sulla base di un progetto, di lasciare inedificate alcune delle aree, destinandole a verde e/o a funzioni non remunerative. Questa possibilità, pur aprendo un campo interessante di lavoro, tuttavia, si è scontrata con la rigidità e i vincoli che essa avrebbe comportato in sede di vendita dove gli acquirenti avrebbero potuto essere molteplici. Un altro tentativo di perseguire la qualità della trasformazione è la proposta di ricorrere allo strumento del *concorso*: "per garantire la qualità del processo, governato in ogni caso da un ulteriore livello di pianificazione comunale, viene previsto, in fase di formazione delle proposte di PII, il ricorso a forme di selezione consensuale, orientando in tale modo i proprietari proponenti ad un approccio progettuale, tecnico e culturale elevato" (Comune di Milano, 2009a). Il Comune di Milano è reduce dalla recente esperienza dei concorsi per interventi di edilizia pubblica Abitare a Milano¹⁰ che ha prodotto risultati interessanti in termini di qualità dei progetti. La differenza sostanziale in questo caso riguarderebbe la proprietà delle aree, non più pubbliche ma acquisite da privati. A Milano un riferimento simile è il concorso fatto negli anni ottanta per le aree di Pirelli Bicocca (Bianchetti et al. 1986; Cagnardi, 1995).

Gli aspetti descritti sopra, pur nelle difficoltà incontrate, possono essere considerati tentativi virtuosi di orientare il progetto. Accanto ad essi, tuttavia, due temi appaiono particolarmente critici e complessi da trattare.

La *natura negoziale dell'avvio del processo* che ha fissato i parametri volumetrici è imprescindibile per consentire la fattibilità economica dell'operazione, tuttavia tale mossa rischia di rappresentare un limite dal punto di vista della resa tecnica del progetto. La procedura negoziale ha definito in primo luogo le volumetrie complessive ammesse espresse dalle aree degli scali ricondotti a usi urbani: generate da un indice analogo a quello utilizzato in altre aree urbane (0,75 mq/mq), esse sono pari complessivamente a 845.000 mq di slp variamente distribuiti negli scali¹¹. Si tratta di circa un sesto delle nuove volumetrie consentite dal piano adottato dalla giunta Moratti e ora in via di revisione. Queste volumetrie rappresentano la misura del valore delle aree e consentono la fattibilità economica dell'operazione di vendita e di reinvestimento da parte di FS. Rappresentano, inoltre, il dato apparentemente invariabile intorno a cui avviare altre operazioni, sia di tipo urbanistico - la specificazione degli indirizzi per la progettazione - sia di natura ancora negoziale - lo sviluppo dei ulteriori passaggi dell'accordo. Il punto è che, sebbene la precedente amministrazione abbia fatto alcune verifiche per valutare la sostenibilità urbanistica di tali volumetrie e che ora l'amministrazione attuale ne stia valutando una contrazione, appare sempre piuttosto rischioso trattare questi aspetti dal solo punto di vista

¹⁰ Si veda in proposito Aa. Vv., 2006.

¹¹ Le volumetrie ammesse variano dai 533/544.000 mq di slp (ipotesi di minima e di massima) previsti per lo Scalo Farini, ai 163/190.000 di Porta Romana, ai 9/17.000 dello scalo di San Cristoforo (Comune di Milano, 2009a)

quantitativo, senza esplicitare quali effetti sul progetto delle aree potrebbero avere differenti rapporti di densità edilizia.

Il rapporto tra pianificazione ordinaria e progetto degli ambiti di trasformazione appare un ulteriore nodo critico. Una delle criticità principali per il proseguimento della vicenda riguarda certamente le condizioni del mercato attuali. Rispetto alla data di avvio dell'Accordo di Programma le condizioni sono cambiate: la crisi immobiliare è evidente da tempo nella stagnazione relativa di prezzi e transazioni e nella crisi finanziaria di importanti operatori milanesi (Bolocan, Bonfantini, 2007). Diverse operazioni sono ferme, altre sono partite ma le incertezze del mercato lasciano aperti gli interrogativi sull'effettiva domanda: "si tratta di un processo che riguarda sia l'edilizia residenziale, sia quella terziaria e che appare destinato a far tramontare definitivamente l'illusione che negli ultimi dieci anni ha fatto coincidere lo sviluppo urbano con la crescita edilizia" (Comune di Milano, 2011). Il recupero di aree industriali, comprese quelle ferroviarie seppure in misura inferiore ad altre, deve incorporare gli oneri di bonifica che non solo fanno aumentare i prezzi e necessitano ai fini della sostenibilità economica dell'operazione di volumetrie maggiori, ma sono anche alla base del mancato avvio di molte operazioni analoghe (si pensi a Rogaredo Montecity o alle aree dei Gasometri in Bovisa). Ciò fa sì che appaiano più appetibili altre aree di dimensioni più contenute entro il tessuto urbano consolidato che il precedente PGT ha reso più facilmente trasformabili grazie a indici convenienti, ad uno snellimento consistente delle procedure edilizie che limitano la necessità di ricorso a pianificazione esecutiva. Si tratta di un tema certamente di non facile risoluzione, che mette in luce la necessità di un quadro e di una visione di insieme capace di riflettere sugli effetti di "progetti non espliciti" che queste regole sulla progettazione "ordinaria" possono riversare anche sugli ambiti di trasformazione urbana.

Temi di lavoro, progetti per decidere

Le schede degli ATU, ci segnala l'amministrazione, sono l'esito di attività progettuali svolte in sede di definizione delle scelte. Le schede sono strumenti di indirizzo a cui devono necessariamente seguire fasi di approfondimento progettuale e che, intenzionalmente e ad eccezione delle volumetrie, non vogliono essere troppo vincolanti, poiché, in condizioni di estrema incertezza come quelli attuali, rischierebbero di ingessare interessi e volontà di procedere. Tuttavia, resta aperta la questione di come orientare il progetto in modo che fin da subito siano chiari la strategia generale complessiva e gli obiettivi in termini di qualità urbana e tipi di spazi abitabili.

Se si entra nel merito di possibili sviluppi progettuali sulle aree, alcuni temi appaiono particolarmente rilevanti, non solo perché rendono gli scali aree di progetto più complesse e problematiche di altre, ma anche perché questi temi potrebbero essere potenzialmente generativi di soluzioni innovative.

Un primo tema ha a che vedere con la *morfologia degli scali*. Essi non sono semplici "lotti": la loro forma, spesso complessa da trattare, dovrebbe essere intesa non come incidente da minimizzare ma come risorsa fisica e "storica" per sperimentare progetti che non replichino modelli insediativi banali e standardizzati;

un secondo tema riguarda il *mantenimento parziale della funzione ferroviaria*. Nei documenti si parla della rilevanza dell'accessibilità o del bisogno di misure di mitigazione e/o protezione acustica. In sede di progetto tuttavia l'accessibilità su ferro e la presenza della linea dovrebbero essere considerati ingredienti per immaginare differenti modi di abitare e riportare il progetto del singolo scalo alla dimensione urbana, dove non addirittura sovra-locale;

un terzo tema riguarda le *destinazioni funzionali* dell'area e al tempo stesso le dimensioni di alcune di esse. La relazione dell'Accordo di Programma e successivamente il PGT suggeriscono alcune "vocazioni" funzionali dei settori urbani e negli ambiti di trasformazione urbana. Senza voler aumentare la coerenza nella previsione delle funzioni, un campo di sperimentazione interessante riguarda la riflessione intorno alla proposta di alcune "funzioni innesco", progettando processi di trasformazione più che disegni di assetto compiuti, immaginando sviluppi incrementali ed evitando di ridurre la nozione di tempo nel progetto a mera successione di fasi di realizzazione.

Questi temi di progetto pongono l'accento sull'eccezionalità di queste aree. La complessità delle questioni che sollevano inoltre richiama la necessità di tornare a riflettere sugli *strumenti per orientare il progetto* (e non solo il processo) in misura maggiore e diversa dalle schede di indirizzo, agendo efficacemente in quel terreno intermedio tra pianificazione e progetto e garantendo sia la qualità che la fattibilità della realizzazione. Mi riferisco in particolare al ruolo del progetto come strumento "per decidere" (Infussi, 2008) e come dispositivo a disposizione dell'amministrazione per dirigere in maniera più consapevole e tecnicamente competente il confronto con gli attori del processo. Le invarianti dimensionali sono fissate sulla base di indici e di valutazioni economiche, mentre gli aspetti formali relativi alla natura degli spazi abitabili sono demandati a successivi confronti in sede di pianificazione negoziata (si prevede che la pubblica amministrazione discuta con i futuri proprietari i contenuti di PII di iniziativa privata). Uno dei rischi di questa procedura è che tale negoziazione, se avviene come reazione a una proposta di un soggetto privato che difficilmente può farsi carico di strategie di scala urbana, avvenga dentro i confini della singola area oggetto di intervento, perdendo di vista non solo la

coerenza con il quadro di insieme ma anche con i contesti limitrofi. La storia dei PRU milanesi è significativa a tal proposito.

A fronte di ciò, vale la pena interrogarsi sulla necessità di praticare in altra maniera una *fase esplorativa progettuale* che sia precedente la redazione dei PII, intendendola come strumento operativo dentro il processo decisionale, esplicitando a priori gli obiettivi che si vogliono raggiungere in termini di qualità dello spazio abitabile e se necessario capace in qualche misura anche di rimettere in discussione volumetrie.

La negoziazione alla base dell'avvio del processo che fissa le quantità forse agevola le concertazioni, ma rischia di non tenere in dovuto conto gli effetti spaziali che questa produrrà se non è accompagnata da visioni del futuro delle aree anche in merito alle loro caratteristiche morfologiche e dimensionali. La complessità delle aree in oggetto, inoltre, sottolinea l'importanza di esercitare una pratica progettuale capace di esplicitare scenari possibili anche sulla base di avvio di realizzazioni solo parziali sulle aree a fronte di una visione complessiva del destino degli scali. In questi termini il masterplan, inteso come pratica esplorativa che costruisce visioni del futuro possibile (non vincolistiche, né definitive), esercitata da chi è chiamato a decidere dello sviluppo della città, può essere lo strumento utile per indirizzare le scelte, dotarsi di strumenti per non subire interessi particolaristici e orientare in maniera più efficace questo genere di trasformazioni. Restano aperte molte questioni sia di natura sostanziale (il modo di intendere questo strumento, spesso riduttivo e confuso con un planivolumetrico) che procedurale (non ha valore legale né è previsto per legge) e la sperimentazione sul modo di declinare questo livello di progettazione "intermedia" come strumento per decidere non si è ancora consolidata¹². Proprio per questo l'occasione delle aree ferroviarie dismesse milanesi potrebbe costituire un interessante banco di prova.

Bibliografia

- AA.VV. (1990), "Territori abbandonati", numero monografico di Rassegna, n. 42
- Aa.Vv. (2006), "Abitare a Milano. Dal Piano ai concorsi", allegato alla rivista *Abitare*, n. 459
- Bellotti R., Gario G., (a cura di, 1991). *Il governo delle trasformazioni urbane: analisi e strumenti*, Franco Angeli, Milano
- Bianchetti C., Infussi F., Ischia U., Secchi B. (a cura di, 1986), *Progetto Bicocca. Concorso internazionale di progettazione urbanistica e architettonica ideato e realizzato per iniziativa delle Industrie Pirelli S.p.A.*, Electa, Milano
- Bolcan Goldstein M. (2009), *Geografie milanesi*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna
- Bolcan Goldstein M., Bonfantini B. (2007), *Milano incompiuta. Interpretazioni urbanistiche del mutamento*, FrancoAngeli, Milano.
- Bobbio L. (1999), "Riconversione delle aree dismesse: aggiornamento e spunti di riflessione" in *Urbanistica Informazioni*, n. 164, 1999.
- Bruzzese A., (2007). "Gli elementi del Master Plan" in *Territorio* n.40
- Cagnardi A., (1995). "Il progetto Bicocca per Milano" in *Casabella*, n. 626
- Comune di Milano, Direzione centrale sviluppo del territorio, Settore Progetti Strategici (2009a), 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 Direzione centrale sviluppo del territorio, Settore Progetti Strategici (2009b), 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. Linee Guida allegate alle NTA.
- Comune di Milano, Assessorato allo sviluppo del Territorio, (2010), Relazione generale del Piano di Governo del Territorio
- Comune di Milano, Assessorato urbanistica, edilizia privata, (2011). Informativa alla Giunta Comunale in merito al Documento politico di indirizzo per il Governo del Territorio, 13 ottobre
- Dansero E., Giaimo C, Spaziantè A. (a cura di, 2000), *Se i vuoti si riempiono. Aree industriali dismesse: temi e ricerche*, Alinea, Firenze
- Gregotti V. (1990), "Aree dismesse: un primo bilancio" in *Casabella*, n. 564
- Infussi F. (2007), "L'esplorazione di un'opportunità e l'orientamento di un processo" in *Territorio* n.40

¹² Relativamente al modo di declinare l'idea del masterplan in questa accezione, si vedano due esperienze condotte dal Diap-Politecnico di Milano tra il 2005 e il 2007: la prima è il lavoro svolto nell'ambito degli studi preparatori del Comune di San Donato Milanese per la redazione dei progetti per le aree centrali (Infussi, 2008); la seconda è la redazione del Masterplan per le aree dei gasometri della Bovisa svolta in collaborazione con i dipartimenti Best e Dpa. Materiali e riflessioni intorno alla vicenda si trovano nel servizio curato da Infussi F., Bruzzese A., Cognetti F., *Una città della scienza e per i giovani a Bovisa*, in *Territorio* n.40/2007 e in particolare in Infussi, 2007 e Bruzzese, 2007.

Infussi F. (2008), “Progetti per decidere: velocità, scopi e forme” in *Urbanistica* 136

Lynch K. (1992), *Deperire: rifiuti e spreco nella vita di uomini e città*, Cuen, Napoli

Secchi B. (1984), “Un problema urbano: l'occasione dei vuoti” in *Casabella*, n. 503

Spaziante A., Ciocchetti A. (2006), *La riconversione delle aree dismesse: la valutazione, i risultati*, Franco Angeli, Milano