

Il  
giorno  
che

**L' ISLANDA**

arrivò in

**STAZIONE CENTRALE**

**//** Architetture Multitasking per spazi di attesa **//**

POLITECNICO DI MILANO  
SCUOLA DI ARCHITETTURA E SOCIETÀ'  
**LAUREA MAGISTRALE IN ARCHITETTURA DEGLI INTERNI E  
DELL' ALLESTIMENTO**  
RELATORE: PIERLUIGI SALVADEO  
CORRELATORE: MARCO LAMPUGNANI  
CHIARA BIANCHI\_ MATR 755291





## INDICE

1//	Abstract
2//	La stazione Centrale:breve storia
3//	Abitare la città:istruzioni per l'uso
4//	Ricerche
5//	Il progetto
7//	Drammaturgie aeree
8//	Esposizione in gravità
9//	Librerie di Stazione
10//	Bibliografia



La Stazione Centrale di Milano oggi è la seconda stazione italiana per flusso giornaliero, dopo Roma Termini; circa 300 000 mila persone attraversano ogni giorno la stazione, un numero che se idealmente paragonato alle 297 575 persone che compongono la popolazione dell'Islanda, porta a intendere questi numeri non come dei semplici dati statistici, ma come una vera popolazione, il cui transitare diventa atto abitativo dotato di una temporalità flessibile e mutevole dettata dai ritmi di uso giornalieri della stazione e della città.

La stazione Centrale è stata quindi considerata come un grande filtro tra la città e il viaggio, territorio poroso da cui ogni giorno transitano quindi non solo uomini e donne, intesi come numero, ma passano con loro dati, informazioni, conoscenze, capacità e interessi

Le risposte in termini di attività e possibilità proposte dalla stazione Centrale mettono in evidenza una situazione rigida, incapace di formulare soluzioni adeguate alla complessità di esperienze e alle diverse temporalità messe in gioco dalla stazione.

Sono state quindi inseriti degli apparati dinamici, che utilizzando gli algoritmi esistenti di flusso e di tempo, propongono nuove strategie abitative di tipo multitasking<sup>1</sup> capaci quindi di sovrapporre all'attesa nuove pratiche sociali, affermazione di una libera espressione individuale e collettiva, proponendo un tempo ludico, dinamico, pronto ad adattarsi alle diverse esigenze di chi attraversa e abita la stazione Centrale.

---

<sup>1</sup>// LESSICO TECNICO // Sistema Multitasking // In informatica, un sistema operativo con supporto per il multitasking (multiprocessualità) permette di eseguire più programmi contemporaneamente.



## LA STAZIONE CENTRALE// Breve storia //2

La prima Stazione centrale di Milano viene progettata e iniziata sotto gli austriaci, inaugurata nel 1857, con sei binari e la tettoia che li protegge, con una lunghezza di 233 metri, una larghezza di 40, una superficie coperta di 9.340 metri quadri, è la prima Stazione centrale di Milano e la più grande d'Italia.

Tra il 1885 e il 1891 la linea ferroviaria milanese viene dotata di una circonvallazione per collegare le linee in arrivo a Porta Sempione, Rogoredo, Porta Romana e Porta Garibaldi.

Nel 1905 Con la revoca delle concessioni ferroviarie a tutte le società private, e l'assunzione da parte dello Stato dell'esercizio della rete ferroviaria nazionale, nascono le Ferrovie dello Stato.

Il primo giugno 1906 viene inaugurato il traforo del Sempione; Milano viene così collegata con il nord-ovest dell'Europa e assume l'importanza di un nodo centrale per i traffici del Paese. Con questa linea entra in funzione la trazione elettrica anche sui lunghi percorsi internazionali.

La vecchia Stazione centrale non basta più. Da un traffico di circa 150 treni al giorno nell'epoca della nascita, si è passati in questi anni a oltre quattrocento.

L'amministrazione comunale, a seguito dei nuovi piani urbanistici che indicano le future linee di espansione della città, pone mano al riordino generale delle linee, e nel 1906 è indetto il primo concorso per la facciata della nuova Centrale.



Al programma del concorso vengono allegati dei dettagliati progetti dimensionali e funzionali della nuova stazione, predisposti dai tecnici delle FF.SS., che già definivano gli spazi per gli arrivi e le partenze, l'atrio centrale della biglietteria, ecc., ed anche la presenza di un grande albergo: questi piani non lasciavano quindi ai concorrenti molti spazi, salvo per la parte architettonica/decorativa.

Dopo sette mesi si riunì la commissione designata a giudicare i progetti, presieduta dall'architetto milanese Camillo Boito, preside dell'Accademia di Belle Arti; la commissione scartò ben dieci dei diciassette progetti presentati perché "non soddisfano alle condizioni del programma o non rispondono nel loro insieme alle esigenze dell'arte applicata allo speciale soggetto", e non aggiudicò né il primo né il secondo premio, pur segnalandone due progetti come i più meritevoli.

Passarono più di quattro anni prima che fosse bandito, nel settembre del 1911, un nuovo concorso, e nel frattempo il progetto di base fu rivisto in diverse parti (fu per esempio eliminato l'albergo incluso nella stazione), anche se rimase una forte definizione degli spazi e delle dimensioni.

I progetti presentati al secondo concorso furono ben quarantatré, giudicati da una commissione ancora presieduta da Boito; anche questa volta ne furono selezionati sette, dai quali estrarre i quattro da premiare. Alla fine degli esami la commissione fu unanime nell'assegnare il primo premio al progetto intitolato "In motu vita" di Ulisse Stacchini, ed il secondo al progetto "Per non dormire" di Boni e Redaelli. Tra i progetti troviamo un giovanissimo **Antonio Sant'Elia** che elabora per la seconda partecipazione dello studio **Cantoni** un monumentale organismo in ferro e vetro sorretto da strutture litiche, fortemente influenzato dai modelli di Otto Wagner.

Da una serie di varianti alla successiva fase di valutazione dei costi di costruzione e dei compensi per il progettista, cominciarono a manifestarsi pesanti divergenze di opinione fra Stacchini e la direzione delle FF.SS, tanto che nel febbraio del 1914 essa deliberò di abbandonare il progetto di variante, e di troncare ogni rapporto con il progettista, e tramite un nuovo concorso, delineare la forma e la decorazione del fabbricato esterno. Ma il Comune non era propenso a questa soluzione riduttiva; dopo una serie di dibattiti si arrivò ad una convenzione definitiva con l'architetto, ed alla redazione di un terzo progetto (inizi del 1915). Pochi mesi dopo, l'entrata in guerra dell'Italia blocca l'inizio di concreti lavori di costruzione, dando per altro tempo a Stacchini di perfezionare il progetto ed i disegni, e di presentare nell'agosto del 1917 un grande modello in gesso (scala 1:50) dell'intera facciata.

Finita la guerra, superato un lungo periodo di crisi del paese e delle Ferrovie dello Stato, si arrivò nell'agosto del 1924 all'approvazione del progetto definitivo, non prima di aver tardivamente inserito un'ulteriore importante variante, cioè la realizzazione delle grandi coperture a tettoia che oggi caratterizzano la stazione, al posto delle pensiline che fino a quel momento erano state previste.

I lavori poterono finalmente riprendere nel dicembre del 1924, terminando la con una grande cerimonia d'inaugurazione nel maggio del 1931; se sembrerebbe che la vicenda già lunga della Stazione Centrale termini con la sua inaugurazione, nei fatti fin da subito, il progetto della Stazione Centrale deve affrontare problematiche di varia natura, da problemi di sottodimensionamento a quelli derivati dal difficile accesso ai binari, che porteranno Stacchini e l'ente delle ferrovie a numerose varianti e scontri, per un periodo di dibattiti che si affievoliranno solo negli

anni '70, quando la grande Stazione ormai entrerà a far parte di un tessuto sedimentato.

Da una parte le grandi trasformazioni in una città industriale e dall'altra il tema della modernità, della funzionalità, accendono una serie di polemiche sul suo eccesso di decorazioni, soprattutto nel confronto con le nuova stazione ferroviarie nascenti come la stazione fiorentina di Santa Maria Novella del gruppo toscano guidato da Michelucci o di Roma Termini, inaugurata nel 1947.

Non sono sole le problematiche di tipo estetiche a incontrare dissensi verso questa grande opera, ma anche come accennato prima, ai problemi scaturiti dalle scelte distributive iniziali, appartenenti a vecchi schemi ormai incapaci di rispondere in maniera adeguata a una società in forte crescita.

Nel 1941 Mario Palanti propone in maniera " autogestita", un progetto che cerca di superare il grande dislivello di 9 metri, intervenendo invece che con scale mobili, con due grandi rampe poste longitudinalmente nella Galleria delle Carrozze, che con una pendenza del 9 % portano il viaggiatore a un nuovo livello posto sul perimetro del grande atrio della biglietteria.

Stacchini risponderà scrivendo lui stesso al giornale, giudicano come "oscenità" la scelta architettonica delle rampe, che avrebbero "menomato la monumentalità dell'edificio". <sup>2</sup>Inoltre, aggiunge come anche delle scale mobili "anche in questo caso, l'estetica del salone verrebbe sconvolta da un intervento così brutale" e, in riferimento alle problematiche fisiche che le gradonate comportano, anche in relazione a passeggeri con bagaglio è un riferimento ad altre stazioni, come quella di New

---

<sup>2</sup> G. Angeleri, C. Columba, *Milano Centrale, storia di una stazione*, Edizioni Abete, Roma, 1985, pg. 20

York, dove il dislivello tra città e binari, è di due piani.<sup>3</sup>

La soluzione proposta dall'architetto Palanti viene presto scartata dal gruppo delle ferrovie, per motivi principalmente formali (le rampe avrebbero tagliato completamente tutte le grandi aperture e per secondari motivi di funzionamento della biglietteria.

Le ferrovie però comunicano all'architetto la decisione finale di iniziare i lavori nel grande atrio, introducendo due scali mobili che avrebbero notevolmente migliorato la funzionalità dell'edificio, anche se, lo scoppio della seconda guerra mondiale, ferma tutti i progetti.

Con la fine della guerra, l'Italia che guarda alla ricostruzione del Paese, cerca uno spirito nuovo con cui ripensare e riformulare alla città; nel 1947 decolla in concorso per la facciata inconclusa della stazione di Roma Termini; ai progettisti viene chiesto ora di guardare a una stazione che risponda principalmente alla funzionalità dell'apparato.

**Pierluigi Nervi** condanna le scelte stilistiche delle prime stazioni " (gli architetti) (...) non avrebbero sperperato materiali, mano d'opera, preziose aree cittadine, nella ricerca di una monumentalità che si è tradotta in una falsa e stucchevole enfasi retorica, fortunatamente non osservata, né dell'affrettato viaggiatore in partenza, né da quello, stanco ed annoiato, in arrivo".<sup>1</sup>

Gli anni cinquanta rappresentano per la città un periodo di intenso cambiamento che va a configurare una parte del tessuto urbano: i progetti della Torre Velasca e del Grattacielo Pirelli enfatizzano il dinamismo

---

<sup>3</sup> G. Angeleri, C. Columba, *Milano Centrale, storia di una stazione*, Edizioni Abete, Roma, 1985, pg. 45

architettonico. È l'affermazione di una nuova modernità della città, che si è lentamente costruita dopo gli anni trenta, dove nel dopoguerra gli architetti iniziano a tradurre in termini spaziali le loro teorie razionaliste.

Dopo il successo del concorso romano, le ferrovie italiane decidono quindi di proporre un secondo concorso nazionale di idee per la soluzione degli accessi della Stazione per adattare l'infrastruttura all'evoluzione della città e con il pretesto per ripensare alla viabilità circostante nell'ottica dello sviluppo della metropolitana, la cui "linea uno" apre i cantieri in Via Monterosa nel 1957, per collegare la Stazione Centrale nel 1964.

Guido Minoletti e Eugenio Gentili propongono una visione radicale, modernista e avanguardistica per la stazione, riassunta nel motto "Milano Dopodomani".

L'innovazione consiste nella demolizione completa della Galleria delle Carrozze, con la realizzazione al suo posto di un edificio lamellare con un grande edificio lamellare alto 160 metri, che staccato dal corpo principale avrebbe ospitato 41 piani di uffici;

L'intenzione è che la piazza Duca d'Aosta e la stazione che la domina diventino un tutt'uno, connettendosi con la rete dei trasporti metropolitani mediante una piattaforma e un accesso riservato alle automobili.

All'ambizione smisurata di Stacchini di fare della stazione un pantheon ferroviario, Minoletti propone una visione più razionale e più moderna, scommettendo sull'accelerazione del movimento urbano, con la necessità di strappare la stazione alla logica ferroviaria del XIX secolo legandola, invece, ai fenomeni emergenti di una nuova civiltà urbana: quella della velocità, dell'automobile e della massificazione dei trasporti.

Anche se si tratta del progetto vincitore del concorso, non viene portato a termine a causa della mole di lavori che avrebbe richiesto la sua realizzazione.

Un altro progetto presentato è quello proposto da **Vittoriano Viganò**, che propone due varianti al tema; la prima prevede la creazione di due piazze laterali sopraelevate, con il calpestio coincidente con la quota dei binari, raggiungibili mediante delle rampe. Nel secondo invece, una grande piastra abbraccia le aree circostanti, terminando a cuneo all'imbocco di via Pisani; il sistema vuole eliminare completamente quella che viene definita " la torta architettonica"<sup>4</sup> voluta dallo Stacchini, enfatizzando invece le grandi coperture di ferro e vetro; a tale proposito viene pensato un nuovo immenso arco trasparente che dominava la nuova piazza.

Sfociato di fatto nel nulla, il concorso del 1952, le ferrovie italiane decidono quindi di procedere con la realizzazione delle scale mobili, lavori che si concluderanno nell'agosto del 1955. Il grande atrio della biglietteria cambia così radicalmente aspetto, viene ora diviso in due; sull'asse centrale viene demolita parte della pesante muratura per la realizzazione del passaggio, attraverso una grande portale architravato che riprende il partito decorato dei due portali che inquadrano le gradinate laterali.

Il contrasto tra la stazione storica di Stacchini e l'evoluzione del quartiere circostante, segnato dal completamento del Grattacielo Pirelli, e dall'affermazione del progetto del nuovo centro direzionale tra la Stazione Centrale e la nuova stazione di Porta Garibaldi, inaugurata nel 1956 e distante dai primi solo 1.100 metri, rappresenta una leva

---

<sup>4</sup> G. Angeleri, C. Columba, *Milano Centrale, storia di una stazione*, Edizioni Abete, Roma, 1985, pg. 33

d'immaginazione e di proiezione urbana per la trasformazione di Milano Centrale.

Lo sviluppo dell'aviazione civile e commerciale porta l'amministrazione ferroviaria a richiamare nel 1958 gli architetti Minoletti e Gentile affinché riprendano in mano il loro progetto *Milano Dopodomani* senza metterne in discussione la possibilità di un immenso edificio, ma integrando questa volta un elemento aggiuntivo: il trasporto aereo.

Il progetto rinominato "**Milano Air Terminal**", vede l'aggiunta di un eliporto in grado di rispondere ai nuovi collegamenti tra aeroporto e centro città, attraverso una nuova linea ferroviaria con Malpensa.

Per concludere, dopo decenni di dibattiti e critiche, coincisi con una tetra stagione di decadenza anche sociale del quartiere, negli anni '80 la Stazione entra a far parte di quei luoghi "sacri" della città milanese; da cui un suo nuovo utilizzo, da quello della sua immagine, dove atri, absidi, saloni e anfratti vengono fotografati da Helmet Newton insieme a modelle in pellicce di costo esorbitante, o ancora location di moda, con la prima sfilata organizzata da Trussardi sui marciapiedi del binario 21.

Ma vi è anche un altro fattore che incide fortemente nell'immaginario della Stazione, è l'invasione silenziosa di tribù e individui che abitano la stazione, come ultima via di fuga dalla società.

Un nuovo capitolo per la Stazione Centrale si aprirà con il grande progetto di GrandiStazioni inaugurato nel 2008, traducendo in ultima istanza, i grandi cambiamenti della nuova società moderna dell'inizio del nuovo secolo.







<<la città è un gioco da utilizzare a proprio piacimento,  
uno spazio da vivere collettivamente e dove sperimentare  
comportamenti alternativi, dove perdere il tempo utile  
per trasformarlo in tempo ludico-costruttivo(..)  
bisognava sperimentare la città come un territorio  
ludico. Bisognava costruire delle avventure.>><sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Francesco Careri, *Constant. New Babylon, una città nomade*, Universale di Architettura, Torino, 2001

<< Servizi, reti informatiche, sistemi di prodotti, componentistica ambientale, microclimi, informazioni commerciali e soprattutto strutture percettive (...) essi sono contenuti dall'architettura, ma che non sono rappresentabili con i codici figurativi dell'architettura>><sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> Andrea Branzi, *Modernità debole e diffusa, Il mondo del progetto all'inizio del XXI secolo*, Skira, Ginevra-Milano, 2006, pg 12

*<<La città contemporanea è costituita da una sorta di plancton di informazioni, servizi, prodotti e relazioni, in continua evoluzione. Flussi ingovernabili che attraversano le strutture, creando uno scenario mobile, spesso immateriale, che non coincide più con il paesaggio rigido dell'architettura e con i suoi codici formali." <sup>7</sup>*

---

<sup>7</sup> Andrea Branzi, *Modernità debole e diffusa, Il mondo del progetto all'inizio del XXI secolo*, Skira, Ginevra-Milano, 2006, pg 23

<<La facilità di spostamento prima in treno poi in aereo  
e con l'automobile, introduce negli ultimi decenni  
modelli di vita completamente nuovi; l'individuo può  
identificare il suo habitat con il suo sacco a pelo o  
anche con una valigia; con una carta di credito, la casa  
è ovunque>><sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> *Ranalli* in el libro Teyssot Georges, *Paesaggio d'interni*, Milano, Electa, c1987, (pubbl. in occasione della mostra: Il progetto domestico), p.111.

*<<L'architettura è chiamata a farsi opera aperta in grado  
di dialogare con il fattore tempo e a parlare, a  
comunicare con chi la attraversa: a riferirsi non ad  
un'unica storia ma a molteplici intrecci; a trovare  
modalità di innesto e partecipazione alla stratificazione  
trovata >><sup>9</sup>*

---

<sup>9</sup> (Sara Marini, "Nuove Terre, architetture e paesaggi dello scarto" –pg.23)



*"Gli ambienti sono invisibili  
Il loro rapporto con le gerarchie sociali  
Il loro scollamento con il comportamento degli individui  
Sfugge a una agevole percezione"<sup>10</sup>*

Ugo la Pietra, nel 1976 in una serie di interventi che vedono protagonista la monumentalità della Stazione Centrale, introduce la riflessione sul rapporto tra una città solida, rigida, statica, contrapposta al dinamismo degli individui e a una riappropriazione dello spazio urbano rispetto alle "impostazioni" rigide della città.

Proporre una tesi in Stazione è una presa di posizione rispetto a queste tematiche, riconoscendo nella Stazione, un organismo estremamente rigido, incapace di rispondere alla molteplicità dell'esperienza reale.

L'individuo di oggi vive in maniera completamente diversa da come si viveva solo 10 anni fa; l'affermarsi delle nuove tecnologie anche nella quotidianità sicuramente hanno inciso primariamente in ciò, creando un cortocircuito tra gli spazi rigidi della città e le nuove temporalità messe in campo dalla tecnologia.

La possibilità data all'individuo di poter utilizzare con nuove dinamiche veloci, lo spazio classico, lavorando da casa, incontrando amici in piazze virtuali e così via, ha portato ad abbandonare una sedentarietà a favore di una sorta di nomadismo, in cui le funzioni della città vengono completamente sovvertite da tempi e modalità trasversali di uso degli spazi.

In questa logica anche il tempo, dettato dalla velocità dei trasporti, ma anche dello scambio di informazioni e

---

<sup>10</sup> Ugo La Pietra, *Abitare la città : ricerche, interventi, progetti nello spazio urbano dal 1962 al 1982* Alinea, Firenze 1983 pg 222



dati, porta a delle modalità di un uso multitasking, portando allo stesso tempo a poter fare più azioni contemporaneamente, alterando il senso tradizionale del tempo che in questo caso viene dilatato; questa nuova dimensione ha caricato di significato delle soglie temporali che prima avevano altri significati; il tempo del passaggio, del movimento, i tempi dei trasporti, dell'attesa, assumono nuovi significati in quanto diventano anch' essi "spazi abitabili".

Alla città solida e rigida viene quindi a delinearci una città "leggera", mutevole, costituita da informazioni, servizi, prodotti, relazioni, merci, che hanno come carattere principali quello di essere ingovernabili, creando degli scenari mobili e temporanei, in grado di caricare di significato brani della città e di riscriverne di nuovi di volta in volta, seguendo logiche allestitivo rispetto a criteri di tipo classico.

La città costruisce così di volta in volta degli scenari abitabili, dalle temporalità mobili, che puntano a un alto grado di esperienzialità, ovvero mirano a proporsi come eventi significativi, sovvertendo il ruolo dell'abitante con quello dello spettatore.

In questo senso cambia il ruolo dell'individuo, che si trova a navigare in un palinsesto esperienziale di cui è lui stesso autore, riscrivendo di volta in volta nuove "avventure urbane"; egli diventa così << autore, promotore e attore di eventi impreveduti >><sup>11</sup>

Spettacolo e spettatori, città e attori costituiscono uno scenario mutevole, che vede nel tempo la chiave di lettura; le performance urbane sottendono a criteri di teatralità sono caricate di una temporalità propria, costruendo così un paesaggio estremamente mutevole, caricando significati in luoghi della città per poi passare velocemente a nuovi.

---

<sup>11</sup> Cit in B.Zevi, Archigram beat. Inventano l'Instant City, in "Cronache di architettura", vol.VIII, n.768, 1978 in Archigram / Metabolism, Utopie degli anni Sessanta, pg 85

In questo contesto l'architettura si identifica in qualcosa di assolutamente reversibile, mobile, la sua programmabilità va riscritta in termini di flessibilità e dinamismo, come vanno riscritti i luoghi e gli spazi, non in quanto coordinate fisiche ma in quanto entità incrocio di dati ed esperienze e di nuove forme di comunicazione.

In questo caso quindi occorre pensare più che in termini di funzione e forme, in termini di spazio e variabili, ammettendo la possibilità di <<un'architettura evolutiva>><sup>12</sup> dove uso dello spazio è primariamente legato a un uso dinamico del tempo.

la natura di provvisorietà della città e il suo carattere continuo di riconfigurazione spaziale del proprio paesaggio e delle proprie strutture, diviene un dato imprescindibile del progetto, portandosi con se un'idea di un'architettura <<permeabile, reversibile e leggera>>.

---

<sup>12</sup> Andrea Branzi, *Modernità debole e diffusa, Il mondo del progetto all'inizio del XXI secolo*, Skira, Ginevra-Milano, 2006, pg 32



## **RICERCHE //4**

I casi studio che sono stati scelti fanno parte di una riflessione che intende raccontare un approccio metodologico affrontando una sintesi di quelle che sono entrate a far parte dei codici programmatici dell'esperienza Stazione Centrale:

Cedric Price//**Fun Palace** //

Cedric Price è uno dei primi architetti è alla base di molte ricerche degli anni '70, che hanno come punto in comune oltre che una forte propensione in termini di ludicità e appropriazione dell'uomo e del tempo libero.


Introducendo un'architettura modificabile, una modalità di intendere l'architettura come qualcosa di meccanico, in manutenzione, aprendo la strada a **elementi programmabili**, che nella loro genetica quindi aprono tematiche di un'architettura a tempo.

Il Fun Palace è un grande contenitore di attrezzature per il tempo libero , dove un sistema di complesso di attrezzature regolano luci, ambienti, movimentazione e spostamenti e sostituendo ai concetti di luogo di identità un apparato in << "manutenzione" in grado di sostituire l'architettura stessa >><sup>13</sup>

'  
"tutti gli elementi orizzontali - servizi, coperture, pavimenti, tutta l'attrezzatura ambientale (...) **dovevano essere transitori, mobili e interscambiabili**"<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> P.R Banham, Megastructure. Urban Futures of the recent past, Londra 1976 (trad. It. Le tentazioni dell'architettura. Megastrutture, Roma-Bari 1980, pg.95)

Archigram // 1964 // **Instant City** 

In questo progetto una serie di attrezzature mobili in grado di spostarsi da un luogo all'altro, come una sorta di "circo circense", dialogano con dei contesti urbani differenti, portandosi con se una << sofisticata attrezzatura urbana per mettere in scena lo "spettacolo architettonico">><sup>15</sup>

E' in questi anni che s'inizia a parlare di "evento" architettonico e non più di edificio o di struttura architettura; l'interesse nei progetti del gruppo Archigram è quello del ruolo delle città insediate: esse non sono messe in secondo piano dalle nuove attrezzature, ma le caratteristiche locali di ogni città in termini di attività e vitalità, contribuiscono a creare un evento sempre diverso.

---

<sup>15</sup> Archigram / Metabolism, Utopie degli anni Sessanta, pg 84

Constant // **New Babylon** 


L'utopica "New Babylon", teorizzata da Guy Debord e disegnata da Costant, è una città dinamica, popolata di "spazi di gioco" che consenta alla gente che li vive di liberare la propria creatività, sfuggendo alle costrizioni socio-culturali.

Disseminare la dimensione urbana di una serie di spazi "flessibili", aperti ad usi inattesi, poteva infatti diventare un potente strumento di affermazione e sviluppo dell'identità cittadina

L'esperienza della città assume significato nei termini del gioco, dell'uscire deliberatamente dalle regole e inventare le proprie regole, liberare l'attività creativa dalle costrizioni socioculturali, progettare azioni estetiche e rivoluzionarie che agiscano contro il controllo sociale.

*<<la città è un gioco da utilizzare a proprio piacimento, uno spazio da vivere collettivamente e dove sperimentare comportamenti alternativi, dove perdere il tempo utile per trasformarlo in tempo ludico-costruttivo(..) bisognava sperimentare la città come un territorio ludico. Bisognava costruire delle avventure.>>*

*<<quel giorno ho concepito il progetto di un accampamento permanente per i gitani d'Alba. Di una New Babylon dove di costruisce sotto una tettoia, con l'aiuto di elementi mobili, una dimora comune; un'abitazione temporanea, rimodellata costantemente; un campo nomade alla scala planetaria>>*

Lacaton & Vassal //2012 // **Palais De Tokyo** 

*<< Che cos'è il Palais de Tokyo? Un museo senza collezione. Uno spazio senza forma. Un tentativo di fare delle pratiche artistiche un'esperienza quotidiana >>*

Luogo sperimentale per l'arte contemporanea, inaugurato a Parigi il 22 gennaio 2002 e da allora alloggiato in un edificio semicircolare, a poca distanza dal Trocadero

E' stato concepito dagli architetti come uno spazio in grado di essere qualcosa di più a ciò che si andava mostrando, all'attività che si andava svolgendo, agli individui che l'avrebbero vissuta, concependo l'edificio come un vasto territorio aperto e disponibile a tutti gli usi, nello stesso tempo forum, atelier, luogo di spettacolo, piattaforma aperta a tutti gli interventi,

"il luogo si costruisce man mano che si utilizza. e' la sua frequentazione che gli dà forma, è il suo uso che determina la sua funzione."


"Siamo in un luogo che si trasforma ad ogni intervento d'artista. Deve essere dunque disponibile, pronto a tutto"<sup>16</sup>

Il Palais de Tokyo è stato volontariamente aperto al pubblico prima di essere ultimato. Si costruisce passo dopo passo, tra le esitazioni e il dialogo, senza un programma rigido di tipo classico.

---

<sup>16</sup> Elisabetta Cristallini "Palais de Tokyo: 10 domande a Marc Sanchez" in *LuxfLux.Museo Laboratorio di Arte contemporanea*



Philippe Ram// 2009 // **Domestic Astronomy** 

*<<Tutte cose scatenate da due elementi chimici. Non progetti lo spazio a partire dalle relazioni sociali o politiche, ma il contrario: progetti lo spazio dove ci sono le condizioni per sviluppare i rapporti sociali e politici.>>*

*<<A prima vista lo spazio sembra vuoto, un vacuum, ma con un microscopio, con un termografo, compaiono parametri invisibili. Scopri che qui l'aria è più fredda, là è più calda. Riduco lo spazio in scala microscopica per scoprire se esiste un altro ordine utilizzabile, un'altra dimensione. L'idea di supermodernità è collegata a questo. Si può passare da un ordine all'altro, non solo per rendere visibile l'invisibile, o reale l'ultravioletto, ma per ampliare la realtà. >><sup>17</sup>*

l'oggetto della pratica architettonica per l'architetto è il clima, considerato un mezzo, una risorsa. In tal senso, il *vocabolario meteorologico* descrive i fenomeni atmosferici - convezione, pressione, depressione, temperatura, calore, umidità relativa, riverbero - analizzandoli come fenomeni fisici e chimici in relazione a nuovi elementi costruttivi legati a fattori climatici quali ventilazione, riscaldamento, condizionamento, isolamento e radiazione ed esplorando nuovi campi della ricezione (tattile, olfattiva, ormonale, digestiva, respiratoria) a partire da elementi invisibili dell'ambiente come l'aria, gli ioni, le onde elettromagnetiche, la luce o le radiazioni.

---

<sup>17</sup> Tina di Carlo "Philippe Rahm. Interview ,Back to the future #34" in *Klats, Report on design*" n.4, autunno 2010

Brian Eno// 1978//**Music for Airport**//

La musica come arredamento. Gli ambienti come gigantesche scatole da riempire di suoni. La fine del concetto tradizionale di "ascolto" e la nascita di un nuovo genere di colonna sonora, studiata per accompagnare spazi, "ambient-music".

La musica diviene nient'altro che parte di un ambiente - con l'obiettivo di creare sonorità di sottofondo per le hall degli aeroporti, ma anche per le sale d'attesa, per i padiglioni delle mostre e delle gallerie d'arte. E' musica che spesso non supera le 100 battute al minuto e a volte risulta totalmente priva di parti ritmiche. Musica che nel rapporto simbiotico con lo spazio trova la sua principale ragion d'essere.

Il suono si sprigiona lentamente, è astratto, pittorico, mentale. Eppure non si limita a fare da "tappezzeria" al luogo, ma contribuisce a definirne la percezione, fin quasi a confondersi con esso. Tutto è soffuso, incorporeo, rarefatto.

L'ambiente prescelto è in questo disco è l'aeroporto, crocevia internazionale, punto d'arrivo e di partenza, luogo di incontri e di separazioni, di attese e di tensioni.

L'obiettivo di Eno è infondere nei suoi frequentatori un senso di calma e di speranza, stemperandone progressivamente lo stress. L'esperimento venne realmente effettuato per un periodo nel terminal dell'aeroporto LaGuardia di New York, pochi mesi dopo l'uscita del disco.



## IL PROGETTO //5

### Analisi //5.1 //

La Stazione Centrale di Milano, oggi è la seconda stazione italiana per affluenza giornaliera, dopo Roma Termini. Ogni giorno la stazione è attraversata da un flusso di **300 mila persone**<sup>18</sup>, un numero altissimo se paragonato all'aeroporto di Heathrow<sup>19</sup> primo in Europa per numero di passeggeri con un flusso di 84 269 persone al giorno, o se paragonato agli abitanti della sola Islanda, 319 575<sup>20</sup>

Questi numeri sono stati intesi non come dei semplici dati statistici, ma come una vera **popolazione**, il cui transitare diventa atto abitativo dotato di una temporalità flessibile e mutevole dettata dai ritmi di uso giornalieri della stazione e della città.

La stazione Centrale è stata quindi considerata come un **grande filtro** tra la città e il viaggio, territorio poroso da cui ogni giorno transitano quindi non solo uomini e donne, intesi come numero, ma passano con loro dati, informazioni, conoscenze, capacità e interessi.

Il passo successivo è stato quindi cercare di capire chi fossero questi abitanti, cercando di mettere in evidenza un profilo comune; la Stazione Centrale è un punto importante di snodo tra diverse tipologie di trasporto, dove confluiscono esperienze di viaggio diversificate: il grande numero di viaggiatori che arriva dai treni, abita un territorio vasto, provenendo da viaggi che hanno un raggio temporale dai 30 minuti a un massimo di 10 ore,

---

<sup>18</sup> Fonte: [www.grandistazioni.it](http://www.grandistazioni.it), *Milano Centrale*. URL consultato il 07-01-14

<sup>19</sup> Fonte: (EN) *UK Airport Statistics*, CAA. URL consultato il 07-01-14

<sup>20</sup> Fonte: [www.Statice.it](http://www.Statice.it),

La stazione inoltre è collegata ai tre grandi aeroporti lombardi, Malpensa, Linate e Orio tramite navette *shuttle* e dal nuovo collegamento su rotaia denominato Malpensa Express. In quest'ottica quindi ai viaggiatori di "breve rotta" confluiscono in Centrale anche esperienze di più lungo raggio, ponendosi quindi come punto di passaggio tra realtà etniche diverse.

In ultima analisi, dalla stazione si dirama la rete dei trasporti pubblici locali, dalla metro (M1(/m2/m3) ai trasporti pubblici di superficie, ai servizi taxi; in questa soglia di abitabilità troveremo standard più legati all'identità di Milano e del suo circondario.

Questo primo quadro traccia quindi una stazione popolata da una multi etnicità, da persone di etnia e appartenenza sociale diversa, soprattutto se si prendono in considerazione altri due fattori, ovvero delineare il quadro di una popolazione giovane, dove l'età media è tra i 14-54 anni con un'istruzione e reddito medio - alti.

La stazione che il viaggiatore di oggi si trova ad abitare è il risultato di un grande progetto di restauro iniziato nel 2008 da **GrandiStazioni**, società fondata nel 1995 con lo scopo di ripensare alle 11 maggiori stazioni italiane trasformandole da luoghi di transito a luoghi principalmente del consumo.

Nello specifico della Stazione Centrale di Milano, GrandiStazioni con lo slogan **"MilanCentrale, un luogo da vivere"** propone un intervento stratificato su più livelli: non solo l'offerta commerciale, che ha occupato gran parte degli spazi una volta dedicati all'attesa e al tempo libero ma anche intervenendo in maniera significativa sulla riorganizzazione dei percorsi interni, creando nuovi assi di accesso ai binari capaci di accompagnare il viaggiatore tra i servizi primari di stazione e l'integrazione con il settore delle vendite.

Una revisione del sistema di illuminazione artificiale e di condizionamento degli ambienti è stata condotta in modo da rendere visibile e utilizzabile la stazione con criteri di maggior confort e sicurezza .

Inoltre sono stati inseriti una serie di interventi "soft" quali una comunicazione mediatica integrata e dei servizi di sorveglianza su più livelli atti a garantire un ambiente controllato, dove il tempo di attesa viene strutturato in una serie di comportamenti indirizzati al consumo piuttosto che al relax. allontanando forme di spontaneità e conducendo il viaggiatore in un ambiente controllato e altamente artificiale capace di proporre al viaggiatore un'esperienza di attesa piacevole, in grado di "rispondere a desideri" e "anticiparne di nuovi" <sup>21</sup>

La stazione costituisce con i suoi servizi quindi nuove tipologie di uso; da una parte la stazione viene utilizzata con criteri di **attraversabilità**, legati quindi alle funzioni principali di arrivo/partenza, ma diviene anche **luogo limite** a seconda se il viaggiatore proviene dai treni e non deve uscire in città, perciò mentalmente egli arriva a Milano ma dalla città ne rimane escluso, oppure nel caso contrario di chi arriva dalla città, e usa i servizi di stazione per poi rientrare nella città, quindi legando la stazione al pratiche legate più alla quotidianità rispetto a quelle del viaggio.

Se fino ad ora abbiamo parlato di che tipo di abitanti, usa la stazione, appare importante e fondamentale introdurre il terzo e ultimo tassello, il più importante, che è quello del tempo.

In stazione esiste una fitta stratigrafia di temporalità dettate dai diversi modi di usarla, ma essenzialmente esistono tre grandi situazioni che la ordinano **la gestione dei treni** influisce in maniera significativa sui

---

<sup>21</sup> fonte [www.milanocentrale.it](http://www.milanocentrale.it) / chi siamo /azienda /strategie /

tempi di attesa; strutturati su tabelle orarie che prevedono delle zone orarie di maggior servizio, a cui corrisponde un tempo di attesa tra un treno e l'altro minore, esistono poi delle fasce orarie deboli, in cui i tempi di attesa si faranno più lunghi, fino ad arrivare a dei tempi "morti" in cui da mezzanotte alle 5 del mattino i treni non partano, ampliando la temporalità di attesa. Se è vero che il viaggiatore è in grado di sapere l'orario del proprio treno e di quindi programmare la propria attesa, è anche vero che soprattutto nel caso di chi utilizza la stazione per una coincidenza, questo è meno programmabile, e spesso capita di arrivare in stazione e dover essere costretti a dover utilizzare alberghi e strutture ricettive in attesa del primo treno della mattina.

Il secondo fattore tempistico è invece dato da quello che ho chiamato **"imprevisti"**, a cui fanno parte i ritardi, gli scioperi del personale delle ferrovie ma anche dei servizi urbani (capita spesso di rimanere bloccati in stazione perché mancano i servizi di collegamento alla città) , dei guasti alle vetture e dei disagi; è calcolato che mediamente il 50 % dei treni in Italia parte con un ritardo medio di 15 minuti, con ritardi che possono arrivare alle 2-3 ore, o per scioperi che possono bloccare le partenze per un periodo solitamente inferiore alle 8 ore.

L'ultima categoria temporale è quella di un **tempo soggettivo**, in cui è il viaggiatore che decide la propria temporalità di utilizzo, delineando situazioni di utilizzo "fast" della stazione, comprese tra i 2- 10 minuti, a situazioni "normal" tra i 15- 30 minuti e "slow" per tempi di arrivo superiori ai 40 minuti.

Attività: stato di fatto e progetto //5.2 **II**

Alla luce del quadro trattato fino ad ora, è più facile capire in questo capitolo come all'interno dello stesso spazio possano convivere temporalità diverse, determinate da fattori imprevisti che possono riguardare sono la mia direzione, o fattori collettivi.


**ESISTENTE//** E' stato quindi studiato come la stazione centrale risponda alle diverse esigenze temporali; dall'analisi è risultato come la stazione riesca a rispondere in maniera sufficiente a temporalità basse ( fino a un'ora), sebbene con una proposta esclusivamente commerciale.

Per quanto riguarda temporalità più lunghe essa è totalmente assente da proporre alternative e possibilità, lasciando il viaggiatore a una generica "attesa".

Anche confrontando le diverse fasce orarie, questa risposta risulta fondamentalmente rigida sull'arco orario di esercizio delle attività commerciali, e inesistente nelle altre fasce orarie, non rispondendo a necessità che potrebbero essere legittimate dalla diversità di abitanti che usano la stazione.

**PROGETTO//** Il progetto vuole quindi proporre una serie di attività che possano in prima istanza rispondere alle diverse temporalità del viaggiatore; in secondo luogo queste attività vogliono essere capaci di usare i tempi e gli spazi sottodimensionati della stazione, utilizzando quindi zone di attesa prive di risposta e spazi di attesa sottoutilizzati.



Il progetto //5.3 

L'incipit progettuale è stato quindi orientato a capire che tipo di attrezzature potessero lavorare in questi termini di insediamento multitasking, inteso come possibilità di sovrapporsi all'attività dell'attesa, ,capaci di far interagire attrezzature di varia natura con l'architettura esistente.

A questo scopo sono state introdotte un complesso sistema di **attrezzature spazio/temporali** capaci di sovrapporsi e integrarsi al sistema esistente.

## **ELEVATORI //**

Strutture di movimentazione verticale permettono di raggiungere ambienti, spostarsi, osservare, scappare, allontanarsi o avvicinarsi, a velocità diverse a seconda del tipo di utilizzo

## **PIATTAFORME //**

Sono territori liberi superfici orizzontali con caratteristiche proprie, ma che invitano per la loro posizione o per la loro configurazione con l'architettura esistente a essere percorse, a rallentamenti, cambi di direzione, esitazioni.

## **RETE //**

Maglia ludica che accoglie riposi e momenti di giochi aerei.

## **GRIGLIA //**

La griglia è formata da una serie di reticoli, vincolati alle murature e agli elevatori; su di essi sono inseriti un impianto di nebulizzazione tramite dei micro ugelli distribuiti nello spazio a formare una volta attivati, geografie microclimatiche, connotando qualità ambientali di umidità, calore, odore, sonorità capaci di variare nel tempo della giornata, in relazione alla temperature, e alla quantità diaria vaporizzata.

// i Microclimi vengono intesi come strumenti per creare zone filtro sonore tra due ambienti

// E' l'esperienza di passare una zona dove vengono annullate le coordinate fisiche abituali. Si ha la riscrittura di piccole porzioni, o di passaggi, attraverso la percezione alterata di quesit; si passa così in nuvole prive di riferimenti, spazi da esplorare e

dove perdersi, alterazioni temporali di un normale passaggio, zona fresche, nuvole dove potersi riposare, leggere un libro,

### **TRAVI ESPOSITIVE //**

Grandi travi che attraversano la campata centrale, attrezzature allestibili, capaci di dar vita a esposizioni sospese caratterizza da differenti modalità di accesso a seconda delle strutture con cui entrano in contatto.

### **GRU //**

Grande gru meccanica, dotata di una piastra con ganci per accogliere oggetti di varia natura. La sua movimentazione è legata ai momenti della giornata, spostandosi e offrendo i suoi oggetti a diverse tipologie di uso, da libere quando si avvicina alla quota zero a logiche di prenotazione nelle configurazioni aeree

### **STANZE //**

Le stanze sono sistemi modulari ,dall'uso PROGRAMMABILE che accolgono possibilità di un uso flessibile. Essi sono prenotabili da singoli o da gruppi per rispondere all'esigenze a-temporali di una popolazione che ha delle necessità che sfuggono dal normale ritmo giorno/notte.

Sono quindi spazi in cui separarsi dal contesto, spazi dove incontrare gente, spazi dove comunicare con persone

altrove. L'uso di questi spazi entra fortemente in relazione alle attività della stazione, in quanto le attività dei singoli possono mettersi in una rete sociale di opportunità partecipative rivolte a singoli o gruppi. Le cellule inoltre possono essere concepite come parte di un gruppo, quindi rientrare per particolari eventi in una condizione di unità, costruendo così delle stanze spaziali aperte a eventi.

#### **TOTEM //**

Colonnine poste sul livello 0 della stazione, dotate di corrente elettrica consentono in qualsiasi momento di potersi attaccare per ricaricare il telefono, o se dotate di sistemi informativi, accedervi per visualizzare dati e informazioni, testi, risorse,

#### **GIARDINI SOSPESI //**

Un grande giardino nasce dal supporto con la griglia tridimensionale, lungo la quale sono posti dei vasi contenenti le varie piante; la scelta del giardino è stata condotta tenendo conto le temperature esterne della stazione, quindi scegliendo piante annuali capaci di vivere bene in ogni stagione e dall'altra parte invece tenendo conto le zone di ombra e di esposizione; sulla base di questi criteri sono state scelte quindi 10 essenze, posizionate a creare un paesaggio in base alla fioritura delle piante nell'arco annuale creando un paesaggio fortemente progettato sulla stazione e sulle sue temperature.

Le fasi di sviluppo dei giardini è stata prevista in tre fasi:

// FASE DI AMBIENTAMENTO: le piante vengono piantumate all'interno dei loro vasi, e lentamente iniziano ad ambientarsi.

// FASE DI ESPANSIONE: le piante crescono prendendo possesso delle strutture e iniziando a creare dei nuovi paesaggi abitabili

// FASE INFESTANTE: i giardini entrano in una fase di non progetto, in cui i paesaggi naturali potranno evolversi, creando nuove relazioni con l'architettura esistente e con gli altri dispositivi, scardinandone il senso. il progetto in questo senso vuole rimanere aperto, lasciando il campo libero al naturale predominare degli organismi che abiteranno questi spazi e alle loro future gerarchie

## **SISTEMI OGGETTUALI**

Sistema nomade di oggetti di varia natura, capaci di essere spostati dall'utente liberamente, ricomposti, ricollocati, utilizzati; dotate di specificità tecniche capaci di creare in spazi e tempi condizioni di uso diverse, insediando le strutture esistenti. LIBRERIE, SEDUTE, TAVOLI, LUCI, STUFETTE, VASI DI FIORI, LIBRI, SCAFFALI, OPERE D'ARTE, CUCINE, LETTI, CUSCINI, POUF,





**PROGETTI //**



## **DRAMMATURGIE AEREE //**

GRU + OVALE // MICROCLIMA//SISTEMA OGGETTUALE

Temporalità: > 50 min

Gestione: alta

Accesso: tramite elevatori

Dispositivo altamente spettacolare che permette di creare spettacoli separandoli dal contesto e dandogli così un carattere di esclusività ma da alta spettacolarizzazione.

Lo spettacolo si svolge lontano dal rumore, nella zona alta della stazione. Per partecipare allo spettacolo, lo spettatore deve accedere coscientemente alla zona della rappresentazione, facendo così assumere all'evento un carattere di esclusività. Anche l'apparato scenico cambierà, le zone degli attori saranno circoscritte alle pedane mobili e all'eventuale integrazione con le altre strutture architettoniche.

La nuvola artificiale servirà per isolare dall'ambiente negli spettacoli collocati in un arco della giornata dove al di sotto c'è maggior flusso, ma potrà invece, durante gli intervalli temporali più di quiete, scomparire o essere usato puntualmente, per ricreare effetti.

Il piano terra rimane una zona dove gli attori si preparano, interagiscono con il pubblico, la non attenzione di chi usa la stazione diventa barriera fisica dove potersi preparare prima di andar in scena senza essere quasi notati. Inoltre l'attore mentre si prepara può provare la scena, diventando un modo per attirare

## BIBLIOTECA ESTIVA //

PIATTAFORMA // SISTEMA OGGETTUALE

Temporalità: > 30 min

Gestione: nessuna

Accesso: tramite elevatori o dall'interno della stazione

Le biblioteche in transito sono legate al concetto di un archivio composto da libri che non sono fermi ma sono liberi di essere scambiati, presi, rubati, scarabocchiati, depositati liberamente in stazione; la stazione come materia umana viene intesa come possibilità di scambio culturale e di formare una vera e propria biblioteca di viaggio, dove trovare tra le pagine dei libri e delle guide indirizzi e numeri di telefono, commenti e consigli.

Nel dettaglio funziona attraverso una serie di librerie in acciaio leggere, che si possono spostare nella stazione, creando spazi e sale di lettura dalle caratteristiche diverse:

la biblioteca utilizza le piattaforme, come spazio dove espandere tavolini di consultazione; le zone di lettura si trasformano intorno a questo spazio, utilizzando a proprio piacimento le zone panoramiche come zone dove isolarsi, la grande rete per leggere in maniera rilassata e tranquilla, o entrare all'interno della stazione.

## ESPOSIZIONI IN GRAVITA'

ANELLO/ PANORAMICI// SISTEMA OGGETTUALE // TRAVI  
ESPOSITIVE

Temporalità: > 10 min

Gestione: nessuna

Accesso: tramite elevatori

Le opere sono appese alle grandi travi, creando una grande sala espositiva in verticale; l'accesso all'esposizione avviene tramite l'elevatore che permette di muoversi e accedere ai vari livelli, concepiti come delle sale museali dal carattere temporaneo; lungo le griglie sono montati dei sistemi di illuminazione al fine di garantire un'illuminazione corretta delle opere; i tre livelli che costituiscono le sale sono caratterizzati da ritmi espositivi diversi: il corridoio avrà una logica espositiva di carattere veloce, il grande anello permetterà di prendersi tempo per girare e guardare le opere da più punti di vista, la terrazza panoramica permetterà una visualizzazione più statica.



Bibliografia:

Marc Augè, *Tra i confini. Città, luoghi, integrazioni*, Bruno Mondadori, Torino, 2000

Francesco Careri, *Constant. New Babylon, una città nomade*, Torino, 2001

Giandomenico Amendola, *La città postmoderna. Magie e paure della metropoli contemporanea*, Laterza, Bari, 2009

Rem Koolhaas, *Delirious New York. Manifesto retroattivo per Manhattan*, Electa, Milano, 2001

Maurizio Carta, *Next City: Culture City*, Meltemi, Roma, 2004

Francesco Careri, *Walkscapes, Camminare come una pratica estetica*, Einaudi, Torino, 2006

Zygmunt Bauman, *Modernità liquida*, Editori Laterza, Bari, 2002

Andrea Branzi, *Modernità debole e diffusa: il mondo del progetto all'inizio del XXI secolo*, Skira, Milano, 2006

Andrea Branzi, *No-stop city*. Archizoom Associati, HYX Editions, Orleans, 2006

Cedric Price, *Re:CP*, Letteraventidue, Siracusa, 2011