



LA FANTASTAZIONE DI MILANO. VIAGGIO AL TERMINE DELLO SHOPPING

DOPO CINQUE ANNI DI LAVORI,
VIENE INAUGURATA LA NUOVA
«CENTRALE». AVVENIRISTICA.
SCHERMI ELETTRONICI, TAPIS ROULANT,
BAR MODERNISSIMI E TANTI NEGOZI.
DALLA MODA AI PELUCHE.
MA GLI UTENTI SI CHIEDONO:
«E I TRENI, DOVE SONO?»

dal nostro inviato **MARCO CICALA** foto di **MARCO BECK PECCOZ**



IL GRANDE **CORRIDOIO**
DELLA STAZIONE DI MILANO.
AL POSTO DELLE VECCHIE
SCALE MOBILI, TAPIS ROULANT:
PORTANO AI BINARI PASSANDO
DENTRO UN CENTRO
COMMERCIALE. CENTO NUOVI
NEGOZI CHE RESTERANNO
APERTI TUTTO L'ANNO

italia
LUOGHI COMUNI

MILANO. Là dove c'erano le vecchie biglietterie ora trovi i Brooks Brothers. Quelli delle button down, le vere camicie americane che sono di proprietà italiana (Del Vecchio) e vengono fabbricate in Malesia. Proprio di fronte c'è invece un megastore di intimo femminile - altro bene di prima necessità per il moderno viaggiatore ferroviario. Come i peluche (al secondo piano ne vendono di stupefacenti) o i cristalli Swarovski (al livello meno uno). Se poi, tra due shopping, vi venisse l'idea birichina di prendere un treno, niente paura: nella ricca offerta della Stazione Centrale ci sono pure quelli. Benché trovarli non sia più l'operazione reativa, e tutto sommato banalotta, d'un tempo, ma una nuova, piccola, emozione metropolitana.

Siete *flâneur*? Mistici dei non-luoghi? Fanatici della modernità liquida? La nuova Stazione Centrale di Milano fa per voi. È mirabolante. E - come nota lo scrittore Giuseppe Genna - materializza il detto di Flaiano secondo cui «In Italia la linea più breve tra due punti è l'arabesco». Nella fattispecie, il *tapis roulant*. Ricordate le vecchie, scale mobili, così scontate, retrò? In Centrale non ne resta più nemmeno mezza. Rimangono solo i virili scaloni di pietra lasciati in dote dal Ventennio. Oppure i nuovi tappeti mobili. Zigzagano tra i negozi senza nessuna fretta, anzi con la massima solennità. Vi prendono in consegna al piano terra, vi accompagnano teneramente attraverso il centro commerciale e infine, se proprio ci tenete, vi depositano davanti a treni. Il tragitto dura qualche minuto. Ma in compenso è pieno di distrazioni: luci, insegne, *réclames*. E d'altronde, l'unica alternativa è biomeccanica, muscolare, pedestre: sono gli scaloni del Fascio, sui quali ci si arrampica assistiti unicamente dalle proprie forze. Farlo non è (ancora) vietato, beninteso. Però, coi bagagli, è faticoso. E zero panoramico. Vuoi mettere con la voluttà del *tapis*? Insomma: per prendere il treno non desideri attraversare il centro commerciale? Liberissimo. Ma un po' devi soffrire. Del resto, che i tappeti mobili facciano perdere tempo sarebbe solo una percezione distorta. L'architetto Susanna Bernardini, direttore tec- ➤



SOPRA, IL CORRIDOIO CENTRALE DELLA STAZIONE DI MILANO, TRASFORMATO IN PUNTO DI ATTESA PER I VIAGGIATORI, CON NUOVE PANCHE MONOPOSTO. SOTTO, LO SKY LOUNGE, NEONATO BAR-RISTORANTE. È SOPARELEVATO E CON VISTA SUI BINARI



320.000

IL NUMERO DI PERSONE CHE OGNI GIORNO TRANSITANO IN STAZIONE (120 MILIONI L'ANNO)

120 MILIONI

IL COSTO IN EURO DEI LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DELLA STAZIONE DI MILANO INIZIATI NEL 2005

LE ALTRE STAZIONI CHE CAMBIANO

STAZIONE	TRENI GIORNALIERI	FLUSSO PASSEGGERI/VISITATORI	AVVIO LAVORI	FINE LAVORI
MILANO CENTRALE	600	320.000	2005 → 2010	
TORINO PORTA NUOVA	350	192.000	2005 → 2010	
VENEZIA SANTA LUCIA	450	82.000	2009 → 2012	
VENEZIA MESTRE	500	85.000	2010 → 2012	
VERONA PORTA NUOVA	300	68.000	2010 → 2011	
GENOVA BRIGNOLE	300	60.000	2008 → 2012	
GENOVA PRINCIPE	300	66.000	2008 → 2012	
BOLOGNA CENTRALE	500	160.000	2010 → 2012	
FIRENZE SMN	400	160.000	2009 → 2012	
NAPOLI CENTRALE	390	137.000	2005 → 2010	
BARI CENTRALE	300	38.000	2010 → 2012	
PALERMO CENTRALE	250	52.000	2010 → 2013	



I PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE RIGUARDANO DODICI GRANDI STAZIONI ITALIANE. DOVREBBERO CONCLUDERSI NEL 2013 (PALERMO CENTRALE). IL PRIMO POLO FERROVIARIO A ESSERE RINNOVATO FU ROMA TERMINI, PER IL GIUBILEO DEL 2000

italia
LUOGHI COMUNI

nico di Grandi Stazioni, assicura: «Le vecchie scale mobili non reggono l'urto dei nuovi flussi. I *tapis roulant* sono più funzionali, anche in termini di rapidità».

Durati cinque anni e costati 120 milioni di euro, i lavori di ammodernamento della Centrale sono ormai al traguardo. Non spazientitevi davanti ai cartelli *Opening Soon* (trivialmente, *Prossima apertura*) ancora numerosi: Zara e il Bar Motta marceranno rapidamente a pieno regime. Mentre per l'inaugurazione della Feltrinelli Express - fra le più grandi d'Italia - bisognerà stringere i denti

sino alla fine di novembre. Nel frattempo inebriatevi del prestissimo metropolitano dai parapetti dello Sky Lounge, il nuovo bar sopraelevato. Ombrelloni, poltrone, ben 12 schermi tv tematici (che cioè trasmettono no stop intrattenimento-sport-news). Ma è la vista sui binari a valere la visita: piena



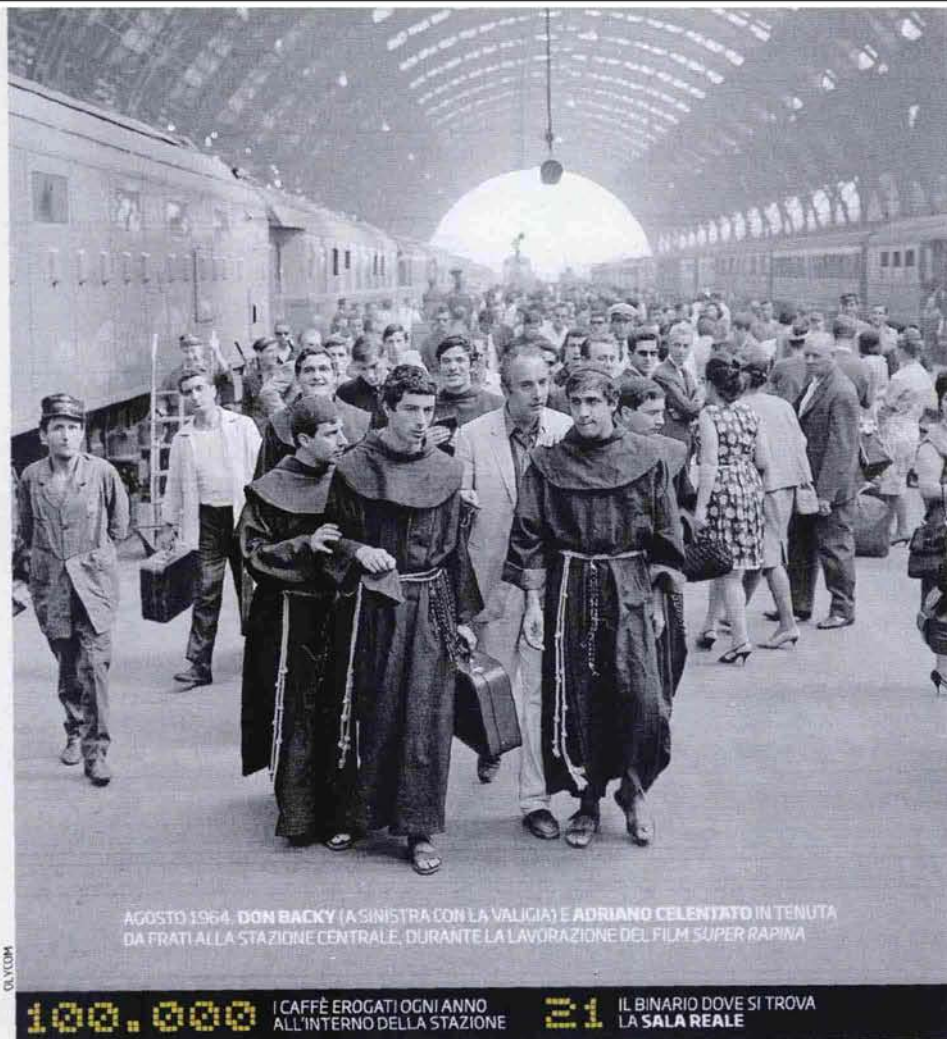
«I *tapis roulant* sono più funzionali delle scale mobili» dice l'architetto **Susanna Bernardini**

d'intensità. Certo, la grande volta in ferro/vetro della stazione incombe un po' opprimente, e nella collosa estate milanese lo Sky Lounge può sfiorare temperature da fonderia. Ma queste sono inezie.

La verità, ti spiegano a Grandi Stazioni, è un'altra: è che, nel Ventunesimo secolo, la Stazione non è più soltanto il posto dove si va a prendere il treno ma un luogo di *aggregazione*. In un elegante volume sulla Centrale, edito da Skira, l'ex amministratore delegato Enrico Aliotti conferma: i poli ferroviari sono ormai spazi «dove fermarsi, dove stare, dove riflettere».

Siccome non c'eravamo accorti della metamorfosi, ci immergiamo nella moltitudine dei trolley e chiediamo in giro: «Scusi, lei è qui per *aggregarsi*, al limite *riflettere*?». Le risposte sono muti sguardi sgomenti. Ostili. Talvolta feroci. Brutt'aria. Perciò smettiamo subito.

Mesi fa, anche i giornalisti delle cronache milanesi interrogarono gli ➤



AGOSTO 1964. DON BACKY (A SINISTRA CON LA VALIGIA) E ADRIANO CELENTANO IN TENUTA DA FRATI ALLA STAZIONE CENTRALE, DURANTE LA LAVORAZIONE DEL FILM *SUPER RAPINA*

100.000

I CAFFÈ EROGATI OGNI ANNO ALL'INTERNO DELLA STAZIONE

21

IL BINARIO DOVE SI TROVA LA SALA REALE

QUANTO GUADAGNANO I CENTRI COMMERCIALI FERROVIARI LUNGO I BINARI-BOUTIQUE È BOOM DI FATTURATI

Se pensate che le nuove stazioni italiane non abbiano nulla da invidiare a un classico *shopping mall*, l'economia vi dà ragione. Duecentoquindici milioni di euro è la cifra lorda fatturata nel 2009 dai negozi di Roma Termini. Quanto a Milano Centrale, Grandi stazioni stima che gli incassi a pieno regime, cioè dopo l'apertura a breve di tutti i negozi previsti, saranno intorno ai 200 milioni. Pressappoco lo stesso giro d'affari di un centro commerciale di dimensioni medio-grandi, dicono a *Gdonews*, il portale della grande distribuzione organizzata. La trasformazione in shopping centre delle principali stazioni italiane è in corso anche in altre undici città capoluogo di regione più Verona, da Venezia a Palermo, passando per Bologna. Un po' ovunque, come a Milano, il dibattito è aperto e le polemiche non mancano. A Firenze, per esempio, c'è preoccupazione per l'impatto dei lavori sul corpus originario disegnato negli anni Trenta dal gruppo di architetti guidati da Giovanni Michelucci e considerato un capolavoro del razionalismo italiano. Già nel '90 la città mugugnò per l'aggiunta di una pensilina dell'architetto Toraldo di Francia. Il costo dell'intervento a Santa Maria Novella è di 19 milioni di euro. I lavori dovrebbero finire nel 2012. Ogni modifica, assicurano dalla direzione tecnica, è stata concordata con la Soprintendenza.

P.C.

69



SOPRA, MOSAICI DELLA STAZIONE CENTRALE DI MILANO, PROGETTATA IN EPOCA FASCISTA.
SOTTO, I NUOVI SPAZI APERTI NELLA **GALLERIA DELLE CARROZZE**. RESTAURATA, SARÀ PRESTO CHIUSA DA CANCELLI, IN UN PIANO DI RACCORDO CON L'USCITA DELLA METROPOLITANA



30.000 I METRI QUADRI DEDICATI ALLO SHOPPING E ALLA RISTORAZIONE PER UN TOTALE DI **80 PUNTI VENDITA** SU QUATTRO PIANI

260 LE TELECAMERE DI SICUREZZA POSIZIONATE IN STAZIONE

530 I METRI LINEARI DI RAMPE MOBILI (16) PIÙ 8 NUOVI ASCENSORI

CINQUECENTO VIAGGIATORI DI **NETTUNO** (ROMA) CONTRO I RITARDI **PENDOLARI ALLA RISCOSSA** **ECCO LA CLASS ACTION**

Parte da Nettuno la riscossa dei pendolari italiani. Entro l'anno, cinquecento clienti della tratta che collega Roma al Comune satellite sul litorale annuncerà una *class action* contro Trenitalia. Sarà la prima azione collettiva del genere, da quando una legge ha introdotto il giudizio civile all'americana, e un avvocato è già al lavoro per portare la questione in Tribunale. «La goccia che ha fatto traboccare il vaso sono stati gli ulteriori ritardi di quest'estate, uniti ai soliti disagi per la mancanza di aria condizionata» spiega la coordinatrice del comitato Rosalba Rizzuto. La vicenda dei 22 mila passeggeri che ogni giorno viaggiano verso la capitale fotografa benissimo la politica a due velocità delle Ferrovie: da un lato la Tav, che ha attratto (e continua ad attrarre) attenzioni e risorse; dall'altro i treni locali, finiti su un binario morto. Dice Rizzuto: «Abbiamo chiesto il raddoppio della rotaia per tutta la linea, e non solo sulla porzione, insufficiente, per il quale è già previsto», «ma ci è stato risposto che non si può. Negli anni, poi, i tempi di percorrenza si sono allungati, come i ritardi. E la sera sono state ridotte le corse. Eppure, il contratto di servizio stipulato da Regione e Trenitalia prevede standard minimi migliori di quelli ci vengono offerti».

PAOLO CASICCI

italia LUOGHI COMUNI

utenti (cioè quel sottoinsieme di bipedi che nelle stazioni ci va a prendere il treno) sulla funzionalità della nuova Centrale. Ne uscì una sostanziale bocciatura: *Segnaletica inefficace, guasti ai tapis roulant, poche panchine. Una babele* (*Corriere della Sera*, 13 gennaio). Verdetto severo: da allora la situazione è migliorata. Adesso di panchine trovi parecchie. Sebbene non siano più quelle di una volta ma scranni monoposto, divisi da braccioli metallici, onde evitare che i soliti malintenzionati, non ne mancano mai, ci si allungino per un pisolino.

Anche in materia di tabelloni qualche sforzo è stato fatto. Il viaggiatore italiano - notoriamente arcaizzante - non ha in simpatia gli schermi elettronici: un atavico vincolo carnale lo lega agli orari impressi su cartellone. Ricordate? Giallo per le partenze, bianco per gli arrivi. Risultato: dopo accorate pressioni dell'utenza, in Centrale hanno fatto salva la vita ai cartelloni di carta. Ora coabitano con i loro eredi elettronici senza il benché minimo disappunto.

Segnaletica: qui la faccenda si complica. Quando entri in stazione dalla grande hall (magnificamente restaurata) una freccia ti dice *Ai treni*. Le presti fiducia. La segui. Ma poi invece che ai treni ti trovi abbandonato davanti alle biglietterie - quelle umane chiudono alle 22 e 45, le elettroniche (spesso non) funzionano per tutta la notte. Dai binari ti dividono due rampe di tapis roulant. E innumerevoli peluches, scarpe, autoreggenti, mutande.

«Non si tratta di fare gli stroncatori d'ufficio, ma la vecchia Centrale aveva una leggibilità molto chiara: oggi è stata stravolta. Un labirinto. E parlo da viaggiatore» dice Aldo Castellano, che insegna storia dell'architettura al Politecnico. «Alla fine, di cosa ho bisogno quando devo prendere un treno? Di rapidità nel raggiungerlo. Come nell'acquisto del biglietto - se non l'ho comprato on line. Eppoi di un giornale, di un panino». Pretese terra-terra: si vociferava che in Centrale ci si stia attrezzando addirittura per il sushi.

La forma di una città, ahimè, muta più in fretta di un cuore mortale lamentava il poeta. Come potrebbe la stazione di Milano fare eccezione? Oggi vi transitano 320 mila persone al giorno. Centoventi milioni all'anno. Nell'edificio inaugurato nel ➤

italia
LUOGHI COMUNI

Dagli spazi pubblici ai labirinti del consumo

IL COMMENTO

di **FRANCO LA CECLA** *

In buona parte delle città del mondo, in quelle che si considerano città di paesi progrediti, è in atto una guerra all'ultimo centimetro tra due idee opposte di spazio pubblico. Da un lato tende a prevalere la scelta di concepire come pubblico tutto ciò che sta nel dominio dello shopping (è stato l'architetto Rem Koolhaas a sostenere che lo shopping è l'unica vera forma di democrazia rimasta). Secondo questa concezione i cittadini sono utenti e clienti e i loro movimenti nella città devono essere diretti, incanalati e sorvegliati. Se qualcuno deve prendere un treno, allora bisogna che passi per una lunga serie di corridoi e rampe fitte di vetrine. A Hong Kong come a Milano non è la socialità libera ed informale ad interessare agenzie di sviluppi immobiliare e amministratori, ma come spremere al meglio il bisogno di socialità che rimane nella gente. A Hong Kong grandi rampe sospese consentono lo shopping tra un grattacielo e l'altro, ma guai se ci si volesse sedere o fermare, interviene la polizia e comunque non ci sono panchine. La soluzione applicata alla stazione centrale di Milano di sostituire rampe alla scale mobili è una imitazione del pensiero degli shopping mall, dove è importante

(ed è frutto di un design preciso) che l'utente non trovi subito la rampa per continuare a salire e non trovi soprattutto la rampa d'uscita. A New York i pochi spazi informali che

erano rimasti tra i grattacieli vengono sempre più erosi da un controllo sistematico da parte di negozi, banche, polizia. E Londra è divenuta celebre per aver trasformato buona parte degli spazi pubblici in spazi continuamente monitorati da telecamere. In Francia ipocritamente, quando entrate in un passaggio pedonale trovate una scritta che dice «Sorridetevi, siete sorvegliati». L'altra concezione è quella che nonostante tutto resiste, l'idea che lo spazio pubblico è quello costituito dalla gente per andare a zonzo, per passeggiare, per il dolce far niente per cui l'Italia è amata nel mondo. Il fine dello spazio pubblico è di essere indefinito, ma ricreato di volta in volta dalla creatività e dalla noia delle persone che lo usano per fermarsi, parlare, discutere animatamente di calcio, sonnecchiare, ammazzare il tempo, osservare ed essere osservati. Un sito bolognese riporta la quantità di umarelli rimasti, quei passanti curiosi, per lo più pensionati che passano il tempo ad osservare i lavori stradali, un incidente, o semplicemente la folla. La loro scomparsa, come le trote in un fiume, segna un livello di inquinamento pericoloso: la perdita del senso dello spazio come qualcosa di magnificamente a disposizione di chiunque. D'altro canto la piazza, che è un'invenzione italiana, è qualcosa di straordinario perché può contenere qualunque funzione o nessuna. In un recente studio americano si afferma che quando piazze e marciapiedi diventano oggetto di progettazione bisogna preoccuparsi, perché queste sono le roccaforti della democrazia, i luoghi in cui la gente può ancora manifestare il proprio dissenso.



LE TOILETTE DELL'ANTICA SALA REALE DESTINATA AI SAVOIA. DIETRO UNO SPECCHIO, UN PASSAGGIO SEGRETO PER VITTORIO EMANUELE III (A SINISTRA)

1931 - e progettato da Ulisse Stacchini, tra suggestioni secessioniste e retorica littoria - si erogano ogni anno 100 mila caffè, si lasciano in deposito 200 mila bagagli (grazie a detector unici in Europa), mentre le toilettes sovengono ai bisogni di un milione e 200 mila utilizzatori, è proprio il caso di dire, *finali*. Una macchina gigantesca, complessa, costosa. Dagli spazi tanto suggestivi quanto pletorici. Vanno messi a profitto. «Ma le esigenze del centro commerciale» dice Castellano, «andrebbero rese compatibili con quelle, prioritarie, dell'utenza. Non possono ostacolarle. Si sta estendendo alle stazioni la stessa concezione degli aeroporti.»

Gaudeamus: nella nuova Centrale i cento negozi resteranno aperti 365 giorni l'anno. Per ovvi motivi di preservazione è invece sempre chiusa (ma visitabile su richiesta) la bellissima Sala Reale, dove i Savoia andavano a rilassarsi prima o dopo il viaggio. All'entrata c'è ancora una maiolica raffigurante Mussolini. Divisa grigia e fez. Alla Liberazione gli fu grattata via solo la faccia. Delicato gesto di antifascismo. Dentro tutto è rimasto come all'epoca. Vi si organizzano *Eventi*. Ma se ci girassero un film in costume non dovrebbero ritoccare nulla. I marmi, gli intarsi a forma di svastica (forse grazioso omaggio al Führer), persino il Reale Gabinetto. Dotato di tutti i comfort, incluso un astuto doppio-fondo. Dietro lo specchio si nasconde una scaletta a pioli. Si dice fosse una segreta uscita d'emergenza per Vittorio Emanuele III. Le dimensioni lillipuziane sembrano avvalorarlo. Maestosa, triste, Stazione Centrale: non l'avevano nemmeno inaugurata che già si pensava a come scapparne.

MARCO CICALA

*
ANTROPOLOGO
E ARCHITETTO.
TRA I SUOI SAGGI,
CONTRO
L'ARCHITETTURA
(BORINGHIERI,
2008) E MODI
BRUSCHI,
(ELEUTHERA,
2010)