TRASPORTI & cultura

62-63

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio

LOGISTICA E PAESAGGI DEL COMMERCIO ONLINE

Comitato d'Onore:

Paolo Costa
già Presidente Commissione Trasporti Parlamento Europeo

Giuseppe Goisis
Filosofo Politico, Venezia

Franco Purini
Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero
Università telematica E-Campus, Novedrate

Maria Cristina Treu
Architetto Urbanista, Milano

Comitato Scientifico:

Oliviero Baccelli
CERTeT, Università Bocconi, Milano

Alessandra Criconia
Università La Sapienza, Roma

Alberto Ferlenga
Università Iuav, Venezia

Anne Grillet-Aubert
ENSAPB Paris-Belleville, UMR AUSser

Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma

Stefano Maggi
Università di Siena

Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni
ENSA Paris-Belleville, UMR AUSser

Marco Pasetto
Università di Padova

Michelangelo Savino
Università di Padova

Luca Tamini
Politecnico di Milano

Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais

In copertina: Castel San Giovanni, Piacenza. 5 aprile 2022. Dal progetto fotografico LAST MILE di Marco Barbieri.

TRASPORTI & cultura

62-63

Rivista quadrimestrale
gennaio-agosto 2022
anno XXII, numero 62-63

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
e-mail: laura.facchinelli@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it

Comitato Editoriale
Marco Pasetto
Michelangelo Savino

Coordinamento di Redazione
Giovanni Giacomello

Redazione
Giusi Ciotoli
Marco Falsetti

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

2022 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L736S

Pubblicato a Venezia nel mese di agosto 2022

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

TRASPORTI

5 LOGISTICA E PAESAGGI DEL COMMERCIO ONLINE
di Laura Facchinelli

7 LOGISTICA E PAESAGGI DEL COMMERCIO ONLINE: UN'APERTURA AD UN TEMA COMPLESSO
di Marco Falsetti e Luca Tamini

11 INSEDIAMENTI LOGISTICI, E-COMMERCE E GOVERNO DEL TERRITORIO: INDIRIZZI PER UNA VALUTAZIONE INTEGRATA DELLE ESTERNALITÀ
di Luca Tamini

19 LOGISTICA, TERRITORIO E CONSUMO DI SUOLO. UN ELEFANTE IN CRISTALLERIA
di Paolo Pileri

29 IL RAPPORTO FRA COMMERCIO E LOGISTICA NEL QUADRO URBANISTICO DA RIFORMARE
di Elena Franco

37 WHEN THE WAREHOUSE MOVE INTO THE CITY
by Domingo Abrusci

43 LESS (SPACE) IS MORE (MONEY): MAGAZZINI MULTIPIANO E TORRI DELLA LOGISTICA IN ASIA ORIENTALE E SUD PACIFICO
di Marco Falsetti

51 THE LOGISTIC SHED: RETAIL ARCHITECTURE TODAY
by Miroslav Pazdera and Kateřina Frejlachová

59 ARCHITETTURA DELLA LOGISTICA
di Enrico Molteni

67 UNA CONTINUITÀ IDEALE
di Franco Purini

cultura

75 TRANSIZIONI, TRASFORMAZIONI, TEORIZZAZIONI NELL'URBANISTICA D'OGGI
Intervista a Michele Talia a cura di Giusi Ciotoli

83 L'E-COMMERCE TRA REALTÀ, NARRAZIONE E IMMAGINARIO AUDIOVISIVO
di Fabrizio Violante

93 NEI SOTTERRANEI OSCURI DELLA STAZIONE DI MILANO. UN ROMANZO DI JACOPO DE MICHELIS
di Laura Facchinelli

97 SOTTO IL PIANO DEL FERRO. INDAGINI E STRATEGIE PER LA RIQUALIFICAZIONE DEI MAGAZZINI RACCORDATI DELLA STAZIONE CENTRALE DI MILANO
di Riccardo Miccoli e Maria Vittoria Monaco

103 PASSATO E FUTURO DEI NAVIGLI A MILANO. UNA PROPOSTA PER LA RISCOPERTA E IL RIUTILIZZO DEL NAVIGLIO DELLA MARTESANA
di Ambrogio Filippini

111 "ARCHITETTURA IN MOVIMENTO". L'AUTOMOTRICE BELVEDERE DI RENZO ZAVANELLA
di Giorgia Sala

Logistics and landscapes of e-commerce

by Laura Facchinelli

Our lifestyle is changing rapidly and radically: this is an actual subversion that seems to affect every field of our thoughts and actions. Some technologies at this point seem to be so ingrained in our everyday lives as to erase any memory of "before". Even the fundamental act of buying products today appears to be completely different from the "naïve" exchange between seller and customer that was traditional in markets, then in increasingly specialised boutiques, until after the 1950s when they gave way to concentrations of increasingly large vendors: shopping centres. In recent years (with a strong increase over the past two or three, driven by the limitations imposed by the pandemic) the phenomenon of online shopping has literally exploded.

The online commerce platforms are familiar even to those who are more resistant to technology: they may think it convenient, perhaps with the help of a "digital native", to be able to find any product at all: revealed, analysed and chosen on the basis of an exclusively visual contact without the contribution of any other senses (no touch to feel the texture of a fabric, no test of smell, or of the noise produced by the object when using it). Usually, the wait is just a few hours and the box containing the object you have ordered is delivered directly to the home. Security is provided by the return policy that allows any object that does not fully satisfy expectations to be returned (to a nearby collection centre, no charge), and too bad if it gets thrown away (vendors usually find no benefit in recycling): it will be replaced by another product, or money back. It doesn't get any better.

The buyer feels satisfied: She has saved herself the bother of going from store to store, and can boast that she is technological, "evolved". She will probably have little concern for the employees charged with handling and delivering the packages (is their salary regulated by contract and commensurate with the commitment? Is the work-tempo "humane"?). Rarely will she wonder if the circulation of vehicles for rapid delivery contributes to traffic congestion or pollution. More rarely yet will the buyer (any of us, in fact) notice the somewhat alienating proliferation of the warehouses in which the goods for online shopping are concentrated and distributed: yet they are warehouses that (irreversibly) blight our landscape and spawn a ramification of new roadways. At most she will notice that stores are closing in our city centres, along our streets, in our town squares that have traditionally been friendly and vivacious. But one might observe that the decline was already underway, caused by the proliferation of giant shopping centres and outlets in the city outskirts, which attract vehicles and actual tours organized for discount shopping. E-commerce platforms therefore enjoy a relatively good reputation, which they build up with astute advertising campaigns on television.

These are just some of the themes discussed in this issue of our magazine, in the hopes of offering some insights to reflect upon critically. Beyond a simple "everyone does it". Beyond the apparent, playful ease characteristic of a phenomenon that underpins a colossal business. We present comparisons with other geographical areas and some cultural interpretations, looking at history and the memory of representations on film.

In the "Culture" section, there are three articles dedicated to Milan: to the Centrale train station (with an adventure novel and an account of the projects developed to renovate the Magazzini Raccordati) and the Navigli (which could partly recover their original function as connecting waterways).

Logistica e paesaggi del commercio online

di Laura Facchinelli

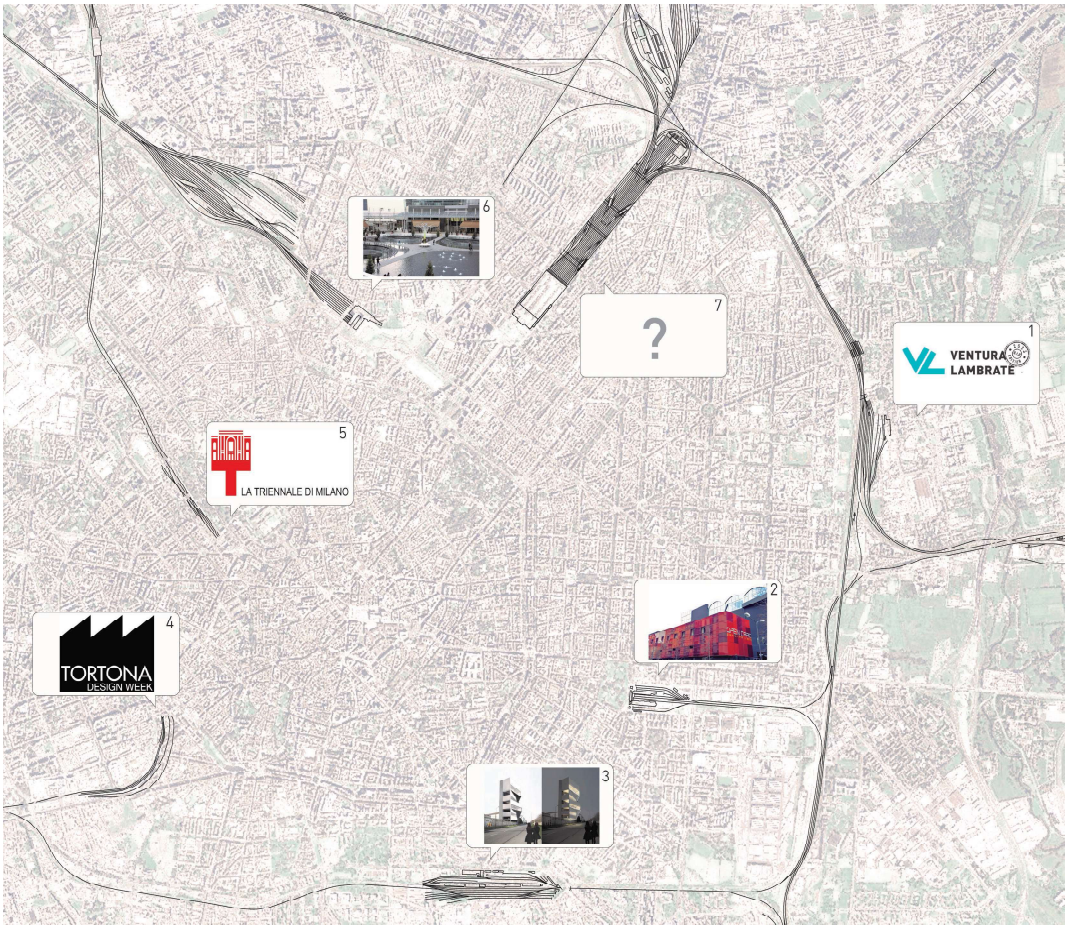
Il nostro modo di vivere sta cambiando, da alcuni anni, in modo veloce e radicale: si tratta di un vero e proprio sovvertimento che sembra investire ogni campo del nostro pensare e del nostro agire. Alcune tecnologie (pensiamo al cellulare, nella sua evoluzione, entusiasmante, da telefono a strumento di collegamento totalizzante) sembrano ormai talmente connaturate alla nostra dimensione quotidiana da cancellare persino il ricordo del "prima". Anche la fondamentale azione dell'acquisto di prodotti appare, oggi, tutt'altra cosa dall'"ingenuo" incontro tra venditore e cliente che era proprio dei mercati sulle pubbliche piazze, poi delle botteghe sempre più organizzate, che dagli anni '50 del Novecento hanno lasciato il posto a concentrazioni di punti vendita sempre più grandi: i centri commerciali. Negli anni recenti (con un forte impulso negli ultimi due o tre, complici le limitazioni imposte dalla pandemia) è letteralmente esploso il fenomeno degli acquisti online.

Le piattaforme delle vendite online sono note anche alle persone più refrattarie alle tecnologie, che trovano comodo, magari con l'aiuto di uno "smanettatore", procurarsi un qualsivoglia prodotto scovato, analizzato, scelto sulla base di un contatto solo visivo, senza l'apporto degli altri sensi (niente tatto per la consistenza di un tessuto, nessuna prova sull'odore o il rumore prodotto dall'oggetto d'uso). L'acquisto è digitale. L'attesa, di solito, ridotta a poche ore e (cosa molto divertente!) la scatola contenente il prodotto acquistato arriva direttamente a casa. La sicurezza è data dalla possibilità di restituire l'oggetto che eventualmente non soddisfi le attese (punto raccolta vicino, nessun costo): un altro prodotto è in arrivo, oppure i soldi verranno restituiti. Meglio di così!

L'acquirente si sente soddisfatto: si è risparmiato il giro per negozi e può fregiarsi del titolo di persona tecnologica, evoluta. Probabilmente non penserà al personale addetto alla manipolazione e consegna dei pacchi (la retribuzione è contrattualmente regolata e adeguata all'impegno? I tempi sono "umani"?). Poco importa se il prodotto respinto verrà gettato via (al venditore non conviene il riciclo). Raramente l'acquirente si chiederà se la circolazione dei veicoli per la consegna veloce provoca congestione delle strade o inquinamento. Ancor meno il soggetto acquirente (che poi siamo tutti noi) noterà l'estensione un po' alienante dei magazzini dove le merci del commercio online vengono concentrate e smistate: non sono altro che "capannoni" come ce ne sono tanti che deturpano (ahimè, in modo irreversibile) le nostre pianure e provocano una ramificazione di nuove arterie stradali. Tutt'al più verrà da pensare che spariscono i negozi nei nostri centri urbani, nelle nostre strade, nelle piazze che per tradizione sono sempre state accoglienti e vivaci. Comunque il declino era già in atto, per via della proliferazione frenetica dei vari centri commerciali e outlet fuori porta, attrattori di veicoli e di veri e propri tour organizzati per l'acquisto-conveniente. Pertanto le piattaforme per l'acquisto digitale godono, tutto sommato, di una buona fama che sanno alimentare con astute campagne pubblicitarie in tivù.

Questi sono alcuni degli argomenti sviluppati o suggeriti in questo numero della rivista con la consueta nostra esortazione ad esercitare il senso critico. Al di là del "così fan tutti". Al di là dell'apparente facilità, quasi giocosa, di un fenomeno che muove un giro d'affari colossale. Interessanti sono, ancora una volta, i confronti con altre realtà geografiche, con le soluzioni diverse rispetto ai non-progetti di casa nostra.

Nella sezione "Cultura", tre contributi sono dedicati a Milano: alla stazione centrale (con un romanzo-thriller e un resoconto dei progetti per il recupero dei Magazzini Raccordati) e ai Navigli (che potrebbero riprendere almeno in parte l'originaria funzione di vie acquee di collegamento).


6
7
?
1
VENTURA LAMBRATE
5
LA TRIENNALE DI MILANO
2
4
TORTONA
DESIGN WEEK
3

Sotto il piano del ferro. Indagini e strategie per la riqualificazione dei Magazzini Raccordati della Stazione Centrale di Milano

di Riccardo Miccoli e Maria Vittoria Monaco

Il lavoro di ricerca svolto nel 2013 come Tesi di Laurea Triennale presso il Politecnico di Milano, si è focalizzato sull'analisi dell'elemento storico dei Magazzini Raccordati. Al di sotto del rilevato ferroviario di Stazione Centrale di Milano, affacciati sulle vie Ferrante Aporti e Sammartini, si estendono per una lunghezza di circa due chilometri 126 magazzini raccordati internamente da due binari, ideati storicamente per il trasporto merci. Un tempo interessati da svariate attività commerciali e artigianali, con il passare degli anni questi spazi hanno subito un lento abbandono, causandone un degrado che si è manifestato con effetti negativi anche nei quartieri circostanti. Ciò che è emerso da questa ricerca è la forte potenzialità che questi luoghi possono offrire, ma nello stesso momento l'inconsapevolezza che la maggior parte delle persone hanno nei loro confronti, purtroppo dovuta al disinteressamento e alla mancanza di conoscenza. Riteniamo che con la giusta informazione sia possibile sensibilizzare cittadini, pendolari e chiunque possa fruire di questi spazi. Solo dopo un opportuno coinvolgimento degli enti pubblici e degli utenti sarà possibile eseguire una qualsiasi opera di riqualificazione.
Per comprendere al meglio il massicciato di Stazione Centrale, è necessario fare una premessa sul mondo dell'infrastruttura ferroviaria, identificandone gli elementi che la compongono e il loro rapporto con la città.

La ferrovia

Il tracciato ferroviario è spesso visto come un elemento di lacerazione del tessuto urbano cittadino, capace di influenzare e definire la crescita e lo sviluppo insediativo di una città. Per ottenere infatti una strada ferrata ottimale, specialmente in un ambiente metropolitano, si è proceduto nel corso degli anni alla realizzazione di vie "direttissime", svincolate dall'orografia esistente con l'ausilio di opere ingegneristiche come gallerie e viadotti. Le

Under the track level. Investigations and strategies for the requalification of the Magazzini Raccordati at the Stazione Centrale in Milan

by Riccardo Miccoli and Maria Vittoria Monaco

A research study conducted in 2013 as an undergraduate thesis at the Politecnico di Milano focused on the analysis of the historical element of the Magazzini Raccordati. Below the railway embankment of the Stazione Centrale railway station in Milan, along Via Ferrante Aporti and Sammartini, there is a two-kilometre long stretch of 126 warehouses connected on the inside by two tracks, conceived historically for cargo transportation. Once occupied by various retail shops and craft workshops, over the years these spaces were progressively abandoned. This research brought to light the significant potential offered by these locations, as well as the fact that most people are unaware of them, either out of lack of interest or of familiarity. We believe that providing correct information will foster awareness in city residents, commuters or anyone else who might use these spaces. Any regeneration project will require the appropriate engagement of public administrations and users.

Nella pagina a fianco, in alto: attrattività connesse alla rete ferroviaria di Milano. (fonte: elaborato grafico a cura degli autori). In basso: fotografia storica del piazzale Duca d'Aosta di fronte alla Stazione Centrale di Milano. (fonte: http://www.flicker.com).

1 - Interni di Stazione Centrale, una delle 14 stazioni italiane gestite dal Gruppo Grandi Stazioni S.p.a. (fonte: http://www.flicker.com).

2 - Vista dei Magazzini Raccordati da via Ferrante Aporti (fonte: immagine degli autori in data 05.09.2013).

infrastrutture ferroviarie non solo si determinano per l'impatto funzionale che hanno sulla città (strozzature viabilistiche, inquinamento acustico, ecc.) ma anche per provocare, nei punti di intersezione con la viabilità stradale, problemi di congestione del traffico automobilistico e di sicurezza nell'attraversamento pedonale. La costruzione di viadotti in muratura all'interno delle città ha consentito quindi, oltre alla riduzione delle interferenze con la circolazione urbana, l'opportunità di ricavare al di sotto di essi degli spazi ad uso commerciale. Molto ambiti per la loro posizione strategica in prossimità di flussi e interscambi urbani, questi ambienti hanno da sempre garantito un forte ritorno economico.

La stazione ferroviaria di ieri: sipario e soglia

La stazione entra nell'immaginario collettivo come luogo elettivo della partenza e dell'arrivo. È inizio e fine di un viaggio, il suo spazio è sipario dei sentimenti di abbandono dei propri cari ma allo stesso tempo anche trampolino verso l'ignoto, l'occasione di un

3 - Ingresso alla mostra realizzata l'8 e 9 giugno 2013 nel Magazzino 81 bis dal Gruppo FAS, intitolata *C'è vita intorno ai binari* (fonte: http://www.magazziniraccordati.blogspot.it).

nuovo inizio. La stazione come soglia: luogo di confine tra la città e l'altrove. Identificata da Proust come un luogo speciale che non fa parte della città, ma ne contiene l'essenza della sua personalità. Essere all'interno della città e contemporaneamente, esserne l'accesso definisce una situazione paradossale, ma reale: ne connota la sua identità ma allo stesso tempo la fa apparire come luogo totalmente indipendente.

La stazione ferroviaria di oggi: non luogo e nodo

Il "non luogo" è un simbolo spesso associato alla stazione di oggi, in quanto spazio la cui funzione è momentanea e transitoria, regolata dagli orari del tabellone degli arrivi e delle partenze. Al di fuori di questi momenti puntuali lo spazio sembra privato della propria funzione e quindi di significato. Ma i processi di globalizzazione e di networking che negli ultimi anni sembrano essere diventati di grande rilevanza per diversi settori e la loro tendenza a considerare gli elementi in virtù della "rete" e dei collegamenti che intercorrono fra essi, hanno incrementato fortemente il sistema dei trasporti. Le connessioni tra le città sono divenute fondamentali in relazione al tempo di percorrenza più che alla distanza fisica tra esse. Questa tendenza ha consequenzialmente portato lo sviluppo urbano-funzionale a concentrarsi in "nodi" in cui il fattore tempo possa drasticamente ridursi al minimo. Ecco quindi che la stazione ferroviaria acquista nuovo valore nel contesto urbano: da luogo di transito ed interscambio a centro multifunzionale per il tempo libero e commercio, capace di integrarsi in un sistema di funzioni complesso e articolato.

I confini della ferrovia: diverse percezioni

Al di là della simbologia che la ferrovia evoca, è importante comprendere il dialogo delle sue componenti spaziali con i contesti urbani nel quale si inserisce. Il fronte della stazione, espressione di una grande identità formale, dialoga con il tessuto urbano che lo circonda attraverso spazi monumentali come il grande viale alberato e la piazza. Quest'ultima viene eletta luogo in cui convergono tutte le altre connessioni di trasporto come tram, autobus, metropolitane e taxi. Sipario architettonico della piazza sono edifici con funzioni terziarie, bancarie, assicurative e alberghiere. Se l'utenza dei trasporti "vigila" la piazza per la quasi totalità della giornata, quella degli edifici terziari solo durante le ore diurne. I lati del tracciato ferroviario rappresentano invece un problema: lo spazio architettonico risulta privo di funzioni, per lo più dedicato all'attraversamento carrabile e pedonale attraverso tunnel o sovrappassi scarsamente illuminati e considerati luoghi poco sicuri. Il contesto urbano è caratterizzato per la maggior parte dei casi da aree produttive e di stoccaggio o da cortine edilizie residenziali, che spesso risentono negativamente la presenza dell'elemento ferroviario.

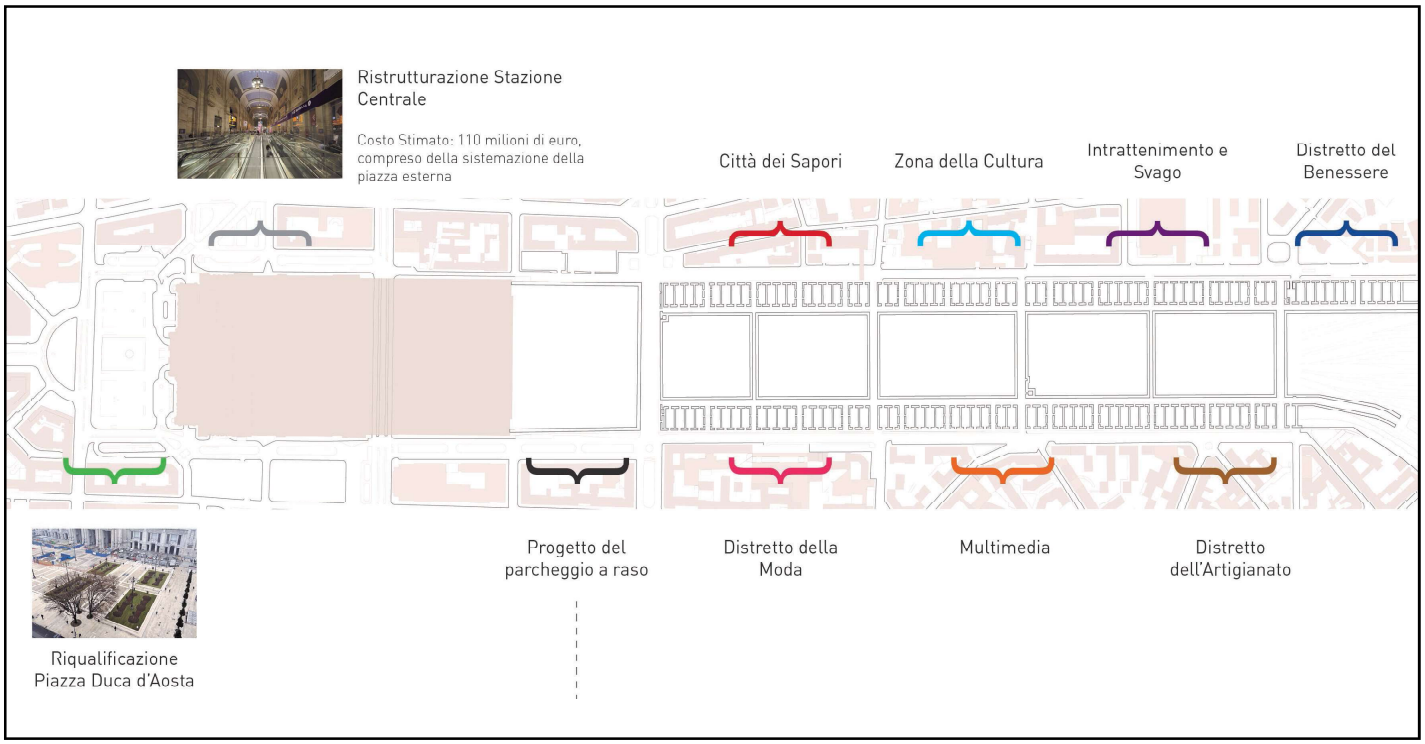
4 - Elaborati realizzati dai ragazzi delle scuole Medie ed Elementari durante i Laboratori del Gruppo FAS. (fonte: http://www.magazziniraccordati.blogspot.it).

Stazione Centrale: i magazzini raccordati

Il rilevato ferroviario di Stazione Centrale fu realizzato più di un secolo fa (la stazione fu inaugurata nel maggio del 1931) con la funzione di mantenere in quota i binari ferroviari che conducevano alla stazione. L'intera costruzione fu realizzata prima della stazione stessa, per consentire un miglior trasporto dei materiali da costruzione e l'avanzamento dei lavori. Una delle esigenze era anche quella di attraversare aree urbanizzate evitando di ostacolare i collegamenti tra est ed ovest e impedire, con la cintura ferroviaria, l'espansione di una città sempre più in crescita. L'area del rilevato ferroviario è pari a 430.000 mq, 200 m di larghezza e circa 1,2 km di lunghezza, segnata dalla presenza delle due vie Ferrante Aporti e Sammartini. Per ottenere un'altezza congrua a creare sottopassaggi accessibili da ogni mezzo, si portò la quota binari ad un'altezza di 7,4 m rispetto al livello stradale. Nelle porzioni non occupate dai terrapieni, sono stati realizzati i cosiddetti "Magazzini Raccordati", 126 locali di 350 mq ciascuno, che costeggiano i due lati della massicciata in maniera simmetrica, fatta eccezione per l'ultimo tratto in cui vennero realizzati 10 magazzini in più sulla via Sammartini. I magazzini furono chiamati "raccordati" in quanto collegati tra loro da binari che correvano lungo dei tunnel interni al rilevato: tramite dei montacarichi in prossimità della testa della stazione, i treni venivano portati a quota strada e servivano i magazzini per il carico e scarico merci. Nati presumibilmente come locali da affittare ad uso commerciale e artigianale, furono convertiti durante la guerra come deposito d'armi, grazie alla loro vicinanza con la Stazione. Le decorazioni geometriche esterne che si ripetono lungo l'intera facciata vengono dette in stile "Liberty Fiorito", spesso utilizzato nelle stazioni europee del tempo.

Stazione Centrale di Milano e i suoi Magazzini Raccordati sono gestiti dal gruppo Grandi Stazioni Spa, gruppo che possiede i 13 maggiori terminal ferroviari italiani e che movimentano da soli circa il 30 per cento del traffico viaggiatori a livello nazionale. Durante i nostri sopralluoghi nel quartiere, abbiamo constatato l'effettiva mancanza di occupazione dei Magazzini Raccordati. Le interviste effettuate a settembre 2013 hanno registrato solo tredici magazzini in attività, tra esercizi commerciali di vendita all'ingrosso, beni banali alimentari, locali per intrattenimento e servizi pubblici e di volontariato. Nella quasi totalità dei casi, si è riscontrato un generale malcontento dovuto ai canoni di affitto troppo alti e ai numerosi problemi di manutenzione in cui versano i magazzini. Le interviste effettuate, non solo agli utenti dei magazzini bensì a residenti e pendolari, ci hanno permesso di entrare in contatto con gli attori che quotidianamente si occupano di assistere le situazioni di emarginazione e disagio sociale che si sviluppano nelle vicinanze della stazione. Vi sono infatti numerosi gruppi di volontariato e comitati di quartiere che svolgono assistenza psicologica, sanitaria e forniscono beni di prima necessità alla popolazione informale presente. Ne sono un esempio City Angels, SOS Stazione Centrale, Gli Amici di Gastone, il Gruppo FAS, etc.

In particolare il gruppo Ferrante Aporti Sammartini (FAS), facente parte del Comitato di Milano Zona 2, nasce con l'esigenza di far rivivere gli spazi ormai in disuso dei Magazzini Raccordati al di sotto del rilevato ferroviario. Questo gruppo in pochi anni ha ottenuto l'approvazione dei cittadini di quartiere con mostre e manifestazioni pubbliche. In una serie di incontri organizzati nel 2012, presso l'Urban Center di Milano con l'allora Assessore all'Urbanistica Lucia De Cesaris e Grandi Stazioni Spa, è emersa la necessità di prevedere un Project Financing per il recupero globale di tutta l'area. Il progetto di Grandi Stazioni per i Magazzini Raccordati (40.000 mq per un costo di 72 milioni di euro circa) prevedeva la realizzazione di distretti tematici: sul lato Sammartini "la città dei sapori", un distretto culturale, di svago e benessere. Sul lato Ferrante Aporti invece i distretti di moda, multimedia e artigianato.



5 - Il progetto per la riqualificazione dei Magazzini Raccordati di Grandi Stazioni Spa (fonte: elaborato grafico a cura degli autori)

Le considerazioni emerse a valle del lavoro svolto, evidenziano come gli abitanti del quartiere abbiano già da tempo compreso l'effettiva importanza degli spazi che il rilevato offre e che questi potrebbero rispondere positivamente all'inserimento di servizi che i quartieri limitrofi necessitano ma di cui tuttora sono sprovvisti. Crediamo fondamentale l'azione che alcuni comitati di zona stanno svolgendo già da ora dal punto di vista della sensibilizzazione: iniziative culturali, artistiche, ecologiche e di confronto con scuole ed enti pubblici.

Un'altra questione per noi di primaria importanza riguarda la popolazione informale presente nelle aree attigue alla stazione. Dare loro spazio, ascolto e servizi utili alla persona: arginare quindi le emergenze sociali prima di riqualificare il tessuto urbano e architettonico.

In secondo luogo riteniamo fondamentale l'applicazione di strategie temporali differenziate: una prima, a breve termine, in grado di risolvere le problematiche più urgenti con interventi di restauro, riqualifica architettonica e inserimento dei servizi di cui la zona necessita. In questa prima fase riteniamo opportuno introdurre funzioni commerciali legati al target di utenza della stazione, che assicuri un rientro economico al capitale investito da Grandi Stazioni e servizi di commercio rivolti all'utenza del quartiere. Una seconda strategia, a lungo termine, che prevede l'attuazione di un progetto completo (insieme architettonico, urbanistico e sociale) capace di ri-caratterizzare l'intera area dei magazzini attraverso una sua funzionalità specifica. In base ai casi studio considerati e agli eventi che periodicamente Milano già ospita, ci sembra interessante mettere in relazione la Stazione Centrale di Milano e i suoi magazzini con queste realtà: nuovi spazi legati alla cultura, al design, al mondo della moda e dell'arte in grado di creare un network con quelli già presenti come Lambrate- Ventura (stazione di Lambrate), Tortona (Scalo di Porta Genova) o Brera (stazione Cadorna); così come quelli che saranno nei prossimi anni per la città di Milano, dalla riqualificazione dello scalo Farini, al Villaggio Olimpico nello scalo di Porta Romana. Il processo di riqualificazione dell'anello ferroviario milanese è ormai una realtà concreta e Stazione Centrale con i suoi Magazzini Raccordati, non può e non deve essere da meno.

© Riproduzione riservata

Nota

L'articolo è una sintesi della Tesi di Laurea Triennale in Scienze dell'Architettura presentata dagli autori al Politecnico di Milano, Scuola di Architettura e Società nell'Anno Accademico 2012-2013. Relatore il prof. Luca Tamini.