

Stazione Centrale

Milano (MI)



Link risorsa: <https://www.lombardiabeniculturali.it/architetture/schede/LMD80-00382/>

Scheda SIRBeC: <https://www.lombardiabeniculturali.it/architetture/schede-complete/LMD80-00382/>

CODICI

Unità operativa: LMD80

Numero scheda: 382

Codice scheda: LMD80-00382

Visibilità scheda: 3

Utilizzo scheda per diffusione: 03

Tipo scheda: A

Livello ricerca: P

CODICE UNIVOCO

Codice regione: 03

Ente schedatore: R03

Ente competente: S26

OGGETTO

OGGETTO

Ambito tipologico principale: infrastrutture e impianti

Definizione tipologica: stazione

Qualificazione: ferroviaria

Denominazione: Stazione Centrale

LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICO-AMMINISTRATIVA

LOCALIZZAZIONE GEOGRAFICO-AMMINISTRATIVA

Stato: Italia

Regione: Lombardia

Provincia: MI

Nome provincia: Milano

Codice ISTAT comune: 015146

Comune: Milano

Indirizzo: Piazza Duca d'Aosta

Altri indirizzi/affacci su spazi pubblici [1 / 2]: Piazza IV Novembre

Altri indirizzi/affacci su spazi pubblici [2 / 2]: Piazza Luigi di Savoia

ACCESSIBILITA' DEL BENE

Accessibilità: SI

DEFINIZIONE CULTURALE

AUTORE [1 / 6]

Ruolo: progetto

Autore/Nome scelto: Stacchini, Ulisse

Dati anagrafici/Periodo di attività: 1871-1947

Specifiche: #EXPO#

AUTORE [2 / 6]

Ruolo: decorazioni

Autore/Nome scelto: Bazzoni, Alberto

Dati anagrafici/Periodo di attività: 1889-1973

Specifiche: #EXPO#

AUTORE [3 / 6]

Ruolo: decorazioni

Autore/Nome scelto: Castiglioni, Giannino

Dati anagrafici/Periodo di attività: 1884-1971

Specifiche: #EXPO#

AUTORE [4 / 6]

Ruolo: decorazioni

Autore/Nome scelto: Cascella, Basilio

Dati anagrafici/Periodo di attività: 1860-1950

Specifiche: #EXPO#

AUTORE [5 / 6]

Ruolo: tettoie

Autore/Nome scelto: Fava, Alberto

Specifiche: #EXPO#

AUTORE [6 / 6]

Ruolo: riqualificazione e adeguamento funzionale

Autore/Nome scelto: Tamino, Marco

NOTIZIE STORICHE

NOTIZIA [1 / 6]

Riferimento: intorno

Notizia sintetica: preesistenze

Notizia

La prima pietra fu posta nel 1906, alla presenza dei reali, sull'area del vecchio Trotter (Piazza Duca d'Aosta), intercorsi gli svariati studi tra il 1898 e il 1905, anno in cui le Ferrovie passarono allo Stato. Ma i lavori vengono presto interrotti, ad esclusione di quelli per i rilevati.

Si narra che, ripresi i lavori dopo un ventennio, di questa prima pietra tra le ortiche non si trovasse più traccia; e che da ciò la stazione non nascesse in asse e perpendicolarmente alla Via Vettor Pisani: in realtà nemmeno quest'ultima risultava essere sulla stessa linea della Via Principe Umberto (attuale Via Turati).

Già comunque all'inizio del XX sec., qui era stata insediata dalla Società Edison, una sottostazione principale che doveva servire la zona intorno allo scalo, anche se l'elettrificazione completa della nuova stazione arrivò solo nel 1938.

CRONOLOGIA, ESTREMO REMOTO [1 / 6]

Secolo: sec. XIX

Frazione di secolo: fine

CRONOLOGIA, ESTREMO RECENTE [1 / 6]

Secolo: sec. XX

Data: 1906-1931

NOTIZIA [2 / 6]

Riferimento: intorno

Notizia sintetica: costruzione

Notizia

Ripresi i lavori nel 1925, secondo il progetto dell'arch Stacchini, vincitore del concorso nazionale del 1912, gli stessi vengono ritenuti talmente a buon punto nel 1930, che il Podestà decise di abbattere in fretta e furia i Bastioni, compreso il sottopasso di Principe Umberto (attuale Via Turati).

Sulla linea dei binari furono impiantate le spettacolari cinque tettoie arcuate in ferro e vetro

Intanto sul piazzale della nuova stazione (già Piazza Andrea Doria, poi ribattezzata Duca d'Aosta) sorgeva, l'Hotel Excelsior Gallia del 1930 di Laveni ed Avati e l'albergo Aosta nei primi anni Trenta

CRONOLOGIA, ESTREMO REMOTO [2 / 6]

Secolo: sec. XX

Data: 1925/00/00

Validità: post

CRONOLOGIA, ESTREMO RECENTE [2 / 6]

Secolo: sec. XX

Data: 1930/00/00

NOTIZIA [3 / 6]

Riferimento: intero bene

Notizia sintetica: completamento

Notizia

Nel 1931 si inaugura la nuova Stazione dell'arch. Stacchini, i tranvai venivano incanalati per la Via Galileo Galilei per giungere nei pressi della Stazione all'aperto: l'unica galleria era riservata, contrariamente al progetto preliminare, al solo passaggio delle vetture.

Si apriva sulla piazza un maestoso volume in uno stile a metà tra l'assiro-babilonese e la monumentalità fascista. Sul retro, sul lato di destra venivano aggiunti i corpi di fabbrica del Padiglione Reale e più indietro, a se stante oltre il primo sottopasso, il palazzo delle Poste.

Rimaneva irrisolto lo stesso problema della vecchia stazione, cioè il dislivello fra il piano stradale e il piano del rilevato ferroviario, distanti fra loro e divisi da innumerevoli scalini. Furono subito, fra le proteste generali, messi in cantiere ascensori e scale mobili.

Sui due lati della facciata facevano bella mostra di se, due mascheroni da dove sgorgava un getto d'acqua ricadente in vasche sottostanti.

CRONOLOGIA, ESTREMO REMOTO [3 / 6]

Secolo: sec. XX

Data: 1930/00/00

CRONOLOGIA, ESTREMO RECENTE [3 / 6]

Secolo: sec. XX

Data: 1931/00/00

NOTIZIA [4 / 6]

Riferimento: intero bene

Notizia sintetica: restauro

Notizia

Nell'agosto 1943 subì una feroce devastazione a seguito dei violenti bombardamenti che colpirono la città. Fu restaurata subito dopo la fine della guerra, e riaperta insieme all'"albergo diurno" e al museo delle cere. Rappresentò per la memoria di milioni di immigrati il primo luogo incontrato al nord.

CRONOLOGIA, ESTREMO REMOTO [4 / 6]

Secolo: sec. XX

Frazione di secolo: metà

CRONOLOGIA, ESTREMO RECENTE [4 / 6]

Secolo: sec. XX

Frazione di secolo: seconda metà

NOTIZIA [5 / 6]

Riferimento: intero bene

Notizia sintetica: re-stiling

Notizia

Dopo i vari restauri conservativi degli ultimi decenni del XX sec., che hanno avuto come obiettivo principale il rivestimento lapideo colpito da ampie zone di ammaloramento da agente micotico, agli inizi del XXI sec. è stata sottoposto ad un re-stiling: un ripensamento degli spazi pubblici interni che hanno stravolto i flussi distributivi e funzionali della vecchia stazione, sottoponendo l'intero organismo a un progetto di sfruttamento in chiave commerciale delle aree di passaggio.

Censurabile, visto la non utile ridondanza dei percorsi mobili, il taglio delle solette e la creazione degli ammezzati.

CRONOLOGIA, ESTREMO REMOTO [5 / 6]

Secolo: sec. XX

Frazione di secolo: fine

CRONOLOGIA, ESTREMO RECENTE [5 / 6]

Secolo: sec. XXI

Frazione di secolo: inizio

NOTIZIA [6 / 6]

Riferimento: intero bene

Notizia sintetica: data di riferimento

CRONOLOGIA, ESTREMO REMOTO [6 / 6]

Secolo: sec. XX

Data: 1930/00/00

CRONOLOGIA, ESTREMO RECENTE [6 / 6]

Secolo: sec. XX

Data: 1931/00/00

IMPIANTO STRUTTURALE

Configurazione strutturale primaria

Progettato secondo lo schema tedesco come stazione di testa, il monumentale complesso consta di un corpo frontale, aperto sulla piazza da tre varchi, e di due fianchi paralleli alla linea dei binari, a una quota superiore rispetto al piano stradale. La facciata, lunga 207 m e alta fino a un massimo di 50, presenta una galleria divide lo spazio esterno dall'interno.

La struttura portante dell'edificio, ricoperta da un imponente apparato decorativo, è in cemento armato. L'acciaio, usato in abbondanza per le coperture delle gallerie, è l'elemento dominante, assieme al vetro, nella costruzione delle tettoie di protezione dei binari, lunga 341 m e formata da cinque volte ad arco in ferro e vetro, di cui quella centrale ha una luce di 72 m e un'altezza di 33 e quelle laterali sono di 45 x 22 m.

UTILIZZAZIONI

Grado di utilizzo: utilizzato interamente

USO ATTUALE [1 / 5]

Riferimento alla parte: corpo principale

Uso: stazione

USO ATTUALE [2 / 5]

Riferimento alla parte: Padiglione reale

Uso: spazio di rappresentanza

USO ATTUALE [3 / 5]

Riferimento alla parte: sotterranei

Uso: museo

USO ATTUALE [4 / 5]

Riferimento alla parte: Padiglione delle Poste

Uso: terziario

USO ATTUALE [5 / 5]

Riferimento alla parte: spazi comuni di distribuzione

Uso: commerciale

USO STORICO

Riferimento alla parte: intero bene

Riferimento cronologico: destinazione originaria

Uso: stazione

Consistenza: consistenza discreta

Manutenzione: manutenzione buona

CONDIZIONE GIURIDICA E VINCOLI

CONDIZIONE GIURIDICA

Indicazione generica: proprietà privata

Indicazione specifica: Società Grandi Stazioni

PROVVEDIMENTI DI TUTELA

Denominazione da vincolo: STAZIONE CENTRALE

Dati catastali: Fg. 269, mapp. 63; Fg. 229, mapp. 16

Tipo provvedimento: DM (L. n. 1089/1939)

Estremi provvedimento: 1982/03/22

Codice ICR: 2ICR0044577AAAA

Nome del file: 01901700190172.pdf

FONTI E DOCUMENTI DI RIFERIMENTO

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA [1 / 11]

Genere: documentazione allegata

Tipo: fotografia digitale colore

Autore: Barbalini, Fabio

Data: 2011/00/00

Codice identificativo: LMD80-00382_01

Note: Vista laterale

Specifiche: #EXPO#

Visibilità immagine: 1

Nome del file: LMD80-00382_01.jpg

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA [2 / 11]

Genere: documentazione allegata

Tipo: fotografia digitale colore

Autore: Barbalini, Fabio

Data: 2011/00/00

Codice identificativo: LMD80-00382_02

Note: Vista dal Piazzale Duca d'Aosta

Specifiche: #EXPO#

Nome del file: LMD80-00382_02.jpg

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA [3 / 11]

Genere: documentazione allegata

Tipo: fotografia digitale colore

Autore: Bianchini, Fabio

Data: 2014/00/00

Codice identificativo: Expo_A_LMD80-00382_01

Note: Esterno

Specifiche: #EXPO#

Visibilità immagine: 1

Nome del file: Expo_A_LMD80-00382_01.jpg

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA [4 / 11]

Genere: documentazione allegata

Tipo: fotografia digitale colore

Autore: Bianchini, Fabio

Data: 2014/00/00

Codice identificativo: Expo_A_LMD80-00382_02

Note: Particolare

Specifiche: #EXPO#

Visibilità immagine: 1

Nome del file: Expo_A_LMD80-00382_02.jpg

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA [5 / 11]

Genere: documentazione allegata

Tipo: fotografia digitale colore

Autore: Bianchini, Fabio

Data: 2014/00/00

Codice identificativo: Expo_A_LMD80-00382_03

Note: Scale mobili della galleria

Specifiche: #EXPO#

Visibilità immagine: 1

Nome del file: Expo_A_LMD80-00382_03.jpg

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA [6 / 11]

Genere: documentazione allegata

Tipo: fotografia digitale colore

Autore: Bianchini, Fabio

Data: 2014/00/00

Codice identificativo: Expo_A_LMD80-00382_04

Note: Galleria

Specifiche: #EXPO#

Visibilità immagine: 1

Nome del file: Expo_A_LMD80-00382_04.jpg

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA [7 / 11]

Genere: documentazione allegata

Tipo: fotografia digitale colore

Autore: Bianchini, Fabio

Data: 2014/00/00

Codice identificativo: Expo_A_LMD80-00382_05

Note: Scalone principale

Specifiche: #EXPO#

Visibilità immagine: 1

Nome del file: Expo_A_LMD80-00382_05.jpg

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA [8 / 11]

Genere: documentazione allegata

Tipo: fotografia digitale colore

Autore: Bianchini, Fabio

Data: 2014/00/00

Codice identificativo: Expo_A_LMD80-00382_06

Note: Piano binari

Specifiche: #EXPO#

Visibilità immagine: 1

Nome del file: Expo_A_LMD80-00382_06.jpg

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA [9 / 11]

Genere: documentazione allegata

Tipo: fotografia digitale colore

Autore: Bianchini, Fabio

Data: 2014/00/00

Codice identificativo: Expo_A_LMD80-00382_07

Note: Copertura sui binari

Specifiche: #EXPO#

Visibilità immagine: 1

Nome del file: Expo_A_LMD80-00382_07.jpg

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA [10 / 11]

Genere: documentazione allegata

Tipo: fotografia digitale colore

Autore: Bianchini, Fabio

Data: 2014/00/00

Codice identificativo: Expo_A_LMD80-00382_08

Note: Particolare

Specifiche: #EXPO#

Visibilità immagine: 1

Nome del file: Expo_A_LMD80-00382_08.jpg

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA [11 / 11]

Genere: documentazione allegata

Tipo: fotografia digitale colore

Autore: Bianchini, Fabio

Data: 2014/00/00

Codice identificativo: Expo_A_LMD80-00382_09

Note: Esterno: ala laterale

Specifiche: #EXPO#

Visibilità immagine: 1

Nome del file: Expo_A_LMD80-00382_09.jpg

COMPILAZIONE

COMPILAZIONE

Data: 2011

Specifiche ente schedatore: Sirbec

Nome: Ribaudò, Robert

AGGIORNAMENTO-REVISIONE

Data: 2015

Nome: Bianchini, Fabio

Ente: Centro Studi PIM

Referente scientifico: Bianchini, Fabio

SCHEDA DI VALORIZZAZIONE COLLEGATA: VAL - q2010-00073 [1 / 1]

CODICI

Unità operativa: q2010

Numero scheda: 73

Codice scheda: q2010-00073

Visibilità scheda: 3

Utilizzo scheda per diffusione: 03

Tipo di scheda: VAL

Ente schedatore: R03/ Centro Studi PIM

RELAZIONI

RELAZIONI

Scheda di riferimento - TSK: A

Scheda di riferimento - IDK: LMD80-00382

Scheda di riferimento - NCTR: 03

OGGETTO

Identificazione del bene: Milano, Stazione Centrale

DESCRIZIONE

Descrizione

Al termine dell'ampia via Vittor Pisani, si staglia la Stazione Centrale, monumentale opera di Ulisse Stacchini e principale stazione ferroviaria del capoluogo lombardo, seconda in Italia per flusso di passeggeri dopo Roma Termini, nonché una delle principali d'Europa.

Il vasto complesso, rivestita in pietra d'Aurisina, presenta un corpo frontale e due fianchi paralleli ai binari.

La facciata, in uno stile fra il tardo-eclettismo assiro-babilonese e il liberty, presenta e due ali laterali aperte da numerosi passaggi e un avancorpo centrale, aperto sulla piazza da tre ampi varchi e ornato in alto da due cavalli alati, che rappresentano il "Progresso, guidato dalla volontà e dalla intelligenza" opere di Armando Violi.

Dietro alla facciata, larga 207 m e alta 50, corre la "Galleria delle Carrozze", appesantita da una sovraccarica ornamentazione comprendente i medaglioni di Giannino Castiglioni, che fa da vestibolo al vasto salone delle biglietterie, immenso spazio a tutt'altezza illuminato da velari e decorato da gruppi scultorei di Alberto Bazzoni

Monumentali scalinate e scale mobili permettono di accedere alla galleria di testa, decorata da pannelli in ceramica di Basilio Cascella, dalla quale si passa ai 21 binari.

La tettoia che copre i binari, composta da cinque volte in ferro e vetro, è lunga 341 m con un'area di 66.500 mq. La tettoia centrale ha un luce di 72 m ed è alta 33 m, mentre le laterali hanno una luce di 45 m e 22 m di altezza, affiancate a loro volta da tettoie minori la cui luce varia dai 12 m nella parte fiancheggiata dai corpi laterali ai 22 m in quella esterna.

La stazione non ha uno stile architettonico definito, ma è una miscela di diversi stili, Neoclassico, Liberty e Art Deco, uniti alla monumentalità dell'architettura fascista, riscontrabile in particolare nei grandi ambienti pubblici (galleria di testa,

biglietteria centrale e Galleria delle Carrozze).

In un'epoca in cui il "gigantismo" architettonico era diffuso in molti paesi, la stazione risente di molte influenze, dalla scuola wagneriana viennese (evidente nelle facciate laterali), al Deco di stampo anglosassone, alle forme "termali" del salone centrale delle stazioni nordamericane.

A dispetto dell'apparente monumentalità, l'apparato decorativo è realizzato con economia di mezzi, con le parti superiori delle pareti in cemento decorativo che imita il marmo delle parti inferiori, le grandi volte non strutturali ma appese e gli elementi decorativi in gesso (fregi e pannelli) o cemento (statue, ecc.).

Di fronte al binario 21 si trova il padiglione Reale, sala d'attesa della famiglia Savoia in stile classicheggiante, divisa in sala reale e sala delle armi.

Sotto la stazione, a piano strada in corrispondenza del binario 21, si trova il Memoriale della Shoah, area museale nata con lo scopo di realizzare un luogo di memoria e per centinaia di deportati ebrei e politici che da qui venivano avviati ai lager.

NOTIZIE STORICHE

Notizie storiche

La prima pietra della nuova stazione viene posta nel 1906, sull'area del vecchio Trotter, circa 800 metri a nord della vecchia stazione, ma i lavori vengono presto interrotti, a esclusione di quelli per i rilevati.

Contemporaneamente viene indetto un concorso, rimasto senza esito, per il disegno delle facciate, da applicarsi allo schema funzionale già definito dagli uffici delle FS.

Nel 1912 viene indetto un nuovo concorso basato su un nuovo schema funzionale ispirato alle stazioni di Lipsia e Stoccarda che prevedeva una stazione di testa. Il concorso viene vinto dall'architetto Ulisse Stacchini.

Già da subito i timori che il tumultuoso aumento del traffico ferroviario portasse alla costruzione di un manufatto insufficiente fanno scattare una serie di richieste di adeguamenti. Stacchini presenta una prima variante nel 1913.

L'entrata in guerra blocca l'inizio dei lavori, dando tempo a Stacchini di perfezionare il progetto della facciata. In seguito a pesanti divergenze di opinione tra Stacchini e le FS viene abbandonato il progetto di variante e troncato ogni rapporto con il progettista, dando però nel contempo il via all'esecuzione del fabbricato dei servizi tecnici. Grazie all'intervento del Comune nel 1915 si conviene di far presentare all'architetto un terzo progetto.

I lavori sono presto interrotti a causa dello scoppio della prima guerra mondiale.

Negli anni successivi Stacchini è impegnato nella rielaborazione del progetto concluso nella versione definitiva nel 1924.

I lavori riprendono nel 1925 con la costruzione degli edifici laterali, prima l'ala ovest e poco dopo l'ala est.

Nel 1931 si inaugura la nuova stazione.

Dopo un decennio cominciano a evidenziarsi difficoltà nel raggiungimento delle biglietterie da parte dei mezzi carrabili e dei binari da parte degli utenti e nel 1942 l'architetto Mario Palanti ipotizza l'inserimento di rampe pedonali e carrabili che dalla piazza raggiungono direttamente la galleria di testa. Gravi danni sono causati dai violenti bombardamenti dell'agosto 1943.

Dopo l'armistizio del 1943, il binario 21 (situato al piano stradale) viene utilizzato per l'avvio dei treni che deportano gli ebrei verso i lager.

Nel 1953 le FS bandiscono un concorso per la modifica radicale del fabbricato, vinto dagli architetti Minoletti e Gentili Tedeschi, che propongono la costruzione di un grattacielo addossato alla facciata.

Rimasto senza seguito il concorso, nel 1955 vengono realizzate delle scale mobili che collegano il salone delle biglietterie con la galleria di testa. Viene introdotta una nuova bucatina nell'atrio della biglietteria centrale, interrompendo il fronte continuo delle biglietterie e menomando il rapporto altezza-larghezza degli scaloni laterali. Dopo vari restauri conservativi degli ultimi decenni del XX sec., che hanno avuto come obiettivo principale il rivestimento lapideo, a partire dal 2005 la stazione è oggetto di importanti lavori di restauro e riqualificazione, su progetto iniziale di Marco Tamino, già artefice della riqualificazione di Roma Termini, terminati nel 2010.

I lavori hanno incluso la ripulitura dei fregi e delle decorazioni, la pedonalizzazione della Galleria delle Carrozze, la creazione di soppalchi negli atri laterali, l'apertura di nuovi spazi commerciali e lo spostamento delle biglietterie, attivata nel 2008.

Tra gli interventi la creazione di nuove scale mobili laterali, di uno spazio di attesa sovrapposto posto a cavallo tra la galleria centrale e il marciapiede di testa, infine, la costruzione di box di servizio e di carattere commerciale, che hanno compromesso la leggibilità e l'assetto degli ambienti storici.

A partire dal 2010 la stazione subisce ulteriori interventi di riqualificazione e adeguamento funzionale, sottoponendo l'intero organismo a un progetto di sfruttamento in chiave commerciale delle aree di passaggio.

Il 27 gennaio 2013, Giorno della Memoria, nei pressi del binario 21 viene inaugurato il Memoriale della Shoah, ancora concluso.

COMPILAZIONE

COMPILAZIONE

Data: 2015

Specifiche ente schedatore: Centro Studi PIM

Nome compilatore: Bianchini, Fabio

Referente scientifico: Bianchini, Fabio