***Hic et nunc*: gli scali ferroviari di Milano**

A cavallo tra Otto e Novecento la città di Milano si dotò progressivamente di nuovi servizi necessari alla propria modernizzazione: alloggi popolari, impianti di sollevamento dell’acquedotto, fognature, centrali elettriche e trasporti. Una capillare rete di infrastrutture che consentì alla metropoli di superare la *forma urbis* teresiana e post-risorgimentale, avviare un’espansione del territorio e formare con il conseguente sviluppo industriale la base per la successiva crescita economica e sociale degli anni Cinquanta.

Al progresso industriale di Milano contribuirono certamente anche gli scali ferroviari, dislocati concentricamente in diverse aree cittadine, allo scopo di agevolare il trasporto e la consegna di materie prime, prodotti finiti e generi di prima necessità. Con la fine del Novecento, l’incremento progressivo delle nuove tecnologie, la riorganizzazione di spazi e strutture hanno però trasformato Milano in qualcosa di nuovo, reinterpretando - come da sua antica tradizione - la memoria dei luoghi, innestando nuovi dialoghi tra le architetture e i quartieri, creando nuove tensioni e prospettive per la metropoli del domani.

Naturalmente sugli scali si è scritto e si scriverà ancora molto: oltre all’ottimo lavoro di analisi condotto recentemente dal Politecnico di Milano[[1]](#footnote-1), mi fa piacere ricordare come il tema fosse già d’interesse negli anni Ottanta sia nel campo degli studi archeologico-industriali, sia in campo fotografico. Nel 1983 Antonello Negri e Ornella Selvafolta, in una delle prime fondamentali rilevazioni del patrimonio industriale milanese[[2]](#footnote-2) (comprensiva di dettagliate mappe cronologiche), evidenziarono chiaramente la stretta connessione tra le zone degli scali e lo sviluppo industriale della città, con la segnalazione di concentrazioni di fabbriche, di mini-distretti produttivi e dei servizi a rete essenziali. Allo stesso modo ma con strumenti differenti, pochi anni prima, anche l’innovativa campagna fotografica di Gabriele Basilico per *Milano Ritratti di fabbriche[[3]](#footnote-3)* ricalcò tangenzialmente i medesimi quartieri, come rilevato nel 2017 dal puntuale lavoro di Giuseppe Corbetta[[4]](#footnote-4). E certo non è un caso, se recentemente altre pubblicazioni[[5]](#footnote-5) hanno messo sotto indagine alcune aree limitrofe agli scali, come per esempio la zona compresa tra via Brembo e viale Quaranta, già investigata da Basilico stesso e oggi, grazie al pionieristico intervento di Fondazione Prada, cantiere della città del futuro.

La scelta di documentare i sette scali ferroviari dismessi prima delle loro future trasformazioni rappresenta un laboratorio iconografico stimolante, dove la fotografia può risultare non solo utile ma necessaria per una riflessione condivisa a diversi livelli sul ruolo della memoria e dell’immagine nell’atto della trasformazione urbana. Pochi oggi si ricordano dello Scalo Sempione, dismesso nel 1931, e non molta è la documentazione fotografica che lo riguarda, ma come immaginare lo sviluppo della zona di Pagano senza il suo passato ferroviario? In ambito industriale, un ragionamento parallelo può essere fatto in relazione all’ex Stabilimento De Angeli Frua per il quartiere della Maddalena, come da poco evidenziato da un progetto partecipato a cura di MilanoAttraverso.

Questa difficile ricerca fotografica è stata affidata all’esperienza e all’estro di due prestigiosi autori contemporanei: Marco Introini si è concentrato all’esterno degli scali sulla ricerca delle vive intersezioni tra la città otto-novecentesca e la Milano del terzo millennio, mentre l’interno degli scali è stato invece raccontato dalla poetica visione di Francesco Radino, nel dialogo complesso tra memoria, uomo e natura. Affidare alla visione personale dei fotografi questo particolare lavoro non è mai un’impresa banale, come “testimoni della modernità” hanno avuto il compito di sintetizzare i rapporti complessi tra le diverse memorie presenti nel tessuto della città, darne una precisa interpretazione e anamnesi, selezionando tra “pieni e vuoti” e trasformando i muraglioni degli scali in *limes*, confini ora permeabili ora invalicabili, tra passato, presente e futuro.

Al fine di consentire un dialogo coerente tra le visioni e lo stile dei due fotografi (a partire dalla scelta cromatica), abbiamo voluto rendere il più possibile agile l’allestimento e il catalogo, facilitando la fruizione, nonché la selezione e la sequenzialità delle singole opere, facendo immergere il visitatore in un percorso unico dal quale speriamo possano sorgere riflessioni, speranze ed emozioni.

*Fabrizio Trisoglio*

*Curatore e responsabile scientifico Fondazione Aem – Gruppo A2A*

1. Per maggiori informazioni si cfr. sul sito online del Comune di Milano gli allegati dell’Accordo di Programma 2017 sugli scali ferroviari milanesi, e in particolare l’*Allegato U – Documento di Visione Strategica*. [↑](#footnote-ref-1)
2. A. Negri, O. Selvafolta, *Archeologia industriale a Milano*, in “Archeologia industriale”, anno I, n. 1, Brescia, Fondazione Luigi Micheletti, 1983, pp. 6-42. [↑](#footnote-ref-2)
3. G. Basilico, *Milano ritratti di fabbriche*, Milano, SugarCo Edizioni, 1981. [↑](#footnote-ref-3)
4. G. Corbetta, *Milano ritratti di fabbriche 35 anni dopo*, Milano, Associazione Quattro, 2017. [↑](#footnote-ref-4)
5. *A sud dello Scalo Romana. Vocazioni e suggestioni di un’area in trasformazione*, a cura di S. Aleni, Milano, Associazione Quattro, 2017. [↑](#footnote-ref-5)