

# L'ARCA

La rivista internazionale  
di architettura, design e  
comunicazione visiva  
The international magazine  
of architecture, design and  
visual communication

english text

<http://www.arcadata.it>

Milano 2001 - III Millennium

Baird Sampson Neuert Architects

Frédéric Borel

Marco Ciarlo

Patrick Davies Architecture

Zaha Hadid

Infinity Group Italy

Kohn Pedersen Fox

Kisho Kurokawa

Iolanda Lima

José A. Choy Lopez, María Quintana Pera

Dominique Perrault

Thierry van de Wyngaert

Williamson Pounders Architects

# L'alba di Milano Dawn of Milan

Progetto: Infinity Group Italy

Dopo quarant'anni Milano si risveglia. E si spera che continui in questa opera di ripresa. Anche perché dopo il grattacielo Pirelli, l'architettura pubblica è stata sostanzialmente assente. Oggi si parla di piazzale Cadorna. Dal 1879 a questa parte, epicentro del piazzale è stata la "stazione terminale" successivamente denominata Ferrovie Nord Milano colleganti la città con numerosi centri dell'area nord. L'edificio annesso ha subito varie vicissitudini fino al bombardamento del 1943. La sua ricostruzione fu l'occasione per elevare il numero dei piani da 4 a 10 (architetto Cesabianchi). Nel frattempo il traffico degli utenti è aumentato a dismisura per la nascita di due linee di metropolitana. Ultimamente, al traffico dei pendolari si è aggiunto quello internazionale relativo al collegamento ferroviario dalla città all'aeroporto della Malpensa.

Dunque, risistemare piazzale Cadorna. Ed ecco due progetti "attigui". Quello dell'Infinity Group Corporation per l'ingresso e l'interno della Stazione, e quello di Gae Aulenti per l'area esterna di 6.000 metri quadrati, che hanno contemplato anche la scultura ambientale di Claes Oldenburg e Coosje van Bruggen intitolata *L'ago, il filo e il nodo*. (Va ricordato che in precedenza il progetto di risistemazione era stato studiato da Camillo Sala e Angelo Cortesi).

Insomma, l'Amministrazione pubblica milanese pare si sia decisa a cambiare registro e a rompere l'assenteismo anche con il coinvolgimento di società come la AEM che ha sponsorizzato un altro progetto non meno significativo, in un altro punto nevralgico della città, il piazzale della Stazione Centrale. L'idea vincitrice, di Ian Ritchie, farà discutere, come accadrà per l'opera di Oldenburg, per il suo dinamismo formale e tecnologico (un fascio di luce) certamente in contrasto con la facciata monumentale novecentista della Stazione. Ma, intanto, a rompere il ghiaccio ci aveva pensato la sveltante semi-ellisse di Gio Ponti; in secondo luogo, è in questo contrastante dinamismo che si esalta la volontà di aggiornamento e di rinascita. Le polemiche (eventuali) si possono dire superate dal grande lungo collaudo del Centro Pompidou nel centro del quartiere del Marais. Ma poi, cosa si vorrebbe, oggi, la coerenza stilistica? E legittimata da cosa? Dal pensiero di Hegel o di William Morris? Ciò non vuol dire che un po' di stile "consunto", soprattutto se neoconsunto, non andrebbe evitato in una prospettiva di "alba". Ma non si può avere tutto dalla vita. E dunque, poco importa se il progetto di Gae Aulenti ha un po' di sapore vetero-postmoderno. In senso microubanistico, il progetto si è occupato dei collegamenti con i percorsi adiacenti: al livello dell'illuminazione,

della viabilità, dell'estetica. Sotto quest'ultimo punto di vista, *L'ago, il filo e il nodo*, si impone nel contesto, simbolo forte e imponente (ma senza vecchia monumentalità) di questa volontà di rinascita di Milano: per le sue dimensioni (18 metri di altezza) e per il suo dinamismo. L'ago è collocato al centro della piazza: in acciaio inox in corsa trasversale, pronto all'uso, come ha sottolineato il critico Germano Celant che ha partecipato al progetto. Il filo è già dentro la cruna e si svolge nello spazio, con duchampiana casualità, coi suoi 11 spezzoni ciascuno di circa 7 metri, il suo spessore di 50 centimetri, memoria, per i milanesi, del proprio stemma-biscione. Il filo, in vetroresina strutturale verde, rosso, giallo, finisce con un nodo che si butta in una fontana dal diametro variabile da 3 a 6 metri. La scelta su Oldenburg è stata quanto mai felice, non solo in virtù della fama dell'artista Pop, autore di numerosissime opere ambientali, ma soprattutto per la forza dirompente, e di volta in volta incidente nella fattispecie, del suo gigantografico immaginario quotidiano. Scrive Celant: "Oldenburg e van Bruggen hanno cercato di creare una sensibilità fantastica, tipica di un'epoca determinata dai consumi e dagli oggetti banali, per rovesciare l'indifferenza in differenza".

Si è parlato di complementarità di esterno e di interno. Il progetto di Infinity, per la stazione, è opera di un gruppo di giovani architetti capitanati da Walter Bartoletti. Esso è asciutto, essenziale, mirato a rispondere alle diverse funzioni. Razionalità e misura hanno avuto la meglio nella distribuzione dei servizi nei tre livelli. Per quanto riguarda il piano interrato una precisa attenzione è stata posta al servizio Malpensa Express con accesso ai primi due binari deputati anche dal lato ovest (via Metastasio). L'atrio è stato liberato dai servizi accessori, spostati in uno spazio adiacente. Ristorazione e taluni uffici, come l'Alitalia, sono stati sistemati in un nuovo soppalco, mentre sulla pensilina metallica di testa ai binari, al primo piano, è stato ricavato un nuovo spazio destinato agli uffici ferroviari. Allo stesso livello sono stati collocati la caffetteria, gli uffici di Polizia, e altre servizi. Materiali ricorrenti: legno per taluni rivestimenti, acciaio, vetro e, per le pavimentazioni, lo stesso tipo di pietra impiegata per il piazzale, in vista di un'organicità visiva per l'intera situazione.

Dopo tanto tempo, piazzale Cadorna è la prima grossa impresa che consente di parlare di Milano su un fondale internazionale. Seguirà entro l'anno, l'opera "L'alba di Milano" - bene augurante anche nel titolo - per la stazione Centrale. Ora la città ha ago e filo: può rammentare i panni sdrucidi.

Carmelo Strano



■ La scultura *L'ago, il filo, il nodo* di Claes Oldenburg e Coosje Van Bruggen realizzata in Piazzale Cadorna a Milano a completamento del piano di riqualificazione della piazza. La struttura, alta 18 metri, è costituita da un ago in acciaio inox

satinato e da un filo in vetroresina di 50 cm di spessore e di colore verde, giallo e rosso, che avvolge l'ago dalla cruna al manto stradale per 80 m fino a sfociare in una fontana con un nodo di 3 m di circonferenza.

■ *The Needle, Thread, and Knot* sculpture by Claes Oldenburg and Coosje Van Bruggen built in Piazzale Cadorna in Milan to complete the redevelopment of the square. This 18-metre-tall structure is made of a stainless steel needle and

50-cm-thick, red, yellow, and green thread, that wraps round the needle from its eye to the road surface over a distance of 80 m until it dips into a fountain in the form of knot measuring 3 m in circumference.

■ Sezioni trasversali dell'atrio della stazione Cadorna e viste degli interni ristrutturati su progetto di Infinity Group Italy coordinato da Walter Bartoletti. L'esigenza di posizionare il terminal del servizio del treno che collega all'aeroporto di Malpensa all'interno dell'atrio ha determinato

la scelta di liberare quest'area di tutte le attività accessorie, trasferite nella nuova galleria commerciale adiacente all'edificio. Le accresciute esigenze funzionali e di servizi sono state risolte attraverso la creazione di un soppalco appeso alla copertura (foto sotto) dove sono

collocate le aree di ristorazione e di attesa, di un corpo di fabbrica adibito a uffici ferroviari, sulla pensilina di testa dei binari e di due aree per le biglietterie, edicola e tabaccheria (foto al centro) e i collegamenti verticali.

■ Cross section of the lobby of Cadorna Station and views of the interiors restructured based on a project designed by the Infinity Group Italy led by Walter Bartoletti. The need to locate the station for the train service serving Malpensa Airport inside the lobby resulted in the decision to clear the

area of all other activities, which were moved to the new shopping mall alongside the building. New functional requirements and facilities were catered for by creating a new structure on the roof (photo below), where the refreshments and waiting facilities are located, a

building holding the railway offices on the cantilever roof over the platforms, and two areas for the ticket booths, a newspaper kiosk and tobacconist's (centre page photo), and vertical links.

■ In basso, da sinistra, pianta del piano terra e del primo piano. Sotto, il blocco che ospita gli uffici della biglietteria posizionato al centro dell'atrio e speculare a un blocco simile che riunisce l'edicola e la tabaccheria.

■ Bottom, from left, plans of the ground floor and first floor. Below, the block holding the ticket offices placed in the middle of the lobby, which exactly mirrors a similar block joining together the newspaper kiosk and tobacconist's.

Milan is finally waking up after forty years. And it is to be hoped it won't nod off again. Ever since the Pirelli Tower, public architecture has basically been lacking. The focus of intention is now Piazzale Cadorna. Ever since 1879 the "terminus station", later renamed the North Milan Railway Station connecting the city to lots of other places in the north, has been the epicentre of the square. The adjoining building had its ups and downs before being bombed in 1943. The building was extended from 4 to 10 stories (architect Cesabianchi) when it was reconstructed. Meanwhile, the number of passengers literally exploded through the construction of two underground lines. More recently, international passengers have added to ordinary commuters as a new railway link now connects the city to Malpensa Airport. All this meant Piazzale Cadorna needed to be redesigned. Two "adjacent" projects have actually been thought up. The Infinity Group Corporation's project for the entrance to and inside of the Station, and Gae Aulenti's project for a 6,000-square-metre outside area, which will also host Claes Oldenburg and Coosje van Bruggen's eco-sculpture called The Needle, Thread, and Knot. (It is worth pointing out that a previous revamping project was studied by Camillo Sala and Angelo Cortesi). It really does seem as if Milan's public services have finally managed to turn the tide and fight the lethargy. And this will also see the involvement of companies, like the AEM, which has sponsored another no less important project: the square in front of Central Station. Ian Ritchie's winning idea will certainly cause plenty of controversy, just like Oldenburg's work, due to its stylistic-technological dynamism (a beam of light) in striking contrast to the station's monumental facade. In any case, it is worth reminding ourselves that Gio Ponti's towering semi-ellipse was actually the first to break the ice and, secondly, that this conflicting dynamism exalts a desire to modernise and renew. Any controversy (there might be) is really outmoded, in the wake of the continuing success of the Pompidou Centre in the Marais neighbourhood. After all, just what is point, nowadays, of stylistic consistency? What justifies it? The philosophy of Hegel or William Morris? Of course this does not mean that "old-fashioned" stuff, particularly if it is "neo old-fashioned", is not something that ought to be avoided at the dawning of a new era. But you cannot have everything in life. So it does not really matter that Gae Aulenti's design has a rather old-post-postmodern.

On a micro-urbanistic level, the project has also taken care of interaction with nearby connections: the light-

ing level, road network, and aesthetics. In terms of the latter, the Needle, Thread, and Knot stitches neatly into its context as a powerful, imposing landmark (without resorting to old-fashioned monumentalism) testifying to Milan's desire to re-assert its presence: this can be seen by both its size (18 metres high) and dynamism.

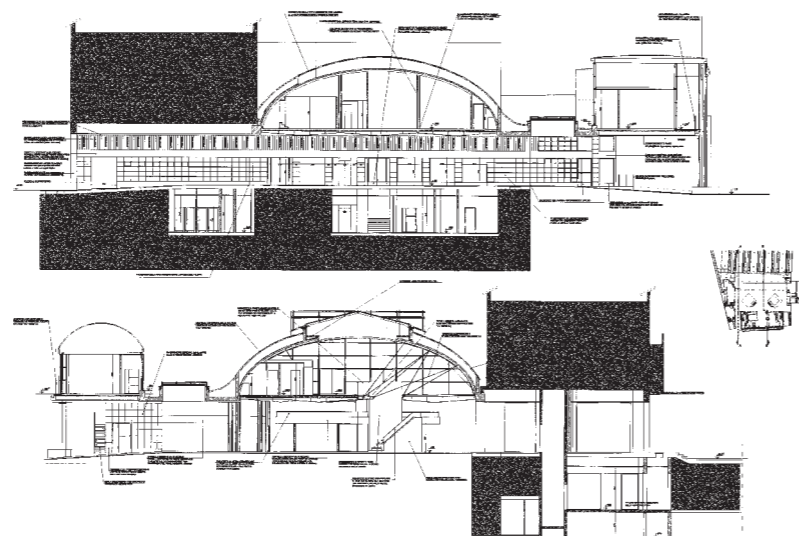
The needle is right in the middle of the square: made of stainless steel and ready-to-be-used, as the critic Germano Celant, who was actually involved in the project, pointed out. The thread is already in the eye of the needle and weaves through space, with its 11 sections, each measuring about 7 metres, and thickness of 50 centimetres, to remind the people of Milan of their own worm-shaped city logo. The green, red and yellow thread ends in a knot that dips into a fountain whose diameter varies between 3 and 6 metres. The decision to opt for Oldenburg was an excellent choice, not just because this Pop artist is so well-known for all his environmental projects, but most significantly for the disruptive force of his larger-than-life "graphic" designs. Celant writes that: "Oldenburg and van Bruggen have tried to create the kind of imaginative sensitivity associated with a consumer society interested in ordinary, bland objects, so as to turn indifference into difference". We have already mentioned the way inside and outside complement each other. The Infinity project for the station is the work of a team of young architects led by Walter Bartoletti. It is simple, clean-cut, and designed to serve all the various functions expected of this rather small area. Rationality and measure have dictated the layout of facilities over the various levels. The basement is specially geared to the Malpensa Express with access to the first two platforms from the west side (Via Metastasio). The lobby has been cleared of all accessory utilities, that have been moved to an adjacent space. Refreshment services and some offices (including Alitalia's) have been fitted in a new structure, while a new facility for the railway offices has been constructed on the metal cantilever roof over the platforms on the first floor. This floor also holds the cafeteria, Police offices, and other facilities. The most common materials used are: wood, steel, glass, and for the floors the same kind of stone used for the square, to create an overall sense of visual unity.

At last, Piazza Cadorna may be considered the first major undertaking in Milan worth talking about in international terms. Soon Central Station will also be the scene of the new "Dawn of Milan" project, whose name even augers well for the future. The city now has its own needle and thread to repair its tattered garments.

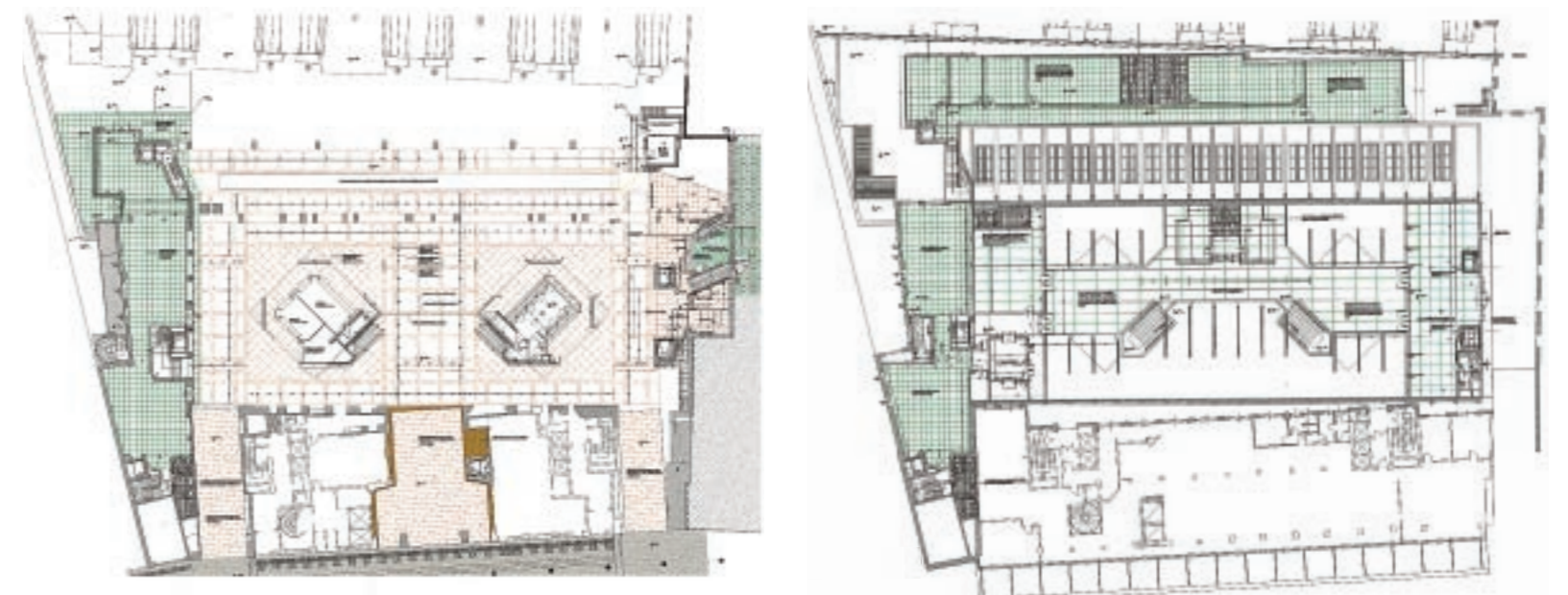
Carmelo Strano



Alessandra Cattella



Matteo Piazza



■ Particolari dei nuovi spazi illuminati da lucernari che danno risalto alle tecniche utilizzate consentendo la lettura della struttura originaria e dei nuovi interventi. I materiali utilizzati sono il legno, il

vetro e l'acciaio montati con tecniche moderne. La pavimentazione in pietra, la stessa utilizzata per il piazzale antistante, permette di percepire piazza e stazione come un unico organismo.

■ Details of the new spaces lit up through skylights designed to bring out the technology used and allowing us to read both the original construction and new facilities. The materials used are wood, glass, and

steel assembled using modern methods. The stone flooring, the same used for the square in front, lets us view the square and station as one single structure.

**Credits**  
**Project:** Infinity Group Italy  
**Team Project:** Walter Bártolotti (Project Manager), Tomas Lazare, Yeganeh Dana, Federico Colletta, Silvio Stendardo, Naoya Ito, Andrea Pasqualini, Pierluigi Pellegatta, Valentino Monti, Alida Forte  
**Structural Engineering:** Sergio Tattoni, Giacomo Della Volta, Maria Federica Alchieri, Dino Ricci

**Plants:** Leonardo Sergardi, Ferdinando Ciardullo  
**General Contractor:** Italcantieri  
**Natural Stones:** Ciria A. & Figlio, Marmi Pedrotti Graniti  
**Marbles:** T.F. Tecnologie per il Futuro  
**Metal Structures:** Galbassini  
**Frames:** Shico Interntional, Sicef

**Glasses:** Vetzeria Pavese  
**Lifts:** Uce Elettromeccanica  
**False Ceilings:** Tecnoedil  
**Lighting:** Dil  
**Client:** Ferrovie Nord Milano

