

VITA E MORTE DEL PAESAGGIO INDUSTRIALE

Indagini e proposte per la marca trevigiana in trasformazione

Laura Cipriani

VITA E MORTE DEL PAESAGGIO INDUSTRIALE

Indagini e proposte per la marca trevigiana in trasformazione

AUTORE

Laura Cipriani

IMMAGINI

Laura Cipriani

PROGETTO GRAFICO ED IMPAGINAZIONE

Laura Cipriani

ISBN: 978-88-8443-413-5

Pubblicato da:

Università degli Studi di Trento

Marzo, 2012



Università degli Studi di Trento

Copyright © Laura Cipriani. All rights reserved. No part of this book may be reproduced or transmitted in any form by any electronic or mechanical means (including photocopying, recording, or information storage and retrieval – without permission in writing from the author. Users are not permitted to mount this file on any network servers.

VITA E MORTE DEL PAESAGGIO INDUSTRIALE

Indagini e proposte per la marca trevigiana in trasformazione

Questo contributo intende raccontare attraverso la produzione di una serie di immagini parte dei risultati di una ricerca, iniziata nel 2004 e conclusasi nel 2005, relativamente ai sistemi produttivi presenti nella provincia di Treviso.

Il progetto Q.U.A.P., ovvero Qualità delle Aree Produttive, scaturisce dall'esigenza congiunta da parte della Provincia di Treviso e di Unindustria Treviso di monitorare lo stato del tessuto industriale trevigiano, identificando fabbisogni, criticità e future potenzialità di sviluppo.

Il gruppo di lavoro interdisciplinare ha inteso analizzare in dettaglio le zone produttive provinciali, proponendo una pluralità di interventi volti al miglioramento ambientale, urbanistico ed economico.

Il particolare momento storico in cui lo studio viene svolto è delicato. Chiara è la consapevolezza da parte degli attori istituzionali come gli effetti della globalizzazione, con la conseguente delocalizzazione produttiva in ambiti maggiormente concorrenziali, avrebbero ben presto lasciato sul territorio vaste aree industriali non utilizzate. E' altresì chiaro come molti insediamenti siano il risultato di speculazioni edilizie senza qualità, di interventi autistici nei confronti del paesaggio su cui insistono.

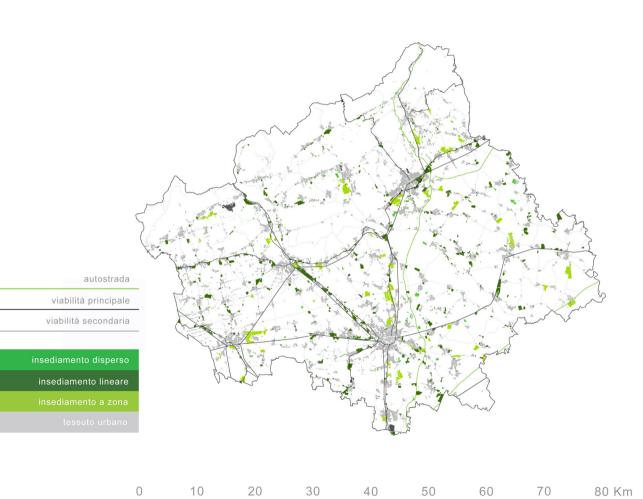
Come riqualificare un paesaggio in piena trasformazione? Quali interventi effettuare nel presente affinchè i luoghi della produzione (od ex-produzione) siano sempre re-inventabili e ri-ciclabili nel prossimo

Morfo-struttura: il mosaico delle aree produttive in relazione al contesto

Gli insediamenti industriali della provincia di Treviso si possono ripartire essenzialmente in tre tipologie:

- 1. insediamenti lineari, ovvero interventi a carattere spontaneo sorti lungo gli assi infrastrutturali;
- 2. insediamenti a zona, ovvero interventi pianificati, spesso autistici nei confronti del territorio per la scala adottata e per il rapporto con il contesto;
- 3. insediamenti dispersi, solitamente strutture di piccola entità, spesso legate alla produzione familiare, nate negli anni in modo casuale e spontaneo.

Elaborazione dell'autore.



futuro? E' possibile creare luoghi con un alto grado di "durabilità", ossia che possano ri-vivere una volta terminato il ciclo di vita primario?

Fin dalle prime fasi della ricerca risulta chiaro come sia fondamentale intervenire sugli spazi residuali, sui sistemi delle acque, sugli ordinamenti colturali per iniziare a stabilire una relazione tra frammenti, incentivare possibili pratiche, e soprattutto promuovere un utilizzo "sostenibile" del territorio, tenendo presente come il paesaggio sia il sistema operativo su cui intervenire.

La ricerca ha inteso, quindi, da un lato analizzare "sul campo" le aree della produzione trevigiana e dall'altro divenire uno strumento propositivo del futuro cambiamento di questi luoghi.

In una prima fase, l'indagine ha prodotto un atlante conoscitivo dello stato di fatto delle aree produttive: cartografie e dati quantitativi sono divenuti uno strumento essenziale per cristallizzare sulla carta lo stato di questi luoghi, che per la rapidità con cui erano stati realizzati non risultavano in alcuni casi nemmeno nelle carte tecniche regionali.

In una seconda fase, si è effettuata l'analisi vera e propria registrando la situazione urbanistica, architettonica ed infrastrutturale del paesaggio industriale, proponendo infine una serie di scenari condivisi. Parte integrante dello studio è costituito da una fase ricognitiva attraverso la formulazione di due questionari distinti indirizzati ad attori istituzionali e privati: il primo, rivolto ai Comuni, ha raccolto fabbisogni e richieste di potenziamento o riqualificazione pervenute alle amministrazioni comunali; il secondo questionario, indirizzato invece ad un centinaio di aziende, ha inteso far luce sulle esigenze delle imprese produttive.

Una terza fase del lavoro si è concentrata nel proporre una serie di linee guida, prevalentemente di carattere urbanistico-paesaggistico, per la futura riqualificazione della marca trevigiana. Le strategie proposte non solo intendevano ripensare l'esistente dal punto di vista ambientale ed urbano, ma anche proporre il ri-uso come modalità di re-invenzione del paesaggio industriale.

Infine, in una quarta fase si sono potuti individuare sette distinte zone produttive che complessivamente potessero rappresentare la casistica riscontrabile nel territorio provinciale.

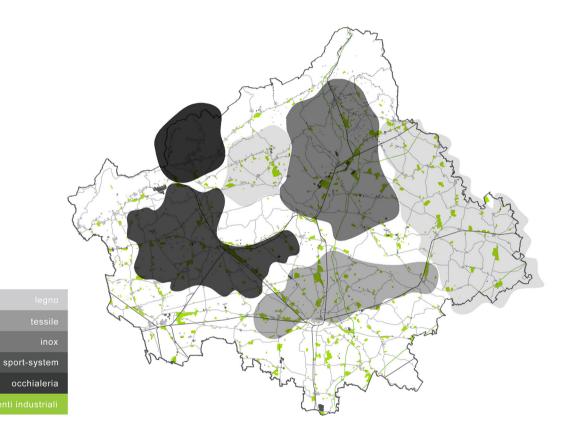
Quinto di Treviso, Montebelluna, Valdobbiadene, Castelfranco Veneto, Conegliano, Oderzo e Paese sono i casi studio sui quali si è organizzato successivamente un workshop internazionale di progettazione, che ha consentito sia di verificare sul campo la correttezza delle linee guida proposte, sia di promuovere la trasformazione dei luoghi attraverso la pratica progettuale.

Il quadro metodologico definito dal progetto Q.U.A.P., nonché gli indirizzi progettuali emersi, sono infine divenuti parte integrante del Piano Strategico e del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Treviso.

Morfo-struttura: i distretti produttivi della provincia trevigiana

I distretti produttivi consistono nel tessile-abbigliamento di Trevisonord, nella calzatura-sportsystem a Montebelluna, nel food-service di Conegliano, in una porzione dell'occhialeria di Agordo, nel legno-mobilio della parte orientale della provincia.

Elaborazione dell'autore.



80 Km

tende, infatti, sempre più a restringersi: dai tempi lunghi della natura si è passati a quelli sempre più ristretti dell'economia. E spesso la società non manifesta attenzione alla strutturazione armonica dello spazio, creando quasi sempre "non-luoghi", sistemi omologati, privi di identità e specificità culturale, basati su modelli standardizzati e scadenti che non si adequano né al ritmo naturale, né a quello produttivo.

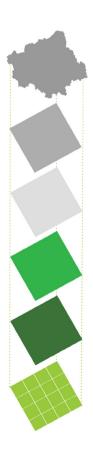
Se oggi la maggior parte dei depositi ed edifici industriali sono strutture con un impatto in termini spaziali ed in termini temporali estremamente elevati, è necessario studiare nuove tipologie edilizie che costantemente si adeguino al mercato dell'economia globale, altamente concorrenziale e rapidamente mutabile: strutture smontabili, trasportabili, estendibili, modulabili a seconda delle esigenze delle aziende e dell'andamento del mercato. Strutture in acciaio, ad esempio, piuttosto che invasivi scheletri in calcestruzzo.

Ogni costruzione, ogni paesaggio, ogni intervento nel territorio vive più del mercato, degli attori, delle pratiche sociali. È, in breve, un'eredità lasciata ai posteri.

fasi del lavoro

Lo schema rappresenta l'organigramma del lavoro svolto. L'indagine del territorio è stata suddivisa secondo molteplici layers analitici: il livello della morfo-struttura rappresenta la morfologia degli insediamenti industriali in rapporto al territorio; il livello dell'info-struttura delinea l'indagine effettuata sulle aree produttive e sulle singole aziende; il livello dell'infra-struttura evidenzia i sistemi della mobilità in rapporto alle aree produttive; il livello della eco-struttura rappresenta gli insediamenti industriali in relazione alla struttura ambientale del territorio; nel livello dell'architettura vengono definiti criteri, linee guida e "best practice" per una corretta progettazione architettonico-urbana.

Elaborazione dell'autore.

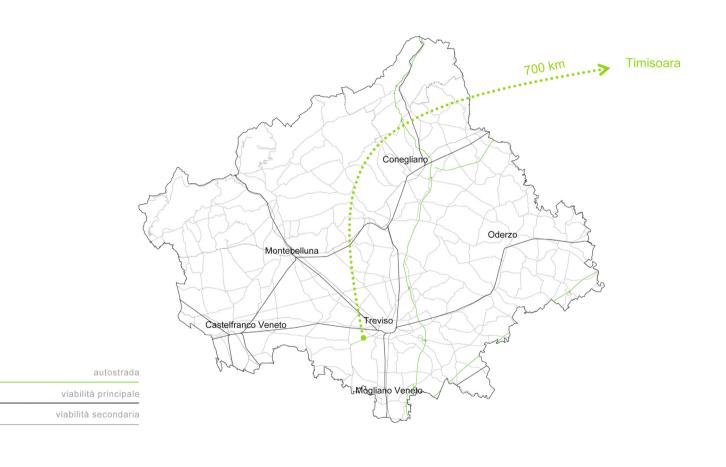


Infra-struttura: il sistema viabilistico

Lungo la direttrice nord-sud la provincia è attraversata dall'infrastruttura autostradale mentre lungo l'asse est-ovest la viabilità è di tipo provinciale e statale. Le velocità medie, così come vengono calcolate dai programmi per i navigatori satellitari, sono di 110 km/h per l'autostrada, di 45 km/h per la Statale, e di 35 km/h per le provinciali. In verde tratteggiato è evidenziato il collegamento aereo tra l'aeroporto di Treviso Sant'Angelo localizzato nel Comune di Quinto di Treviso e la città di Timisoara in Romania (700 km).

Elaborazione dell'autore.

1 4



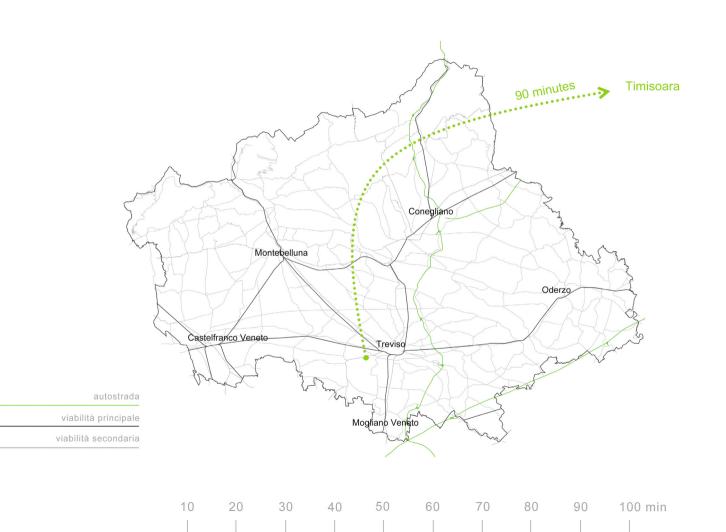
80 Km

Infra-struttura: la distanza nel tempo

Questa mappa è stata disegnata in funzione della distanza temporale tra i diversi agglomerati urbani della provincia di Treviso. L'immagine mostra un forte allungamento lungo l'asse est-ovest.

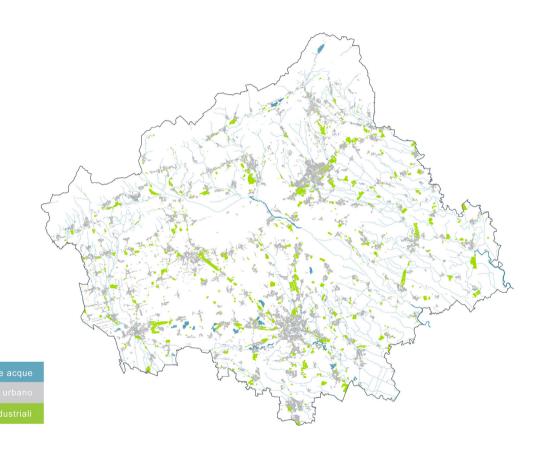
In verde tratteggiato è evidenziato il collegamento aereo tra l'aeroporto di Treviso Sant'Angelo localizzato nel Comune di Quinto di Treviso e la città di Timisoara in Romania (70 minuti).

Elaborazione dell'autore.

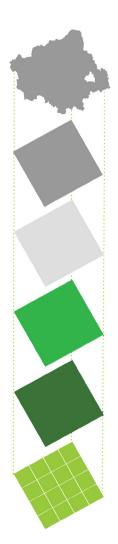


Eco-struttura: il sistema delle acque

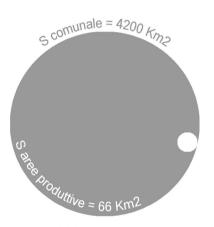
Il territorio provinciale può essere suddiviso in due parti: a nord la zona collinare, a sud l'area pianeggiante con le acque di risorgiva. In verde sono evidenziate le aree produttive in rapporto ai sistemi idrogeologici. Elaborazione dell'autore.

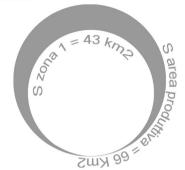


80 Km



Superficie dell'area produttiva ZONA 1 a confronto con la superficie totale delle aree produttive presenti all'interno del territorio comunale.





Superficie del Comune di Oderzo a confronto con la superficie totale dell'area produttiva presente nel suo territorio.

Comune di Oderzo I Scheda dati

Dopo aver studiato i distretti produttivi della Provincia di Treviso a scala vasta, in una seconda fase sono stati individuati ed analizzati sei casi studio tra cui ad esempio quello del Comune di Oderzo.

In quest'immagine, la superficie del Comune di Oderzo in rapporto alla superficie totale delle aree produttive presenti nel suo territorio.

Elaborazione dell'autore.



Comune di Oderzo I CTR 1995

L'immagine illustra gli insediamenti industriali presenti nel Comune di Oderzo secondo la Carta Tecnica Regionale del 1995. Gli edifici industriali sono rappresentati in verde.

Elaborazione dell'autore.

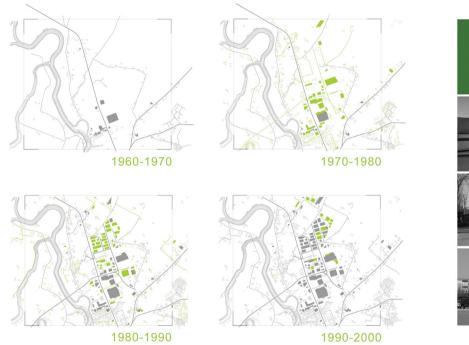




0 1 2 3 4 5 6 7 8 Km

Comune di Oderzo I ortofoto 1968

L'ortofoto del Comune di Oderzo, datata 1968, mostra un paesaggio incontaminato, non ancora interessato da insediamenti produttivi. Elaborazione dell'autore.





Comune di Oderzo I trasformazione del paesaggio

L'immagine illustra le trasformazioni del paesaggio industriale tra il 1960 e il 2000 nel Comune di Oderzo.

Elaborazione dell'autore.

Comune di Montebelluna I utilizzo dei fabbricati industriali

L'immagine riproduce un esempio di indagine ricognitiva effettuata per ciascun caso studio sul grado di utilizzo dei fabbricati industriali. Molte strutture già negli anni 2004-2005 erano invendute o in cerca di locatari. Il censimento dello stato di fatto ha aiutato a comprendere il reale fabbisogno di strutture produttive nel territorio, definendo possibili interventi e strategie per il ri-uso del paesaggio industriale in esubero. Elaborazione dell'autore.



L'ARCHITETTURA DEL PAESAGGIO INDUSTRIALE

articolo pubblicato in AA.VV., 2005, Q.U.A.P. Linee guida per gli interventi nelle aree produttive, Unindustria Treviso, Società Industrie Tipolitografiche, Dosson di Casier (TV), pp. 20-29.

Laura Cipriani

L'architettura del paesaggio industriale

"Le ville che erano state le centralità del paesaggio veneto del passato ora sono state sostituite dal capannone, la nuova centralità che conta. Questo è veramente l'iconema ricorrente, il leit motiv su cui può fondarsi ogni possibile lettura del paesaggio d'oggi"¹.

Eugenio Turri descrive così il paesaggio industriale veneto della città diffusa. Un paesaggio frutto di una commistione di azioni individuali e di precise azioni collettive. Da una parte, l'operato dei singoli dà luogo alla spontaneità di quella che viene definita come strada mercato: una sequenza continua e caotica di edifici industriali, fabbriche, negozi, centri commerciali, villette, oggetti diversi per natura e dimensione tutti allineati lungo il ciglio degli assi viari. Dall'altra l'operato della collettività genera nel territorio una pianificazione delle aree produttive industriali secondo rigide logiche di zonizzazione.

Da una parte, si assiste quindi ad una continua alternanza di scale di intervento diverse che si dispiegano sul fronte strada: quella territoriale dei big box per commercio ed industria, e quella locale degli edifici eterogenei per forma ed uso; dall'altra si assiste alla seriale ripetizione del capannone prefabbricato in uno schema che sembra ripetersi all'infinito.

Nell'una e nell'altra ipotesi di urbanizzazione del territorio l'edificio industriale è l'icona imperante della città diffusa. Simbolo di benessere, di crescita economica, di democratizzazione sociale: "Lo si incontra dappertutto, anche nei più riposti angoli delle campagne: luogo di

produzione, magazzino, supermercato, fabbrica, esso è manifestazione di successo, presenza sul territorio di una impresa riuscita, anche se di modeste dimensioni; architettura banale, orribile spesso e di forte visibilità, la cui tristezza la si coglie soprattutto nei giorni festivi, quando le aree industriali si svuotano."²

Un edificio privo di relazioni spaziali con l'intorno per la scala anomala in termini di superficie coperta, per la collocazione libera all'interno del lotto, per l'area parcheggio a ridosso del fabbricato. Capannoni industriali spesso caratterizzati da una struttura grigio cemento e da un tipo di architettura dove è il simbolo, piuttosto che la forma, a dominare lo spazio. L'involucro dell'edificio diviene insegna e la facciata, una superficie da pianificare secondo precisi accorgimenti di "motopia" per poter controllare l'esperienza cinetica degli spazi in funzione del punto di vista dell'automobilista. Un paesaggio, quello industriale, in cui la sequenza di oggetti (strada/insegna/parcheggio/edificio) è progettata per la vista dal parabrezza di un'automobile in corsa.

Un paesaggio disperso dove dominano architetture-frammento, flash casuali, sistemi complessi di segni e stratificazioni, dove manca ogni relazione tra oggetti, territorio, pratiche. Luoghi difficili da analizzare secondo principi di razionalità, ordine ed univocità del rapporto tra segno e significato.

La definizione di un ordine che contrasti l'entropia di questi luoghi, passa immancabilmente per il ripensamento del paesaggio, di quelle aree vuote e di incerta definizione su cui insistono volumi dispersi e caotici. Risulta fondamentale intervenire sugli spazi residuali, su quei terrains vagues del territorio per stabilire una relazione tra frammenti

architettonici, incentivare possibili pratiche urbane, promuovere un utilizzo sostenibile del territorio, e al tempo stesso ripensare al binomio architettura/natura tenendo presente come il paesaggio sia il sistema operativo su cui intervenire.

Negli ultimi anni, infatti, il termine paesaggio è venuto ad accogliere una moltitudine di significati a carattere interdisciplinare, includendo il concetto di territorio – nell'accezione più vasta che va dalla città consolidata, allo *sprawl*, alla campagna, agli ambienti naturali non antropizzati – e le sue infinite possibilità di trasformazione nell'ambito della ricerca architettonica contemporanea.

Di solito gli edifici industriali per natura, uso, forma, dimensione, sono spesso considerati volumi estranei al paesaggio, difficilmente integrabili al contesto. Le industrie provocano un forte impatto sul territorio, ne modificano non solo la fisionomia ma anche la struttura sociale, l'economia, la qualità ambientale.

Nonostante oggi ci sia stato un progressivo passaggio da società industriale a post-industriale, da una società prevalentemente produttrice di "beni materiali" ad una prevalentemente produttrice di beni immateriali, soprattutto "servizi", con sicuri vantaggi per la qualità ambientale, i segni e l'impatto dello sviluppo industriale restano in ogni caso evidenti.

L'edificio industriale, nonostante non sia più mero luogo di produzione ed assuma una pluralità di funzioni - di volta in volta deposito, ufficio, supermercato - viene percepito negativamente dalle comunità locali: si parla addirittura di una particolare sindrome "Nimby", ovvero "not in my backyard", "non a casa mia", al momento della pianificazione di un nuovo sito produttivo. Ecco perché il paesaggio della città diffusa preferisce prendere corpo senza grandi lottizzazioni, crescere per frammenti,

per micro-interventi che poco a poco, lentamente, senza dare troppo nell'occhio, si integrino al paesaggio mentale e visivo della quotidianità.

Un paesaggio diffuso a bassa densità, indifferente alle problematiche di un uso sconsiderato della risorsa suolo.

Contro questo fenomeno di dispersione urbana, contro l'insostenibile consumo del suolo, si inseriscono, soprattutto in ambito olandese, una serie di sperimentazioni teorico-progettuali, tutte a favore di una densificazione del paesaggio industriale. Scrive Viny Maas del gruppo MVRDV: "vaste aree dell'Olanda (...) sembra che stiano per essere invase da un "materiale" consistente in case con giardino a basso costo, uffici con affitto a buon mercato, magazzini, fabbriche stile azienda agricola, aree per motocross ed altre strutture a ridotta densità. (...) Come far fronte a tale "materiale" urbano che non può essere considerato del tutto valutabile? (...) È possibile riconsiderare questa situazione portando le densità ad un punto estremo e scompaginando la trama con inserti o polarità?"³.

L'aumento di densità delle lottizzazioni industriali è un'ipotesi progettuale attuata nell'area industriale Flight Forum di Eindhover, dove si intensifica lo sviluppo del distretto produttivo costruendo i fabbricati in diretta adiacenza od impilandoli verticalmente. Si realizza così un cluster di edifici che assicura una maggiore continuità con il paesaggio e maggiori accessi lungo il lato stradale. Densificare il costruito, concentrando le strutture industriali, costituisce una possibile risposta che limiti il fenomeno della diffusione nel territorio.

All'ipotesi di densificazione si aggiunge nel progetto una strategia comune di buon disegno architettonico proposto ad una scala di zona.

³ Richard Koek, Winy Maas, "Jacob van Rijs, Greyness on the Dutch Mesa", in MVRDV, Farmax. Excursions on Density, 010 Publishers, Rotterdam 1998, pp. 19-23.

MVRDV disegnano un vademecum interattivo e schematico per una corretta definizione degli spazi di *urban design*, definendo un progetto di insieme e al tempo stesso di dettaglio: volumetrie semplici ed ordinate, leggibilità delle insegne, corretto posizionamento del volume nel lotto, cura nella realizzazione degli attacchi a terra e dei vani tecnici degli edifici, omogeneità di materiali nei singoli volumi, semplicità delle forme, definizione di un medesimo linguaggio per gli elementi di arredo urbano dell'area.

È chiara la consapevolezza come il buon disegno urbano nasca da una strategia progettuale di insieme, venendo così a creare un mosaico di isole commerciali capaci di stabilire un dialogo con il paesaggio.

Architettura industriale e paesaggio

Una delle aspirazioni dell'architettura moderna è sempre stata rivolta a stabilire un contatto autentico con l'ambiente naturale. Un rapporto con il territorio spesso fondato sulla contrapposizione, sul dinamismo, sul forte impatto, sul voluto contrasto tra artificio e natura, tra figura e sfondo. Paesaggio, nella tradizione modernista, indica per definizione un piano neutrale su cui appoggiare i volumi regolari dell'architettura. Nessuna volontà di mimesi tra pieni e vuoti ma piuttosto un rapporto dato e definito dalla contrapposizione.

Nell'ambito di questa concezione del rapporto tra architettura/ paesaggio si inseriscono una serie di progetti contemporanei che dimostrano come l'architettura industriale possa abilmente mettersi in relazione con il contesto e dare identità ai luoghi sui cui insiste.

Gli edifici commerciali industriali si relazionano a scala urbana in primo

luogo con la dimensione della strada, da un punto di vista dimensionale e soprattutto comunicativo. L'infrastruttura diventa l'interfaccia con cui le industrie si misurano, e spesso si modificano per divenire *landmark* di un paesaggio in cui la comunicazione visiva ed il messaggio estetico sono decisivi.

Lo sa bene Jean Nouvel quando progetta quel Chilometro rosso per l'industria Brembo, a Bergamo, chiara espressione della volontà di creare un'architettura che debba essere guardata ed interagisca con l'automobilista. Un messaggio pubblicitario concretizzato in un muro rosso lungo un chilometro, che corre parallelo all'autostrada Milano-Venezia: un diaframma colorato che conferisce forte identità al polo commerciale industriale, costituendo al tempo stesso un'efficace barriera al suono per il parco scientifico tecnologico immerso nel verde.

La costruzione è esperienza dinamica, escamotage percettivo, buon interprete di quelle esperienze cinetiche analizzate 40 anni fa da Kevin Lynch nel celebre testo "The view from the road" 4 .

Un paesaggio in movimento esplorato numerose volte anche dall'opera di Gino Valle: dagli edifici industriali del nord-est di Zanussi agli stabilimenti Fantoni, dagli uffici e depositi Bergamin all'Ibm di Basiano, Valle magistralmente lega ciascun progetto al territorio ospitante contribuendo a modellare l'identità dell'azienda e dei luoghi.

Rendere un luogo, un'architettura riconoscibile, farla divenire un landmark del paesaggio, e vale a dire una permanenza oggettiva data dall'incrocio statistico di molte soggettività, significa attribuire identità al luogo e all'oggetto. Identità che molto spesso viene veicolata dai

⁴ Donald, Appleyard; Kevin, Lynch; John R., Myer, *The view from the road*, Cambridge Mass, MIT Press, 1964.

simboli piuttosto che dalle forme nelle architetture per l'industria. Scriveva negli anni '60 Robert Venturi in "Learning from Las Vegas" "se si togliessero le insegne non ci sarebbe più luogo". Il simbolo, trasferito sull'involucro degli edifici, è essenziale ed efficace veicolo del messaggio aziendale.

Si pensi alle lastre serigrafate della Fabbrica Ricola di Herzog de Meuron, dove la pelle dell'edificio viene tempestata dal logo aziendale ripetuto ossessivamente in pannelli di policarbonato traslucidi. È preponderante l'indagine sugli effetti percettivi delegati all'epidermide degli edifici, sul significato dell'immagine edificata, sugli aspetti artistici ma sopratutto mediatici in grado di contaminare l'architettura. La relazione dell'edificio industriale con il paesaggio è totalmente mediata dal simbolo, dall'involucro.

Un'attenzione alle superfici che investe anche la Dominus Winery a Napa Valley, un'azienda vinicola in Texas, sempre progettata dalla coppia di architetti svizzeri. Un edificio industriale in cui è evidente la volontà di mimesi ed adeguamento al territorio circostante, attraverso il rivestimento in pietra contenuto dai gabbioni metallici. La forma inizia progressivamente a dissolversi nel paesaggio, minando quel rapporto duale figura/sfondo stabilito dal Movimento Moderno.

Un'aspirazione evidente persino nell'azienda enologica di Steven Holl in Austria, non tanto per il volume dell'edificio, che si pone in netto contrasto con i campi occupati dalle vigne, quanto per quel labirinto di cantine sotterranee che si snodano sotto il centro abitato, quasi ad interagire con il sistema suolo.

Una maggiore attenzione alla natura ed ai caratteri del luogo, presente anche in un edificio industriale di Dominique Perrault a Le Cellier-sur-Loire in Francia. L'alluminio, materiale apparentemente avulso da caratteri naturali, riesce, con il suo riflettersi, ad inglobare il paesaggio circostante. La superficie dell'edificio opera da specchio duplicando ed incrementando la vastità del territorio su cui insiste.

Edifici industriali, questi ultimi, che denotano una rinnovata interazione con il paesaggio, un anomalo confondersi tra architettura e natura, una delle tendenze più avanzate del linguaggio architettonico contemporaneo.

All'opposizione gestaltica figura-sfondo alla base dell'interpretazione del rapporto architettura/paesaggio da parte del Movimento Moderno, all'approccio progettuale basato sull'antitesi - si pensi solo all'impatto visivo delle strutture industriali produttive - le sperimentazioni architettoniche degli ultimi anni tendono a dissolvere progressivamente i limiti tra architettura e paesaggio, tra artificio e natura, figura e sfondo. Il suolo non è più un piano statico, come veniva interpretato nella tradizione modernista, ma al contrario, un sistema operativo con cui interagire continuamente e da dove far emergere nuove architetture. Non si progettano più architetture razionalistiche che danno vita a monoliti ortogonali autistici con il territorio, ma al contrario l'architettura nasce dal movimento del suolo, dal suo incresparsi, dall'incisione, dalla spaccatura. L'architettura diviene, in una parola, topografia.

Concepire l'architettura come paesaggio è un tentativo di rimozione dei confini tra territorio e città: una sperimentazione architettonica ma anche un modo per (inter)agire con il fenomeno della dispersione.

È un approccio alla città ed al territorio che va oltre i paradigmi dell'urbanistica e dell'architettura tradizionale (edificio, planimetria,..), oltre alle vecchie aspirazioni di autonomia delle discipline. Una sperimentazione talvolta dai caratteri eccessivi ma che mira a fondare un rinnovato connubio tra natura ed artificio.

Le ricerche in ambito disciplinare su teoria architettonica e spazio condotti da Peter Eisenman, FOA, Zaha Hadid, OMA, Morphosis, MVRDV, Actar, ma anche Njiric & Njiric, Duncan Lewis, costituiscono un repertorio fresco, aperto alla sperimentazione che va di pari passo con la nascita dell'architettura digitale che permette l'esplorazione di nuove forme

Un'architettura dove dimensione urbana, architettonica, paesaggistica si confondono creando progetti topografici piuttosto che volumetrici. La superficie del suolo viene manipolata, compressa, estrusa, piegata, spaccata, sciolta, stratificata dando forma alle concettualizzazioni teoriche di terreno infrastrutturato sviluppato da Winy Maas (MVRDV) e da Farshid Moussavi/Alejandro Zaero-Polo (FOA).

In questo contesto si inseriscono i progetti che mirano ad una architettura sotterranea, ipogea, al *groundscape*, dove scompare il concetto di facciata e la condizione di obliquità diventa la costante. Si rinuncia all'organizzazione stratificata e parallela del piano per arrivare ad una architettura dove piano di calpestio, pareti, solai, coperture, elementi portanti e portati si fondono in un unicum continuo.

È un approccio al progetto architettonico che può essere utilizzato anche per le strutture industriali nel caso vadano preservati alcuni caratteri paesaggistici, mantenuti eventuali corridoi ecologici, incrementata la permeabilità del suolo per ridurre l'impatto ambientale e visivo del manufatto industriale. Nascondere, immergere la struttura produttiva nel sottosuolo, integrarla alle curve di livello esistenti è un modo per entrare in simbiosi con la natura.

Recentemente, Foreign Office Architects (FOA) hanno esteso queste elaborazioni ad un centro tecnologico-industriale a Logroño in Spagna, un nuovo polo che ospiterà aziende non produttive legate al campo

dei servizi. La linea spezzata dell'edificio, che costeggia la riva est del fiume Ebro, è descritta come un'esperienza topografica, un luogo dove natura e tecnologia sono intimamente connesse. La forma lineare dell'edificio massimizza la superficie di contatto con l'esterno, così come i terrazzamenti, i giardini ed il tetto accessibile ai visitatori, costituiscono un belvedere pubblico da cui apprezzare il futuro parco fluviale ed uno strumento ecologico per aumentare la permeabilità del suolo e trattenere le acque di prima pioggia.

Anche lo stabilimento delle cantine Mezzacorona, nei pressi di Trento, un grande complesso industriale progettato e realizzato da Alberto Cecchetto, coniuga abilmente tradizione ed innovazione introducendo una rinnovata sensibilità paesaggistica. L'edificio si caratterizza per la fluidità con cui riesce ad integrarsi con il terreno ed operare in simbiosi con la natura. Il suolo diviene vero e proprio materiale di progetto nel vigneto sperimentale adagiato sulla sinuosa curva della copertura delle cantine

Se quindi la ricerca architettonica sembra essere il frutto di ipotesi e ricerche avanguardistiche, talvolta estranee alla realtà, bisogna sottolineare come si possa invece realizzare almeno parzialmente queste utopie: i volumi si possono maggiormente adattare alla topografia esistente, incassando ad esempio parzialmente gli edifici nel terreno o dando forma a semplici tetti giardino, nel caso in cui la "quinta facciata", la copertura, risulti troppo visibile in prossimità di zone di interesse storico-paesaggistico o nel caso in cui si voglia attuare un efficace dispositivo per aumentare i tempi di corrivazione critici soprattutto in luoghi come gli insediamenti industriali caratterizzati da una ridotta permeabilità del suolo.

Sperimentazioni realizzate nell'Hypermarket di Njric+Njric in Slovenia,

dove la copertura verde del tetto-giardino è un elemento completamente artificiale, o nel progetto di un parco industriale in Catalogna di Javier Pena, dove gli edifici industriali, incassati nel terreno, sono dotati di coperture verdi praticabili.

Un rapporto tra natura e artificio che viene esplorato anche con il camouflage, con il mascheramento, con la mimetizzazione delle strutture e dei nuovi fabbricati.

Alla difficile assimilazione dello spazio industriale da parte della società contemporanea, Duncan Lewis ed Edouard François reagiscono immaginando stabilimenti industriali e stazioni per la depurazione completamente rivestiti da pannellature che simulano spazi naturali, determinando così una totale invisibilità dei manufatti. Un'operazione progettuale che mira ad una piena osmosi tra il costruito ed il paesaggio, giustificata dal fatto che, come dice Lewis, "il progetto ha bisogno di tempo per adattarsi: dopo il periodo di concezione ed il periodo di esecuzione, c'è il periodo di adattamento e reazione del progetto al sito scelto".

Una considerazione, quest'ultima, che introduce come la velocità delle trasformazioni industriali renda difficile il processo di integrazione tra manufatti e paesaggio, e come solo questa rinnovata alleanza possa permettere uno sviluppo coerente del territorio.

Recupero del paesaggio industriale

Il paesaggio diviene lo strumento di intervento anche per quanto riguarda il recupero del patrimonio industriale contemporaneo.

Il rinnovato interesse per la questione ecologica, la costante preoccupazione per uno sviluppo sostenibile, in termini economici,

sociali, ma soprattutto ambientali, orienta la scelta del recupero di edifici, di materiali, di spazi, di suoli contaminati come risposta alla cultura del consumo. Recupero come alternativa alla demolizione, una pratica non più sostenibile per i costi sociali ed economici troppo rilevanti, basti solo pensare al consumo di nuove risorse per smaltire gli esiti della demolizione stessa.

È su queste basi che nel distretto minerario e siderurgico della Ruhr, si assiste ad un esemplare riuso e ridefinizione del paesaggio post-industriale, un'operazione di rigenerazione e risignificazione dei luoghi e delle pratiche. Un paesaggio scandito dalla ruggine delle lamiere, dai cumuli di residui tossici, da terreni contaminati dalle scorie di varie lavorazioni, dai cementi anneriti degli altiforni: una vera e propria emergenza ambientale di un territorio che dopo lo sfruttamento economico aveva visto il declino degli impianti industriali ed il conseguente lascito di un ambiente inquinato dalle scorie prodotte nel corso di oltre un secolo di attività.

Le strutture industriali, in parte smantellate, in parte mantenute, vengono integrate ad un sistema di parchi capace di generare continuità spaziale grazie a veri e propri corridoi verdi di collegamento tra le diverse aree urbanizzate.

Nell'ambito di questo intervento di bonifica, Peter Latz realizza il parco Duisburg Nord attorno ad una fabbrica siderurgica ormai dismessa: i frammenti del paesaggio industriale, i dinosauri di cemento del passato sono aggrediti da una vegetazione spontanea ed il suolo, seriamente contaminato, viene rimosso dalla superficie, seppellito negli strati più profondi, coperto da sacchi di minerale grezzo e da materiali di recupero degli edifici stessi per essere bonificato.

Lo studio Drecker, invece, recupera l'area Oberhausen, introducendo

l'innovativo concetto di "natura industriale" e realizzando poetici "campi di fiori", dove accanto ad una vegetazione quasi residuale e spontanea nascono dal suolo fiori in ferro e vetro così come coni in ghiaia di vetro riciclato.

Alla riqualificazione dei suoli si affianca anche il recupero degli edifici industriali preventivando nuove destinazioni d'uso, una pratica comune negli ultimi anni. Se il restauro delle fabbriche ottocentesche di archeologia industriale ha ampiamente dimostrato come al recupero corrisponda un plusvalore architettonico-ambientale, la sfida odierna è incentrata nella riconversione degli insediamenti produttivi contemporanei della città diffusa. All'anonimità architettonica si può sostituire una ricchezza tecnologico-figurativa: si pensi al Simmering, quartiere est di Vienna, dove i circolari gasometri ottocenteschi divengono attraenti appartamenti grazie a Jean Nouvel, Coop Himmelbau, Manfred Wehborn e Wilheim Holzbauer; o a quei silos blu di cemento ad Oslo, che dopo essere stati adibiti allo stoccaggio per il frumento, oggi sono destinati ad alloggi per studenti. Si pensi alla magistrale riconversione del Lingotto a Torino da parte di Renzo Piano o al capannone industriale riconvertito da Agence Nicolas Michelin, in spazi didattici per l'università Paris VII a Parigi.

È fondamentale dare vita a luoghi e manufatti con flessibilità d'uso e forme. Se nel Movimento Moderno è prevalsa una nozione di funzionalismo, secondo cui ad ogni specifica funzione corrisponde una determinata tipologia rigidamente definita, oggi si parla di organismi e spazi flessibili, facilmente adattabili alle trasformazioni dell'uso e delle pratiche sociali.

Flessibilità che si rapporta alla nuova temporalità dell'azienda e dell'accelerazione dei capitali. La dimensione temporale del cambiamento

Riferimenti bibliografici

Cipriani Laura, D'Agostino Zeno, De Zan Dino, Fontanin Federica, Menegotto Andrea, Roma Silvia, Smets Marcel, 2005, *Q.U.A.P. Atlante delle aree produttive della provincia di Treviso*, Unindustria Treviso, Società Industrie Tipolitografiche, Dosson di Casier (TV).

[vol. 1: 252 p. – ill.]

Cipriani Laura, D'Agostino Zeno, De Zan Dino, Fontanin Federica, Menegotto Andrea, Roma Silvia, Smets Marcel, 2005, *Q.U.A.P. Linee guida per gli interventi nelle aree produttive*, Unindustria Treviso, Società Industrie Tipolitografiche, Dosson di Casier (TV).

[vol. 2: 92 p.- ill.]

Interventi contenuti (in ordine di intervento):

Smets Marcel, "Il paesaggio industriale contemporaneo della provincia di Treviso", in AA.VV., 2005, *Q.U.A.P. Linee guida per gli interventi nelle aree produttive*, Unindustria Treviso, Società Industrie Tipolitografiche, Dosson di Casier (TV), pp. 14-19.

Cipriani Laura, "L'architettura del paesaggio industriale", in AA.VV., 2005, Q.U.A.P. Linee guida per gli interventi nelle aree produttive, Unindustria Treviso, Società Industrie Tipolitografiche, Dosson di Casier (TV), pp. 20-29.

Fontanin Federica, Roma Silvia, "Il quadro conoscitivo delle aree produttive trevigiane", in AA.VV., 2005, *Q.U.A.P. Linee guida per gli interventi nelle aree produttive*, Unindustria Treviso, Società Industrie Tipolitografiche, Dosson di Casier (TV), pp. 30-39.

Bisson Steve, D'Agostino Zeno, "Mobilità, infrastrutture e servizi nelle aree produttive", in AA.VV., 2005, *Q.U.A.P. Linee guida per gli interventi nelle aree produttive*, Unindustria Treviso, Società Industrie Tipolitografiche, Dosson di Casier (TV), pp. 40-51.

De Zan Dino, Menegotto Andrea, "I criteri per la riqualificazione urbanistica delle aree produttive", in AA.VV., 2005, Q.U.A.P. Linee guida per gli interventi nelle aree produttive, Unindustria Treviso, Società Industrie Tipolitografiche, Dosson di Casier (TV), pp. 54-71.