

a cura di
Mickeal Milocco Borlini
Marco Cosentino

OBIETTIVO N9VECENTO



a cura di
Mickeal Milocco Borlini
Marco Cosentino

OBIETTIVO N9VECENTO

Riflessioni e sperimentazioni
sul tema della città ideale nel secolo scorso

OBIETTIVO NOVECENTO è un progetto a cura di

IUVAS Institute for
Urban Variations and
Architectural Systems

Questo Volume è stato possibile grazie alla collaborazione di tanti professionisti che hanno impegnato tempo e competenze per dar luce a un progetto ambizioso e originale: senza l'aiuto di molte persone nulla sarebbe stato realizzato.

In primo luogo desideriamo ringraziare la Commissione Scientifica che ha condotto gli Autori, e il Volume stesso, alla stesura finale dei testi.

Un ringraziamento particolare va a chi ha creduto immediatamente al progetto in fase embrionale: Matteo Olivetti e Renato Lavarini si sono rivelati compagni di viaggio infaticabili durante questo anno di frenetica attività. Grazie al Comune di Ivrea che ha concesso, senza indugi, il patrocinio "IVREA, industrial city of the 20th century" accordandoci fiducia sin dall'inizio del progetto. L'Associazione Archivio Storico Olivetti si è sempre espressa con positività al progetto denotando, come sempre, una forte propensione al futuro e ai nuovi progetti editoriali e divulgativi. Il nostro ringraziamento è per il Presidente Gaetano Adolfo Maria di Tondo e il Direttore Enrico Bandiera che hanno sostenuto il percorso non facendo mai mancare supporto e suggerimenti preziosi.

Con il contributo di



Con il patrocinio di



OBIETTIVO NOVECENTO

Riflessioni e sperimentazioni
sul tema della città ideale nel secolo scorso
a cura di Mickeal Milocco Borlini e Marco Cosentino

ISBN 978-88-32050-93-6
Prima edizione aprile 2021

Layout grafico Margherita Ferrari
Copertina e grafiche interne Stefanos Antoniadis

Editore

Anteferma Edizioni S.r.l.
via Asole 12, Conegliano, TV
edizioni@anteferma.it

Copyright



Questo lavoro è distribuito sotto Licenza Creative Commons Attribuzione -
Non commerciale - No opere derivate 4.0 Internazionale

OBIETTIVO N9VECENTO

a cura di

Mickeal Milocco Borlini e Marco Cosentino

COMITATO SCIENTIFICO

Lorenzo Bagnoli, arch. PhD, Presidente IUVAS

Alfredo Mela, prof., DIST - Dip. Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio (POLITO)

Fabrizio Paone, prof., DIST - Dip. Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio (POLITO)

Lelio Di Loreto, arch. PhD

Alessandro Raffa, arch. PhD

Maria Vittoria Santi, arch. PhD

Nicola Vazzoler, dott. arch. PhD

Carlalberto Amadori, arch.

Fabrizio Ferraro, arch.

Daniele Menichini, arch.

Matteo Olivetti, arch.

COMITATO EDITORIALE E ORGANIZZATIVO

Mickeal Milocco Borlini, arch. PhD (curatore)

Marco Cosentino, arch. (curatore)

Arianna Bartocci, Vice Presidente IUVAS

REDAZIONE

Andrea Califano, arch.

Anna Riciputo, arch. PhD

Kevin Santus, arch.

Stefano Sartorio, dott. arch.

Arianna Nicoletta Luisa Scaioli, arch.

I testi inseriti in questo volume sono soggetti a procedura di double blind peer review.



Indice

- 13 **Prefazione**
GAETANO ADOLFO MARIA DI TONDO
- 15 **Faccio l'archivista, lavoro per il futuro**
ENRICO BANDIERA
- 17 **Obiettivo Novecento**
LORENZO BAGNOLI

IVREA PATRIMONIO MONDIALE

- 22 **Strategie di intervento sul patrimonio olivettiano a Ivrea**
Tra salvaguardia architettonica e sostenibilità energetica
GIUSEPPE GALBIATI, FORTUNATO MEDICI
- 34 **Ivrea città industriale del XX secolo: la valorizzazione del Patrimonio oltre la Core Zone**
Un caso studio: l'area industriale e l'Istituto Farmaceutico Marxer a Loranžè
DANIELE BUSI, VALERIA GADALETA
- 44 **Il luogo, la scala e il tempo: Adriano non era solo un progettista**
ANDREA CALIFANO
- 58 **Adriano Olivetti e Luigi Cosenza**
La fabbrica di Pozzuoli quando la sostenibilità ambientale non era di moda
MICHELE ASTONE
- 66 **Prototipi di progetti urbani tra spazi del lavoro, dell'abitare e del tempo libero**
Città di fondazione del primo Novecento, colonie estive e città operaie
CLAUDIA TINAZZI
- 76 **La perfetta "macchina da vendere"**
I negozi Olivetti, incontro tra arte e design
LUDOVICA GROMPONE
- 86 **Via Jervis e il mondo**
Storie a confronto
MARCO COSENTINO

MODELLI E UTOPIE

100 Utopia sospesa

Riflessioni sul concetto e analisi tra teoria e prassi

PAOLO BERTORELLO

108 L'utopia urbana del London County Council nel Secondo Dopoguerra

"[...] a large housing development containing high rise structures for the general population [...] [with] large park areas of green space in between [...]"

COSTANTINO CECCANTI

118 Disegno e interpretazione della città ideale-mentale

"Disegnare" anche attraverso un'analisi del testo

ANDREA DONELLI

128 L'uomo al centro

La città industriale: evoluzione dei modelli ideali dall'utopia alla visione Olivettiana

EUGENIO ARMANDO DE NICOLA

138 E la nave va

Attualità di un modello urbano, formale e tecnologico per il prossimo futuro

STEFANOS ANTONIADIS, ANGELO BERTOLAZZI

148 Utopia e cambiamenti climatici

Dopo Adriano Olivetti, un nuovo paradigma di città

FRANCESCA DAL CIN

156 Utopia, industry, planning, paradoxes, and possible futures

Comparisons between Raša (HR) and Ivrea (IT)

MICKEAL MILOCCO BORLINI, STEFANO MURELLO

ESPERIENZE DEL NOVECENTO

- 166 Il gioco plastico dell'architettura**
Il quartiere operaio di Maurizio Sacripanti
MARCO RUSSO
- 176 La città come paesaggio ibrido. La città simultanea**
CLAUDIO ZANIRATO
- 184 L'ex stabilimento Ellesse**
Riflessioni sulla tutela e valorizzazione del patrimonio industriale in Italia
ANGELA FIORELLI, SUSANNA CLEMENTE
- 194 From Urban voids to Thresholds**
A typological manifestation of the collective
ALESSANDRO ORSINI
- 204 Per la difesa del territorio**
Il caso della valle del Belice tra gli anni Cinquanta e Settanta
MARTINA MOTTA



E LA NAVE VA ATTUALITÀ DI UN MODELLO URBANO, FORMALE E TECNOLOGICO PER IL PROSSIMO FUTURO

STEFANOS ANTONIADIS Dipartimento ICEA, Università degli Studi di Padova, Italia. Laureato in Architettura all'Università Luav di Venezia, è dottore di ricerca in Architettura e Costruzione a "Sapienza" Università di Roma e Doutor em Urbanismo all'Universidade de Lisboa (DD PhD). Svolge attività di ricerca e didattica (SSD ICAR/14) in ambito accademico dal 2011 sul tema della forma del territorio contemporaneo e sulla trasformabilità del costruito esistente. Dal 2017 è membro del laboratorio di Ricerca ReLOAD del Dipartimento ICEA dell'Università degli Studi di Padova, ove è anche assegnista di ricerca e professore a contratto in corsi di Composizione e Progettazione Architettonica e Urbana, e in Master di II livello.

ANGELO BERTOLAZZI Dipartimento ICEA, Università degli Studi di Padova, Italia. Si è formato presso il Dipartimento di Architettura e Urbanistica (ex DAUR) dell'Università degli Studi di Padova e presso l'Université Paris-Est, ove ha conseguito il dottorato di ricerca nel 2013 presso l'Ecole Doctorale Ville-Transportes et Territoires (DD PhD). Attualmente è ricercatore (SSD ICAR/10) presso il Dipartimento ICEA dell'Università degli Studi di Padova sull'analisi e sulla classificazione del patrimonio edilizio esistente con particolare attenzione alle tecniche e ai materiali dell'Ottocento e del Novecento, e al progetto di recupero e riqualificazione del costruito.

NAVE UTOPIA ETEROTOPIA CIRCULAR ECONOMY

Nel corso del Novecento la nave ha costituito il principale modello di riferimento per l'architettura e la città. Dal transatlantico che si trasforma nell'Unité d'Habitation di Le Corbusier, dalla Walking City di Archigram, alla sperimentazione sulle cellule abitative prefabbricate degli anni Sessanta, l'immagine della nave è sempre stata accostata alla costruzione della modernità, diventandone la fonte di ispirazione sia per la conformazione spaziale della nuova architettura e dei nuovi insediamenti umani, sia per gli aspetti costruttivi e tecnologici. Oggi gli indirizzi strategici individuati dall'Unione Europea per il 2050 hanno posto, infatti, la riqualificazione del patrimonio edilizio quale obiettivo principale per l'intero settore delle costruzioni, con radicali ricadute nella gestione del territorio e dei rifiuti. Come nel recente passato la nave è stata paradigma della modernità e dell'industrializzazione dell'architettura, oggi può trovare nuova centralità referenziale nell'ambito della *circular economy*.

“Case chiuse e colonie sono due tipi estremi di eterotopia e se si pensa, dopotutto, che la nave è un frammento di spazio galleggiante, un luogo senza luogo, che vive per se stesso, che si auto-delinea e che è abbandonato, nello stesso tempo, all’infinità del mare e che, di porto in porto, di costa in costa, da una casa chiusa all’altra, si spinge fino alle colonie per cercare ciò che esse nascondono di più prezioso nei loro giardini, comprendete il motivo per cui la nave è stata per la nostra civiltà non solo il più grande strumento dello sviluppo economico, ma anche il più grande serbatoio d’immaginazione. La nave è l’eterotopia per eccellenza. Nelle civiltà senza battelli i sogni inaridiscono, lo spionaggio rimpiazza l’avventura, e la polizia i corsari” (Foucault, 1967, p. 1581).

Esiste una formula esortativa, d’uso frequente oggi, in ambito di percorso formativo e di costruzione di una carriera professionale: “uscire dalla propria *comfort zone*”. Si ritiene infatti, a ragione, che abbandonare una determinata dimensione di comodità per confrontarsi con condizioni e problematiche altre costituisca per un individuo l’imprescindibile premessa alla maturazione e alla crescita intellettuale. Il termine inglese, al solito, conferisce al tutto una certa freschezza, alludente una sorta di convenienza contemporanea, propedeutica a scenari di virtuose promozioni in ambito lavorativo, di scalate sociali e di mobilità transnazionali molto accreditate nel campo dell’alta formazione. In realtà si tratta di un presupposto essenziale e trasversale, una condizione operante dalla notte dei tempi per ogni avanzamento della conoscenza e della tecnica, declinabile individualmente e socialmente.

La caverna, intesa sia fisicamente come primordiale ambiente di insediamento che come condizione platonica di primo intendimento, è la *comfort zone* per eccellenza. Il mare, al contrario, è da millenni – ora assieme allo spazio interstellare – l’ambito contrapposto alla caverna, più avverso delle radure e dei boschi, più ostico di ogni accidente di terra ferma. In antiche e nuove mitologie è il mare a costituire l’opportunità di addestramento di virtù e conoscenza: è più per il suo peregrinare nel Mediterraneo – e oltre –, piuttosto che a seguito delle pur brillanti operazioni belliche sulla piana di Ilio, che Ulisse assurge a simbolo universale di ricerca; è di fronte alle straordinarie onde dell’oceano del pianeta Caladan che il dormiente viene esortato a svegliarsi¹.

Per andare per mare l’uomo ha dovuto costruire le navi – ora le sue macchine per attraversare lo spazio celeste si chiamano astronavi, e non astromobili –, costruzioni che, fin da subito, trascendono la natura di meri prodotti della tecnica per costituire simboli, modelli ed eterotopie per ambiti disciplinari distanti e differenti (dalla nautica al web, ad esempio, nel quale si naviga e non si cammina) sino alla sfera religiosa e metafisica (dall’arca di Noè alle astronavi della fantascienza, passando per la navicella dell’ingegno di Dante²). È alle navi, sature di questa inesauribile ed effettiva potenza evocativa, che questo contributo intende guardare, confidando, ancora una volta, nel precipitato pratico che da esse può discendere in termini di miglioramento dell’habitat contemporaneo. Il rischio, però, nell’osservare i fenomeni che hanno caratterizzato l’incedere della storia è quello di chiudersi in una trattazione compilativa, nel peggiore dei casi didascalica e nel migliore distinta da un’originale interpretazione dei casi. Spesso si dimentica infatti che in un processo, come del resto avviene in ambito matematico in tema di funzioni, serie e progressioni, ciò che è maggiormente interessante – e utile – è fotografarne sì l’istante – o più istanti – ma per cercare

1 “Senza cambiamenti, qualcosa si addormenta dentro di noi e raramente si sveglia. Il dormiente deve svegliarsi...” è la frase che pronuncia il Duca Leto Atrides I al figlio Paul Atrides nel celebre romanzo *Dune* (Herbert, 1965), poi reso anche opera cinematografica (Lynch, 1984).

2 “per correr miglior acque alza le vele omai la navicella del mio ingegno”, in Alighieri, D. (1321). *Divina Commedia*, Purgatorio, Canto I, v 1-2.

di fiutarne l'andamento e quindi la tendenza, vale a dire i possibili risvolti futuri.

Il paradigma navale tra costruzione e composizione

Accendere i riflettori su alcune “questioni navali”, per così dire, verificatesi nella storia più e meno recente significa gettare uno sguardo alle sfide che contemporaneità e futuro sottopongono alle discipline architettoniche e della pianificazione urbana: sorprendentemente, infatti, molte questioni tecniche e formali apparentemente endemiche alla disciplina architettonica sono state anticipate – perché sperimentate prima – in ambito di progettazione navale. Questo, essenzialmente, perché per mare l'uomo doveva potersi avvalere delle soluzioni più all'avanguardia possibile per garantire adeguate probabilità di sopravvivenza ed efficacia alle missioni, diversamente dalla più quieta vita nelle dimore di terra ferma. Non è un caso che la genesi etimologica del termine “architetto” contempli la particella prepositiva “archi” (in greco antico ἀρχι), ovvero “capo”, a denotare una grado di superiorità, gerarchica e di pensiero, e da “tektōn” (τέκτων), che significa principalmente “carpentiere”, “ falegname”, “maestro d'ascia” (in sanscrito *taksh-anam* è il “digrossare con l'ascia”). Una conoscenza e una tecnica, dunque, che hanno molto più a che fare con l'ancestrale svuotamento – la creazione di uno spazio per sottrazione – dei tronchi per trasformati in piroghe e con la sapiente manipolazione del legno per costruire il fasciame di una galea, piuttosto che con la costruzione di fondazioni e l'innalzamento di un edificio per giustapposizione di conci lapidei, blocchi o mattoni.

I continui e mutui rimandi logici e formali tra architettura navale e architettura di terra ferma sono inoltre resi evidenti e riconoscibili dall'uso di terminologie (nave, navata, carena di nave rovesciata, ecc.) lungo l'intera linea temporale della storia dell'architettura, ma dalla seconda metà dell'Ottocento l'evidente progresso nella costruzione dei piroscafi ha naturalmente sollecitato il razioicinio di ingegneri e architetti con effetti tracciabili nell'architettura degli edifici e della città (Fig. 01). Il travaso da un ambito all'altro è noto soprattutto nella forma delle efficaci metafore di Le Corbusier che aveva saputo vedere una nuova villa urbana nella sovrastruttura di poppa del liner Aquitania³ (1925), la cui trasposizione su terra ferma divenne Ville Savoye (1928-1931), il manifesto probabilmente più noto del Movimento Moderno, e nel transatlantico in generale l'utopia di riformulare la città in un unico edificio con le Unité d'Habitation (1947-1952 la prima, a Marsiglia).

A queste esperienze del Movimento Moderno hanno avuto seguito: ricerche sulla prefabbricazione di cellule minime (sulla base delle cabine delle navi); realizzazioni di transatlantici urbani che solcano il mare dei clivi verdi tra città e campagna come il celebre Corviale a Roma (1975-1984) o il mare dell'edilizia di base mediterranea come per il considerevole, ma meno noto, stabilimento di produzione di Birra FIX ad Atene (1957-1963) (Fig. 02); riaffioramenti di utopie di genesi navale su scala ancora maggiore come le Walking City (1964) concepite da Archigram (a metà tra navi e astronavi).

Ma assieme alle riflessioni formali – più note alla comunità degli architetti grazie alla potenza iconografica delle sopracitate similitudini – esiste un'autentica progressione, facilmente tracciabile e in atto già secoli prima, di trasferimento tecnologico che rafforza l'atavica relazione tra le due sfere: con uno sfasamento pressoché sistematico di 20-30 anni assistiamo al riversamento di tecniche costruttive navali nel fare architettura per la terra ferma.

Se il primo grande edificio metallico, la Galerie des Machines (1887-1889), venne eretto dai

3 Cfr. la fotografia della poppa dell'RMS “Aquitania”, di Cunard Line, in Le Corbusier (1978). *Vers une architecture* (1925), Nouvelle édition revue et augmentée. Paris: Editions Crès et Cie, p. 76, la cui didascalia recita “Une villa sur les dunes de Normandie conçue comme ces navires, serait plus seyant que les grands «toits normands» si vieux, si vieux!” / “Una villa sulle dune della Normandia progettata come queste navi, farebbe più bella figura dei grandi «tetti normanni» così vecchi, così vecchi!”

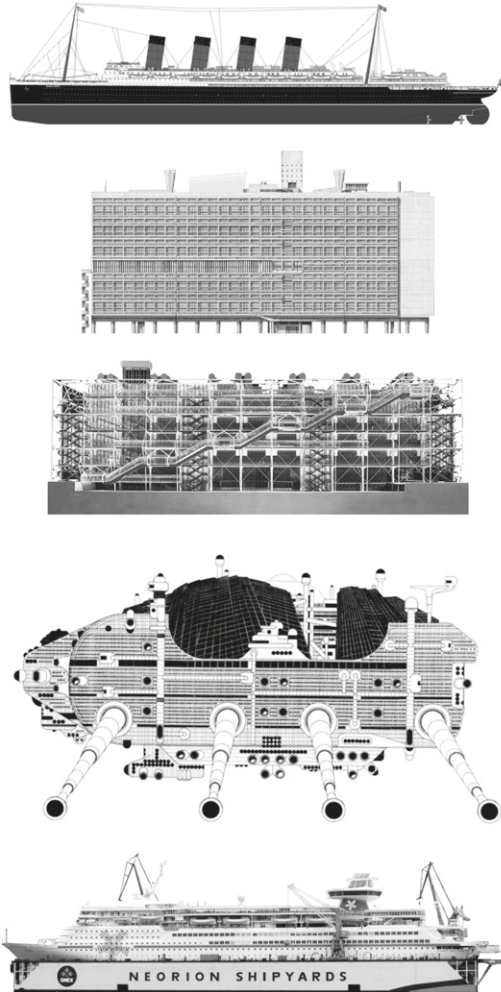


Fig. 01 | Dall'alto: RMS Mauretania, Cunard Line (1907-1935); Le Corbusier, Unité d'habitation (1947-1952), Marseille; Richard Rogers e Renzo Piano, Centre Pompidou (1969-1974), Parigi; Ron Herron (Archigram), Walking City (1964); MS Celestyal Olympia (1982), Celestial Cruises, in bacino di carenaggio galleggiante nel 2019. *Composizione di S. Antoniadis, 2019*

progettisti Ferdinand Dutert e Victor Contamin per l'Esposizione Internazionale di Parigi del 1889, il primo progetto che aveva introdotto la tecnica delle giunture chiodate, messa a punto in cantieri navali inglesi, per la costituzione di uno scafo, riguarda la classe di corazzate Warrior del 1860 (Fig. 03).

Un gioco d'anticipo ravvisabile anche nel lungo periodo precedente in cui le navi si costruivano in legno: una tipica trireme romana o un generico vascello spagnolo presentava tecnica e fattura molto più raffinate del tetto ligneo di un comune edificio. Con l'avvento delle navi metalliche lo schema non cambia: il progresso di raffinamento tecnologico dalla chiodatura alla saldatura (prima con riporto di materiale e poi elettrica), introdotto per scongiurare problematiche di peso e di tenuta all'acqua, comincia, in cantieristica navale, nella seconda metà degli anni Venti, mentre per quanto riguarda l'architettura si devono attendere gli anni '60. I Sessanta sono anche gli anni in cui si decide

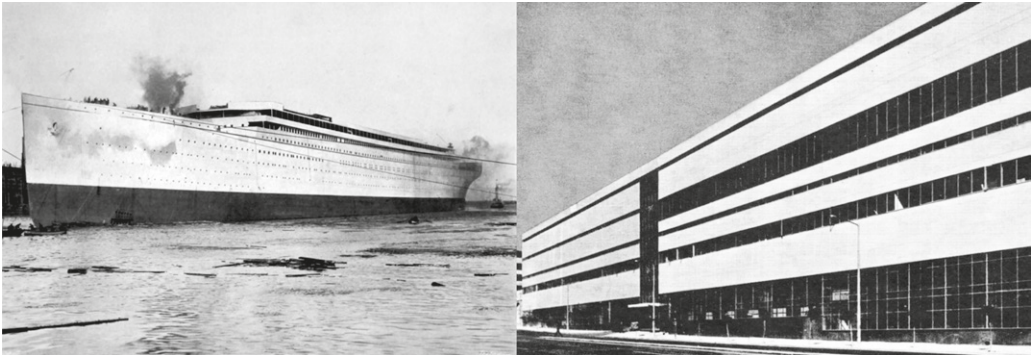


Fig. 02 | A sinistra: varo del transatlantico RMS Olympic, White Star Line, ancora senza fumaioli, il 20 ottobre del 1910, Harland and Wolf, Limited, Belfast. *The engineer*, 1910; a destra: Takis Ch. Zenétos e Margaritis Apostolídís, Birrifico FIX (1957-1963), Atene. *Architektoniki*, 1963

di scommettere sulla progettazione integrale⁴ per lo sviluppo rapido delle periferie urbane, guardando alla prefabbricazione pesante come soluzione dalla massima efficacia.

Le immagini di interi e grandi edifici assemblati in breve tempo grazie all'utilizzo di pannelli prefabbricati sono emblematiche di una geografia politica e culturale tipica degli anni Sessanta e Settanta. Ma in cantieristica navale tutto ciò era stato già sperimentato, con successo, nel 1943 nella sfida delle Liberty Ships: il primo progetto interamente standardizzato per produrre in grande facilità e velocità migliaia di bastimenti cargo da utilizzare per rifornire i Paesi alleati durante la Seconda guerra mondiale (Fig. 04).

Oggi, nel tempo della post-produzione (almeno per la nostra parte di mondo) le sfide non riguardano tanto la necessità di costruire velocemente ed estensivamente nuove architetture e città (anzi, da un paio di anni si è dato inizio a politiche che limitino il consumo di suolo), piuttosto la gestione del ciclo di vita degli edifici che progettiamo e, soprattutto, del patrimonio esistente. L'Unione Europea infatti individua con orizzonte 2050, in un piano sistematico di aiuti e interventi⁵, alcune strategie che pongono il tema della riqualificazione del patrimonio edilizio quale obiettivo principale per l'intero settore delle costruzioni (ricerca, enti, professionisti e operatori del settore) con ricadute che sono stimate nella riduzione del 42% dei consumi energetici, del 35% dell'emissione dei gas serra e di più del 50% del consumo di materie prime (EC, 2012; EC, 2016). Si tratta, in altre parole, di lavorare nell'ottica della *circular economy*: una formula chiave che negli ultimi anni sembra aver sostituito quella della sostenibilità nelle linee guida delle ricerche europee, dove a una visione di progresso lineare e indefinito si sostituisce quella di un progresso ciclico e incrementale.

A questo punto sembra più difficile riprendere le fila che legano l'esperienza navale a quella architettonica. Probabilmente perché la fascinazione per il portato formale delle grandi navi e la pratica della costruzione di immagini utopiche a partire da esse sembra ora essersi molto ridimensionata dai tempi vividi dell'Esprit Nouveau. Anzi, le grandi navi ora concorrono alla formazione di un immaginario collettivo quasi sgradito, rifiutato, tanto nel dominio della pubblica conversazione che tra l'élite intellettuale: che si tratti delle smisurate e sempre più pacchiane navi

⁴ La progettazione che mira a tenere conto preventivamente di tutte le componenti specialistiche (architettoniche, edilizie, strutturali, impiantistiche, ecc.) che compongono l'opera.

⁵ Il 4 marzo 2019 la Commissione Europea ha redatto una relazione completa sull'attuazione di un piano d'azione che favorisca l'economia circolare (*Circular Economy Action Plan*).

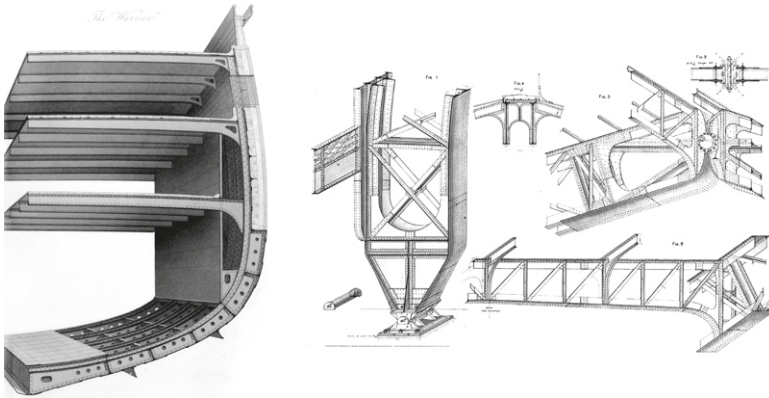


Fig. 03 | A sinistra: John Reed, spaccato costruttivo per le corazzate classe “Warrior” (1860-1861) della Royal Navy. Reed J., *Shipbuilding in iron and steel. A practical treatise*, 1869; a destra: Ferdinand Dutert e Victor Contamin, dettagli costruttivi per la copertura della Galerie des Machines (1887-1889), Parigi. *Annales des Ponts et Chaussées*, 1889

da crociera, delle nuove immense container ship classe Triple-E⁶ o delle portaerei nucleari di nuova generazione non serve che esse scivolino in Bacino San Marco a Venezia per molestare la sensibilità dell'individuo contemporaneo; esse hanno catalizzato progressivamente semantiche dalle sfumature comunemente negative (incommensurabilità, lusso eccessivo, impatto ambientale, capitalismo, globalizzazione, capitoli eccessivi di spesa pubblica, guerra). Tuttavia il settore delle costruzioni navali, e specialmente quello della logistica – che muove letteralmente il mondo e annovera il numero più elevato di unità di dimensioni, tra l'altro, gigantesche – ha comunque anticipato di qualche tempo la tendenza olistica applicata alla produzione, tant'è che grossi colossi del traffico marittimo, per i progetti delle nuove navi portacontainer, hanno già cominciato a dimostrare una virtuosa sensibilità nella strutturazione di politiche e procedure di riciclaggio delle componenti. Maersk Line, ad esempio, esplora dal 2011 come realizzare le proprie navi nell'ottica del riciclaggio di qualità fin dalla fase di progettazione, sviluppando un protocollo *Cradle to Cradle*⁷ come primo *step* del processo per lo smaltimento totale o, in misura estrema – e più difficile – per l'ottenimento di una nuova nave dalla vecchia nave (Maersk, 2011).

Nonostante questi giganti del mare rappresentino, quindi, ancora straordinario motivo di interesse e vantaggiose occasioni di apprendimento formale, tecnologico e metodologico al di là della percezione superficiale diffusa, forse non è solo a essi che occorre guardare in questo frangente temporale per rintracciare antesignane e buone pratiche di economia circolare. Queste nuove e grandi navi, pur progressivamente concepite nell'ottica del riciclo, non offrono – proprio in quanto concepite *ex novo* – particolari riflessioni da riversare nelle discipline per la gestione del patrimonio immobiliare esistente. Il fenomeno da osservare con attenzione è invece quello dell'evoluzione nella nostra area geografico-culturale mediterranea del “banale” e “datato” traghetto per il trasporto di veicoli e passeggeri.

A cavallo tra gli anni Settanta e Ottanta la vicina Grecia, che con il mare stringe un binomio indissolubile dai tempi omerici, comincia a specializzarsi in operazioni, non molto pubblicizzate –

6 La classe Triple-E, o classe EEE (*Economy of scale, Energy efficient and Environmentally*), è costituita da venti navi portacontaineri gemelle, costruite dai cantieri coreani Daewoo tra il 2013 e il 2015 per la compagnia danese Maersk Line. Sono colossi del mare di 400 m di lunghezza, 59 m di larghezza e capacità di carico pari a 18.270 TEU.

7 Talvolta abbreviato in C2C, si tratta di un procedimento olistico, nella progettazione di sistemi, che mira a convertire i processi produttivi assimilando materiali usati e rigenerati (in italiano, infatti, è “dalla culla alla culla”).

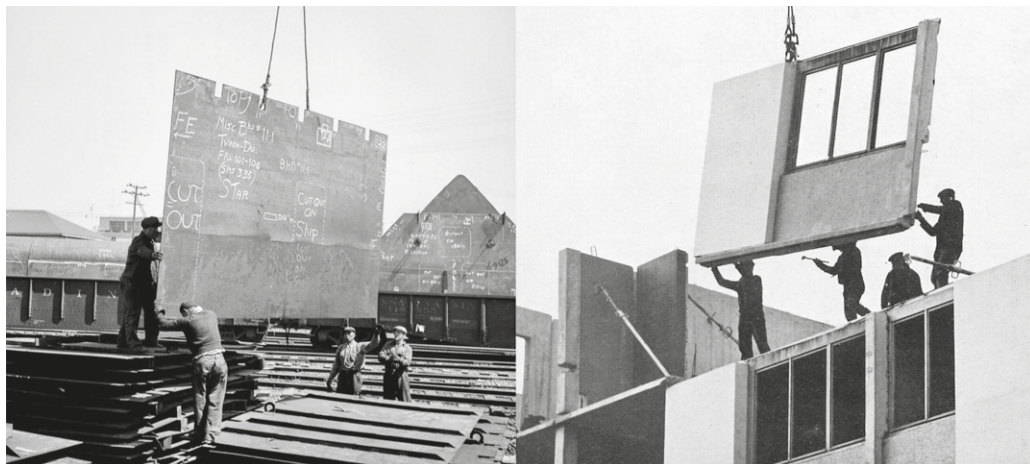


Fig. 04 | A sinistra: Henry Kaiser, Costruzione prefabbricata di una Liberty Ship (1944) presso il Bethlehem-Fairfield shipyard Inc. (USA). *Liberty Ships Log catalog, 1943*; a destra: Raymond Camus, sistema a pannelli prefabbricati Camus (1964), Parigi. *L'industria italiana del cemento, 1964*

al tempo non era poi così spendibile sul mercato la pratica del riciclaggio – ma dall'altissimo livello di competenza, di rigenerazione di navi usate. Vecchi cargo britannici⁸ e soprattutto traghetti giapponesi ritenuti obsoleti dagli armatori del Sol Levante vengono sistematicamente rigenerati in eleganti navi passeggeri con i più alti standard di sicurezza e servizio. Negli anni Ottanta e Novanta le maggiori compagnie di navigazione greca danno vita a una guerra concorrenziale senza pari, inserendo nelle rotte interne e per l'Italia decine di navi usate rigenerate che gli utenti europei non comprenderanno mai essere traghetti più vecchi di circa vent'anni. Gli interventi sono spesso sostanziali: in piccoli cantieri greci della baia di Salamina si aggiungono intersezioni, sovrastrutture, ponti, si attuano tagli nelle murate, si modificano prue per migliorarne l'efficienza idrodinamica e, non meno interessante, si effettuano manipolazioni formali distintive per conferire alla nave un aspetto più adeguato. È estremamente interessante notare alcune pratiche squisitamente compositive nella modellazione di fumaioli più slanciati o simmetricamente raddoppiati per raggiungere quell'ancestrale e gradito equilibrio formale – anche a costo di sagomare una nuova ciminiera destra o sinistra totalmente finta – così vicina a quelle pratiche di raffinamento della forma che regolavano la questione del conflitto angolare nei templi dorici o la composizione della facciata di una chiesa ortodossa.

Questo riciclaggio navale si è configurato come una strategia vincente se confrontata con la politica, più recente, di nuovi e costosi ordini intrapresa verso gli anni duemila, e che ha portato diverse società in situazioni di pesante crisi economica e di successiva alienazione delle unità. Oggigiorno, infatti, assistiamo ad un ritorno, incrementale e perfezionato, della pratica rigenerativa navale sia nella stessa Grecia, sia per realtà di punta nel panorama globale come Fincantieri che

8 Il primo ed eclatante caso riguarda la conversione di due navi gemelle, *City of Exeter* e *City of York*, per il trasporto misto cargo-passeggeri, costruite a Newcastle per Ellerman Line Ltd nel 1953, acquistate nel 1971 dalla società greca Michail A. Karageorgis e divenute nel 1973 e nel 1974 rispettivamente *Mediterranean Sea* e *Mediterranean Sky*. L'armatore greco aveva intuito la convenienza di non costruire ex-novo due importanti navi passeggeri e commissionò un radicale progetto di trasformazione a firma di John Walker dello studio di ingegneria navale John Bannenberg di Londra. L'offerta per l'esecuzione dei lavori in Inghilterra era di 40 milioni. Si optò così per realizzarli a Perama (nella baia di Salamina) al costo di soli 15 milioni di dollari senza alterare più di tanto il pregevole progetto dello studio inglese. Cfr. Φουστάνος, Γ.Μ. (2008). Ένας αιώνας ελληνικά επιβατηγά πλοία. Αθήνα: Αργύ Εκδοτική, pp. 208-211.

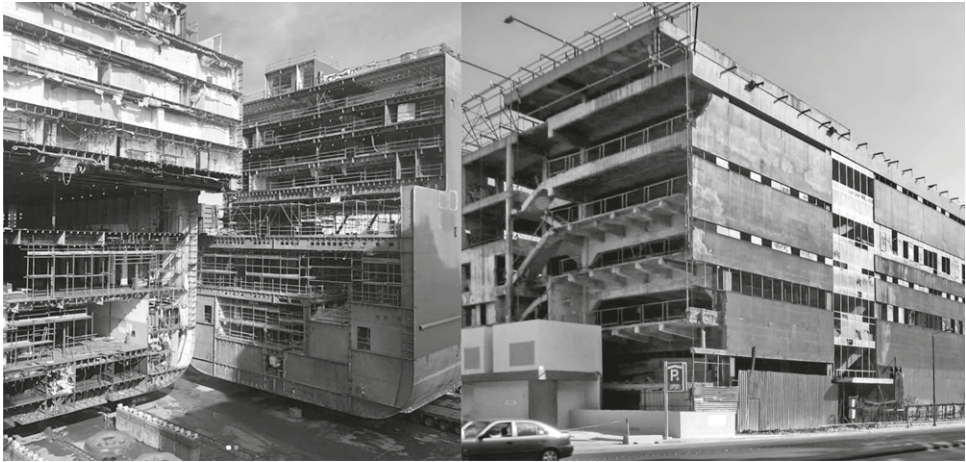


Fig. 05 | A sinistra: operazioni di allungamento del Cruise Ferry Roma, Grimaldi Lines, nel bacino di carenaggio Fincantieri di Palermo, 29 gennaio 2019. *Grimaldi Lines, 2019*; a destra: Tákis Ch. Zenétos e Margarítis Apostolídís, Birificio FIX (1957-1963), Atene, anni Duemila. www.triantafylloug.blogspot.com

oltre a produrre *ex novo* grandi *ro-ro pax*⁹, navi da crociera e vascelli militari si è specializzata, ad esempio, in impressionanti operazioni di taglio e allungamento di navi esistenti, dimostratesi una pratica conveniente.

Ovviamente anche gli edifici hanno subito, nella storia, pesanti operazioni di trasformazione. Nel 1994 la fabbrica abbandonata della Birra FIX, già citata in precedenza, viene tagliata in due: una parte lasciata in piedi, l'altra demolita per fare posto all'uscita di una nuova linea della metropolitana di Atene. Il gigante mutilato esibisce alla città per più di un ventennio la sua sezione interna, lasciata a vista, provocando lo sdegno di architetti e cittadini. Ma è proprio mostrando la ferita che quest'architettura proclama, ossimoricamente, ancora più fortemente e inequivocabilmente la propria natura di nave. Non v'è differenza alcuna tra ciò che resta all'inizio degli anni duemila dello Stabilimento FIX e il grande Cruise Roma, tagliato in due, nel bacino di carenaggio di Palermo (Fig. 05) sottoposto a operazioni di allungamento.

Un'immagine che è più di una semplice metafora iconografica: è un'epifania dell'omologia formale e tecnologica che perdura dalla notte dei tempi tra navi e architetture, un'icona in grado di spostare dogmi e formule consolidate. Forse, a questo punto, esclamare che una grande nave è una città galleggiante non risulta più così scontato: probabilmente è il caso di convenire che è sempre stato – e sempre sarà, a maggior ragione se spingiamo l'immaginazione a futuri habitat spaziali – esattamente il contrario: è la città ad essere una flotta di navi arenate in terre emerse (o atterrate su altri pianeti).

Purtroppo, nel 2014, il progetto di recupero¹⁰ dello sfortunato transatlantico urbano greco ha avvolto il moncone restante con un *camouflage* lapideo in rilievo, cancellando le finestre a nastro così simili alle *promenades* protette che correvano sulle fiancate dei transatlantici per tutta la lunghezza della sovrastruttura, nonché tappato il piano di taglio con un levigato rivestimento di facciata. Viene così tradito ogni sublime rimando intellettuale e formale alla nave in favore di una

9 Sigla per Roll-on/roll-off Passengers, ossia navi che permettono il carico orizzontale rotabile (quindi veicoli su gomma) e passeggeri. Di fatto sinonimo contemporaneo del termine più vernacolare "traghetto".

10 A seguito di un concorso vinto nel 2002 dallo studio 3SK Stylianidis Architects, il segmento dell'ex Stabilimento di Birra FIX rimasto in piedi è diventato la sede dell'EMST – National Museum of Contemporary Art.

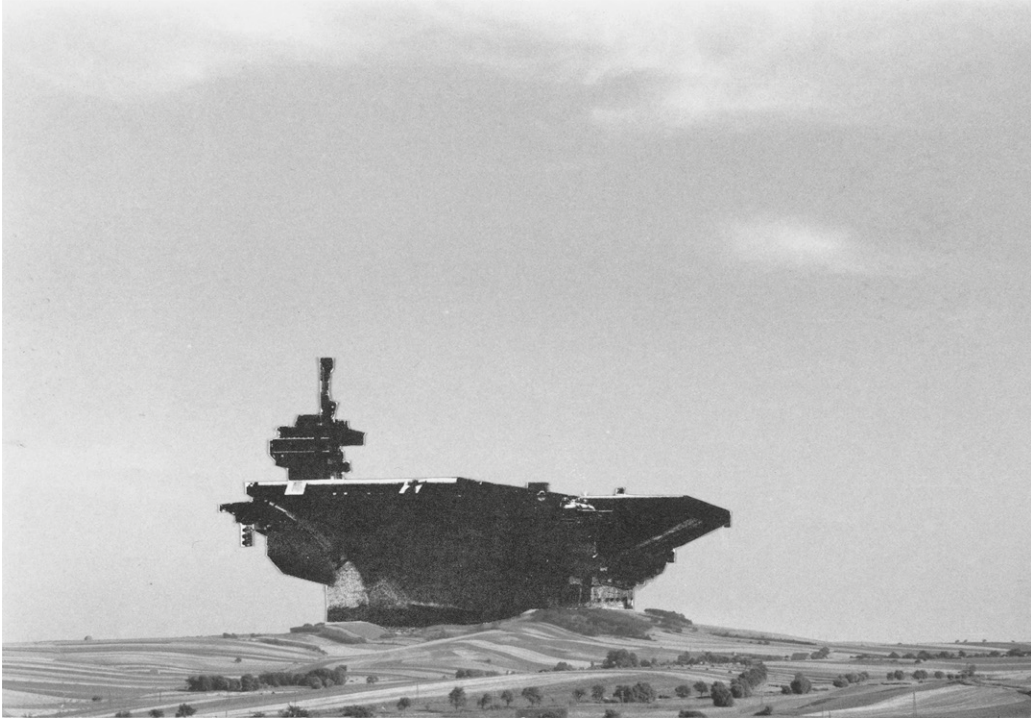
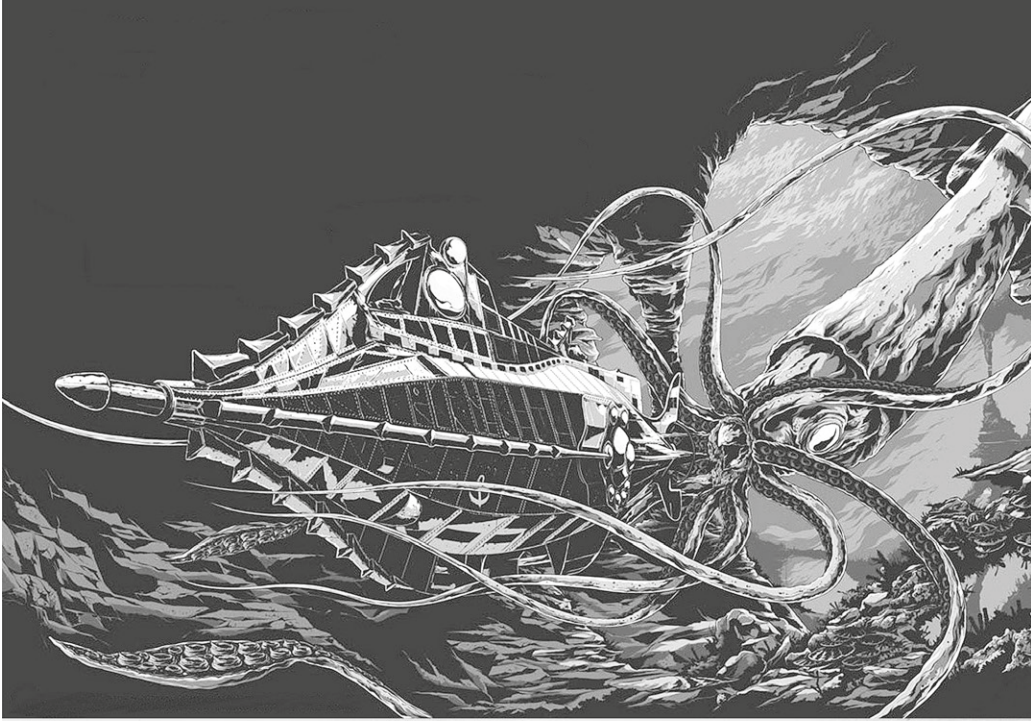


Fig. 06 | Sopra: Jules Verne, il sommergibile Nautilus (1870). *Walt Disney Co.*, 1954; sotto: Hans Hollein, Aircraft Carrier City. *Archigram*, 1964

scatola “leccata” e *chic* che, ovviamente, speriamo costituisca comunque un bilancio positivo per il metabolismo della città anche se agevolmente ascrivibile tra i correnti casi di amnesia urbana (Antoniadis, Dos Reis Costa, 2019).

Conclusioni

Se ogni secolo ha prodotto almeno un modello di città ideale nel quale cristallizzare le istanze utopiche della società che l’ha prodotto, il Novecento ne ha generati diversi in cui la nave è senza dubbio il denominatore comune in grado di incarnare contemporaneamente diverse valenze non solo sociali e urbane, ma anche – e soprattutto – formali e tecnologiche. La visione utopica/eterotopica fondata sulla nave nel corso del “secolo breve” trascende, in definitiva, la serie di configurazioni spaziali dei modelli precedenti, basati su una certa fissità, introducendo l’attitudine alla trasformazione, così palesemente riassunta dall’immagine del cantiere navale ove si costruiscono, aggiustano e convertono bastimenti.

Alla luce di queste riflessioni e al cospetto di queste immagini sembra persino superfluo scomodare il Nautilus, colta utopia dei secoli passati, macchina marina fantascientifica, strumento e simbolo di fondazione e colonizzazione di un habitat migliore alternativo, poiché le nostre architetture sono di fatto già navi arenate nel paesaggio (Fig. 06), eterotopie fuori dal tempo, che attendono semplicemente uno sguardo diverso, approfondito e rigenerativo. L’inesauribile validità di questa potente eterotopia autorizza a credere che la nave possa costituire nuovamente un punto di riferimento per il paradigma dell’economia circolare applicato al costruito esistente e alla città. Una più strutturata e attenta disamina di quanto avviene antesignanamente per le architetture navali potrebbe legittimare e favorire la capacità di manipolazione – anche marcata – del patrimonio architettonico e urbano esistente non solo in termini di adempimenti a nuovi standard tecnologici e prestazionali derivati da un approccio quantitativo, ma anche di opportunità nell’elaborazione di nuovi paradigmi formali e compositivi attraversati da quel fiume carsico che ha continuato a scorrere dal tempo delle triremi all’era delle portaerei e delle navi – perché sempre di navi si tratta – spaziali.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- Antoniadis, S., Dos Reis Costa, P. (2019). *Il lavoro sulla forma come antidoto all’obsolescenza*. In: Antoniadis, S., Redetti, E. (a cura di). *iWRECKS. Questioni, metodi, scenari di trasformazione per i relitti industriali*. Padova: Il Poligrafo, pp. 128-145.
- Banham, R. (1976). *Megasrcture: urban futures of the recent past*. London: Themes & Hudson.
- Cook, P. (a cura di) (1972). *Archigram*. New York: Princeton Architectural Press.
- European Commission (2012). *Roadmap to a Resource Efficient Europe*. Bruxelles. Consultabile su: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:52011DC0571> (ultima consultazione gennaio 2020);
- European Commission (2016), *Future Brief. No net land take by 2050?* Bruxelles. Consultabile su: http://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/pdf/no_net_land_take_by_2050_FB14_en.pdf (ultima consultazione gennaio 2020).
- Foucault, M. (1984). *Des espaces autres* (1967). *Dits et écrits*. Vol. II. Paris: Gallimard.
- Giordani, P. (1973). *Il futuro dell’utopia*. Bologna: Edizioni Calderini.
- Kohler, N., Hassler, U. (2002). *The building stock as a research object*. Building Research & Information. Vol. 30 no. 4, pp. 226-236.
- Highfield, D., Gorse, C. (2009). *Refurbishment and Upgrading of Buildings*. New York: Taylor & Francis.
- Le Corbusier (1978). *Vers une architecture* (1925). Nouvelle édition revue et augmentée. Paris: Editions Crès et Cie.
- Maersk (2011). *Maersk Cradle to Cradle® Passport*. [video]. Consultabile su: <http://www.c2c-centre.com/library-item/maersk-cradle-to-cradle%AE-passport> (ultima consultazione gennaio 2020).
- Nogueira, A., Ashton, W.S., Teixeira, C. (2019). *Expanding perceptions of the circular economy through design: Eight capitals as innovation lenses*. Resources. Conservation and Recycling, n. 149, pp. 566-576.
- Φουστάνος, Γ.Μ. (2008). Ένας αιώνας ελληνικά επιβατηγά πλοία. Αθήνα: Αργώ Εκδοτική.

Obiettivo Novecento raccoglie riflessioni sul tema della città ideale e sulle sperimentazioni compiute nel secolo scorso. Interesse particolare è la recente iscrizione della città di Ivrea tra i siti UNESCO: il riconoscimento tangibile del valore architettonico e sociale della visione riformatrice di Adriano Olivetti.

Obiettivo Novecento raccoglie una selezione di contenuti originali volti all'interpretazione dell'esperienza eporediese nel contesto attuale e nell'ottica di una prospettiva futura. L'intento non è solamente la divulgazione di visioni e previsioni in ambito locale, ma delle teorie più rilevanti del secolo scorso e la verifica puntuale sullo stato dell'arte in merito al dibattito sulla città pianificata, diffusa e dispersa. Professionisti ed esperti del settore espongono e promuovono la propria vision all'interno della raccolta che alterna teorie storicizzate a possibili scenari futuri nell'intento di (re)interpretare in maniera attuale il secolo appena trascorso.

Il progetto apre a una visione condivisa su alcune tematiche centrali che si articolano in macro aree: architettura e urbanistica, cultura e innovazione.

ISBN 978-88-32050-93-6



9 788832 050936

20,00 euro