

Francesco Calzolaio, architetto

Direttore scientifico del progetto Cultura 2000 triennale: “Patrimonio industriale tra terra e mare, per una rete europea di ecomusei” e coordinatore delle attività veneziane per la Provincia di Venezia.

Professore a contratto del College of Architecture and Landscape Architecture, University of Minnesota.

Cattedrali del Mare

Il mediterraneo è una rete di percorsi ed una unità spazio temporale: Braudel è riuscito così a cristallizzare in una definizione la complessità di significati che intrecciano ambiente e cultura attorno al Mare Nostrum. Il patrimonio di archeologia industriale costiero è uno dei cardini di questa ricchezza di relazioni, e l'Italia è centro dinamico di questa unità mediterranea. Il nostro patrimonio dunque merita una riflessione attenta e multidisciplinare per costituire le premesse di una nuova rete culturale, tra luoghi, attività ed istituzioni che si radicano nel patrimonio di archeologia industriale.

Dalle attività portuali agli arsenali militari, dalle industrie periurbane a quelle isolate, dalle protoindustrie estrattive alle bonifiche, il territorio e la città sono stati trasformati per adeguarsi alle tecnologie ed alle produzioni. Oggi le testimonianze di questi processi spesso attendono di divenire strumenti per una nuova appropriazione culturale dell'ambiente.

Così come attendono di essere interpretati e reinventati le reti di collegamento locale, nazionale ed internazionale che sostanziano le ragioni industriali di ciascun sito. Infatti ciascun manufatto va anche compreso nel sistema complesso che legava le infrastrutture ai luoghi di produzione di materie prime, tecnologie e macchinari, nonché ai luoghi di destinazione del prodotto lavorato.

In questo senso ci si riallaccia alla riflessione nell'ambito del progetto europeo Cultura 2000 “patrimonio industriale tra terra e mare, per una rete europea di ecomusei”, dove si sono elaborati strumenti per il recupero del patrimonio industriale costiero. Alle riflessioni sulla rete europea qui si affianca una ricerca sul patrimonio nazionale italiano, promossa dalla Provincia di Venezia, a partire da un'indagine su dei manufatti particolarmente significativi ma sottratti alla percezione del pubblico vasto, perché isolati o fatiscenti o perché inseriti in contesti ancora produttivi.

La struttura del paesaggio costiero italiano ha una radice antica, romana e poi tardomedievale, che ha subito le principali trasformazioni in tempi recenti, con l'industrialismo e la crescita urbana. Il patrimonio di archeologia industriale è uno strumento di comprensione diacronica del sedime territoriale. Laddove le condizioni orografiche lo consentivano, un conurbamento diffuso ha saturato il paesaggio costiero, sovrapponendosi alle città ed ai borghi, come alle infrastrutture militari ed industriali. Una crescita che ha spesso inglobato il patrimonio storico annullandone il valore contestuale, dove il patrimonio di archeologia industriale ha avuto destini assai diversificati: alle volte è stato trasformato per accogliere nuove attività o all'opposto cancellato con un colpo di spugna. Altre volte giace in un'isolamento autoreferenziale sia perché inserito in complessi ancora in attività, sia perché le contraddizioni tra recupero e disfacimento non hanno prodotto altro che un devastante abbandono.

Il patrimonio di archeologia industriale costiero urbano ha subito una pressione immobiliare tale da produrre una trasformazione immediata, mentre ancora in degrado è spesso il patrimonio isolato. Da un lato la qualità del recupero dipende dalla chiarezza del programma che imprenditori ed amministrazioni propongono, d'altro lato essa dipende dalla capacità del progettista di reinventare spazi, che rispettino le vocazioni spaziali e le tecnologie originarie e che allo stesso tempo siano innovativi e funzionali ai nuovi usi, esattamente come quelle architetture industriali lo erano a suo tempo. Il delicato equilibrio che va costruito ha il proprio fulcro nella piena espressione delle differenze di materiali e di usi. Si tratta di scrivere su di un palinsesto, senza cancellare del tutto le scritture precedenti ma al contrario

palesandone la sequenza diacronica. Soprattutto nel caso del patrimonio costiero la qualità del progetto risiede nella ricchezza di esperienze che lascino comprendere la molteplicità degli intrecci tra terra e mare.

Il confine tra terra e mare è assai complesso ed il progettare luoghi attorno ad esso può essere riassunto nel modo dal quale lo si guarda. Renzo Piano, nell'introduzione della recente mostra dedicata a Giancarlo De Carlo, riassume così il loro rapporto con il waterfront di Genova, "Giancarlo la guarda da terra, io dal mare". De Carlo e Piano hanno in comune la sapienza del mestiere e l'origine genovese. De Carlo è un compianto maître a penser, che ha dedicato gran parte della sua vita al recupero del patrimonio architettonico ereditato dalla storia. In questo senso sembra particolarmente ispirato nel progetto di concorso per il ponte Parodi a Genova, che è un progetto di recupero del patrimonio industriale sulle tranquille acque del Porto Antico. Tutti i progetti demoliscono i silos, De Carlo non lo lascia così come è, ma lo reinterpreta. Il progetto incorpora le canne dei silos come canne di un organo, ciascuna caratterizzando degli ambienti differenti per funzioni ed altezza. Il progetto vincitore del concorso è di Ben Van Berkel che cancella qualsiasi riferimento al patrimonio industriale preesistente. E' un progetto totalmente interno al percorso dell'architetto che l'ha pensato, che è molto dotato e dunque capace di costruire un insieme di spazi fortemente legati alla città e le acque calme del Porto Antico. Poco più in là Renzo Piano, in effetti, ha avuto la capacità e la possibilità di lavorare sull'acqua, di costruire addirittura al di sopra dell'acqua. Il Bigo è un ascensore sospeso sul Porto Antico che offre ai visitatori una magnifica immagine dell'insieme del waterfront, nuova ed antica ad un tempo. Da una moderna struttura di puntoni e cavi di acciaio si sale e si guarda la città, come dalla cima di un pennone di una nave ormeggiata nell'antico porto. Certo Renzo Piano non interpreta in questo modo alcunché di archeologia industriale, ma propone una sorta di archeologia del contemporaneo. In questi anni si è molto discusso del concetto di "tra terra e mare", ed è stato utile per caratterizzare il tema di una ricerca triennale (2003-2006) come quella sul patrimonio industriale e su di una rete europea di ecomuseo costieri (Cultura 2000), ma occorre ora ricordare come essa sia una definizione complessa ed ambigua: "tra terra e mare" implica infatti una serie di luoghi, non una singola linea, il confine. Questa linea di waterfront è essa stessa un fascio di linee e i due componenti, la terra e il mare, non sono due entità astratte ma sono due luoghi complessi essi stessi. Possiamo cioè stare sopra la terra, al di sotto la terra, sul suolo della terra, così come possiamo stare sul suolo dell'acqua, al di sopra o al di sotto. Dobbiamo anche pensare il mare come un legame tra terra e terra, come suggerisce Braudel alle volte il mare costituisce una relazione, ed è il caso del Mediterraneo che non è più confine, ma una possibile congiunzione fra lembi di terra, un rete di scambi. Le acque interne sono acque che legano e connettono.

Dunque di affacciamo sull'acque fino ad immergersi come nelle caso dei trabocchi, ponti gettati verso un mare pescoso, o le piattaforme off shore, vere ed ineguagliabili cattedrali del mare, che dopo essere state sperimentate nel nostro alto adriatico ora alle volte sono in attesa di rifunzionalizzazione. Oppure superiamo le mura antiche dei principali arsenali italiani, questi grandi conventi urbani che, laddove si riducono e/o si dislocano le attività della Marina Militare possono, grazie proprio al suo contributi, divenire strumenti di una nuova saldatura tra ragioni della cultura, della produzione e della difesa. E poi attraversiamo i recinti di tanti opifici dimessi e pericolanti che spesso possono anch'essi divenire capisaldi per una nuova infrastrutturazione di territori preziosi e fragili.

Vale soffermarci sulle diverse condizioni del rapporto tra le attività pregresse, quelle potenziali ed gli attori in gioco. La costa del Mediterraneo è disseminata di luoghi che rappresentano, come in un caleidoscopio, lo straordinario intreccio tra il territorio, l'uomo e le tecnologie di produzione e di costruzione. Questi paesaggi preziosi e fragili, oggi spesso abbandonati e sottratti alla percezione comune, sono qui presentati in un viaggio affascinante, lungo il fragile e prezioso confine tra terra ed acqua, tra opere della natura e dell'uomo.

Per ogni regione italiana si è scelto un esempio emblematico di questo intreccio, che fosse poco noto al pubblico, in un fragile equilibrio tra riconversione ed implosione. Fanno eccezione la rete dei principali arsenali italiani che sono ancora in uso produttivo e militare, per raccontare di questi mirabili recinti e della una loro possibile fruizione culturale selettiva.

Fanno anche eccezione due esempi di ottime pratiche nel recupero del patrimonio industriale costiero, la Città della Scienza a Bagnoli e la Manifattura delle Anguille a Comacchio. Entrambi i casi sono due esempi di percorsi istituzionali assai interessanti, laddove il Parco del delta del Po, da un lato, e la Fondazione Idis, dall'altro, hanno gradatamente costruito degli straordinari contenuti operativi per le ipotesi di recupero. Alcuni esempi sono sul waterfront adiacente alla città storica, come gli arsenali appunto, ma anche come Trieste e Comacchio, altri erano del tutto periferici ma ora sono stati avvolti dalla pressione urbana, come nei casi di Follonica, Piombino, Portorecanati e Vibo Valenzia. Altri casi trattati sono isolati sulla linea di costa e raccontano delle tante interazioni possibili tra terra mare ed architetture industriali: dai manufatti lanciati nel mare, come le Piattaforme offshore o i Trabocchi, alle borgate incastrate sulla falesia come a Buggerru, Furore e all'Argentiera. Infine, pochi casi rimangono ancora in splendida solitudine sulla battigia, come il Pisciotto e l'ex-Fim, o addirittura sovrastano il mare come l'ex Hangar di Augusta.

Sono perlopiù monumenti in disfacimento ma non per questo bisogna lasciarci incantare dal fascino indiscusso delle rovine, piuttosto vorremmo innescare e confortare il processo di consapevole recupero. Consci che le difficoltà che hanno impedito o lastricato il cammino verso il recupero non si superano elidendo ciascuno dei fattori ma vanno integrate in un processo complesso.

Queste cattedrali sono oggi rovine spesso perché non è stato possibile trovare per loro una soluzione semplicemente monofunzionale. Di fronte alle dimensioni di questi "pachidermi" alle volte non sono bastate le destinazioni esclusive ad attività produttive, culturali o residenziali. Il futuro di questi manufatti dipende da come il progetto possa tenere assieme le questioni del rispetto morfologico, del disinquinamento, della rendita urbana e dell'integrazione con il contesto. Sta proprio al progetto la capacità di rigenerare il patrimonio e di costruirne il futuro, un progetto che è complesso ed interdisciplinare e dunque si costruisce in un intreccio, tanto difficile quanto necessario, tra recupero ed innovazione, profitto e cultura, pubblico e privato.