

Esperienze nel restauro del moderno

a cura di
Emanuele Palazzotto



Nuova serie di architettura
FRANCOANGELI

DOTTORATO DI RICERCA IN PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA

Sede amministrativa:

Università degli Studi di Palermo
Dipartimento di Architettura

Sedi consorziate:

Università degli Studi di Napoli " Federico II"
Dipartimento di Progettazione Urbana

Università degli Studi di Parma
Dipartimento di Ingegneria Civile, dell' Ambiente, del Territorio e Architettura

Università degli Studi di Reggio Calabria
Dipartimento di Arte Scienza e Tecnica del Costruire

Collegio dei docenti:

Cesare Ajroldi (coordinatore), Giuseppe Arcidiacono, Francesco Cannone, Dario Costi, Ludovico Maria Fusco, Pierfranco Galliani, Antonino Marino, Vincenzo Melluso, Emanuele Palazzotto (vice-coordinatore), Marcello Panzarella, Renata Prescia, Sandro Scarrocchia, Andrea Sciascia, Roberto Serino, Zeila Tesoriere, con Tilde Marra

Segretario:

Emanuele Palazzotto

Dottorandi XXI ciclo:

Sabina Branciamore, Monica Gentile, Ilenia Grassedonio, Vincenzo Simanella

Dottorandi XXII ciclo:

Giuseppina Farina, Edmondo Galizia, Luciana Macaluso, Fosca Miceli, Almerinda Padricelli, Rosa Maria Provvidenza Pecoraro

Dottorandi XXIII ciclo:

Valerio Cannizzo, Eugenio Mangi, Giuseppe Borzellieri, Giovanni Giannone, Glenda Scolaro

Comitato Scientifico:

Cesare Ajroldi, Giuseppe Arcidiacono, Francesco Cannone, Dario Costi, Antonino Della Gatta, Lodovico Maria Fusco, Pierfranco Galliani, Antonino Marino, Vincenzo Melluso, Emanuele Palazzotto, Marcello Panzarella, Renata Prescia, Sandro Scarrocchia, Andrea Sciascia, Roberto Serino, Zeila Tesoriere.

DOTTORATO DI RICERCA IN PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PALERMO, NAPOLI (FEDERICO II), PARMA, REGGIO CALABRIA

Esperienze nel restauro del moderno

a cura di
Emanuele Palazzotto

Nuova serie di architettura
FRANCOANGELI

Publicazione realizzata nell'ambito del
Dottorato di Ricerca in Progettazione Architettonica
con il contributo dei fondi PON 2000/2006
“Ricerca Scientifica, Sviluppo Tecnologico, Alta Formazione”
Misura III.4 “Formazione Superiore e Universitaria” - Dottorati di Ricerca

In copertina:

Gibellina Nuova, plastico dell'insediamento e degli interventi di progetto per il centro civico, 1986 c.

Copyright © 2013 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

Indice

Parte prima

Esperienze nel restauro del moderno

- 9 Il progetto di restauro del moderno: consuntivo di una esperienza
Cesare Ajroldi
- 13 Un restauro del moderno a Catania: progetto di nuovi servizi sportivi per
S. Pio X, a Nesima
Giuseppe Arcidiacono
- 17 La nuova Gibellina: opera d'arte e qualità urbana
Francesco Cannone
- 23 Tra architettura moderna e città contemporanea
Dario Costi
- 27 Recupero architettonico e rigenerazione urbana per la valorizzazione dei luoghi
della dismissione industriale. Un caso di progetto a Reggio Emilia
Pierfranco Galliani
- 33 Il restauro del moderno alla scala urbana
Antonino Marino
- 39 Punteggiata di architetture fra il Tirreno e lo Ionio
Vincenzo Melluso
- 47 Per una scienza “probabile” del progetto di architettura
Emanuele Palazzotto
- 55 Il restauro del moderno. Problemi di tutela, problemi di progetto
Renata Prescia
- 61 Metodologia della progettazione per il restauro
Sandro Scarrocchia
- 67 Architettura e fenomenologia a Palermo. Paci, Rogers, Gregotti, Culotta e Leone
Andrea Sciascia
- 79 Dopo l'obsolescenza. Progetti per i viadotti ferroviari dismessi
Zeila Tesoriere

Parte seconda

Le ricerche dei dottorandi (cicli XXI, XXII e XXIII)

- 87 Un monumento incompiuto. Il Teatro Popolare di Sciacca di Giuseppe
e Alberto Samonà
Sabina Branciamore
- 93 La colonia “XXVIII ottobre” per i figli degli italiani all'estero a Cattolica, di
Clemente Busiri Vici
Monica Gentile

- 99 La sede della Federazione dei Consorzi Agrari a Catania
di Francesco Fiducia, 1938
Vincenzo Simanella
- 103 Il sistema di piazza Castronovo a Messina
Giuseppina Farina
- 109 L'edificio INA nella Palazzata a mare di Messina (1936-38).
Un restauro del moderno in una città di ricostruzione
Edmondo Galizia
- 113 Il restauro del moderno e la verifica di un metodo: la Chiesa Madre a Gibellina
Luciana Macaluso
- 119 Il Centro Civico di Oswald Mathias Ungers a Gibellina Nuova
Fosca Miceli
- 123 La palazzata a mare di Messina (1931-1958). Isolati VIII - XI
Almerinda Padricelli
- 127 Il Municipio di Gibellina Nuova
Rosa Maria Provvidenza Pecoraro
- 131 Problemi di tutela, problemi di progetto. L'hangar per dirigibili ad Augusta
Giuseppe Borzellieri
- 135 Il gruppo scolastico "el Timbaler del Bruc" a Barcellona di Oriol Bohigas e
Josep M. Martorell. Tra architettura e pedagogia
Valerio Cannizzo
- 141 Una declinazione del moderno in Sicilia. Palazzo Scia a Catania (1951)
di Luigi Positano
Giovanni Giannone
- 145 Tra città reale e progetto incompiuto. Il caso dell'isolato di Cerdà alle spalle del-
l'edificio in Carrer Pallars di O. Bohigas e J. M. Martorell
Eugenio Mangi
- 149 La fabbrica Cedis a Palermo (Marco Zanuso, 1954-57)
Glenda Scolaro
- 153 Cronistoria del dottorato
a cura di Emanuele Palazzotto
- 165 English abstracts
I contributi dei docenti del collegio

Dopo l'obsolescenza. Progetti per i viadotti ferroviari dismessi

Zeila Tesoriere

Architettura riparatrice

Il sec. XX ha trasformato le città occidentali attraverso un doppio movimento. Di espansione, all'inizio, quando ne ha specializzato gli spazi producendo la maggior parte dei luoghi interclusi delle nostre città. Di ritrazione, sul finire, quando le modifiche delle modalità produttive, le nuove necessità energetiche, la riqualificazione dei trasporti e dei rapporti spaziali nella costruzione dei territori delle reti hanno trasformato profondamente quegli stessi spazi.

L'apparato di edifici e infrastrutture dell'industrializzazione ha introdotto nella città non solo nuovi manufatti, ma anche i loro caratteri e temporalità. Realizzate per produrre, queste costruzioni erano dotate di nuove caratteristiche. In particolare, erano capaci di funzionare, come strumenti di precisione - quali gli orologi o i piccoli automi già prodotti alla fine del Settecento - ma alla scala della città e direttamente innervati da sistemi di alimentazioni energetica. Inversamente, essi potevano smettere di funzionare, ovvero rompersi, condizione che non si era mai associata sino ad allora agli edifici. L'interruzione del funzionamento dei manufatti tecnici e delle infrastrutture introduce nelle città occidentali del Novecento la nuova dimensione del tempo ciclico. Alla linearità del tempo omogeneo e continuo, si sovrappone la nuova possibilità di un tempo discontinuo, successione disomogenea di momenti dal valore diverso, con intervalli e riavvii.

Le rovine di architettura, sino all'Ottocento, ci ricordano che la durata degli edifici si misurava su intervalli lunghissimi. Il decadimento delle fabbriche avveniva alla fine di un'innumerabile e agevole serie di trasformazioni che compiva senza interruzioni la metamorfosi dei templi in cattedrali, dei Palazzi imperiali o degli anfiteatri romani in nuclei urbani, dei conventi in ospedali, e poi in scuole o in carceri. Il disfacimento dell'architettura era, allora, questione di un piccolo numero di casi. Esso dipendeva spesso dalla distruzione fisica del manufatto (crolli, incendi, guerre), che sopraggiungeva quando ne era ancora in corso l'uso, e pertanto non inficiava la linearità che ne qualificava la natura temporale.

Le attrezzature del Novecento, invece, sopravvivono al

loro uso. Hanno grandi capacità di resistenza: sono aggregati di parti metalliche, vetro e muratura; sono definite dalle loro porzioni tecniche: compressori, ingranaggi, accumulatori, ciminiera. Le condizioni della rovina ottocentesca si trovano invertite nel destino di questi oggetti, che chiama in causa la loro *utilitas* e non la *firmitas*.

Contraendosi come una marea, il Novecento ha così lasciato sull'arenile del sec. XXI gasometri, centrali elettriche, macelli, fabbriche e industrie, ma anche infrastrutture per trasporti poi attualizzati.¹ La produzione industriale, infatti, è stata costantemente affiancata dalla ferrovia che permetteva l'arrivo delle materie prime e la successiva partenza delle merci. Le linee ferroviarie di breve tragitto servivano inoltre al tempo libero, nuova condizione che le masse lavoratrici del sec. XX avrebbero contrapposto al tempo del lavoro.² Permettendo agli operai di raggiungere luoghi extraurbani ma vicini alle città, le ferrovie di prossimità hanno garantito sino alla seconda metà del Novecento spostamenti che più tardi sarebbero stati assicurati dalle reti metropolitane extraurbane, o dalle automobili.

Privi di uso e di senso, i relitti di tecnologie e modi di produzione ormai superati costellano da una quarantina d'anni il territorio delle città occidentali. Si tratta di materie architettoniche coinvolte in processi oscillatori che ne diversificano il valore in rapporto alla durata del ciclo in corso, e se non se ne riconosce il carattere e le potenzialità si riducono a scarti. Per questo, da una ventina d'anni i processi descrittivi del progetto si occupano di definire tale nuovo campo di azione. Mentre si precisano i caratteri del nuovo scenario, l'intervento su questi elementi assume un ruolo rilevante in processi di rigenerazione che vedono i manufatti obsoleti come risorsa, in cui l'architettura opera come riparatrice di processi interrotti.

In riferimento ai numerosi casi di riuso dei viadotti ferroviari dismessi, si evidenzia che ciò avviene attraverso passaggi successivi. Il primo fra questi è sempre il riconoscimento degli effetti determinati dall'interruzione del ciclo d'uso per cui il manufatto era stato realizzato, e in particolare della dimensione formale e dell'incidenza locale di questi effetti. Inserendosi fra le variazioni periodiche che interessano materie ormai incompatibili e decostruiscono il senso degli spazi su cui convivono, l'architettura articola processi complessi e riformula il valore e le morfologie delle componenti.

Il paradigma della lentezza

Alla fine degli anni Ottanta, a Parigi, la conversione della preesistente linea ferrata Paris Bastille – Vincennes – Verneuil l'Étang in *Promenade Plantée* ha introdotto nuove strategie di azione sui viadotti ferroviari urbani dismessi.³ La principale è senz'altro

1. Per una prima sintesi degli effetti della dismissione sulle città occidentali, si rinvia il lettore a «Rassegna», n. 42. In quest'opera collettiva i temi trattati, in particolare, da Stefano Boeri e Bernardo Secchi avviano l'elaborazione dell'ipotesi in cui la dismissione non è una somma di fenomeni puntuali, ma il segno «di una ritrazione dei modi d'uso che riguarda i territori nel suo insieme» (BOERI, S. *Il ritrarsi dei modi d'uso del territorio*, *ibidem*, p. 21).

2. Per un inquadramento storico del rapporto fra le pratiche culturali ed economiche dell'inizio del Novecento e il tempo libero, si farà riferimento all'opera di Alain Corbin: CORBIN A., *L'avènement des loisirs, 1850-1960*, Parigi, Flammarion, 1995.

3. Una disamina sensibile e di grande precisione dell'intero progetto della *Promenade Plantée* è senz'altro l'articolo di Sebastien Marot, le cui note bibliografiche compiono una rassegna delle pubblicazioni specialistiche dedicate alla *Promenade Plantée*: MAROT, S., *Bastille- Vincennes, visite de la promenade plantée*, «Le Visiteur», n. 2, Société Française des Architectes, maggio 1996, Parigi 1996, p. 6-49.

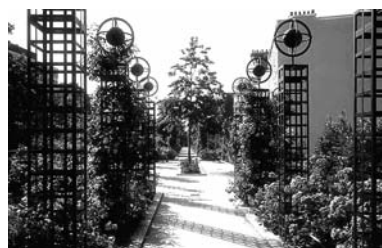


Fig. 1. Promenade Plantée, passeggiata centrale e elementi di arredo, tratto parallelo al Boulevard Diderot

Fig. 2. Promenade Plantée, il Viaduc des arts



Fig. 3. Promenade Plantée, passeggiata centrale e bordi inaccessibili

quella della rinuncia alla demolizione, largamente praticata sino ad allora, e per esempio già effettuata per le stazioni di Bastille e quella della grande area di movimento vagoni e gestione di Reuilly, lungo la stessa linea. Al riuso dell'infrastruttura come parco pedonale è corrisposta la ripresa del mercato immobiliare in alcuni tratti contigui, condizione che ha reso la *Promenade Plantée* un riferimento. La riqualificazione del lungo viadotto parigino non è stata la prima fra queste esperienze di riuso.⁴ Dalle altre, relative a ponti o ferrovie a raso, essa si distingue per la morfologia del tracciato, lungo 4,7 Km, che si svolge lungo l'odierno tessuto urbano in sopraelevata o trincea, senza interferenza con la rete viaria al suolo. Parte di questa condizione la accomuna all'*High Line Elevated Parkway* di Manhattan,⁵ che più di vent'anni dopo ha ripreso alcuni approcci espressi dal parco parigino, rielaborati però in un contesto completamente mutato. Negli anni intercorsi, le esigenze dell'era del post-carbone, della decrescita, i nuovi imperativi ecologici e della sostenibilità, hanno trovato sintesi in un orizzonte complessivo cui i progetti di oggi si riferiscono, e di cui alimentano l'immaginario. La *Promenade Plantée* ci appare come la

4. Nel 1929, il *Bridge of Flowers* a Shelburne Falls (Massachusetts), opera la prima conversione di un preesistente ponte ferroviario in passeggiata plantumata. Durante i 15 anni necessari al completamento della *Promenade Plantée*, è stato realizzato il *Natur Park Südgelände* a Berlino, che ha trasformato in riserva naturale urbana una precedente area di manovra ferroviaria per treni provenienti dall'intera Europa, ampia circa 16 ettari e costruita fra il 1880 e il 1890 dalla ODEG - *Ostdeutsche Eisenbahn GmbH* (*East German Railway*) nel quartiere di Tempelhof-Schöneberg.

5. La *Promenade Plantée* e la stessa *High Line Elevated Parkway* sono invece molto diverse dagli ormai numerosi altri casi in corso di definizione, in cui il viadotto è un ponte (*Blomingsdale Trale* a

Chicago), o si tratta di una linea a uno o più binari che viaggiano alla stessa quota del piano stradale (*Natur Park Südgelände* a Berlino, o, a una scala molto maggiore, la *BeltLine* di Atlanta.)

6. È il caso della ZAC sull'area dell'ex stazione di Reuilly, o dei lotti bordanti il giardino *Charles-Péguy*.

7. Alcuni lavori precedenti dell'autore tracciano la storia dell'*High Line*, dalla sua costruzione alla fine degli anni Venti sino alla conversione in *Parkway*; ripercorrono le fasi dell'elaborazione del progetto, dallo studio di fattibilità sino alle diverse tappe concorsuali; ne valutano il ruolo simbolico all'incrocio fra vecchi e nuovi paradigmi, buone pratiche e consolidamento del *Real Estate* Cfr. TESORIERE Z., *Recuperare l'infrastruttura: L'High Line di New York, 1929-2009*, in «Agathón», 2010/2, dicembre 2010, Offset Studio, Palermo 2010, p. 17- 22; TESORIERE Z., *L'high Line Elevated Parkway : metamorfosi di un'infrastruttura in riconversione* in «Trasporti e Cultura», n. 35, maggio 2013, L. Facchinelli, Cannareggio 2013, pp. 76-85; TESORIERE Z., *L'urbanité de l'héritage industriel. La reconversion du viaduc de l'High Line à New York*, in «In Situ, Revue des patrimoines» (in corso di stampa).

8. Pochi sono in realtà gli articoli che si riferiscono all'interesse del tracciato. La stampa di settore si riferisce in genere a parti della *Promenade Plantée* (spesso il *Viaduc des Arts* e la porzione successiva, sino alla ZAC de Reuilly).

9. Cfr. BÉDARIDA M., *Percorso nella psicogeografia parigina*, «Lotus International», n. 97, 1998.

10. L'azione di rilancio del mercato dei suoli non è stata incoraggiata lungo l'intera linea, ma solo in corrispondenza delle nuove aree edificabili, per esempio a Reuilly. In tal caso, inoltre i terreni furono presto acquisiti da soggetti pubblici e hanno visto sorgere un parco residenziale a forte partecipazione municipale.

prima prova di strategie urbane che il parco di Manhattan ha rivisto e precisato. La suddivisione della *Promenade* in otto progetti, opera di architetti diversi, ha dato luogo a un'opera discontinua. I suoi brani sono connessi solo dalla fisica continuità della linea, ma restano del tutto indipendenti nelle modalità di definizione formale, e nel significato che trasmettono ai sistemi urbani attraversati. Solo nei casi in cui la disponibilità di suolo ai lati permetteva la costruzione di edifici letteralmente prospicienti l'infrastruttura,⁶ il parco è stato introdotto come elemento rigeneratore. La sequenza parigina, che dispiega a più riprese uno stanco repertorio di arredo urbano tardo ottocentesco e affida alle griglie per piante rampicanti o alle aiuole per siepi da *ars topiaria* la definizione del parco in luoghi di grandi potenzialità urbane come la porzione parallela al Blv. Diderot, o che liquida con qualche formalismo postmoderno il delicato rapporto con l'*Avenue Daumesnil*, propone una soluzione poco comprensiva del contesto. Formata in prevalenza da un asse centrale pedonale bordato da aiuole che non permettono di raggiungere i bordi, la *Promenade* impedisce in più punti al visitatore di affacciarsi verso la città. Paradossalmente, quindi, il nuovo parco nega il carattere principale della stessa infrastruttura che ne è generatrice: l'esperienza del tessuto urbano attraverso un percorso pedonale ininterrotto e sospeso a mezz'aria. In questo, la *Promenade* mostra consapevolezza ancora parziale dei valori formali e dell'incidenza locale - richiamati in apertura - originate dall'interruzione del ciclo d'uso della vecchia linea ferroviaria.

L'approccio unitario che le politiche di attuazione hanno imposto alla conversione del viadotto dell'*High Line* a New York, mostra invece la certezza che il nuovo parco sarà vettore della rigenerazione dei confinanti quartieri del *Meatpacking District* e di *Chelsea*. Il progetto è per intero definito dalla ricorrente metamorfosi della traversa prefabbricata in cemento che è la componente di base della pavimentazione. Quest'unico elemento, rastremandosi, affusolandosi, trasformandosi in diversi tipi di seduta e corpo illuminante, compone un sentiero mai assiale che oscilla incessante da un bordo all'altro proiettando senza soste il visitatore dentro la città.⁷

La stampa specialistica che si interessò al parco parigino alla sua apertura⁸ si attarda faticosamente a giustificare la scelta di mantenere il viadotto e non demolirlo, prassi più comune all'epoca.⁹ Il riuso appare in tal caso una scelta di circostanza, che non ambisce a indurre mutamenti di ordine più generale, e non viene colto appieno nella possibilità di riqualificare il mercato immobiliare.¹⁰ Il contrasto con la copiosissima pubblicita dedicata all'*High Line* è saliente nella ricorrente scioltezza con cui la conversione dell'infrastruttura

newyorkese in parco pedonale si considera assunta fra gli strumenti consolidati di rigenerazione urbana. La chiarezza di intenti dell'intervento, che estetizza le tracce dell'antico abbandono e non indulge nell'auto-rappresentazione dei progettisti,¹¹ permette al parco di Manhattan di caricarsi del valore simbolico della rinascita, emblematico per la comunità che ha vissuto gli attentati dell'11 settembre 2001. L'*High Line* si è fatto icona di un sentimento collettivo che si identifica con i nuovi paradigmi virtuosi della fine dell'accelerazione, della lentezza, dell'ecosostenibilità e del risparmio energetico. È l'emblema di un nuovo approccio che riesce a conciliare l'inconciliabile: l'atteggiamento ecologista e di tutela nei confronti dell'infrastruttura obsoleta e l'incremento vertiginoso del consumo e del valore del suolo sullo sfondo di un processo di gentrificazione cominciato anni prima, e accelerato nel suo compimento dal nuovo parco.

Nuovi paesaggi

A una ventina d'anni dall'esperienza parigina, durante i quali l'esempio non ha avuto riprese, la conversione in parco pedonale del viadotto obsoleto di Manhattan ha di colpo moltiplicato l'ispirazione per molte successive operazioni, oggi in corso. A Chicago, la riconversione del *Bloomington Trail* è ormai sostenuta dalla municipalità; a Philadelphia il riuso del *Reading Viaduct* è un'ipotesi elaborata dall'associazione *the Reading Viaduct Project* che attende il sostegno degli attori pubblici. Ad Atlanta, un progetto più esteso prevede la conversione del circuito della *BeltLine*, anello ferroviario dismesso che cinge la città, come strumento di rigenerazione dell'intero territorio urbano.¹² In Europa, dal 2003 la città di Rotterdam ha avviato la riqualificazione del *Central District* promuovendone lo sviluppo residenziale e a destinazione mista a partire dal riuso del viadotto ferroviario *Hofpleinlinjn*. Infine, anche in Italia il recente concorso per la rigenerazione delle aree ferroviarie relative alla Stazione Centrale di Bari ha individuato il vincitore nel progetto di M. Fuksas, l'unico che converte l'intera area in parco urbano, coinvolgendo in quest'ipotesi di riuso anche il viadotto di Corso Italia, risalente al 1914 e fra i più antichi a essere stati realizzati in cemento armato.

Più che il carattere architettonico del parco newyorchese, è l'approccio che lo ha prodotto a divenire modello,¹³ elevando a metodo generale la conversione di questi manufatti in parchi pedonali intesi come motori per la ripresa degli aspetti formali, economici e sociali delle aree.

Rispetto al momento in cui si progettò la *Promenade Plantée*, il contesto è cambiato non solo perché intende il progresso come decelerazione e accorda priorità alla salvaguardia dell'ambiente. Durante lo stesso arco tem-

11. Il parco è opera del gruppo formato dai paesaggisti James Corner con *Field Operations*, dagli architetti Diller & Scofidio + Renfro e dall'architetto di giardini Piet Oudolf.

12. La conversione in parco urbano anulare dei 35 km di binari che formano la *BeltLine* è stata affidata già nel 2010 a un gruppo in cui figura lo stesso James Corner con *Field Operations*.

13. Nei casi americani, ricorre ormai la costituzione di associazioni di cittadini che si facciano interlocutori e elemento di sollecitazione dei soggetti politici, raccogliendo i fondi e sensibilizzando la comunità alla rivendicazione dell'intervento. Esse utilizzano come linee-guida della loro azione il dossier *Reclaiming the High Line*, elaborato dall'Associazione *Friends of the High Line* per la presentazione alla municipalità dell'istruzione della procedura e della fattibilità dell'intervento.



Fig. 4. *High Line Elevated parkway; Belvedere lungo il fiume Hudson (in libero accesso su: <http://www.thehighline.org/>)*



Fig. 5. BECHER B. e H., *Duisburg-Bruckhausen*, 1999 *Gelatin-silver print*, 50 x 60 cm © Bernd und Hilla Becher/Courtesy of Schirmer/Mosel (in libero accesso su: <http://www.domusweb.it/en/news/2011/11/26/bernd-and-hilla-becher.html>)

porale, si è compiuto un processo corale di riconoscimento dei manufatti industriali obsoleti che li ha inseriti in un nuovo ordine, di cui oggi sono rappresentazione. In questa costruzione sociale che attribuisce senso e valore, intervengono due estensioni dei concetti di patrimonio e paesaggio. La definizione del patrimonio industriale, cioè, ha legittimato l'iscrizione di queste opere tecniche nel quadro della tutela e trasmissione nel tempo, attribuendo loro valore identitario e memoriale. Quella del paesaggio industriale si coglie nel novero delle poliformi accezioni che la nozione ha assunto nel Novecento. Nel secolo che ha reso i manufatti prodotti dall'uomo più numerosi degli elementi naturali, la città è divenuta essa stessa paesaggio di riferimento, o meglio, espressione di numerosi e diversi paesaggi. Sempre accompagnato da un numero crescente di inseparabili suffissi: urbano, metropolitano, tecnologico, industriale, infrastrutturale, il paesaggio è un *deus ex machina* polisemico e ibrido, capace di significare i molti frammenti ereditati dal nostro recentissimo passato industriale. Se il paesaggio (senza suffisso alcuno) si è costruito sino all'Ottocento attraverso un doppio processo che associa alla contemplazione dello spazio la sua interpretazione tramite la trasfigurazione che l'arte ne compie, il paesaggio contemporaneo opera in modo analogo su un intorno fatto di frammenti con cui il resto degli elementi e l'uomo devono trovare modalità di relazione. Oggi, le rappresentazioni che concorrono a formare questi paesaggi sono non solo l'arte, la fotografia e il cinema, ma anche lo spazio virtuale delle simulazioni digitali e dei videogiochi. Queste opere sviluppano quanto anticipato già, per esempio, dalle composizioni e dai *collage* di Aldo Rossi, in cui l'anatomia delle ciminiere e dei gasometri domina il profilo urbano come le cattedrali avevano dominato quello delle città medievali.

A cavallo del cambio di secolo, il progetto sta costruendo una sintesi fra l'obsolescenza e il suo intorno che riattiva i cicli e sviluppa i potenziali formali ancora esprimibili dei manufatti abbandonati. Così, oggi misuriamo la distanza fra gli straniati quadri comparativi dei coniugi Becher, che dall'inizio degli anni Cinquanta hanno repertoriato il patrimonio industriale europeo astraendolo dal suo contesto e pietrificandolo in un bianco e nero assoluto, e ciò che l'architettura può costruire evocando il paesaggio metropolitano post industriale.