

**ITALIA
45 - 45**

Radici, condizioni, prospettive

**TERRITORI DELL'ECONOMIA -
SPAZI DELL'AGRICOLTURA FRA
PRODUZIONE E RIPRODUZIONE -
UN TERRITORIO SEMPRE PIÙ A
RISCHIO - MISERIA E RICCHEZZA
- TRAMA PUBBLICA E GIUSTIZIA
SPAZIALE - LA CASA E L'ABITARE
- L'ITALIA FRA PALINSESTO E
PATRIMONIO - **ACQUA, MOBILITÀ,
ENERGIA** - BENI COLLETTIVI E
PROTAGONISMO SOCIALE**

Coordinatori

Lorenzo Fabian, Michelangelo Savino

Discussant

Carlo Gasparri

La pubblicazione degli Atti della XVIII Conferenza nazionale SIU è il risultato di tutti i papers accettati alla conferenza. Solo gli autori regolarmente iscritti alla conferenza sono stati inseriti nella pubblicazione. Ogni paper può essere citato come parte degli Atti della XVIII Conferenza nazionale SIU, Italia '45-'45, Venezia 11-13 giugno 2015, Planum Publisher, Roma-Milano 2015.

© Copyright 2015



Planum Publisher

Roma-Milano

ISBN: 9788899237042

Volume pubblicato digitalmente nel mese di dicembre 2015

Pubblicazione disponibile su www.planum.net,
Planum Publisher

È vietata la riproduzione, anche parziale, con qualsiasi mezzoeffettuata, anche ad uso interno e didattico, non autorizzata.

Diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento, totale o parziale con qualsiasi mezzo sono riservati per tutti i Paesi.

ATELIER 8

ACQUA, MOBILITÀ, ENERGIA: RICICLARE INFRASTRUTTURE

Coordinatori

Lorenzo Fabian, Michelangelo Savino

Discussant

Carlo Gasparini

Le infrastrutture stradali sono spesso emblema di un modello di mobilità inadatto a rispondere agli obiettivi di riduzione delle emissioni e alla realizzazione di eque politiche economiche e di accessibilità. Le reti dell'acqua e le infrastrutture del suolo sono inadeguate o insufficienti a fare fronte alle sfide poste dalle mutazioni del clima e dal dissesto idrogeologico. Le reti energetiche e tecnologiche sono fortemente dipendenti dai combustibili fossili. Le ferrovie minori, spesso degradate, sono ancora struttura fondamentale di un possibile uso allargato del territorio. Questo elenco aperto di infrastrutture territoriali, nel secolo scorso supporto fondamentale dello sviluppo economico e della modernizzazione del Paese, oggi deve essere ripensato entro progetti integrati e non settoriali, capaci di assorbire entro la stessa cornice di senso i temi sociali, ambientali, energetici e di rivalutazione, anche spaziale, del paesaggio italiano.

ACQUA

Alessandra Acampora

Da spazio in attesa a spazio dell'attesa, il caso dei Magazzini Generali

Alberto Casanova, Marco Dettori, Alessandro Plaisant

Progettare spazi pubblici dell'attraversamento tramite l'individuazione di alcune categorie spaziali per la connessione ambientale, sociale e funzionale: il caso della valle del Rosello a Sassari

Luca Emanuelli, Gianni Lobosco

Infrastrutture e turismo: nuove relazioni e strategie di riconversione

M. Fiorella Felloni

Infrastrutture naturali del territorio e progetto urbano, tra emergenze e opportunità.

Prove di innovazione nelle valli dei torrenti Baganza e Trebbia

Antonio Longo

Il tempo profondo della geologia e della natura: appunti intorno alle infrastrutture verdi e blu di una grande città

Salvatore Losco, Luigi Macchia

Water Sensitive Urban Design, sostenibilità ambientale e pianificazione urbanistica

Marco Mareggi

Progetti minimi di spazi aperti per rianimare un territorio

Marco Ranzato, Fabio Vanin, Marta De Marchi

Leggere l'occupazione incrementale del territorio

Federico Russo, Paolo Russo

Le acque del Polesine e le forme dell'abitare. Un'ipotesi di lavoro per un progetto inclusivo

Sabrina Sposito, Gaia Daldanise, Daniele Cannatella, Nora Annesi, Marianna D'Angiolo, Patrizio De Rosa, Rolando Di Gregorio, Gerardo Giordano, Valentina Sannicandro

Water Miles Pioneers. A sustainable process of water sourcing opportunities for the waterfront of Naples

Irene Toselli

Retracing water flows in Southern Italy

MOBILITÀ

Paolo Bozzuto, Andrea Costa

Le ciclostoriche come evento territoriale: tra tutela del paesaggio, valorizzazione delle infrastrutture storiche e nuove forme di economia locale

Ettore Donadoni

Ciclabilità diffusa. Riconcettualizzare il progetto della mobilità ciclistica ripensando agli spazi collettivi nella città diffusa

Camillo Orfeo

Caratteri e trasformazioni del paesaggio della costa abruzzese

Luca Velo

La bicicletta un nuovo mezzo per la salvaguardia, il riciclo e la valorizzazione della città diffusa veneta

Laura Veronese

Il progetto dell'infrastruttura ciclabile e il ruolo dello spazio aperto nella metropoli europea

Martina Zorzoli

Dalla Treviso-Ostiglia al Green Tour. La progettazione integrata

RICICLO**Marco Baccarelli**

La rete infrastrutturale nel progetto di manutenzione

Alessandro Bove

Riciclare, rigenerare ed innovare infrastrutture e territorio

Francesca Calace, Adriano Spada

La riconversione in chiave sostenibile delle infrastrutture e il problema dell'ultimo miglio

Giuseppe Caldarola

Materiali riciclati e nuovi cicli di vita di infrastrutture, territori, paesaggi

Chiara Cavalieri

Colli Berici. Cronistoria di un'infrastruttura ambientale

Antonio Alberto Clemente

Per un patrimonio dell'umanità. Il paesaggio dei silos granari

Emilia Corradi

Paesaggi apparenti. Forme e riciclo di assetti infrastrutturali

Giorgio D'Anna

Paesaggi minerari, paesaggi culturali: Francia e Italia a confronto. Il riciclo del territorio per lo sviluppo locale

Stefano D'Armento

Matera 2019. Non solo Sassi

Ilaria Delponte, Alberto Carlascio, Paolo Farinelli

Metodologie per il riciclo strutturale e di riconnessione urbana. Da Parigi alle possibili applicazioni italiane

Claudia Di Girolamo

Infrastrutture innogenetiche per il contesto

Luca Filippi

Un nuovo paesaggio della bonifica per l'Appennino. Ripensare i concetti e i modelli del progetto urbanistico per costruire infrastrutture ambientali resilienti nei territori della crisi economica e sociale

Alvise Pagnacco

Trasporto pubblico integrato per la definizione di una metropoli policentrica

Matteo Benedetto Rossi, Stefano Riccardi

Il riciclo dell'infrastruttura ferroviaria: opportunità per una mobilità integrata e sostenibile in Franciacorta

Francesco Rotondo, Maristella Loi

Riciclare le infrastrutture e gli spazi produttivi delle attività estrattive: il bacino di Apricena

Valeria Scavone

Rinascita di un paesaggio sul sedime di una linea ferrata

Ester Zazzero

Attivare reti di sostenibilità come opere di riurbanizzazione

TECNOLOGIE ED ENERGIE**Stefano Aragona**

Approccio integrato ecologico tra strategia e tattica della trasformazione

Michele Dalla Fontana, Filippo Magni, Denis Maragno, Francesco Musco

Il ruolo delle reti di teleriscaldamento in un contesto di transizione energetica e pianificazione territoriale

David Fanfani

'Forme del territorio' ed energia. Per un approccio co-evolutivo alla pianificazione fisica e allo sviluppo locale

Roberto De Lotto, Giulia Esopi, Sara Malinverni, Elisabetta Maria Venco

Flessibilità nei sistemi complessi: la città e le reti infrastrutturali

Per un patrimonio dell'umanità. Il paesaggio dei silos granari

Antonio Alberto Clemente

Università degli Studi "G. d'Annunzio" Chieti-Pescara
Dd'A - Dipartimento di Architettura
Email: antonio.clemente@unich.it

Abstract

In the Code of cultural heritage, protection (art. 3) is designed to «ensure the protection and conservation for the purposes of public use» and valorisation (art. 6) «to ensure the best conditions for use and public enjoyment of the same cultural heritage». Thus if we can say that man is the central consideration of both protection and valorisation via his opportunity to enjoy cultural heritage, then we have to ask: and if the man cannot enter inside because the building is not designed for this? Are we in front of a building that will never aspire to be cultural heritage? Or are we in front of a legal oversight with important implications. These questions find their motivation in the case of grain silos and, more generally, all those structures for storage which are, at the same time, essential to the work of the area and an integral part of the agricultural landscape. The storage structures belong to a long tradition of construction; they are built for humans but do not provide any form of hospitality, or even transit, for man himself. If as Bruno Zevi said: «the principal character of architecture is that it works with a three-dimensional vocabulary that includes man», then it could be described as structures with inhuman destiny.

It should be noted that *inumano* is not used here as a synonym for *disumano*. *In*, does not have only a privative meaning. *In* is mainly inside but also to and entirely.

Parole chiave: landscape, agriculture, heritage.

1 | Paesaggi inumani

«Tutti coloro che hanno anche fuggevolmente riflettuto sull'argomento sanno che il carattere precipuo dell'architettura sta nel suo agire con un vocabolario tridimensionale che include l'uomo. La pittura agisce su due dimensioni anche se può suggerirne tre o quattro. La scultura agisce su tre dimensioni, ma l'uomo ne resta all'esterno. L'architettura invece è come una grande scultura scavata nel cui interno l'uomo penetra e cammina» (Zevi 1948: 21). I silos granari fanno eccezione a questa regola. Sono edificati per soddisfare le esigenze dell'uomo eppure sono inabitabili, non prevedono alcuna forma di ospitalità, o anche solo di transito in cui sia coinvolto il corpo umano. Sono indispensabili al funzionamento del territorio, benché nessun movimento, nessun gesto, neanche una traccia di vita attraversa (né ha mai attraversato) questi spazi. Sono capisaldi del paesaggio sebbene siano sottratti all'orizzonte degli eventi umani; nessuna forma di accoglienza è prevista al loro interno, se non per l'esigenza della manutenzione che ha l'unico scopo di mantenere integra ed efficiente la macchina dello stoccaggio.

È una condizione che introduce alcuni interrogativi: in che modo catalogare questi volumi fuori scala in cui è assente qualsiasi relazione tra la figura umana e le straordinarie dimensioni dell'edificio? Com'è possibile che siano pensati per l'uomo ma fuori dalla portata del suo corpo? Come possono rientrare nelle pratiche ordinarie del progetto e del piano urbanistico? Tali interrogativi assumono rilevanza nella prospettiva in cui i silos granari siano considerati paesaggi inumani. Che non è un ossimoro, ma un'ipotesi di lavoro all'interno della quale inumano non è sinonimo di disumano.

2 | Dentro l'umano

In può essere usato come prefisso o preposizione. Come prefisso, capovolge il significato di umano, diventando sinonimo di disumano. Se, invece, è usato come preposizione, il discorso cambia radicalmente perché vuol dire «innanzitutto dentro una porzione limitata dello spazio, del tempo; dentro una condizione, una situazione, una circostanza. “In” come limitato, confinato, definito» (Hillman 2004: 31).

Dal punto di vista territoriale, i silos sono la parte inumana di un più vasto paesaggio infrastrutturale, ieri legato prevalentemente agli scali merci ferroviari e ai porti (Piñeiro, 2010), oggi anche alle principali arterie di traffico stradale. Una condizione che deriva dalle necessità di favorire, quanto più possibile, il carico e lo scarico della merce. I silos devono trovare un rapporto, immediato e diretto, con le infrastrutture per garantire la massima accessibilità ai mezzi di trasporto. All'interno di tale processo di funzionamento, l'uomo agisce sempre fuori dallo spazio di stoccaggio vero e proprio e ha il ruolo di dirigere le manovre, disporre le operazioni di pesa e organizzare i percorsi in ingresso e in uscita.

Dal punto di vista temporale, il paesaggio inumano dei silos ha trovato una sua definizione grazie alle innovazioni tecnologiche. Quattro le tappe fondamentali. Nel 1843 Joseph Dart mette a punto l'elevatore per granaglie che, applicato per la prima volta nel porto di Buffalo, elimina ogni attività umana tradizionale a livello del molo (Banham, 1986). Tra il 1890 e il 1910 il prolungamento del meccanismo di elevazione, consente di sviluppare trasportatori orizzontali in grado di trasferire le granaglie nella parte alta dei silos e di mettere in comunicazione più silos tra loro, il che porta alla realizzazione di gigantesche strutture formate da diverse dozzine di alvei di stoccaggio. Verso il 1900, negli Stati Uniti, viene perfezionata la tecnica della cassaforma scorrente (*slip form*) che rende possibile colare il cemento del cilindro del silos in maniera continua, attraverso lo spostamento verticale degli elementi della cassaforma; tale tecnica faciliterà la realizzazione di silos di grandissima resistenza e capacità. Le successive innovazioni tendono a semplificare l'involucro architettonico, facendolo diventare un volume di straordinarie dimensioni, circondato solo da organi meccanici. Al contempo, però, l'ultimo baluardo di presenza umana (il posto di comando), si riduce a piccola piattaforma di sorveglianza a distanza (Fontenas, 1999). Circa settant'anni sono sufficienti, quindi, non solo per determinare forma, dimensioni e funzionamento dei silos ma anche per decretare la definitiva esclusione del corpo umano da qualsiasi attività interna al manufatto edilizio.

Accanto a questi significati se ne può accostare un altro che «arriva attraverso le lingue germaniche. “In” come “molto” o “interamente”, “realmente così”, “in verità”, “infatti» (Hillman 2004: 31). Sotto questo profilo, il paesaggio è inumano perché il silos può essere considerato il simbolo del fuori scala, della grande dimensione, dell'estensione in altezza. Il suo aspetto esteriore è l'antitesi della misura umana: «da prepotente monumentalità dei silos per cereali dell'America meridionale e del Canada» regge «quasi il confronto con l'opera degli antichi Egizi nella loro sovrastante potenza monumentale. La loro singolare individualità è così inconfondibile che il significato della struttura si impone anche al semplice passante» (Gropius, 1913: 194-195). I silos sono realmente così: «montagne incredibilmente consapevoli dello spazio che occupano ma generanti a loro volta spazio» (Mendelsohn 1967: 69); monumenti che sovrastano l'uomo a beneficio esclusivo dell'accumulazione dei cereali; grandi costruzioni che sono la traduzione volumetrica di efficacia ed efficienza della macchina dello stoccaggio; presidi verticali orfani di qualsiasi legame con il concetto di abitabilità. Le foto di queste gigantesche macchine per lo stoccaggio avranno una parte rilevante in *Eric Mendelsohn's "Amerika": 82 Photographs*, a testimonianza dello stupore che creavano «de facciate chiuse orizzontali contro la stupenda verticalità di cinquanta o cento cilindri» (Mendelsohn 1967: 69).

Tali considerazioni sui silos non vanno colte come un difetto ma come carattere precipuo della sua architettura. L'estraneità del corpo umano all'area dello stoccaggio non è una contraddizione ma il presupposto necessario per il funzionamento della macchina. La condizione nativa dei silos è, pertanto, quella di un contenitore devitalizzato che introduce una consapevolezza specifica: «non c'è paesaggio se in esso non viene avvertito qualcosa di estraneo, di lontano, di non umano e se insieme non si coglie la misteriosa prossimità di tutto ciò con la nostra essenza» (D'Angelo 2009: 27).

3 | Contraddizioni

Questa condizione inumana del paesaggio non è senza conseguenze.

In Italia «il patrimonio culturale è costituito dai beni culturali e dai beni paesaggistici». I primi sono le cose immobili e mobili che «presentano interesse artistico, storico, archeologico, etnoantropologico, archivistico e bibliografico e le altre cose individuate dalla legge o in base alla legge quali testimonianze aventi valore di civiltà». I beni paesaggistici sono gli «immobili e le aree [...] costituenti espressione dei

valori storici, culturali, naturali, morfologici ed estetici del territorio» (DLgs 42/04). Poiché i silos hanno sia un valore monumentale sia di testimonianza culturale, storica, sociale ed economica, potrebbero far parte del patrimonio culturale. Il condizionale non sottolinea soltanto quello che potrebbe essere e che, normalmente, non è; ma vuole porre l'accento su un aspetto contraddittorio.

Le finalità generali del Codice dei beni culturali e del paesaggio sono la tutela e la valorizzazione. La tutela (art. 3) deve «garantire la protezione e la conservazione per fini di pubblica fruizione», la valorizzazione (art. 6) ha come scopo quello di «assicurare le migliori condizioni di utilizzazione e fruizione pubblica del patrimonio stesso». Con riferimento ai silos in attività, se anche intervenisse la dichiarazione di interesse culturale (art. 13), si verrebbe a creare una situazione di impasse per l'impossibilità di consentire la pubblica fruizione, neanche saltuariamente. È un chiaro paradosso: ci si trova di fronte a un bene culturale, con rilevanti ripercussioni paesaggistiche, che non può essere né tutelato né valorizzato nei modi previsti dal Codice. La fruizione di uno spazio avviene per tramite del corpo, e questo nei silos non è possibile in quanto l'uomo è escluso per motivazioni tecniche legate al funzionamento della macchina per lo stoccaggio.

A ben vedere, la contraddizione normativa non solo porta all'impasse ma denota anche una scarsa attenzione nei confronti dei paesaggi inumani e delle peculiarità identitarie, storiche e architettoniche che essi esprimono. Infatti, nel caso dei silos abbandonati, non vi sarebbe nessun ostacolo a dare seguito non solo alla riqualificazione degli immobili ma anche alla «realizzazione di nuovi valori paesaggistici coerenti ed integrati» (DLgs 42/04). Tuttavia, le possibilità di intervento quasi mai si sono tradotte in azioni di tutela e valorizzazione.

Nei porti italiani, ad esempio, i silos hanno avuto un duplice destino. Il primo (e più diffuso) riguarda la demolizione senza neppure immaginare uno scenario alternativo. È accaduto a Genova (silos Ponte Parodi, 2002), Ancona (silos ex Bunge, 2012), La Spezia (silos Monfer, 2014); e, probabilmente, accadrà a Cagliari con i silos del molo Rinascita. Il secondo concerne l'incapacità di agire come nel caso dei Silos Hennebique a Genova. L'ex deposito granario è stato abbandonato oltre 40 anni fa. Da allora si sono susseguite una serie di ipotesi sul loro possibile riuso che vanno dalla nuova sede della facoltà di ingegneria al contenitore culturale in grado di ospitare musei, mostre permanenti, bar, ristorante e albergo. In occasione dei 150 anni dell'unità d'Italia è stata fatta un'altra proposta: utilizzarli come sede del museo di storia patria. Nulla di tutto questo, però, si è concretizzato. E allora, nell'ottobre 2012, l'Autorità Portuale ha emanato un bando per l'affidamento in concessione dell'edificio Hennebique e delle aree annesse, a sostegno delle attività crocieristiche, portuali, turistiche e urbane. Data di scadenza: 29 novembre 2013. Risultato: nessun partecipante. Il bando è andato deserto anche perché intervenire in una struttura dove l'armatura è sovradimensionata rispetto al conglomerato cementizio, dove l'organizzazione interna degli spazi non permette grandi margini di libertà, dove la maggior parte del volume è occupata da celle e non esistono solai intermedi, richiede attenzione, grande capacità di interpretare il grado di trasformabilità, lunghi tempi di approfondimento e di studio per intervenire in maniera consapevole e rispettosa dell'identità storica. Invece, nel bando ci si limita all'individuazione delle destinazioni funzionali distinguendole in caratterizzanti (servizi pubblici, strutture ricettive alberghiere) e ammesse (servizi privati, connettivo urbano, esercizi di vicinato, parcheggi privati pertinenziali, direzionale) e a pretendere risultati di ordine finanziario tali da garantire, non solo l'impresa che si sarebbe dovuta aggiudicare l'appalto ma anche il pagamento di un rilevante canone di concessione (<http://servizi.porto.genova.it/>).

Con ogni probabilità, il vero problema è un altro: non si è dato il giusto peso al valore architettonico del fabbricato, benché si trovi in un'area di importanza strategica per il collegamento con il centro storico, la Darsena e il Porto Antico, dimenticando che «i cittadini sono gli eredi e i proprietari del patrimonio culturale, tanto nel suo valore simbolico e metaforico, come incarnazione della comunità di vita e della sua memoria storica, come segno di appartenenza, come figura della cittadinanza e dell'identità del Paese» (Settis 2010: 109-110).

4 | Adattamenti

Quando prevalgono le ragioni di natura economica, la tutela e la valorizzazione passano in secondo piano. I progetti di riconversione dei silos lo confermano, perché traggono la loro ragion d'essere dal valore immobiliare delle aree dove furono costruiti: una volta marginali ora strategiche. In passato la vicinanza ai grandi nodi infrastrutturali era una necessità funzionale alle operazioni di stoccaggio; oggi rappresenta un vantaggio competitivo. E garantire un buon risultato dal punto di vista finanziario è un imperativo per qualsiasi impresa; purtroppo anche di fronte al patrimonio culturale. Una volta spogliati delle loro caratteristiche identitarie e in assenza di una corretta interpretazione delle condizioni di trasformabilità, i

silos granari possono offrire parametri molto interessanti sotto il profilo dell'analisi costi-benefici, sia per le dimensioni, la forma e la versatilità dello spazio interno sia per le aree annesse all'esterno.

Lungo il canale di Island Brygge, nel centro di Copenhagen, MVRDV hanno riprogettato il Frøsilos della Danish Soybean Cake Factory, ormai dismesso dal 1992. La struttura per lo stoccaggio è stata riconvertita in edificio residenziale. MVRDV dispongono le abitazioni sui lati esterni in modo tale da ottenere piena flessibilità interna degli ambienti domestici e ampie vedute panoramiche verso il paesaggio circostante. Il vuoto cilindrico è utilizzato per collocare scale, ascensori e sistema impiantistico. La copertura trasparente, amplificando l'importanza del vuoto, diventa atrio a tutt'altezza e spazio comune dell'intero complesso.

Nel 2009, ad Amsterdam nel distretto di Zeeburg, si è svolto un concorso per il recupero di due ex silos di depurazione. La soluzione proposta da NL Architects, prevede di estendere verticalmente le strutture esistenti per inserire una serie di ambienti dedicati allo sport (climbing), alla cultura (due teatri), a uffici, a esposizioni, a studi musicali, ad albergo, caffetteria e ristorante. Qui il tema del riuso è risolto saturando il vuoto con solai interpiano, che configurano spazi a differente altezza dedicati a diverse funzioni. Si crea così rapporto di interdipendenza tra spazio pubblico, semipubblico e privato.

Nel 1999 a Duisburg, Herzog & de Meuron vincono un concorso per la realizzazione del Küppersmühle Museum nel porto di Duisburg. La soluzione di progetto è particolarmente originale: i silos esistenti fanno da supporto strutturale a un volume stereometrico di tre piani dedicati a spazio espositivo.

Queste riconversioni dimostrano come il principale tema di progetto sia la rivisitazione del vuoto interno, benché i risultati siano molto diversi tra loro sia dal punto di vista delle destinazioni funzionali, sia sotto il profilo delle soluzioni formali. È la teoria del guscio vuoto, in cui le nuove configurazioni del paesaggio urbano nascono dallo stravolgimento delle caratteristiche identitarie dei silos. L'estro e la creatività del progettista la fanno da padrone, in assenza di qualsiasi linea guida, buona pratica o indirizzo da seguire.

5 | In prospettiva

La tutela e la valorizzazione dei paesaggi inumani hanno una loro rilevanza legata non solo alla capillare diffusione sul territorio ma anche alla posizione strategica che hanno assunto nel contesto urbano. I silos granari rappresentano solo il primo passo verso l'identificazione dei paesaggi inumani. *L'incipit* di un lavoro da estendere a tutti quegli edifici il cui tema «non è quello di una struttura che si sperimenta dall'interno, ma di un oggetto nel paesaggio» (Siza 1991: 50) come succede, a esempio, per le torri piezometriche. Un lavoro non facile perché, non esistendo un valore eccezionale attorno al quale riconoscersi, spesso accade che le ipotesi di intervento, non vadano oltre la valutazione della fattibilità economico-finanziaria, anche quando sarebbe indispensabile un'interpretazione corretta delle condizioni di trasformabilità.

Per i monumenti è tutto chiaro: la categoria di intervento è il restauro e l'obiettivo generale è testimoniare il passato per tramandarlo alle generazioni future. Al contrario, per i paesaggi inumani la prospettiva è quella della trasformazione dell'esistente attraverso il ripensamento dello *status quo* in assenza di significative esperienze di progetto; di approfondimenti sui valori che si intende salvaguardare; di studi sulle destinazioni compatibili con il tipo di edificio e sulle esigenze del contesto all'interno del quale si colloca. È indubbio che circoscrivere le opportunità di intervento al bello condiviso consente di trovare immediate convergenze e, non di rado, anche cospicui finanziamenti. Ma non può essere l'unica strada da seguire: per i paesaggi inumani occorre una strategia alternativa. Che sappia ampliare gli orizzonti alle ragioni del progetto di territorio; che volga lo sguardo a un'idea di città in grado di reinserire questi paesaggi in un nuovo sistema di relazioni; che riesca a far diventare questi manufatti architettonici uno dei temi per il piano urbanistico. Soprattutto in considerazione del fatto che, com'è noto, «i paesaggi oggetto dell'attenzione, della cura e degli interventi dei pubblici poteri europei che hanno ratificato la Convenzione Europea del Paesaggio, non possono dunque essere soltanto quelli "eccezionali", ma anche quelli ordinari e addirittura quelli devastati» (Sorace 2007: 18). Ed è proprio nello spazio tra i paesaggi della vita quotidiana e quelli degradati che si collocano i contesti dell'inumano offrendo la possibilità di «mettere in campo azioni volte alla valorizzazione, al ripristino o alla creazione di nuovi valori paesaggistici» (Falcon 2009: 79). Riconoscere la rilevanza del tema significa dare pari dignità e importanza ai paesaggi inumani al fine di avviare una riflessione sulle potenzialità di questo patrimonio allo stato latente.

I paesaggi inumani rappresentano un campo ancora da esplorare, rispetto al quale l'architettura e l'urbanistica non hanno strumenti, metodologie di intervento, né ipotesi di lavoro. Eppure sarebbe un'occasione per reimpostare le politiche di governo del territorio a partire da un interrogativo: «e se il "proprio" dell'uomo fosse di essere abitato dall'inumano?» (Lyotard 1988: 18).

Riferimenti bibliografici

- Banham R. (1986), *A Concrete Atlantis. U.S. industrial Building and European Modern Architecture*, The MIT Press, Cambridge.
- Beaudoin L. (1991), “Conversazione con Alvaro Siza”, in *L'Architecture d'aujourd'hui*, n. 278, p. 50.
- D'Angelo P. (2009), *Estetica e paesaggio*, Il Mulino, Bologna.
- Falcon G. (2009), “I principi costituzionali del paesaggio”, in *Rivista giuridica di Urbanistica*, nn. 1-2, p. 79.
- Fontenas H., “Stoccaggi. Un problema dell'estetica architettonica”, in *IPSO FACTO*, n. 3, 1999, pp. 26-27.
- Gropius W. (1913), *Die Entwicklung moderner Industriebaukunst*, in Banham R. (1990), *L'Atlantide di cemento. Edifici industriali americani e architettura moderna europea 1900 – 1925*, Laterza, Roma-Bari.
- Hillman J. (2004), *L'anima dei luoghi*, Rizzoli, Milano.
- Lytard J. F. (1988), *L'inumano. Divagazioni sul tempo*, Lanfranchi, Milano 2001.
- Mendelsohn E. (1967), *Letters on the Architect*, Abelard-Schuman, London.
- Mendelsohn E. (1993), *Eric Mendelsohn's "Amerika": 82 Photographs*, Dover Publications, New York.
- Piñeiro M. V. (2010), “I silos granari in Italia negli anni Trenta: fra architettura e autarchia economica”, in *Patrimonio Industriale*, n. 7, pp. 62-68.
- Sorace D. (2007), “Paesaggio e paesaggi della convenzione europea”, in Cartei G. F. (a cura di), *Convenzione europea del paesaggio e governo del territorio*, il Mulino, Bologna, p. 18.
- Settis S. (2010), *Paesaggio Costituzione Cemento. La battaglia per l'ambiente contro il degrado civile*, Einaudi, Torino.
- Zevi B. (1948), *Saper vedere l'architettura*, Einaudi, Torino.



Planum Publisher

Roma-Milano

www.planum.net

ISBN 9788899237042

Volume digitale pubblicato nel mese di dicembre 2015