

PIRANESI

The Ferant Garden Residential Quarter, Ljubljana, Slovenia

ARCHITECTURAL ICON

INTERVIEW

PIRAN DAYS OF ARCHITECTURE 2013

ARCHITECTURE AND DESIGN

MoDus Architects Architectural Innovativeness from South Tyrol
Piranesi Award: Ring-Road Brixen – Vahrn, Bolzano, Italy ■
Piranesi Mention: Maria Grazia Cutuli Primary School, Herat, Afghanistan ■ Piranesi Mention: Hideg-House, Kőszeg, Hungary
Ravne High School, Ravne na Koroškem ■ Litija Primary School, Litija, Slovenia ■ Office Building 2226, Lustenau, Austria ■ Sports Hall and Public Square, Town of Krk, Island of Krk, Croatia ■ Two Metro Stations on Line 4: M4 Szent Gellért tér and M4 Fővám tér, Budapest, Hungary ■ Krkonoše Mountains Centre for Environmental Education, Vrchlabí, Czech Republic
■ 24th Biennial of Design, Ljubljana, Slovenia



Finalmente,
senza paesaggio

Finally, No
Landscape



**MoDus ARCHITECTS: SANDY ATTIA,
MATTEO SCAGNOL**

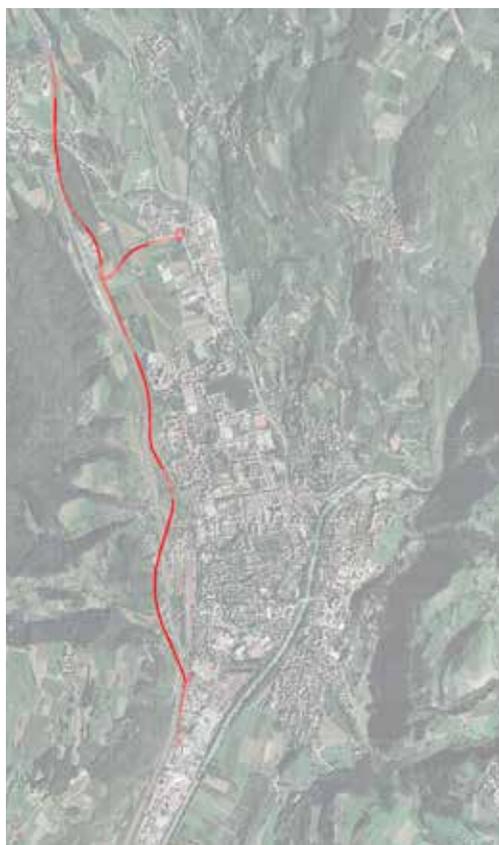
Circonvallazione di Bressanone – Varna,
Bolzano, Italia

Ring-Road Brixen – Vahrn, Bolzano, Italy

✍ ALESSANDRO ROCCA 📷 LEONHARD ANGERER

Oppure, il paesaggio è l'autostrada, siamo noi con le nostre automobili e il traffico delle merci da e verso il Brennero, la città a fondovalle e le montagne incombenti insieme ai muri di cemento, le barriere antirumore e l'Isarco che scroscia sotto i ponti di Bressanone.

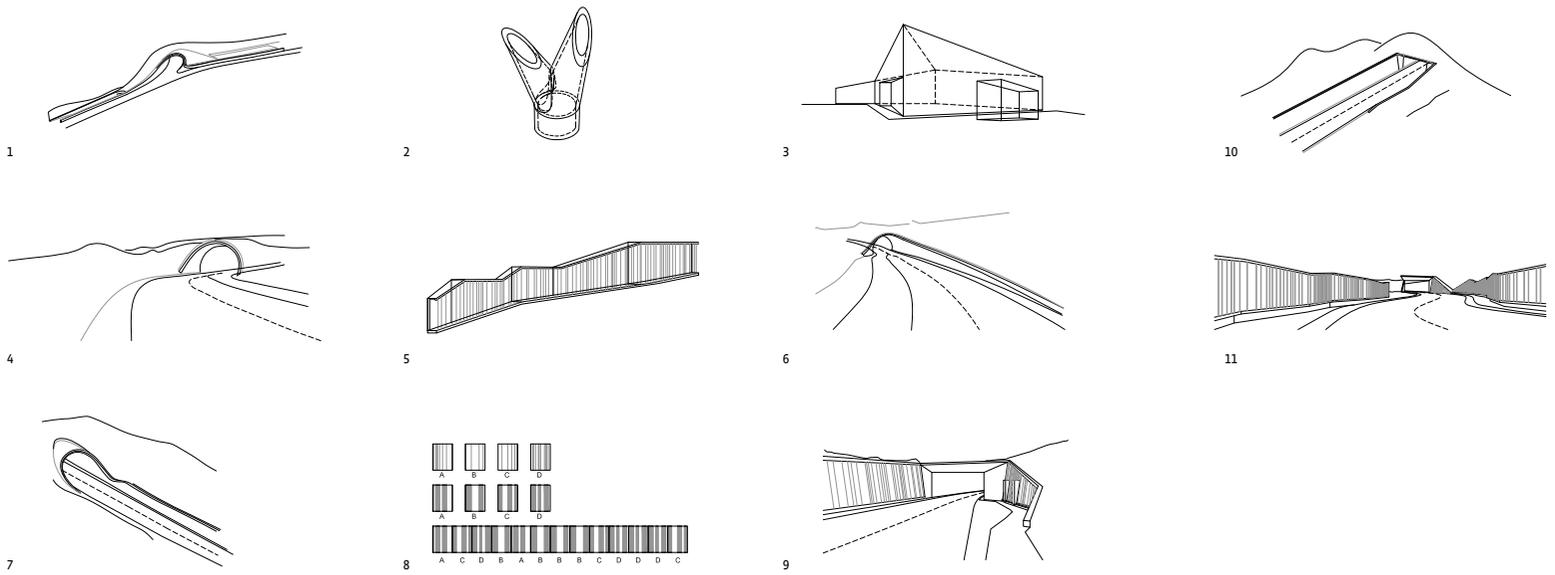
Or, the landscape is the highway, it is us, with our cars and the transportation of goods to and from the Brenner Pass, the town in the valley and the looming mountains along with concrete walls, noise barriers and the Isarco River, roaring below the bridges of Brixen. 📄 48



Diorami, vedute, cartoline, racconti e poemi ma adesso anche molte inquadrature Google maps, raccolte Picasa, Panoramio e Flickr ... sono molti i mezzi in cui si è affermata, almeno a partire dal Canaletto, l'idea del paesaggio come di un tutto composito ma armonico, una visione d'insieme compenetrata dalla stessa luce in una composizione di materiali e colori ben accordata attraverso l'omogeneità dell'architettura, la sorvegliata varietà delle coltivazioni, l'integrazione delle vie che riprendono e sottolineano i caratteri morfologici del territorio. Nella parola paesaggio è contenuta una visione che tende all'armonia, che tende a un processo di composizione in cui le differenze si combinano in relazioni ben studiate per creare una totalità, un'unità plurale. Persino la matita spietata di Le Corbusier, che aveva già programmato la distruzione integrale del Marais, di fronte alla grazia dell'arco del litorale di Algeri e alle curve sinuose della baia di Rio, immagina una visione unitaria di forme che, con forza virile, si modellano e completano il corpo originario della terra madre: il radicalismo modernista riconosce il valore romantico dell'unità paesaggistica e la riproduce nel gesto univoco del progetto totale e francamente totalitario.

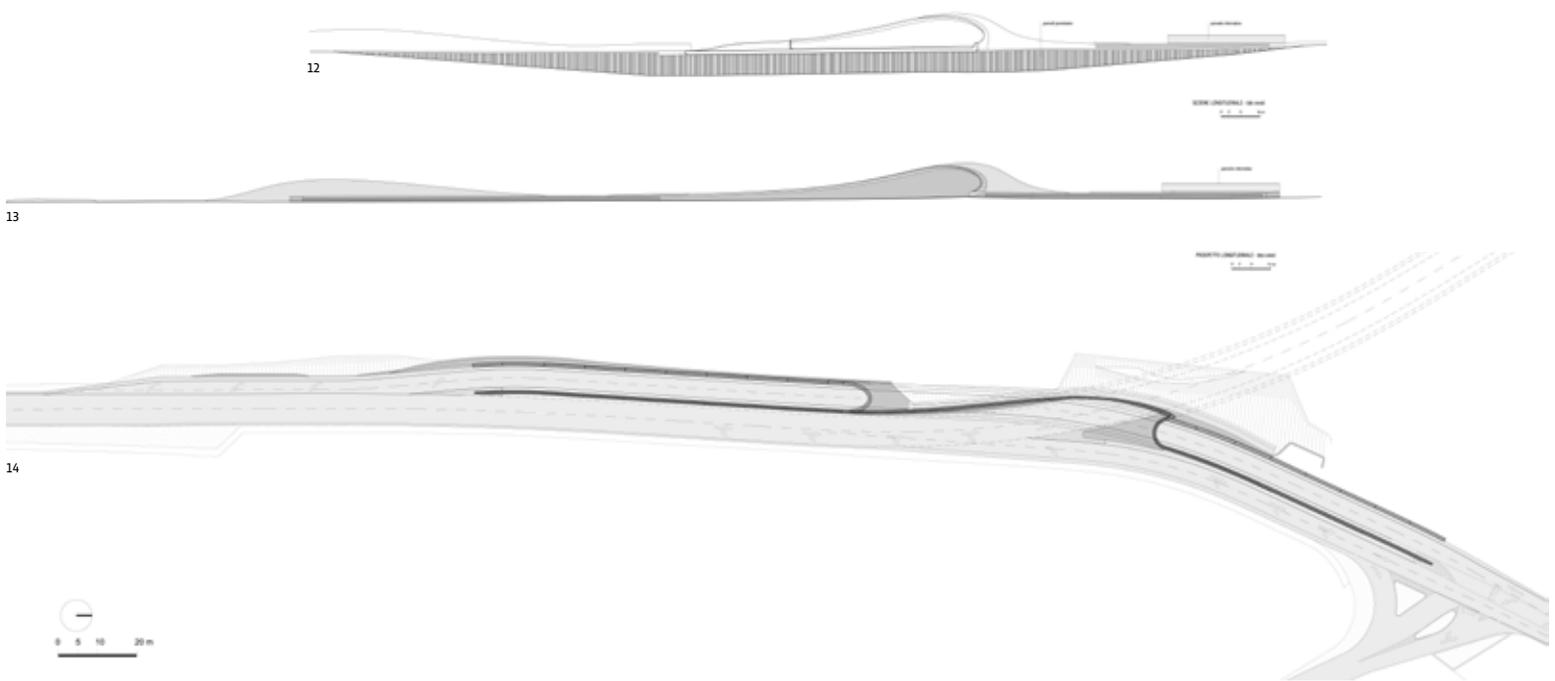
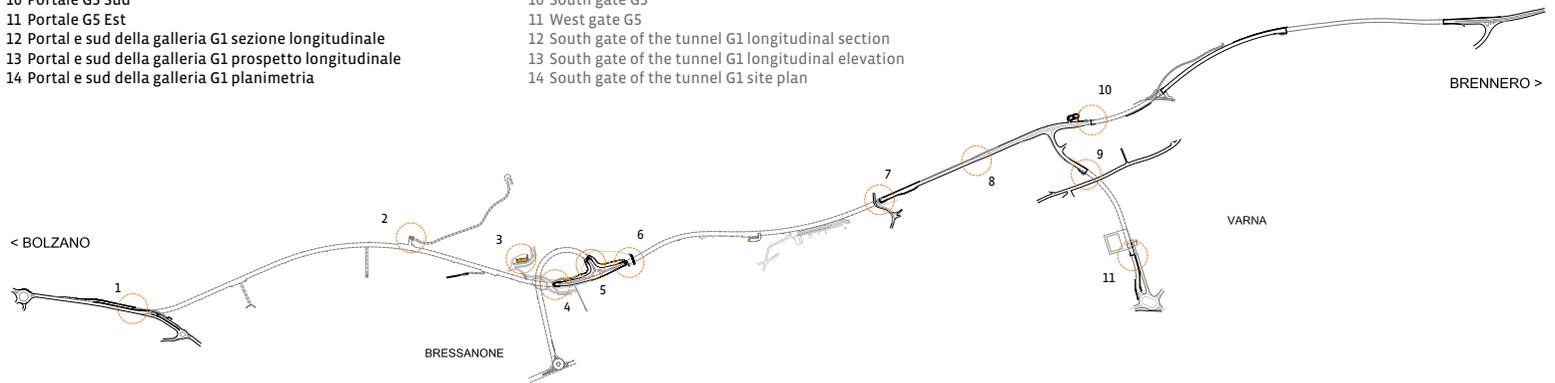
Nel disegno della tangenziale di Bressanone, Modus Architects ha saputo aggirare questo doppio legame, romantico e modernista, che ispira il totalitarismo paesaggistico degli architetti, sfuggendo





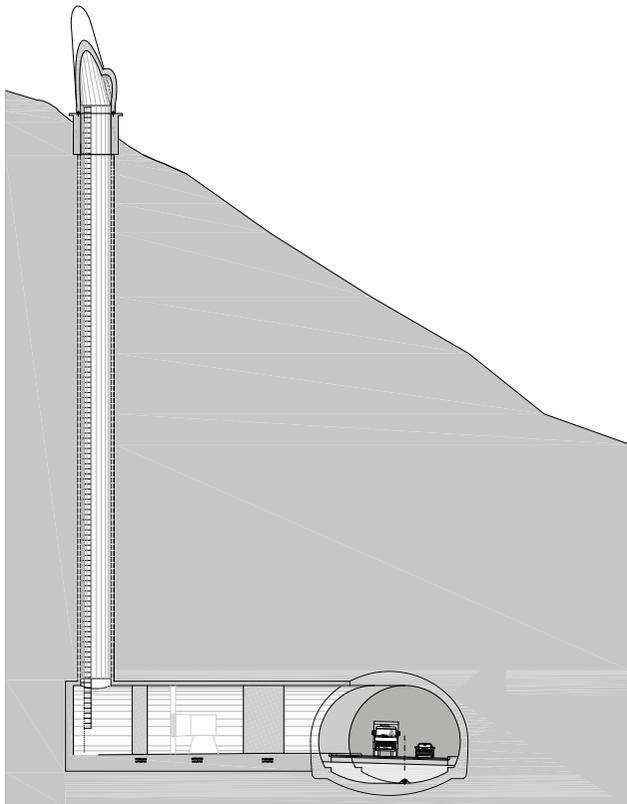
- 1 Portal e sud della galleria G1
- 2 Camino d'areazione
- 3 Cabina elettrica
- 4 Portale Nord della galleria G1
- 5 Barriera acustica
- 6 Portale Sud della galleria G2
- 7 Portale Nord della galleria G2
- 8 Pannelli in porenbeton
- 9 Portale G5 Ovest
- 10 Portale G3 Sud
- 11 Portale G5 Est
- 12 Portal e sud della galleria G1 sezione longitudinale
- 13 Portal e sud della galleria G1 prospetto longitudinale
- 14 Portal e sud della galleria G1 planimetria

- 1 South gate of the tunnel G1
- 2 Ventilation chimney
- 3 Electric cabinet
- 4 North gate of the tunnel G1
- 5 Acoustic barrier
- 6 South gate of the tunnel G2
- 7 North gate of the tunnel G2
- 8 Porenbeton panels
- 9 West gate G5
- 10 South gate G3
- 11 West gate G5
- 12 South gate of the tunnel G1 longitudinal section
- 13 South gate of the tunnel G1 longitudinal elevation
- 14 South gate of the tunnel G1 site plan



anche dall'heimat che permea ogni valle tirolese, soprattutto quando si trova a sud del confine austro italiano. Nella visione di Modus, per così dire, manca proprio la visione, cioè l'idea della veduta, perché l'utopia del paesaggio (del quadro) perfetto è rigettata attraverso un procedimento di frammentazione spietata, una dissezione che rifiuta il primato dello sguardo a favore di un approccio tecnico che procede pragmaticamente per fasi successive e giustapposte.

Questa mancanza di disegno complessivo è un merito e una colpa, una scelta strategica che rinuncia, forse per motivi ideali oppure per ragioni contingenti, a riformulare i termini del paesaggio di Bressanone. In fondo, si potrebbe obiettare, che cosa aspettarsi da una tangenziale, da un condotto autostradale che dovrebbe solo passare attraverso la valle facendo il minor danno possibile? Ma anche questo profilo minimalista è giustamente rifiutato, da Modus, che si prende tutte le responsabilità di un disegno nuovo instaurando presenze non usuali e anche spiazzanti e forse, per certi aspetti, provocatorie. D'altronde, nulla disegna la città contemporanea come la connessione tra il tessuto della città e la viabilità non urbana: porte di ingresso, svincoli, ponti, attraversamenti, interconnessioni e sovrapposizioni di velocità e traiettorie diverse sono oggi la chiave di volta del rapporto tra le città storiche della vecchia Europa e una rete di collegamento che viaggia su una scala molto più ampia e che ha dimensioni e standard di efficienza che non possono concedere nulla alla taglia del tessuto storico. Lo stesso avviene per il paesaggio: quale rapporto tra pascoli e T.I.R., tra boschi e tunnel, tra colture a terrazze e doppie carreggiate d'asfalto?



Camino d'areazione, sezione
Ventilation chimney, section



PHOTO: MATTEO SCAGNOL

Le risposte sono tante, e comprendono gli atteggiamenti più elusivi, del genere «mettiamo tutto sotto terra e facciamo finta che non sia successo niente», e quelli paesaggistici, basati sul desiderio di integrare l'infrastruttura nel territorio attraverso opere di mitigazione e una strategia che, prescindere dal contenuto estetico e ambientale dell'infrastruttura, mira sempre e comunque al contenimento dell'impatto ambientale. Modus percorre una terza via, che potremmo identificare come un'opzione puramente architettonica, cercando (e trovando) per ogni parte dell'opera una logica specifica basata sulla sommaria delle esigenze e delle contingenze. Come dice Matteo Scagnol, principal di Modus con il socio Sandy Attia, «l'infrastruttura è il paesaggio», e perciò va progettata con senso etico, prima di tutto esprimendo nella fattura materiale i segni del lavoro dell'uomo: i segni delle saldature sull'acciaio Corten, i fissaggi delle pareti in legno, le riprese del cemento, sono tracce importanti che aumentano la realtà dell'opera, ne evidenziano la fattura, valorizzano l'energia e l'intelligenza impegnate nel progetto e nell'esecuzione di un'opera che è pubblica e che contribuisce allo sviluppo e alla modernizzazione della città. Ma Matteo aggiunge anche una dichiarazione non scontata: «Io odio il contesto!», una frase liberatoria, rispetto alla mancanza di coraggio che indebolisce il progetto quando si lascia soggiogare da logiche ambientaliste e tradizionaliste, e un'espressione di fiducia nell'autonomia dell'architettura, nella profondità e nella efficacia dei suoi strumenti analitici e operativi.

Il progetto è quindi un sistema episodico che trova la rappresentazione più appropriata nella tavola d'insieme in cui, sopra un disegno leggero che è meno un masterplan che un quadro d'unione, volano i diversi pezzi come materiali in libertà, un abaco con legenda che non fa altro che esaltare l'individualità, i caratteri specifici di ogni elemento. L'idea, almeno credo, è quella di tessere delle corrispondenze, dei rimandi a distanza che, come attori tra la folla, reagiscono rispetto all'intorno immediato ma anche tessono una rete che avvolge il paesaggio, una trama che a volte è evidente e a volte è nascosta, che può apparire pesante e aggressiva ma anche leggera e quasi impalpabile. La tessitura è un effetto collaterale, cercato e voluto, che però esula dal progetto che, di per sé, si offre come un catalogo di interventi autonomi e disgiunti. Sulla tavola, nel sintetico diagramma in bianco e nero, gli undici elementi del progetto campeggiano come enigmi surrealisti, figure enigmatiche come le macchine celibi del Grand Verre di Marcel Duchamp e dell'inventario di Michel Carrouges, sistemi asociali separati dal contesto che lavorano soli, senza rapporto con alcuna finalità generale. Undici esercizi di stile, con le imboccature curvilinee dei tunnel, il profilo della casa archetipica laicamente applicata alla cabina elettrica, la serie indifferente dei pannelli in porenbeton, la trincee quasi militari delle porte di accesso, la spezzata algoritmica della barriera acustica. E, infine,



Circonvallazione di Bressanone –

Varna, Bolzano, Italia

Ring-Road Brixen – Vahrn,

Bolzano, Italy

DESIGN ARCHITETTI, DIREZIONE LAVORI
DESIGN ARCHITECTS, CONSTRUCTION SUPERVISION

MoDus Architects:

Matteo Scagnol, Sandy Attia

TEAM PER IL DESIGN DESIGN TEAM

Irene Braitto, Isabella Napolitano,

Christian Rohrer

INGEGNERIA CIVILE E STRUTTURALE
CIVIL AND STRUCTURAL ENGINEERING

Bressanone: Mario Valdemarin

Varna: Eut, Ilf

DIREZIONE DELLE COSTRUZIONI
CONSTRUCTION MANAGEMENT

Bressanone: Mario Valdemarin,

Varna: Eut, Ilf

TEAM DI INGEGNERI ENGINEERING TEAM

Bressanone: Donatella Mossenta,

Paolo Nannucci, Dieter Schölzhorn

Varna: Georg Fischnaller,

Francesco Beretta

CONSULENTE DELLA METROPOLITANA E GEOTECNICA
UNDERGROUND AND GEOTECHNICAL CONSULTANT

Enrico Maria Pizzarotti

CONSULENZA GEOLOGICA GEOLOGICAL CONSULTANT

Icilio Starni

CONSULENZA IMPIANTI TECNOLOGICI TECHNOLOGICAL
SYSTEMS CONSULTANT

Mattia Betti, Claudio Orlati

DIREZIONE DEL PROGETTO PROJEKT MANAGER

Josef Röck con/with Margit Berger

CLIENTE CLIENT

Provincia Autonoma di Bolzano

Autonomas Province Of Bolzano

Josef March, Valentino Pagani,

Gustavo Mischi

APPALTATORE GENERALE GENERAL CONTRACTOR

Pac S.p.A

LUNGHEZZA EDILE BUILT LENGTH

4 682 m

COSTO COST

109,8 Mio €

FASE DI PROGETTAZIONE DESIGN PHASE

2002–2006

FASE DI COSTRUZIONE CONSTRUCTION PHASE

August 2006–April 2012



arriva l'intervento che diventa un'installazione scultorea, due grandi orecchie d'asino in acciaio Corten che sormontano il camino di aerazione. Provenendo dalle profondità del tunnel, il condotto trapassa in verticale la montagna per emergere lassù, in mezzo ai pascoli montani, come un intruso imbarazzato ma gentile, nella bonarietà della sua forma panciuta e allegramente infantile, ma anche nell'aspra durezza della sua spessa pelle di metallo. ☉

Dioramas, views, postcards, short stories and poems, but nowadays also numerous shots from Google maps, Picasa collections, Panoramio and Flickr ... there are many ways in which, at least from Canaletto on, the idea is established of landscape as a whole but balanced composite, an overview permeated by the same light in a composition of materials and colours finely tuned through the homogeneity of architecture, the monitored variety of crops, the integration of the roads that reflects and emphasises the morphological characteristics of the terrain. The word landscape comprises a vision that tends towards harmony, and to a process of composition in which the differences are combined in well-researched relations in order to create a whole, a plural unity. Even the ruthless pencil of Le Corbusier, who had already planned the complete destruction of Marais, in front of the grace of the arc on the coast of Algiers and the sinuous curves of the bay of Rio, imagines a unified vision of forms that, with virile strength, shape themselves and complete the original body of Mother Earth: radical modernism recognises the romantic value of the landscape's unity and reproduces it through the unique gesture of the total – and, frankly, totalitarian – project.

In the design of the ring road of Brixen, Modus Architects was able to get around this double bond, the romantic and modernist totalitarianism inspiring landscape architects, escaping even from the heimat that permeates every Tyrolean valley, especially when it is south of the Italian-Austrian border.

From Modus' perspective, in a way, the vision is the missing part, that is, the idea of the view, because the utopia of the perfect landscape (the picture) is rejected by a process of merciless fragmentation, a dissection that rejects the primacy of the gaze in favour of a pragmatic technical approach that proceeds in consecutive and juxtaposed stages.

This lack of an overall drawing is both a virtue and a fault, a strategic choice that renounces – perhaps for idealist reasons or for contingent ones – reformulating the terms of the landscape of Brixen. After all, one could argue, what should we expect from a bypass, a highway duct, that is just supposed to go through the valley causing as little damage as possible? But even this minimalist profile is rightly rejected by Modus, who takes on the responsibility for a new design that establishes unusual and unsettling – and perhaps in some respects even provocative – presences. On the other hand, nothing can draw the contemporary city in the way that the connection between the fabric of the city and the non-urban roads do: gateways, junctions, bridges, crossings, interconnections and the overlapping of different speeds and trajectories are the current cornerstone of the relationship between the historical cities of old Europe and a network that travels on a much larger scale and has size and efficiency standards that cannot concede anything to the size of the historical fabric. The same applies to the landscape: what is the relationship between grazing and trucks, between forests and a tunnel, between crops on terraces and a double roadway made of asphalt? The answers are many, and include the most elusive attitudes, such as the statement »put everything underground and pretend that nothing ever happened«, and the landscape attitudes, based on a desire to integrate the infrastructure within the territory through actions of mitigation and a strategy that, regardless of the aesthetic and environmental infrastructure, aims – always and in any way – to minimise the impact on the environment. Modus pursues a third way, which we might identify as a purely architectural option, looking for (and achieving) a specific logic for each part of the work, based

on the sum of the requirements and contingencies. As Matteo Scagnol, the principal of Modus with his partner Sandy Attia, says »the infrastructure is the landscape,« and therefore it must be designed with a sense of ethics, first of all through expression of the marks that human work makes in its material: the marks caused by the welding on the Corten steel, the fixings of the timber partitions, and the batch pouring of the concrete are all important traces that increase the sense of reality of the building by focusing on its »making«, while at the same time attributing a great deal of value to the energy and intelligence used in the design and construction phases of a scheme that is public and contributes to the development and modernisation of the city. But Matteo also adds a less obvious statement: »I hate the environment!« A liberating release, in respect to the lack of courage that weakens the project when subjugated to the logic of environmentalists and conservatives, and an expression of confidence in the autonomy of architecture, in the depth and effectiveness of its analytical and operational tools.

The project is therefore a breakthrough system that finds its most appropriate representation in the overall table where, over a lightweight design that is less a master plan than an image of union, different pieces fly like materials in the wild, an abacus with a legend that does nothing but enhance the individuality, the specific characteristics of each element. The idea, I think, is to weave correspondences,

cross-references that, like actors in a crowd, react to the surrounding context but at the same time weave a net that wraps the landscape, a plot that is sometimes evident and sometimes hidden, and that could seem heavy and aggressive but also light and almost impalpable. The texture is a side effect, a result of what the architects searched for and wished to have, but goes beyond the project that, in itself, offers itself as a catalogue of independent and disjoint interventions. On the table, in the black and white summary diagram, the eleven elements of the project stand out like surrealist puzzles, enigmatic figures like bachelor machines of Marcel Duchamp's Large Glass and Michel Carrouges' inventory, anti-social systems that are separated from the context and that work alone, unrelated to any overall purpose. Eleven stylistic exercises, with the curved openings of the tunnels, the profile of the archetypal house secularly applied to the electrical substation, a considerable number of panels made out of cinder concrete, the almost military trenches of the doors, the split algorithm of the acoustic barrier. Finally comes the action that becomes a sculptural installation: two large donkey ears of Corten steel that overhang the chimney vent. Arising from the depths of the tunnel, a conduit passes into the vertical mountain, to stand there, in the midst of mountain pastures, as an embarrassed but polite intruder, in the good nature of its rounded shape and gleefully childlike, but also in the bitter hardness of his thick metal skin. ©

