



POLITECNICO DI TORINO
Repository ISTITUZIONALE

Learning from Gino. Colloquio con Pierre-Alain Croset

Original

Learning from Gino. Colloquio con Pierre-Alain Croset / CROSET P.A.. - In: ARCHITETTI VERONA. - ISSN 2239-6365. - 82(2009), pp. 73-77.

Availability:

This version is available at: 11583/2279799 since:

Publisher:

Published

DOI:

Terms of use:

openAccess

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

Publisher copyright

(Article begins on next page)

LEARNING FROM GINO

Colloquio con Pierre-Alain Croset

Il tema dell'architettura per l'industria ha avuto un interprete tra i più fecondi in Gino Valle. Opere come le celebri fabbriche per la Zanussi, o ancora quelle per le ditte Fantoni o Bergamin, sono ancora oggi esemplari per affrontare, tra l'altro, il complesso dialogo tra edifici industriali e produttivi con il paesaggio. Le idee innovative di Valle, realizzate in buona parte nel territorio del Friuli, possono essere prese come riferimento anche da una rivista come la nostra, che si concentra su un ambito locale, perché dimostrative di regole generali ed empiriche che superano i confini regionali. Il problema di porre l'architettura al centro del sistema qualitativo interessa in effetti le piccole e medie imprese di successo di tutto il nord-est.

Per parlare di questi temi, abbiamo incontrato Pierre-Alain Croset, architetto e critico, che di Valle è profondo conoscitore, avendo tra l'altro curato i volumi Gino Valle. Progetti e architetture, Electa 1989, e Gino Valle a Udine, Mazzotta, 2007. (Filippo Bricolo, Alberto Zanardi).

La figura di Gino Valle è effettivamente molto importante per il tema dell'architettura industriale. Questa importanza è dimostrata da interventi esemplari come la Zanussi a Porcia e la Fantoni ad Osoppo. Si tratta infatti di grandi recinti industriali, all'interno dei quali troviamo riunite diverse tipologie di edifici: dal capannone di produzione ai servizi per l'impresa, dalle mense agli edifici di servizio, dai centro di calcolo alle strutture per il tempo libero. Entro questi grandi recinti, l'architetto ha potuto seguire e controllare, nel corso di molti anni, tutta la logica distributiva degli edifici, intervenendo sia a livello delle tipologie dei singoli interventi che a quello del masterplan.

Sul tema generale dell'architettura per l'industria, che interessa la vostra rivista, l'apparente fallimento della cultura progettuale contemporanea non riguarda tanto il singolo intervento architettonico, quanto piuttosto la quasi totale sconfitta dell'urbanistica. Manca completamente la capacità di ragionare ad una scala di comparso, che consenta di ottenere un'identità architettonica o meglio urbana degli interventi. Ogni

piccolo produttore pensa solo al proprio piccolo capannone, alla propria piccola officina. Quando si programma una nuova zona industriale – nonostante la valenza pubblica che dovrebbe assumere – manca completamente la volontà di pensare ai servizi all'impresa in termini anche di architettura e di qualità.

Nel caso specifico di uno degli esempi che Lei citava precedentemente, quello della Bergamin, abbiamo un interessante fenomeno di diffusione sul territorio di un "marchio di qualità" che si rappresenta prevalentemente nella forma specifica delle sue architetture. La Bergamin non produce ma è un'azienda di distribuzione: una specie di "grande magazzino" con servizio alla clientela distribuito in più edifici piccoli diffusi sul territorio. In questo caso Gino Valle ha potuto controllare un processo di progressiva qualificazione dell'immagine. Il colore rosso è l'elemento più marcante, e assume un aspetto quasi grafico che connota le diverse sedi della ditta sul territorio. Per la Bergamin Valle ha lavorato molti anni in situazioni diversificate: mentre all'inizio si trattava di costruire il primo centro





di stoccaggio e gli uffici, successivamente fu necessario ridefinire, con l'espansione dell'attività dell'azienda, la morfologia dei magazzini nuovi o acquisiti da altre ditte. Sono tutti interventi fatti con pochi soldi: con questo Gino Valle dimostrò una volta di più la sua grande capacità di gestire molto bene il limitato budget a disposizione. Questo fatto è particolarmente importante per l'architettura industriale, che solitamente investe una percentuale molto bassa del suo volume d'affari per produrre qualità architettonica.

Un'altra riflessione importante, per quanto riguarda i rapporti tra Gino Valle e l'industria, dovrebbe essere dedicata al rapporto tra il progettista e l'ufficio tecnico della ditta. Valle fu un pioniere di un modo radicalmente nuovo di progettare con gli uffici tecnici interni all'industria, iniziando con i primi lavori degli anni '50 per la Solari e per la Zanussi. Valle amava ricordare che aveva iniziato con il design del prodotto, lavorando come consulente esterno dell'ufficio tecnico aziendale, per arrivare poi all'architettura degli edifici, che era ciò che veramente gli interessava. I primi interventi architettonici riguardavano edifici di produzione, nei quali la qualità architettonica doveva concentrarsi sul pannello di rivestimento, dal momento che lo scheletro – spesso metallico – non poteva avere una qualità propria. Si può citare a questo proposito il bellissimo intervento per il capannone della Sipre, nel quale i pannelli prefabbricati in cls vengono "incatenati" fra loro: un esempio particolarmente felice del modo in cui il disegno

del particolare costruttivo riesce a controllare anche la grande dimensione dell'intervento.

Un altro tema che ci piacerebbe trattare è quello del rapporto tra infrastruttura e paesaggio. Valle è stato uno dei primi a comprendere la potenzialità dell'infrastruttura: basta prendere l'autostrada che va da Venezia verso Trieste, per vedere come i suoi interventi rompano il tabù della opacità del capannone, generalmente chiuso e introverso come per un ideale di autosufficienza dell'impresa.

Sono infatti questi interventi realizzati nei primi anni '70 – in particolare la Dapres e la Bergamin – che hanno evidenziato l'importanza del colore per l'architettura industriale. Gino Valle ha avuto un'esperienza giovanile come pittore: già da ragazzo andava con suo padre nei cam-

pi per dipingere acquerelli di paesaggio, e da questa esperienza è nato il suo interesse per il colore. In questi interventi, Valle ha proposto di ridurre al massimo la percezione dell'architettura, che diventa una presenza quasi scultorea nel paesaggio circostante: il capannone, ridotto ad essere una semplice macchia colorata ben visibile dall'autostrada, viene velocemente e distratamente percepito dall'osservatore che viaggia in automobile.

Questa lezione di Gino Valle ci permette nuovamente di riflettere sull'impatto che può avere non solo un singolo edificio, bensì un'intera zona industriale. Il problema è che le zone industriali non sono quasi mai pensate in termini di intervento complessivo: spesso non esiste un piano unico del colore o per controllare le regole e i materiali delle superfici di rivestimento. Manca completamente una regia dell'intervento in gra-

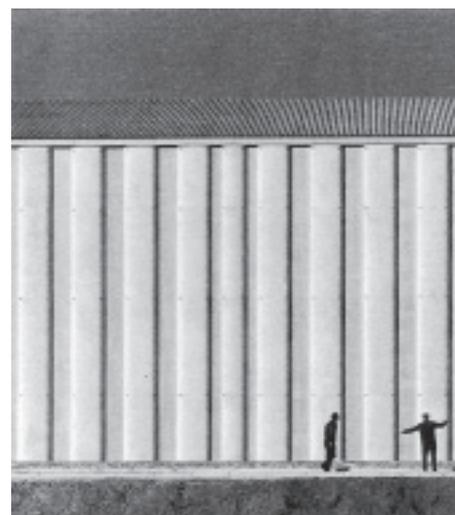


do di qualificare complessivamente tali zone, pur nel rispetto del principio di realizzare tanti piccoli capannoni frammentati. Le opere di Valle - anche se purtroppo oggi la Dapres è stata trasformata in un irriconoscibile contenitore commerciale - hanno assunto uno statuto di monumenti nel paesaggio. È una cosa alla quale lo stesso Valle non aveva mai pensato: agiva semplicemente nella ricerca di dare qualità alla normalissima richiesta di fare un grande magazzino. Si può verificare una stessa attitudine progettuale nell'IBM Distribution Center a Basiano: si tratta di un grandissimo magazzino automatizzato, con una piccola parte di uffici, in un paesaggio ancora agricolo, il cui forte impatto è mediato attraverso l'impiego di un rivestimento a strisce di alluminio grigio-bianche che riprendono la grafica del logo aziendale. Di nuovo, l'attenzione va portata non sul singolo edificio, ma sulla metodologia d'intervento. Questo insegnamento dovrebbe interessare anche la committenza: anche gli interventi più semplici e modesti necessitano della qualità di veri architetti. E poiché i veri architetti di qualità non mancano in questo paese, mentre mancano semmai le occasioni di lavoro, il problema è proprio quello di ricorrere sempre all'invenzione e alla qualità. Non è un problema di budget: ciò che un'industria cerca abitualmente di risparmiare sull'architetto corrisponde più o meno all'importo destinato settimanalmente alla pubblicità su una pagina di un giornale locale. Bisognerebbe far capire agli industriali che investire su un bravo progettista

è un ottimo affare. Questo ci insegna l'esperienza di Gino Valle: egli ha dimostrato che l'architettura industriale - nella sua semplicità e nella sua essenzialità - può diventare una presenza qualificante nel paesaggio. Non serve intervenire come un nuovo Gaudì, o affermarsi come un architetto-artista che pretende di fare cose assolutamente originali. La sua lezione, universale, riguarda una specifica etica della progettazione, secondo la quale la qualità del progetto deve essere promossa come un valore fondamentale che richiede di essere generalizzato. Ma per ottenere questo dovrebbe essere anche rilanciata l'idea di una committenza di qualità, rifacendosi per esempio ad un industriale umanista come Adriano Olivetti.

Ciò che stupisce negli edifici di Gino Valle è la capacità di creare spazi per il lavoro estremamente interessanti, anche attraverso l'uso di tipologie assolutamente insolite per l'architettura industriale come nel caso delle corti dell'edificio Bergamin. Sembra che lui abbia la capacità di prendere gli elementi più semplici e farli diventare progetto: la luce, la macchina, il rapporto tra l'edificio e la strada, tra il parcheggio delle automobili, l'ingresso...

È vero, gli interventi di Gino Valle dovrebbero essere presi ad esempio da ognuno di noi in casi analoghi. Sono cose semplici che apparentemente chiunque potrebbe fare: per esempio concepire un parcheggio come un giardino in grado



di nascondere la presenza delle automobili. Purtroppo questo fatto avviene raramente. Bisogna ricordare che Valle possedeva un'abile capacità seduttiva nei confronti della sua committenza: era in grado di convincere un industriale della bontà di un parcheggio ben progettato.

Abitualmente - questo vale per le zone industriali ma anche per le lottizzazioni residenziali - il problema del disegno e dei materiali della cinta, ma anche quello della piantumazione degli alberi, oppure del trattamento del parcheggio, viene lasciato per ultimo. Le imprese di costruzione trascurano l'idea che la cinta - per esempio - possa diventare momento di qualità, e la pensano quindi quasi sempre come una voce di capitolato sulla quale cercare di risparmiare qualcosa. Lo stesso avviene per i parcheggi. Nell'architettura di Valle c'è una continuità con la tradizione urbana ottocentesca - si potrebbe ricordare il caso di Vienna o di New York - secondo la quale si eseguivano strade e cinte prima di vendere i lotti dei nuovi quartieri. La città pubblica arriva fino alla cinta, oltre c'è l'individuo, il singolo proprietario che intende realizzare la propria architettura. Per Valle la qualità architettonica va concentrata anzitutto sull'importante "soglia" di passaggio tra il privato/residenza e il pubblico/lavoro.

Nel caso degli uffici a corte della Bergamin,



si deve riconoscere il valore antropologico e primario dell'insolita scelta architettonica. La "casa a corte" è un archetipo della nostra civiltà - la civiltà mediterranea - che può benissimo applicarsi ad un ufficio situato in campagna. Un ufficio, o una piccola industria nella campagna, assume un valore di "atto di fondazione" che è una cosa ben diversa rispetto al contesto di una vasta zona industriale di una grande città sviluppatasi a partire dai primi anni del '900.

Gino Valle non aveva pregiudizi, e riusciva a convincere anche i committenti apparente-

mente più difficili riferendosi a valori umani primordiali. Mi piace immaginare che Bergamin sia stato convinto della bontà del progetto per i suoi uffici in un'osteria paesana, magari davanti ad un piatto e un buon bicchiere di vino; partendo da valori che appartengono al codice genetico degli abitanti del luogo.

Mi sembra che la lezione di Gino Valle sia ancora di estrema attualità, e per questo motivo abbiamo voluto ricordarla. Le sue lezioni ci fanno capire che il segreto sta nel porre al centro una regione - un ambito territoriale produttivo

specifico - che deve per forza puntare su valori quali innovazione tipologica ed architettonica, idee, creatività. Una regione che deve trovare una coesione tra l'architettura e la propria idea di produzione.

La maggiore lezione di Gino Valle - architetto e artista - va proprio in questo senso. E a voi con la vostra rivista va dato atto di cercare di aprire un dibattito, favorendo la crescita di una nuova cultura della qualità nella costruzione. Le opere di Valle - apparentemente anonime e molto semplici - possiedono una qualità rara nell'in-



dicare un metodo che possa essere generalizzato. A lui, come anche a tutti noi, dispiaceva moltissimo vedere pessimi capannoni e villette della città diffusa andare a consumare il territorio agricolo. Egli credeva al valore universale dell'architettura di qualità, e noi dovremmo diffondere questo messaggio. Dovremmo pensare ad un regolamento o ad una regia, o comunque all'idea che ci sia un architetto responsabile del masterplan ed anche del controllo della qualità: che dia delle regole sui materiali, sui colori, sul trattamento dello spazio stradale e di ciò che sta tra la strada e il capannone, sui parcheggi.

Tutte cose molto semplici che andrebbero governate. L'intervento molto scenografico del Kilometro Rosso di Jean Nouvel a Dalmine, lungo l'autostrada tra Bergamo e Milano, sotto certi aspetti riprende un po' quello che faceva Gino Valle più di 30 anni fa: una macchia di colore. Ma c'è anche una grande differenza: il parcheggio di Valle era un po' incassato ed era alberato, in quanto pensava all'automobilista come un essere umano a cui fa piacere prendere la sua macchina alla sera senza che sia diventata un forno. Nell'intervento di Jean Nouvel, nonostante l'asfalto rosso e le luci notturne molto

belle, non c'è nemmeno un albero: è un deserto di asfalto! Un intervento molto scenografico, ma non pensato per chi posteggia l'auto.

*In queste pagine:
immagini tratte da Pierre-Alain Croset, Gino Valle. Progetti e architetture, Electa 1989, e da «Lotus navigator», 1, novembre 2000.*

