



MEMORABILIA

Archive

a cura di Sara Marini e Francesca Pignatelli

RE-
CY
CLE
ITALY

I
- -
U
- -
A
- -
V

MEMORABILIA

Archive

a cura di Sara Marini e Francesca Pignatelli

In copertina: Sissi Cesira Roselli _ Archeologia scolastica _ San Ginesio _ 2014

Università Iuav di Venezia

Venezia 2016

ISBN 978-88-99243-10-4

RE-
CY
CLE
ITALY

I
- - -
U
- - -
A
- - -
V

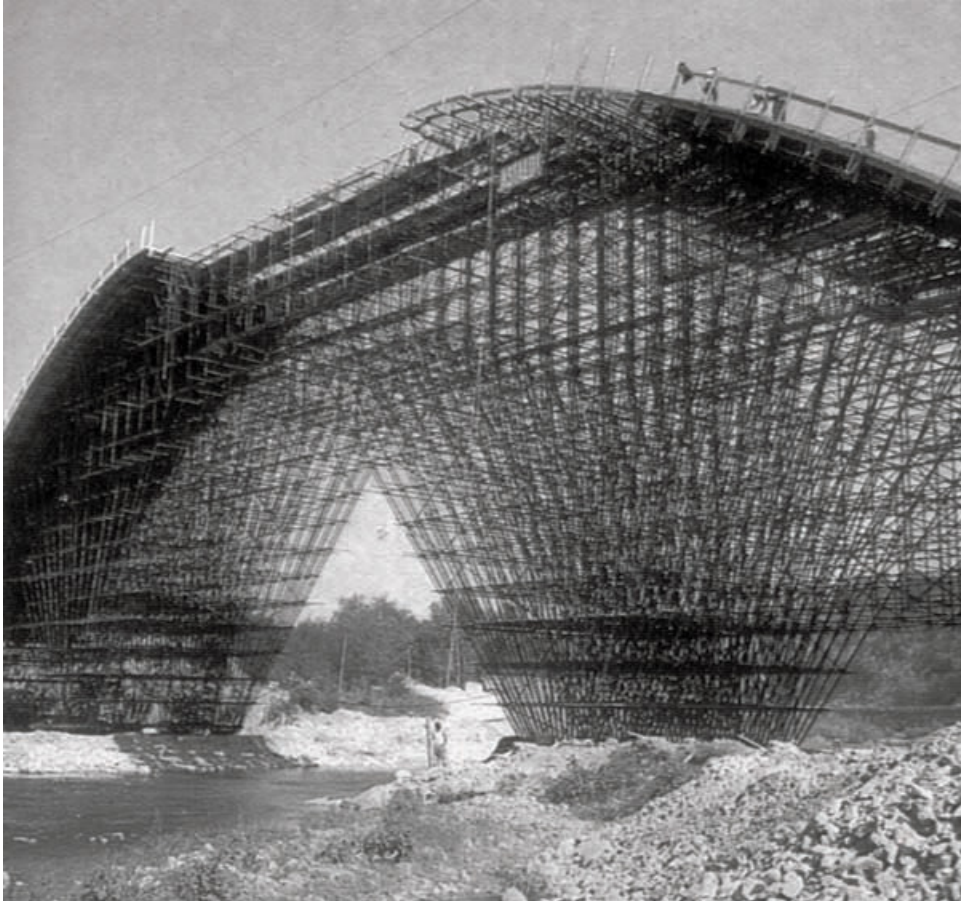
MEMORABILIA ARCHIVE

Architetture / Storie / Luoghi

- The Assan Mill* _ Daniela Adalgiza Andronesco, Anda Cristina Popescu [3]
- Il "cinema" Galli a Rimini* _ Luca Baldazzi [5]
- Emergency: curiamo persone* _ Maria Giovanna Bevilacqua [7]
- L'ultima memoria del dopoguerra* _ Maria Luisa Bongiovanni [9]
- Riuso immateriale* _ Federico Brebbia, Riccardo Amarri [11]
- Progetto di Cenotafio tronco conico. Etienne-Louis Boullée* _ Alberto Caddeo [13]
- Atatürk Cultural Center as a Performance of Modernity* _ Nevin Aslı Can [15]
- Il piano obliquo* _ Marta Casarin [17]
- Monasteri* _ Claudia Celsi [19]
- In the Country of Last Things* _ Hao-Chung, Cheng [21]
- Start strip_L'Autostrada del Sole. Un'utopia concreta* _ Emilia Corradi [23]
- E-1027: "Un'opera che ha prodotto altre storie"* _ Giovanni Matteo Cudin [25]
- La città reversibile. Il palazzo delle mille e una stanza* _ Susana Mora, Pablo Cueto [27]
- Velodromo Maspes Vigorelli – Milano* _ Andrea Di Franco, Alisia Tognon [29]
- Ex Innocenti* _ Matteo Frangi, Lorenzo Fassi [31]
- Il cimitero delle 366 Fosse* _ Lorenzo Giordano [33]
- La Cattedrale dei gabbiani* _ Elena Grilli, Susanna Morpurgo [35]
- Torre Galfa, Milano* _ Jacopo Irace [37]
- Lucie's loom* _ Paol Kemp [39]
- Piazza Anfiteatro* _ Giovanni Lazzareschi Sergiusti [41]
- L'ultima memoria dei piccoli cinema* _ Gregorio Lioce, Lajdi Sulaj [43]
- Architetto autobiografo. Il tempietto di Boscofangone* _ Raffaele Marone [45]
- Le torri costiere del Mediterraneo* _ Giovanna Moccia [47]
- Palazzo del Lavoro. Simbolo della magnificenza italiana* _ Filippo Paparella [49]
- Forte Dosso del Sommo (o Dosso delle Somme)* _ Monica Plotegher [51]
- Tempio Malatestiano: matrice del futuro* _ Sabrina Pozzebon [53]
- Casa del Fascio, cineteatro di via Sirtori* _ Paolo Proserpio [55]
- Terrazzamenti Valtellinesi* _ Elia Reghenzani, Sebastian Rigo [57]
- The Holiday Inn, Beirut* _ Dan Relecom [59]
- Lapis et formae loci* _ Nicola Ruaro [61]
- Teatro romano di Catania* _ Andrea Sclafani, Alice Valtellino [63]

Architetture / Storie / Luoghi

MEMORABILIA
Start strip_L'Autostrada del Sole. Un'utopia concreta
Emilia Corradi



Autostrada del Sole (1956/1964) _ Foto del cantiere del viadotto di Incisa sull'Arno dell'Autostrada del Sole di Silvano Zorzi nei pressi di Firenze. L'immagine è indicativa di una modalità costruttiva arcaica con l'uso della centina su cui vengono posate due travi di varo, tecnica per l'epoca innovativa nei processi costruttivi. Rappresenta una degli innumerevoli cantieri che in un arco temporale brevissimo hanno realizzato un'impresa eroica che ha visto coinvolti numerose imprese e progettisti con un processo e un programma straordinario per l'epoca. Nell'immagine il contrasto tra la tecnica e le condizioni realizzative è descritto nella figura dell'operaio ai piedi della incastellatura provvisoria della centina. Foto archivio Anas - tratta da: Andriani C. (a cura di), *Le Forme del Cemento - Dinamicità*, Gangemi Editore, Roma, 2011

MEMORABILIA
Start strip_L'Autostrada del Sole. Un'utopia concreta
Emilia Corradi

Più che un prodotto infrastrutturale, l'Autostrada del Sole ha rappresentato un processo irripetibile di artigianalità e sperimentazione, procedura e obiettivi, ruolo del territorio e del paesaggio, sostenibilità e tecnica, architettura ed ingegneria, marketing e economia progresso civico ed evoluzione antropologica.

Intuizione politica ed esigenza di modernizzazione sono state occasione per inventare un processo di trasformazione sociale che da quel momento non si misura più alla microscala, ma si confronta con un territorio più ampio, quello nazionale e in proiezione futura quello europeo. Ha cambiato le distanze, accorciato i tempi disegnando una nuova geografia. Ha raffigurato anche il punto più alto dell'architettura dell'ingegneria infrastrutturale in tutto il mondo, coniugando tecnica, calcolo e morfologia in una sintesi formale tale da generare una tale quantità di manufatti di notevole pregio figurativo e spaziale.

È stata occasione di ricerca di tecniche e tecnologie giovani, in fin dei conti il cemento armato non superava i 60 anni di vita ed era un materiale tutto da scoprire con potenzialità da inventare. La sua realizzazione di contro, ha segnato l'inizio della fine di un progresso sostenibile in cui qualità e sostenibilità sono elementi dominanti del processo progettuale nei diversi settori da quello tecnico realizzativo a quello economico gestionale.

Con il superamento del concetto di infrastruttura viaria come semplice collegamento tra luoghi e con la sua trasformazione in bene economico, è evidente che non è più il tracciato ad essere legato al ponte, ma si verifica grazie alla tecnica l'inversione del dato: è il ponte a legarsi indissolubilmente ad esso, l'Autosole descrive l'ultimo esempio di equilibrio tra morfologia dei territori e tecnica, tra sperimentazione e artigianalità. Introduce una scala di relazioni diverse, in cui il paesaggio è misura e nello stesso tempo modulo progettuale.

Raccoglie manufatti e oggetti multiscalarari, dai ponti e viadotti alle stazioni di pedaggio, dalle stazioni di servizio e agli autogrill Pavese, alternando manufatti seriali a oggetti unici, cartellonistica e comunicazione, costituendo un esercizio progettuale che ha visto ingegneri e architetti a confronto su temi e questioni apparentemente lontani tra loro.

L'Autosole raffigura anche il punto di non ritorno di una cultura e tradizione architettonica, l'intervallo in cui la produzione seriale, applicabile a molti aspetti della progettazione sia infrastrutturale che edilizia, prende il sopravvento sul progetto come elemento primario del governo delle forme a vantaggio della ripetizione standardizzata di figure e architetture sovvertendo la logica insediativa e il rapporto con i luoghi e con i paesaggi perdendo il suo radicamento al contesto e alla misura dell'intorno. Segna il momento massimo del boom economico e culturale, la crisi è alle porte, l'ottimismo del dopoguerra, il formidabile scatto in avanti del prestigio che la cultura architettonica ed ingegneristica consegue nel mondo cedono il passo ad una sedimentazione della tecnica a favore della standardizzazione, ad una omologazione procedurale, alla rinuncia al progetto come governo dei processi a favore di competenze specialistiche e tecnicistiche.

Prescindendo da un giudizio politico sulle modalità che hanno generato la più importante opera infrastrutturale dell'Italia moderna, di fatto l'Autosole è un oggetto e un processo da tramandare come laboratorio di esperienza multidisciplinare, di sinergie tra imprenditoria e processi produttivi, centralità del progetto nelle decisioni, visione dinamica di assetti territoriali e sociali, marketing e comunicazione. Descrive un modello di programmazione economica e territoriale che va oltre il mero dato funzionale, il cui futuro appare oramai incerto, nella sua conservazione e valorizzazione soprattutto nella variante di valico, che con il suo completamento, porrà una serie di questioni sul riciclo dei manufatti storici e del ruolo che assumerà in un ciclo complesso di ripensamento di un territorio e delle relazioni che sottende.

Un ruolo che il "re-cycle" potrebbe considerare come campo di ricerca applicata per una nuova sperimentazione.