

PARLA IL PROGETTISTA DEI RESTAURI DELLO ZONNESTRAAL E DELLA FABBRICA VAN NELLE

# Restauro del 900, strada obbligata

La professione, le economie, i benefici, la cruciale scelta di una nuova destinazione d'uso: il restauro del moderno secondo Wessel de Jonge

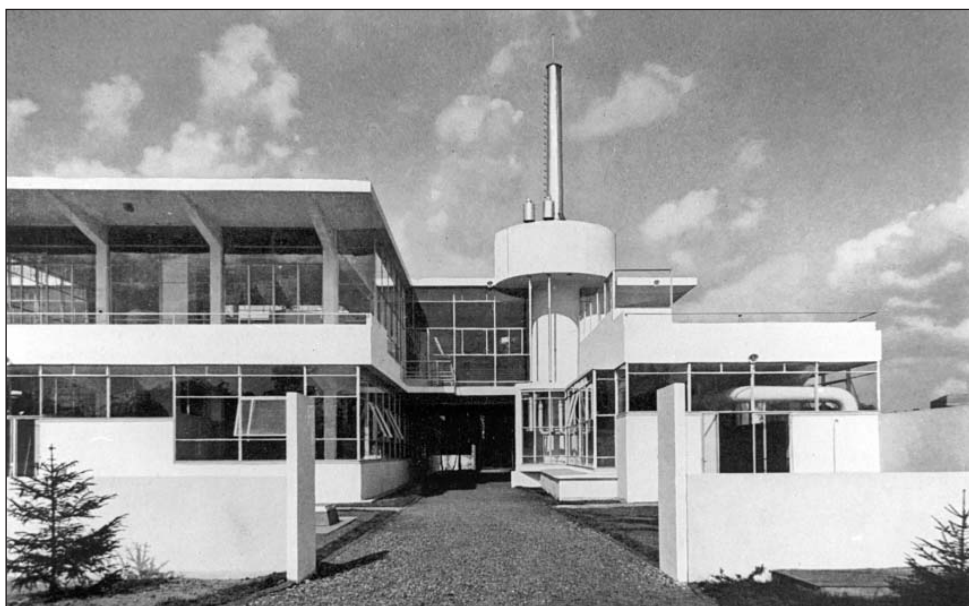
DELFT. Wessel de Jonge è titolare dello studio Wessel de Jonge Architects di Rotterdam. È ricercatore presso la Facoltà di Architettura della Technische Universiteit di Delft e segretario fondatore del DOCOMOMO International

Cominciamo dai suoi progetti più noti, il recupero della fabbrica Van Nelle (Rotterdam), del sanatorio Zonnestraal (Hilversum) e del padiglione della Biennale di Rietveld (Venezia). Le strategie progettuali sono state molto diverse...

Quando si lavora su questo tipo di strutture è la conoscenza attenta dell'edificio originale che conduce verso una specifica strategia progettuale. Quando abbiamo iniziato a sviluppare le prime proposte di intervento per il recupero di strutture moderne ne eravamo meno consapevoli. Sotto l'etichetta di «Movimento moderno» si celano molti diversi tipi di approccio. Se paragoniamo lo Zonnestraal e la Van Nelle, ad esempio, abbiamo due tipi di intervento opposti. Il primo è un edificio altamente specializzato, per cui è molto difficile sviluppare un piano di ristrutturazione, il secondo, perfetto edificio razionalista con grandi spazi neutri, può invece più facilmente assorbire nuove funzioni e nuove strutture.

In che modo le sono stati assegnati questi progetti?

Questa è l'altra differenza. La Van Nelle era un piano di sviluppo commerciale. Nei primi anni novanta avevano annunciato che avrebbero abbandonato l'edificio simbolo della loro corporate identity. Dopo una serie di workshop per capire quali erano le opportunità di una riconversione, il Dipartimento nazionale del patrimonio ha deciso di produrre un'analisi rischi/benefici. Questo è assai inusuale per un istituto di tutela passiva e invece sono stati loro a fare il primo passo e a lanciare un con-



Il sanatorio Zonnestraal di Jan Duiker a Hilversum in una foto del 1927 (© Collectie Leppia) e nel 2004, al termine della campagna di restauro (foto di Sybolt Voeten)

corso. Le proposte dovevano indicare la nuova funzione, gli effetti che avrebbe comportato e la fattibilità economica. Così nel 1998 è stata scelta la proposta del mio committente, cioè quella di fare della Van Nelle una Design Fac-

tory. Per lo Zonnestraal, invece, dopo due decenni di studi preparatori e con la prospettiva di un'eventuale *nomination* nella lista dell'Unesco, i lavori sono iniziati nella primavera del 2000. Sin dal 1995, in collaborazione con Hu-

bert-Jan Henket e il paesaggista Alle Hoesper avevamo elaborato un masterplan per la trasformazione in un centro di salute.

Con quali figure ha dialogato?

Per la Van Nelle il committente

era un'associazione di tre esponenti del marketing (uno che conosceva il mercato dell'industria grafica, dell'architettura e del design, il secondo era un esperto in processi costruttivi e il terzo un *property developer* specializzato nella parte fiscale e finanziaria), che avevano deciso di farsi affiancare da un gruppo di consulenti, in cui io avevo il compito di architetto coordinatore. Gli altri erano architetti incaricati di specifici edifici del complesso, consulenti costruttivi, impiantisti, paesaggisti...

L'approccio pluridisciplinare è la chiave per il successo del recupero?

È un modello che può essere utilizzato. Per lo Zonnestraal il processo è stato molto lungo: se il piano di recupero fosse stato organizzato accuratamente dall'inizio, avremmo concluso dieci anni fa! Nella Van Nelle sono stato coinvolto nel 1999, e in cinque anni abbiamo riconvertito un complesso di edifici che include un sito di dieci ettari! Il processo è stato efficiente e ha consentito di affrontare in parallelo diverse parti del progetto di riconversione. In quanto architetto coordinatore il mio compito era duplice, innanzitutto quello di supervisionare gli altri architetti coinvolti, lavorando in contemporanea sul paesaggio, sul restauro dell'edificio principale e su quello del blocco uffici, e in secondo luogo di sviluppare un masterplan per la riconversione dell'intero complesso, che è servito come base per la concertazione con le autorità.

Secondo lei la conservazione dell'architettura moderna implica la formazione di una nuova professione?

Non credo. Il mio studio non ha una missione specifica. Non so se questo valga anche in altri paesi, ma bisogna dire che in Olanda la professione non è sufficientemente preparata per questo nuovo compito, largamente basato sul riutilizzo e la riprogettazione di edifici esistenti. È una necessità impellente, ma è certamente poco pianificata nella formazione. È necessario far capire quanto interessante e affascinante possa essere questo tipo di approccio.

La professione vede ancora questo tipo di attività come poco valorizzante?

Questo aspetto è legato alla mentalità. Molti architetti sono troppo coinvolti dall'importanza della propria immagine e dal fatto che gli edifici che disegnano debbano rappresentare la loro personalità. Penso che avere a che fare con edifici esistenti ponga ad alcuni il

problema di non riuscire a esprimersi. Il risultato è che in Olanda l'architettura è principalmente rivolta verso la costruzione nuova, in un paese che scoppia!

Forse non abbiamo gli strumenti per operare in una situazione così complessa e non ci interroghiamo abbastanza sulle gerarchie?

Non tutti gli edifici hanno un significato storico o possono essere considerati monumenti. Ma in Olanda credo che almeno l'80% dei nostri edifici sia stato costruito dopo il 1920. Queste strutture relativamente giovani costituiscono la maggioranza di ciò che possiamo e se non sviluppiamo una strategia per riutilizzarle gettiamo al vento enormi possibilità, anche commerciali. Non possiamo permettercelo. Inoltre, anche in termini di rispetto dell'ambiente è totalmente irresponsabile non fare nulla di questi edifici. Penso che questo sia uno dei temi su cui lavorare. Se guardiamo allo Zonnestraal e alla Van Nelle possiamo forse imparare una lezione per il futuro anche in termini di durabilità e sostenibilità. Questi edifici possono essere una sorta di prototipo anche per il modo di fare architettura oggi.

Spesso si rischia di tutelare solo edifici simbolo...

Il DOCOMOMO ha lavorato a lungo sui criteri di selezione. Mi viene in mente un saggio, presentato a una delle sue prime conferenze, in cui venivano affiancate due abitazioni, una pubblicata su tutte le riviste dell'epoca, l'altra quasi sconosciuta. Venne fuori che la casa sconosciuta aveva una planimetria assolutamente innovativa ed era costruita con tecniche d'avanguardia mentre l'altra sembrava moderna ma era completamente *bourgeoise* e costruita con tecniche tradizionali.

E il patrimonio ancora più recente?

Il Dipartimento nazionale olandese oggi si sta occupando molto del patrimonio del secondo dopoguerra, e ha pubblicato delle linee guida su come verrà affrontato questo insieme di edifici. Ma il problema è che nessun edificio del dopoguerra viene posto sotto tutela perché tutti aspettano che questa strategia generale venga condivisa. Io penso che il Movimento moderno abbia pienamente compreso l'effetto del tempo sull'architettura e che molti edifici del XX secolo non sono stati costruiti per durare dei secoli. Dobbiamo fare delle scelte.

□ CRISTIANA CHIORINO

## Come abbiamo restaurato lo Zonnestraal di Wessel de Jonge

Sin dal suo completamento il Sanatorio Zonnestraal di Hilversum, concepito tra il 1925 e il 1927 da Jan Duiker (1890-1935), Bernard Bijvoet (1889-1979) e dall'ingegnere strutturale Jan Gerko Wiebenga (1880-1974), è stato forse l'esempio canonico e più celebrato dell'architettura del Movimento moderno nei Paesi Bassi. Intorno al 1960 un cambio di destinazione d'uso, con i conseguenti lavori di restauro e adattamento, aveva sfigurato il capolavoro di Duiker, facendone la questione più controversa del patrimonio architettonico del paese. Poi, dopo la costruzione di un altro ospedale all'inizio degli anni novanta, i locali sono rimasti in gran parte vuoti, in attesa di una nuova destinazione. Ma quale? L'edificio era stato la risposta chiara e diretta dell'architetto all'effimero programma funzionale del committente, l'Unione dei lavoratori di diamanti di Amster-

dam. Fondato su una solida fede nella Scienza e nel Progresso, il sanatorio fu istituito nella convinzione che nel giro di trenta-cinquant'anni la tubercolosi sarebbe stata debellata. Duiker riuscì a conciliare tre istanze - le esigenze degli utenti, la durata tecnica limitata e un budget modesto - dando vita a una struttura di bellezza mozzafiato ma di grande fragilità. Nello Zonnestraal ci siamo quindi ritrovati a confrontarci con la conservazione di una struttura pensata per essere transitoria. Dal 1995, gli architetti Hubert-Jan Henket e il nostro studio, in collaborazione con l'architetto del paesaggio Alle Hoesper, nell'ambito di un piano generale di restauro e ampliamento del complesso originario hanno elaborato un progetto per ospitarvi un centro sanitario. Il centro disporrà di una serie di strutture policliniche indipendenti e, nell'edificio principale, di spazi per convegni e

congressi. Entrambi i padiglioni, infine, potranno essere utilizzati per alloggiare i pazienti. I lavori sono stati avviati nell'autunno del 2000. Per finanziare la costosa operazione il Comune di Hilversum ha autorizzato la costruzione di un complesso di appartamenti residenziali in un'altra parte del grande terreno boschivo appartenente all'ex sanatorio. Il padiglione più antico, dopo una radicale ristrutturazione, è stato riconvertito in una «clinica della salute». Dal 2000 al 2002 il nostro studio ha lavorato al restauro e ampliamento dei laboratori del 1928, che oggi ospitano una clinica per l'obesità. Il restauro del corpo principale si è svolto tra il 2000 e il 2003 e l'edificio è ora sede di una clinica per la riabilitazione dei traumi sportivi e di un centro congressi. L'accurato smantellamento dell'edificio principale ha fornito dati inediti sulla tecnica costrut-

tiva dei primi edifici moderni e sulla loro conservazione: la ricerca di Duiker di nuove soluzioni tecniche e di materiali specifici per lo Zonnestraal è anzi servita da incentivo a valorizzare quanto si era salvato. I lavori hanno riguardato in gran parte la conservazione e il restauro di quanto era sopravvissuto della struttura in cemento originaria, di pochi tramezzi e delle parti di recupero di una facciata, così come della ricostruzione delle restanti facciate, pareti divisorie, finiture e colori. Alcune parti perdute sono state accuratamente ricostruite, con costi piuttosto elevati: per esempio i serramenti, con telai in acciaio e lastre di vetro tirato incolore (un vetro fuori produzione nell'Europa occidentale, lo si è dovuto importare dalla Lituania) e alcune finiture, come i plinti in cemento e il linoleum con i motivi originali, che è stato rifatto in Germania.



La ex fabbrica Van Nelle a Rotterdam dopo il restauro



LE EREDITÀ MATERIALI DELLE INFRASTRUTTURE

# I centomila ponti che non si possono non conservare

Oltre il 90% dei ponti ferroviari italiani è in muratura: assicurarne la sicurezza e la conservazione è il compito di una serie di ricerche nazionali ed europee attualmente in corso

Il sistema ferroviario e stradale italiano ed europeo è costituito da circa 150.000 ponti in muratura. In Francia e Germania la percentuale di questi manufatti sul totale si attesta, rispettivamente, al 43,5 e al 46,9%, mentre in Italia si giunge fino al 94,6%. Se si considera che l'86% dei ponti in muratura ha più di cent'anni (la maggior parte essendo stata costruita nella seconda metà del XIX secolo), appare evidente come essi costituiscano un elemento critico del sistema.

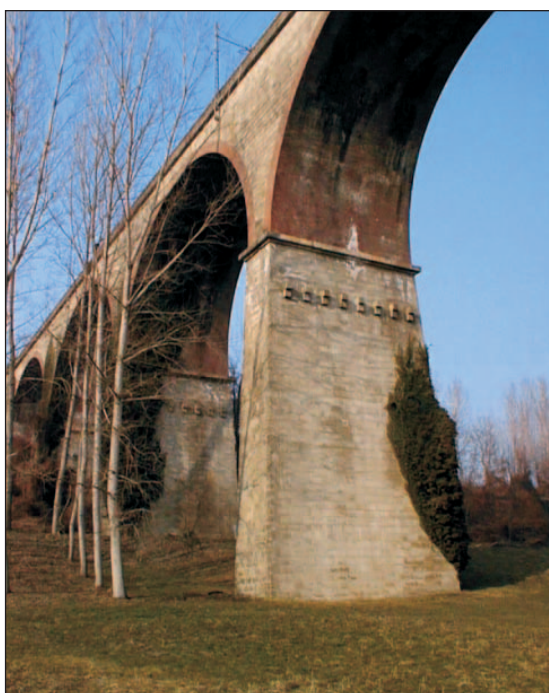
Il progressivo degrado e la crescente richiesta prestazionale cui sono soggetti (incremento dei carichi, della velocità e del volume di traffico) pongono oggi il problema della verifica della loro sicurezza e della previsione della vita residua. La conservazione, infatti, prevale sulla sostituzione integrale delle strutture deteriorate non solo per l'impraticabilità economica di una sostituzione generalizzata implicita nella scala del problema, ma anche per il valore paesaggistico e storico di questi manufatti. I ponti ferroviari in muratura, oltre a connotare il paesaggio europeo rappresentano infatti una delle espressioni dell'ingegneria del XIX secolo, epoca di straordinaria evoluzione della meccanica strutturale.

Le principali problematiche insite nella valutazione della sicurezza di questo tipo di costruzione consistono nella difficoltà di una conoscenza della struttura e dei materiali (mancanza di progetti originali, necessità di prove non distruttive...) e nell'intrinseca complessità di comportamento della costruzione muraria, difficilmente sintetizzabile in uno schema strutturale. In generale, la capacità di sopportare carichi anche molto superiori a quelli previsti in origine dimostra le notevoli risorse resistenti dei ponti in muratura. Tali risorse derivano, da una parte, dalla capacità propria delle strutture murarie di ridistribuire le sollecitazioni nel



Sopra, muratura di riempimento del viadotto sul fiume Gesso della tratta Cuneo-Mondovì, crollato con l'alluvione del 2001

A destra, viadotto ferroviario sul fiume Pesio della tratta Fossano-Ceva (Cn)



caso di mutazioni di carico o danneggiamenti di parti della struttura; dall'altra, dalla presenza di elementi costruttivi (in particolare, timpani e riempimento) che, pur non essendo stati considerati come elementi resistenti nel progetto originario della struttura, ne influenzano il comportamento reale, incrementandone le risorse resistenti ben oltre le previsioni ottenibili riducendone l'effetto a quello stabilizzante del proprio peso.

Quest'ultimo aspetto è significativo perché evidenzia i limiti dei metodi tradizionali per la verifica della sicurezza. Tali metodi, sviluppati con finalità progettuali proprio nell'epoca in cui la maggior parte dei ponti ferro-

viari in muratura fu costruita, sono basati su schemi strutturali molto semplificati e non considerano i contributi di resistenza generati dal complesso della costruzione e dei suoi dettagli costruttivi. Pur consentendo di ottenere risultati a favore della sicurezza, essi comportano una sottostima delle capacità reali del ponte di sopportare i carichi, che si traduce in una sovrastima dei costi e degli interventi necessari all'adeguamento.

Lo sviluppo di metodi di analisi che tengano in conto la specificità dei ponti esistenti e che permettano di considerare le loro risorse effettive è un problema aperto. Il contributo di timpani e riempimento si manifesta infat-

ti in meccanismi resistenti non più riconducibili a schemi bidimensionali, ponendo la necessità di una descrizione tridimensionale del comportamento del corpo murario e degli elementi costruttivi con esso realizzati, ancora lontana dall'essere soddisfatta in modo affidabile.

Alcune risposte a questi problemi potrebbero arrivare nei prossimi anni da un progetto di cooperazione europea, «Masonry arch Bridges - International Research Project on Assessment, Reliability and Maintenance», coordinato dall'UIC - The International Union of Railways e avviato nel 2004. Vi partecipano numerosi Stati membri dell'Unione tra cui l'Italia, dove è attivo dal 2001 anche un programma di ricerca nazionale, «Sicurezza e controllo di ponti in muratura» (coordinato dal professor Luigi Gambarotta dell'Università di Genova), cui partecipano diversi atenei in collaborazione con le Ferrovie dello Stato.

□ CHIARA CALDERINI  
E ANDREA CAVICCHI

## La metà dei ponti europei

In Europa i ponti in muratura sono circa 150.000, e rappresentano oltre il 50% del totale dei ponti del sistema ferroviario europeo. In Italia, le arcate hanno luce generalmente compresa tra 8 e 26 metri, solo in casi isolati superano i 30 m; circa un terzo delle arcate è a tutto sesto (monta/luce=0,5), mentre circa la metà è a sesto ribassato. Sempre in Italia, i ponti ad arcata singola sono il 36% del totale, 8% a due arcate, 19% a tre, 37% a più di tre arcate.

EFFETTO DEL NUOVO CODICE

## Lo sponsor sceglie progettista e impresa

Il contratto di sponsorizzazione è stato inquadrato nell'ambito del diritto privato

SEGUE DA PAG. 1, V COL. stata concepita finora), ma anche attraverso la progettazione o esecuzione dell'intervento. Naturalmente, l'ambito di autonomia dello sponsor è strettamente condizionato dalle esigenze della tutela del bene; il restauro sponsorizzato dovrà comunque essere autorizzato e adeguatamente vigilato da parte dell'amministrazione che potrà, ad esempio, prevedere obblighi di informazione e rendicontazione; di approvazione per stati di avanzamento; di prescrizioni operative in corso d'opera; di sedi collegiali di monitoraggio dell'interven-

to e di soluzione delle problematiche gestionali. La vera novità contenuta nel parere del ministero consiste nell'aver inquadrato il contratto di sponsorizzazione nell'ambito del diritto privato, escludendo in tal modo la necessità di una gara pubblica per l'affidamento dei lavori. La motivazione della scelta ministeriale risiede nella natura eventuale e non programmabile dell'intervento di sponsorizzazione che nasce da un'iniziativa spontanea: modalità che sono incompatibili con le procedure di gara, che postulano un invito a offrire rivolto a un determinato mercato.

Adesso lo sponsor (tranne il caso in cui si tratti di organismo di diritto pubblico) potrà decidere se realizzare direttamente i lavori (eventualità rara, in quanto nella maggior parte dei casi non rientrano nelle attività dello stesso sponsor) o affidarli a imprese da lui scelte. Alla pubblica amministrazione resterà un potere di controllo sull'operato dello sponsor che potrà sfociare nel recesso dal contratto nel caso l'intervento non rispetti i patti o rischi di compromettere il valore del monumento. Quello che sembra strategico a questo punto, anche al fine di evi-

tare contenziosi fonte di pregiudizio alla riuscita degli interventi conservativi, è una definizione puntuale (nella convenzione che la pubblica amministrazione deve sottoscrivere con lo sponsor) dei poteri dell'amministrazione e degli obblighi correlativi dello sponsor e del soggetto a esso collegato nelle attività realizzative, che dovranno comunque sempre prevedere il potere di recesso dell'amministrazione in presenza di difformità realizzative oppure di sopravvenute (e motivate) ragioni di pubblico interesse legate alla tutela del bene.

□ MANUELA SALCE

LETTERA APERTA

## Da stazione Centrale a centro commerciale...

È stato pubblicato ai primi di settembre (e scade il 30 dello stesso mese, mentre questo Giornale va in stampa) il bando per il progetto esecutivo e gli interventi di adeguamento della Stazione Centrale di Milano (unitamente ad altri due bandi analoghi per le stazioni di Porta Nuova a Torino e per la Stazione Centrale a Napoli). Il progetto «Grandi Stazioni» di restyling dell'edificio, sotteso al bando, aveva sollevato già l'anno scorso (in occasione di una prima presentazione del bando, poi annullato) roventi polemiche, ribadite dalla lettera qui di seguito pubblicata.

La trasformazione della stazione Centrale di Milano è stata considerata dal governo un'opera strategica. Pertanto, grazie alla legge obiettivo, il Comune non ha sottoposto il progetto né alla Commissione edilizia né al Consiglio di zona 2, e ha potuto scavalcare le norme del Piano regolatore che impediscono l'apertura di grandi magazzini in stazione; per lo stesso motivo, il CIPE ha di fatto anche ignorato le principali prescrizioni della Soprintendenza ai beni architettonici riguardanti l'edificio. Se Grandi Stazioni ha l'esigenza di recuperare l'investimento (104 milioni di euro), e conta di farlo principalmente attraverso l'affitto degli spazi commerciali, è anche vero che il progetto finora contemplato arrecherà gravi danni all'architettura monumentale dell'edificio. Qualche esempio:

- 1) nella galleria delle carrozze verranno create lunghe asole nelle solette per far passare i nuovi tapis roulants provenienti dal metrò e i taxi saranno portati all'esterno;
- 2) l'attuale salone biglietterie perderà la sua attuale funzione e verrà affittato per manifestazioni;
- 3) nei saloni laterali delle attuali biglietterie, decorati su soffitti e pilastri, verranno creati soppalchi all'altezza di 2,70 m;
- 4) nelle quattro grandi sale al primo piano verranno ricavati soppalchi all'altezza di 3 m; i dipinti di Marcello Nizzoli nella sala d'aspetto spariranno dietro scale e ascensori;
- 5) nella galleria di testa i nuovi tapis roulants dal piano terra bucheranno il pavimento con due grandi rettangoli;
- 6) due grandi balconate affacciate sui treni taglieranno i grandi archi all'altezza di 4 metri: identiche a quelle della stazione Termini, e per nulla trasparenti.

Non basta: in nome di uno sfruttamento commerciale intensivo, i 120 milioni di passeggeri annui che attraversano la stazione saranno penalizzati: basti pensare, ad esempio, che per raggiungere i treni si passerà da un percorso di 180 m a uno di 330 m, e anche altri percorsi si allungheranno, con numerose strettoie; e che la biglietteria verrà spostata quasi sotto al piano binari. Per raggiungerla i passeggeri dovranno seguire un percorso quasi doppio rispetto all'attuale, funzionale però al passaggio tra i nuovi negozi e le vetrine.

Alla stazione Termini a Roma i negozi hanno pochi clienti e si registra un turnover rapidissimo; siamo sicuri che ciò non accadrà anche a Milano? È necessario che l'intervento sia ripensato con una progettazione più rispettosa dell'architettura monumentale di Ulisse Stacchini, con il mantenimento visibile delle sale, con le loro decorazioni, gli affreschi di Nizzoli e Lavagnini e i loro arredi originali, il mantenimento dei percorsi dei passeggeri e dei taxi nella galleria delle carrozze, il restauro delle decorazioni. Si dovrebbe forse fare riferimento - più che ad altri casi di sfruttamento commerciale intensivo - alla New York Grand Central Station, che (in virtù proprio del valore monumentale dell'edificio) è stata recentemente restaurata.

Il 16 dicembre scorso, con Italia Nostra, è stato presentato in merito un ricorso al Tar contro la delibera del CIPE: non è stato ancora discusso.

□ MICHELE SACERDOTI (www.stazionecentrale.org)



## □ Fumata bianca per l'Unité d'habitation

Sabato 11 settembre, il giorno successivo all'incendio di due appartamenti, sul tetto-terrazza della Unité d'habitation di Le Corbusier a Marsiglia è stata apposta la targa di «Patrimoine xxème siècle». Istituita in Francia nel 2001, la targa permette di segnalare le architetture del XX secolo di interesse patrimoniale riconosciuto. Si completa così il processo di salvaguardia dell'edificio avviato con vincoli del 1986 e del 1995 che ne tutelano facciate, terrazza, spazio dei pilotis, parti comuni, e due appartamenti. Nel 2004 la Francia ha inoltre avviato, in cooperazione con sei altre nazioni, la preparazione di un dossier di nomina tematica dell'insieme dell'opera costruita di Le Corbusier nella lista mondiale dell'Unesco.