

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. - 19 aprile 2015



EXPO 2015

Sole 24 Ore 19/04/15 P. 13 Expo, a dieci giorni dal via c'è il nodo viabilità Sara Monaci 1

PROSPETTIVE ARCHITETTONICHE

Sole 24 Ore - Domenica 19/04/15 P. 36 Come gli architetti vinsero la guerra Guido Beltramini 3

Reportage. Criticità sull'accesso al sito dell'esposizione - A rischio ingorghi la Zara-Expo e la Rho-Monza

Expo, a dieci giorni dal via c'è il nodo viabilità

Sara Monaci
MILANO

■ A dieci giorni dall'apertura di Expo, si registrano ottimismo da un lato e preoccupazioni dall'altro. Al primo versante appartengono le dichiarazioni del premier Matteo Renzi, di Raffaele Cantone (presidente dell'Anac, autorità nazionale anticorruzione) e del commissario unico Giuseppe Sala, rilasciate a Pompei, durante la visita per la manifestazione "Italia 2015, l'Italia nell'anno dell'Expo".

Al secondo versante, invece, fanno riferimento le previsioni realistiche sul traffico in città e sull'accessibilità al sito.

Partiamo dal secondo fronte. A questo punto si può dire che, se si avvereranno le previsioni di 20 milioni di visitatori, l'accessibilità in auto al sito di Rho sarà un vero caos. E un grande problema per la città. Non è un caso che il commissario unico dell'evento, Giuseppe Sala, dica già da un pezzo che all'Expo sarà meglio arrivarci in metro.

I problemi hanno due nomi: la Zara-Expo e la Rho-Monza, la prima sotto la responsabilità del Comune di Milano (tramite la controllata Metropolitana milanese, che ne è la stazione appaltante); la seconda sotto la responsabilità della società Serravalle (di proprietà prima della Provincia di Milano e ora, da qualche mese, in mano alla Regione Lombardia).

La Zara-Expo (il cui progetto costa 110 milioni) dalla fine del 2014 vive un'odissea, con un'azienda interdetta dalla prefettura per connessioni con la 'ndrangheta,

poi messa in stato fallimentare e infine sostituita solo a febbraio. Neifatti si sono persi almeno 2 mesi di lavoro fatali, perché si sono accumulati ad altri ritardi.

La Rho Monza, lungamente avversata dai comitati cittadini, doveva invece essere pronta da tempo. Se ne parla da anni, manemmeno la società Serravalle ha davvero investito risorse nei cantieri: mancano ancora all'appello i 250 milioni necessari. Si era pensato a un bond per i nuovi investimenti ma tutto fermo. Il risultato è la realizzazione di uno stralcio-bis della Rho-Monza, ovvero lo stralcio di uno stralcio: meno di un quarto del totale.

La Zara Expo servirà gli utenti della città: da via Eritrea, nella parte a Nord di Milano, arriva nell'area Nord Ovest della città. E fino a qui, nel tratto del lotto 1A, tutto a posto. Le difficoltà arrivano quando ci si trova nei pressi di via Stephenson. Già adesso le code si formano facilmente a ogni semaforo, ancora prima di imboccarla; quando poi si riesce ad entrare - per ora senza una segnaletica chiara - si inizia a guidare in una strada stretta e in curva, da percorrere con cautela. Figuriamoci quando ci sarà l'Expo.

Continuiamo a guidare. Il passaggio è poco edificante: lungo i lati spuntano capannoni abbandonati e edifici cadenti. C'è un primo sottopasso che sembra pronto e che, dicono anche gli operai, il primo maggio sarà aperto. Ma il bello deve ancora venire. Il secondo sottopasso, il famoso lotto 1B (area triboniano), non ci sarà per l'inaugurazione dell'evento universale.

Non un dettaglio, perché grazie a questo passaggio i visitatori sarebbero arrivati direttamente a Cascina Merlata, il centro urbanistico vicino al varco a Sud del sito espositivo, e da cui parte una passerella diretta ai padiglioni.

Il sottopasso del lotto 1B, dice la stazione appaltante, sarà pronta a luglio. Ma parlando ieri con gli operai e i capo cantieri si ha l'impressione che non ci siano direttive chiare: «Ci dicono di finire a luglio ma al tempo stesso di fermare i lavori durante l'Expo, dal primo di maggio. Boh». Pochi gli operai impegnati a lavorare, molti fermi a il-

OTTIMISMO ISTITUZIONALE

Il premier Renzi da Pompei: «Opportunità unica per il Paese». Sala: «Quasi tutto pronto». Cantone: «Al via nel modo migliore»

ti, tra le ore 11 e le 12. Potrebbe trattarsi di una pausa pranzo. Ma la sensazione è che non venga più ritenuta una priorità.

Proseguiamo dunque lungo la strada alternativa, a fianco dei cantieri del sottopasso. Una strada stretta, tra ringhiere e cemento, ma che, dicono nel Comune di Milano, «verrà certamente aperta, con due corsie, il 26 aprile». A percorrerla già in un giorno senza traffico si capisce subito che durante un evento internazionale si rischia di rimanere bloccati per ore. Peraltro dentro una periferia urbana trascurata,

per cui sarà necessario intervenire con opere di "camouflage" in tempi rapidi. Insomma, c'è da augurarsi che le autorità (italiane e non) non siano costrette a passare di qui.

Ma se proprio si è scelto questa via, ecco che alla fine troviamo finalmente un bel ponte, già pronto e imponente, che condurrà alla porta Est del sito, la porta Roserio. Questa è l'entrata più vicina all'area di rappresentanza italiana, col Padiglione e il Palazzo Italia. Attenzione però: l'accesso e il parcheggio (con i suoi 5 mila posti) è concesso solo agli autorizzati. Ovvero: taxie autobus che scaricano visitatori e poi vanno a parcheggiare altrove. Le auto private non sono ammesse. Per ora nessuna segnaletica lo spiega, ma in questi giorni è probabile che si cercherà di farlo sapere.

Si torna indietro dunque. E a questo punto si tenta di raggiungere il parcheggio più vicino al sito aperto al pubblico, quello della Fiera di Milano, vicina alla passerella Sud di Cascina Merlata. Poi da lì c'è una navetta per andare tra i padiglioni, o ci si incammina a piedi per un paio di chilometri.

Per arrivare diretti alla passerella Sud conviene dunque prendere via Gallaratese, dove c'è uno svincolo appena realizzato (e c'è da immaginare e sperare che i cantieri siano del tutto terminati nel giro di dieci giorni). Anche qui lo scenario è piuttosto semplificato: il centro urbanistico si riduce per ora a qualche grattacielo colorato. Ma tant'è. Da qui almeno si riesce ad arrivare. Anche per chi esce dalla A4, grazie ad uno svincolo recentemente co-





Lavoro in corso. La strada alternativa al sottopasso della Zara-Expo. Si vedono sullo sfondo i cantieri interrotti e capannoni abbandonati. La strada transennata verrà aperta il 26 aprile per permettere una viabilità transitoria verso la porta Est del sito espositivo



Premier. Matteo Renzi durante l'intervento a Pompei

struito (lo "stralcio gamma").

Non è facile la viabilità nemmeno per chi arriva da Malpensa. Da lì si dovrà prendere un tratto della Rho-Monza, una strada a due corsie per senso di marcia, che doveva essere migliorata ma nei fatti è rimasta al palo. Ampliata solo l'area dello svincolo di Baranzate, per circa 2 chilometri. Per il resto si vedono i cantieri e si guida sulla vecchia strada. Però almeno si arriva al parcheggio di Arese, aperto a tutti, da dove partiranno poi delle navette. E se va tutto bene ci vorrà una mezzora per arrivare alla porta Est di Roserio.

Consiglio: meglio scegliere la metro, per chi arriva dalla città. Si arriva alla porta Fiorenza, ad Ovest. Si fa prima e si evita di vedere cantieri e periferie trasandate.

Tornando all'ottimismo, da Pompei, il premier Renzi ha sottolineato «l'importanza della cultura per il Paese», facendo un parallelo sulla valenza strategica del sito archeologico e di Expo e definendo quest'ultimo «non un ristorante, né una fiera, ma un'opportunità unica». Il commissario Giuseppe Sala assicura che «i padiglioni in ritardo sono veramente pochissimi. Siamo vicini a preparare quasi tutto». Mentre il presidente Anac, Raffaele Cantone, ricorda che «un anno fa sembrava che al 1° maggio saremmo arrivati senza Expo o chiedendo un rinvio. Non è successo e mi sembra un risultato significativo. Expo si farà nel modo migliore possibile». Sempre a margine della visita a Pompei il ministro della Cultura Franceschini ha annunciato il vertice dei ministri della cultura delle nazioni presenti a Expo, dal 31 luglio all'1 agosto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ROMA

Come gli architetti vinsero la guerra

Una mostra al Maxxi rivela che il periodo bellico dal 1939 al 1945 fu decisivo per la disciplina architettonica: attivò pratiche, politiche e tecnologie che cambiarono la professione

di Guido Beltramini

C'era una "macchia bianca" al centro dell'indice dei volumi sull'architettura del Novecento. Fra il 1939 e il 1945 si riteneva fosse successo poco o nulla, con i progettisti impegnati a sopravvivere al fronte e la guerra come un'apnea durata sei anni.

Oggi sappiamo che non fu per nulla così, ma che la Seconda Guerra Mondiale fu un periodo decisivo per l'architettura del Novecento, un incubatore o meglio un detonatore di pratiche, politiche e tecnologie che cambiarono per sempre lo scenario della professione.

In primo luogo lo sforzo bellico impose agli architetti un salto di scala organizzativo per riuscire a progettare e realizzare enormi edifici in tempi rapidi. Il Pentagono fu costruito fra il 1941 e il 1943 con l'idea di raccogliere sotto un unico tetto l'intera burocrazia militare, con ventisei chilometri di corridoi grazie ai quali, tuttavia, nessuno spostamento fra un ufficio e l'altro durò più di sette minuti. Albert Kahn costruì la fabbrica della Dodge a Chicago, grande come l'intera downtown Manhattan. Lo studio Som (Skidmore, Owings & Merrill) progettò «Atom City», il complesso dove si costruì la bomba atomica ad Oak Ridge nel Tennessee, dove lavoravano settantacinquemila persone. I tedeschi costruirono Peenemunde sul Mar Baltico, dove

si realizzavano e testavano i missili balistici V1 e V2. Fino all'orrore della pianificazione di Auschwitz, che divenne una città industriale dove arrivarono a essere impiegati centotrentacinquemila lavoratori, e che ospitò il campo di sterminio di Birkenau, dove furono uccise un milione e centomila persone. In tutti i casi la progettazione di questi giganteschi complessi portò gli architetti a una organizzazione logistica degli organigrammi che fu il modello dei megastudi a scala globale del dopoguerra.

Allo stesso modo le tecniche della propaganda bellica, a stampa e per i cinegiornali, furono le premesse per i Mad Men dei decenni successivi, mentre nacquero le *situation rooms* e si svilupparono le tecniche di *visual data*. Nell'aula del processo di Norimberga furono per la prima volta ammesse come prove le immagini filmate, realizzate espressamente dalla Presentation Branch, e la stessa sala fu progettata tenendo conto delle necessità delle proiezioni. Main architettura la guerra significò anche sviluppo della prefabbricazione, studio di nuovi materiali, progettazione di strutture modulari.

L'affresco di questo scenario fino a oggi inedito, insieme potente e minuto, è il frutto di un eccezionale lavoro di ricerca sviluppato in anni da Jean-Louis Cohen, professore all'Institute of Fine Arts della New York University. È facile prevedere che avrà effetti tellurici sulla storiografia dell'architettura del Novecento. Cohen, capace di parlare correntemente sei o sette lingue – fra le quali un ottimo russo – ha costruito un progetto storico in una prospettiva per nulla eurocentrica ma capace di guardare ai teatri di guerra di quattro continenti, dominando una bibliografia poliglotta.

L'esito è un fondamentale volume e una mostra Architettura in uniforme. Progettare e costruire durante la Seconda Guerra Mondiale, che si è aperta al Canadian Centre for architecture di Montreal, per poi essere presentata alla Cité de l'Architecture et du patrimoine di Parigi, e approdare – integrata con materiali inediti – al Maxxi di Roma dove si potrà visitare fino al 3 maggio 2015.

È una mostra da non perdere. Accoglie i visitatori con i nuovi prodotti del tempo di guerra – dalla jeep ai materiali dell'autarchia italiana, sino ai compensati di legno curvati a caldo per divenire

re tutori di fratture, concepiti da Charles Eames che li usava per le sue famose poltrone. Documenta le difese del patrimonio monumentale delle città, per la prima volta teatro di distruzioni belliche sistematiche. Introduce alle tecniche del *camouflage*, dove le leggi delle arti visive sono impiegate per rendere invisibili dall'alto impianti industriali, nodi infrastrutturali, persino città (moderna "magia", secondo Salvador Dalí). Presenta la progettazione delle strutture di difesa e dei bunker antiaerei dalla Germania al Giappone, dall'Italia alla Gran Bretagna, dove si preferirono a lungo quelli individuali nel timore della concentrazione di grande folle, e su cui si misurarono strutturisti poi divenuti famosi come Ove Arup. E ci porta al dopoguerra, e non solo per il riuso e riciclo di materiali – dall'alluminio alla plastica – ma per la concezione di nuove città e di una nuova società uscite dalle macerie della guerra. Molti sono i documenti presentati per la

prima volta nell'edizione italiana della mostra, dai quaderni di schizzi di Ludovico Quaroni prigioniero degli inglesi sull'Himalaya, alle città militari di nuova fondazione di Luigi Cosenza.

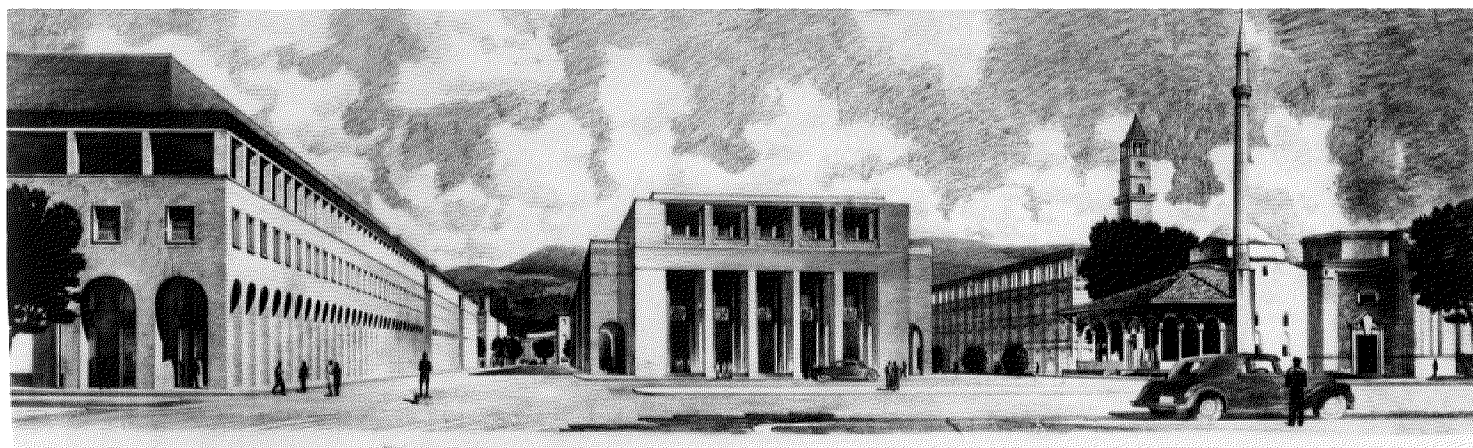
Tutta la mostra è permeata da una riflessione profonda e tragica, quella della scelta etica: che parte scelsero gli architetti di fronte alla guerra e al male assoluto? Birkenau – ricorda Cohen che ha tragici ricordi familiari legati a quel luogo – fu disegnato da un architetto allievo del Bauhaus, Fritz Ertl, che razionalizzò gli spazi dello sterminio. Ernst Neufert, autore del più diffuso manuale di architettura del Novecento, era un fervente nazista, e lavorò al fianco di Albert Speer, il criminale di guerra che diede un volto monumentale alle folle hitleriane. Nella mostra, di fronte a loro – come i giudici nell'aula di Norimberga seduti davanti ai criminali nazisti – si stagliano le figure di chi il male lo ha combattuto, da Szymon Syrkus, grande architetto polacco che soprav-



visse lavorando come progettista ad Auschwitz, a Lodovico Belgiojoso, che prese parte alla resistenza, a Bruno Zevi che si fece paracadutare con le truppe americane sugli Appennini. L'implacabile occhio di Cohen scruta anche la linea grigia, e coglie il celebre architetto espressionista Erich Mendelsohn mentre costruisce, in grandezza naturale e con i materiali originali, case tedesche e giapponesi nel deserto dello Utah, per testare dal vero le capacità letali del napalm. Tutto ciò fa riflettere oggi, quando in epoca di star system architettonico non sembra molto di moda porsi troppe domande sull'etica della professione, su quanto sia lecito dare un volto alle aspirazioni di un autocrate o ad un potere assoluto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Architetture in uniforme. Progettare e costruire durante la seconda guerra mondiale, Roma, Maxxi, fino al 3 maggio



ARCHITETTURE D'OCCUPAZIONE | Gherardo Bosio, «Piano Regolatore di Tirana», Albania 1939-1940. Sistemazione di piazza Skanderberg