

MANUEL ORAZI

■ Il Russell Industrial Center è un ex impianto automobilistico come ce ne sono tanti a Detroit, la Motown dove la presenza dell'auto si avverte fin nei nomi di chi vi è nato come Francis Ford Coppola, figlio di un flautista del concerto radiofonico settimanale "The Ford Sunday Evening Hour". Ecco perché la storia del Ric, inaugurato esattamente cento anni or sono, riflette l'evoluzione della fabbrica fino ai giorni nostri. Progettato per un'impresa dell'indotto automobilistico dall'immigrato tedesco Albert Kahn, architetto prediletto da Henry Ford, l'edificio è in cemento armato e a grandi vetrate. Dopo varie vicende e cambi di destinazione, il Ric è stato abbandonato e infine nel 2003 trasformato in collettore per studi di artisti, artigiani, *maker* e piccole imprese, diventando in fretta il modello di rinnovamento urbano per tutte le altre città della *rust belt* nordamericana, tanto che proprio al Ric hanno girato molte scene del kolossal *Batman v Superman. Dawn of Justice*. Anche per questo proprio Detroit sarà il caso studio alla base del padiglione Usa curato da Cynthia Davidson e Monica Ponce de Leon alla prossima 15. Mo-

**Inaugurato esattamente un secolo fa, oggi il Ric, nella Motown arrugginita dalla crisi, è diventato collettore per studi di artisti, piccole e medie imprese, artigiani**

stra Internazionale di Architettura alla Biennale di Venezia che apre a maggio, dall'eloquente titolo "The Architectural Imagination".

Grazie alla crisi la città è diventata infatti il terreno di sperimentazione per una nuova generazione di "pionieri urbani" che grazie a internet si installano nelle vecchie fabbriche di downtown o midtown. «Oggi Detroit è il racconto di due città», ha dichiarato di recente Edsel Ford II, pronipote del fondatore e filantropo. L'immagine del degrado urbano è ancora innegabile, ma si comincia a vedere anche una emozionante e fiorente metropoli a downtown. È la Detroit che conosco, la stessa che si deve alzare in piedi e aiutare la Detroit che è nei guai».

Succede perché il mondo della produzione oggi non ha più bisogno di manovali o metalmeccanici dei tempi andati. Ha esigenze diverse: la manifattura adesso opera a scale molto differenti; quelle più piccole, come la moda o l'artigianato, possono benissimo convivere suddividendo gli spazi enormi pensati per le produzioni del secolo scorso, ora del tutto sovradimensionati, col grande pregio di non essere più un peso ambientale per la comunità. E Detroit rappresenta il paradigma di questo fenomeno del ritorno delle fabbriche nelle città: non più stabilimenti inquinanti, assordanti e alienanti, ma spazi ibridi, sostenibili ed ecologici, che riportano la manifattura al centro.

«Trovo frustrante che ancora molti sindaci pensano che nulla viene più fatto nelle città. Ci sono migliaia di aziende a New York, centinaia a Chicago e Detroit», osserva Nina Rappaport, storica dell'architettura e curatrice newyorchese, che del nuovo movimento centripeto delle fabbriche si occupa da anni. E porta esempi concreti, come il Navy Yard Industrial Park a Brooklyn, un ex cantiere navale divenuto sede di imprese di mobili, lampade e irrigatori antincendio.

Nel suo ultimo libro, *Vertical Urban Factory* (Actar, 480 pp., 59 euro), in uscita in questi giorni, Rappaport analizza lo spazio della pro-

duzione, le sue tecnologie e l'impatto urbano dalla prima rivoluzione industriale a oggi. E passando in rassegna i fattori economici, sociali e politici che hanno condizionato il paesaggio industriale contemporaneo, inquadra le tipologie delle nuove fabbriche urbane in quattro categorie. C'è innanzitutto la fabbrica trasparente, dov'è possibile vedere la produzione, i consumatori possono frequentarla, in un'esperienza coinvolgente. Succede per esempio a Dresda, dove si può assistere al montaggio automatizzato dei componenti automobilistici semplicemente passeggiando lungo il marciapiede accanto allo stabilimento (vedi box nella pagina accanto).

C'è poi la fabbrica sostenibile, più pulita ed ecologica, dove manifatture volte al riciclaggio di materiali possono tornare a occupare il suolo urbano favorendo sinergie con altre attività in termini di produzione di energia pulita. Oppure gli impianti verticali, come quelli di Hong Kong e New York, incubatori spesso sostenuti da fondi pubblici per creare un insieme flessibile di officine hi-tech e manifatture open source dove i designer producono prototipi in tempi impensabili fino a pochi anni fa. Infine, ci sono le aziende "neo-cottage", cioè grandi quanto una casetta grazie al restringimento delle macchine come le stampanti 3D, che stanno tranquillamente sul nostro tavolo della

# la fabbrica torna nel centro della città



**DESIGN** Il lampadario che si allarga e si rimpicciolisce in base ai suoni dell'ambiente circostante, prodotto dal New Lab, una coop che lavora nel Brooklyn Navy Yard di New York

## mostre e congressi dentro lo stabilimento

■ Il bolognese Mast (l'acronimo sta per Manifattura di Arti, Sperimentazione e Tecnologia), è un centro espositivo e congressi integrato all'interno dello stabilimento di packaging GD adiacente, dove si lavora prevalentemente nel settore del tabacco.

La proprietaria Isabella Segnoli ha indetto un concorso nel 2005, che è stato vinto dallo studio romano Labics, e l'edificio, ripensato, è stato poi inaugurato nel 2013, alla presenza dell'allora presidente del consiglio Enrico Letta, nell'area prima occupata da una ex centrale Enel. Posto al centro del popolare quartiere Reno, finora ha ospitato quattro mostre di fotografia industriale: "I mondi dell'industria"; "Mondi industriali"; "Capitale umano nell'industria"; "The



**BOLOGNA** Uno scatto dall'interno del Mast

MARTINO LOMBEZZI/CONTRASTO

Factory Photographs", con 111 fotografie scattate da David Lynch.

E ogniqualvolta si tengono una conferenza oppure il vernissage di una mostra di fotografia industriale, il rinfresco viene servito all'interno di una delle due mense dei dipenden-

ti: niente a che vedere quindi con i musei o le fondazioni private classiche, ma una vera ibridazione, un'integrazione degli spazi voluta. Allo stesso modo, il nido per l'infanzia interno ai dipendenti è aperto anche all'utilizzo da parte degli abitanti del quartiere.

## candele e murales al posto delle scocche

■ Il Russell Industrial Center è stato costruito per volere dell'imprenditore automobilistico John W. Murray fra il 1915 e il 1916 a Detroit, su progetto di Albert Kahn. Figlio di un rabbino tedesco emigrato nella città quando aveva 11 anni, Kahn diventerà lo specialista americano di architettura industriale, grazie anche al lungo sodalizio professionale con l'azienda di Henry Ford.

Nonostante questi fosse un fervente antisemita (il suo libro *The International Jew. The World's Foremost Problem* del 1920 ispirò *Mein Kampf* di Hitler del 1925), a Kahn furono commissionati decine di progetti di fabbriche Ford, come lo stabilimento di Highland Park del 1922, oggi monumento nazionale oltre alla casa del figlio del fondatore, Edsel.



**DETROIT** Il murale sulla parete dell'ex impianto

RUSSELL INDUSTRIAL CENTER

Nel 1938 lo studio Kahn arrivò a disegnare circa il 20% di tutte le fabbriche americane, essendo diventato l'araldo dell'organizzazione fordista in senso spaziale. Dopo alcuni anni di abbandono nel 2003 il Ric è stato rilevato per un milione di dollari dalla Boydell

Development Company che lo ha suddiviso in loft, studio e opifici di vario tipo, che vi producono dalle candele fino alle canne d'organo. Sull'edificio n. 2 l'artista Kobie Solomon ha dipinto nel 2010 un enorme graffito, chiamato *la Chimera di Detroit*.

## Urbanistica | La fuga delle industrie verso periferie sempre più remote è finita. Dalla capitale dell'auto Detroit a Dresda, la manifattura pulita rifiorisce nelle cinture metropolitane. Spesso in luoghi ibridi dove convive con i loftaroli protagonisti della gentrificazione



PIOTR REDLINSKI / THE NEW YORK TIMES / CONTRASTO

operai nelle memorabili fotografie in bianco e nero di Albert Renger-Patzsch in Germania, di Aleksander Rodchenko in Urss o di Walker Evans negli Stati Uniti. E sono tanto lontani i *Tempi moderni* dell'alienazione fordista di Charlie Chaplin e dell'*Arbeiter* di Ernst Jünger, quanto quelli moderni o tardo-moderni de *Il fabbricane* di Giovanni Testori (1961) e de *La classe operaia va in paradiso* (1972) di Elio Petri. Dalla fine degli anni Settanta, finita la spinta propulsiva della modernizzazione forzata dal secolo breve, tutte le più grandi città del mondo, non solo occidentali, avevano visto la fuga delle industrie e degli stabilimenti verso periferie sempre più remote, fino alla delocalizzazione in Cina, India, Messico lasciando enormi edifici vuoti in pieno centro come il Lingotto a Torino, gli stabilimenti Breda e Pirelli alla milanese Bicocca o i cantieri Ducrot alla Zisa di Palermo, che le amministrazioni locali anno impiegato decenni a riutilizzare.

In epoca postmoderna abbiamo assistito dovunque alla riconversione in quartieri residenziali di grandi stabilimenti o aree industriali dismessi, praterie di caccia dei cosiddetti "loftaroli", bracci armati della *gentrification* in quanto rivenditori di loft, tipologie di appartamenti spartani nati come incubatori per artisti o musicisti squattrinati e finiti come residenze esclusive per la creative class globale. Nei sobborghi newyorchesi di Williamsburg e Brooklyn, ma anche a Bilbao, Londra o persino Pechino che dalla metà degli anni Novanta ha visto nascere la fortuna del distretto 798 di gallerie e residenze di lusso per artisti, oggi divenuta meta turistica secondo un'evoluzione in gran parte programmata dalla mano salda del Partito Comunista Cinese.

Nel nuovo secolo, invece, sta accadendo il contrario e anzi le nuove fabbriche urbane possono essere i motori di una rivalorizzazione urbana. «Le fabbriche possono convivere nelle città perché sono più pulite ed ecologiche. Non abbiamo più bisogno di stabilimenti a grande scala come eravamo abituati un tempo, per cui gli spazi di lavoro possono essere suddivisi e favorire nuove simbiosi industriali» aggiunge Rappaport. «La maggior parte delle fabbriche nelle città sono impianti di assemblaggio e non hanno più ciminiere asfissianti».

Già oggi alcune marche di abbigliamento di massa di Los Angeles o produttori di tecnologia a basso costo come la Normal di New York non producono in Asia, ma sono tornate dentro le città, sfruttando così la

possibilità di avere al contempo una vetrina. «È ormai un dato generalizzato, infatti, che i luoghi di produzione coincidano con i punti vendita diretta. Anche perché molte manifatture di ultima generazione sono in grado di personalizzare su misura i singoli prodotti

**Alcuni brand come il newyorkese Normal hanno capito che il luogo di produzione può essere al contempo una vetrina attraverso cui mostrarsi al pubblico**

direttamente sul posto, in pochi minuti», prosegue la storica dell'architettura.

Un altro fattore fondamentale per il ritorno della fabbrica in città è naturalmente la tecnologia, che permette di ridurre al minimo anche l'inquinamento acustico oltre acustico, oltre a quello ambientale.

E sono numerosi i vantaggi del ritorno delle fabbriche in città anche sotto il profilo economico: tutto questo sommato all'inarrestabile concentrazione della popolazione mondiale nelle aree urbane, lascia intravedere un rigoglioso futuro per il manifatturiero, dato invece per spacciato da alcuni economisti. Persino l'Unione Europea, già dalla fine del 2013, ha varato l'Industrial Compact, il documento cardine della politica industriale continentale, che di qui al 2020 si prefigge un obiettivo ambizioso: accompagnare e promuovere il manifatturiero affinché arrivi a generare il 20% del Pil entro quell'anno (ad oggi rappresenta circa il 15%).

Le ripercussioni sull'Italia non potrebbero che essere positive, vista la sua tradizionale vocazione. Grazie a questa disumanizzazione della fabbrica, ovvero l'impiego di tecnologia green e robot, la fabbrica - paradossalmente - si riumanizza, e riprende possesso della città. Al punto che gli operai stessi si trovano a essere protagonisti di una nuova mutazione antropologica: mettendosi in grisaglia e magari comprando ogni mattina il *Times* o *Le Figaro*.

## il processo produttivo è uno spettacolo

■ La Gläserne Manufaktur di Dresda è meglio nota come "la fabbrica trasparente", un impianto Volkswagen del 2002 progettato da Gunter Henn all'angolo del Großer Garten, il parco cittadino: l'edificio si distingue soprattutto per il suo silo circolare, interamente vetrato, in cui vengono alloggiato, a raggiera, le autovetture.

È possibile assistere al montaggio completamente automatizzato dei componenti automobilistici anche dall'esterno, semplicemente passeggiando lungo il marciapiedi attiguo. E sono, in ogni caso, molte le possibilità di una visita interna allo stabilimento: per esempio nel global theater, dove i visitatori possono vedere spettacoli educativi; o negli spazi verdi interni, dove si organizzano enormi picnic collettivi (pur essendo l'edificio dotato di un ristorante e bistrot).



DRESDA La fabbrica trasparente

LAIF / CONTRASTO

È inoltre sempre attivo il centro di test drive virtuale delle auto che vengono lì prodotte, attraverso uno schermo grande come quello di un cinema. Trovandosi al centro della città barocca, all'interno della fabbrica vengono ospitati spesso convegni e

programmi culturali del canale tedesco *Zdf* come il *Das philosophische Quartett* o anche concerti come quello organizzato per il settantesimo compleanno del maestro Rudolf Buchbinder, registrato fra le scocche sospese delle vetture.

## l'ufficio per l'impiego nel cantiere navale

■ Il Brooklyn Navy Yard, a New York, viene fatto edificare nel 1801 dal presidente John Adams per costruire navi e vascelli militari a protezione del commercio della giovane nazione americana.

In questo cantiere vedono la luce navi celebri come la *Uss Arizona*, affondata in seguito dai giapponesi a Pearl Harbor nel 1941.

Durante la Seconda guerra mondiale i cantieri raddoppiano la loro dimensione per produrre portaerei e navi di stazza sempre maggiore; poi, il declino fino alla chiusura definitiva nel 1966. La diversificazione di quegli spazi prende avvio negli anni Ottanta, fino alla crescita rinnovata del nuovo secolo, che ha visto dal 2010 la costruzione di nuovi edifici, orti urbani, piste ciclabili, impianti di energia rinnovabile e



NEW YORK Gli Steiner Studios al Brooklyn Navy Yard

CONTRASTO

altre strutture al suo interno. Merito anche e soprattutto della proliferazione di piccole aziende green, dell'apertura di un recentissimo centro per l'impiego e di una consistente serie di incentivi fiscali per chi decide di trasferirvi la propria attività. Attualmente conta 330 affittuari per

un totale di circa 7 mila lavoratori. La struttura è accessibile ventiquattr'ore su ventiquattro.

Due anni fa lo U.S. Department of the Interior's National Park Service ha aggiunto il parco industriale del Brooklyn Navy Yard alla lista del National Register of Historic Places.

## l'edificio del biomedicale che respira

■ La fabbrica respirante progettata nel 2009 da Takashi Yamaguchi a Osaka, in Giappone, è l'estensione di un edificio industriale precedentemente esistente dove soggi i producono strumenti ed equipaggiamenti sperimentali a scopo medicale. Posto in prossimità del cavalcavia dell'autostrada che collega la città a Kyoto, la fabbrica respirante si trova nel cuore dell'agglomerato urbano. L'edificio è composto da ambienti di diversa scala, piccola, media e grande, alternati su quattro livelli; alcuni punti sono occupati solo da grandi spazi verticali vuoti, fessure verticali simili alle trombe delle scale: uniscono reception, sale riunioni, stanze delle produzioni, magazzini e residenze, e in questo modo facilitano la circolazione interna dell'aria e il suo ricambio naturale. Da



OSAKA La struttura progettata da Takashi Yamaguchi

qui nasce, appunto, l'aggettivo "respirante" che viene attribuito alla struttura. L'edificio, inoltre, è interamente ricoperto da una speciale membrana di pannelli d'alluminio grigio riflettente: in questo modo tutte gli altri palazzi circostanti si riflettono disordinatamente sulla fabbrica,

creando così un legame indiretto fra essa e il suo contesto. Yamaguchi, ennesimo alliere del minimalismo giapponese, ha già ricevuto diversi riconoscimenti, anche in Italia, come il Premio internazionale d'architettura Barbara Capocchin di Padova.