

## **Aree dismesse: il caso dell'area nord-est a Crema**

*“Al centro di Fedora, metropoli di pietra grigia, sta un palazzo di metallo con una sfera di vetro in ogni stanza. Guardando dentro ogni sfera si vede una città azzurra che è il modello di un'altra Fedora. Sono le forme che la città avrebbe potuto prendere se non fosse, per una ragione o per l'altra, diventata come oggi la vediamo. In ogni epoca qualcuno, guardando Fedora qual era, aveva immaginato il modo di farne la città ideale, ma mentre costruiva il suo modello in miniatura già Fedora non era più la stessa di prima, e quello che fino a ieri era stato un suo possibile futuro ormai era solo un giocattolo in una sfera di vetro.”*

*Italo Calvino, Città invisibili*

## Introduzione

La città di Crema è testimone, attraverso le sue riconoscibili parti, dello sviluppo e del cambiamento della società. Una città rispecchia sempre la società che la abita o che l'ha abitata e anche a Crema troviamo testimonianze delle diverse epoche che l'hanno attraversata e delle differenti concezioni urbanistiche e dell'abitare, come approfondito nei capitoli precedenti.

In questo capitolo avremo la possibilità di viaggiare attraverso le *città possibili*, immaginate da tre diversi gruppi di giovani architetti, che si sono concentrati sui possibili sviluppi dell'area nord-est della città durante la stesura della tesi di laurea. L'elaborazione della tesi di laurea ha permesso ai tre gruppi di laureandi di immaginare l'evoluzione di parte della città di Crema senza i vincoli dettati dal mondo del lavoro ma solo in base alle necessità percepite e ad una visione di città ideale.

L'area nord-est della città, più conosciuta come area Ex-Olivetti e Ferriera, è una grande area dismessa, in stato di degrado, testimone di un fiorente sviluppo industriale della città di un tempo. L'area è strategica per la città di Crema, situata tra il nucleo storico e il quartiere di S.Maria ed attraversata da due importanti infrastrutture, la linea ferroviaria e il canale Vacchelli. Nonostante le aree dismesse in città siano molteplici (Ex Bosch, Ex Boschioli, Ex Fiat, Grimeca ecc) questa ha sempre destato particolare attenzione, sia per la sua posizione che per la sua storia. La memoria storica dei cremaschi rispetto a questo luogo è ancora molto radicata, si sente tuttora parlare de "le macchinette" dai cremaschi più anziani, poiché questo è il luogo dove molti di essi hanno avuto opportunità lavorative nel contesto di sviluppo industriale e di speranza cui sono stati partecipi.

L'area nord-est ha delle peculiarità che la rendono unica nel territorio cremasco. Innanzitutto la sua posizione come già detto è centrale ed è a tutti gli effetti un'area filtro tra il centro storico e il quartiere di S.Maria della Croce; è un'area inoltre caratterizzata dal passaggio del Canale Vacchelli e dalla ferrovia. La presenza della linea ferroviaria è sempre stata problematica poiché divide l'area oggetto di studio e il quartiere di S. Maria dal centro della città. La riqualificazione dell'area nord-est è infatti sempre stata legata alla risoluzione dell'annoso problema del superamento veicolare della barriera ferroviaria nell'intento di unire le due parti della città.

La rigenerazione urbana di questa parte di città darebbe un nuovo volto all'intera città, creando una nuova centralità che, con un mix funzionale auspicato anche dallo strumento urbanistico vigente (PGT) e la progettazione di nuovi spazi pubblici e verdi, dovrebbe creare un dialogo tra la città costruita il parco del Moso e il Serio, a mio avviso anche attraverso al riqualificazione dell'asse del Canale Vacchelli.

Nella logica di *ricostruire sul costruito*, andando quindi verso il concetto di zero consumo di suolo che caratterizza il dibattito urbanistico odierno ed è oggetto di recente legislazione regionale, rigenerare edifici e spazi con nuove funzioni e nuovi progetti è la strada da percorrere per dare vita a nuovi scenari di *trasformazione della città nella città*, preservando il suolo definito come bene primario finito e non rinnovabile. Importante però è evitare di cancellare la memoria di questi luoghi, come è avvenuto in passato in altre parti della città (Linificio, Pastificio Zucchi, Pan electric ecc).

Non voglio demonizzare la totale demolizione e ricostruzione, ma è importante rendersi conto che nel caso dell'area nord-est di Crema è fondamentale mantenere la memoria del luogo e preservarne le caratteristiche architettoniche e di valore trattandosi, almeno per alcuni edifici, di vera e propria archeologia industriale. La logica della rigenerazione urbana non può fare tabula rasa dell'esistente, ove non necessario, ma deve individuare i casi in cui mantenere e restituire alla collettività un luogo con una storia e un significato.

Le tre tesi di laurea che saranno esposte in questo capitolo ci accompagneranno in un suggestivo viaggio attraverso le *città immaginate*. Queste sono diverse tra loro ma hanno alcuni elementi comuni: l'approfondita analisi e la preservazione dei luoghi. Tutti e tre le proposte progettuali

immaginano la rigenerazione dell'area dando ad essa diverse funzioni nella salvaguardia della memoria dei luoghi.

La tesi intitolata "*tra natura e struttura*" propone la rivitalizzazione dello spazio della Ferriera quasi senza interventi architettonici, elaborando un'idea mirata a dare risposta alla necessità di spazi per le molteplici realtà culturali che testimoniano la vivacità della città, immaginando uno spazio aperto in continua interazione con la collettività.

La tesi "*l'area industriale ex-Everest a Crema: un progetto per la città*" parte da un'approfondita contestualizzazione dei manufatti edilizi nel territorio, ne studia tipologie e materiali per arrivare ad un dettaglio progettuale avanzato. Distingue tra le parti da demolire e quelle da mantenere e sulle quali intervenire per preservarne le caratteristiche tipologiche e architettoniche. Anche in questo caso le funzioni che si immaginano sono per lo più pubbliche, non dimenticandosi della presenza della stazione si prevede l'insediamento del polo scolastico, oltre che spazi verdi ed esercizi commerciali di vicinato.

La tesi "*la riconfigurazione dell'approdo a Crema: stazione fiera e università fra Serio e Moso*" effettua una analisi del contesto partendo dal carattere di *insula* del territorio collocato tra Moso e Serio ed elabora la proposta progettuale senza perdere di vista tale caratteristica; cerca così di fare dialogare le parti attraverso la rigenerazione dell'area dismessa. Oltre a prevedere nuove funzioni al suo interno legate all'insediamento di padiglioni fieristici, l'espansione dell'università e nuove piazze, propone anche il superamento della barriera ferroviaria legata alla riqualificazione dell'asse canale Vacchelli come corridoio verde fruibile e di connessione tra il Moso e il Serio.

Tre visioni differenti unite dalla comune volontà di rendere accessibili luoghi ad oggi preclusi, restituendoli alla collettività attraverso l'insediamento di funzioni pubbliche, spazi aperti e verdi. Spazi e funzioni da vivere quotidianamente in una visione di città diversa da quella che abitiamo oggi.

## **Fra natura e struttura - Spazi riconquistati alla Ferriera di Crema**

**Cinzia Giardino - Clara Taverna**

Relatore: Prof. Arch. Arnaldo Arnaldi

Correlatore: Arch. Gianluca Bresciani

*L'esperimento messo in atto parte dall'ipotesi che le risorse spaziali che la città offre sotto forma di edifici dismessi di varia natura siano delle fonti da cui ricavare stimoli ed ispirazioni, catalizzatori di attenzioni e desideri progettuali. Questi spazi, che hanno perso una loro identità legata alla realtà per cui erano nati, sono luoghi di transizione verso nuove forme di definizione da parte di tutti. Questo progetto prende spazio in un luogo di confine, di cucitura tra due parti della stessa città, il centro storico di Crema e la zone Nord-Est. Si tratta di una lunga fascia industriale chiusa sui due lati lunghi da due assi molto importanti per la città, da un lato il Canale Vacchelli e dall'altro i binari della stazione, che costituiscono gli assi divisori tra la parte storica della città e il quartiere di Santa Maria. Grazie alla posizione strategica di questa fascia industriale, la scelta è stata quella di recuperare e riqualificare un'area di circa 20.000 mq, un tempo destinata alle lavorazioni del ferro ed ora completamente dismessa.*

*La proposta di questo progetto è quella di destinare questo spazio a luogo pubblico, dedicato alla partecipazione collettiva di attività riguardanti tutte le arti. Dopo uno studio delle proposte artistiche della città di Crema, si è infatti constatato che i luoghi dell'arte all'interno della città sono spesso inadeguati a sostenere le numerose attività proposte da associazioni, collettivi e gruppi. Il gesto progettuale è di non interferenza con l'esistente: la scelta è stata quella di non intervenire sulla struttura, di agire con elementi che conservino le qualità estetiche dell'edificio, cogliendo e interpretando la struttura nelle sue valenze spaziali.*

Le risorse spaziali che la città di Crema offre sotto forma di edifici dismessi di varia natura, sono fonti da cui ricavare stimoli ed ispirazioni, catalizzatrici di attenzioni e desideri progettuali. Questi spazi, che hanno perso una loro identità legata alla funzione per cui erano stati costruiti, sono oggi luoghi di transizione verso nuove forme di definizione da parte di tutta la comunità. Il progetto di questa tesi è un luogo di confine, di cucitura tra due parti della stessa città, il centro storico di Crema e la zona Nord-Est. Grazie alla sua posizione strategica, chiusa sui due lati lunghi da due assi molto importanti, da un lato il canale Vacchelli e dall'altro i binari della stazione, la fascia industriale che un tempo ospitava la Ferriera offre molteplici spunti per progetti di riqualificazione e recupero. Il gesto progettuale insito nella proposta di riqualificazione di un'area di circa 20000 mq, un tempo destinata alle lavorazioni del ferro e oggi completamente dismessa, è quello di tutela del patrimonio architettonico esistente: la scelta è quella di non intervenire sulla struttura, ma di agire con elementi che conservino le qualità estetiche dell'edificio, cogliendo e interpretando la struttura nelle sue valenze spaziali. Il progetto non vuole essere solo una proposta di recupero architettonico, ma anche una proposta di restituzione di questi spazi alla comunità; un progetto che riguardi non solo le scelte strutturali ed estetiche, ma anche le scelte di destinazione d'uso di questi spazi abbandonati, che dovrebbero aprirsi alla città, connettere e unire luoghi e persone. La volontà di destinare questi luoghi ad associazioni culturali che operano nel territorio Cremasco, per una partecipazione collettiva ad attività riguardanti tutte le arti, nasce da uno studio delle proposte artistiche della città di Crema, che spesso sfruttano luoghi inadeguati a sostenere le numerose attività proposte.

### ***La Ferriera tra Ottocento e Novecento***

“Ferriera è la denominazione corrente con cui, sin dai tempi della Grande Guerra, viene identificato il grande impianto siderurgico posto tra la stazione ferroviaria, il fiume Serio e il lungo viale che porta al Santuario di Santa Maria della Croce. Essa, unitamente all'ottocentesco insediamento tessile del Linificio, ha costituito l'ossatura industriale della città fino alla grande trasformazione degli anni Cinquanta e Sessanta, quando nel nostro Paese sono mutati i rapporti tra agricoltura e industria. [...] Sia il Linificio che la Ferriera si erano originate come attività derivate dall'agricoltura, che allora costituiva il settore economico prevalente nel circondario Cremasco e nella provincia Cremonese: mentre un'impresa lavorava una pianta industriale, il lino, allora abbondantemente coltivata in questi territori, l'altra produceva i ferri di cavallo, un manufatto piccolo ma tanto rapidamente usurabile quanto indispensabile per utilizzare il ricco patrimonio zootecnico esistente non solo nel Cremasco, ma in tutta la Padania<sup>1</sup>.”

La fine dell'Ottocento e gli inizi del Novecento segnano un graduale e marcato mutamento urbanistico della città di Crema. Fino a pochi anni prima contenuta e serrata entro le sue vecchie mura, aprì nuovi varchi nella sua cerchia. La zona attigua alla città murata fu individuata come possibile spazio per nuove costruzioni di tipo abitativo o per insediamenti artigianali. Nel 1863 venne inaugurata la ferrovia e costruita la stazione. Il tracciato della linea ferroviaria passa a nord, fuori le mura. Fu pertanto offerta una nuova e moderna opportunità alla città. Il trasporto su rotaie fu considerato importante, anche se con non poche eccezioni, per il decollo industriale della città e la via ferrata fu via privilegiata, per quel tempo, per il trasporto di merci e passeggeri.

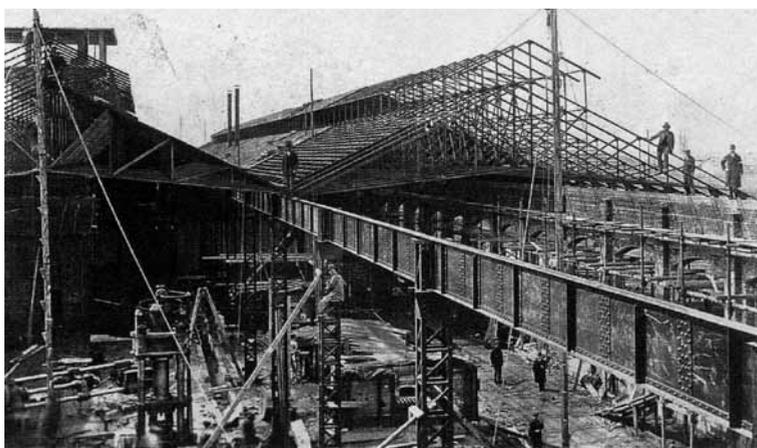
Dal 1889 una nuova opera infrastrutturale attraversa questo territorio: è il Canale Marzano, nel 1913 intitolato al senatore Pietro Vacchelli. Scopo della costruzione era di approvvigionare ed incrementare i canali irrigatori della zona sud orientale del Cremonese. Corre, nel tratto cittadino,

---

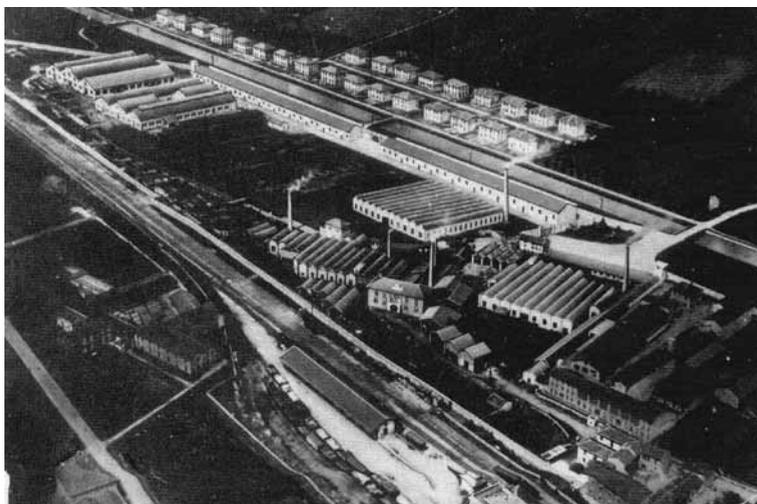
<sup>1</sup> *Le Vilète de la Feriera. Il villaggio operaio di Crema (1926-1996)*, Libreria Editrice Buona Stampa, Crema 1997, p.41



1900. La fabbrica di ferri di cavallo, reclamizzati nel bizzarro ingresso



Costruzione dei capannoni della ditta Lancini



Vista aerea della Ferriera

parallelo alla ferrovia, delimitando così una stretta e lunga striscia di terreni da poter sfruttare dal punto di vista economico produttivo. Proprio in questa zona esistevano già piccoli opifici che da tempo sfruttavano la risorsa delle acque.

Furono così poste le premesse per uno sviluppo di tipo artigianale ed industriale di tutta la zona. In particolare la parte a sud ed ovest di Via Mulini, quella connotata in modo più evidente da fertili campi, marcite e abbondanti corsi d'acqua, per lo più derivati da risorgive, subì un massiccio ed invasivo intervento. La diminuita necessità di proteggere la città con fossati e corsi d'acqua, capaci di garantirne la difesa, diede avvio, nei primi anni del secolo scorso, ad una serie di opere di idraulica capaci di alleggerire la portata d'acqua sulla città. La configurazione del terreno, a balze, favorì inoltre lo sfruttamento razionale delle acque utilizzando i dislivelli naturali per muovere magli e mulini; tutte queste caratteristiche anticiparono una vocazione industriale di quella zona.

L'area dunque era già punteggiata da piccole officine. Una carta topografica del 1902 evidenzia la presenza, superata la ferrovia sul Viale di Santa Maria, di un'area denominata Maglio. Il maglio, da cui il toponimo, era mosso dalle acque della roggia Taglio di Sena, che precedentemente muoveva macchine idrauliche presso un altro insediamento produttivo, la Ressica, con a ridosso la fabbrica Grioni, attrezzata per la lavorazione dei ferri di cavallo. Un altro insediamento produttivo, già ben individuato fin dalle carte del 1895, era la fornace Ballerio. In zona, in località Gaeta (toponimo indicante possibili cave di ghiaia a ridosso della Via Mulini), era inoltre insediato un altro opificio per la lavorazione dei ferri di cavallo. Il complesso della Ressica rappresentò il nucleo originario della nuova industria: la Ferreria.

Nel 1893 originariamente la zona fu occupata dall'opificio di Ferdinando Borella, il quale lo cedette al Sig. Luciano Grioni, che lo sviluppò con la produzione dei ferri di cavallo e un piccolo laminatoio. Successivamente, nel 1910, tale fabbrica di ferri di cavallo fu acquistata dal proprietario terriero Giuseppe Vailati. Subito si rese conto che quella modesta produzione doveva essere integrata per poter meglio far decollare l'impresa e occupare così nuovi spazi di mercato. Questa azione di rilancio e di sviluppo fu assunta dal cognato del Vailati, il dott. Paolo Stramezzi, il quale si avvale della perizia tecnica di un esperto ingegnere cremasco: Mario Marazzi. Anche il padre, conte Fortunato e lo zio dell'ingegnere, conte Girolamo, si unirono con nuovi capitali all'impresa di Giuseppe Vailati. Il 13 luglio 1913 rilevarono la fabbrica costituendo la società "Ferreria di Crema P. Stramezzi e C.", aumentando cospicuamente il capitale al fine di raggiungere un significativo potenziamento produttivo. All'originale lavorazione del ferro si aggiunse così anche la laminazione di profilati e tondini.

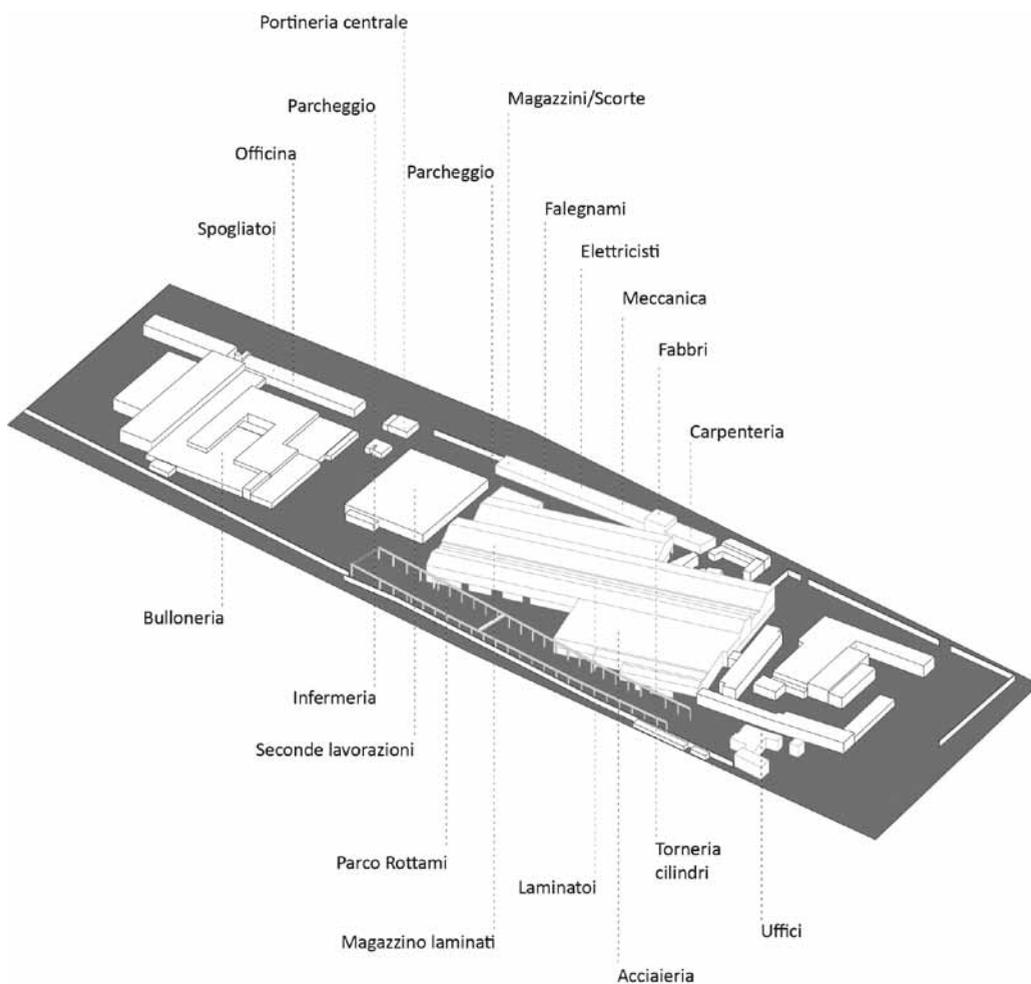
Alla fine del 1927, dopo che nel 1922 furono aggiunti nuovi reparti, la Bulloneria e la Trafila, fu abbandonato e venduto da parte della Ferreria il reparto Costruzioni metalliche. I capannoni e l'area più ad ovest furono acquistati dalle Officine Riunite di Crema e F.lli Lancini.

Dopo la crisi del 1929, che segnò anche per la Ferreria una battuta d'arresto, negli anni '30 la fabbrica stessa diversificò la sua produzione e aprì un nuovo grande laminatoio; nel 1939 furono installati due forni elettrici. A seguito di ciò giunsero nel quartiere nuove famiglie e la popolazione aumentò. La società assunse la nuova denominazione "Acciaieria e Ferreria di Crema P. Stramezzi & C.". La Lancini, specializzata nella costruzione di ponti e manufatti di carpenteria, fu la seconda fabbrica a dare occupazione agli abitanti delle Villette, il quartiere così denominato costruito sull'altra sponda del canale, per ospitare le famiglie dei lavoratori della Ferreria.

La Seconda Guerra Mondiale irruppe nella storia dell'industria: furono bombardati la Ferreria, la ferrovia e il ponte che attraversa il fiume Serio. Pochi furono gli uomini impegnati sul fronte di guerra, in quanto quasi tutti i capifamiglia lavoravano presso la Ferreria e questo li esonerava dal servizio militare, poiché la fabbrica era considerata strategica per i rifornimenti di materiale bellico. Il 31 dicembre 1944 i bombardamenti alleati distrussero la maggior parte dei capannoni e dei macchinari, costringendo la dirigenza al licenziamento della mano d'opera data la momentanea

cessazione dell'attività produttiva. Dal 1946 in avanti furono lentamente ricostruite e recuperate tutte le parti devastate dal conflitto: nel 1949 la fabbrica si dotò di un potente forno "Martin-Siemens" con alimentazione a metano, risorsa di nuova scoperta in Lombardia.

All'inizio degli anni '50 la Ferreria Stramezzi era uno degli stabilimenti più importanti d'Europa. Gli anni Cinquanta e Sessanta videro Crema al centro di una seconda espansione industriale, favorita massicciamente dall'arrivo dell'Olivetti nel 1967. La Ferreria raggiunse il proprio apice produttivo all'inizio degli anni Sessanta, dopodiché si intradò verso un lento ed inesorabile declino, aggravato dalla generalizzata crisi degli anni '80. Le agitazioni sindacali non ne evitarono la chiusura e lo smantellamento, che avvenne nel 1994. Pochi anni dopo fu acquistata dall'architetto Irsonti, tuttora proprietario dell'area.



## *L'isolamento*

L'area oggetto della tesi è quella occupata dai capannoni della ditta Lancini. Si tratta di un'area molto ampia, di circa 20000 mq, su cui sono stati costruiti, in diverse fasi, alcuni fabbricati, uno adiacente all'altro, di dimensioni ingenti. Questi inglobano al loro interno due fabbricati di costruzione più antica, identificabili a prima vista dal loro diverso approccio costruttivo.

La fabbrica, ora in dismissione, si presenta come un "cimitero di rottami", ed era questo appunto il nome con cui veniva identificata l'ampia area delimitata dai grossi pilastri che sostengono il carroponte a sud, confinante con i binari della stazione. L'edificio è il più incombente all'interno dell'area dell'ex Ferriera, ma nonostante ciò la sua percezione dell'esterno è limitata a causa della presenza a sud di un muro alto circa 4,5 m, che la separa dai binari della stazione, ad est di un giardino ormai abbandonato e degli uffici che ne nascondono l'entrata a una quota più bassa rispetto al piano stradale del viale, e infine a nord, lungo l'asse del canale, il fabbricato si nasconde dietro il lungo prospetto di quello che una volta era l'edificio che ospitava i magazzini, anch'esso abbandonato e risalente ad un'epoca precedente alla costruzione della Lancini.

L'area, vista dall'alto, sembra quasi isolata, tagliata da due direttrici che pongono la fascia industriale della Ferriera come divisione tra il centro della città e il quartiere di Santa Maria. L'unico collegamento tra le due parti di città è il Viale di Santa Maria, che taglia perpendicolarmente le due direttrici e conduce alla chiesa omonima. Oltre ad essere due linee nette visive, per chi guarda l'area dall'alto, i binari ferroviari e il canale Vacchelli costituiscono anche due limiti fisici che isolano l'area industriale e le conferiscono un carattere particolare ed indipendente rispetto ai quartieri limitrofi. Altri "oggetti" fungono da separatori visivi per chi si aggira nei dintorni della fabbrica: l'edificio in linea che ne costituisce il prospetto su via Gaeta e sul canale e, dal lato opposto, il carroponte, elemento caratterizzante l'esterno di quest'area e maggiormente visibile dai passeggeri dei treni in arrivo o in partenza nella tratta Crema-Milano, e anche da alcuni punti all'interno della città.

Per accedere all'area erano stati creati due ingressi, mantenuti come tali nel nuovo intervento proposto: uno ad est attraverso una stradina collegata al Viale e uno, in comune con la bulloneria, ancora in attività, su via Gaeta. Dall'accesso sul Viale si poteva entrare direttamente negli uffici, mentre quello su via Gaeta portava al piazzale e ai magazzini. Gli elementi costruttivi del fabbricato sono molteplici. I nuclei più vecchi della Ferriera sono due, uno posto all'estremità nord-ovest e l'altro quasi al centro dell'edificio. Sono riconoscibili dai diversi materiali di costruzione, dall'altezza ridotta e dalla diversa configurazione in copertura. Questi nuclei risalgono agli anni '10 e '20 del Novecento.

## *Reuse*

L'ipotesi alla base della politica del Re-Use è che le risorse che la città offre sotto forma di edifici dismessi di varia natura siano delle fonti da cui ricavare stimoli ed ispirazioni. Questi ex luoghi, senza un'identità, sono "luoghi di nessuno" in transizione verso nuove forme di definizione. Tali aree possono diventare occasioni per progetti di riuso sociale, teatro di iniziative ed eventi nei quali si creano le condizioni adatte allo sviluppo di interazioni tra istituzioni e parti sociali, nella creazione di nuove forme e contenuti per la sfera pubblica.

Questi edifici o aree dismesse, che possono essere assimilati a dei vuoti urbani, costituiscono una preziosa risorsa spaziale. Alcuni di questi luoghi, in passato, ospitavano funzioni specifiche che ne hanno caratterizzato l'aspetto e il significato sociale; il riuso di questi spazi permette alla società di esprimere nuove idee, nuove istanze progettuali e anche di cambiare il connotato sociale di questi nel contesto in cui si trovano. Altri spazi, invece, non sono mai stati luoghi rappresentativi per la città perché marginali, poco funzionali oppure erroneamente progettati e



attraverso il loro riuso, o nuovo uso, vengono reinterpretati e reinventati fino a diventare parti attive della città.

Da letture di vario genere su casi di riuso nazionali e internazionali (per esempio, tra gli altri, il recupero della regione della Ruhr in Germania, il parco MFO-Park a Zurigo, la stazione ferroviaria di Atocha di Rafael Moneo, il Palais de Tokyo a Parigi di Lacaton & Vassal) è nata una gamma di combinazioni e di opportunità nella tipologia di riuso, tra le quali risulta predominante la categoria delle dismissioni industriali che ha caratterizzato lo sviluppo della società contemporanea dagli anni '80 ad oggi.

### ***Spazi riconquistati***

L'approccio a questo grande scheletro abbandonato ha fatto nascere la voglia di riconquistare questi spazi di nessuno e la volontà di condividerne la bellezza. Il fascino di questa fabbrica nasce proprio dalla sua dismissione: lamiere ormai usurate in copertura fanno penetrare raggi di luce che illuminano come lampi l'interno buio; scritte di avvertimento sui muri ricordano tempi ormai passati; gigantesche lacerazioni nel pavimento che ospitavano, un tempo, i grandi macchinari per la lavorazione del metallo. E tutto questo in uno spazio di dimensioni enormi, che fa sembrare le persone che vagano al suo interno minuscole.

La Ferriera di Crema è conosciuta come "la Ferriera" da tutti i cittadini. Ha segnato una pagina importante della storia industriale della città, vi lavoravano molte persone che ancora oggi raccontano vecchi episodi della vita in fabbrica. Questo "edificio" situato tra il canale e la stazione è come un ricordo indelebile, un gigante addormentato quasi al centro della città.

Oggi la Ferriera di Crema è frequentata da due tipologie di utenti: i senzatetto che la popolano, la abitano, la vivono come un luogo sicuro, chiuso alla città, dove rifugiarsi e dove depositare i loro bottini, soprattutto biciclette; gli artisti, che hanno subito il fascino di questi immensi spazi e che la firmano attraverso disegni sui muri cogliendone l'essenza tramite fotografie.

C'è chi poi, come noi, sogna di riusare questi spazi, non per farne l'ennesimo centro commerciale o zona residenziale, ma per aprirli, per condividere la memoria di questo pezzo di città e per renderlo fruibile dalla maggior parte delle persone. È per questo motivo che si parla di "Spazi riconquistati", una presa di posizione contro la demolizione o la creazione di zone commerciali o residenziali, una determinazione a creare luoghi di incontro, di condivisione, di riposo, una fascia fisicamente poco aperta alla città, dati i limiti della stazione e del canale, ma in realtà sempre in mutamento, pronta a ricevere nuovi stimoli.

Date queste premesse la scelta progettuale è stata quella di riconquistare questo luogo prima di tutto utilizzando la natura come mezzo di sfondamento dei limiti fisici della fabbrica, e in secondo luogo ricavando, negli spazi lasciati liberi dalla natura, luoghi aperti al pubblico, di uso comune, dedicati ad attività artistiche e culturali. L'impronta progettuale è minima: il verde è come una foresta che si appropria di ogni centimetro quadrato, e in quelli lasciati liberi, pochi segni, non evidenti, chiudono fisicamente ma non visivamente luoghi dedicati all'arte: uno spazio espositivo, un teatro con sale prova, un bar, una sala conferenze, uno spazio per l'amministrazione. La struttura è lasciata così com'è, i muri scrostati e l'acciaio arrugginito, per mantenere l'essenza di questa fabbrica e non indebolirne la forza. Il verde fa sembrare questo rudere industriale una sorta di parco nella città, dove poter sostare, passeggiare, sedersi, ricordare. E a loro volta sono le persone che si riappropriano di un pezzo della loro città ormai dimenticato, lo fruiscono e ne colgono la forza e la vera essenza.

Copertura naturale

Copertura progettuale

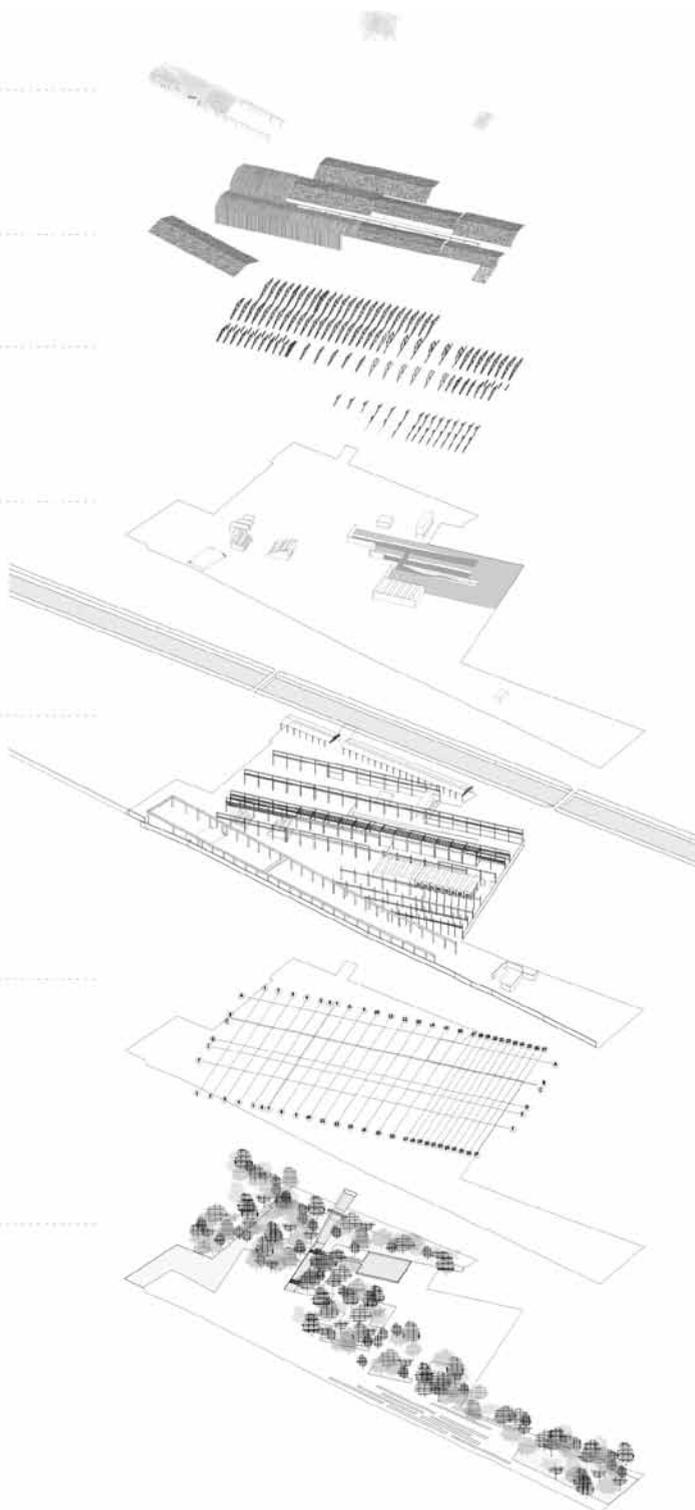
Struttura

Progetto

Ordine strutturale

Ordine tecnico

Ordine naturale



## *Layout funzionale*

La prima operazione svolta è quella di sfondare i limiti dell'area, cioè il lato lungo sul canale Vacchelli e quello opposto rivolto sui binari della stazione. Questi sfondamenti rispondono anche all'esigenza di visibilità e accessibilità del luogo: ecco appunto che una delle scelte è stata quella di bucare il prospetto sul canale, per dare visibilità alla parte esterna a nord del sito e per creare un collegamento con "il fuori" dato dall'entrata dell'acqua del Vacchelli. Attraverso uno scavo nel sottosuolo l'acqua del canale entra nella Ferriera, taglia perpendicolarmente le navate della fabbrica fino a scontrarsi con la parte del teatro. Questa apertura è un gesto forte, netto, che sfonda il limite fisico e visivo costituito dal lungo edificio che affaccia sulla strada, e fa entrare nel progetto anche l'acqua, elemento caratterizzante questa porzione di città. Questa striscia perpendicolare di acqua che entra nel progetto e lo attraversa, funge anche da alimentazione per una "piscina" scavata nella parte nord-est.

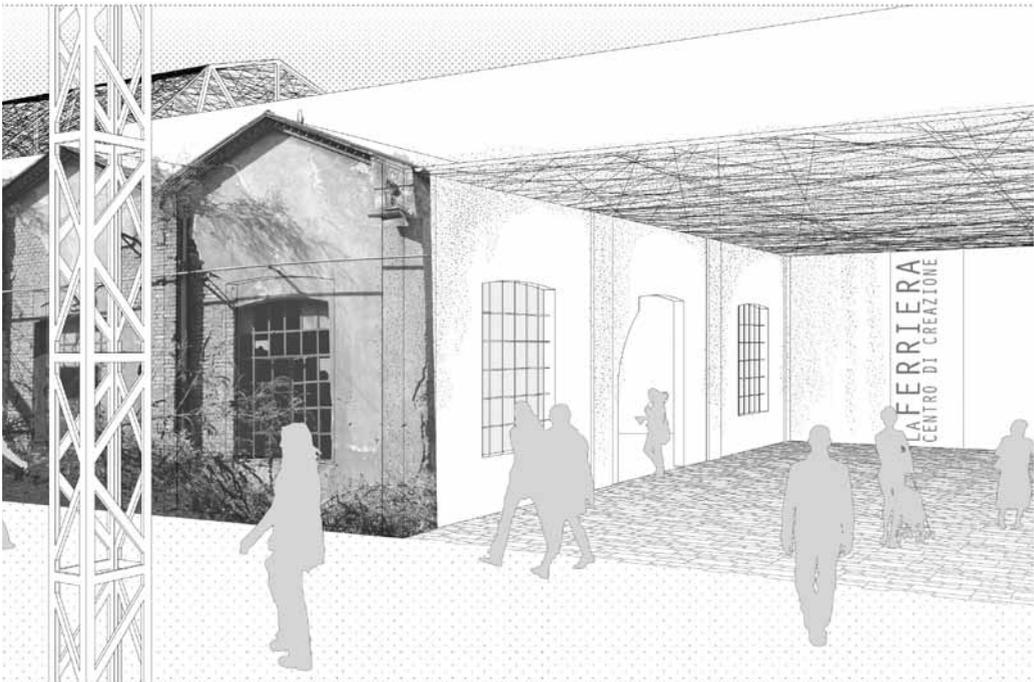
Gli ingressi all'area sono tre: uno principale, rivolto verso la città, lungo il Viale di Santa Maria; uno riservato al personale per accedere agli spazi amministrativi; uno posto sulla strada parallela al canale Vacchelli, di servizio per gli addetti ai lavori. Vista la lieve pendenza del terreno, dal Viale di Santa Maria si scende verso l'ingresso principale, situato alla fine di questa discesa, dove un tempo si ergevano gli edifici degli uffici della Ferriera. Per rendere visibile questo ingresso e mantenere un'asse visivo anche con il carroponte retrostante, elemento caratterizzante gli spazi esterni della Ferriera, si è deciso di demolire gli edifici degli uffici e di mantenerne solo alcuni muri, bassi, che fungessero da quinta all'entrata, tra i quali è posta la biglietteria. Si tratta di un piccolo volume interamente in u-glass al quale si arriva attraverso due sentieri collegati al Viale. Da qui gli spazi sono inseriti tra il verde che domina l'area e si contende l'attenzione insieme alla struttura imponente della fabbrica.

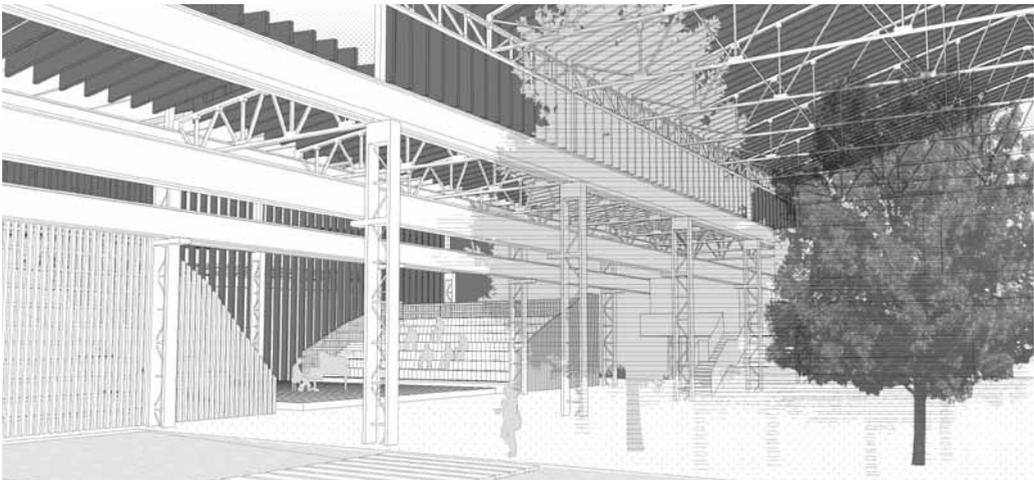
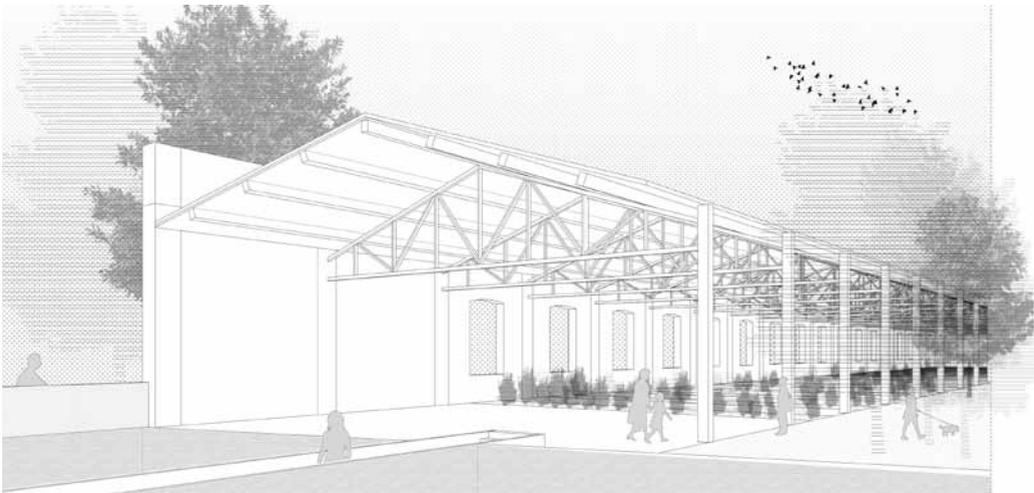
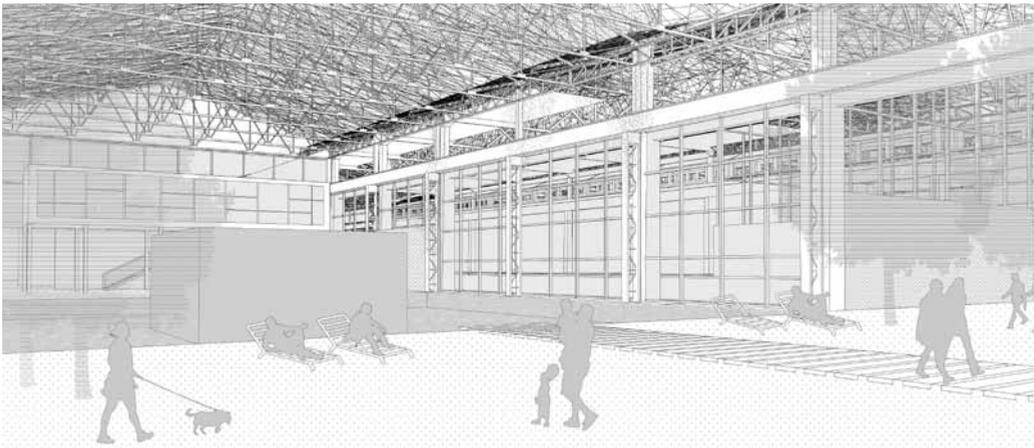
La disposizione degli ambienti è stata pensata in modo tale da avere tutti gli spazi di uso comune, accessibili al pubblico, vicino all'ingresso principale: si tratta del museo, del teatro e del carroponte. Gli spazi di servizio, accessori, sono posizionati quasi al centro. Gli spazi amministrativi, invece, mantengono una loro privacy grazie all'accesso riservato e al posizionamento di una piscina non attraversabile che blocca il passaggio dal centro della Ferriera a questi spazi.

La caratteristica principale degli spazi della fabbrica, cioè la longitudinalità data dalle navate che li suddividono, è mantenuta tramite la costruzione di perimetri opachi solo fino ad un'altezza di 4.50 m. Tutti gli spazi sono poi chiusi attraverso sistemi mobili o pareti vetrate, in modo da poter mantenere uno sguardo aperto su tutta la lunghezza degli ambienti.

Per quanto riguarda la copertura si è deciso di intervenire con due diversi elementi: una copertura naturale e una artificiale. La copertura naturale è costituita da piante rampicanti che sottolineano ancora di più l'importanza del verde in quest'area e caratterizzano alcuni ambienti, come il carroponte, l'entrata al museo e al bar e la parte soprastante la piscina. La copertura artificiale invece è costituita da pannelli vetrate sopra cui sono posizionati dei tiranti, sempre legati ai pannelli, con diverse inclinazioni, in modo tale da ottenere una trama disordinata. Questa trama ha preso forma dalla suggestione avuta durante il primo sopralluogo: i buchi disordinati nella lamiera di copertura, dati dall'usura, facevano apparire le navate della fabbrica come quelle di una cattedrale, la cui luce filtrava da questi fori in modo irregolare creando una trama di forme luminose sul pavimento. Questa tipologia di copertura è stata usata per tutto l'edificio ad esclusione della parte del teatro. Qui la scelta è stata quella di optare per una copertura più ordinata che desse un ritmo al prospetto visibile dai passeggeri del treno: si tratta di montanti rivestiti in zinco che scandiscono la facciata e che, contemporaneamente, vista la distanza l'uno dall'altro, fanno intravedere l'interno.

È quindi mantenuta una linearità visiva sia orizzontalmente che verticalmente, tutti gli spazi sono aperti, la Ferriera diventa un luogo poroso aperto alla città.





## **L'area industriale ex-everest a crema: un progetto per la città**

**Mauro Molaschi - Marco Venturelli**

Relatore: Arch. Christian Campanella

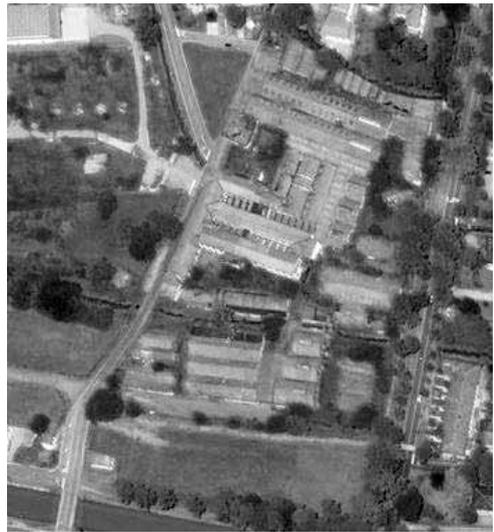
*Il tema trattato nella tesi riguarda il restauro conservativo ed il progetto di riuso di un'area industriale dismessa nella città di Crema. Si tratta dell'area industriale della "Ex-Everest", ditta specializzata nella produzione di macchine per scrivere in stato di abbandono dagli anni settanta. Gli argomenti trattati riguardano l'analisi dell'industria cremasca nel 1800 e 1900, l'analisi storica dell'evoluzione del territorio in cui la ditta è inserita e l'analisi evolutiva della città stessa. Queste analisi sono servite per approntare un adeguato rilievo delle geometrie, dei materiali costruttivi e delle patologie di degrado che il tempo e l'incuria hanno generato. A seguito di questo è stato effettuato l'intervento di conservazione, in maniera complessiva su tutti gli edifici che compongono la fabbrica ed in maniera più dettagliata sulle strutture adibite al locale mensa, ritenuto a livello architettonico l'edificio più rilevante. In conclusione al lavoro è stato realizzato il progetto di riuso con l'intento di creare un nuovo spazio urbano a servizio della città, grazie all'insediamento di funzioni che interessano la collettività. Queste funzioni sono: un parco urbano con spazi coperti e piazze ipogee per manifestazioni cittadine, un nuovo polo scolastico con la sede del Liceo Classico e Linguistico Statale ed una zona commerciale-direzionale.*

La rivoluzione industriale di fine '800 ed inizio '900, ha visto anche nella Città di Crema, il nascere ed il proliferare di molteplici realtà industriali. Il progressivo declino di queste realtà, ha fatto sì che nella quasi totalità dei casi vi fosse una completa demolizione con conseguente ricostruzione con identità funzionali differenti. Qualcosa però si è salvato, ed è appunto l'oggetto del nostro interesse: La Fabbrica dell'Ex-Everest. Questo manufatto, può essere un esempio di progettazione fondato sul mantenimento dell'esistente, dove nuovo e vecchio coesistono in armonia per formare una nuova opera funzionale. Questa idea di coesione, pone di fronte ad una serie di quesiti, al quale dare risposta è tutt'altro che semplice.

Innanzitutto, conoscere un edificio significa in prim'ordine conoscerne il territorio in cui è inserito, facendo proprie tutte quelle dinamiche esterne ed interne che ne hanno caratterizzato la genesi evolutiva. La morfologia del Quartiere di Santa Maria per esempio, ha una notevole importanza, in quanto essendo area ad alta vocazione agricola, con una importante presenza di mulini per la produzione di attrezzi agricoli, ha dimostrato essere il terreno ideale per la nascita dell'Industria. L'avvento della ferrovia, ha permesso l'insediarsi di nuove attività e progressivamente la conversione dei mulini in realtà più strutturate.



L'Ex-everest appunto, da semplice mulino per la produzione di aratri, negli anni tra il 1900 ed il 1955, ha subito una notevole quantità di interventi edilizi, che ne hanno permesso il pieno sfruttamento industriale, fino alla completa dismissione e conseguente abbandono avvenuto all'inizio degli anni 70. L'edificio Ex Everest quindi versa in stato di totale abbandono ormai da più di 45 anni. È costantemente sotto gli occhi di tutti percorrendo il viale di Santa Maria, anche se ormai fa talmente parte del nostro quotidiano che non ci accorgiamo nemmeno più della sua presenza; ed invece c'è e queste immagini ne testimoniano lo stato attuale. Guardando queste fotografie, il primo pensiero che balza alla mente qual'è? Demolire tutto e ricostruire da zero.



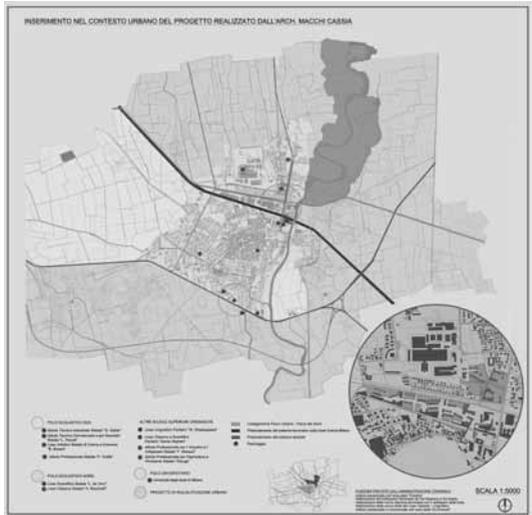
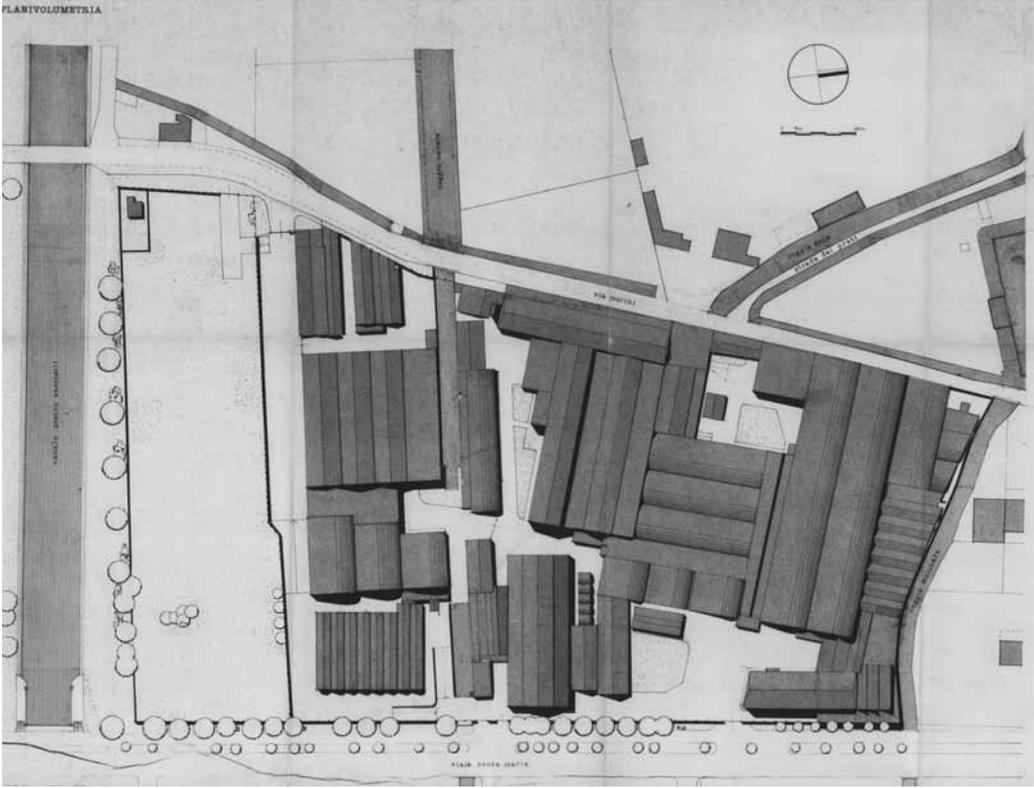
Non è un pensiero sbagliato, anzi si può dire che fino ad oggi è stato il modus operandi più utilizzato e ne è la prova il fatto che di quasi la totalità delle realtà industriali che insieme all'Everest, hanno caratterizzato lo sviluppo cittadino negli anni del boom economico, se ne sono perse le tracce. Cito ad esempio la Paneletric che è diventata un complesso residenziale col cinema multisala, la Mediplast a San Michele anche lei un complesso residenziale, il Pastificio Zucchi sostituito da quella che era la Standa, completamente demolite quindi per lasciare spazio ad altro. Veramente tutte queste realtà erano da considerarsi come degli ostacoli da cancellare, oppure con una serie di interventi mirati e supportati da una conoscenza profonda del manufatto, sarebbero potuti tornare utili? Noi questa domanda ce la siamo posta per l'Ex-Everest ed abbiamo tentato di darle una risposta con questo progetto.

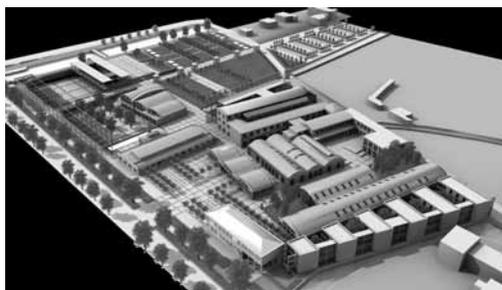
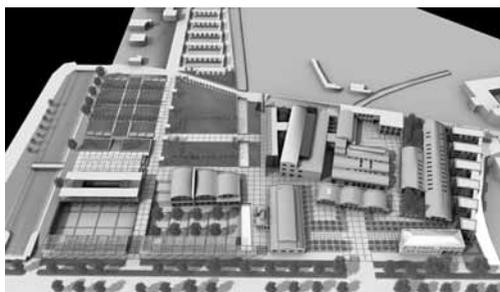
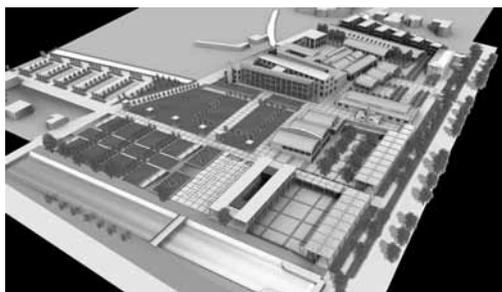
Due le questioni da affrontare:

- cosa salvare del manufatto e perchè?
- quali funzioni inserire

La prima questione viene affrontata liberando il manufatto da tutte quelle coperture aggiunte nel corso degli anni senza una visione globale del progetto ma solo per necessità produttive, portando così alla luce quei fabbricati con caratteristiche architettoniche più spiccate, ed in seconda battuta, eliminando quelle parti di manufatto danneggiate irreparabilmente dall'azione del tempo.



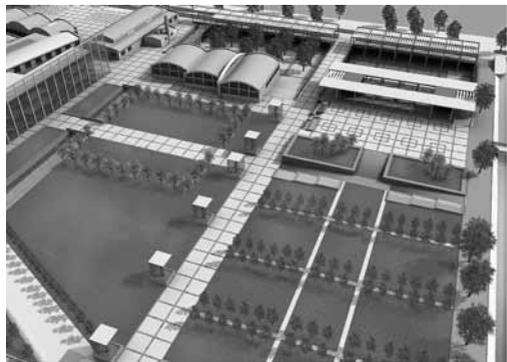


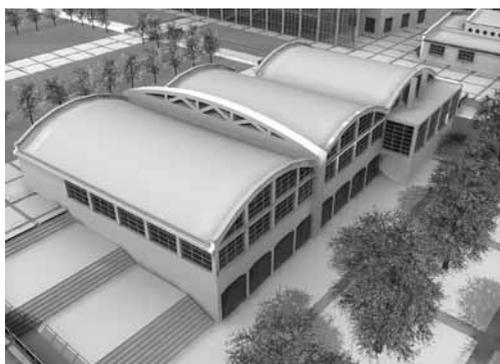


La figura che ne esce è quella di un edificio pulito e razionale, ma pur sempre caratterizzato da una attitudine chiusa, tipica della fabbrica. La necessità dunque è quella di farlo dialogare con la città, e per farlo occorre conferirgli un carattere altamente sociale, attraverso una architettura che lo renda il più possibile permeabile, aperto e fruibile a tutti, senza negarne la storia.

Arriviamo così alla questione funzionale. Tutte le funzioni inserite nel progetto, nascono da effettivi bisogni riscontrati dall'Amministrazione dell'epoca e tradotti da noi come possibile alternativa, anzi alcuni bisogni, a distanza di 10 anni non hanno ancora trovato del tutto risposta, dimostrando quanto siano attuali ancora oggi.

La questione scolastica ad esempio, che ha visto negli ultimi anni, la tendenza a decentrare gli istituti di nuova realizzazione all'esterno del centro, individuando a Nord e a sud della città due grossi bacini di utenza, trovava riscontro nel nostro progetto con l'inserimento del Liceo Classico e Linguistico. Le due scuole trovavano sistemazione in quello che un tempo era il reparto di montaggio, distribuito su 3 piani, con l'aggiunta di una quinta scenografica a fare da ingresso, che stempera la severità razionale dell'edificio, senza però negarne l'identità essendo completamente trasparente. La trasparenza diventa così il tema principale, messo in risalto non solo dalle scelte progettuali, ma anche dalle funzioni proposte, fondate sulla persona e sulle sue necessità, attraverso la scuola appunto, il parco urbano, gli spazi aperti per le manifestazioni, la palestra, l'auditorium e gli esercizi commerciali di vicinato. *È questo secondo noi il punto focale: scegliendo di non negare la memoria del manufatto, abbiamo scelto di non negare la memoria dell'uomo, lavoratore della fabbrica prima e assoluto protagonista nel progetto poi.*





## **La riconfigurazione dell'approdo a Crema: stazione fiera e università fra Serio e Moso**

**Paolo Capuano, Gianluigi Facchini, Vera Mauri, Matteo Sormani**

Relatori: Proff. Francesca Bonfante, Vincenzo Donato, Elsa Gravaglia

Correlatori: Archh. Sabrina Greco, Annalisa Scaccabarozzi

*Il caso di Crema è stato affrontato nell'ambito territoriale tra Adda e Oglio centrato sul corso del Serio, dove le valli orobiche, all'interno del più ampio giro di Valtellina e Valcamonica, convergono su Bergamo e su Crema. La intensissima compromissione della fascia mediana di questo territorio (soprattutto per l'insediamento delle attività di piccole e medie imprese) e gli interventi infrastrutturali programmati (specialmente la cosiddetta "direttissima" autostradale Milano-Brescia) tendono per vie diverse a sconvolgere definitivamente la fisiologia di un sistema insediativo strutturato come un arcipelago non solo per caratteri ambientali originali, ma soprattutto per le relazioni tra Bergamo con Cremona e Piacenza e tra Brescia con Pavia e Lodi, che a Crema si intrecciano. Proprio le relazioni territoriali che Crema ha saputo intrecciare con gli altri centri, e la particolare posizione geografica (tra Serio e Moso) contribuiscono alla definizione del suo carattere di insularità, per cui la città diventa il porto in terra di un complesso sistema di scambi alimentato da rotte che l'uomo usa, percorre e riconferma. Il progetto prende avvio dalla necessità di riabilitare queste relazioni attraverso un nuovo forte incentivo al loro sviluppo, per confermare e consolidare una linea di molteplice attestamento di culture produttive diverse.*

*Reinterpretando il dualismo insediativo fra paesaggio tecnico e nucleo storico, l'area di intervento - delimitata a nord dal canale Vacchelli, a sud dalla linea ferroviaria Milano-Cremona, a est dal fiume Serio, a ovest dalla bassura del Moso - ha assunto carattere di "cittadella" autonoma innervata da un sistema di percorsi che mettono in relazione, da est a ovest, le nuove attività previste (la nuova stazione, il polo espositivo-fieristico, l'insediamento universitario) secondo un impianto che dalla massima concentrazione in prossimità della stazione progressivamente si dirada verso il Moso, dando luogo a una sequenza di ampi spazi all'aperto suscettibili di differenziate praticabilità. Tre padiglioni fieristici, connessi da un percorso che si articola in un complesso succedersi di spazi, guadagnando quote e dominando paesaggi, costituiscono lo scheletro portante dell'impianto.*

*L'approdo all'isola è costituito dalla sequenza nuova stazione-piazza ipogea, momento d'incontro delle relazioni e luogo urbano che conquista l'affaccio sul fiume Serio. La testata verso la bassura del Moso accoglie il completamento dell'università di informatica legata alle attività agricole sperimentali.*

## *Presentazione del progetto*

Le relazioni territoriali che Crema ha saputo intrecciare con gli altri centri, e la particolare posizione geografica (tra Serio e Moso) contribuiscono alla definizione del suo particolare carattere di insularità, per cui la città diventa il porto in terra di un complesso sistema di scambi alimentato da rotte che l' uomo usa, percorre e riconferma.

L' approdo era garantito dall' esistenza, sulla sponda sinistra del Fiume Serio, della Fiera di San Michele, poi demolita durante la dominazione francese; il progetto ripropone il tema dell' approdo prevedendone la ricollocazione funzionale in un' area che si può definire strategica rispetto al nuovo quadro delle accessibilità proposto, tangente il nucleo storico dell' insediamento.

Partendo dallo scenario infrastrutturale si può notare come nell' area oggetto di intervento convergano diversi fattori, distinguibili in vie di terra e vie d' acqua; alle prime fanno capo la rete ferroviaria che collega Cremona con Treviglio ed una importante arteria che convoglia il traffico veicolare verso Bergamo, mentre tra le vie d' acqua si distinguono il canale Vacchelli, con andamento Ovest-Est, ed il Fiume Serio dall' andamento rettilineo Nord-Sud.

Da qui l' idea di una cittadella nella città che reinterpreta il tema del dualismo tra paesaggio tecnico e nucleo storico sviluppando il carattere di un insediamento autonomo; un asse attrezzato di servizi ed attività più sensibile alle relazioni territoriali, quali un nuovo centro direzionale e polo fieristico-espositivo, inteso come occasione di aggiornamento e formazione finalizzati alla produzione. All' interno della cittadella sono distinguibili diversi centri risolti come figure autonome atte ad assolvere le specifiche funzioni; particolare attenzione è riservata alla progettazione dei percorsi di connessione, intesi come dialoghi continui nello svolgersi narrativo del progetto, che coinvolgono tanto l' ambito urbano quanto il paesaggio rurale, ipotizzando un collegamento tra la bassura del Moso e la valle del Serio.

L' ambito di progetto ha la forma di un cuneo bloccato tra diverse infrastrutture, a nord il Canale Vacchelli e la via Gaeta, a sud la linea ferroviaria Milano-Cremona, a est il fiume Serio, elemento naturale connettivo delle diverse attività collettive che vi si attestano, e a Ovest la bassura del Moso, inteso come circuito di insediamenti che intorno ad esso gravitano.

Le risorse che interagiscono, oltre a quelle sopra menzionate sono:

-Il sistema dell' infrastruttura idraulica, inteso come elevato grado di antropizzazione del territorio, meglio rappresentata dalla capacità del continuo processo d' infrastrutturazione idraulica di innescare modifiche contingenti nel paesaggio urbano e rurale; pensiamo alle opere massicce di bonifica e alla conseguente costruzione di rogge e canali, che hanno saputo diventare motore per l' attività agricola e per le successive specializzazioni produttive.

-Il santuario di S. Maria della Croce, punto di riferimento fondamentale per l' architettura cremasca elemento generatore di attività e tensione insediativa. Nasce in un luogo, privilegiato, quasi una terrazza naturale sul Serio, attorno al quale poi si costruiscono un borgo, sede della produzione agricola avanzata, ed un mercato.

-Il sistema produttivo legato al tema dell' insediamento, a partire dal 1873, con la costruzione del linificio, si assiste alla costruzione di insediamenti industriali ai quali va attribuito il merito di aver innescato un forte incremento insediativo. Al linificio in particolare va ricondotto un aspetto fondamentale: quello di confermare, attraverso una produzione di fatto strettamente legata all' agricoltura, un intimo rapporto tra città e campagna. Nel 1930, in continuità con quanto accaduto per il linificio, trova conferma la volontà da parte degli insediamenti produttivi di proporsi come fattori trainanti per i processi insediativi. A questo periodo appartengono il Consorzio Agrario e la ex fabbrica Everest. La qualità architettonica, che caratterizza formalmente l' insediamento pro-

duttivo della ex Everest, viene totalmente meno in un altro insediamento industriale appartenente allo stesso periodo: la ferriera, dove, nonostante ciò, la capacità di aver condizionato un certo fenomeno insediativo viene rese esplicite e direttamente riconoscibile in quelle abitazioni mono o bifamigliari con le quali prospetta. Nel 1973, con la costruzione dell'Olivetti progettata da Zanuso, si assiste alla massima espressione, in termini ancora una volta architettonici ed insediativi, della specializzazione tecnologica. Anche dall'analisi storica emerge come tutti questi ambienti produttivi siano stati di fatto degli insediamenti autonomi a corona della città, capaci di generare un insieme di attività di carattere aggregativo, quindi non fatti isolati ma tendenza consolidata che per noi diventa riferimento per l'interpretazione dell'ambito di progetto.

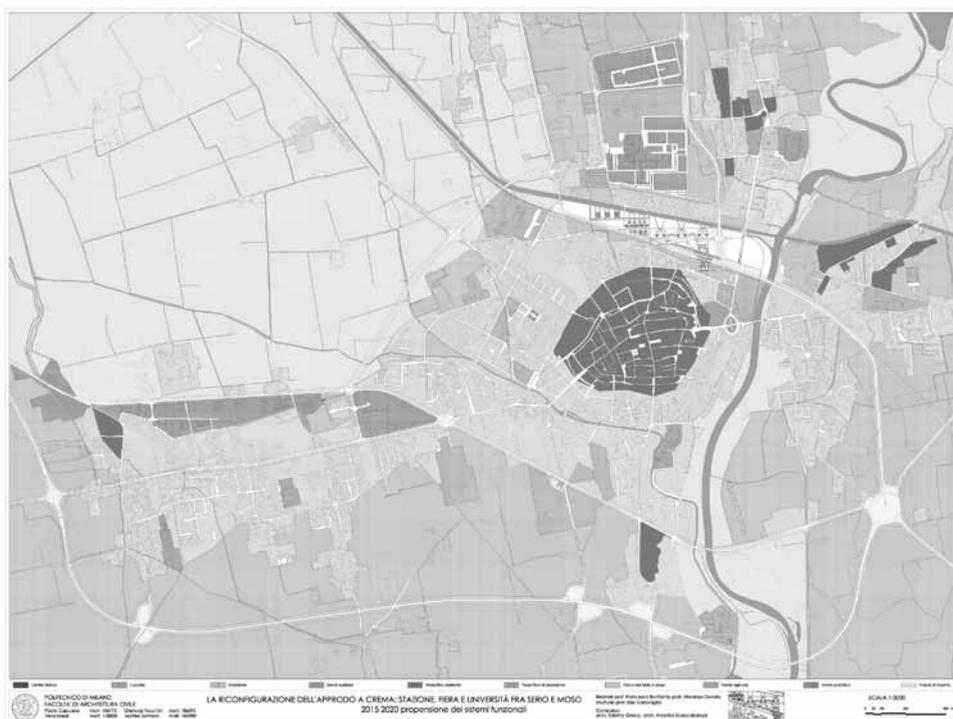
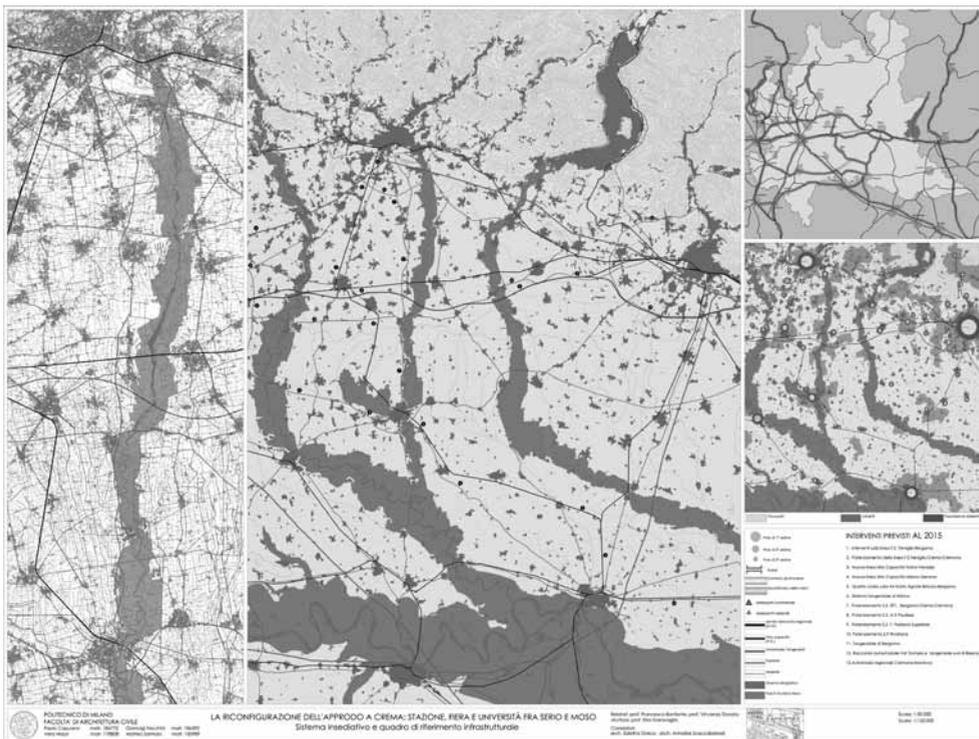
-Il sistema dell'istruzione; l'unico intervento recente in grado di condizionare un certo comportamento insediativo sembrerebbe essere il decentramento dell'università statale di Milano, e più precisamente la facoltà di informatica, insediatosi in un settore dell'ex Olivetti; il parziale fallimento dell'attuale polo universitario va ricondotto ad un fallimento della strategia insediativa; per questo abbiamo voluto prendere come riferimento l'idea cattaneiana di una scuola lombarda, cioè un sistema d'istruzione in grado di relazionarsi a livello territoriale e nella quale ciò che viene insegnato è la vocazione stessa del territorio.

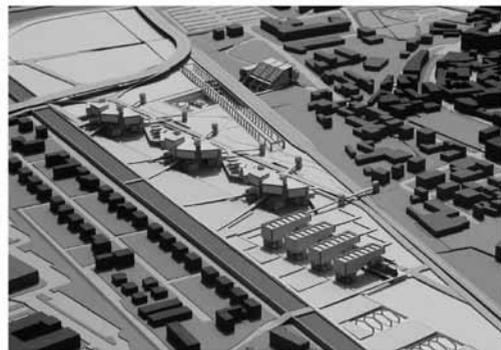
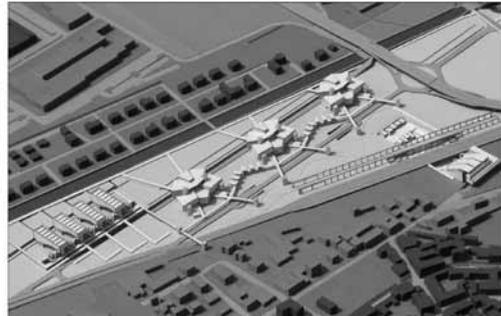
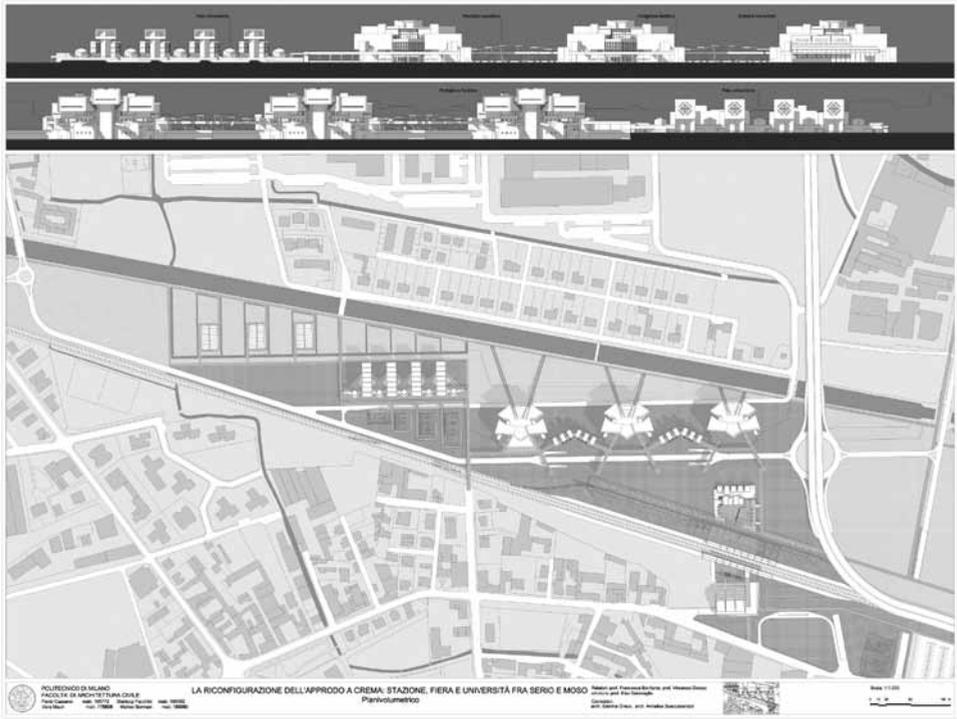
Sulla base delle considerazioni fatte finora circa il carattere di portualità della città, si può interpretare il nostro ambito d'intervento come un approdo per le rotte territoriali nel quale ritroviamo pure il tema "recinto-accessibilità": il canale Vacchelli e la ferrovia diventano sinonimo di accessibilità, mentre la questione del recinto si ripropone non come pura traccimazione del centro storico ma come occasione stimolante per produrne uno sdoppiamento grazie all'insediarsi di attività per la vita associata.

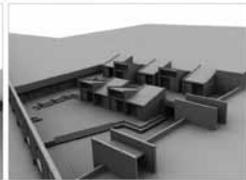
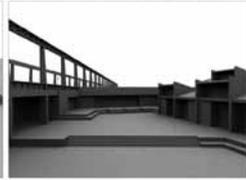
Dallo sdoppiamento del centro storico allo sdoppiamento delle relazioni: l'ambito di progetto è un'isola che ha un campo magnetico vasto (macro) di relazioni territoriali che non appartengono al ritmo quotidiano, e un campo magnetico circoscritto (micro) limitato nello spazio ma intenso nel tempo.

La vocazione alla portualità intesa come luogo di scambio si concretizza, in periodo rinascimentale, anche per Crema, con la costruzione di una fiera che insiste sull'asse storico delle relazioni tra Bergamo e Piacenza, in costa alla riva sinistra del Serio.

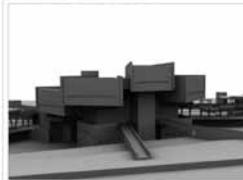
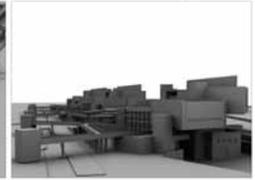








LA RICONFIGURAZIONE DELL'APPRODO A CREMA: STAZIONE, FIERA E UNIVERSITÀ FRA SERIO E MOSO  
Stazione approdo



LA RICONFIGURAZIONE DELL'APPRODO A CREMA: STAZIONE, FIERA E UNIVERSITÀ FRA SERIO E MOSO  
Spazi Espositivi, Spazi Produttivi



