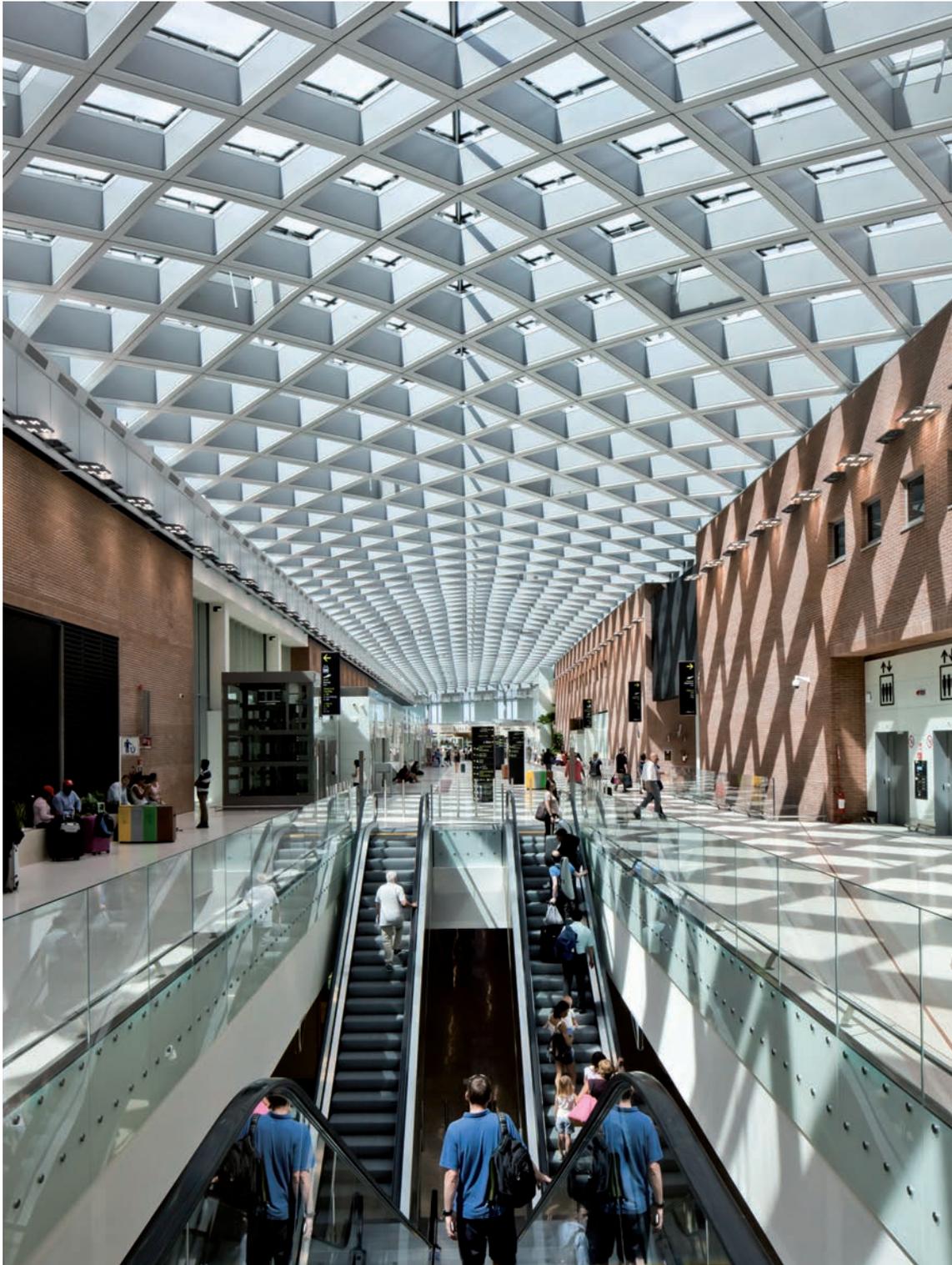


ONE WORKS





One Works: + 70% nel 2016. + 300% negli ultimi 4 anni. L'architettura italiana cresce.

One Works prosegue nel suo straordinario percorso di sviluppo e, consolidando saldamente la propria posizione di leadership in Italia, dove è pronta a investire in una nuova sede e in un innovativo programma di lavoro per condividere con l'intera filiera italiana del progetto l'esperienza maturata, la società è pronta ad affrontare una nuova e sempre più importante fase di crescita all'estero. Nel 2017 anche l'apertura a Singapore. One Works, tra i principali studi di architettura italiani con profilo internazionale, per il secondo anno consecutivo archivia un esercizio contrassegnato da una crescita straordinaria pari al +70%. Il bilancio 2016, approvato dall'assemblea, vede il valore della produzione di One Works attestarsi a 20,7 milioni di euro, in crescita di circa il 70% rispetto ai 12,3 milioni di euro registrati nel 2015, un EBITDA pari a 2,4 milioni di euro e un utile prima delle imposte di 2 milioni di euro. Risultati che One Works ha saputo raggiungere forte di due prin-

cipali asset: la visione internazionale dei managing partner e le aree di specializzazione dello studio. Oggi per One Works il mercato estero vale il 74% del fatturato globale, mentre il mercato domestico pesa per il restante 26% ed è tornato brillantemente a raggiungere i valori pre-crisi. Questo, congiuntamente all'importanza che da sempre One Works conferisce all'Italia, dove insiste l'headquarter ed esistono numerose opportunità di crescita, ha portato i managing partner a varare un significativo piano di investimento. Il piano prevede l'apertura entro l'anno di una nuova sede e lo sviluppo di un innovativo programma di lavoro, finalizzato a riportare in Italia l'importante know how sviluppato nel mondo, per condividerlo con l'intera filiera di progetto e con le nuove generazioni di professionisti del settore, a beneficio dell'intero sistema. Il programma fonderà su tre principali pilastri: formazione, comunicazione e ricerca&sviluppo. Complessivamente, lo studio dà lavoro stabilmente a 150 persone tra architetti e ingegneri, con un ampio indotto.



ASCOLTARE IL RUMORE DEL MONDO

Grazie all'esperienza internazionale che connota la formazione culturale e professionale dei due fondatori, Leonardo Cavalli e Giulio De Carli, ai quali si sono aggiunti nel tempo alla guida della società nelle sue diverse sedi Anwar Mohamed e Gerardo Puente, lo studio ha da subito colto la necessità di operare a livello globale secondo un vero e proprio modello di "multinazionale tascabile", aprendo quindi sedi guidate con lo stesso approccio della casa madre e con una forte presenza e interazione del top management. Lo raccontano Leonardo Cavalli e Giulio De Carli in un'intervista a cura di Clara Taverna.

MODULO: One Works è cresciuta molto in questi ultimi 4 anni, di circa il 300% (70% nel 2016). Attestate questa crescita alla vostra visione internazionale, ma non solo. Quanto è importante per voi questa visione e come siete strutturati a riguardo?

Giulio De Carli: La visione internazionale è da sempre l'anima del nostro lavoro e lo è diventata ancora di più negli ultimi anni, che coincidono con questa crescita significativa. Parto dalla visione di origine: subito dopo l'università era nata l'idea di costruire una struttura professionale con al centro il progetto in senso molto ampio, che guardasse non solo all'architettura, che a scuola abbiamo seguito con molta passione, ma anche alla pianificazione urbanistica, all'ingegneria, a tutto il ciclo delle attività che costituiscono la realizzazione di un'opera, dal suo programma alla sua concezione originaria fino alla costruzione. Quest'idea ci è costata in termini di relazioni professionali, in quanto colleghi e docenti ci guardavano come "peculiar" (come direbbero gli inglesi), cioè come architetti interessati agli aspetti commerciali della professione, identificati nella definizione di "professionismo", utilizzata in Italia negli anni 80.

Leonardo Cavalli: Quando noi eravamo studenti il professionismo era considerato come un'architettura "minore", che si allontanava dalla purezza della disciplina.

Giulio De Carli: La radice della nostra visione ha come obiettivo il progetto considerato nella sua interezza, dalla progettazione alla realizzazione. Questa

visione ci ha unito e tenuto insieme fino ad ora, ed è stata la linea guida che ha consolidato tutta la nostra attività, diventando ancora più efficace e importante durante la crisi. Dal 2010 tutti siamo stati costretti a guardare in altri mercati e la nostra visione è stata l'anima che ci ha permesso di compiere il passo verso l'estero e costruire un'organizzazione professionale che ha cominciato ad articolarsi in più sedi collegate al cuore milanese, che cresce tanto quanto cresce il network all'esterno. Addirittura adesso diventerà ancora più grande, trasformando la sua vocazione da luogo di produzione a luogo di integrazione di discipline, proprio per servire la rete internazionale delle nostre presenze.

Leonardo Cavalli: Nel 2010 c'è stato un cambio di rotta importante per noi, perché l'estero si è trasformato da opportunità a vera e propria scelta strategica. Questo ha significato anche cambiare il nostro approccio. Mentre un'opportunità è di fatto un modo come un altro di fare un progetto, magari con un po' più di fatica data la lontananza, scegliere di lavorare all'estero in modo strutturato (aprendo la nostra prima sede a Dubai) voleva dire ragionare in termini più imprenditoriali, prescindendo dalla specifica opportunità, ma assumendosi dei rischi di natura anche economica. Rispetto a quello che ha detto Giulio, la nostra visione ha sempre avuto due sguardi: da un lato la disciplina e dall'altro il mercato. Il mercato come captazione delle reali occasioni nel mondo, calibrate sulle nostre capacità e sui nostri desideri professionali, un elemento quest'ultimo per noi fondamentale. Quando Giulio diceva "ci siamo staccati



2013

Bergamo Il Caravaggio International Airport: Passenger Terminal Refurbishment and Extension

Gli aeroporti sono macchine in continua e veloce trasformazione. Alcuni terminal devono espandere la propria capacità, altri riorganizzano il layout funzionale per accogliere nuove e più ampie attività retail e F&B, altri ancora cambiano pelle per affermarsi sul territorio con nuova immagine. In qualche caso, come a BGY, sono necessarie le tre azioni contemporaneamente, mentre il traffico è in piena crescita. La SACBO (società di gestione aeroportuale) è riuscita ed è tuttora impegnata nella sfida del radicale rinnovo del Terminal passeggeri e nell'integrale rifacimento della pista, mentre i passeggeri sono passati nell'ultimo decennio da 4,3 a 10,4 milioni di passeggeri/anno, qualificando lo scalo di Bergamo Orio al Serio al terzo posto nella classifica degli aeroporti italiani. Il progetto, sviluppato da One Works, a partire dal Master plan e fino alla direzione lavori, passando per il design, ha trasformato senza spreco di spazi i volumi esistenti, con riallineamenti, sostituzioni e integrazioni che hanno consentito di mantenere anche durante i lavori l'accessibilità a tutte le aree funzionali e l'operatività, sviluppando le aree commerciali seguendo il completamento di ciascuna fase dei lavori. Nell'impianto del Master plan, il terminal, che punta in un futuro non lontano anche alla connessione ferroviaria, rimane il baricentro del complesso aeroportuale con ulteriore previsione di espansione, in un puzzle compatto lungo la fascia lineare contenuta nello spazio misurato fra l'autostrada Milano-Venezia e la pista. La valorizzazione delle strutture esistenti ha consentito nel tempo sia l'ottimizzazione degli investimenti, sia la gradualità degli interventi che possono seguire puntualmente la domanda. Il "mall" commerciale interno, per la maggior parte in area air side, è passato in 10 anni da circa 1.200 mq a 5.400 mq con criteri distributivi e immagine ispirati ai migliori benchmark europei.

dall'idea che gli architetti parlassero solo con gli architetti", significa che ci siamo messi all'ascolto, come d'altronde fanno tutte le professioni del mondo, e abbiamo cercato di cogliere quali fossero, all'interno del rumore del mondo, le nostre possibilità di aggiungere qualche nota a quel rumore. Lo stesso vale per il rapporto con l'estero: ad un certo punto abbiamo provato ad ascoltare e abbiamo deciso di compiere la nostra prima mossa a Dubai.

MODULO: Voi avevate già fatto, anche solo all'università, esperienze all'estero, o siete usciti dall'Italia una volta approdati nel mondo del lavoro?

Leonardo Cavalli: La nostra prima esperienza all'estero è iniziata il giorno dopo la laurea, nel senso letterale del termine, ed ha funzionato anche molto bene. Giulio è andato a Berlino, dove ha iniziato ad occuparsi di infrastrutture, e io sono andato a Londra, in un'epoca in cui nessuno andava né a Londra né a Berlino. Poi ovviamente le cose si sono articolate. Andare all'estero significava cogliere uno spirito, che era quello europeo, e allargare lo sguardo. Il rischio, in Italia, era quello di finire nella cerchia di persone, anche molto intelligenti, che discutevano delle cose che non accadevano. Questa è stata fin dall'inizio la nostra visione. Nel 2015, quando abbiamo riscontrato molto successo nell'area del golfo (i due terzi dei lavori all'estero sono lì), abbiamo pensato che fosse importante rifocalizzarci sull'Europa; sull'Europa e non solo sull'Italia, perché pensiamo che il nostro Paese, seppur sempre importante e in netta ripresa, non possa esprimere e sostenere da

solo la nostra attività considerando la dimensione attuale di quest'ultima. Abbiamo quindi deciso di andare a Londra. A Dubai siamo arrivati quando là c'era la crisi, a Londra con la Brexit... sarà beneaugurante?

MODULO: Un anno fa, in un'intervista sul numero di Modulo dedicato all'internazionalizzazione affermavate: "Per lavorare all'estero servono dimensioni adeguate. Tra le soluzioni che mitigano il problema della massa critica vi è la partnership con altri studi. Per fortuna gli italiani sanno fare squadra". Siete ancora dello stesso parere?

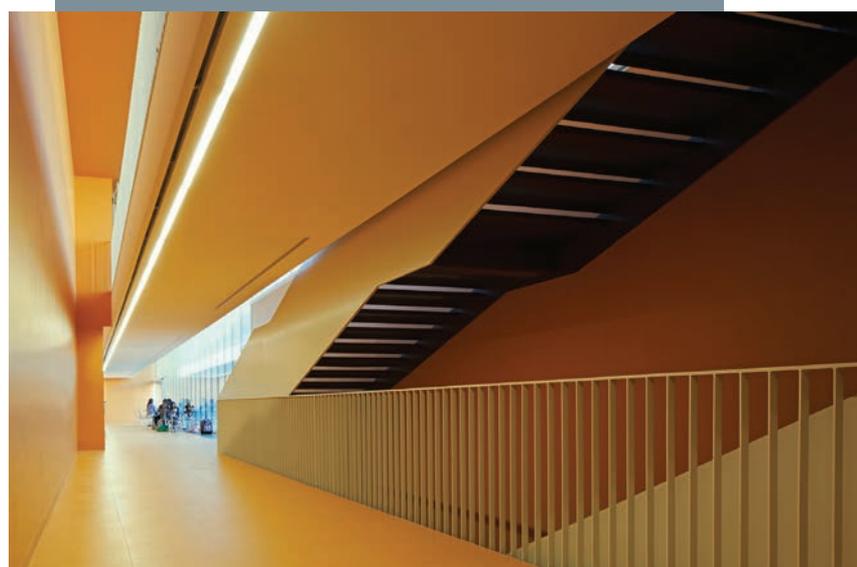
Leonardo Cavalli: Totalmente. Gli italiani non solo sanno fare squadra ma sanno anche lavorare molto e tendenzialmente bene e hanno a cuore quello che fanno. Abbiamo il vantaggio di essere poco procedurali e molto focalizzati sul prodotto e credo che questo sia un grande punto a nostro favore.

Giulio De Carli: Va aggiunto che se è vero che "Gli italiani sono capaci di fare squadra", sono anche capaci di danneggiarsi reciprocamente. Verissimo quanto diceva Leonardo sulla capacità di collegare il proprio impegno al risultato. Tutto il mondo anglosassone, per esempio, si muove nel perimetro del contratto, scandendo la giornata lavorativa secondo questo approccio. Al contrario gli italiani, siano piccoli o grandi, organizzazioni statali o studi professionali, lavorano per il prodotto finale, anche fino alle 22 e anche la domenica, se necessario. Bisogna cercare di costruire la massa critica in tutta la filiera, dal progettista al produttore di tecnologie, di prodotti, di materiali, insieme alle istituzioni.

Leonardo Cavalli: Qualcosa sta cambiando, alcune istituzioni che si muovono all'estero oggi sono più attive e più attente, dando un sostegno in più rispetto a 10 anni fa. Quello che conta all'estero è anche la scala, perché il mercato internazionale richiede una capacità produttiva e finanziaria che uno studio italiano difficilmente può mettere in campo, al di là della bravura professionale. È come se io fossi un bravo pilota ma non avessi né la patente né l'automobile. Una caratteristica tipica italiana.

MODULO: In questo vostro processo di crescita, che prevede, l'anno prossimo, un cambio di sede, c'è anche un progetto proprio per contribuire con il vostro know how e le vostre esperienze a creare la squadra e a mettere a beneficio della filiera tutte le vostre conoscenze.

Giulio De Carli: Sì, stiamo lavorando all'apertura di una nuova sede a Milano, con l'idea di dotare il nostro team di professionisti di uno spazio adeguato, quindi non solo con postazioni di lavoro ma con tutto quello che serve al ciclo di progetto, aree per il disegno e la modellazione digitale, aree per la costruzione di modelli, ma anche spazi per tutti i nostri consulenti esterni. Abbiamo una rete di consulenti specialisti che sempre di più passano del tempo con noi al tavolo



2014

Gonzaga School

Dalla sua nascita nel 1906, l'Istituto Gonzaga non ha mai trascurato le esigenze dei tempi e degli alunni. La struttura dell'edificio si è evoluta negli anni, dotandosi di nuovi spazi per le attività didattiche e sportive. È in quest'ottica, infatti, che si inserisce il progetto del nuovo complesso polifunzionale, recentemente realizzato, che offre un nuovo centro sportivo con piscina e palestra, una nuova aula magna e un parcheggio multipiano interrato accessibili non solo agli studenti, ma anche alla città di Milano. Il cortile interno è il cuore pulsante della scuola, il centro nevralgico, sia fisico che funzionale, attorno al quale si organizzano le attività della scuola. Un corpo basso nasconde la rampa di accesso al parcheggio situato sotto il cortile. Una struttura interrata di quattro piani, accessibile da Via Settembrini e totalmente indipendente dalle attività scolastiche, che in parte viene utilizzato dal corpo docenti e dagli studenti e in parte rimane a disposizione del quartiere. Le due parti, parcheggio e complesso sportivo, sono strutturalmente indipendenti per ragioni di sicurezza. La ridotta disponibilità di spazi e la costruzione in aderenza ai lotti confinanti hanno indirizzato questa scelta.

2016

Citylife Piazza Tre Torri

Il progetto della piazza Tre Torri nasce dalla volontà di costruire un unico luogo che metta in forte relazione i diversi livelli che costruiscono lo spazio al centro delle torri Isozaki, Hadid e Libeskind, caratterizzato dalle due quote pubbliche di riferimento dell'intero lotto CityLife: +129,00m s.l.m. che corrisponde all'ingresso principale delle torri e la quota +122,00m s.l.m., la piazza ipogea. La forte articolazione spaziale della piazza è risolta attraverso grandi fori che affacciano sulla piazza ipogea, liberando la vista delle tre torri e cercando una più forte integrazione con le stesse. La configurazione della piazza sottolinea tre aspetti importanti: la relazione fra le parti sud e nord del parco; la relazione est-ovest, che mette in relazione la piazza sei febbraio con il fashion mall nel basamento della torre Hadid e il parco a ovest; e, infine, la centralità della piazza Tre Torri come luogo di incontro dei due percorsi. Alle relazioni orizzontali si sovrappongono quelle verticali che nella piazza mettono in relazione i due livelli di accesso alle torri, le due quote pubbliche di riferimento dell'intero progetto, con la fermata della metropolitana e i parcheggi sotterranei.

Nel disegno complessivo della piazza vengono introdotte le aree verdi che sottolineano i diversi caratteri degli spazi: una maggiore continuità fra nord e sud nella parte orientale, un'altra di fronte all'ingresso del fashion mall per conferire maggiore intimità ai dehors dei ristoranti che affacciano sulla piazza, gruppi di alberi inseriti nella pavimentazione a cubetti che sottolineano la relazione verso il Palazzo dei Congressi e, infine, dei bordi fioriti intorno ai due fori più grandi. La grande dimensione della piazza ha suggerito l'introduzione di pensiline che introducono la scala del pedone in uno spazio dominato dallo skyline delle torri, dialogando con l'intero paesaggio urbano.

di progetto: dopo anni di pratica abbiamo pensato ad uno spazio per loro ma anche per il cliente, che offra la possibilità di partecipare alla costruzione del progetto non fermandosi solo alla sala riunioni, ma entrando in "cucina" per avvicinarsi al cuore della gestazione. Questo ha una duplice funzione sia per il cliente sia per il team, perché offre la possibilità di uno scambio diretto di opinioni tra cliente, consulenti specialisti e responsabile del progetto. Oltre a questo abbiamo pensato anche al mondo che sta intorno al progetto e stiamo discutendo con piccole e grandi aziende italiane che lavorano all'estero per creare degli spazi dedicati ai loro prodotti. Secondo noi manca un "incubatore", in Italia, per evitare la dispersione di energie nell'avvicinare il cliente finale al progetto. Noi, che oramai abbiamo ampiamente superato il 50% del nostro fatturato all'estero, vorremmo che qui a Milano, a casa nostra, ci fosse un luogo capace di unire tutte le parti. Nella nostra nuova sede non mancheranno spazi dedicati alla comunicazione, di dialogo con la comunità, in una città come Milano che sta sempre più guadagnando campo sulla scena europea.

Leonardo Cavalli: Siccome leggo la parola "tecnologia" tra le keywords di Modulo, vorrei sottolineare che questo nostro progetto da un lato associa allo studio in senso canonico un'idea allargata di partecipazione di soggetti che appartengono alla filiera, dall'altro il nostro interesse non è solo rivolto alla tecnologia della costruzione, ma anche alla tecnologia del progetto, un elemento sempre più rilevante. Da pochissimo abbiamo attuato una colla-



borazione con dei colleghi indiani per la costituzione di una società che offra servizi di tecnologia di progetto, come per esempio il BIM, l'uso di droni ecc.. con l'India abbiamo avuto rapporti alterni e complessi, ma ci sembra che questa sia la strada giusta per valorizzare delle competenze a loro riconosciute a livello mondiale.

MODULO: A proposito di tecnologie, quanto investite in questo settore e nella ricerca di soluzioni all'avanguardia?

Leonardo Cavalli: Molto. Non in forma strutturata oggi, e questa potrebbe essere un'altra delle cose che accadranno, però lo facciamo attraverso delle collaborazioni, come quella con l'India, con chi riteniamo essere oggi all'avanguardia nella ricerca ma anche ovviamente nell'applicazione.

MODULO: Altro elemento di crescita è costituito dalle aree di specializzazione: infrastrutture, real estate, retail, master planning. Quali mercati raggiungete con questi progetti e in quali aree siete più competitivi?

Giulio De Carli: Sicuramente il settore delle infrastrutture è quello dove siamo più forti, e questo si riallaccia alle nostre origini. Abbiamo raccontato prima di come abbiamo messo il naso nel settore delle infrastrutture, un campo che gli architetti degli anni 80-90 ritenevano appartenesse solo agli ingegneri. Abbiamo cominciato a notare il peso che l'espansione delle infrastrutture aveva sul mercato: il potenziamento, le capacità dei mezzi di trasporto, l'enorme sviluppo del traffico aereo e il conseguente impatto a terra... quando abbiamo capito che era una crescita, dal punto di vista degli impatti sulla città e sul territorio, non controllata, abbiamo deciso di mettere le mani su quei progetti, ai tempi in cui di architetti su progetti come gli aeroporti non se ne vedevano, a meno che non si trattasse di operazioni "di facciata". Abbiamo cominciato a chiederci se ci fosse l'opportunità di far integrare le grandi infrastrutture nelle città e nel territorio, con un controllo sia ingegneristico che funzionale. All'aeroporto c'era l'ingegnere specialista della pista, l'ingegnere specialista del terminal, lo specialista degli impianti, ma se si guardava alla somma delle specializzazioni si creava un mostro che aveva ampi spazi di miglioramento, soprattutto nella relazione col territorio. Dagli aeroporti abbiamo poi trasferito le nostre competenze alle metropolitane e poi in generale a tutto il settore. All'estero ha funzionato esattamente questa chiave di lettura, per cui abbiamo proposto un diverso approccio ai nodi di traffico, alle stazioni ferroviarie e metropolitane, ai terminali ecc... ambiti in cui le grandi multinazionali ingegneristiche anglosassoni focalizzavano l'attenzione sulla singola linea, il singolo tunnel o viadotto, la singola autostrada.

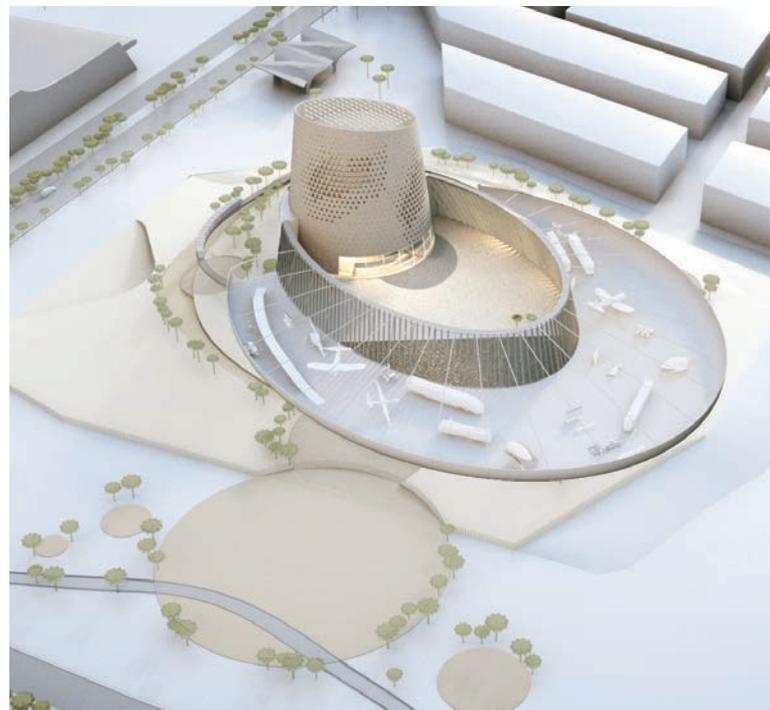
IN PROGRESS

Laveno Lakeside Masterplan

One Works ha vinto nel 2007, la consultazione privata a inviti per la progettazione del masterplan generale e la realizzazione del piano attuativo di trasformazione dell'area industriale della ex-Ceramica Lago a Laveno (Va) avvalendosi per gli aspetti del Landscape della consulenza dello studio Gustafson-Porter.

Punto di forza del masterplan è stato la riarticolazione in più parti del grande volume della parte ricettiva che occupa la parte occidentale dell'area di intervento, di fronte al lago, e che si appoggia all'unico reperto storico costituito da una facciata del vecchio complesso industriale. Il nuovo schema rispetta la scala del sito e dell'edificato e nonostante la concentrazione di volumetria prevista dal piano originario ricerca un'articolazione volumetrica più conforme al centro urbano di Laveno. Il progetto ha cercato un'interpretazione contemporanea dell'architettura e dei giardini storici confrontandola con le esigenze dell'abitare e quelle più collettive espresse dall'Amministrazione. Lo spazio pubblico fra gli edifici posti lungo il lago e la seconda fila di edifici è invece composto da una sequenza di piccole piazze pedonali di carattere più residenziale che collegano la parte a giardini posta a Est con la fine del lungolago. Il complesso residenziale e turistico è suddiviso in cinque zone, affidate alla progettazione di cinque importanti studi, coordinati da One Works. Cinque nuovi spazi urbani, caratterizzati da edifici architettonicamente unici, che creano un collegamento fisico e visuale con le montagne, il lago e il paesaggio urbano. Il parco vuole essere l'elemento di unione che crea un legame fisico e visivo tra la montagna e il lago. E' aperto verso il lago ed è articolato in ragione delle funzioni che deve svolgere, una parte selciata consente l'affaccio e l'uso commerciale della parte che costeggia gli edifici mentre il bordo del lago offre spazi più contemplativi sottolineati da ampi pergolati.





IN PROGRESS

Doha Transport Education Center

Il nuovo Transport Education Center sorgerà tra Lusail Boulevard e la stazione metropolitana Al Qassar e si chiama così perché non sarà solo uno spazio espositivo, ma un vero e proprio Education Center nonché spazio ricreativo. L'unione di questi tre elementi, in un'armonica soluzione di continuità che interpreta la visione di Qatar Rail valorizzando al contempo tutti i fattori ambientali e caratteristici della zona, rappresentano il vero approccio innovativo del progetto, pensato per entrare in diretto rapporto con i cittadini, rendendoli parte attiva e viva del museo, e non solo passiva. L'esposizione si sviluppa infatti attraverso il Transport Education Center Park, un vero e proprio parco aperto, che circonda il building principale, e che consente - con i suoi ampi spazi - non solo di ospitare nell'esposizione outdoor parte dei voluminosi mezzi di trasporto che nel tempo hanno accompagnato l'evoluzione del Paese, ma anche di essere vissuti e attraversati dai cittadini seguendo viali e sentieri percorribili con i più svariati mezzi di trasporto personali - dalle biciclette ai pattini e skate - oltre che dando loro la possibilità da alcuni punti di entrare in contatto visivo con tutte le principali infrastrutture di trasporto che circondano il centro: dalla metropolitana all'autostrada. Il Transport Education Center Park è al contempo anche copertura del principale spazio espositivo "indoor" che, insieme agli altri mezzi di trasporto presentati, offre sempre nuove esperienze grazie a ricchi programmi di realtà virtuale disseminati nello spazio per coinvolgere i visitatori. Integranti per il funzionamento stesso del Museo. Il grande building centrale, ispirato inequivocabilmente con la sua decisa forma conica ai forti del deserto, e che accoglie tutti i servizi, gli uffici, il teatro e il ristorante in cima al roof, trae vantaggio dalle estreme condizioni climatiche del luogo, utilizzando le potenti correnti d'aria esterne per supportare la ventilazione dell'edificio. Infine, materiali, decorazioni e forme, sono stati scelti e disegnati per sottolineare in ogni singolo dettaglio il profondo legame tra la natura dell'ambiente circostante e la cultura islamica.

Leonardo Cavalli: All'estero esistono realtà, come Grimshaw o Rogers, per fare nomi importanti, che hanno un approccio architettonico più marcato, simile al nostro. Penso che questo sia il nostro vero valore, cioè la capacità di allargare lo sguardo e cogliere la relazione tra le singole cose. Dagli aeroporti ci siamo espansi anche nel settore dei centri commerciali, del retail, in anni in cui in Italia non esisteva ancora quello che oggi è il "mercato immobiliare". Ricordo ancora che visitavamo il MIPIM, frequentato solo dai primi investitori e operatori internazionali, mentre oggi è diventato un appuntamento obbligato anche per gli architetti. Noi guardavamo all'aspetto commerciale della nostra professione all'inglese, nel senso di "architettura costruita nell'ambito di un processo economico". Abbiamo percepito le vibrazioni di questo settore 22 anni fa, esattamente come avevamo percepito un interesse e un'opportunità nelle infrastrutture. Quella del retail è una storia parallela cresciuta negli anni, poi il mercato del Medio Oriente ci ha permesso di svilupparne più di una contemporaneamente. Oggi la nostra idea è quella di integrare le nostre competenze per avere uno sguardo più ampio su diversi ambiti. Abbiamo vinto recentemente un concorso per un edificio molto importante a Doha, il TEC, che ci sta facendo sperimentare una dimensione diversa rispetto alla nostra abituale. Oggi stiamo cercando di creare una squadra adatta: abbiamo con noi da qualche tempo un nuovo collega, con una storia molto diversa dalla nostra, che ha lavorato precedentemente nello studio Chipperfield. Lui ci sta aiutando a costruire un pezzo di squadra che sia capace di guardare ad un mercato che fino ad oggi non avevamo preso realmente in considerazione.

MODULO: In un'intervista affermate che i flussi sono la vostra ossessione. Qual è il vostro approccio verso gli spazi che progettate, luoghi di scambio attraversati ogni giorno da migliaia di persone?

Giulio De Carli: Sicuramente quella dei flussi è una delle nostre ossessioni. Flussi – spazi – carattere. Spazi che funzionino rispetto ai flussi, che siano dimensionati adeguatamente, che mettano in relazione funzioni attorno agli scopi di un aeroporto, una metropolitana, una stazione ferroviaria, includendo in modo armonico, rispetto alla funzionalità trasportistica, anche attività commerciali, di ristorazione, il funzionamento e la qualità dello spazio.

Questo è uno dei temi fondamentali, per esempio, del progetto di Venezia che abbiamo da poco inaugurato. Ho visitato la galleria che abbiamo progettato da "utente" e mi ha emozionato vedere come la gente sta vivendo questo spazio. Abbiamo raccolto anche qualche perplessità iniziale sul progetto, qualcuno temeva potesse diventare uno spazio vuoto, invece, grazie alla sua posizione vicino all'accesso del terminal, diventa quella piazza non soltanto utile alle relazioni funzionali con l'aeroporto, ma anche dove è piacevole sostare, fare acquisti, andare al bar.. con la presenza di elementi come l'acqua, il verde e la luce naturale, che hanno animato la nostra ricerca su questi spazi.

MODULO: In questo progetto avete fatto uso di materiali molto diversificati: acciaio, vetro, mattoni, acqua ... qual è stata la ricerca dietro queste scelte?

Giulio De Carli: Qui si riprende il tema dell'ascolto del luogo, del contesto. In questo progetto il contesto era ricco di opportunità, che non derivano solo da una terra molto ricca come può essere Venezia, in termini di materiali, luci, colori, sensazioni, ma c'era anche un edificio preesistente molto bello da cui siamo partiti. Infatti il terminal esistente, inaugurato nel 2002, era stato disegnato dall'architetto Mar, che con nostra grande soddisfazione ha presenziato all'inaugurazione mostrandosi commosso per il rispetto che abbiamo dimostrato nei confronti del progetto preesistente.

La nostra soddisfazione è stata quella di vedere realizzata quella continuità con un progetto nato nei primi anni 80 e pensato per una scala molto più piccola (3 milioni di passeggeri contro i 15 milioni attuali), ma riproponendo uno spazio che il precedente architetto non avrebbe potuto immaginare. Abbiamo dato continuità nell'impiego dei materiali, ne abbiamo aggiunti di nuovi, abbiamo inserito una copertura molto complessa dal punto di vista geometrico e tecnologico. La ricchezza di questo progetto, che nasce da un'esplorazione e da un'attenta ricerca della qualità degli spazi, è un esempio del nostro approccio a progetti di infrastrutture.

Leonardo Cavalli: Per dare qualche numero, abbiamo da poco cominciato a lavorare su un progetto che ha un flusso di 100 milioni di persone l'anno. Il tema dei numeri è importante, non tanto per il numero in sé, quanto per la complessità che si porta appresso. Il nostro obiettivo è di coglierne gli aspetti funzionali, i flussi, e con questi le opportunità spaziali che ne derivano. Per esempio questi sono stati gli obiettivi nel progetto di City Life, dove abbiamo progettato una piazza che in realtà è un edificio, in un contesto complesso, contemporaneamente alla costruzione della metropolitana e circondati da tre progetti di archistar con cui dialogare, perché ovviamente la piazza nasce in relazione a quello che le sta intorno. Questo progetto ha suscitato molto interesse nell'area del golfo semplicemente perché non è un edificio, che ormai sanno fare, ma vogliono imparare a pensare le città. Sono più interessati al vuoto che al pieno, perché genera dei luoghi riconoscibili come spazi urbani e non solo come spazi che intercorrono tra un edificio e una strada.

MODULO: I progetti di trasformazione e sviluppo delle infrastrutture dell'aeroporto di Venezia sono iscritte in un percorso di sviluppo sostenibile. Che valore ha la sostenibilità in progetti complessi e di grandi dimensioni come quelli degli aeroporti, delle stazioni o delle metropolitane di cui vi occupate?

Giulio De Carli: Cerchiamo di includere in tutte le fasi del progetto i concetti di sostenibilità. Ci siamo sempre posti come obiettivo quello di raggiungere la migliore risposta all'esigenza del traffico con il minore ingombro sia per le infrastrutture aperte sia per quelle chiuse. Per esempio per quanto riguarda gli aeroporti, che tendono ad ampliarsi sul territorio al crescere del traffico, abbiamo spesso proposto delle operazioni di ottimizzazione, di miglioramento degli impatti a terra, cercando di contenere gli ingombri delle infrastrutture. In questo senso il concetto di sostenibilità lo studiamo e lo mettiamo in pratica a partire dalla concezione del progetto, non solo nelle verifiche di post intervento. Questo stesso approccio è valido anche nella scelta dei materiali: facciamo sedere da subito al nostro tavolo i consulenti ambientali, e in questo senso ritorniamo all'idea alla base della nuova sede, cioè ad uno spazio inclusivo delle diverse discipline che entrano nella gestione di un progetto.

MODULO: Qual è la tendenza in divenire secondo voi? In che termini gli architetti sono chiamati a operare oggi?

Giulio De Carli: Siamo assolutamente convinti che tutto quello che vi abbiamo raccontato fino adesso sia la chiave per rispondere alle esigenze del mercato, quelle stesse esigenze che trasformano la città in territorio, e per rispondere alla necessità di cre-

IN PROGRESS

San Marino The Market

Il nuovo progetto di un luxury outlet, che si dispone lungo la collina, permette di salire in diagonale, in compatibilità con le attività commerciali lungo la strada. Le quattro piazze alle estremità, collegate da scale mobili/ascensori, permettono dei percorsi alternativi. Tutti gli edifici ed i loro negozi si affacciano sulla strada principale, configurata come una sequenza di spazi comuni, tipicamente urbani, che possono ospitare eventi di varia natura.



are delle strutture professionali con massa critica adeguata che includano tutto quello che la nuova scuola, non solo di architettura e di ingegneria, ma di tante altre discipline, insegna oggi. Lavoriamo con giovani straordinari che ci hanno avvicinato e che ci stimolano sempre più, per offrire risposte in termini di posti di lavoro che qualifichino la loro formazione di base e li inseriscano in una prospettiva di risposte alle esigenze del mercato. Il nuovo studio farà questo e credo che sia un progetto che risponda a queste tendenze per il futuro.

Credo che finalmente il progetto, non solo di architettura, di edifici, di infrastrutture, ma anche di spazi aperti e di parchi, stia diventando centrale nell'economia, in temi di qualità della vita. non è un caso che se ne legga anche sui quotidiani oggi, e tutto questo sta generando un'attenzione da parte della collettività che non c'è stata in passato.

Leonardo Cavalli: La qualità degli spazi, di come vengono pensati, rappresenta un elemento di competitività per attirare le persone migliori nei luoghi. Questa è la sfida e l'opportunità che oggi Milano, e non solo, sta affrontando e che sempre più dovrebbe diventare centrale anche nell'identificazione delle misure da adottare per generare lavoro e attrarre risorse e giovani di talento.

