



Il Chilometro Rosso Technological Park, Bergamo

Progetto: Jean Nouvel

■ Prospettive e sotto
prospetto del "Chilometro
Rosso", il progetto del
nuovo Parco Tecnologico
Brembo che verrà
realizzato a tre chilometri
a sud del centro di
Bergamo, lungo
l'autostrada A4

(Venezia-Milano).
L'idea primaria del
progetto di Nouvel è un
muro rosso posto al limite
dell'area edificabile che si
estende per circa un
chilometro parallelo
all'autostrada a 60 metri
da essa.

■ Perspective views and,
below, elevation of the
"Red Kilometre", the
project for the new
Brembo Technological
Park planned to be built
three kilometres south of
Bergamo city centre along
the A4 motorway

(Venice-Milan).
The main idea behind
Nouvel's project is a red
wall on the edge of the
building site extending for
about a kilometre parallel
to (and 60 metres from)
the motorway.

Credits
Project:
Jean Nouvel
General Coordination:
Blast/Luca Bombassei e
Simona Traversa
Client:
Brembo

Questo progetto per un nuovo polo tecnologico sul bordo dell'autostrada Milano-Venezia, in prossimità di Bergamo, avrebbe probabilmente interessato Debord, Constant, e gli altri Situazionisti attivi in Italia negli anni Cinquanta, a causa delle implicazioni derivanti dalla carica di colore che il progetto proietta nel territorio circostante. Avrebbe riscontrato forse anche l'interesse dei futuristi, in relazione all'innesco prodotto dal progetto di un'esperienza dinamica legata alla velocità dei veicoli sull'autostrada nel tratto interessato. Il grande "Chilometro Rosso", come è stato battezzato, è un manufatto a scala territoriale per il rapporto che instaura con l'autostrada, e diviene un elemento dell'esperienza del paesaggio. Ricopre tuttavia anche una funzione importante alla scala architettonica e urbana, come dispositivo di organizzazione del programma funzionale del polo tecnologico di cui è parte.

I Situazionisti, con il loro programma denominato "Urbanismo Unitario" erano interessati alla ricerca di un nuovo assetto urbano e territoriale adatto a una nuova era, prevalentemente ludica. L'uomo, affrancato dal lavoro grazie all'automazione, avrebbe trovato nelle nuove città le strutture per una nuova vita dedicata alla ricerca della felicità e alla conduzione di un quotidiano non utilitaristico. Una delle strategie proposte allo scopo era quella del colorismo spaziale, attraverso la quale colore e spazialità diventano indissociabili.

Prendendo le distanze dalla teoria sociale alla base del lavoro dei Situazionisti, il Chilometro Rosso sembra invece assorbirne l'obiettivo sovversivo nei confronti del rapporto con il colore, ancora oggi universalmente sottomesso in architettura al sogno bianco del Modernismo. L'esperienza suggerita dal lungo muro di Nouvel è funzione dello spazio e del tempo, cioè della velocità dei veicoli. Per un periodo variabile con la velocità, gli automezzi in moto sull'autostrada penetrano un segmento nel quale una rossa atmosfera artificiale accompagna il viaggio, stimolando curiosità e attenzione. E' spontaneo sottolineare il valore di *landmark* del Chilometro Rosso, che introduce nel paesaggio padano un elemento di orientamento e riferimento per gli automobilisti quanto per gli abitanti della città. Il colore rosso della striscia lineare penetra nelle menti che ne fanno esperienza risolvendo la tesi psicogeografi-

ca di un territorio dalle "placche rotanti", una topologia mutevole e personale che ciascuno ricostruisce indipendentemente da scopi utilitaristici.

Di utilità il Chilometro Rosso ne ha in realtà molta. Da entrambi i punti di vista, architettonici ed economico-territoriali. Architettonicamente, la rossa striscia lineare è un dispositivo di distribuzione e orientamento. Binario adattatore, è concepito per definire con precisione lo sviluppo dei vari corpi del polo tecnologico in relazione al vincolo infrastrutturale dell'autostrada. La semplice strategia consiste nel permettere una configurazione libera e progressiva dei volumi perpendicolari al muro rosso parallelo all'autostrada. Il polo può così svilupparsi flessibilmente in funzione del programma stabilito e delle necessità future, mantenendo come unico vincolo l'asse rosso dell'accesso e dei parcheggi, allineati nello spazio compreso fra il muro e l'autostrada.

Il rosso segno lineare è anche un poderoso strumento di visibilità e rappresentatività dell'intenzione economico-geografica che lo ha generato. L'idea stessa del polo tecnologico identificata nell'immagine di un tratto rosso lungo un chilometro intende suggerire una demarcazione del territorio atta a rivelarne la natura culturale e la realtà industriale.

Il muro rosso è un efficace mezzo di comunicazione, con mille metri di schermo attivo, e centinaia di utenti che in ogni momento sfilano lungo il suo fronte diretti verso est o verso ovest. La struttura apre una connessione visuale fortissima fra istituzione polo e pubblico autostradale, affidando alle auto in transito i messaggi della lunga presenza, destinati ad arrivare ovunque i veicoli siano diretti, e oltre, attraverso l'aggiornamento della geografia privata di ciascuno.

Infine, il muro rosso è un grande schermo ambientale. Ampliando il concetto di schermo al rumore autostradale, il diaframma rosso è concepito per provvedere ad una totale cesura nella propagazione del rumore proveniente dall'autostrada, per permettere la creazione, oltre il muro, di un parco verde quieto e silenzioso, nel quale gli uffici e i laboratori del polo godranno di un'alta qualità dell'ambiente.

Alessandro Gubitosi

This project for a new technological centre along the Milan-Venice motorway near Bergamo would probably have interested Debord, Constant and the rest of the Situationists working in Italy in the 1950s, due to the implications deriving from all the colour it projects into its surroundings. It might also have attracted the Futurists' attention for the dynamic experience of speed it creates in relation to the cars speeding past along the stretch of motorway involved. The huge "Red Kilometre", as it has been nicknamed, is a territorial-scale building that interacts with the motorway and turns into a means of experiencing the landscape.

It also serves an important purpose from the point of view of both architecture and the urban environment, as a means of organising the functional programme of the technical centre to which it belongs.

The Situationists with their programme called "Unitary Urbanism" were interested in finding a new urban/territorial layout suitable for the new, basically playful age in which they lived. Man, finally liberated from work by automation, was supposed to find facilities for a new way of city life devoted to the search for happiness and living along non-utilitarian lines. One of the ways of achieving this goal was spatial colourfulness, an inseparable combination of a colour and spatial relations.

Dissociating itself from the social theory underlying the work of the Situationists, the Red Kilometre seems to absorb its subversive goal as regards its relations to colour, still universally subjected to the white architectural dream of Modernism.

The experience evoked by Nouvel's long wall is a function of space and time, viz., the speed of vehicles. For a period varying with speed, the traffic travelling along the motorway enters a section where there is an artificial red atmosphere accompanying the journey, stimulating curiosity and attention. We cannot help emphasising the Red Kilometre's role as a landmark injecting the Po Valley region with a horizontal reference point for both drivers and local inhabitants.

The colour red of this straight line enters people's heads and

is experienced along the psychogeographical lines of a territory of "rotating plaques", a constantly changing, personal topology that is reconstructed independently of utilitarian purposes.

In actual fact the Red Kilometre is extremely useful in both architectural and economic-territorial terms. Architecturally speaking, the straight red strip is a means of distributing and guiding. It is a sort of line designed to carefully dictate the layout of the various technological facilities in relation to the constraints imposed by the motorway. Its strategic simplicity gives it a free and progressive layout of structures perpendicular to the red wall running parallel to the motorway. This allows the centre to flexibly develop in relation to the planned programme and future needs, with the red entrance way and car parks lined up in the space between the wall and motorway as the only remaining constraint.

The red line is also a huge means of visualising and representing the economic-geographic intentions underlying it. The very idea of identifying a technological centre in people's minds with a red strip measuring a kilometre in length suggests a way of marking the territory aimed at revealing its cultural nature and industrial prerogatives.

The red wall provides an effective means of communication through a thousand metres of active scheme with the hundred users or so speeding past all the time as they head either east or west. The structure opens up powerful visual connections between the technological institute and motorway drivers, sending out long messages to passing cars, wherever they are headed, and even influencing everybody's private geography.

Finally, the red wall is also a huge environmental screen. Extending the idea of a motorway sound barrier, the red diaphragm is designed to completely block out all noise coming from the motorway, so that a silent and quiet landscaped park can be created beyond the wall, where the technological offices and laboratories can enjoy a high-quality environment.



■ Sopra, il concept cromatico del progetto che privilegia il linguaggio espressivo legato alla velocità, all'estetica dell'automobile come simboli delle alte tecnologie sviluppate all'interno. Sotto, planimetria generale, pianta del piano terra e sezione trasversale.

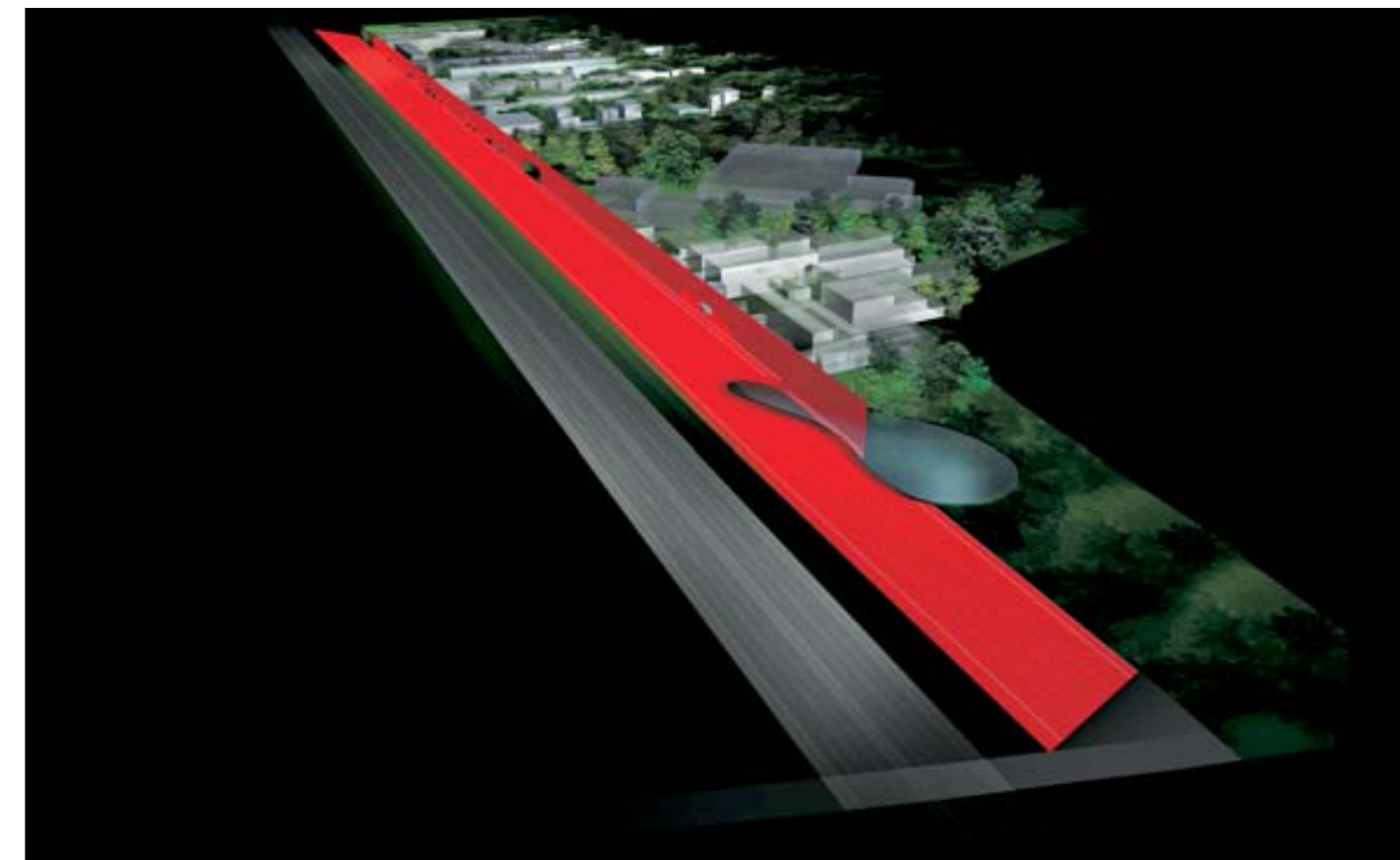
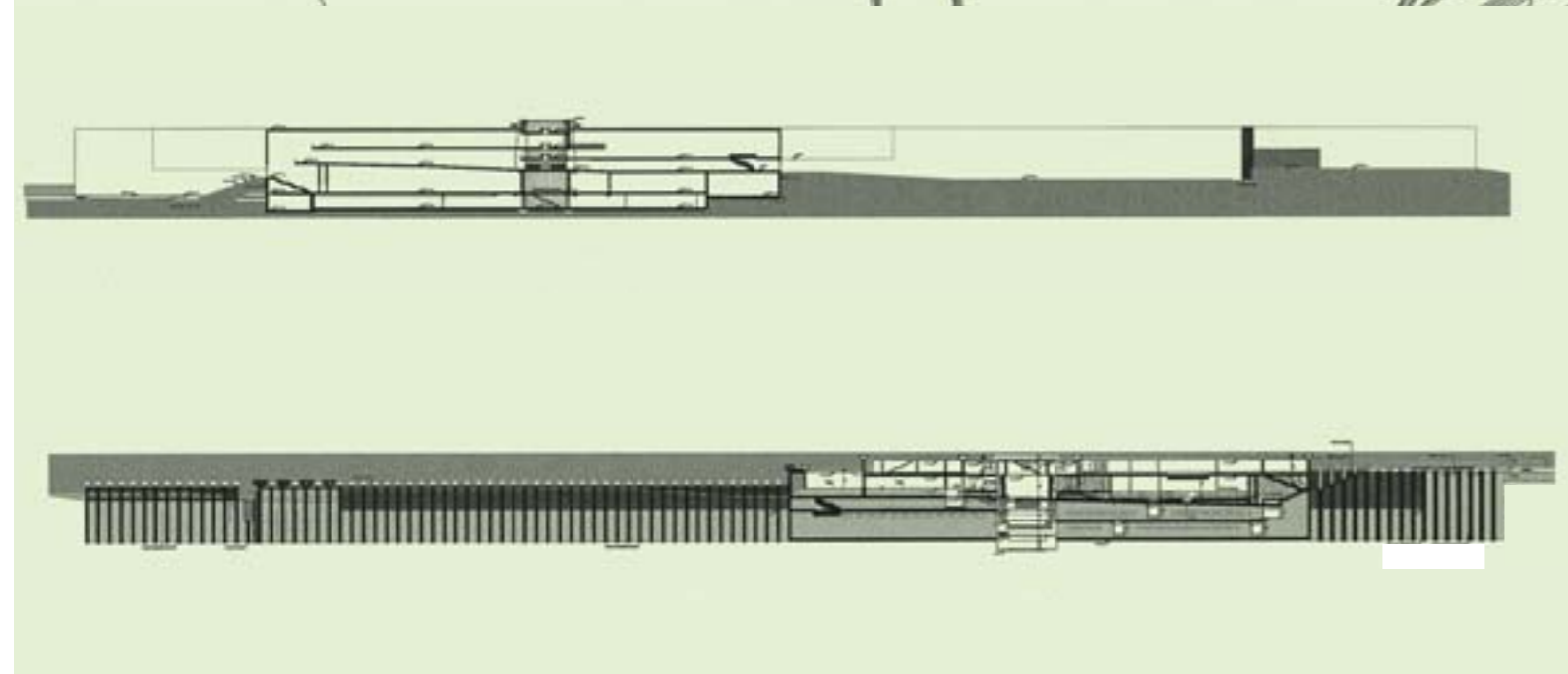
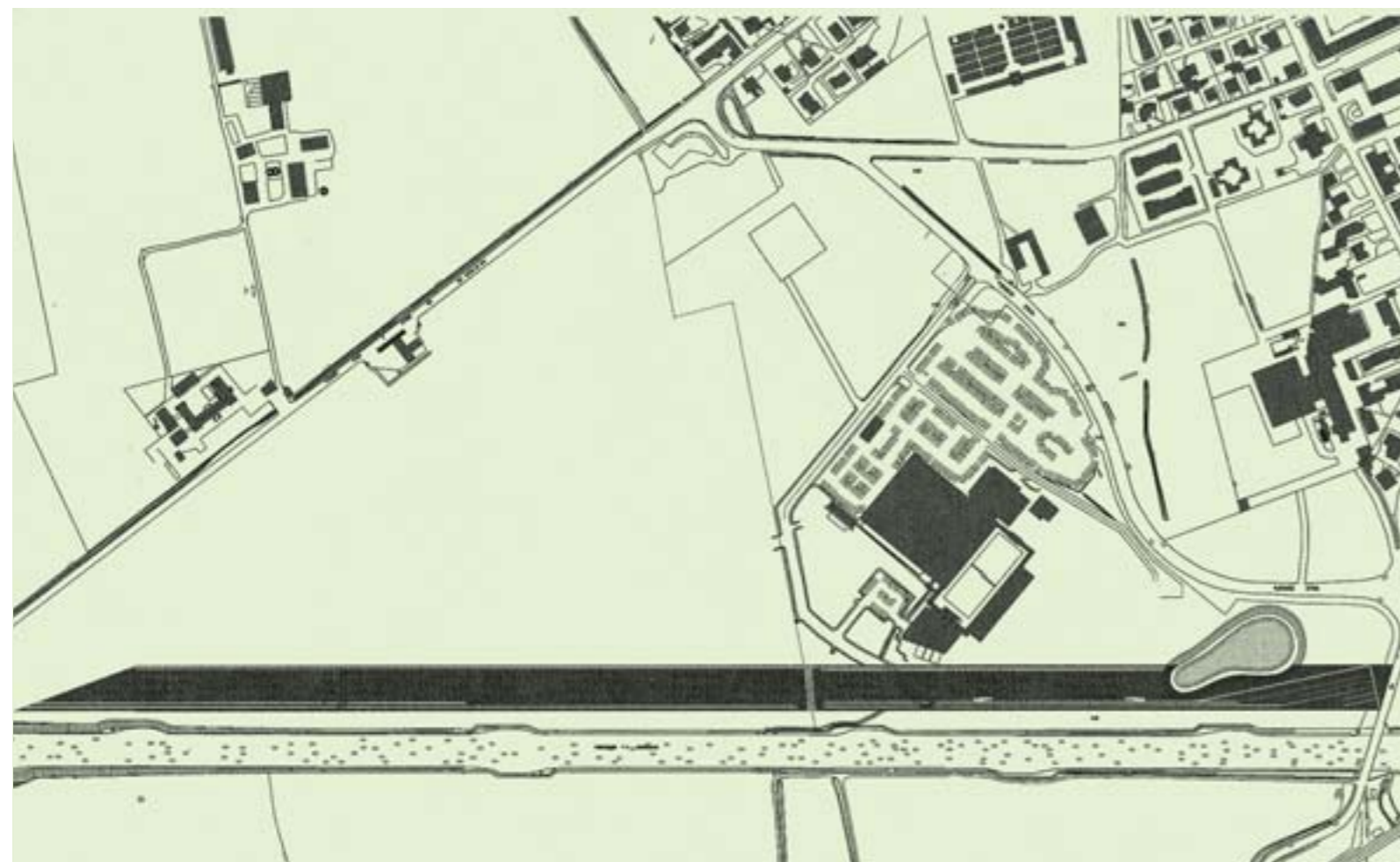
■ Above, the project's colour scheme favours a stylistic idiom connected with speed and car design as symbols of the high technology inside. Below, site plan, ground floor plan and cross section.

■ Sotto, rendering dell'area di progetto e in basso, rendering della strada larga 60 metri che divide il muro rosso (ingresso della zona retrostante dove saranno realizzati i diversi laboratori di ricerca) dall'autostrada. In questa

zona è prevista la realizzazione di un grande parcheggio che segue l'andamento leggermente inclinato della sede stradale.

■ Below, rendering of the project area and, bottom, rendering of the 60-metre-wide road separating the

red wall (entrance to the restaurant at the rear where the various research laboratories will be built) from the motorway. This area is planned to hold a large car park following the slightly sloping road bed.



■ Un gioco di scritte e di segnali anima con una grafica forte la superficie del Chilometro Rosso e annuncia ai passanti i nomi dei diversi protagonisti del Centro Ricerche. Il muro assolve inoltre le funzioni di barriera visiva e antirumore rispetto al traffico dell'autostrada e quella di portale multiplo di ingresso.

■ An interplay of words and signals draws on powerful graphics to brighten up the surface of the Red Kilometre and informs passers-by of the names of the various leading figures in the Research Centre. The wall is not just a visual barrier and sound block against the motorway traffic, it also provides a multiple entrance portal.



■ Sotto, rendering dell'area retrostante al muro rosso, in cui saranno realizzati i diversi laboratori di ricerca, immersi in un grande parco e dominati dalla vista panoramica del centro storico di Bergamo Alta. In basso, rendering dell'area di parcheggio antistante il muro.

■ Below, rendering of the area behind the red wall, where the various research laboratories will be built buried inside a large park and featuring a panoramic view of the old city centre of Bergamo Alta. Bottom, rendering of the car park area behind the wall.

