

nome progetto/project name Kilometro Rosso Science and Technology Park

progetto/design Ateliers Jean Nouvel

consigliere di Jean Nouvel/adviser to Jean Nouvel Hubert Tonka

contract interni/coordination and interior fitting-outs

architect BLASTarchitetti

dipartimento creazione architettonica/architectural

creation department David Fagart

studi e costruzione/studies and building work

Alessandro Carbone

schema di progetto/design scheme Federico Masotto, Cristiano Benzoni

architetti/architects Livia Tani, Cristina Ventura, Andrea Ciofi degli Atti, Raffaella Falbo, Andrew Todd, Wenola de Quelen, Sergio Noero, Laurent Pereira, Anna Ugolini

paesaggio/landscape land, Milano

grafica/computer graphics ARTEFACTORY

cliente/client Brembo S.p.a.

funzioni/program centro tecnologico, spazi di ricerca, design, produzione e sperimentazione uffici della direzione e della presidenza/technological center, research spaces, design, production and prototypes experimentation, offices directional and presidential

luogo/place Parco Scientifico Tecnologico Kilometro Rosso

studi/studies 2001-2002

costruzione/building work 2004-2007

superficie totale/gross floor area 28.000 mq/sqm

costo totale/total cost 28.896.103 €

costo al mq area utilizzabile/cost sqm usable area 1.032 euro



Jean Nouvel

Un progetto per il tempo reale. Kilometro Rosso

di/by Alfredo Cisternino

foto di/photos by Michele Nastasi



Siamo forse ancora abituati ad identificare lo specifico disciplinare dell'architettura con l'organizzazione dello spazio. Eppure di ciò s'incaricano sempre più di frequente le economie di localizzazione piuttosto che gli architetti, da parte loro comprensibilmente restii ad ingoiare l'amaro boccone. Quei pochi che accettano il dato di fatto, tuttavia, vedono aumentare sorprendentemente i gradi di libertà del loro lavoro e il progetto di Jean Nouvel per Kilometro Rosso sembra dimostrarlo.

Nel giugno 2002 l'architetto francese porta a termine il masterplan per un parco scientifico e tecnologico da costruirsi a 4 km da Bergamo, in un terreno confinante con all'autostrada A4 Milano-Venezia. Le aziende hanno interesse a localizzarsi nell'area per la posizione strategica, per la compresenza d'altre aziende di settori affini, di comuni infrastrutture e servizi alla ricerca. Si tratta di condizioni attinenti più allo scambio d'informazioni e al trasporto che non allo spazio o al 'luogo' nella sua tradizionale accezione topologica. Il progetto stesso crea buona parte di tali condizioni, in quanto non dà forma architettonica ad un programma finanziario e funzionale prefissato, ma lo comprende e pone da sé le condizioni d'esistenza della destinazione d'uso.

Ciò fa parte, in realtà, della filosofia progettuale di Nouvel, ove spesso a monte della forma vi è un 'concetto'. Nouvel parla anche di «pensiero preliminare» o, sulla scorta di Gilles Deleuze, di «percepto». Il procedimento è assai vicino a quello di alcuni artisti minimalisti, da cui effettivamente egli trae ispirazione e spiega perché molti suoi progetti possiedano la stessa pregnanza esatta, e al tempo stesso misteriosa, di alcune opere di Joseph Beuys o di Donald Judd. È il caso del centro culturale Onyx a Saint-Herblain, del palazzo di giustizia di Nantes e, non ultimo, del progetto in esame.

Kilometro Rosso ha nella velocità – rapporto spazio/tempo – il proprio 'concetto'. Il suo contesto è assai più il tempo reale dei trasporti e dello scambio di informazioni che non il territorio nel quale è fisicamente insediato. Inoltre, in esso è prevista, con la dovuta flessibilità, la scansione temporale delle fasi attuative. Si può dire che, nel complesso, piuttosto che allo spazio, esso si rivolge al 'tempo'.

Lo comprendiamo subito dall'elemento chiave del progetto, un muro rosso che accompagna il nastro autostradale per un chilometro; o più esattamente per circa 40 secondi, che in autostrada sono un tempo significativo. Esso separa l'autostrada e una stretta area di parcheggio dagli edifici che alloggiavano gli spazi per le aziende. Per questi ultimi e per i relativi spazi aperti Nouvel adotta un linguaggio silenzioso: involucri trasparenti piuttosto convenzionali che racchiudono open spaces. A parlare è il muro rosso, isolato formalmente e tipologicamente indeterminato (in pianta quasi non si distingue): sottile ai lati come una barriera antirumore, esso è più spesso al centro per alloggiare spazi di distribuzione. Gli accenti formali sono ridotti al minimo, per conferire loro un peso inversamente proporzionale, e i riferimenti da loro evocati sono strettamente controllati perché rimangano all'interno del concetto: lato autostrada, la rientranza di accesso è disegnata come la presa d'aria di una scocca; i numeri dei posti auto richiamano la *pit line* di una pista di F1 e, soprattutto, il colore ricorda il rosso Ferrari.

Sovente l'architettura di Nouvel inganna l'occhio. Nel palazzo di giustizia di Nantes la continuità cromatica nelle tre dimensioni rende lo spazio incommensurabile. Qui la pavimentazione del parcheggio sembra risvoltare nel muro dello stesso colore, con lo stesso effetto. Interrogarsi sulle qualità reali di quegli spazi sarebbe come chiedersi se la facciata dell'Istituto del Mondo Arabo o se la cortina vetrata della Fondation Cartier, raddoppiata ed estesa oltre il volume edilizio, *rappresentano* qualcosa. Ma se 'Johnny New' – *nomen omen* ironicamente rilevato da Claude Parent – è passato alla storia dell'architettura recente è proprio perché ha profondamente introiettato la rottura, storicamente compiuta, tra rappresentazione e natura, tra parole e cose.

Kilometro Rosso, vista della parete rossa
dal retro/the Red Kilometer, back-view
of the red wall



pianta piano terra/ground floor plan



0 50 m

Perhaps we are still used to identifying the specific discipline of architecture with the organization of space. And yet, the economies of localization seem to take this task upon themselves more and more rather than the architects who are understandably reluctant about swallowing this bitter pill. It should be added that, in spite of appearances, those few who accept this well established fact can see an increase in the degrees of freedom of their work and Jean Nouvel's project for the Kilometro Rosso (red kilometre) seems to prove this.

In June 2002, the French architect completed his master plan for a Scientific and Technological Park to be built 4 kilometres from Bergamo in an area bordering the A-4 Milano-Venezia motorway. Companies have a stake in localizing themselves in the area due to its strategic position, the presence of other companies from similar sectors as well as common infrastructures and research services. This deals with conditions pertaining more to the exchange of information and transport than it does to the space as the 'location' by its traditional topological definition. The project itself creates a good amount of these conditions, in that it does not give an architectural form to a predetermined financial and functional programme, rather it includes the programme and sets the conditions of its existence.

Indeed, this is part of Nouvel's design philosophy where often a 'concept' can be found at the origin of the form. Nouvel calls it also 'percept', quoting Gilles Deleuze. The procedure is quite close

to that of several minimalist artists from whom he is inspired and explains why many of his projects possess the exact same profound yet mysterious significance of certain works by Joseph Beuys or Donald Judd. This is the case of the Onyx cultural centre at Saint-Herblain, the Courthouse in Nantes and – last but not least – the project we are examining.

The Red Kilometre finds its concept in speed – space/time ratio. The context of the technological park is the real-time exchange of information rather than the area in which it is physically based. Moreover, the temporal scanning of implementational stages is planned with its due flexibility. It can be said that, on the whole, the project is addressed to time rather than space.

The key element is the red wall accompanying the motorway belt for a kilometre or approximately 40 seconds that is a significant amount of time on a motorway. It separates the motorway and a narrow parking area from the buildings of the Park. Nouvel adopts a silent language for these commercial areas: rather conventional, transparent building envelopes that contain open spaces. It is the red wall which speaks, formally isolated although barely distinguishable on the plan: thin on the side like a noise barrier and thicker towards the middle to host circulating areas. Formal accents are reduced to a bare minimum in order to give them an inversely proportionate weight and the references they evoke are strictly controlled so that they remain within the concept: on the motorway side,

the entrance recess is designed like the air intake on a bodywork; the number of car parks bring the pit line on a F1 track to mind and most of all, the colour recalls Ferrari red.

Often, Nouvel's architecture tricks the eye. The chromatic continuity of the three dimensions of the Nantes courthouse renders the space immeasurable. The pavement of The Red Kilometre car park seems to curve into the wall of the same colour, at least in the project renderings. Examining the real qualities of these spaces would be like asking oneself if the façade of the Arab World Institute or the glass screen of the Fondation Cartier, doubled and extended beyond the building's volume actually 'represents' something. But, if 'Johnny New' – the *nomen omen* ironically revealed by Claude Parent – made recent architectural history, it is because he has deeply introjected the break (historically done) between representation and nature, between words and things.

pagina seguente: Kilometro Rosso, vista dall'autostrada/following page: the Red Kilometer, view from the highway



prospetto nord ovest/north west elevation

0 40 m



sezione aa/section aa





vista lato parcheggio/view from the parking lot



sezione bb/section bb

0 40 m



sezione cc/section cc





