

# Siamo in alto mare

written by Sandro Lazier | Marzo 19, 2019



Siamo in alto mare è espressione metaforica per dire che il nostro paese sta affondando. Lo dimostrano, oltre i numeri dell'economia e della finanza, anche alcuni freschi eventi architettonici: il viadotto di Renzo Piano a Genova, di dichiarata ispirazione navale, e i tre scafi capovolti sul tetto del padiglione Italia di Dubaj 2020. Due progetti sulla cui dicotomia enfasi/risultato progettuale conviene riflettere.

## Genova

In una recente [\*\*intervista a Renzo Piano\*\*](#) di E. Picardo su archphoto.it il senatore esprime, non senza risentimento, le sue ragioni attente all'aspetto costruttivo, politico o addirittura psicologico, ma non sfiora mai la questione architettonica. Il confronto col vecchio ponte, tra l'altro, si conclude con una velata denuncia a Morandi responsabile, a suo dire, d'una incauta progettazione dei tiranti in calcestruzzo. Dice Piano alla domanda del perché non si è provveduto al recupero ma si sia preferito abbattere tutta l'opera: *"Nessuno si è più fidato, ma in che modo è stato costruito? Perché il cemento si è microfessurato? Morandi sapeva benissimo che il cemento non lavora a tensione e aveva messo la precompressione nei tiranti, ma se il cemento non ha la composizione giusta questo calcolo salta...Quello che mi da fastidio è che io appaia come quello che si è comportato in maniera eticamente sbagliata, anche rispetto ai giovani che per essere aiutati non devono essere mandati allo sbaraglio"*.

La scelta della precompressione nei tiranti è stata spiegata da Gabriele Camomilla, uno degli ingegneri che hanno riparato la prima pila e sostenitore della conservazione del capolavoro: *"... in quegli anni non c'erano le tecnologie di oggi, in cui i trefoli sono inseriti in guaine in polietilene pesante ed ingrassati. Da non confondere con le abituali tecniche di protezione dei precompressi "normali",*

*basate su trefoli inseriti in guaine d'acciaio in cui sono pompate cementi speciali (sia per prestazioni che per reologia) per la protezione dell'acciaio. Nello strallo la protezione era costituita da conci in calcestruzzo che, a strallo tesato, venivano precompressi con appositi ulteriori cavi, che impedivano che detto rivestimento protettivo andasse in trazione e si fessurasse al passaggio dei veicoli e/o per motivi di temperatura o altro. Quella era la tecnologia innovativa morandiana, per proteggere l'acciaio in un ambiente soggetto a forti aggressioni, anche per come funzionano gli stralli che sono degli appoggi "dall'alto", mobili sotto traffico. Il calcestruzzo era precompresso, per garantire l'assenza di fessure; solo in seguito si sono sviluppati gli stralli separati ad "arpa" ricoperti di polietilene pesante come quelli usati nella riparazione. La precompressione però la rendeva difficile come rende difficile qualsiasi demolizione incontrollata."*

Se Piano avesse fatto un minimo di ricerca e chiesto a chi il ponte conosceva profondamente e lo aveva curato, probabilmente avrebbe evitato gli strafalcioni appena citati. Piano, nell'intervista non convince, anche se si piange addosso per salvare un minimo la faccia davanti a colleghi e giovani architetti.

Antithesi, già nell'anno duemila, aveva espresso grosse perplessità sulle qualità etiche del senatore Piano, ai tempi dello scandalo di **punta Perotti a Bari**. Tirato in ballo dai progettisti di allora non ne uscì granché bene. Ma questo incidente non gli impedì uno sviluppo di carriera successivo clamoroso. Questo sta a dimostrare che l'architettura, con l'etica, sembra aver poco da spartire.

Le perizie sui materiali che si stanno effettuando in un laboratorio in Svizzera, secondo indiscrezioni, dimostreranno che non è stato il cedimento dei tiranti la causa del disastro; ma si è preferito attribuire agli stessi, precipitosamente e ingenuamente, la ragione del crollo per profittare del terrore mediatico verso i ponti sospesi, al fine di produrre un banalissimo e rassicurante viadotto.

Piano ha una enorme responsabilità, verso la storia, non solo verso i giovani. La sua parola e il suo progetto troppo sollecito hanno condannato un capolavoro mondiale sull'altare della vanagloria.

**Dubaj**



Così AdnKronos in data 15 marzo 2019:

- “E’ stato selezionato il progetto vincitore del concorso internazionale di progettazione per il Padiglione Italiano a Expo Dubai 2020: fra le 19 proposte giunte, è stato selezionato quello sottoposto da un raggruppamento temporaneo di imprese costituito da CRA-Carlo Ratti Associati, Italo Rota Building Office, F&M Ingegneria, Matteo Gatto & Associati.”

- “Il Padiglione che rappresenterà l’Italia alla prossima Esposizione Universale prevista nel 2020 a Dubai sul tema “*Connecting Minds, Creating the Future*”, è un’architettura che mette in scena con creatività e innovazione la “**bellezza che unisce le persone**”, la bellezza italiana da sempre elemento di connessione tra popoli, talenti e ingegno, eredità culturale mediterranea e ponte verso il futuro.”

- Nel progetto architettonico, spiega il Commissariato Generale per l’Italia a Expo 2020, “*gli scafi di tre imbarcazioni italiane arrivate via mare saranno capovolti e innalzati uno accanto all’altro su alti pilastri, trasformandosi nella copertura del Padiglione. Dipinti ciascuno in modo diverso, i tre scafi visti dall’alto avranno l’aspetto di tre petali che compongono i colori della bandiera italiana*”.



Diceva Baudrillard che si possono avere molte idee ma un solo pensiero.

Ed in effetti qui le idee stravaganti non mancano, ma non bastano a soccorrere una totale assenza di pensiero architettonico. Al di là dell'assenza d'un pensiero originale a cui non serva la retorica del bastimento, ciò che latita è anche una minima consistenza estetica, malgrado "la bellezza" venga citata come concetto portante di tutta la carnevalata.

Allora mi chiedo: se, come citato appunto, *"Il Padiglione Italia racconta il viaggio nella bellezza del nostro Paese, frutto costante di contaminazioni, scambi e connessioni di conoscenze, ingegno, talento e arte"*, perché allora farlo così brutto, inelegantemente goffo e tronfio?

Dalle poche immagini che ho a disposizione (mancano quelle fondamentali che sono le piante e i prospetti, ma ormai quest'abitudine diffusa ritiene superfluo ciò che ha retto l'architettura per tremila anni) non riesco a cogliere un minimo di letteratura. Non ci sono pause, o ritardi, o salti emotivi, ma la scrittura è piatta, banale, dove tutto sembra imbastito per chiudere uno spazio martire d'un'idea che sembra ispirata più dalla cultura del marketing che da quella del progetto.



Quando penso al valore dell'architettura ricordo volentieri un edificio che ho conosciuto e frequentato all'età di ventisei anni, quando stavo ad Abidjan in Costa d'Avorio. Abidjan è una città affascinante, posta in una baia stupenda, con diversi quartieri. Il centro direzionale occupa una penisola nel centro della baia stessa, che si chiama Le Plateau. Lì c'era l'ufficio della ditta che mi aveva assunto. Tra i pochi grattacieli che incontravo sulla strada di casa emergeva, non per statura ma per importanza e pregio architettonico, un edificio che si chiamava *La Pyramide*, progettato dall'architetto veronese **Rinaldo Olivieri**, scenografo storico dell'Arena, che inventò questa costruzione straordinaria negli anni dal 1968 al 1973. Presto, questo monumento della modernità, diventò il riferimento del centro di Abidjan; una sorta di icona tutt'ora conosciuta. Credo che ancora oggi rappresenti uno dei capisaldi dell'architettura moderna, con questa capacità di attraversare indenne il secolo e di essere ancora estremamente attuale e occasione di stupore.

Opere come queste, che nascono in omaggio alla sola architettura, pur rifacendosi a metafore e allegorie, come in questo caso sono le piramidi, abbandonano ogni riferimento letterario di fronte alla potenza dello spazio costruito, ribaltando il concetto di solidità e immutabilità rappresentato dalle piramidi egizie, trasformandone la concezione in un balletto ascensionale di assoluta leggerezza. Se pensiamo alla miriade di torri e torrette, più o meno sghembe e stravaganti dell'ultima stagione architettonica, questo edificio ci insegna ancora oggi quando

un'architettura sia degna di tal nome.

Mi sono permesso questo confronto per mettere in luce cosa nei propositi venga effettivamente assolto dalla letteratura (le idee) e quanto invece venga concretamente retto da una solida scrittura architettonica.

Se nel concetto di Carlo Ratti e Matteo Gatto l'idea avrebbe dovuto reggere tutta la costruzione architettonica, mancando proprio l'architettura, anche l'idea della parodia nautica ne esce sarcasticamente rifiutata.

Sulla giuria non mi esprimo. È forse servita?