

La Fenice. Dalla catastrofe alla rigenerazione?

Marzia Fiume Garelli

«La geologia architettonica è interrotta continuamente dalla frattura di eventi irriducibili e assoluti che ne piegano le sorti, la lasciano senza respiro, la sospendono e la rigenerano. La teoria delle catastrofi ha mutato la metodologia del nostro approccio alla storia dell'architettura. Ciò che importa nell'analisi critico-ideologica non sono le isole di coerenza o le strutture unitarie dei segni e dei progetti, ma i momenti di totale dispersione, non le identità ma la differenza con i suoi grovigli, le sue sovrapposizioni, le sue lacerazioni, le sue incompatibilità. Così l'opera circola, diaconizza, si nasconde, permette o impedisce di realizzare un desiderio, entra nell'ordine delle contestazioni e delle lotte; diviene tema di rivalità, di rifiuto o di assimilazione. Finora qualsiasi analisi critica ha tentato di sopprimere sempre e comunque le contraddizioni; si fanno sforzi prometeici per cogliere nella produzione di un architetto la sincronia delle positività, l'istantaneità delle sostituzioni. Noi invece optiamo per un criterio critico la cui base sia data dalle contraddizioni, per cui le opere di architettura sono oggetto da descrivere in se stesse, nella loro differenza, nella reciproca dialettica negativa che esse esercitano».

Carmine Benincasa, 1994 (1).

La parola *distuggere* nasce dalla parola latina *destruere*; quest'ultima è composta dalla particella *de* che apporta il senso contrario alla parola *struere*, fabbricare, costruire. I due concetti conducono all'idea della modifica della realtà di un territorio, della sua alterazione, del suo arricchimento o impoverimento. L'architetto costruisce e la catastrofe decostruisce. L'*Architettura della catastrofe* risulta quindi essere un'antitesi in termini di significato. Come coniugare la creazione con la distruzione?

Molte sono le possibilità. Basta pensare che la catastrofe e la sua prevenzione sono insite nel DNA dell'Architettura, della sua normativa, delle sue regole di buona costruzione. Creiamo nella consapevolezza di una possibile distruzione. Tokyo nella sua convivenza con i fenomeni del terremoto ne è un esempio, nel suo essere, seppur parzialmente l'immagine di una catastrofe annunciata.

Le fonti di rischio nel nostro paese sono innumerevoli: terremoti, frane, alluvioni, incidenti causati direttamente dalla mano dell'uomo, ecc.. La superficie dell'Italia è relativamente poco estesa e soprattutto gran parte del suo territorio è occupata da catene montuose che non incoraggiano l'insediamento umano; pertanto le attività della popolazione si concentrano nelle zone meno elevate. L'addensamento delle città sulle fasce costiere (anche per ragioni logistiche e storiche) risulta quindi evidente. L'Italia è infatti costellata da insediamenti urbani costieri che rappresentano una grande ricchezza per l'economia, la vita e la bellezza del paese.

Spesso quando si affrontano temi riguardanti lo spazio costiero si ha la tendenza a non considerare una variabile essenziale: l'altezza del livello del mare. Questa infatti non permane costante nel tempo ma muta a seconda della quantità di volumi d'acqua disponibili sulla Terra; questi a loro volta variano a causa degli effetti dei cambiamenti climatici.

Si sono registrati abbassamenti del livello del suolo rispetto al livello del mare in varie zone e città italiane quali Venezia, il Ravennate, fra Modena e Bologna, sulla fascia tirrenica nei dintorni di Pisa, verso la foce dell'Arno, ecc. Venezia in particolar modo, anche celebrata come "sposa del

mare” è sempre stata una città simbolo della prevenzione dalla catastrofe (Fig. 1).

Questo centro urbano è infatti sorto miracolosamente a seguito della migrazione di profughi dalle città di terraferma che fuggivano dall’invasione longobarda d’Italia nel 568. Da quel momento in poi Venezia ha sempre convissuto con il suo salvatore e il suo carnefice: l’acqua (Fig. 2).

«Lo straniero, affascinato, monopolizzato dalla città, disdegna troppo facilmente il mare interno, che a essa fa capo come una viva pianta al suo fiore. Rifiuta di perdersi nella malia di quelle distese d’acqua, tanto unite, tanto irreali, che la luce del giorno rende di volta in volta bianche, azzurre, rosa, grigie, più raramente viola e più raramente ancora verdi, come i canali della città e come le ha dipinte Albert Marquet. Lontano, all’orizzonte, la riva delle isole o delle lingue di sabbia disegna appena un filo di ocre sul pelo dell’acqua» (2).

La struttura attuale della laguna di Venezia è l’esito di un complesso di eventi naturali e di opere d’ingegneria come quelle effettuate sugli antichi crateri lagunari esistenti allo sbocco di alcuni fiumi afferenti al mare Adriatico. La laguna pur essendo ancora vitale è seriamente minacciata: «Ogni anno il bacino perde oltre un milione di mc di sedimenti. L’equilibrio dinamico fra l’apporto dei fiumi e l’azione erosiva del mare è cambiato» (3). A causa dell’innalzamento del livello del mare e dell’abbassamento del livello del suolo, il livello relativo del suolo ha subito, nell’ultimo secolo, una perdita altimetrica complessiva di oltre 23 cm. Venezia è quindi sempre più frequentemente invasa dalle acque (Figg. 3-4).

Al momento è in corso di attuazione il MO.S.E., un sistema capace di isolare temporaneamente la laguna di Venezia dal Mare Adriatico durante gli eventi di alta marea superiori ad una quota stabilita. Queste opere, assieme ad altre aggiuntive, dovrebbero provvedere alla tutela della città. L’opera è iniziata nel 2003 alle tre bocche di porto del Lido, di Malamocco e di Chioggia, i varchi che congiungono la laguna con il mare e tramite i quali avviene il flusso ed il riflusso della marea (Fig. 5). La bocca di porto di Chioggia è il varco più meridionale della laguna di Venezia, situata tra l’isola di Pellestrina e Sottomarina, nel comune di Chioggia. Il progetto della Spalla Nord della Bocca di Chioggia è dell’architetto romano Aldo Aymonino, del suo studio e del suo gruppo di progettazione. Il progetto rappresenta un’ottima occasione per riflettere su numerose tematiche attuali che ci toccano da vicino quali il rapporto tra ingegneria e architettura, tra artificiale e naturale, tra leggerezza e gravità, tra acqua-aria e terra, tra catastrofe e vita.

Il risultato, ricco di suggestione e di poesia, incarna l’essenza e l’esperienza vissuta in questi luoghi e valorizza ciò che l’opera di ingegneria non riesce a valorizzare: il territorio e le sue contraddizioni.

scritti/rassegna_italiana/4_CATASTROFI/2_Fiume_Garelli

Note

(1) BENINCASA C., *Catastrofi e architettura*, in B. Zevi, *Architettura. Concetti di una controstoria*, Roma, Newton, 1994, pp. 81-82.

(2) BRAUDEL F., *Mediterraneo. Lo spazio la storia gli uomini le tradizioni*, Milano, Bompiani, 2002, pp. 244-245.

(3) BENEVOLO L., *Venezia: Il nuovo Piano urbanistico*, Bari, Laterza, 1996, p. 100.