

Buferà sulla commissione che stoppa le «archistar»

Da Calatrava a Gehry o Miralles: tutti rimandati

VENEZIA — Venezia e i grandi architetti contemporanei. Un rapporto conflittuale. Dai tempi di F.L. Wright e Le Corbusier che mai videro realizzati i loro progetti in laguna, ai più recenti Calatrava, Gehry e Miralles, tutti e tre «inciampati» contro la Commissione di Salvaguardia. Sotto gli occhi di tutti è il caso del quarto ponte sul Canal Grande a suo tempo approvato non all'unanimità. E i dubbi sollevati sul progetto di Santiago Calatrava si sono poi puntualmente concretizzati: la tenuta delle rive, la mancanza della rampa per i disabili, la spinta statica... Come il progetto di Enric Miralles a San Basilio per la nuova sede Iuav: approvazione non unanime in Salvaguardia che rilevava poca funzionalità e troppa estetica. E lo Iuav ha poi rinunciato al progetto. E ancora la «porta» di Frank O. Gehry all'aeroporto, un mega centro direzionale alto oltre 30 metri, per metà su piattaforma in laguna respinto con l'accusa di infrangere ogni tipo di normativa, urbanistica, ambientale e paesaggistica. «Inesaminabile perché non rispettava le normative», dice Stefano Boato della Commissione di Salvaguardia. E adesso Tadao Ando: del suo progetto per Punta della Dogana vengono contestate la scelta del cubo in cemento armato, i macchinari sul tetto e i materiali. Una bocciatura su cui, adesso, la città discute e si divide. «Tutti i progetti contemporanei hanno avuto vita difficile a Venezia. Ma questo di Tadao Ando è bellissimo, rispettoso della struttura. Il cubo di cemento - osserva Marino Folin, ex rettore Iuav - si inserisce in uno spazio già vuoto. C'è da sempre la fobia di confrontare il moderno con il passato. Poiché non ci sono regole condivise, si preferisce ripiegare sulla negazione tout court». La regola, per l'architetto Roberto D'Agostino, dovrebbe essere la coerenza con l'idea di città. «Tutti i progetti, pensiamo allo Junghans alla Giudecca o alla Marittima, ma anche al ponte di Calatrava, ce l'hanno fatta perché erano coerenti con l'obiettivo che si voleva raggiungere. Quando si viene a Venezia occorre un mix di orgoglio e umiltà. Con il solo orgoglio si rischia di scontrarsi e basta, con la sola umiltà si fanno cose banali». I toni del dibattito si alzano. «La Commissione di Salvaguardia andrebbe sciolta, è superflua», azzarda Marco De Michelis, preside della Facoltà di Design dello Iuav. Ma per Gherardo Ortalli, di Italia Nostra e docente a Ca' Foscari, il progetto di Ando è «una bestialità». «Purtroppo Soprintendenza e Salvaguardia non riescono a fronteggiare le devastazioni, ormai siamo alla frutta. Il problema è che si chiede ai grandi architetti moderni di confrontarsi con quelli del passato, anziché conservare ciò che è stato». Il tema del rapporto con la contemporaneità è all'ordine del giorno. «Lo è in tutte le città europee», conferma Carlo Magnani rettore Iuav. «Per Venezia, il confronto con il contemporaneo è l'unica strada necessaria per un rilancio». A patto, però, che rispetti delle regole. «Quel che vorrei capire - chiede Antonio Gatto, presidente dell'Ordine degli architetti veneziani e membro della Commissione di Salvaguardia - è se le eccezioni alle regole concesse a Tadao Ando poi varranno per tutti gli altri. Quel che ha sollevato la Commissione è che vi sono alcune soluzioni non rispettose di norme e regolamenti edilizi».

Serena Spinazzi Lucchesi Il ponte di Calatrava a sinistra, al centro il Venice Gateway di Gehry e, a destra, Punta della Dogana secondo Ando FOLIN

«C'è sempre la fobia di confrontare il moderno con il passato, si preferisce negare»

D'AGOSTINO

«A Venezia serve un mix di orgoglio e umiltà, per non scontrarsi o fare cose banali»

CRISTINELLI

«Ando, grande architettura. Ma questo è un restauro»

VENEZIA — Un progetto impattante, che va a cozzare con la natura profonda di quei magazzini allineati trasversalmente verso Punta della Dogana. A scardinarne la sequenzialità, il cubo progettato da Tadao Ando, in cemento armato. Un restauro, insomma, che lascia il segno «quando invece il restauro dovrebbe sempre conservare l'autenticità dell'edificio. L'architetto restauratore, cioè, dovrebbe lasciare da parte la creatività. Ben sapendo che ciò, specie per un grande architetto, può risultare frustrante».

Giuseppe Cristinelli è da oltre vent'anni titolare della cattedra di restauro dello Iuav. Davanti alle carte del progetto di Tadao Ando è rimasto più che perplesso. «Non intendo fare polemiche, quanto piuttosto sollevare un dibattito. Tadao Ando è tra i più grandi architetti al mondo. Ma qui stiamo parlando di un restauro ». L'elemento che più impatta è il famoso cubo. «A Punta della Dogana c'è una giustapposizione paratattica dei magazzini, disposti perpendicolarmente rispetto alle due rive con una funzione ben precisa ». Ogni magazzino aveva due porte, una sulla riva del Canale della Giudecca, dove attraccavano le navi per scaricare le merci entro i magazzini; l'altra porta affacciava sul Canal Grande: da qui le stesse merci uscivano per essere caricate su imbarcazioni più piccole ed essere distribuite in città. «Questo è il senso dell'edificio, i magazzini della Dogana, come quelli del Sale, sono la testimonianza del lavoro e della storia della città». E dunque quel cubo è una sorta di tradimento. «E' pur vero che è realizzato entro uno spazio già vuoto, allargato nell'Ottocento, ma quel cubo è impattante, è chiuso rispetto alle pareti, giunge a pochi decimetri dalle splendide capriate che si ripetono in tutti i magazzini, impedendone la vista». Il fatto, poi, che sia progettato in cemento armato è un altro motivo di perplessità: «E' un materiale vietatissimo a Venezia. Questa palese contraddizione del restauro con l'impianto originario potrebbe rappresentare un precedente pericoloso». Per non parlare dell'altro punto contestato dalla Salvaguardia, i macchinari sopra il tetto. «Chi viaggia sul Canale non li vede. Ma il resto della città sì. E una soluzione simile di solito è proibita». Ci sono poi i due «obelischi», due colonnate alte circa dieci metri, che Ando prevede all'ingresso, su campo della Salute: «Mi chiedo se siano davvero coerenti con il campo». Il progetto, conclude il professor Cristinelli, non tiene conto dell'opportunità che avrebbe offerto il corridoio centrale, che inizia proprio in corrispondenza della Punta e che poteva rappresentare l'elemento tematico da riprendere con una sorta di prolungamento. «Mi auguro che da un dibattito sereno fatto in città emerga una soluzione meno impattante ».

S.S.L.

IL PRECEDENTE

«Il cemento armato è vietatissimo a Venezia, sarebbe un pericoloso precedente»