



Sintomatologia aeroportuale. Arrivi e partenze in una foresta

di Giovanni La Varra e Tommaso Antiga

*La città contemporanea è come l'aeroporto contemporaneo ("tutti uguali")? È possibile definire teoricamente questa convergenza? E in caso affermativo, a quale configurazione ultima tende?*¹

Le Due Architetture: un referto clinico e alcuni sintomi di apparente ripresa

Dalla prima modernità sino ai giorni nostri, l'architettura – e, con essa, le architetture e gli architetti – pare e paiono aver sofferto e soffrire di quello che la psichiatria ha battezzato come una tipologia di disturbo dissociativo dell'identità: nella fattispecie, una forma patologica di *personalità duplice*. Da un lato c'è l'architettura *stricto sensu* – per come ancor oggi troppo spesso la si intende –: definiamola l'"Architettura-e-Basta" (d'ora in poi: "ArBa"); dall'altro, al contrario, l'architettura del campo allargato: la cosiddetta "Architettura-del-Paesaggio" (d'ora in poi: "ArPa"). Queste sembrano essere le Due Architetture in cui si è scisso e si scinde – ancora per la grande maggioranza dei casi² – il mondo del progetto. E parlare riguardo alla differenza tra queste Due Architetture significa, niente di più e niente di meno, che parlare di confini e di perimetri, ovvero di *convenzioni* – una sola volta accettate e mai più, poi, messe in discussione: come tali assumono la forma di un *realismo*³. Tale patologia, però, non rap-

1 Koolhaas, 2021, p. 27.

2 "Da un lato progettisti che lavorano sui volumi edilizi, sia pure all'insegna di una nuova semplicità e, dall'altro, poeti del verde che mettono in secondo piano i temi della forma dell'oggetto architettonico" (Prestinenza Puglisi, 2017).

3 Si intenda per "realismo" una certa sembianza del reale tale per cui essa (tale sembianza) sembri l'unica versione mai affermata – e, soprattutto, che mai si affermerà – del reale stesso. Il realismo è così da concepirsi come una sorta di "stallo del reale", un "certo tipo di mondo" che diventa "il mondo nella sua totalità". Il realismo, quindi, è per definizione qualcosa attraverso il quale non è possibile pensarsi al di fuori e dal di fuori.

Airport Symptomatology: Arrivals and Departures Through a Forested Landscape

by Giovanni La Varra and Tommaso Antiga

Drawing on the first and most fundamental of Dipesh Chakrabarty's well-known *Four Theses*, this contribution reflects on how, in light of the anthropogenic causes behind today's ecological and environmental crisis, the traditional dichotomy between the "two histories"—that of human affairs and that of so-called natural affairs—is progressively collapsing. Since early modernity, these two domains have been regarded as separate; yet the current crisis reveals their increasing interdependence. As a consequence, even the "two architectures" historically derived from this dualism are now converging, no longer distinguishable in the context of contemporary architectural practice. On one side, the mineral-based architecture, typically referred to simply as architecture and traditionally focused on inert, human-centered constructs; on the other, landscape architecture, which has always paid closer attention to living environments and non-human materials. Among the most symptomatic spaces of this post-collapse architectural condition are airports—once emblematic of artificiality and engineering-driven design, now increasingly reinterpreted within ecological frameworks. This paper proposes a transnational and multi-scalar critique of recent airport projects that have challenged the classical conception of airport space, reimagining it in line with a broader "forest turn" currently emerging in architectural and urban design discourses.

1 - L'architettura nel paesaggio, il paesaggio nell'architettura / Atelier(s) Alfonso Femia, Aeroporto "Salerno-Costa d'Amalfi", Salerno, 2021-in corso. Credits: Atelier(s) Alfonso Femia.

2 - Nascondimenti intenzionali / Rafael Viñoly Architects, Nuovo aeroporto internazionale di Firenze "Amerigo Vespucci", Firenze, 2023-in corso. Credits: Rafael Viñoly Architects.

3 - La "messa al lavoro" di una copertura / Rafael Viñoly Architects, Nuovo aeroporto internazionale di Firenze "Amerigo Vespucci", Firenze, 2023-in corso. Credits: Rafael Viñoly Architects.



4 - Oasi nel deserto / Foster + Partners, Red Sea Airport, Hanak, Arabia Saudita, 2019-in corso. Credits: Foster + Partners.

5 - L'attesa del volo / Foster + Partners, Red Sea Airport, Hanak, Arabia Saudita, 2019-in corso. Credits: Foster + Partners.

presenta un destino obbligato, anzi.

È vero anche infatti che, il più delle volte, per mettere in discussione una qualsiasi forma di realismo basti ritornare ad approcciare niente di diverso che il *reale* stesso. In altri termini, si può dire che una certa forma di resistenza alla cattura teoretica delle cose risiede nelle cose stesse – che sono, in termini architettonici: il dato di fatto materiale; il realizzato; la prassi. A conferma di tale tesi, un utile esempio che la filosofa Donna J. Haraway porta è quello del *Mixotricha paradoxa*: “Quest’entità [una specie di protozoo] [...] pone interrogativi sull’individualità e la collettività. [...] È difficile definirlo [...] perché vive in simbiosi obbligata con cinque altre entità diverse” (Haraway e Nichols Goodeve, 2024, p. 148). Il *paradoxa* di Haraway non è altro che un esempio di questo reale stesso che resiste alla teoresi: è letteralmente *paradossale* – e qui le ragioni del nome assegnatogli si fanno evidenti. E il *paradosso* in sé e per sé equivale ad un punto di rottura e messa in crisi della teoresi fino a quel momento applicata: è un punto di momentaneo *collasso*.

Rientrando nei ranghi della disciplina archi-

tettonica, un possibile *paradoxa* per l’architettura al giorno d’oggi, forse, possono essere gli aeroporti, le cui architetture – in alcuni loro esiti recenti – paiono affermare l’effusione totale e compartecipata di ArBa e ArPa. Da tale punto di vista – per incominciare qui una breve rassegna progettuale che apparirà tra le righe di questo testo – due casi italiani appaiono rilevanti, oltre che estremamente utili per cercare di prefigurare un paesaggio aeroportuale integrato per il futuro prossimo a venire.

Il primo è il nuovo terminal dell’aeroporto “Salerno-Costa d’Amalfi”, in Campania, ideato da Atelier(s) Alfonso Femia nel 2021, in fase di realizzazione. È un *hub* dal profilo orizzontale che – a partire dai disegni con i quali è stato presentato – pare assumere le sembianze e il carattere di un monumentale gazebo, bianco e geometrico, in cui gli unici elementi un po’ eccentrici – nella loro sezione – sono i *pilotis*, disposti però secondo una griglia ortogonale semplice, che sostengono una copertura “plissettata”, costituita di tante falde brevi, tra loro alternate. Gli spazi vegetali si incuneano al di sotto di questo grande piano di copertura, in maniera decisa e frequente, creando spesso l’occasione per farsi intercettare dallo sguardo di chi si muove tra una zona e l’altra dell’aeroporto. Il punto di stacco (che è anche di unione) tra “naturale” e “culturale” sfuma, o perlomeno si nasconde, al di sotto di una copertura in parte aperta e in parte occludente, che tutto tiene assieme. Un secondo caso di questa effusione, in chiave magari più pop e letterale, è il progetto per il nuovo aeroporto internazionale di Firenze “Amerigo Vespucci”, oggi ancora in fase di elaborazione, da parte di Rafael Viñoly Architects. Anche in questo caso, l’elemento architettonico fondamentale è la copertura, che stavolta funge da manto morbido, partendo da quota terra per poi alzarsi e tenere sotto di sé gli spazi utili all’attesa del volo, occultandone la vista da uno dei lati corti. Ed è proprio sulla copertura che prende luogo il fatto interessante, dato che è stata pensata (soprattutto nella sua sezione tecnologica) per essere completamente coltivata a vigneto, inserendosi in maniera mimetica rispetto al paesaggio agricolo-produttivo circostante, del quale il nuovo terminal si fa in qualche modo anche portavoce e raffigurazione sintetica. In maniera più banalizzata – e quindi, in fin dei conti, forse più evidente –, anche in questo caso “naturale” e “culturale” collidono, si sfondano a vicenda e infine coincidono.

L’accezione utilizzata è la stessa che si ritrova in *Realismo capitalista* (Fisher, 2018).

Sintomi aeroportuali di un collasso avvenuto

Nella prima delle sue note *Quattro tesi sul clima*⁴, lo storico Dipesh Chakrabarty afferma che le comprovate “spiegazioni antropogeniche del cambiamento climatico comportano la *crisi della secolare distinzione [...] tra storia naturale e storia umana*” (Chakrabarty, 2021, p. 56). In un certo senso – al tempo dell’odierna “policrisi”, in primis di matrice ecologico-ambientale –, Chakrabarty non fa che portare alle estreme conseguenze la tesi sostanziale che fu del pensiero di Darwin, che vedeva l’umano *genealogicamente invischiato* nelle vicende della carne di Gaia. Da ciò, e forse una volta per tutte, le “tradizionali” Due Storie – quella delle “vicende umane” e quella delle cosiddette “vicende naturali”, quest’ultime da sempre considerate tutt’altro rispetto alle prime, perlomeno dalla modernità occidentale in poi⁵ – vanno tra loro *collassando*. Di conseguenza, anche le Due Architetture che da esse erano derivate e motivate (quandanche indirettamente)⁶, non possono che *collassare tra loro*. L’architettura – date le mutate condizioni e necessità al contorno, e date le volontà energetiche, ecologiche e interspecifiche che sempre più sta andando acquisendo (Calder, 2022; Capuano, 2023; Konijnendijk, 2008; Metta, 2022)–, sta virando verso quella che si potrebbe definire una contemporanea *deriva paesaggistica*, ovvero una volontà da parte dell’architettura tutta di essere “del paesaggio”. Questo, assieme a ciò detto appena sopra, comporta soprattutto un fatto: la non necessità, più, di distinzione tra le due. ArBa

4 Tit. or.: Chakrabarty D. (2009), “The Climate of History: Four Theses”, *Critical Inquiry*, n. 35(2), pp. 197-222.

5 Dal punto di vista del tempismo, pare che antropologi, filosofi e storici siano abbastanza d’accordo (Calder, 2022; Coccia, 2018; Descola, 2021; Viveiros De Castro, 2019). “Una ‘medesima natura’ regnava senza scissioni, distribuendo [...], tra umani e non umani, una moltitudine di abilità tecniche, di abitudini di vita e di modi di ragionare. Almeno per gli eruditi, questa epoca prese fine qualche decennio dopo la morte di Montaigne, quando la natura cessò di essere una disposizione che unificava le cose più disparate per diventare un ambito di oggetti retti da leggi autonome, sullo sfondo del quale l’arbitrio delle attività umane poteva dare prova del suo seducente scintillio. Era appena nata una cosmologia nuova [il naturalismo] [...]”. Con un colpo di mano di una discrezione esemplare, la nostra [occidentale] ripartizione degli esseri e delle cose era diventata la norma e nulla poteva esimersene” (Descola, 2021, pp. 5, 6).

6 È facile, a questo punto del ragionamento, pensare alla relazione diretta che si instaura tra le “vicende umane” e l’ArBa, così come tra ArPa e “vicende naturali”.



e ArPa diventano, così, specifiche poco utili di una rinnovata Architettura – senza specifiche ulteriori.

Ciò precisato, il punto della questione è quindi il seguente: che le architetture prese in esame paiono offrirsi al nostro sguardo critico come visibili *sintomi* di miglioramento in una situazione post-patologica, o “di ripresa”, del mondo del progetto odierno. Tali *sintomi aeroportuali* – che sono dimensionalmente più grandi, più esibiti e più evidenti di tanti altri – sembrano parlarci di una situazione architettonica post-scisma tra ArBa e ArPa.

Aeroporto = Bosco

Appariva duratura alcuni anni fa, per il futuro a venire, la provocazione di Rem Koolhaas che immaginava di mettere a confronto

6 - Attesa del volo e scorci “forestali” / Atelier(s) Alfonso Femia, Aeroporto “Salerno-Costa d’Amalfi”, Sa-lerno, 2021-in corso. Credits: Atelier(s) Alfonso Femia with Diorama.

l'ambiente dello shopping con alcune funzioni urbane e metropolitane (Koolhaas *et al.*, 2001). L'analogia "MUSEUM = SHOPPING", "CHURCH = SHOPPING", "AIRPORT = SHOPPING" appariva allora, nella sua evidente semplificazione, un modo possibile per sintetizzare alcuni fenomeni in corso. Nella fattispecie, per quanto riguarda gli aeroporti, è sempre Koolhaas a precisare che da "sistemazioni provvisorie per tutti quelli che stanno andando altrove [...] si sono trasformati in *gulag del consumo*, democraticamente distribuiti intorno al globo per dare a ogni cittadino eguali possibilità di ammissione" (Koolhaas, 2021, p. 95).

A distanza di anni, questa analogia sembra incominciare a perdere terreno, e ad essere soppiantata da un'altra di segno diverso, ma altrettanto pervasiva. La foresta, la giungla, la cosiddetta "natura" sembrano essere, nel XXI secolo, quello che lo shopping è stato nel XX⁷ (Corrado, 2012; Marini, 2021; Metta e Olivetti, 2019). Come con lo shopping, il "forestale" sembra riuscire a *risignificare* importanti funzioni urbane, modificandone l'immagine, intensificandone la percezione e normalizzandone l'esperienza. Ma mentre lo shopping – nel suo essere "sostanza" tesa ad occupare l'ambiente ancillare dei grandi spazi monofunzionali –, intrattenendo l'attesa, incideva soprattutto sul tempo, la "foresta" incide innanzitutto sulla forma e la percezione dello spazio. L'analogia con il bosco e con la foresta sembra, in architettura, la *next big thing*. Aeroporti, appunto, ma anche biblioteche, stazioni ferroviarie, edifici civici e per lo sport: l'elenco è in evoluzione, così come il fenomeno del *bosco analogo*⁸, una versione semplificata dell'idea di *città analoga* proposta, a suo tempo, da Aldo Rossi (Rossi, 1976; 1999). Si tratta di eccezioni? O è forse una tendenza che sta prendendo forma e segnerà il paesaggio dei grandi hub aeroportuali

nei prossimi decenni? Ad ogni modo, l'immaginario che questi progetti stanno sviluppando è interessante e composito.

In primo luogo, quello che appare in contropunto è l'immaginario dell'*oasi*, della totale discretizzazione tra un paesaggio omogeneo e il "fuoco" intenso di un luogo di sosta e di scambio, un approdo che accoglie e smista – fatto di acqua, verde, ombra, pause. Il bosco-aeroporto mette in scena l'idea di un'*oasi* contemporanea, uno spaziotempo assoluto tra il paesaggio della vita quotidiana e il paesaggio altro che si deve raggiungere. Ne è un esempio il recente progetto di Foster + Partners per il nuovo Red Sea International Airport, ad Hanak, in Arabia Saudita (in fase di cantiere). A partire dalla forma semicircolare della pianta, l'architettura dei padiglioni di attesa sale e scende, a formare cinque grandi petali arcuati – che mimano, anche per il colore del rivestimento, le dune del deserto, un deserto concreto e tangibile in cui l'aeroporto è situato. La forma complessiva nelle tre dimensioni è morbida, sinuosa, ed è introdotta – dalla parte degli accessi/uscite – da un perimetro circolare boscato: un'*oasi* nell'*oasi* – stavolta letterale – costituita di acqua, arbusti e piante ad alto fusto che hanno, da un lato, la funzione di accogliere e bendisporre i viaggiatori oltre che, dall'altro, tentare di creare un microclima "addolcito" – cioè più fresco e ospitale – rispetto all'intorno, che è rovente, minerale, apparentemente abiotico (dal punto di vista umano). In questo caso è ben evidente come non ci sia soluzione di continuità tra ArBa e ArPa: materiale litico non-vivente e vivente si scambiano e si mischiano; l'architettura è tra le dune ed è dune essa stessa; l'*oasi* è sia metaforica che reale, cioè – allo stesso tempo – referenziale e concreta.

In secondo luogo, pare che venga evocato sempre più frequentemente anche l'immaginario del *giardino botanico*, dell'idea illuminista ed enciclopedica di concentrare – nella sua accezione più letterale del "tenere-assieme" – le diversità, e di coniugare le differenze. Il giardino è il luogo dove la varietà è ammessa, benvenuta, coltivata e dove i conflitti sono gestibili – o, perlomeno inizialmente, pensati come tali. Ne è un esempio il nuovo Jewel Changi Airport di Singapore, pensato e progettato da Safdie Architects una decina di anni fa e inaugurato nel 2019. Un vero e proprio hub in forma di *terrarium* – di cui fanno parte anche gli umani in transito al suo interno. La composizione (un volume pseudo-sferico scavato, a pianta centrale, che si offre in una sezione a "U" sulle cui pareti verticali

7 Lo stesso Rem Koolhaas, all'interno del suo saggio-manifesto del 2001, *The Generic City*, sembra parzialmente anticipare tale situazione odierna – che però, rispetto ad altri punti da lui sottolineati, passa perlopiù in sordina, anche perché spesso toccata in maniera ironica e dispregiativa –: "Terrazze, ponti, gallerie, autostrade: imponente proliferazione degli accessori del collegamento, spesso bardati di felci e fiori come per tenere lontano il peccato originale, creando una congestione vegetale più appariscente di un film di fantascienza degli anni '50. [...] La tensione della Città Generica verso il carattere tropicale implica autonomamente il rifiuto di ogni riferimento residuo alla città come fortezza, come cittadella; è aperta e accogliente come una foresta di mangrovie" (Koolhaas, 2021, pp. 41, 43).

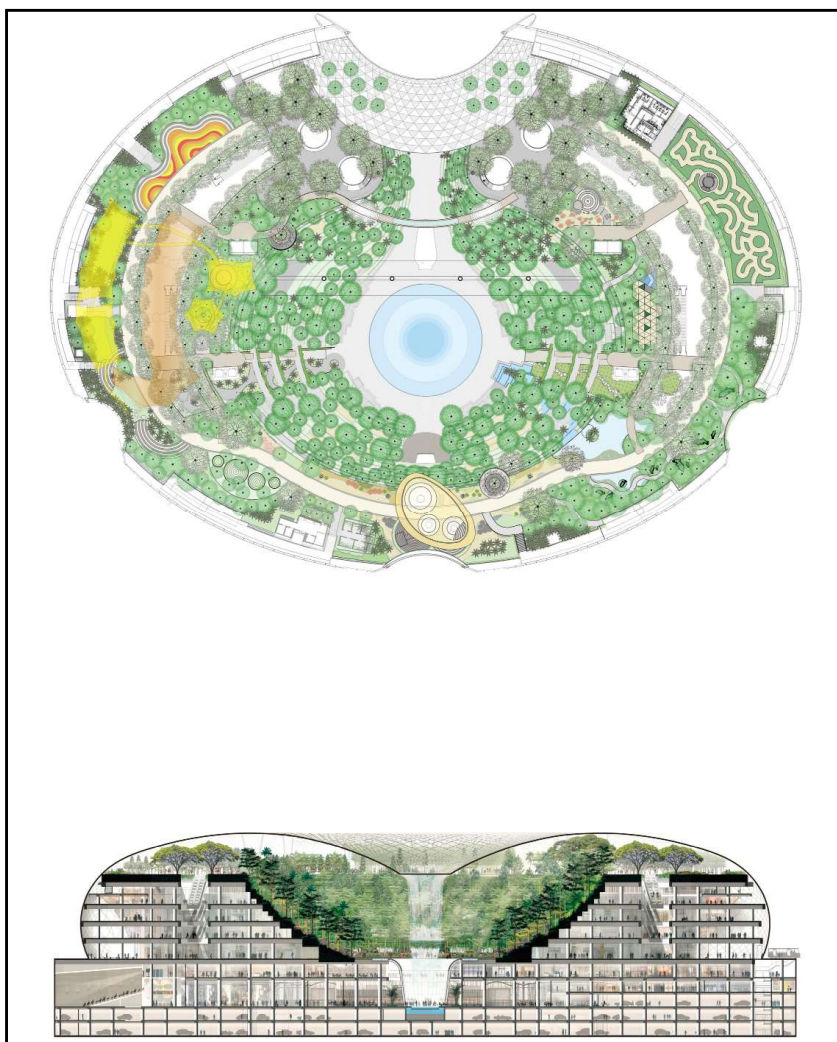
8 Un primo discorso intorno al tema del bosco analogo è stato portato avanti in: La Varra, 2023.

7 - Nella pagina a fianco, in alto: Scenografia e microclima / Safdie Architects, Jewel Changi Airport, Singapore, 2012-2019. Credits: Timothy Hursley.

8 - Nella pagina a fianco, in basso: apparati viventi vegetali / Safdie Architects, Jewel Changi Airport, Singapore, 2012-2019. Credits: Safdie Architects.

a gradoni abbonda una vegetazione rigogliosa) ruota attorno ad una grande cascata d'acqua, generata artificialmente: la cascata è l'elemento centrale che è, allo stesso tempo, perno *scenografico* – dell'architettura in questione intesa come gioco di geometrie e di intrattenimento –, e fulcro *microclimatico* – dell'architettura intesa come serra, cioè come un sistema biotico chiuso in sé (quasi-) autosufficiente.

In terzo ed ultimo luogo – in maniera tangenziale e complementare a quanto detto nei due punti precedenti –, pare essere soprattutto negli aeroporti che si mette, all'oggi, in scena un'idea di sostenibilità che è rassicurante, suadente, convincente. E questo lo si riesce ad intuire anche in controluce, ovvero guardando a quegli spazi che aeroporti furono, e oggi non sono più, sui quali ricade sempre più spesso un pensiero operante che è in qualche modo "riparatore" e risarcitorio. Un valido esempio di rigenerazione in chiave aggiornata di un'area aeroportuale è quello relativo al progetto per l'ex aeropista di Bonames, a Francoforte. Tra il 2002 e il 2004, lo studio GTL Landschaftsarchitektur ripensa l'area in maniera tale da consegnare alla città uno spazio pubblico a parco, attraverso quello che si potrebbe concepire come un progetto "debole" – o "Minore" (Boano, 2020) –, destituente la maniera classica e stabilita (ovvero "realista") del fare architettonico e urbanistico. L'asfalto della pista viene mantenuto lì dov'è, ma *spaccato* e frammentato per un certo tratto, a cercare di ristabilire una connessione umida tra terra e cielo, dopo decenni di morte apparente del terreno sottostante: così facendo, si incomincia a permettere al suolo di tornare a respirare, mettendo in moto il processo che porterà quel quantitativo di terra soppressa a rigenerarsi, processo che avrà da durare alcuni decenni (Latini e Zanon, 2022; Pileri, 2024). Per il resto, "solo" il fatto di *aprire* ai cittadini – per gli utilizzi più svariati possibili – tutta l'area (circa otto ettari) è di per sé la mossa progettuale fondamentale: un fatto *capovolgente* (in senso letterale) per uno spazio fino a quel momento concepito per il rullaggio, il decollo e l'atterraggio degli aeromobili. Quello descritto è un progetto che sembra sfuggire anche al significato con cui quotidianamente si parla di architettura e di città, ma che in realtà accoglie in sé le ragioni più intime di quel "fare progetto" in senso proprio, un *proiectum* che ha sempre a che fare con il tempo, con il "gettare avanti" – e con il tempo che intercorre tra questo avanti e il presente. È un progetto in qualche modo *gentile*, che



mette assieme due aspetti diventati oramai fondamentali nel pensiero aggiornato sulla città: da un lato, l'imperativo di non utilizzare suolo vergine e, allo stesso tempo, laddove si riesce, cercare anche di recuperarne; dall'altro, accettare volentieri la possibilità di non-fare – o, ancora meglio, concepire il



9 - Vita laddove c'era morte apparente / GTL Landschaftsarchitektur, Ex aeropista di Bonames, Francoforte, 2004 (ph. GTL Landschaftsarchitektur, 2012). Credits: Kai Spurling.

10 - Aprire il recinto / Tempelhofer Feld - Ex aeroporto di Tempelhof, Berlino, 2022. Credits: RealPixelStreet (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Runway_27L_Tempelhof_Luftaufnahme.jpg).

non-fare come possibilità *positiva*, cioè attiva (Agamben, 2009; Clément, 2021; 2023). Quindi, anche, provare a progettare un perenne "tempo di mezzo", un tempo che è *tra* – tra un presente bisognoso di attenzioni immediate e un futuro prossimo che dobbiamo salvaguardare in anticipo. L'architettura si fa qui propriamente *gesto*, un gesto di ripetuto spacco del tutto simile a quello del giardiniere che dissoda la terra: ancora una volta pare che ArBa e ArPa sfumino pienamente l'una nell'altra – dove termini l'orizzonte di senso della prima nei confronti della seconda appare ora una questione priva di significato. Un altro caso importante in questo senso si innesta e aggiorna la storia dell'aeroporto di Tempelhof, a Berlino, che di per sé è una sintesi concentrata della storia del Novecento. Fu il secondo aeroporto ad essere istituito in Germania, nel 1923 (la Lufthansa viene fondata lì, nel 1926). Durante il periodo nazista, Albert Speer ne rinnova in veste "razionale" e magniloquente la parte costruita. Tra il '48 e il '49 acquista notorietà internazionale per essere la casa-base del ponte aereo organizzato per Berlino – con il quartiere di Tempel-

hof occupato dall'esercito statunitense. L'aeroporto rimane utilizzato fino ai primi anni Duemila: nel 2004 si decide per la sua chiusura (avvenuta ufficialmente nel 2008). Nel frattempo, aspettando la redazione di un progetto per la rifunzionalizzazione dell'area, il sindaco berlinese di allora – Klaus Wowereit, in carica dal 2001 al 2014 – decide di *aprire* al pubblico ("semplicemente", si direbbe) l'area dell'ex aeroporto. In pochissimo tempo, il nuovo parco "acquisito" diventa un'icona e un punto di riferimento per la popolazione, che qualche anno dopo – quando, nel frattempo, il nuovo progetto per l'area era stato terminato e presentato – decide di schierarsi dalla sua parte, donandogli una voce, e per mezzo di un referendum fa sì che rimanga un parco di natura eminentemente pubblica per lo svago e l'attività disinteressata e festiva. Da *Flughafen* ("aeroporto") a *Feld* ("prato"). Il Tempelhofer Feld è così, ad oggi, il più grande parco berlinese e, ancora una volta, come da sempre lungo la sua storia oramai secolare, anche al presente ben riassume le istanze di un tempo, stavolta il nostro: è un sintomo, anch'esso, di una volontà selvatica che pare sempre più andare aggredendo i nostri paesaggi urbani (Cimatti, 2024; Favole, 2024; Metta, 2022), tentando di decostruire quel "realismo minerale" onnipresente nelle città in cui viviamo.

Dell'imboscato progettuale

La prima aeropista della storia era fatta di sabbia. Era il 17 dicembre del 1903 quando sulla spiaggia nordatlantica di Kitty Hawk, una cittadina della Carolina del Nord, il famoso Flyer dei fratelli Wright – al suo terzo tentativo – rimase in volo per un minuto, percorrendo all'incirca trecento metri. Di lì a poco, la sabbia di questa prima pista di decollo-e-atte-rraggio si compattò in terra battuta; la terra battuta, poi, lasciò il posto all'asfalto e al bitume. Il primo aeroporto vero e proprio – per come lo intendiamo oggi – fu quello di College Park, in Maryland, costruito nel 1909. Così, nel giro di pochissimo tempo, l'aereo si appresta a diventare – assieme con i luoghi ad esso direttamente connessi – uno dei maggiori simboli del secolo breve, anche nelle sue parentesi più tragiche⁹. Gli aerei – assieme con le automobili e i piroscafi, ad

9 Seppur per interposto oggetto, cioè attraverso l'oggetto città, ma l'urbanistica della ricostruzione in molte regioni europee del Secondo Dopoguerra è la risposta all'oggetto aeroplano usato – in maniera sistematica per la prima volta – per i bombardamenti a tappeto.

esempio – facevano parte di quella aggiornatissima (per l'epoca) "architettura degli ingegneri" che Le Corbusier eleva a paradigma di riferimento per l'architettura a venire (Le Corbusier, 1923). Ad un secolo di distanza esatto da quella prima edizione del suo *Vers une architecture*, si comincia però ad intuire che il paradigma pare essere completamente mutato: l'albero sta prendendo il posto dell'aereo, il bosco quello della flotta ingegnerizzata.

In conclusione, tali sintomi aeroportuali contemporanei – sia per luoghi che aeroporti sono e saranno, sia per alcuni altri che aeroporti lo furono in passato – paiono suggerirci l'avanzare di un'istanza più generale, che si rende manifesta con veemenza soprattutto in questi progetti che hanno un peso proprio, una caratura e una visibilità che la maggior parte degli altri edifici non possiede. Edifici in formato *extra-large* che non possono che funzionare da cassa di risonanza per una tendenza tutta attuale: quella che sta facendo sovrapporre sempre più la città alla foresta, ovvero il panorama urbano a quello boschivo, il paesaggio litico a quello vegetale. L'ArBa con l'ArPa – e dove finisce l'una ed incomincia l'altra appare insensato chiedere.

© Riproduzione riservata

Il contributo è il risultato di una comune riflessione degli autori. Nonostante ciò, il paragrafo "Aeroporto = Bosco" è da attribuire a Giovanni La Varra, mentre i paragrafi "Le Due Architetture: un referto clinico e alcuni sintomi di apparente ripresa", "Sintomi aeroportuali di un collasso avvenuto" e "Dell'imboscato progettuale" sono da attribuire a Tommaso Antiga.

Bibliografia

- Agamben G. (2009), "Su ciò che possiamo non fare", in *Id., Nudità*, Nottetempo, Roma, pp. 67-70.
- Boano C. (2020), *Progetto Minore. Alla ricerca della minorità nel progetto urbanistico ed architettonico*, LetteraVentidue, Siracusa.
- Calder B. (2022), *Architettura ed energia. Dalla preistoria all'emergenza climatica*, Einaudi, Torino.
- Capuano A. (a cura di) (2023), *Il paesaggio come unione tra arte e scienza. L'eredità di Alexander von Humboldt e Ernst Haeckel*, Quodlibet, Macerata.
- Chakrabarty D. (2021), *Clima, Storia e Capitale*, Nottetempo, Milano.
- Cimatti F. (2024), "Per un'architettura oltre e senza il recinto", in Padoa Schioppa C. (a cura di), *Architettura e morte. Riti, sepolcri e resti dell'umano*, LetteraVentidue, Siracusa, pp. 94-99.
- Clément G. (2021), *La saggezza del giardiniere. L'arte del giardino planetario*, DeriveApprodi, Roma.
- Clément G. (2023), *Il giardino in movimento*, Quodlibet, Macerata.
- Coccia E. (2018), *La vita delle piante. Metafisica della mescolanza*, Il Mulino, Bologna.
- Corrado M. (2012), *Il sentiero dell'architettura porta nella foresta*, FrancoAngeli, Milano.
- Descola P. (2021), *Oltre natura e cultura*, Raffaello Cortina, Milano.
- Favole A. (2024), *La via selvatica. Storie di umani e non umani*, Laterza, Roma-Bari.
- Fisher M. (2018), *Realismo capitalista*, Nero, Roma.
- Haraway D.J., Nichols Goodeve T. (2024), *Come una foglia*, Tlon, Roma.
- Konijnendijk C.C. (2008), *The Forest and the City. The Cultural Landscape of Urban Woodland*, Springer, Berlino.
- Koolhaas R. (2021), *Junkspace. Per un ripensamento radicale dello spazio urbano*, Quodlibet, Macerata.
- Koolhaas R., Boeri S., Kwinter S., Tazi N., Obrist H.U. (a cura di) (2001), *Mutations*, Actar, Barcellona.
- La Varra G. (2023), "Bosco (analogo)", in Arrighi L., Canepa E., Lepratti C., Moretti B., Servente D. (a cura di), *Le parole e le forme – Book of Papers. Decimo Forum ProArch*, ProArch – Società Scientifica del Progetto di Architettura, Roma, pp. 266-271.
- Latini L., Zanon S. (a cura di) (2022), *Suolo come paesaggio. Nature, attraversamenti e immersioni, nuove topografie*, Fondazione Benetton Studi e Ricerche, Treviso.
- Le Corbusier (1923), *Vers une architecture*, Crès, Parigi.
- Marini S. (a cura di) (2021), *Nella selva. XII tesi*, Mimesis, Sesto San Giovanni.
- Metta A. (2022), *Il paesaggio è un mostro. Città selvatiche e nature ibride*, DeriveApprodi, Roma.
- Metta A., Olivetti, M.L. (a cura di). (2019), *La città selvatica. Paesaggi urbani contemporanei*, Libria, Melfi.
- Pileri P. (2024), *Dalla parte del suolo. L'ecosistema invisibile*, Laterza, Roma-Bari.
- Prestinenza Puglisi L. (2017), "Architetti d'Italia – Guendalina Salimei, l'instancabile", *artribune.com*. Testo disponibile al sito: <https://www.artribune.com/progettazione/architettura/2017/09/storia-guendalina-salimei-italia/> (ultimo accesso: 10 novembre 2024)
- Rossi A. (1976), "La città analoga: tavola / The Analogous City: Panel", *Lotus International*, n. 13, pp. 4-7.
- Rossi A. (1999), "Architettura, architettura analitica, città analoga (1972)", in Dal Co F. (a cura di), *I Quaderni Azzurri: 1968-1992*, Electa, Milano.
- Viveiros De Castro E. (2019), *Prospettivismo cosmologico in Amazonia e altrove*, Quodlibet, Macerata.