

Quel ponte era bello

Il Morandi era un progetto di modernità coraggioso. Ora manca l'ottimismo per progettare

Un ponte che crolla è l'espressione proverbiale del fallimento per un architetto o un ingegnere - e forse anche del fallimento di una società, ma non è di questo che voglio occuparmi qui, almeno in maniera diretta. Mi voglio occupare solo di quello che faccio ogni giorno e che insegno a scuola: fare - o almeno provare a fare - edifici belli. E il viadotto sul Polcevera dell'autostrada A10 era bello. Ovviamente, di fronte alla morte di così tante persone e al danno così pesante, la bellezza del ponte è un aspetto secondario, ma io non credo sia irrilevante. Credo valga la pena di chiedersi se il ponte non fosse troppo audace, se la sua configurazione (motivata prevalentemente da un'ambizione formale) non fosse sciocca. Non si poteva fare un ponte meno originale ma più facile da mantenere e quindi più solido?

Il ponte crollato non è un ponte qualsiasi: il viadotto sul Polcevera è uno dei principali progetti di Riccardo Morandi, assieme a Pier Luigi Nervi il più importante ingegnere italiano del Novecento. Se crolla un ponte di Morandi, crolla tutto quello che insegniamo a scuola, crolla una visione del lavoro, un'idea di innovazione e ricerca, crolla un'estetica e quindi anche un'etica. Se crolla un ponte di Morandi, a essere chiamata in causa è tutta la cultura architettonica e ingegneristica italiana dell'ultimo secolo. E il problema non è quello di provare se Morandi sapesse o meno fare i calcoli, ma se il rischio implicito nella ricerca della bellezza val la pena di essere corso. Nel caso del viadotto sul Polcevera, Morandi ha esplicitamente provato a costruire, oltre che un ponte, un monumento, un simbolo. Ma servono a qualcosa i simboli? Servono a qualcosa i monumenti? E poi, di cosa era un monumento il viadotto sul Polcevera?

Il viadotto viene progettato nel 1962 e costruito nel 1963-67, dopo che Morandi, nel 1957, aveva sviluppato una soluzione simile per il ponte Rafael Urdaneta sulla laguna di Maracaibo, in Venezuela. Si tratta quindi di una soluzione che nasce in un contesto internazionale e si inserisce poi nella grande opera che negli anni 50 e 60 porta a realizzare le autostrade italiane. L'autostrada A1 viene progettata da una società partecipata da Agip, Fiat, Italcementi e Pirelli: l'industria petrolifera, automobilistica, cementiera e chimica è tutta coinvolta in un progetto che a una dimensione infrastrutturale e produttiva unisce da subito una visione politica e una chiara vocazione simbolica. Di questo complesso, e per niente scontato, *progetto di modernità* italiano il ponte di Morandi (come anche la chiesa sull'autostrada di Michelucci a Firenze, dedicata ai lavoratori morti nella realizzazione dell'infrastruttura) era un simbolo. Il sogno di bellezza dell'ingegnere corrispondeva a un progetto condiviso. Se Mo-

randi aveva diritto al suo azzardato tentativo di bellezza è perché la società che lo faceva lavorare aveva un progetto, una visione, un'idea del futuro. In questo stava la giustificazione della forma esagerata del ponte e alla luce di questo diventa ancora più doloroso constatare che questo progetto di cinquant'anni fa non è stato sostituito da niente.

Il ponte di Morandi infatti crolla mentre sta andando letteralmente in disfacimento il progetto di modernità dell'Italia degli anni 60 e siamo chiamati a constatare che a quel progetto non abbiamo saputo sostituire nulla. Nelle rovine del viadotto sul Polcevera siamo così chiamati a contemplare allo stesso tempo la putrefazione di un progetto di cinquant'anni fa e l'assenza di un progetto di venti anni fa: la putrefazione e il nulla. Ma se l'invecchiamento e il degrado sono fisiologici, per il nulla non possono esserci scuse. Se i ponti crollano, la colpa non è dell'ambizione dei tecnici di cinquant'anni fa, ma della mancanza di coraggio e di responsabilità dei tecnici di oggi. Non era il progetto di Morandi a essere sbagliato, è che nessuno si è preso la responsabilità di dire che dopo cinquant'anni era il caso di demolirlo (nemmeno i troppi *ingegneri preveggenti* che ora approfittano del loro quarto d'ora di notorietà). Il ponte, molto semplicemente, non funzionava più. Invece tutti abbiamo preferito ignorare il problema, ci siamo spaventati per l'impatto mediatico di una simile demolizione, abbiamo pensato che ancora una volta ci si potesse mettere una pezza, ci siamo nascosti dietro l'autorità del grande maestro (senza dubbio, se si fosse deciso per tempo di demolire il ponte, sarebbe nato un comitato per proteggerlo; non c'è mese che io non riceva una email piagnucolosa che dice che qualche capolavoro brutalista "è in pericolo" e che mi chiede di firmare non so quale petizione, come se si trattasse del maledetto orso panda). Morandi aveva diritto di perseguire il suo sogno di bellezza, noi avevamo altrettanto diritto di rifiutarlo, perché non rispondeva più alle nostre esigenze. Ma se Morandi la sua parte la ha fatta, noi non l'abbiamo fatta, e ci è mancato più di tutto il coraggio, l'unica cosa che può sostenere la chiarezza dell'analisi, produrre l'entusiasmo necessario per un progetto, l'unica cosa che può produrre bellezza. Un ponte che crolla dice che dovremmo parlarci precisamente e dolorosamente di cosa sta succedendo al territorio italiano, riprendere ad osservarlo con la lucidità e la freddezza che è l'unica premessa per l'ottimismo necessario a progettare nuovamente. Di fronte al crollo del ponte di Morandi è il caso di dirsi che non ci si può più mettere una pezza, che l'Italia ha bisogno di un'opera radicale di ricognizione del territorio, di ridefinizione delle sue suddivisioni amministrative, di comprensione dei modi di abitare contemporanei, dirsi che si devono demolire e ricostruire innumerevoli edifici pubblici degli anni 60-70-80 che stanno per cadere, che si devono demolire (e non ricostruire) altrettanti edifici privati che non valgono più niente, dirsi soprattutto che quello che si deve ricostruire, si deve ricostruire *bene*, secondo quello che Monsieur de Chantelou, nel suo *Journal* del viaggio di Bernini a Parigi, citava come "detto italiano": *chi più*

spendae meno spendae.

Pier Paolo Tamburelli
 docente di Composizione architettonica
 Politecnico di Milano

