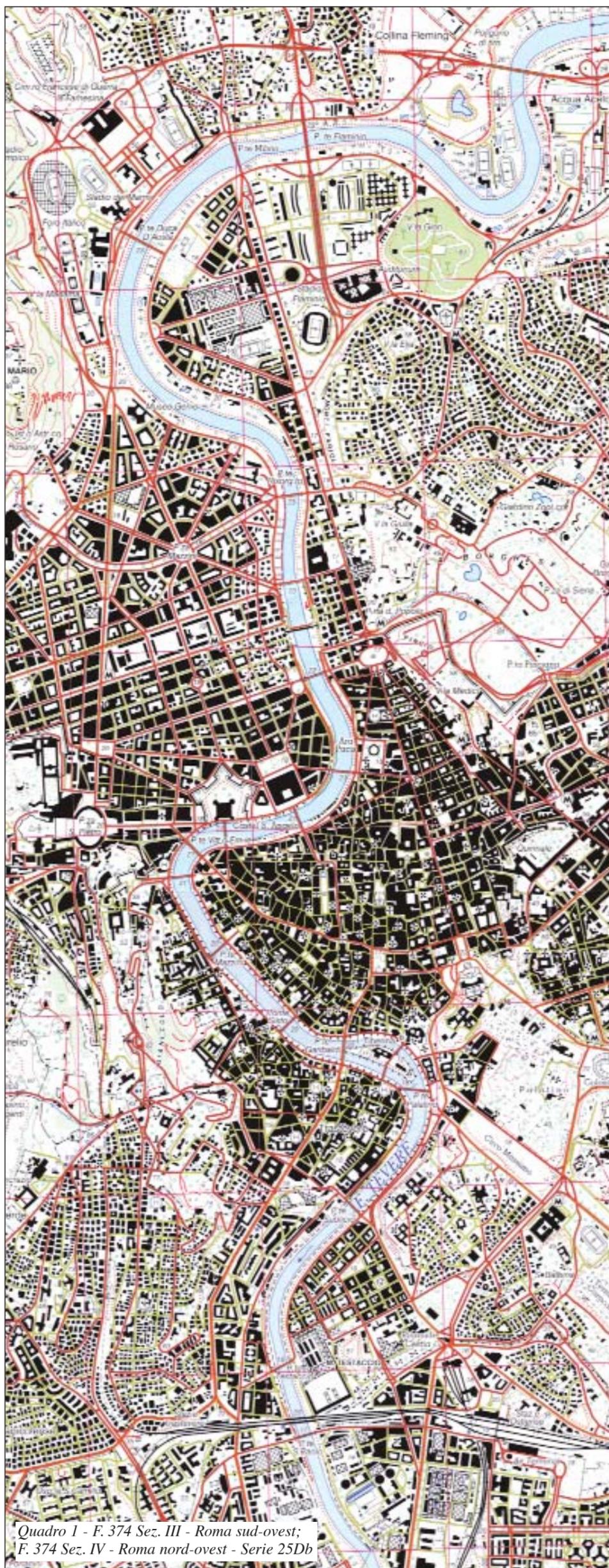


128. Ponti

GIUSEPPE CAMPIONE

Università degli Studi di Messina



Quadro 1 - F. 374 Sez. III - Roma sud-ovest;
F. 374 Sez. IV - Roma nord-ovest - Serie 25Db

«Un manufatto di legno, di pietra, di ferro, di muratura o di cemento armato, che ha la funzione di consentire a una strada o a una linea ferroviaria di superare un fiume, un avvallamento, un tratto di mare».

E già questa definizione, tratta dal dizionario del Battaglia, ci introduce all'interno di un percorso fatto di tipologie strutturali, che hanno subito profonde trasformazioni, e di processi evolutivi, che hanno utilizzato nuove tecnologie e nuovi materiali che hanno consentito progettazioni e costruzioni sempre più evolute. Fin qui con l'elementarità di un approccio definitorio. Ma non è possibile rinunciare a cenni sui significati simbolici che l'infrastruttura «ponte» ha finito con l'acquistare nel tempo né all'uso molteplice del termine, in tutte quelle situazioni in cui si tratta di «passare», di «superare», di «scavalcare», di «attraversare», di «unire», di «mettere in comunicazione», anche metaforicamente, qualcosa. Dalla medicina alla musica, alle telecomunicazioni, all'industria in genere, dalla misura dei giorni alla marineria e si potrebbe continuare. Come se il ponte ponesse in certa misura una cerniera tra lo spazio dell'uomo e tutto ciò che è fuori di esso, proprio perché supera la soluzione di continuità tra interno ed esterno, tra dentro e fuori.

Secondo Georg Simmel (1970), «siamo noi, in senso immediato come in senso simbolico, [...] in ogni momento, coloro i quali separano ciò che è collegato e collegano ciò che separato». In altre parole la forma-ponte materializza la separatezza sentita, materializza «una volontà coagulata», cristallizza desideri e necessità, rimuove limiti, costruisce libertà (BIRAGHI M., 1992). Così ne deriverà anche un linguaggio figurato: dalla testa di ponte al rompere i ponti, all'acqua sotto i ponti, ai ponti d'oro per il nemico che fugge, e così via.

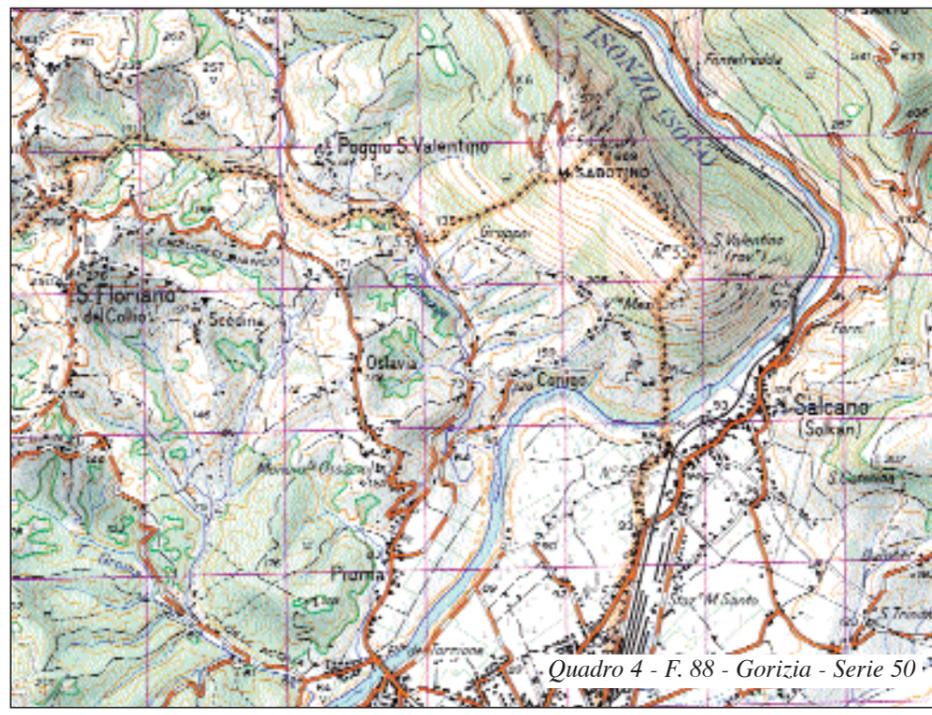
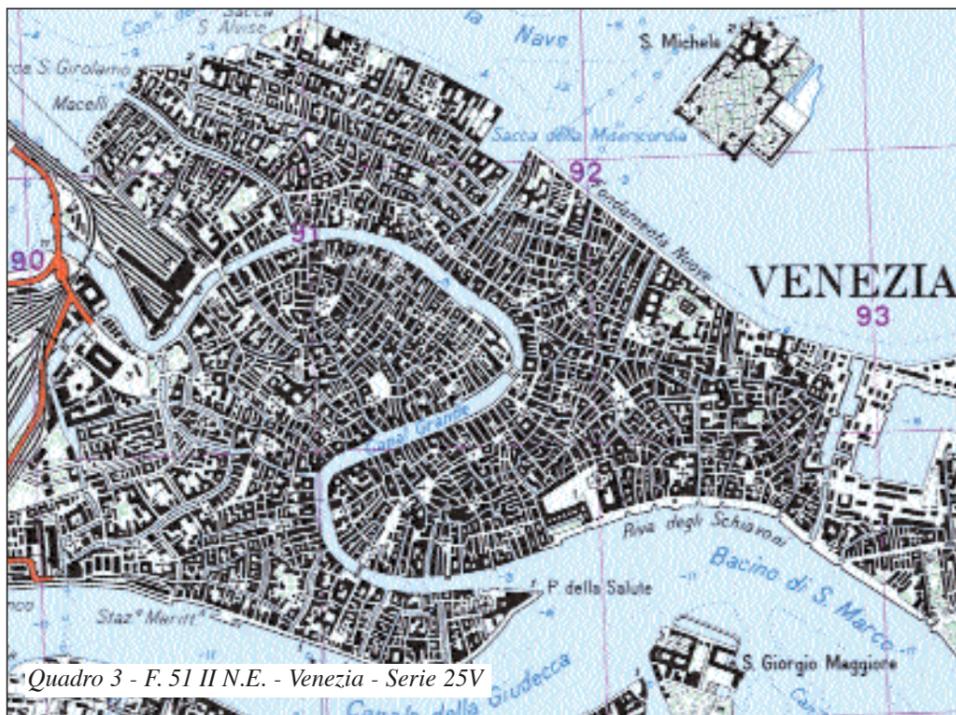
Tra altre etimologie possibili come non ricordare poi che un'antica personificazione del potere politico, il pontefice, come dice Varrone (*De lingua latina*, V), è colui può guidare, può governare, perché ha avuto la capacità di *pontem facere*. Occorre ricordare che appunto per questo motivo dei ponti sul Tevere si occupava un collegio dei pontefici, che era presieduto dal *Pontifex Maximus*.

Per questo, per il loro spessore anche simbolico, i ponti, solcando la storia, hanno raccontato miti, leggende e allegorie. Sono stati nel medesimo tempo prepotentemente strutture del paesaggio, nei microspazi e nei sistemi territoriali locali, elementi fondativi dell'architettura urbana.

E le diverse dimensioni e linee riflettono il dispiegarsi, all'interno delle specificità territoriali, delle coscienze tecnologiche e dei materiali da costruzione, insieme a postulati economici e a esplicitazioni geopolitiche.



Quadro 2 - Firenze centro - scala 1:5000 - Serie «Il Trittico»



E se i primi manufatti utilizzavano manufatti reperibili direttamente in natura, quali il legno e le funi vegetali, a partire dall'*architectura* romana si ha «l'età dell'arco» che tracciava i ponti, grazie alle murature con malti molto resistenti, lungo strade ordinate a rete nelle regioni dell'impero, con i ponti di pietra, ma anche con i ponti in legno e con i ponti di barche per usi militari e quelli costruiti a palafitta; poi, come scrive Vitruvio (*De Architectura*, V, 12), abbandonando le tecniche usuali di deviazione dei fiumi, si sperimentarono fondazioni sott'acqua per i ponti a più arcate. Così il ponte Emilio, oggi ponte Rotto, il Fabricio, oggi Quattro Capi, che unisce l'isola Tiberina con la riva sinistra del Tevere, il Cestio, il ponte di Agrippa, il ponte Elio, il Neroniano, l'Aurelio e il Probo (**quadro 1**). E ancora in Italia: i ponti di Vicenza, di Padova, di Verona, di Rimini, di Narni, il ponte Milvio, il ponte di Savignano, i ponti della Val d'Aosta, specialmente il San Martino e il Saint Vincent, il ponte di Porto Torres, in Sardegna.

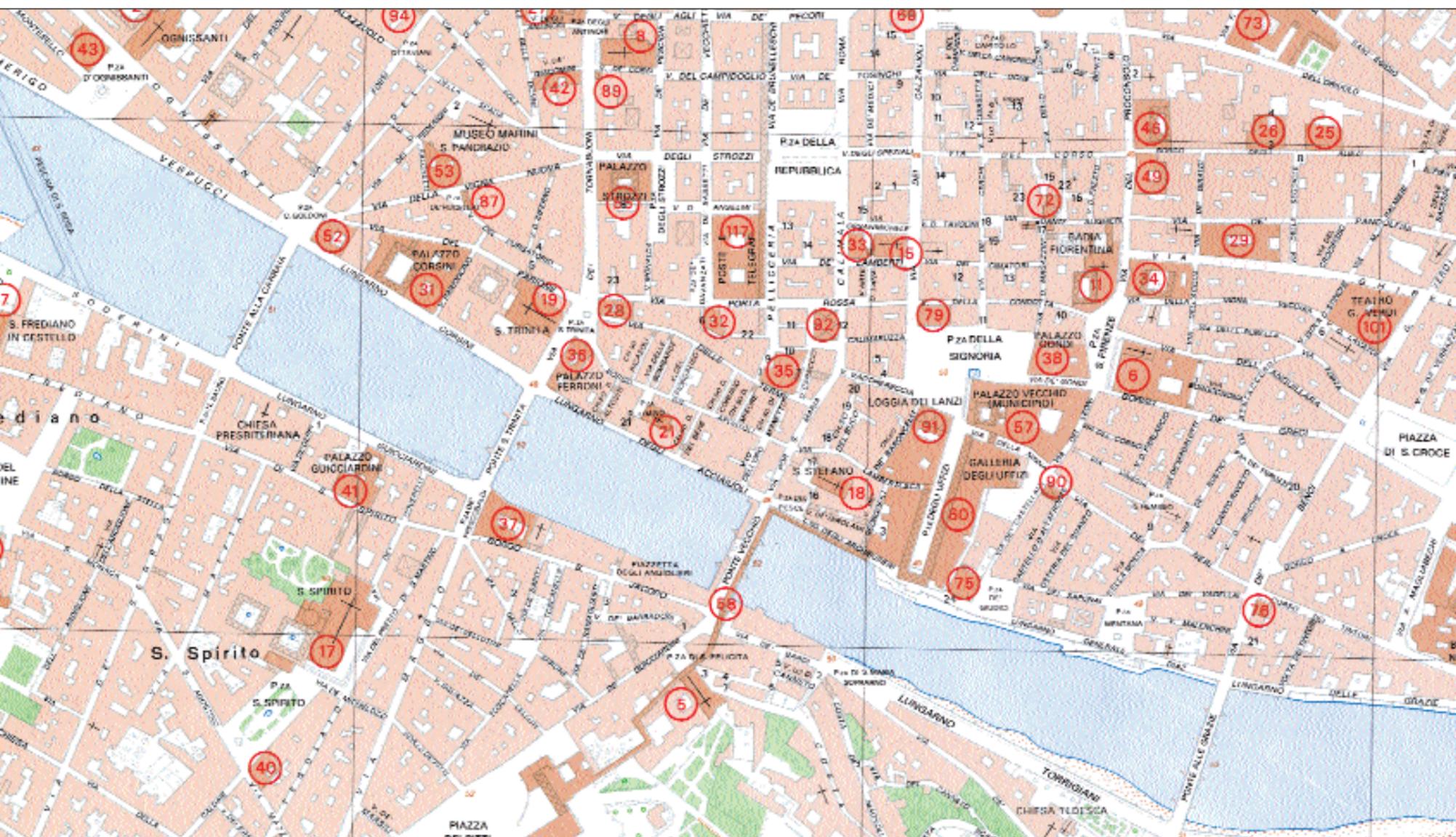
Nel Medioevo si restaurarono moltissimi ponti romani e qualche volta anche si fortificarono, così il ponte Fomentano, il ponte romano sull'Adige, ma se ne costruirono di nuovi: dal ponte dei Saraceni sul Simeto, a quello sul Serchio a Udine, al ponte dei Cavalieri sul Po a Moncalieri, al ponte scaligero a Verona, al ponte Vecchio, al ponte alle Grazie e al ponte della Carraia a Firenze (**quadro 2**). Tra questi va ricordato soprattutto il ponte Vecchio come esempio di ponte abitato, un ponte che è anche piazza, mercato, in un brulichio di passaggi, di relazioni e di scambi. Poi nel Cinquecento il ponte di Bassano, disegnato dal Palladio, ricostruito dopo la seconda guerra mondiale, il ponte di Santa Trinita a Firenze, progettato dall'Ammannati, il ponte Sisto a Roma e soprattutto il ponte di Rialto a Venezia, studiato anche dal Palladio e dallo Scamozzi ma progettato da Da Ponte.

E su Venezia (**quadro 3**) va fatto un discorso particolare per gli oltre 450 piccoli ponti (dall'antica toponomastica che richiama mestieri, accadimenti, tipologia degli insediamenti, qualità e specificità dei sestieri) che uniscono le 116 isole sulle quali è costruita la città, e mettono in relazione l'intrico delle innumerevoli calle e callette, e, al di là del pittoresco, per i ponti sul canal Grande. Accanto al ponte di Rialto, anche questo ponte abitato, spazio relazionale, all'interno di magici rivestimenti architettonici, dell'arcata di 28 metri, e snodo di incroci commerciali, di affari, vanno ricordati il ponte dell'Accademia e quello degli Scalzi, coevi negli anni Trenta del Novecento. In futuro, sul canal Grande, si dovrebbe avere il quarto ponte, progettato dallo spagnolo Calatrava.

Nella seconda metà del Settecento degno di nota è il ponte in muratura di Morbegno sull'Adda. Mentre l'Ottocento e i primi decenni del Novecento assistono al diffondersi di ponti in ferro, caratterizzati da arditezze di tecnica e di linea, quali, ad esempio, i ponti a Paderno e Trezzo sull'Adda (**quadro 5**). In muratura invece il ponte ferroviario di Salcano, sull'Isonzo, che è il più grande ponte ferroviario di pietra ad arco del mondo (**quadro 4**).

La storia dei ponti subisce nel XX secolo un processo evolutivo per le trasformazioni profonde dell'ingegneria strutturale, che ha reso possibile, in virtù di nuove tecnologie, progettazione e costruzione di strutture sempre più audaci ed evolute. È stato rilevato che questa storia contribuisce a fornire chiavi di lettura dei mutamenti strutturali della modernità, proprio perché il segno del «ponte» nel paesaggio urbano e nel territorio è forte. L'uso del cemento armato normale e precompresso e il rapporto inscindibile tra strutture e architetture ha consentito di realizzare opere di grande significato.

Nel 1911 si ha il ponte Risorgimento a Roma, progettato da Hennebique, poi





il ponte sul fiume Fiuzzo a Cosenza, il ponte sul Lambro a Melegnano. Nel secondo dopoguerra possiamo citare il ponte Morandi, dal nome del progettista, sulla Fiumarella di Catanzaro, di cui si esalta la purezza delle linee costruttive, in armonia con l'intero contesto ambientale, e il ponte Guerrieri che chiude l'imbuto di pietra che custodisce la scenografia barocca di Modica, e che, con i suoi 120 metri di altezza, è tra i più alti d'Europa, ubicato in un contesto territoriale che accoglie, nella valle dei ponti che separa la città nuova di Ragusa dalla interamente barocca Ibla, quattro magnifici ponti, tra i quali si ricorda l'ottocentesco ponte dei Cappuccini (quadro 6). Morandi progetterà anche il ponte sul Liri, il ponte S. Nicola di Benevento, il cavalcavia di corso Francia a Roma e il ponte Vespucci a Firenze, in cui gli aspetti tecnici vengono risolti nell'elegante essenzialità dei profili.

All'utilizzo dei nuovi materiali e all'affinamento di tecnologie già note, anche alla luce delle condizioni economico-operative, in questi ultimi decenni si deve aggiungere la disponibilità di mezzi di cantiere via via più potenti e diversificati e la messa a punto di linguaggi matematici e informatici, sia nelle fasi di progettazione, sia in quella di gestione della costruzione, sempre più sofisticati, capaci di modellare le strutture e di riprodurre gli effetti. E ancora gli studi sui problemi legati alla durabilità, ma soprattutto lo sviluppo della prefabbricazione degli elementi strutturali, in particolare di quelli di grandi dimensioni, trasportati anche da lontano e in modo affatto nuovo, che ha consentito l'innovarsi delle tipologie. Riccardo Morandi si riferisce così al processo di evoluzione dei progetti e dell'esecuzione dei ponti, sotto l'assillo dello sviluppo delle comunicazioni, proprio del nostro tempo: «Le esigenze sempre maggiori di velocità e sicurezza portano sempre di più all'interposizione, tra strada e terreno naturale, di un elemento di supporto, appoggiato al terreno per punti singoli (il viadotto, il ponte), che permette un andamento plano-altimetrico del tracciato della via di comunicazione quanto più indipendente possibile dalla modellazione del suolo». In altre parole, se in passato era un corso d'acqua o un profondo vallone che giustificavano la costruzione di un ponte ora il progettista ricorre a disegnare questa infrastruttura tutte le volte che ritiene conveniente svincolarsi dalla morfologia del terreno.

Le motivazioni e le finalità progettuali sembrano adesso ridurre l'interconnessione tra infrastruttura, vista come opera territoriale, e sistema territoriale locale, e produrre nuova congruenza tra trasformazioni territoriali e sviluppo locale (DEMATTEIS G., GOVERNA F., 2001).

Le memoria ponte, come sutura e apertura, come movimento che, nel legare e trasformare, costruiva mitopoiesi e rafforzava l'armatura del paesaggio, si affievolisce nell'alienazione territoriale che non produce nodalità ma che proietta i manufatti verso le condizioni spaziali della rete globale.

Alcuni riferendosi ad autostrade, viadotti, aeroporti, ecc. parlano addirittura di «non luoghi», come nozioni limite (AUGÈ M., 2000) perché esprimerebbero situazioni di indifferenza ed isotopia spaziale, che non producono paesaggio e non danno forma ad un desiderio (SIMMEL G., 1970), ma sono pensate per un altrove di difficile quando non possibile percezione.

Altri invece sostengono che la mobilità del mondo contemporaneo deve essere vista non come antitesi all'esistenza dei luoghi, ma al contrario come forza determinante di topogenesi (LEVY J., 2003), capace di inverare spazialmente concentrazione e decentralizzazione, catapultandoci in una nuova geografia fatta di *network* e nodi urbani sparsi (CASTELLS M., 2003). Nodi interpretativi che appartengono ai processi che hanno ridotto comunque l'attrito della distanza, l'accelerazione della storia e il restringimento del pianeta.

Il punto è di favorire produzioni di senso nei processi che intelaieranno la ricomposizione del non luogo nel luogo.

Il ponte sullo stretto di Messina che, con la sua luce di 3 300 m, sarà in assoluto il ponte più lungo del mondo, nella difficile compatibilità con i talenti visuali dello stretto, appartenendo essenzialmente alle logiche del corridoio 1, cioè agli spazi della comunicazione e del trasporto, alle reti di trasmissione che si snodano da Berlino a Palermo, nel problematico immaginarsi nei sistemi territoriali locali, rafforzerà la nodalità del luogo?

BIBLIOGRAFIA

- AUGÈ M., *Il senso degli altri*, Milano, Bollati Boringhieri, 2000.
 BATTAGLIA S., *Grande Dizionario della lingua Italiana*, Torino, UTET.,
 BIRAGHI M., *Porta multifrons*, Palermo, Sellerio, 1992.
 CASTELLS M., *Spazio fisico e spazio dei flussi*, Columbia University e MIT, Roma, i libri di Reset, 2003.
 DEMATTEIS G., GOVERNA F. (A CURA DI), *Contesti locali e grandi infrastrutture*, Milano, Franco Angeli, 2001.
 LEVY J., "Il y a du Monde ici", in DEMATTEIS G., FERLAINO F. (A CURA DI), *Il Mondo e i Luoghi: geografie delle identità e del cambiamento*, Torino, IRES Piemonte, 2003.
 MORANDI R., "Ponte", voce nell'Appendice IV 1961-1978 dell'*Enciclopedia Treccani*, Roma, Istituto Enciclopedico Italiano, 1981.
 SIMMEL G., "Ponte e porta", in CACCIARI M., PERUCCHI L. (A CURA DI), *Saggi di estetica*, Padova, CEDAM, 1970.

