

## FOCUS Cantieri



A marzo 2011 la struttura collegherà il Foro Italicò, con Auditorium e Maxxi

# Design e ingegneria sul Ponte della Musica



Nel progetto romano dell'inglese Buro Happold coinvolti anche gli italiani C. Lotti e associati e Mario Petrangeli e associati. La struttura lunga 190 metri permetterà il transito a pedoni e mezzi pubblici

DI VALERIO PAOLO MOSCO

**L**o scorso 28 settembre è stato varato il concio in chiave del Ponte della Musica a Roma: un momento importante, in cui di un ponte si inizia a vedere il suo compimento. Il Ponte della Musica è un'eredità della giunta Veltroni, voluto nell'ipotesi, ambiziosa ma non irrealistica, di determinare un asse urbano pedonale tale da poter congiungere in un vero e proprio grand tour del moderno romano l'Auditorium di Renzo Piano, il Palazzetto dello Sport e lo Stadio Flaminio di Nervi, l'appena concluso Maxxi di Zaha Hadid con l'altra sponda del fiume e con il Foro Italicò.

Il progetto degli inglesi **Buro Happold Engineering** con **Powell-Williams Architects** è risultato vincitore di un concorso dell'ormai lontano 2000. Nonostante la distanza temporale il progetto è ancora valido; i ponti, si sa, sono meno soggetti all'obsolescenza, passano di moda più tardi, anzi difficilmente passano di moda. La struttura è costituita da un impalcato di 190 metri di lunghezza e 18 di larghezza appeso a due archi ribassati che poggiano su delle spalle in cemento, che daranno vita a due spazi pubblici sulla sponda del fiume. Secondo il coronoprogramma annunciato dal sindaco Gianni Alemanno in estate, il ponte, dal costo di 7,6 milioni, sarà pronto a marzo 2011. Un bel progetto, senza dubbio, in cui si respira quel senso di classicità moderna che poi a ben vedere è lo stesso carattere dei due importanti ponti adiacenti a quello della Musica: il Duca d'Aosta all'altezza del Foro Italicò (mirabile progetto di Orseolo Fasolo) e quello delle Belle Arti, uno dei primi ponti in cemento armato realizzato da Hennebique cento anni fa, in occasione dell'Esposizione Universale del 1911.

Sebbene progettato da un gruppo inglese c'è molta Italia in quest'opera: nel progetto, in fase definitiva, Buro Happold è stato infatti affiancato da **C. Lotti e associati** (a cui è stata affidata in associazione con Buro Happold anche la direzione lavori), mentre l'esecutivo è stato affidato a un'altra importante società di engineering romana, **Mario Petrangeli e associati**, autori dell'importante ponte strallato per la Tav presso Piacenza, in raggruppamento con **Studio Biggi-Guerrini**. Anche l'impresa costruttrice è italiana (**Mattioli**), così come il fornitore dell'imponente struttura in acciaio (**Maeg**).

È interessante il ruolo di Lotti e specialmente quello di Petrangeli nel progetto esecutivo. Il ponte infatti, rispetto al progetto preliminare che prevedeva solo il transito pedonale, ha dovuto includere successivamente la possibilità di attraversamento carrabile per i mezzi pubblici nella zona centrale dell'impalcato. Il problema era dunque rin-

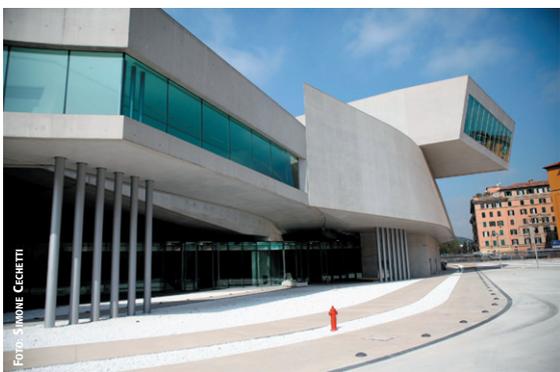
forzare la struttura senza toccare la forma architettonica e la geometria della stessa. La soluzione, trovata nel progetto esecutivo, è stata allora quella di precomprimere l'impalcato con sei stralli che viaggiano nell'intradosso e che permettono di eliminare completamente le spinte orizzontali dell'arco. Altre notizie tecniche. Il ponte è costituito da grandi rocchi di 18 metri di lunghezza che preventivamente sono stati assemblati in officina e poi trasportati con carichi eccezionali a Roma. Per la messa in opera dell'impalcato, in attesa della realizzazione dei due archi laterali che appenderanno l'impalcato, sono stati realizzati due piloni da cui partono i cavi che sospendono i conci posizionati in attesa della configurazione statica definitiva. I conci in acciaio sono saldati tra loro in opera e il controllo delle saldature è opera della veneta **Severini Cnd**, mentre

l'istituto della Saldatura ha strettamente collaborato con **Maeg** nella definizione delle tipologie di saldature e il loro corretto posizionamento.

Un'opera importante quindi, sia da un punto di vista estetico che tecnico che non ha potuto fare a meno di attirarsi anche delle critiche. In alcuni articoli apparsi sulle cronache locali, il ponte è stato messo sotto accusa per il disagio che determinerebbe durante la costruzione alla città, come se Roma non fosse già di sua natura caotica. Si tratta di critiche indicative della disaffezione e del discredito che trovano le opere importanti, non solo a Roma. Al contrario di ciò che la sottocultura anti-ingegneristica e anti-architettonica impone di scrivere, ciò che in questi giorni appare sulle sponde del Tevere è uno spettacolo invece notevole, che giustificerebbe i versi di un poeta futurista: cavi che sospendono tronchi di ponte, pezzi di impalcato che volteggiano nell'aria, operai che lavorano con strutture enormi, di indubbia bellezza. È uno spettacolo imperdibile, come dimostrato dai tanti fotografi che non se lo lasciano sfuggire.

Altre critiche, più sensate, riguardano invece l'effettiva necessità di congiungere le due sponde del Tevere a quell'altezza, per di più solo (sembrerebbe) per i pedoni. Anche qui si misura la disaffezione nei confronti delle grandi opere, un atteggiamento che non considera che un'opera di rilievo non si deve limitare a risolvere problemi esistenti, ma è chiamata a ribaltare le sorti di un intero comparto, facendolo rivivere con la sua presenza in maniera inaspettata. È quanto siamo convinti accadrà a Roma nord con il Ponte della Musica, un'opera che convaliderà l'ipotesi di Heidegger secondo la quale un paesaggio non esiste in sé e per sé, ma «appare» proprio attraverso l'intervento dell'uomo e ciò specialmente quando questo intervento è un ponte. ■

## E IL MUSEO DI HADID VINCE LO STIRLING



Il Ponte della Musica chiude il quadrante delle arti e dello sport, collegando il Foro Italicò con l'Auditorium di Renzo Piano e il Maxxi di Zaha Hadid che proprio la scorsa settimana si è aggiudicato il premio Stirling assegnato dal Royal Institute of British Architects (Riba). Dopo quattro candidature, Zaha Hadid ha vinto battendo i colleghi David Chipperfield e Julian Harrap con il Neues Museum di Berlino, Theis and Khan con il Bateman's Row a Londra, Rick Mather Architect con l'Ashmolean Museum di Oxford, Dsdha con la Christ's College School di Guildford e dRmm con la Clapham Manor Primary School di Londra. «Un pezzo di architettura matura – ha commentato la giuria del premio –. La quintessenza del costante tentativo di creare un paesaggio, una serie di spazi cavernosi disegnati con una linea libera e vagante. L'opera che ne risulta offre al visitatore la sensazione di esplorazione. È forse il suo miglior progetto di sempre».

Il Maxxi ha avuto una storia tormentata. La realizzazione, costata 150 milioni, è durata oltre 10 anni a causa di finanziamenti erogati con il contagocce. E Hadid non ha risparmiato una battuta sarcastica sottolineando il motivo dell'assenza di Pio Baldi, presidente della Fondazione Maxxi, alla premiazione londinese: «è un peccato che il nostro cliente non sia potuto essere qui perché ha perso il passaporto. In un certo senso è la conferma dell'italianità di questo progetto». ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA