

Il sogno di Pescara in un ponte fra cielo e mare

Prossima l'apertura dell'opera, un vero e proprio gioiello incastonato nell'ambiente grazie al contributo fondamentale della Fondazione guidata da Nicola Mattoscio



Il costruendo "Ponte del Mare"

La tradizione italiana in tema di ponti, viadotti e passerelle ciclopedonali non ha eguali nel mondo. Dagli antichi romani e prima ancora dagli etruschi al medioevo, dal Rinascimento all'era moderna è stato un fiorire costante di opere in cui ricerca teorica e tecnica si fondono nell'arte del costruire. Eppure, dimenticando la cosiddetta triade vitruviana, *firmitas, utilitas et venustas*, molte occasioni sono state perdute per "marcare il luogo", solo volendo citare Heidegger, cosicché l'incultura si è diffusa al punto tale che gli stessi committenti talvolta non sanno più distinguere tra qualità vera e serialità trita. Nel nostro Paese, da qualche tempo, si assiste infatti ad una vera e propria involuzione culturale. Fortunatamente le eccezioni non mancano e non sono così poche come potrebbe sembrare in apparenza alla pubblica opinione. Tuttavia, sono di frequente connotate da una sorta di provincialismo asfittico e retorico che si orienta unicamente verso i più noti *archistar*, nella mera prospettiva di un inseguimento dell'effetto mediatico. Si tratta di artisti e professionisti al servizio di interessi che a ogni piè sospinto li esima da una continuazione nella ricerca e ai quali poco importa della qualità della vita delle persone: tendono al marchio, alla fetta urbana da consumare e non da vivere, risultando di fatto senza vincoli da un profondo rapporto con gli aspetti storici, socioeconomici e culturali, nei quali noi italiani siamo pressoché immersi da secoli. Ciò contribuisce non poco come impedimento ai più virtuosi progettisti di competere alla pari, anche a causa di una legislazione in materia poco attenta alla qualità vera. Non così è avvenuto a Pescara, il cui alveo più dinamico ed evoluto ha colto l'opportunità di promuovere un progetto con una decisa spinta verso un'elevata qualità ad un tempo architettonica, tecnica e simbolica. Infatti, i lavori relativi all'ideazione, al finanziamento ed alla realizzazione del Ponte del Mare a Pescara si collocano all'interno di un quadro di riferimento culturale che unisce la dimensione dell'integrazione e dello sviluppo con quella della ricerca e della professionalità responsabile.

Con particolare riferimento all'architettura strutturale, e più specificatamente al tema del noto Corridoio Verde Adriatico, si è avviato un processo culturale al quale la realizzazione di questa vera e propria opera d'arte offre coerentemente il proprio contributo soprattutto nell'ottica della reciprocità. Il progetto, in dettaglio, è stato affrontato attraverso una particolare attenzione all'esplorazione della ideale tipologia infrastrutturale, allo studio della forma, al materiale impiegato e agli aspetti tipicamente strutturali, allo studio architettonico e alla percezione del manufatto, all'analisi delle sue relazioni con il contesto territoriale, alla tecnologia ed infine ai costi di costruzione e di manutenzione. Il mondo professionale della progettazione di ponti, raccordandosi alla teoria scientifica contemporanea, ha fornito infine

quel tassello fondamentale che entra nella dimensione operativa del "fare" architettura e che, pur mantenendo fede alle linee teoriche, affronta più da vicino la coerenza d'insieme tra concezione progettuale, progetto e opera finita, fattibilità tecnica, principio e processo costruttivo, cantiere, normativa e suoi limiti, opportunità e durabilità delle opere. Questi temi, fedelmente approfonditi altresì all'interno di ben due conferenze scientifiche internazionali (Oporto e Bangkok), nel corso delle quali è stato riportato il caso di studio del Ponte del Mare di Pescara, sono la base su cui poggia il complesso del valore ingegneristico, che configura a tacer d'altro mito e realtà dell'opera, simbolo e paradigma della medesima, capitale umano e sociale che determinano la valenza immateriale del borgo marino e la sua ricchezza finanche estetica. La costruzione di un'infrastruttura quale è un ponte non corrisponde meramente con l'atto conclusivo di una volontà, perfino illuminata, ma coincide con la condivisione di un'etica. La rilevanza dell'opera è da ricercarsi, infatti, soprattutto sotto la sua prospettiva più nobile, nonché nell'ambito della tipica valenza sociale che essa assume. Per questo l'infrastruttura in analisi, a partire dalla sua titolazione, *Ponte del Mare*, si apre all'insegna della 'pace' tra i popoli proponendosi come una vera e propria porta della città sul mare. Nel ridisegnare, invero, il *cityscape* di Pescara, l'opera si prospetta come emblema del superamento dell'Adriatico, presentando metaforicamente la connessione di luoghi e di genti, di nazioni e generazioni. Il Ponte consente, pertanto, di trasvolare sopra luoghi apparentemente inaccessibili, come le acque del mare. Percorrendolo, inoltre, si avverte come a metà percorso le immagini della città si confondono: mare, fiume e montagne diventano un tutt'uno indistinto. Queste sensazioni se da un lato derivano da intriganti ricercatezze estetiche, dall'altro sollecitano l'immaginazione, creando una sorta di simbiosi con la costruzione stessa, che conduce a viverla chi vi si muove. La grande struttura tridimensionale, oltre a ciò, con il suo inserimento nello skyline della città, tende a trasformare quasi del tutto il territorio in cui si materializza. Dunque, al di là di svolgere la funzione primaria per cui è stata realizzata, l'opera finisce per incidere profondamente sull'ambiente circostante, coinvolgendo positivamente la trasformazione di un'area strategica. L'idea progettuale ha rappresentato, per di più, uno stimolo interessante per gli addetti ai lavori, tra i quali si ricordano l'arch. Walter Pichler e l'ing. Enzo Siviero. Questi ultimi, incentivati a spostare in avanti le frontiere del calcolo strutturale, dello sviluppo tecnologico e della qualità architettonica dell'infrastruttura, sia per i materiali innovativi sia per le tecniche realizzative, si sono spinti nella creazione di quella che si può definire fuor di retorica una vera e propria opera d'arte. Le sembianze di questa sorta di elemento di confine o *landmark* parlano da sole, creando forti suggestioni nell'attento osservatore, con le sue curve sinuose quasi a mimare l'idrodinamica marina, con i suoi stralli e pennoni che richiamano vascelli e velature, ma soprattutto è il suo aspetto di "volo immobile" che colpisce l'immaginario emotivo. Una specie di attrazione fatale dell'uomo verso l'oggetto, un *living bridge* come direbbero gli anglosassoni, ovvero un ponte da vivere come luogo di incontro, di unione e condivisione di valori identitari,

allegoria di fratellanza e di portento, tripudio di cromatismi e scintille di luce, una vera e propria scultura su scala urbana. Se il ponte va visto nel suo calarsi armonico nel territorio ovvero nella sua natura di oggetto, di somma di particolari, i dettagli costruttivi, allora il punto di partenza è l'uomo che progetta per l'uomo e il punto d'arrivo non può che essere l'uomo stesso. Pertanto, la cura e la cultura della realizzazione devono riprodursi in tutte le parti dell'insieme: nei giunti, nei parapetti, negli attacchi di un tirante. Se tutte queste caratteristiche risultano ben curate nelle singole dimensioni, allora sapranno donare al complesso infrastrutturale un senso di grande forza, e questo informerà di sé l'arte, nel senso rinascimentale delle arti e dei mestieri. All'utente finale non resta che beneficiarne e rispettarne la bellezza. Il Ponte del Mare di Pescara, dunque, rappresenta un buon esempio di progettazione ed efficienza in cui sono stati ben coniugati i diversi aspetti che interessano la costruzione di infrastrutture critiche: quali il rispetto del contesto ambientale in cui l'opera si inserisce e il riscontro della fisionomia costitutiva, avendo riguardo non solo al costo iniziale e ai tempi di costruzione, ma anche alla durevolezza e ai successivi costi di manutenzione. La sua funzione progettuale, come già riportato nel numero XXVI della Rivista dell'Accademia, prevede l'unificazione del lungomare di Pescara, rivolta, nel pieno rispetto dei modelli e delle migliori pratiche internazionali in tema di sviluppo sostenibile, esclusivamente all'agevolazione del transito ciclopedonale. Ideatrice e capofila dell'iniziativa progettuale è la Fondazione Pescarabruzzo, la quale già nel 2003 aveva pensato alla possibilità di dar vita ad un'opera infrastrutturale finalizzata al medesimo obiettivo, il cui progetto è stato approvato con delibera dal Consiglio comunale di Pescara il 18 dicembre 2006.

Con la stesura, nell'ottobre 2004, del Documento Programmatico Previsionale per il 2005, l'Istituto presieduto da Nicola Mattoscio, invero, ribadiva la volontà di conseguire un tale ambizioso obiettivo richiamando una primaria attenzione da rivolgere al progetto di realizzazione di un ponte panoramico pedonale dell'Adriatico, ovvero una infrastruttura simbolo che avrebbe collegato le due riviere della città di Pescara, strategica sia per il suo valore identitario, sia per la mobilità pedonale e per il miglioramento della qualità della vita nel contesto cittadino. L'obiettivo è stato, in seguito, ulteriormente precisato nel Documento Programmatico Previsionale per il 2007 della Fondazione medesima, che riaffermava la previsione della realizzazione di un ponte panoramico pedonale collegante la riviera Sud di Pescara con quella Nord. La Fondazione Pescarabruzzo, nell'interpretare la sua duplice attività di "granting" e "operating", negli anni si è distinta per aver posto in essere iniziative di grande prestigio a favore della collettività locale, ma anche e soprattutto miranti al consolidamento di quelle ricchezze intangibili che promanano dallo sviluppo del capitale umano e sociale del sistema socioeconomico metropolitano di Pescara, quali ad esempio il Campus dell'Accoglienza in tema di *housing* sociale, il Distretto Culturale della città di Pescara anche attraverso il lungimirante recupero e la tuttora attiva valorizzazione delle maggiori sale cinematografiche cittadine, i numerosi restauri d'arte 'svelata', il rifacimento della facciata del

Teatro Michetti, le innovative realizzazioni dello Spazio Informa Giovani - IAT (negli ex-silos della stazione ferroviaria) e della *Maison des Arts*, quest'ultima al centro di un continuo fermento di un nuovo dinamismo culturale a Pescara. Di recente, si registra la meritevole iniziativa, a cui ha aderito anche l'Accademia d'Abruzzo, del sostegno alle popolazioni terremotate de L'Aquila con la relativa sottoscrizione presso la Banca Serfina (IBAN IT17A0333815400CC0020002215).

La Fondazione, espressione di sussidiarietà orizzontale, ha trovato da tempo oramai un ragionevole punto di incontro, anche sulla base dei criteri di complementarietà, con le espressioni della sussidiarietà verticale, cioè gli enti territoriali rappresentativi, base del sistema amministrativo.

L'Istituto di Corso Umberto guidato da Nicola Mattoscio, nel perseguire ai sensi del proprio Statuto, scopi di utilità sociale, tra l'altro nei settori dell'arte, delle attività e dei beni culturali, nonché in quello della promozione dello sviluppo economico locale, ha contribuito con l'ideazione ed il finanziamento di buona parte (cinque sestimi) dell'opera monumentale *Ponte del Mare* al pieno raggiungimento della soddisfazione di un bisogno pubblico, attraverso l'azione congiunta elaborata all'interno di un network di attori privati, che si iscrive all'interno di un quadro evoluto di attività di governance pubblica di reti complesse. Da ricordare gli altri co-finanziatori: le imprese private facenti capo a Carlo Toto, Enrico Marramiero, Gilberto Ferri, Renzo Di Properzio e Roberto Marinucci.

Affrontare il tema del ponte vuol dire operare delle trasformazioni territoriali, significa entrare in un ambiente che non è costituito soltanto dagli elementi con cui genericamente una infrastruttura in diverso modo impatta, ma anche dal luogo in cui si vive e si attraversa. Progettare ponti in contesti che denotano una relativa e distinta fragilità significa attivare una ricerca tipologica del rapporto opera-ambiente, dove occorre riconoscere la prima forma di rispetto per il luogo: la conoscenza del suo codice. Se è vero che la funzione dell'architettura diviene un'esperienza tanto più pregnante quanto più leggibile è la sua forza interiore, è altrettanto vero che mano a mano che questa forza aumenta diminuisce anche la necessità del fruitore di essere istruito sull'opera: l'architettura parla da sé con il suo linguaggio autonomo, pur essendo integrata nel suo intorno.

È proprio in questa forza che la progettazione di un ponte può esprimere la sua energia, attraverso la misura della quantità degli elementi che entrano in gioco, attraverso la creazione dei legami forti o deboli che per affinità o contrasto creano nuovi equilibri stabili nel loro divenire, attraverso le sfumature di elementi funzionali dove la fruibilità cambia direzione e segue, ad esempio con la scelta di un affaccio, la longitudinalità di un corso d'acqua.

La rilevanza progettuale e urbanistica dell'opera *Ponte del Mare* si esprime, oltre che nell'immediatezza di un innovativo linguaggio architettonico, proprio in seno a questa rinnovata dimensione e si presta a rappresentare una nuova forma di capitale simbolico, fattore di integrazione e sviluppo, una infrastruttura intrisa di valori d'identità prospettica della città di Pescara.