




“Io sono una forza del Passato.
 Solo nella tradizione è il mio amore.
 Vengo dai ruderi, dalle chiese,
 dalle pale d’altare, dai borghi
 abbandonati sugli Appennini o le Prealpi,
 dove sono vissuti i fratelli.
 Giro per la Tuscolana come un pazzo,
 per l’Appia come un cane senza padrone.
 O guardo i crepuscoli, le mattine
 su Roma, sulla Ciociaria, sul mondo,
 come i primi atti della Dopostoria,
 cui io assisto, per privilegio d’anagrafe,
 dall’orlo estremo di qualche età
 sepolta. Mostruoso è chi è nato
 dalle viscere di una donna morta.
 E io, feto adulto, mi aggiro
 più moderno di ogni moderno
 a cercare fratelli che non sono più.”

Pier Paolo Pasolini

Quella che Civita di Bagnoregio regala di sé è l’immagine di un luogo senza tempo. La definizione romantica “la città che muore” è un controsenso: ciò che non ha tempo non può morire. Visitando la città per la prima volta non si può non rimanere stupefatti dalla visione che ci si presenta: il paesaggio dei calanchi, il borgo arroccato, lo sperone tufaceo e la sua conformazione concorrono a creare un’immagine trasognata di questo luogo. Civita appare nel suo isolamento non tanto un luogo assediato dalle successive erosioni del terreno, quanto una concrezione naturale che nasce dal suo stesso sperone e che ne è parte senza soluzione di continuità. I sistemi costruttivi di un tempo e la necessità di reperire i materiali in situ hanno portato ad un’unità visiva ed estetica che assieme al luogo che le ospita hanno dato vita ad un unicum architettonico.

Civita di Bagnoregio, in questo senso, non avrebbe bisogno di nulla. L’ antica mulattiera che la univa al mondo rappresentava l’unica e più logica forma di collegamento, essendo essa stessa parte di quel paesaggio naturale così delicato. I collegamenti realizzati dall’uomo a seguito delle drammatiche erosione a cui la città è posta hanno dunque portato al viadotto del 1963/65, male estetico necessario per la sopravvivenza del borgo. Questa soluzione non ha alcun rapporto con il terreno su cui nasce. La sua relativa esilità non è sufficiente a farla “scompare” e in particolar modo giunti nelle sue vicinanze la sua vista risulta particolare impattante, date oltretutto le dimensioni del manufatto. L’attuale viadotto non è né leggero né pesante, né discreto né potente. A queste considerazioni bisogna inoltre aggiungere la totale distonia cromatica del calcestruzzo, la sua estraneità al luogo e la totale mancanza di una particolare disegno architettonico. Ciò di cui Civita avrebbe bisogno ora è dunque un’immagine unitaria e coerente che vada ad integrarsi col territorio. Ed è proprio sulla scorta di queste considerazioni che nasce il progetto. In un contesto di tale delicatezza ed originalità ragionare sull’idea di ponte come oggetto consequenziale a una ricerca ingegneristica non ha alcun senso. Una qualunque struttura statica, anche dal più raffinato disegno progettuale, e tanto più se ostentatrice della propria modernità tecnico-ingegneristica, non riuscirebbe comunque a instaurare quel dialogo necessario al sito. L’integrazione è dunque l’imperativo progettuale. Le linee guida sono pertanto due: il suo disegno e



il suo inserimento paesaggistico. Per il primo aspetto il luogo si è rivelato involontario ispiratore. L'osservazione delle erosioni del terreno e la formazione dei calanchi scoscesi hanno posto l'attenzione sulle geometrie che essi stessi generano. L'integrazione con l'ambiente richiedeva invece o l'uso di materiali del luogo stesso, come il tufo ad esempio, o quello di materiali che potessero inserirsi altrettanto armoniosamente. L'attenzione si è quindi posta sulla struttura esistente. L'eventualità di demolirla è apparsa subito come la soluzione più irrazionale. Eliminare l'attuale viadotto significherebbe infatti privare di senso le opere di consolidamento realizzate negli ultimi anni e soprattutto andare a toccare pesantemente un terreno così delicato prima nella demolizione e successivamente nella nuova edificazione. E' anche vero che lo studio condotto dall'ENEA, oltre a sottolineare come l'attuale struttura sia recuperabile con interventi di ordinaria manutenzione, pone l'accento su come sia più critica la situazione delle travi in calcestruzzo dell'impalcato. A questo punto si è delineata la direzione progettuale. Si è deciso innanzitutto per la conservazione dei piloni tuttora esistenti (e delle relative opere di fondazione) e quindi per la sostituzione dell'impalcato con una nuova travatura in acciaio più leggera. L'intervento vero e proprio si realizza di una seconda struttura indipendente in acciaio ancorata a terra, ai piloni e all'impalcato, che oltre a sostenere il rivestimento irrigidisce e collabora staticamente col viadotto. Tale struttura è rivestita da una pelle sostenuta da traversi metallici ancorati alla struttura secondaria. Questa scelta ha più vantaggi: innanzi tutto protegge la struttura esistente dagli agenti atmosferici che hanno fino ad oggi portato a fenomeni di deterioramento, non ultimo l'effetto di carbonatazione del calcestruzzo; rappresenta una spesa inferiore, a parità di risultato architettonico rispetto ad un ex-novo; crea un'unità strutturale più solida e permette una libertà formale nella definizione dell'estetica architettonica. Tale libertà, mentre in altre situazioni potrebbe rappresentare una pericolosa licenza, è in questo specifico caso un vantaggio decisivo. Partendo infatti da questa libertà si è potuto creare un disegno architettonico che potesse concretizzare le esigenze estetiche e di inserimento visivo e paesaggistico ricercate. La geometria delle erosioni sopra citata ha portato a pensare ad un disegno basato su piani triangolari sfaccettati nelle tre dimensioni che mantengono una superficie continua. Questi triangoli sono realizzati da conci di forti dimensioni in calcestruzzo con un trattamento finale in pasta cementizia lavorata con inerti tufacei ricavati dal sito. Tale scelta si giustifica sia dal punto di vista economico, sia da quello estetico: l'uso di inerti tufacei locali assicura l'inserimento estetico-cromatico del nuovo ponte. Il disegno sfaccettato del nuovo rivestimento, oltre che lavorare sulla suggestione geometrica dei calanchi, segue una suggestione dettata dall'origine stessa di questi terreni: il nuovo ponte appare attraverso il suo disegno esso stesso elemento eroso prodotto dallo scorrere del tempo. In tale modo il suo inserimento è da un lato cromatico, e dall'altro concettuale, evocativo della natura del luogo e partecipa della sua drammaticità. Il rivestimento viene bucato in due punti: al principio verso Bagnoregio per permettere l'entrata e l'uscita delle autovetture dal parcheggio dal disegno razionalizzato e matericamente immaginato coerentemente col nuovo ponte, e nel punto di maggiore altezza dell'impalcato da terra. Questo in parte per una forma di "onestà progettuale" (far intuire che dietro il rivestimento si trova una struttura indipendente), e soprattutto per mantenere la memoria del ponte, soluzione a cui la città si è trovata costretta a ricorrere. L'interno della passerella è invece trattato in acciaio corten, materiale cromaticamente e concettualmente affine data la sua natura "rovinata" di acciaio arrugginito, tanto a terra quanto ai lati, a dare quasi l'immagine di uno scavo dentro questa parete tufacea. All'estremità della superficie di calpestio viene alloggiata una striscia luminosa nascosta al fine di rendere il ponte visto di notte come una omogenea linea di luce. La pendenza del piano di calpestio rimane invariata rispetto a quella attuale, in parte perché dovrebbe essere l'accessibilità dell'intera area a essere ripresa in esame (il tratto successivo al ponte in ingresso all'abitato è alquanto impervio) e in parte perché la variazione di questa avrebbe portato ad avere un disegno troppo deciso. Ad aiutare la salita alla città vengono previste quattro zone di sosta piane provviste di sedute per ammirare il paesaggio e permettere una pausa di riposo. Il disegno pieno della

balancera per poter oltre di poter avere eventuali mezzi elettrici di aiuto per disabili senza interferire col di seggio elettrico del ponte.

Il nuovo progetto si presenta dunque con un'immagine decisa, dalla tettonica forte, quasi a ricordare il segno concreto di certe strutture di epoca romana o la memoria dei terrapieni in muratura di inizio novecento del collegamento a Civita. Il suo disegno è potente e al contempo discreto, vuole legarsi al luogo senza svilirlo ma per compartecipare al suo valore, vuole essere nella sua geometria complessa "più moderno di ogni moderno" e al contempo cercare quei "fratelli" che sempre meno spesso la sensibilità architettonica contemporanea riesce a trovare.