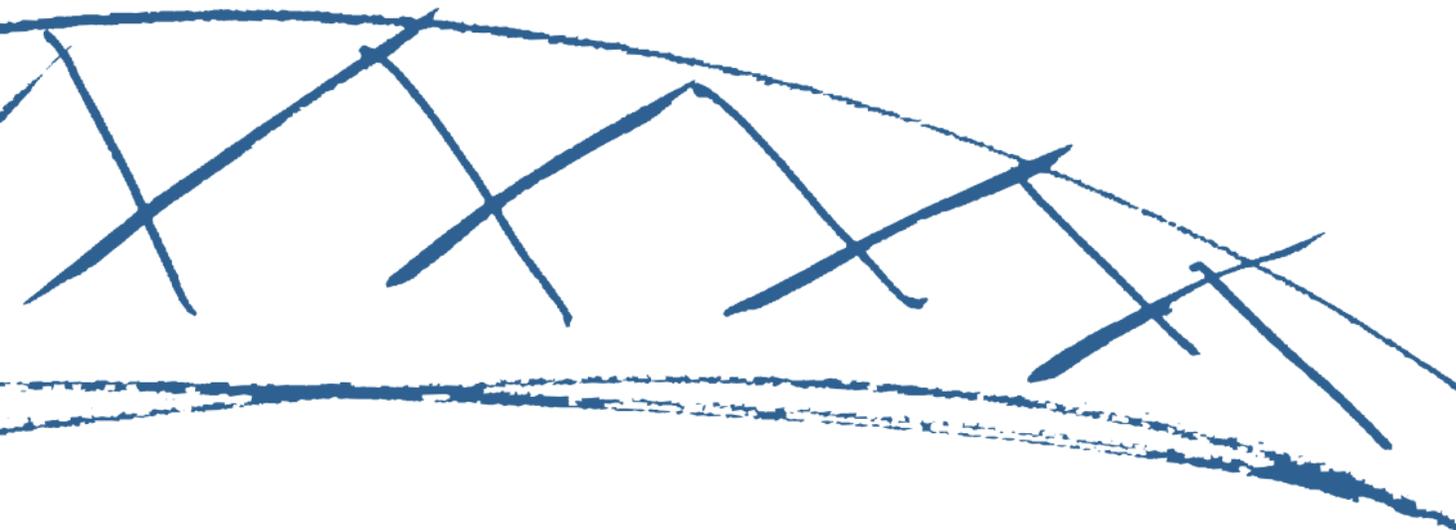


Piercarlo Fabbio

LA PIAZZA DEL TEMPO

Un ponte lungo 850 anni



La macchina del tempo

"Domenica 6 novembre 1994 la città di Alessandria e alcuni sobborghi sono stati investiti dallo straripamento del fiume Tanaro. Il fiume in questione ha rotto gli argini in più punti approssimativamente intorno alle 11,30 e nel giro di poco tempo ha allagato gran parte della città - in particolare il quartiere Orti -, la frazione di Astuti e San Michele. Lo straripamento si è manifestato in un primo momento con rigagnoli di liquame salmastro per poi trasformarsi in pochissimi minuti in una vera e propria massa di acqua mista a fango che correva con una velocità e una violenza eccezionali. Alla massa d'acqua suddetta si è poi unita una notevole quantità di liquido di colore nero (presumibilmente gasolio)". (1)

Perderanno la vita dodici persone, altre, molte, rimarranno shockate per anni. La città elesse l'alluvione a linea di demarcazione inequivocabile della propria storia. Una storia ancora una volta persa tra i meandri dei propri drammi.

Ad Alessandria, dunque "c'è un popolo ancora una volta derubato negli affetti più profondi, depauperato di quei simboli da mostrare ai figli, alle generazioni più giovani. Da tirare su a forza di tradizione orale. Un omogeneizzato di cultura. Una pappina collosa di orgoglio, di carro di Tespi, di opera ammannita ai poveri, di varietà alla Nino Taranto, mentre fa il Ciccio Formaggio sotto gli spezzoni incendiari



degli Alleati che bombardano la città. Il libro del nonno. Il dagherrotipo dei trisavoli. La mensola laccata per l'angolo bello della sala. E poi il quadro del Lohengrin, con il protagonista, invocato da Elsa, che avanza sulle acque della Schelda in una navicella tirata da un cigno. Fra poco combatterà con Telramondo. Ma questo nel quadro non c'è. Come non c'è il tardo romanticismo della melodia wagneriana. Non si respira musica, non c'è atmosfera, così come non si sentono le ombre dei passi perduti. E Lohengrin diventa Rinascenza, UPIM, Standa. Muffa pervasiva da supermercato. Cultura comprata a poco prezzo per darsi un tono. Oppure solo il tentativo di impreziosire un muro con un quadro ad olio 70x50.

Ora la tela galleggia. Appassita, con la cornice barocca ebraica di acqua. Non era in soffitta. Sì, è Piemonte, ma in questa città dell'ossimoro, Gozzano non c'entra. Tutto era in cantina, avvolto dal buio, asperso dalle trafile dell'umidità, in un costante stato di mezzo tra bagnato ed asciutto, ove l'una

condizione non si decide a prendere il sopravvento sull'altra (...) L'odore è rancido, acuto, insaporito dalle fragranze dei vini. E il crepuscolo del petrarchismo contemporaneo ha lo stesso colore del mezzogiorno. Affondato nella sua gamma dei grigi: piombo, perla, antracite, fumo. Il fango ha spodestato il grigio dal suo trono. Nella città bazar del daltonico, lo ha invaso con il giallo indiano. O era giallo senegal, oca gialla o bruna. Ovvero, ancora, giallo di Marte. Il Dio della guerra, avviluppato dalla leggenda e dai miti alla primavera, ha scelto una stagione non sua. Ma la violenza è stata quella di un conflitto a lui consueto." (2)

E quante volte questo popolo poteva essere derubato senza che nessuno mai intervenisse a decidere un destino di maggiore tranquillità? Come nel 2009. A fine aprile. Mentre nella centrale operativa della Prefettura si snocciolavano le ore in attesa di una previsione migliore da parte di Arpa. Altrimenti quel ponte Tanaro, lì dal 1891, doveva essere fatto brillare nella notte. Saltare in

aria senza neppure l'onore della luce. Quasi a definire il destino che teneva nel cuore, in una pila, già pronta, fin dalla costruzione, a ricoverare la mina che l'avrebbe annientato.

Mi opposi. Troppo pericoloso per la città. Ma il giorno dopo dovetti andare a convincere seimila concittadini di lasciare nuovamente al nulla i propri ricordi, le proprie case al potenziale insulto degli avvoltoi, degli sciacalli, all'intromissione indebita del Tanaro farabutto che contro quel ponte avrebbe potuto infrangersi, strappandogli le arcate e rotolando a valle con incontenibile impeto. Memoria lasciata al vento dell'inconsapevole.

Mancò poco che non rivedessero più neppure quegli avanzi raccolti con fatica dalla desolazione del novembre '94. Di nuovo. Ancora. Stettero poco fuori casa. Molti decisero di salire ai piani alti e lì aspettare l'acqua. Sapevano che sarebbe potuta arrivare. E questa volta veramente per colpa del ponte Cittadella. Che nel 1994 non aveva

avuto colpa. Era stato aggirato, o sovrastato per poco, dal grosso della piena accampata pericolosamente a monte della città. Incombente, alimentata dal fiume e fermata dal ponte ferroviario.

Ma tutto era cambiato in quei quindici anni. I ponti, escluso proprio il Cittadella, la riva, le mura e a monte l'alveo, gli argini... il fiume. Ora il ponte rimasto era incompatibile con il resto, che già non lo prevedeva più, fin dal progetto. Pensionato prima ancora di verificare se fosse servito oltre.

In effetti così era successo al precedente nel 1889. Troppo basso per resistere al "Tuono", con troppe arcate per far fluire la piena, troppo stretto per far transitare il tram e ciò che avrebbe sostituito i carri. Troppo, troppo, troppo.

E troppe le voci basate sul nulla, su discussioni al bar del Giambellino, per strada, nella bocciofila, tra amici informati un po' sì e un po' no. Quel che ti frega, però, è ciò che non sai, è ciò che ti impedisce di comprendere la verità. Così ti nasce



Richard Meier.

il sospetto che qualcuno speculi, ci marci, non racconti la verità, non la dica giusta. E quando hai le tue convinzioni perché dovresti credere a chi non la racconta come tu la vuoi?

Ecco, questo è il colmo, il paradosso di Alessandria: stare tra due fiumi e non volerli trattare come tali. Quando sono calmi e quando gonfiano i muscoli.

Molto si è fatto. La cultura è cresciuta. Oggi del fiume sappiamo. Alimentiamo un museo. Oliamo continuamente un sistema di monitoraggio che ci dice ore prima ciò che ci potrebbe succedere. La nostra protezione civile è una delle più preparate e organizzate in caso di esondazioni. Facciamo attenzione ad ogni piccolo particolare che alteri i sistemi di difesa. Ne vogliamo di migliori. Il fiume è finalmente entrato nella nostra vita. E vorremmo vivere di più le sue sponde vietate dalle protezioni.

Ma dobbiamo anche superare le nostre autolimitazioni. Ponti ve ne sono più che nel 1994.

Ne manca uno, dove sempre è stato. È il punto della nostra storia. È il punto, il solo, ove scorre il tempo.

Quando la città era duale - molto meno mesopotamica - l'unità della stessa, tra Bergoglio e Rovereto, era garantita da quel segno. Di pietra, di mattoni, di legno, a guado, di assi provvisori e scalcagnati... Fino alla costruzione della possente Fortezza sabauda e il rifugiarsi delle persone, delle famiglie nobili, dei borghesi di Bergoglio entro la città.

Pausa. Per giungere al Meier, che è già concettualmente un prodotto del 1994. Viene pensato lì, quando cioè i ponti devono alzarsi, le arcate diminuire, la sezione per il fiume essere più libera. Pulizia. Via i vecchi ponti. Il ferrovia, il Forlani. Un nuovo arrivo, il Tiziano. Ma rimane in piedi il ponte di fine Ottocento. Lo tengono su le sue debolezze. Le polemiche. I partiti del sostegno contro i partiti della sicurezza. La politica si arrocca e si blocca. Dovrebbe decidere, prefe-

risce non farlo quando è agevole. Perde il tempo della scelta, della fermezza. Sbanda. Nega la sua stessa indole. Finisce per prendere cantonate. Per paura. Quando ad esempio utilizza i fondi per la ricostruzione del ponte per sottofondarlo e garantire ad esso ancora qualche anelito di vita. Accanimento terapeutico. Costoso e inutile. Giusto per tacitare per un attimo gli opposti schieramenti e dare giustificazioni eterne a chi gioca tutte le sue carte sul Cittadella come struttura che ha saputo addirittura resistere alle bombe e non come diga. Un equivoco ingenerato dalla politica, incapace di risolvere le incertezze. Anzi pronta a produrne in quantità industriale per coprire le proprie incertezze.

È dunque il ponte ad essere incompatibile con il mutato disegno ricavato nell'asta del Tanaro dopo il 1994. I problemi strutturali sono altra cosa. Non c'entrano. Non sono più all'ordine del giorno. È come comprare un bastone per poter iscriverne un anziano atleta ormai in quiescenza

alle prossime Olimpiadi.

Ci vuole qualcosa di diverso che consenta, con un segno netto, di passare da riva a riva, senza toccare il fiume, senza ingombrare l'acqua. Che sovrasti le mura da poco costruite, lasciando al "Tuono" tutto lo spazio che può desiderare, specie quando scocca la piena. È la prima volta che questo succede nella più che ottocentenaria storia di Alessandria, zeppa di ponti cui il Tanaro porta via arcate a raffica, pile a dozzine.

Il ponte disegnato da Meier ha un antefatto, ben prima che lo stesso architetto, Benini e Ove Arup decidano di lasciare lo spazio di un'immensa fantasia a un progetto all'apparenza meno innovativo. Una pila enorme, centrale, regge l'arco. Quasi disegna una grande A, in omaggio ad Alessandria, nel tentativo equilibrista di controbilanciare i pesi e le viste. È il disegno del contrappeso. Chissà quanti significati si sarebbero potuti celebrare se il primo disegno fosse stato sviluppato?

Ma una cosa è certa, e rimane intonsa: il segno

netto tra le due sponde. E quella voglia di tornare a rivivere il fiume e le sue sponde, come si faceva un tempo, vicino alle acque pescose, magari solcate da burcén in attesa di vedere mulinare le cheppie nelle proprie reti o avvinghiate agli ami lucenti dei cucchiaini.

E il fondo del fiume, il suo greto, le sue piazze a quota zero si possono vedere dall'alto, in trasparenza, grazie a grandi oblò incastonati nel pavimento del ponte. Un incrocio multipolare di visioni nelle visioni. Epifania allo stato naturale. La versione seguente del progetto rispetta l'originale, ma nascono altre idee e il manufatto si trasforma. Non è più autoreferenziale, inizia ad occuparsi del contesto che lo circonda, diventa, poco a poco un prodotto della storia. Sfrutta la contaminazione delle forme per mimetizzarsi nello spazio e nel tempo: leggero, seppur imponente; trasparente, seppur massiccio, bianco come somma di tutti i colori che lo assediano. Indeciso. Sì indeciso tra quale sponda sceglie-

re. Troppo diverse tra loro per essere punto di riferimento per la sua forma. Da una parte la fortezza del Settecento che ha spodestato Bergoglio, dall'altra l'edificazione degli anni Sessanta. Edilizia popolare che occlude alla vista la quinta settecentesca di via Casale, figlia naturale dell'esproprio militare di casa Savoia. E via Dossena, dedicata al patriota del 1821, che avrebbe più di una ragione per guardare verso la Cittadella, il luogo della sua epopea, ma la vista è impedita.

In questo contrasto fortissimo, il Meier decide di essere una macchina del tempo. Congiunge il Settecento con il Novecento, ma soprattutto consente di ripercorrere d'un fiato la storia della città. Solo stando lì. Soprattutto stando lì.

E la storia si prende la sua rivincita. Sfrattata dalla sicurezza, dal bisogno del fiume, dai calcoli sulle portate, sui flussi, sui tempi di corrivazione, sulla scabrezza dell'acqua, sui materiali galleggianti, sui tempi di ritorno delle piene. Cacciata dalla porta delle decisioni per l'ansia collettiva che ge-





nera il fiume quando si dimena incontrollabile, rientra tra noi a pieno titolo con un nuovo segno che ripercorre poco a poco gli anni della città. E la passerella di legno diventa presto una piazza. Non un passaggio frettoloso e comodo, ma uno spazio per rimanere, stare, incontrarsi, sentirsi pontefici, creare condizioni di pace, perché la pace è relazione, rapporto, incontro con l'altro. Può una pubblica amministrazione condensare tutto ciò in una decisione amministrativa così arida come innescare finanziamenti, approvare carte barboglie, sottoscrivere atti plurilaterali? Dipende da dove vuole guardare. Verso l'alto. Oppure accontentarsi del quotidiano. Ma forse un omaggio alla storia sarebbe quello di continuare a scriverla, come grande omaggio alla città, non certo di fermarsi a guardarla scorrere. Nessuno di noi è principe e tantomeno mecenate e forse non si attaglia alle nostre fattezze di milieu il rinascimento del nostro tempo. Ma una cosa la dobbiamo ad Alessandria.

Nel 1994, all'indomani della tremenda alluvione scissi che sotto la dicitura del cartello stradale di città intravedevo una dicitura: "si riapre domani". Penso che quel giorno sia venuto e sotto "Alessandria" forse potremmo leggere "aperta"... Finalmente.

Piercarlo Fabbio ©

Note:

(1) Paneri Franco, Balossino Maurizio, Esposto all'illustrissima Procura della Repubblica di Alessandria, 14 novembre 1994

(2) Fabbio Piercarlo, Alessandria e il tuono - un percorso nel disastro dell'alluvione per fermare il ricordo, Alessandria, dicembre 1994, Ugo Boccassi editore

“...Più volte l’Autorità di bacino ha segnalato al comune di Alessandria, ente proprietario dell’opera, che la situazione di rischio nel nodo idraulico di Alessandria è tale da rendere urgente e non più procrastinabile l’adozione dei provvedimenti necessari per la demolizione del ponte della Cittadella e la sistemazione definitiva dell’alveo nel tratto urbano...”

(Roma, 1 dicembre 2008, il direttore generale ing. Mauro Luciani, Direzione generale per la difesa del suolo Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare)

“...Il progetto esecutivo del nuovo ponte della Cittadella sul fiume Tanaro consente, nel rispetto del vincolo di ripristino di collegamento tra le due parti della città, un netto miglioramento delle condizioni di sicurezza idraulica rispetto a quanto ottenibile con il mantenimento del vecchio ponte; permette, nel tratto urbano del Tanaro, il massimo deflusso possibile compatibilmente con le condizioni e i vincoli a contorno imposti dall’urbanizzazione del tratto in questione...”

(Parma, 24 ottobre 2011, il direttore Ing. Luigi Fortunato, Agenzia Interregionale per il fiume Po)



È una lunga storia quella di Alessandria e dei “suoi” fiumi, a cominciare dal Tanaro. Una storia di amore e odio, di convivenza subita e poi riscoperta, al punto da dedicare un Museo. Una storia segnata da decisioni importanti, anche molto impopolari, contestate e contrastate, dettate solo ed esclusivamente dalla necessità di mettere in sicurezza una città che l’alluvione del 6 novembre 1994 aveva offeso e ferito. Come la decisione, “urgente e non più procrastinabile” di demolire il ponte Cittadella. E così è stato a inizio agosto 2009, pochi mesi dopo quei giorni di fine aprile, quando sempre il Tanaro stava minacciando pericolosamente di nuovo quel “passaggio” ormai stanco di opporgli resistenza. Dopo tanti anni...

A cominciare da Carlo Magno

Una leggenda tratta dalla cronaca di Fra Jacopo d'Acqui vuole che Carlo Magno, per lottare contro i saraceni, costruisse un gran ponte sul Tanaro presso i rioni Borgoglio e Rovereto. Quest'attribuzione è molto importante perché lascia supporre che in quel luogo un ponte, o guado (porto fluviale) che fosse, dovesse esservi già dall'epoca romana, donde anche l'accampamento di Bergolium a custodia di questo passo obbligato. La tecnica costruttiva ai tempi di Carlo Magno non consentiva il getto di un ponte in muratura su un fiume largo come il Tanaro. Il primo documento in cui si fa riferimento al ponte risale al 1184 ed è un atto con cui l'imperatore si riservava la riscossione del pedaggio. Questo diventò oggetto di transazione tra i signori che ebbero il dominio sul territorio.

Nel 1286 risulta che Alessandria poteva già disporre a suo piacere del ponte, al punto da poter cedere la riscossione a un privato in cambio di un credito che quest'ultimo vantava al Comune. Il ponte all'epoca consisteva probabilmente in una semplice passerella di legno con carattere di provvisorietà. L'esistenza di ponti di legno su quel sito è ampiamente documentata a partire dall'inizio del secolo XV.

Nel 1455 Francesco Sforza diede la concessione per la costruzione di un ponte di pietra nello stesso sito e concesse agli alessandri-



Il ponte di legno.

ni per tre anni il dazio dei macelli per impiegare gli introiti nella costruzione. Il nuovo ponte era coperto e aveva una larghezza di 7 metri e, nonostante i continui problemi strutturali, divenne elemento centrale di transito e attività per la città. La costruzione dell'opera però incontrò tantissimi problemi.

Alterne vicende, legate ai problemi bellici e alluvionali, hanno visto successive parziali ricostru-

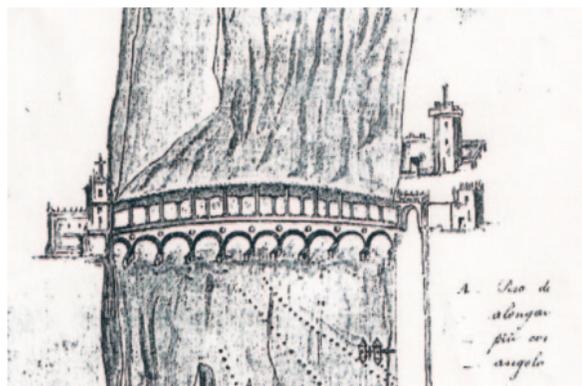
zioni del ponte fino al consistente intervento di ripristino effettuato in epoca napoleonica. Il Tanaro, infatti, con le sue piene provocò nel 1463 il crollo della parte già costruita del ponte; nel 1485-86 distrusse ben quattro arcate. Successivamente il magister Bonifacio di Solero riuscì a portare a termine l'opera. Già nel 1509 risultava aver subito nuovi danni. Nel 1542 due arcate furono distrutte e nel 1569 ci furono i danni di una

nuova esondazione. Nel 1574 iniziarono i lavori per la ricostruzione. Nel 1584 una nuova piena distrusse un terzo di quanto era stato ricostruito. Nel 1588 il ponte era stato finalmente completato. Il collaudo fu svolto dall'Ingegnere Roberto Clerici. Negli anni seguenti (1603-1604) si resero necessari nuovi lavori per riparare il pavimento e la copertura. Nel 1707 il ponte risultava crollato parzialmente. Nel 1709 veniva nuovamente parzialmente distrutto dal Tanaro. Si optò per la ricostruzione in legno anziché in muratura.

Nel 1731 il ponte era stato ricostruito ma non tutti erano d'accordo con questa soluzione. Nel 1746 venne fatto saltare in aria, a scopo difensivo, dal presidio sabauda in Cittadella. Nel 1774-1776 il ponte venne ricostruito in cotto su progetto dell'Ingegnere Gianotti. Nel 1780 era stata completata anche la copertura. In epoca napoleonica furono rinforzate le arcate e venne creato un passaggio protetto su progetto dell'Ingegnere Chasseloup. Il 2 agosto 1848 la copertura fu ab-



Ponte coperto in un disegno dell'Ing. Patrucco, 1625 (Archivio di Stato di Torino).



Ponte Cittadella, prima metà del 1600. Mostra la forma e le fortificazioni (ascal).

battuta dai militari.

Intorno al 1885 risultavano ancora in opera tre delle arcate originarie, ma le condizioni statiche destavano non poche preoccupazioni tanto da determinare il bando di un concorso per la ricostruzione del manufatto.

Infine, tra non poche polemiche, nel 1889 iniziò la costruzione dell'attuale ponte, principalmente per due motivi: la necessità di avere una carreggiata più larga per soddisfare l'aumentato traffico e di alzare il livello dell'impalcato per ridurre i rischi di future inondazioni anche a salvaguardia della stabilità del ponte stesso. Il Comune non cambiò la propria decisione e il nuovo ponte venne inaugurato il 18 dicembre 1891.

L'ultimo ponte era un manufatto in muratura di luce complessiva pari a circa 190 metri, costituito da 9 arcate ad arco ribassato di luce di circa 20 metri, con otto pile in alveo di lunghezza pari a circa 2,0 metri. La larghezza libera per il deflusso era pari a circa 173,4 metri. La quota

media dell'estradosso del ponte era di 94,4 m. s.m., mentre la quota media della chiave degli archi di 93,0 m.m., con uno spessore minimo dell'impalcato in corrispondenza della chiave degli archi, di 1,4 metri. Era a circa 830 metri a valle del ponte ferroviario, in un tratto di alveo canalizzato, la cui larghezza era di circa 150 metri nell'intero tratto canalizzato, fatta eccezione immediatamente a valle della ferrovia e a monte della Cittadella, dove si allarga a bicchiere fino a raggiungere i 200 metri circa in corrispondenza della sezione imposta. Per secoli, quindi, il ponte Cittadella, fu l'unico passaggio sul Tanaro nella zona di influenza della città di Alessandria. Gli altri due ponti (ferrovia e Orti), infatti, erano stati costruiti solo alla fine dell'800.

Una lunga storia di decisioni attese e prese

La costruzione del ponte Cittadella iniziò nel 1889 e fu da lì a breve inaugurato il 18 dicembre 1891. Sottoposto a tutela storico-culturale, il suo ruolo divenne centrale dopo la grave esondazione di 17 anni fa, preludio alla redazione da parte dell'Autorità di bacino del PS45 prima e del PAI dopo, dove per il tratto urbano del Tanaro in città, furono individuati interventi di riduzione locale delle condizioni di rischio che comprendevano l'adeguamento dei ponti esistenti per favorire il potenziamento delle capacità di deflusso rispetto alla portata della piena di progetto. Con il Dl 28 agosto 1995 n.364 "Ulteriori disposizioni a favore delle zone alluvionate nel novembre 1994" (convertito con modificazione nella legge 27 ottobre 1995 n.438) furono stanziati fondi da utilizzare per le opere necessarie per fare fronte alla situazione determinata dagli eventi dell'anno precedente. In particolare, con il Dm n.Tb/1308 del 5 agosto 1996, il ministero dei Lavori Pubblici ha trasferito alla Regione Piemonte un finanziamento di 48.422 milioni di lire, di cui 15.000 sono stati destinati all'Anas (all'epoca proprietaria del manufatto) per la ricostruzione del ponte della Cittadella, in ragione "dell'alto livello di pericolosità indotto". Nel 1997 la proprietà passa al Comune di Alessandria, con l'onere di dare inizio alla ricostruzione, Comune che provvede a richiedere al competente Comitato di Settore per i Beni Ambientali e Architettonici l'autorizzazione alla demolizione



(Nota prot. 14087/1045 del febbraio 2001), ricevendo un espresso diniego (nota n.25594 del 19 dicembre 2001). Successivamente la stessa richiesta è stata reiterata, ma sempre con esito negativo. Durante tutto il tempo trascorso dal 2001 al 2008 l'Autorità di bacino ha più volte ribadito la propria valutazione sull'inadeguatezza della struttura e la necessità di un suo adeguamento, nonché che ogni ritardo nell'assunzione dei provvedimenti per adeguare il ponte avrebbe inevitabilmente potuto determinare effetti negativi. Verso la fine del 2006

Aipo ha acquisito i risultati ormai definitivi degli approfondimenti commissionati sull'assetto idraulico del Tanaro in corrispondenza del centro di Alessandria. Da questi è ribadita la necessità di intervenire sul Cittadella "in ragione dell'attuale incompatibilità idraulica del manufatto, che rende assolutamente inadeguate le difese spondali e arginali del tratto di corso d'acqua a monte del ponte fino a quello della ferrovia e oltre". È anche evidenziato che gli interventi di potenziamento della capacità di laminazione a monte, non hanno significativo

effetto sulle portate di piena ad Alessandria e, pertanto, non consentono di ottenere benefici tali da risolvere la criticità indotta dal “Cittadella”. Infine si rileva che l’eliminazione della soglia del ponte e la riconfigurazione dell’assetto planimetrico e altimetrico dell’alveo nel tratto a monte, se pure potrebbero migliorare le condizioni di deflusso in corrispondenza del ponte nel tratto urbano, non consentono tuttavia il raggiungimento della compatibilità del manufatto per la portata di riferimento definita nel PAI in 3800 metri cubi al secondo. Di conseguenza l’Autorità di bacino (nota Prot. N.6302 del 2 dicembre 2006) richiede formalmente al Comune di predisporre e trasmettere la verifica di compatibilità idraulica, assegnando un termine di 45 giorni. Il 15 marzo 2007 l’Amministrazione informa del conferimento di un incarico professionale per la redazione di uno studio di fattibilità di carattere preliminare. Il 7 novembre, la nuova giunta, insediata pochi mesi prima, approva la predisposizione di un progetto di demolizione del ponte e di ricostruzione del nuovo.



Lo studio archeologico di Arkaia

Nei giorni 20, 21 e 25 agosto 2009 la società Arkaia (Archeologia & Ambiente) ha effettuato, su incarico del Comune di Alessandria e con la direzione scientifica di Marica Venturino (funzionario competente della Soprintendenza per i Beni archeologici del Piemonte), l'assistenza archeologica alla demolizione delle pile del ponte della Cittadella. L'area nei secoli è sempre stata un punto di passaggio del fiume e, pertanto, a rischio per quanto riguarda l'esistenza di manufatti anteriori all'allora esistente con particolare riguardo al ponte immediatamente precedente risalente alla fine del '700. Era formato da otto pile in mattoni con lati brevi in conci di pietra e da due spalle di testa che sorreggevano complessivamente nove arcate a sesto ribassato. Alla base si trovava inoltre una briglia con la sommità rifinita in mattoni, ma interessata da consolidamenti in cemento, che inglobava le pile e comportava un innalzamento del piano di imposta di circa 2,5-3 metri.



La demolizione

Per comodità è stata adottata la numerazione delle pile come da progetto, partendo dal lato Cittadella per procedere verso la città. Secondo le prescrizioni della Soprintendenza sono state conservate due arcate, non demolendo la pila 1 e 8. Secondo quanto imposto da Aipo, inoltre, la demolizione si è arrestata alla quota della testa della briglia. Durante l'intervento si è constatato che le pile non racchiudevano al loro interno, nella porzione dell'elevato, alcun elemento preesistente. Soltanto la numero 3, in un piccolo saggio praticato al di sotto della quota di rasatura prefissata, coincidente con la quota della testa della briglia, presentava, inglobato, un elemento strutturale in lapidei legati da malta.

“Potrebbe riferirsi - si legge nella relazione di Arkaia - a una delle pile del ponte precedente che era stato edificato in pietra, oppure alle strutture relative al meccanismo della saracinesca che, sbarrando le acque del fiume, permetteva l'allagamento del fossato della Cittadella”.



Dal 31 luglio 2009 al 14 luglio 2011

- **Protocollo d'Intesa** finalizzato alla demolizione del ponte Cittadella e al più tempestivo ripristino del collegamento tra le due parti della città di Alessandria attraverso la costruzione di un nuovo ponte, stipulato il **31 luglio 2009** tra Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento della Protezione Civile, Regione Piemonte, Provincia di Alessandria, Comune di Alessandria, Autorità di Bacino del fiume Po, Agenzia interregionale per il fiume Po.
- **Accordo di Programma** approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 126/382/877/2101N il **16 dicembre 2009**.
- Successivamente alla sottoscrizione dell'Accordo di Programma il **Rup** (responsabile unico di progetto, Ing. Marco Neri) ha ritenuto di **declassare il progetto Meier da definitivo a esecutivo** per consentire l'adeguamento alle modifiche normative sopravvenute.
- **Il progetto è stato approvato** con Deliberazione della Giunta Comunale n.212 il **28 luglio 2010**.
- Con Determinazione Dirigenziale n.1637 del **12 agosto 2010** sono state **indette le procedure di gara** (appalto integrato mediante procedura ristretta).
- Il **Bando di Gara** (oltre soglia europea) è stato pubblicato con il rispetto di tutte le forme di rito (G.U. Unione Europea - G.U. Repubblica Italiana - Albo Pretorio Comunale)
- La scadenza per la presentazione delle richieste di partecipazione è stata prevista alle **12 del 9 settembre 2010**.
- La procedura di **prequalifica** si è svolta alle **15 del 9 settembre 2010**; sono state accolte 25 domande di partecipazione su un numero totale di 26 richieste.
- I **25 soggetti qualificati** sono stati invitati a presentare la documentazione.
- Il **14 ottobre 2010** è stata effettuata la **procedura di valutazione delle 19 offerte pervenute** (2 escluse su una graduatoria di 17, le prime 5 sono risultate in anomalia). Ai concorrenti che hanno presentato offerte anomale sono stati formalmente richiesti giustificativi.
- Al termine delle procedure di valutazione delle anomalie previste dal Codice dei Contratti, il Rup ha ritenuto non oggettivamente accoglibili i giustificativi delle offerte dei primi 2 concorrenti (Castaldo - Consfer Ruscalla).
- Con Determinazione Dirigenziale n.283 del **primo marzo 2011** è stata effettuata l'**aggiudicazione provvisoria al Raggruppamento temporaneo di imprese Argo-Cimolai**.
- Il Decreto Sindacale n.20 del **28 marzo 2011** ha individuato come **Rup l'Ing. Nicola Sirchia** in sostituzione di Marco Neri.
- **Consfer-Ruscalla** ha presentato **ricorso al Tar Piemonte** il 6 aprile 2011 contro il provvedimento di aggiudicazione provvisoria.
- Con Determinazione Dirigenziale n.543 del **12 aprile 2011** è stata formalizzata l'**aggiudicazione definitiva** (comunque operante ope legis) al Rti Argo-Cimolai.
- Con Sentenza del Tar Piemonte n.00560/2011 del **26 maggio 2011** è stata dichiarata l'**improcedibilità del ricorso** presentato da Consfer-Ruscalla per sopravvenuto difetto di interesse.
- Il **14 luglio 2011 consegna dell'ordine di servizio dei lavori**.

Il nuovo ponte sul Tanaro firmato Meier

Ricostruire il ponte esistente con un'opera che costituisca un punto di riferimento per l'architettura contemporanea. È stata la scelta dell'amministrazione comunale guidata da Francesca Calvo che ha quindi affidato l'incarico di progettazione a Richard Meier, maestro di architettura e massimo esponente mondiale. Con lui ha così fissato gli obiettivi del progetto: una forma architettonica destinata a diventare un punto di riferimento per il futuro, in grado inoltre di rappresentare un catalizzatore per il recupero del fiume; ricreare il ruolo civico e urbano rappresentato dal vecchio ponte in ordine alle necessità viabili della città; un decisivo miglioramento nei percorsi pedonali e ciclabili di collegamento, attraverso il ponte della Cittadella, con il centro e le zone verdi limitrofe da rivitalizzare; una valorizzazione degli accessi e delle vedute della Cittadella con conseguenti studi approfonditi di piazza Gobetti e degli innesti al nuovo ponte; un'integrazione in sede progettuale degli aspetti legati alla viabilità, segnaletica, arredo urbano e soprattutto illuminazione pubblica e scenografica. I parametri posti alla base del progetto includono, pertanto, una piattaforma veicolare e pedonale di circa 200 metri di lunghezza; un'unica campata che permette di smaltire la portata di 3.800 mc/sec imposta dall'Autorità idraulica; un metro di franco idraulico rispetto alla quota di massima piena; un carico di traffico misurato nell'ora di punta pari a 2.000 veicoli/ora e un sicuro attraversamento pedonale alle estremità del ponte.





La struttura

Il progetto prevede un'unica campata di 176,40 metri, composta dall'arco e dalla piattaforma per il transito veicolare e pedonale, separate tra di loro. Questi elementi sono curvati attorno a uno spazio vuoto centrale a "forma di mandorla" e interconnessi attraverso travi e cavi d'acciaio che configurano il modello strutturale. L'arco, collocato lungo l'asse centrale del ponte, è l'elemento principale di assorbimento dei carichi ed è inclinato verso la piattaforma pedonale. Il fine di questo gesto architettonico è rappresentare una presenza forte nel contesto urbano per materializzare un segnale visivo del fiume così come un importante spazio di aggregazione. La carreggiata stradale è formata da tre corsie veicolari per una larghezza totale di 10,50 metri, dimensionate secondo il codice della strada. La piattaforma pedonale, destinata anche al transito delle biciclette, è situata sull'asse del vecchio ponte e costituisce il primo vero spazio pubblico sospeso sulle acque. Ha una larghezza che varia tra 13 e 7 metri ed è realizzata con una pavimentazione

in legno. Lo spazio vuoto centrale, interconnesso attraverso cavi e puntoni, è il principale elemento che sopporta gli effetti rotazionali causati dai carichi sbilanciati delle piattaforme. La struttura è interamente realizzato in acciaio.

Alessandria, palestra di architettura

Il progetto del nuovo ponte, pone il ponte stesso come punto accentratore di interesse visivo. Il modello architettonico proposto non trae le sue radici dalle tradizioni dell'arte muraria del nord Italia. L'arco sospeso e la curvatura trilaterale della struttura attorno al piano delle piattaforme stradali e pedonali costituiscono nuovi elementi nel paesaggio urbano e sono chiaramente visibili dal fiume, dal centro cittadino e dalla Cittadella di giorno e di notte. Fatto molto importante, inoltre, il nuovo ponte non disturba né ostacola alcuna veduta significativa dell'esistente paesaggio urbano, storico o naturale. Il progetto,

inoltre, include una proposta di sistemazione di piazza Gobetti e degli accessi alla Cittadella che potrebbero migliorare la visione dinamica degli automobilisti ma soprattutto di ciclisti e pedoni; la piazza, libera dalle macchine e, dalla parte della Cittadella (al posto del distributore di carburanti) un "balcone" che assicurerà un'ampia percezione del posto di guardia e dei bastioni della storica fortezza militare. L'ipotesi progettuale proposta da Meier partiva con un punto fermo: legare la città con la Cittadella, dando a quest'ultima il giusto merito e riportandola il più possibile all'uso e alla vista degli alessandrini. Ha quindi sempre immaginato il ponte racchiuso in un grande cerchio rappresentante una cerniera, simbolo di unione in movimento, dove diverse direttrici si intersecavano: la corrente del fiume, il grande arco a "banana", la passerella pedonale, la sede stradale, prive di parallelismi e di percorsi scontati. La cerniera che rappresenta il vincolo, vincolo da cui partire per il recupero e il rilancio della Cittadella, che non possono prescindere

dal rilancio della città: Alessandria diventa traino della Cittadella. Da qui la scelta di un architetto come Meier per ricostruire un ponte in Alessandria, palestra di architettura del '900, che vede così nascere il trinomio con Borsalino e i Gardella, i quali hanno realizzato importanti opere che

rappresentano le pietre miliari del razionalismo europeo, e Richard Meier, discepolo di Frank Lloyd Wright, maestri del razionalismo americano. Una sfida interessante e attraente da vincere con convinzione.



Nella piazza su quel fiume da cui si è scappati

“La genesi del ponte nasce da una banana che collegava la Cittadella alla città e un contrappeso dall'altra parte che serviva a tenere su, insieme all'arco, il peso delle macchine. E questo secondo ponte di legno l'abbiamo fortemente voluto e immediatamente condiviso: immaginatevi il giorno dell'inaugurazione quando porteremo 200 metri di persone su una larghezza di 16 con i bambini che corrono in rollerblade; immaginiamo i monopattini, le biciclette; immaginiamo di incrociare della gente, di sentirne lo scalpito sul parquet; immaginiamo lo zucchero filato, le castagne; in estate il gelato. È la differenza che c'è tra un corridoio e un patio: il patio è un momento di incontro, il corridoio un momento di passaggio.

Ecco per noi questa è una piazza appesa sul fiume e voi immaginate cosa può essere questa piazza per gente che è scappata via ormai da 17 anni; immaginate perché la gente non dovrebbe avere come riferimento, come meeting point il ponte Cittadella. Perché non dovrebbe esserci, perché non trovarsi lì, perché non sentire gli spruzzi dell'acqua, avere sicuramente non meno di 3-4-5 gradi in meno in quella circostanza? Questo mi sembra un caso in cui sia innanzitutto indispensabile dal punto di vista della morfologia della città e poi, secondo me, molto di più, anche se in maniera occulta e difficile da trasmettere, dal punto di vista sociale.

C'è una frase meravigliosa di Winston Churchill che recita: *“Prima siamo noi a dare forma agli edifici, poi sono questi a dare forma a noi”*.



Ebbene, il nuovo ponte Cittadella è un momento di non violenza, di aggregazione; quando la gente sta bene dimentica le angherie e i soprusi, sta bene insieme.

Il progetto di massima di questo calcolo strutturale, che ha dato il via a questo insieme rimasto invariato, è Arup, la società di ingegneria più importante nel mondo. Dove c'è stato un momento di innovazione tecnologica, di spregiudicatezza, di problemi da risolvere, è stata chiamata Arup.

Ai cittadini ripetiamo che quando diciamo che siamo di Alessandria dobbiamo avere per forza qualcosa che ci rappresenti: la nostra storia ma anche la nostra contemporaneità. Ai detrattori, invece, politici e istituzionali, dobbiamo raccontare Mozart e Salieri: Salieri era uno straordinario musicista, mediocre ma straordinario, senza nessuna visione, sarebbe stato il campione della musica contemporanea nel momento in cui ha vissuto, se non fosse nato Mozart che ha spiegato che si poteva volare. E la storia l'ha fatta Mozart insieme a Salieri, occorrono tutte e due, anche i

detrattori ma che la smettano di vedere un mondo piccolo. Prima di noi ci sono stati gli Sforza, i Gonzaga che hanno inventato il Rinascimento e voi ormai siete solamente le uniche possibilità per l'essere umano di essere i nuovi principi. Dovete semplicemente cercare degli architetti che vi seguano, come hanno fatto prima di voi Bernini, Vanvitelli, Borromini, Bramante. Il 3 per cento del Rinascimento già giustifica il tentativo di lasciare una traccia".

(Dante O. Benini, partner italiano architect Richard Meier).

"Il cantiere sarà dello stesso livello dello stato dell'arte di tecnologia, ingegneria, architettura che questo progetto rappresenta. Un cantiere dentro una città che funziona, al confine con strade trafficate; non c'è spazio, per cui si deve stare molto attenti alla sicurezza che sarà esemplare, una sicurezza modello".

(Luca Gonzo, partner architect Benini).

Dante O. Benini nasce nel 1947 a Milano, ma è a Venezia nello studio del professor Carlo Scarpa, che riceve la prima formazione professionale, ampliata in Inghilterra e completata poi in Brasile, dove si laurea con Oscar Niemeyer e si trasferisce per i primi incarichi professionali. È ospite come professionista nello studio di Frank O. Gehry a Santa Monica in California. Nel 1997 fonda la "Dante O. Benini & Partners" che attualmente ha studi a Londra e Milano con un organico di circa 80 persone fra Italia e Inghilterra. È Visiting Professor all'università in Messico, Cuba, Usa, Italia, Olanda, Svezia. Dal 2000 fa parte del Comitato Scientifico della rivista "l'Architettura Cronache e Storia". Molti i premi e riconoscimenti ottenuti dal 1986 al 2008; prestigiose le realizzazioni, dal complesso industriale Digital Network Engineering a Los Angeles nel 1979 a diversi complessi residenziali e industriali, atelier di stilisti famosi e naturalmente il nuovo ponte Cittadella in collaborazione con Richard Meier and Partners Architects.



Arup è una società di consulenza ingegneristica internazionale e multidisciplinare fondata nel 1946 da Sir Ove Arup (brillante ingegnere di origine danese 1895-1988), con competenze che vanno dall'ingegneria fino all'archeologia e al design automobilistico. Offre il proprio know-how e le soluzioni tecniche nel corso della pianificazione, progettazione e realizzazione delle opere. Ha uffici nei cinque continenti ed è coinvolta in progetti in 100 paesi. Lo studio Ove Arup &

Partners firma le più ardite opere nel campo dei ponti, dei grattacieli e nell'impiego di materiali di costruzioni tecnologicamente avanzati, dall'acciaio al vetro. E così il nome ritorna dalla Sydney Opera House, al centro Georges Pompidou a Parigi, dal Lloyds al Millennium Bridge a Londra, dalle strutture del Sony Center a Berlino, alla Cupola marina di Osaka, dal terminale dell'aeroporto JFK di New-York. Fino al nuovo ponte Cittadella di Alessandria.



Sydney Opera House, Australia - Arup 2007.



Alluvione 1994, Alessandria. (fonte Il Piccolo)



Alluvione 1994 - Piazzetta della Lega, Alessandria. (fonte Il Piccolo)



Alluvione 1994 - Cittadella di Alessandria. (fonte Il Piccolo)



Alluvione 1994 - Ospedale Santi Antonio e Biagio, Alessandria. (fonte Il Piccolo)



A sinistra: alluvione 1994 - Alessandria. (fonte Il Piccolo)

Nella pagina accanto: alluvione 1994 - Cittadella di Alessandria. (fonte Il Piccolo)





Alluvione 1994 - Alessandria. (fonte Il Piccolo)



Alluvione 1994 - Zona Liceo Scientifico "G. Galilei", Alessandria. (fonte Il Piccolo)

*Alluvione 1994
Via Dossena, Alessandria.
(fonte Il Piccolo)*



*Nella pagina accanto: alluvione 1994
Zona Orti, Alessandria.
(fonte Il Piccolo)*





Emergenza maltempo, aprile 2009 - Alessandria.



Emergenza maltempo, aprile 2009 - Ponte Cittadella, Alessandria.



Emergenza maltempo, aprile 2009 - Intervento di soccorso dei Vigili del Fuoco, Alessandria.



Emergenza maltempo, aprile 2009 - Conferenza stampa, Alessandria.

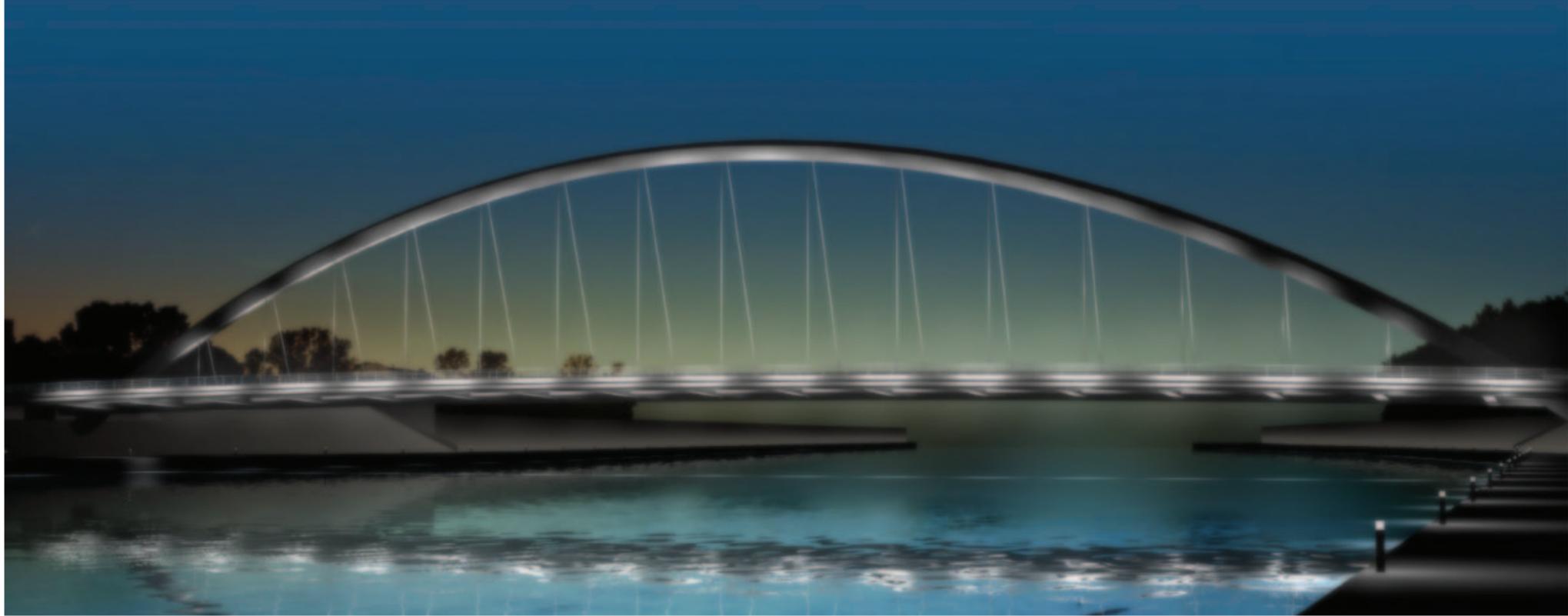


Emergenza maltempo, aprile 2009 - Riunione tecnica notturna, Alessandria.



Installazione cantiere piazza Alba Iulia.





Meier: il ponte della sicurezza.

Conosciamo un solo popolo sul nostro pianeta che pratica la cognizione inversa del tempo. Sono gli Aymara. Circa un milione e mezzo di componenti che vive tra Bolivia, Cile, Perù, Argentina. Per loro il futuro sta alle spalle, mentre guardano in avanti quando pensano al passato.

Che abbiano ragione loro? Del resto il futuro non è conoscibile, mentre del passato - a memoria d'uomo o a memoria documentale - molte cose riusciamo a sapere.

Ho voluto fare come loro riportando alla luce un passato che avevamo davanti agli occhi, ma che preferivamo tenere dietro, non vedere, non osservare, non approfondire. In effetti fa gioco a molti equivocare sul passato, occultandolo a piacere, coscientemente decidendo che l'identità di una popolazione non è questione che abbia a che fare con il presente e il futuro. Invece ho ancora una volta scelto di guardare il passato per comprendere meglio quale direzione potesse prendere il

futuro. Perché anche gli Aymara sanno che le due fasi del nostro tempo sono strettamente correlate al punto che non esisterebbe più il presente. E questo lo pensava già Socrate...

Ne è uscito un ritratto pieno d'amore per la nostra città, dipinto ed illustrato da protagonisti diversi, che hanno percorso la stessa strada per raggiungere l'identico obiettivo, senza neppure accordarsi prima, inconsapevoli che i loro lavori avrebbero un giorno compilato un libro.

Tutti però erano convinti di una cosa: al passato si può correre incontro, ma non ci si può fermare a bearsi nel rimiarlo troppo. Deve essere un insegnamento, poi - magari guardando sottocchi dietro di noi - dobbiamo cercare di vivere nel futuro. Mi è stata consegnata una grande eredità lunga oltre 850 anni, non potevo che pensare alto come hanno fatto i nostri padri.

Per il ponte come per la città e la Cittadella. A quest'ultima si è dedicato uno slogan felice: "la



Cittadella difende il futuro". E il futuro del suo accesso, ormai fissato sulle carte progettuali, passa attraverso un ponte, come nel passato, come nel domani, alla riscoperta della città duale tra rinnovati quartieri, per disegnare un vecchio-nuovo segno di unità, lungo duecento metri. Una piazza di serenità, di vita fatta d'incontro, di scambio d'opinioni, di sincere strette di mano.

Piercarlo Fabbio

Parte dei testi contenuti è stata tratta e rielaborata da:

Relazione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione generale per la difesa del suolo (Roma, primo dicembre 2008, direttore generale, ing. Mauro Luciani), oggetto: Nodo idraulico di Alessandria. Adempimenti degli organi istituzionali dell'Autorità di bacino del fiume Po in relazione al Ponte Cittadella in comune di Alessandria, a norma degli articoli 19 e 38 della Nta del PAI (Piano stralcio per l'assetto idrogeologico)

Parere dell'Agenzia interregionale per il fiume Po - Settore Programmi Interventi Monitoraggi Concessioni e Autorizzazioni - Derivazioni - Demanio idrico e Polizia idraulica (Parma, 24 ottobre 2011, direttore ing. Luigi Fortunato), oggetto: Appalto integrato per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori di realizzazione nuovo Ponte della Cittadella sul fiume Tanaro nell'ambito della città di Alessandria. Convocazione Conferenza dei Servizi del 25 ottobre 2011

Relazione dell'Area Servizi del Comune di Alessandria - Direzione Lavori e Opere Pubbliche (Alessandria, 2010, direttore ing. Marco Neri) sul Nuovo Ponte della Cittadella

Relazioni di "Arkaia srl" (Archeologia & Ambiente) sull'interesse archeologico dell'area del vecchio Ponte Cittadella e per l'assistenza alla sua demolizione

Accordo di programma (Alessandria, 22 dicembre 2009) finalizzato alla realizzazione di un manufatto di attraversamento del fiume Tanaro in corrispondenza del precedente Ponte della Cittadella, per il ripristino del collegamento tra le due parti della città di Alessandria (primo lotto), sottoscritto da Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento Protezione Civile, Regione Piemonte, Provincia di Alessandria, Comune di Alessandria, Autorità di bacino del fiume Po, Agenzia interregionale per il fiume Po

Si ringraziano:

la redazione de "Il Piccolo" per la concessione all'utilizzo delle foto relative all'alluvione del 1994 ©;

lo Studio Dante O. Benini & Partners Architects;

Roberto Panelli per il disegno in copertina ©;

Elena Girani;

Albino Neri;

Matteo Forcherio.

MFstudios Editore

Finito di stampare nel novembre 2011

presso Tecnografica Rossi F. & C.sas di Sandrigo (VI)

