

*L'intervista*

**Renzo Piano**  
**“Il ponte del riscatto  
 che protegge Genova”**

di **Francesco Merlo**

● alle pagine 22 e 23

*L'intervista***Renzo Piano**

**“Non dimenticherò  
 i mille all'opera  
 sul mio ponte”**

***Lo abbiamo costruito in un  
 tempo record: un solo anno  
 Ma abbiamo rispettato  
 tutte le regole e questo  
 cantiere non lo  
 dimenticherò mai***  
 di **Francesco Merlo**

**S**otto il ponte non c'è il mare, ma Renzo Piano del mare qui ha portato la luce. E qualche volta alle sei di sera viene ad aspettarla: «Genova ha il mare a sud e dunque, quando il giorno è finito e la notte non è cominciata, la luce rimbalza sull'acqua e arriva qui. Le pile di cemento non sono quadrate ma sono ellissi, con radici curve, e perciò anche il passaggio dalla luce all'ombra segue la curva e diventa dolce. È una carezza di luce, un flirt al quale partecipa il vento perché l'acciaio nell'ultima scocca finisce frastagliato, il bordo si sfrangia nelle vibrazioni come l'ala di un uccello. E non per una pulsione estetizzante. Così impedisce il rumore, trattiene l'energia, non si fa investire dal vento ma di nuovo si lascia accarezzare, si adatta alle turbolenze, ed è un fenomeno anche acustico. L'avevamo sperimentato con il ponte di Ushibuka in Giappone che è lungo quasi 900 metri e collega tre isole battute da fortissimi tifoni».

**È davvero bello, sembra rimpicciollirsi in  
 dissolvenza, a poco a poco. Ma è bello anche  
 perché, nell'Italia-manicomio, è diventato il  
 simbolo del Paese stremato che può farcela.  
 Perché?**

«Intanto perché questo era il luogo dove c'eravamo smarriti. E ora è lo spazio dove ci ritroviamo».

Guardare Renzo Piano che guarda il ponte è uno spettacolo. Gli ho visto guardare così anche il Beaubourg che, sebbene per vie diverse, somiglia anch'esso a una nave. Lì ci sono i container colorati sui carichi che, «sin da quando ero bambino, mi passavano davanti avanzando verso il porto». Qui c'è «l'idea delle 18 scocche di nave che fanno volare 19 pile di cemento. La leggerezza del cemento: sembra un ossimoro». A 50 metri di altezza questo è già cielo: «È la Genova di ferro e aria che è l'incipit di una poesia-capolavoro di Giorgio Caproni». Piano l'ha riscoperta e non solo perché lo riguarda: «I figli di Caproni, Attilio e Silvana, mi hanno scritto una lettera molto bella»: Diciamo la verità, se la ricordavano solo qualche genovese e gli specialisti: «Genova di tutta la vita. Mia litania infinita». Eppure, con Montale e Ungaretti, Caproni è uno dei grandi poeti del Novecento. Di Genova, dove fu cittadino onorario, diceva: «Me la sogno di notte, la sospiro di giorno. Per dirla alla francese, je suis malade de Gênes». Dice Piano: «Il vespro e la luce di Genova, che erano l'officina della sua poesia, sono anche i materiali della mia



architettura. Tra i poeti e i costruttori c'è una curiosità competitiva, una specie di simpatica gelosia reciproca». Ho chiesto ad Attilio Caproni e mi ha raccontato che «nel 1944, quando papà arrivò, Genova era uno scenario di distruzione. Proprio attraverso le rovine il linguaggio di papà divenne lo stesso di Piano: il porto, l'acqua, il viaggio, la costruzione e la leggerezza del pesante di Italo Calvino. È il codice di una città che forse è di nuovo operosa, forse sta ritrovando i suoi del».

**È il ponte più inaugurato del mondo. E tutti se ne appropriano, con un evidente eccesso di retorica, con un accanimento qualche volta sgrammaticato. Si sa quanto sono subdole le cerimonie che sempre desantificano le feste.** «Non è una festa. La città infelice del 14 agosto 2018 ha rialzato la testa, ma il sorriso, giustamente contagioso, per il lavoro finito, ci si spegne ogni volta sulle labbra. Qui siamo laici, ma è bella quella famosa frase di Papa Giovanni: "quando un sorriso sgorga dalle lacrime si spalanca il cielo". Deve essere anche per questa frase che l'hanno fatto santo».

**C'è la politica e c'è la retorica, ma senza giustificare nessuno è comprensibile anche qualche goffaggine?**

«Diciamo, tanto per fare un esempio, che le frecce tricolori non mi fanno palpitare. Ma di questi tempi fa piacere vedere che sul ponte si raccoglie l'energia del paese, anche con le sue goffaggini. C'è il sapore di una prima cosa bella dopo tanta tragedia, di una ricompensa. E c'è il senso di una lezione: i ponti non possono e non devono crollare. E questo è già parte della vallata, sarà paesaggio e vita, non parlerà di noi che l'abbiamo fatto ma di chi ci passerà sopra e di chi ci passerà sotto. Lo sento già amato e accudito dagli sguardi futuri».

**Gli italiani sanno distinguere.**

«Certo, qui è arrivata la morte più ingiusta, la morte più orribile. Ce lo siamo detti subito, nella prima intervista dopo la tragedia, che con il ponte sarebbe crollato anche lo stare insieme. Quando crolla un ponte diventano peggiori anche gli uomini. E persino il crollo allora si portò dietro un po' di retorica, ma il dolore era vero ed era collettivo. Davanti a tutti c'era la potenza del dolore non declamato: i parenti delle vittime diedero e danno una grande lezione vorrei dire di stile, ma devo anche io difendermi dalla retorica. Restarono a testa alta anche nella tragedia. Oggi il ponte tiene assieme tutto questo, unisce i separati e anche in metafora accorcia le distanze, nella sua semplicità».

**Ci vogliono le catastrofi per ritrovare competenze e amore?**

«Il rapporto tra le catastrofi e i cantieri, non solo edili, è stato a lungo studiato. Londra divenne moderna dopo l'incendio del 1666 e dal Big Fire di Chicago del 1871 è nata l'architettura moderna: il grattacielo. Io, che l'ho sperimentato a Berlino, dico solo questo: per progettare e costruire ci vogliono l'ottimismo e le competenze, che sono le specie diverse dello stesso elemento: geologi, topografi, palificatori, escavatori, gruisti, movieri, muratori, carpentieri, ferraioli, saldatori, elettricisti, idraulici, dronisti, montatori, sabbiatori, ponteggiatori, verniciatori, acciaisti, tracciatori, fuochini, demolitori, esplosivisti, manovali, ingegneri, architetti... Sono trentasei e ogni volta nella mia testa, che tutto sommato non è canterina, l'elenco suona come Lo

guarracino di Roberto Murolo, con le specie diverse dello stesso elemento: "purpe, secce e calamare, pisce spate e stelle de mare, pisce palumme e pisce martielle, voccadoro e cecenelle, capochiuvve e guarracine, cannicchie, ostriche e ancinne, vongole, cocciole e patelle, sarache, dientece ed achiate, scurme, tunne e alletterate, pisce palumme e pescatrice..."

**Mi rendo conto che quando alziamo gli occhi non vediamo lo stesso ponte.**

«Io lo guardo e nella meraviglia del "toh, l'ho fatto io" ci vedo le impronte delle mani di chi ci ha lavorato, in un certo punto vedo il gruista che ha messo giù le tre campate più grandi, che sono lunghe cento metri e pesano 1600 tonnellate l'una e venivano dai cantieri navali di Napoli, le altre sono lunghe 50 metri e pesano 600 tonnellate l'una... Credo che capiti a tutti quelli che lavorano con le mani: immagino che la ricamatrice, toccando con le dita la tela che ha ricamato, ritrovi nel punto saltato la propria miopia. Io vedo qui anche i progetti che abbiamo disegnato e scartato. E vedo sempre l'altro ponte, quello che è crollato, il ponte di Riccardo Morandi che come tutti i genovesi anche io ho molto amato».

**Lo guardi come Nick Molise, il padre muratore di John Fante che guardava i mattoni e le pietre che aveva modellato. Nei muri che aveva alzato rivedeva la sua fatica e li amava più del proprietario della casa.**

«Come il padre di John Fante ci vedo la voglia di risarcimento che per lui era sociale, "di classe" si diceva un volta. Sempre, la voglia di risarcimento fa parte dell'ottimismo, è uno dei suoi alimenti. A quella voglia che ha animato tutti, lo dico senza retorica, dobbiamo la velocità, il senso dell'urgenza. Tutti hanno lavorato con la forza e la tenacia del vento che soffia sempre in questa vallata. Per guadagnare tempo abbiamo creato due cantieri paralleli: uno per la parte muraria e l'altro per l'acciaio, per le scocche; e per il trasporto c'erano le chiatte, le navi; e ancora le gigantesche gru, i saldatori, i collaudatori. È stato come costruire una cattedrale, un grande lavoro corale, un'opera epica. Nel fare questo ponte, poi, la solidarietà di noi costruttori è stata persino più forte del solito. Qui abbiamo lavorato in mille. Ho avuto cantieri più grandi, ma questi mille non li dimenticherò».

**È il numero dei garibaldini: i mille del Ponte.**

«Non scherziamo, quelli facevano l'Italia. È vero che sono partiti da qui e che Genova, come da una cassaforte, trae la sua nobiltà e la sua forza non solo nella protesta anarchica ma nel codice del carattere mazziniano e garibaldino insieme».

**Forse Genova per l'Italia di oggi non è più "un'idea come un'altra". Forse nella velocità con cui è stato fatto il ponte è tornata l'italianissima indignazione che partì appunto da qui, dalla scogliera di Quarto. Velocità o fretta?**

«La nostra velocità non è mai stata fretta. E neppure abbiamo lavorato "alla garibaldina" che attribuisce al povero Garibaldi l'irruenza, l'approssimazione o, come si dice, la furia. Abbiamo fatto il ponte

in un anno, è vero, e per fare un ponte di solito ce ne vogliono tre. Ma abbiamo rispettato tutte le regole, abbiamo fatto tutti i controlli. Questo è il ponte delle regole rispettate».

**Eppure c'è chi lo prende a simbolo del famoso decisionismo, la semplificazione delle cose, contro il codice degli appalti, contro la famosa burocrazia.**

«Quell'idea muscolare nasconde un complesso di inferiorità. I paesi dove ho costruito meglio sono quelli che prevedono e pretendono regole, norme, misure trasparenti. Noi siamo la prova che in Italia si può lavorare, si possono costruire le grandi opere senza affidarsi agli avventurieri. La burocrazia, quando non degenera nella negazione della responsabilità e nel labirinto delle cattive azioni senza autore, è democrazia. Quando non c'è, è sostituita dal malaffare».

**Per fare le grandi opere non è dunque necessario un "dittatore edile" come avrebbe voluto Marcello Piacentini.**

«Al contrario. In architettura il meglio è stato fatto rispettando le regole e il conto economico, dalla Biblioteca Laurenziana di Michelangelo alla Casa ai Lloyd's Building di Richard Rogers a Londra. I codici, le norme servono quanto i calcoli degli ingegneri, anzi li proteggono».

**Il Ponte nel 1945 fu il titolo della rivista di Piero Calamandrei.**

«Io per un ponte posso perdere la testa come la si perde per una donna. Il ponte unifica senza confondere, è un oggetto di pace, anche in

metafora tutto comincia a risolversi con un ponte...»

**...tra due feste, tra due denti, tra due amici, tra due paesi.**

«E i cattivi in guerra distruggono innanzitutto i ponti».

**Sei di sinistra, il ponte forse lo dico semiserio, alla Gaber - è un oggetto di sinistra, ma lo hai fatto con la destra: con il sorprendente Marco Bucci, commissario straordinario, primo sindaco di destra nella storia di Genova che è tutta di sinistra; e anche con il governatore Giovanni Toti. È come se tutti, dal procuratore capo al cardinale avessero capito che, nel momento fatale,**

**Genova poteva diventare la città-ponte con il futuro italiano.**

«Ho fatto il Beaubourg, il museo contro i musei, per volontà di Georges Pompidou che era di destra. E straordinaria era anche sua moglie, Madame Claude: a Pierre Boulez, che con Parigi aveva litigato, disse: "se lei torna, le mettiamo su un istituto di ricerca musicale". E nacque l'Ircam, nel 1974».

**Chi fa ponti diventa Papa? Pontifex vuol dire factore di ponti.**

«I Papi fanno la storia. E c'è anche il verbo "pontificare" che è il nemico dei ponti, è il rischio da evitare nelle inaugurazioni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA