

Tra le molte immagini e i molti simboli che le tecnologie del cemento armato e del precompresso hanno consegnato alla cultura moderna, quelli proposti dal volume *Riccardo Morandi, innovazione tecnologia progetto*, edito in occasione delle manifestazioni romane svoltesi lo scorso anno, aprono un territorio di riflessione per molti aspetti inesplorato. Risalta con particolare evidenza la questione della necessità ormai ineludibile di una storia della professione, dell'ingegnere e dell'architetto contemporanei, in gran parte ancora da scrivere, specie in Italia. Ancor oggi i dibattiti sollecitati dalla difficile tematica della identificazione e della valutazione del parametro strutturale nel quadro più

ampio della progettazione sembrano estranei alle trasformazioni che il processo progettuale ha manifestato negli ultimi decenni, e alla tormentata instabilità della sua odierna collocazione.

Quando poi, come nel caso di Morandi, la coscienza progettuale si confronta con l'innovazione tecnologica in una verifica continua e tenace condotta sul campo con grande pazienza intellettuale per risolversi in un dialogo costante fra progettazione e controllo del processo di realizzazione, quasi inevitabile è il rimando alle trasformazioni che la figura del tecnico e la natura del progetto hanno subito dagli anni Trenta a oggi. Sono soprattutto le condizioni al contorno

— le connotazioni del "campo", le speranze e le attese di una cultura del progetto alla ricerca di un possibile colloquio con la cultura del fare — che i diversi contributi, le numerose testimonianze di cui il testo si compone, sembrano voler restituire.

Non a caso di Morandi risalta, nei confronti del "progresso tecnologico", un atteggiamento etico — una scelta di comportamento — più che la ricerca di possibili, emblematiche celebrazioni. Una scelta importante, in cui sembrano anche potersi risolvere alcune classiche contrapposizioni, come quella — riproposta da certa letteratura per Morandi, come per altri singolari interpreti delle più recenti innovazioni tecnologiche, come Maillart, Nervi,

Torroja — fra ingegneria e architettura. Una risoluzione che è a favore dell'abbandono della certezza del calcolo, che preferisce legarsi alla categoria delle soluzioni possibili, sottraendosi in parte al fascino della categoria delle soluzioni necessarie. E per Morandi soluzioni possibili sono quelle che non si arrestano alla necessità del corretto calcolare, ma che entrano a forza nell'immaginario della comunicazione formale, per proporre, anche, suggestioni di insicurezza, talora a forte contenuto drammatico: esemplare, in questo senso, il salone sotterraneo di Torino-Esposizioni.

Dal periodo prebellico alla ricostruzione, dagli anni del miracolo economico a quelli delle grandi

infrastrutture e delle affermazioni italiane all'estero, fino all'ultimo periodo, di sviluppo delle grandi società di progettazione, ben sessant'anni di storia dell'ingegneria civile, ma anche di storia del progetto, scorrono veloci, rivelando profonde trasformazioni e contraddizioni. I difficili rapporti con le grandi industrie, gli enti statali e parastatali e le società di ingegneria a questi collegati — che scandiscono le fasi ultime di questo percorso, fino agli studi e alle proposte per il ponte sullo Stretto di Messina — non sono certo indolori per Morandi, che ha sviluppato e affinato negli anni della formazione e della maturità una marcata individualità. E tuttavia sempre prevale la consapevolezza di necessarie innovazioni, quasi istituzionali, dei ruoli del tecnico: è questa — anche — la via sicura per non perdere mai la tensione nei

confronti della sperimentazione, per non venir meno alla convinzione, più volte ribadita, che ingegneria e architettura spesso inconsapevolmente si indirizzano insieme a costruire nuovi capitoli dell'arte del costruire.

Interessa anche riconoscere, all'interno di questo racconto, come sia la forma, spesso mediata da forme proprie di tecnologie altre rispetto a quelle del cemento armato e del precompresso, come la costruzione in legno e quella metallica — la trave bilanciata, la struttura strallata — a costituire l'oggetto vero della ricerca, l'obiettivo del perfezionamento, anche costruttivo, il parametro a partire dal quale sviluppare la poetica della "nuova" ingegneria. Il rapporto forma-costruzione è ricercato tutto all'interno dell'opera; l'attenzione si rivolge al contesto soprattutto in termini di affidabilità, funzionalità, durata nel tempo.

Un ruolo simbolico, nella ricerca, assume il ponte, che scandisce con il suo trasformarsi, il suo evolversi, il suo razionalizzarsi, le diverse fasi di un progetto in atto: il progetto di maturazione dell'ingegnere progettista, fino al ruolo di figura centrale dei processi economici, produttivi, urbanistici, quasi il protagonista di una cultura costruttiva al servizio della collettività. Se agli inizi della ricerca il ponte testimonia una partecipazione consapevole con la dimensione politica, morale, estetica del progetto, a partire dalla metà degli anni Sessanta il ponte diventa prodotto di scelte tecnocratiche, frutto del lavoro di una équipe nella quale la diversa estrazione degli attori rende più discontinuo il riferimento a certe categorie poetiche care a Morandi.

Ed è ancora la scelta della forma, in questo caso della forma legata alla tipologia, ad acquisire importanza.

Il ponte strallato è tipologia di rottura con la storia, ma anche con i luoghi. Eppure Morandi lo utilizza come elemento di reinterpretazione, elemento ordinatore di un tessuto disomogeneo — come nel caso del Polcevera — caricando la tipologia di valenze classiche. Oppure, come negli ultimi progetti (per l'Iran, a Bagdad, a Jeddah), se ne serve per ricomporre soluzioni di continuità, non solo con il contesto, ma anche con la storia. Quasi un richiamo — o forse un monito — a un ruolo sociale non esauribile nella sola innovazione tecnologica.

Riccardo Morandi, due schizzi per il ponte sullo stretto di Messina.

*Riccardo Morandi, two sketches for the bridge of the Straits of Messina.*

