



Il Ponte di Rialto torna a splendere

A Venezia conclusi i lavori di restauro e consolidamento finanziati dall'imprenditore Renzo Rosso con 5 milioni. Intanto Luxottica dona 1,7 milioni per il Ponte dell'Accademia e a Bassano del Grappa si sblocca la controversia giudiziaria per l'intervento sul Ponte degli Alpini

Le origini

Prima di riportare le più recenti vicende legate alla specificità dell'intervento e alla risonanza mediatica della sponsorizzazione, dovuta a Renzo Rosso, patron del noto marchio di moda Diesel, è utile ricordare la storia del ponte e i passaggi che portarono alla sua forma attuale.

In origine, le due sponde del Canal Grande erano collegate da un ponte di barche detto "Quartarolo" (corrispondente alla moneta per il costo di attraversamento). Nel **XII secolo** avviene la costruzione di un **primo ponte fisso sostenuto da pali lignei**, opera dall'architetto e ingegnere lombardo **Niccolò Barattieri**, detto "Ponte della Moneta". Successivamente questo viene **rinforzato e ampliato con due rampe laterali** che, all'occorrenza, potevano sollevarsi per consentire il passaggio delle imbarcazioni. In questa fase il ponte cambia ancora

nome e assume quello attuale di “Rialto” dal quartiere di Rivoalto, ovvero “riva alta” (Rivoaltus è uno fra i nuclei insediativi lagunari più antichi; ndr). **Nel 1310 la struttura viene incendiata durante una sommossa ma, ricostruita, soccombe nuovamente nel 1444 sotto il peso di un'enorme folla** che assisteva al passaggio del corteo della Marchesa di Ferrara, figlia di Alfonso V d'Aragona. Il ponte viene quindi nuovamente **riedificato più largo**, con levatoio al centro e le caratteristiche botteghe ai due lati, poggiante su sei piloni, così come lo ritrae Vittore Carpaccio nel “Miracolo della Croce” (1496 ca.). **Un nuovo crollo nel 1524 porta alla definitiva decisione di ricostruirlo in pietra.**

Il ponte in pietra

Per il ponte in pietra d'Istria vengono valutati diversi progetti architettonici tra cui quelli di Palladio, Vignola, Sansovino e Michelangelo, giudicati inadatti dalla commissione dei Provveditori. Il progetto vincente è quello dello scultore e architetto veneziano **Antonio Da Ponte** in collaborazione con il nipote Antonio Contin. I lavori per la sua realizzazione cominciano nel 1588 e si concludono nel **1591**.

Oggi la struttura mantiene la forma originaria: un unico arco di oltre 28 m di luce tra la Riva del Vin e la Riva del Ferro. L'arco scarica il peso su **fondazioni costituite da 12.000 pali di legno d'olmo e tavoloni di larice che, da fine Cinquecento, lo sostengono con le sue 24 botteghe.**

Prima del restauro

Il ponte ha subito nel corso dei secoli rimaneggiamenti e interventi di restauro di ordine locale e frammentario (come il collocamento delle tubature tra intradosso e piano di calpestio) **ma non ha mai manifestato la necessità di restauri statici e interventi riguardanti l'intero manufatto.** Dalle indagini

preliminari è risultato che **struttura e fondazioni**, al contrario di quanto si pensasse, **sono tutt'oggi in buone condizioni**. A sorpresa, invece, **la balaustra-parapetto** che corre ai due lati del ponte **versava in condizioni-limite di sicurezza** a causa di una lesione che la percorreva in senso longitudinale, con rischio di ribaltamento. Anche i **paramenti murari delle botteghe**, che presentavano delle sacche di distacco tra muratura in pietra in facciata esterna e corsi interni di mattoni un tempo collaboranti, sono stati consolidati poiché **la sezione resistente della muratura risultava ormai ridotta**.

Il cantiere: tradizione e innovazione

Iniziato nel maggio 2015 e affidato all'**associazione temporanea d'impresa Lares** (capogruppo), **Lithos e Setten Genesio** (risultata vincitrice del bando pubblico del Comune) per un importo finale lavori di 3,4 milioni, è stato finanziato con 5 milioni attraverso la holding OTB ([Only The Brave](#)) dell'imprenditore veneto Renzo Rosso.

Due sono stati gli **interventi di carattere strutturale**: quello sulle **balaustre** e quello sui **paramenti murari delle botteghe**. Per consolidare il parapetto del ponte sono state utilizzate **mensole in acciaio duplex e rinforzi in trefoli e fasce di carbonio**. L'intervento sui paramenti murari, volto a rendere nuovamente solidali il muro in pietra con quello in mattoni, è stato invece eseguito con **trefoli in basalto**. È importante sottolineare che gli interventi realizzati con **materiali compositi soddisfano i requisiti della reversibilità e non danneggiano le porzioni storiche dei manufatti**: tecniche di restauro tradizionali e innovative convivono felicemente nell'intervento in questione.

Un provvedimento migliorativo consta nell'**impermeabilizzazione dell'estradosso del ponte con guaina elastica ai fini di consentirne i piccoli spostamenti fisiologici**. La guaina non è stata posata a diretto contatto con la

muratura estradossale dell'arcata ma ha visto l'interposizione di uno strato di calce "di sacrificio", affinché anche questo intervento risultasse reversibile.

Le restanti azioni, di carattere conservativo, sono state finalizzate alla pulizia delle pietre dell'intradosso dell'arco, dei fianchi, dei parapetti e dei masegni che costituiscono la pavimentazione. Questi ultimi, lastre in pietra molto grandi e pesanti, smontati singolarmente e numerati, sono stati puliti in un cantiere allestito a piè d'opera e in un campello attiguo: **lo sporco più difficile da rimuovere è stato quello delle gomme da masticare**, distaccate con il vapore ad una ad una.

La copertura delle botteghe in lastre di piombo è stata smontata e ricollocata; conservata integralmente, comunque sempre riparata sul lato interno, in modo da non creare disomogeneità cromatiche fra una lastra e l'altra. **Le colonnine delle balaustre, tutte rimosse e numerate, dopo il restauro sono state fissate alla base con nuove colature in piombo**, prima a caldo, poi ribattute a freddo, mentre in precedenza erano state fissate con colate cementizie molto rigide che ne avevano provocato la rottura.

La logistica

L'allestimento del ponteggio ha previsto la predisposizione di un'area di cantiere sopraelevata, senza interferenze con i percorsi pedonali pubblici. I lavori, suddivisi in più lotti, hanno comunque garantito la percorribilità della struttura per l'intera durata dell'intervento. Tutte le **lavorazioni** nel sottarco, a terra sulle pavimentazioni, gli scavi e i trasporti del materiale di risulta sono state **concentrate nelle ore notturne.**

Fine lavori in sordina

Da ultimo: se l'avvio del cantiere è stato connotato da un'attenzione mediatica

legata allo sponsor (la cui presenza pubblicitaria in città e sul manufatto è stata regolata da precisi accordi con la Soprintendenza), ad oggi non altrettanto si può dire per la sua conclusione. Il Comune ci fa sapere che non è ancora stata stabilita la data di una possibile conferenza stampa.

E l'inaugurazione ufficiale? Stando a quanto si sa, si dovrà comunque attendere maggio in concomitanza con la vernice della 57. Mostra Internazionale d'Arte della Biennale.

Altri ponti in Laguna e terraferma veneta

Nel frattempo, l'azienda **Luxottica** ha donato **1,7 milioni** per il restauro del **Ponte dell'Accademia**, mentre a **Bassano del Grappa** (Venezia) si sblocca la controversia giudiziaria per l'intervento sul **Ponte degli Alpini**. Infatti il manufatto ligneo, coevo alla struttura originaria di Rialto (XII secolo), necessita di cure urgenti legate a conservazione, consolidamento statico e azioni di prevenzione sismica.

Foto di copertina: il ponte alla fine del cantiere con tutte le maestranze

About Author



Laura Ceriolo

Insegna all'ULB e al Politecnico di Bruxelles, e all'EPFL di Losanna. Si è laureata in architettura a Venezia (IUAV), poi specializzata all'Ecole normale supérieure di

Cachan-Parigi. È dottore di ricerca in Storia delle scienze e delle tecniche costruttive, ha frequentato il master in Ponti dell'ENPC di Parigi, sempre sostenuta da solide fondamenta umanistiche, preziosa eredità della formazione liceale classica. Ha insegnato presso le Università di Architettura di Venezia, Losanna, Mendrisio. Per 10 anni è stata redattrice della rivista svizzera "Archi", e collabora tra gli altri con "Tracés" e "il Corriere del Ticino". Ha vinto per due anni consecutivi il Premio giovani ricercatori del Murst. A Venezia ha restaurato – primo esempio al mondo – un ponte in ghisa storico con fibre aramidiche (AFRP). I suoi ambiti di ricerca sono, oltre alla meccanica della frattura dei materiali fragili e il restauro con i materiali compositi, la storia dei materiali, dell'ingegneria e delle tecniche costruttive. Ha partecipato alla 14. Mostra internazionale di architettura di Venezia con l'evento collaterale: „Gotthard Landscape-the unexpected view“. Ha curato mostre di architettura e strutture a Venezia, Torino e Ginevra. È stata direttrice responsabile della Fondazione Wilmotte di Venezia; perito tecnico d'ufficio del Tribunale civile di Venezia; membro attivo di varie associazioni di ingegneria, per l'arte e la storia dell'ingegneria, è autrice di numerose pubblicazioni. Collabora con la Società svizzera degli ingegneri e degli architetti

[See author's posts](#)

 [Condividi](#)