il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ

Ponte gratis! No, grazie se non è di legno

venezia. Nel 2009 era andato deserto, nonostante due proroghe, il bando di concorso a procedura aperta per sponsorizzazione, progettazione e realizzazione del nuovo ponte dell'Accademia indetto dal Comune e concordato con la Soprintendenza ai beni architettonici e paesaggistici di Venezia: si ammettevano materiali «diversificati, tradizionali e non tradizionali», con l'obiettivo di contenere i costi di manutenzione (cfr. «Il Giornale dell'Architettura», n.74, p.20). Per cui sì a vetro e metalli, materiali su cui si basa anche il progetto presentato nel luglio scorso (ma le cui immagini non sono state diffuse) dall'impresa bolognese Schiavina a firma degli architetti Giovanna Mar e Alessandro Marata. Il bando, ormai scaduto ma preso comunque a riferimento, era stato rispettato in ogni parte; Comune e Soprintendenza avevano dato il via libera al progetto dal costo complessivo di 6 milioni: un arco ribassato costituito da lame d'acciaio, lastre di zinco-titanio e alluminio, vetro, ma anche trachite e pietra d'Istria, a inglobare la vecchia ossatura lignea. Per trovare i soldi, non il solito maxi-cartellone pubblicitario a cui Venezia è ormai abituata, ma meno impattanti «cubi di Rubik» giganti da porre in calli e campielli, le cui facce sarebbero state vendute anche online. Gli accordi proseguivano, ma il ministero dei Beni culturali ha bloccato l'iter a causa dell'uso di materiali non tradizionali: il ponte dovrà rimanere in legno.

E ora? Nuovo bando, nuovo progetto o «resta tutto com'è»? Del resto, acciaio e vetro non sono garanzie di manutenzione economica, come il ponte di Calatrava ha dimostrato con il fresco riassetto statico da 90.000 euro per eliminare i due centimetri di flessione delle fondazioni da ripetere annualmente.

Intanto, all'Accademia, da maggio a settembre si sono contati sei principi d'incendio; e il pensiero corre a quello del mulino Stucky alla Giudecca (oggi hotel Hilton) nel 2003, o a quello del Teatro la Fenice nel 1995. Gli interventi per limitare i danni consistono nella recente aspirazione della polvere infiammabile (dovuta alla macerazione delle travi lignee di rivestimento), con stesura di vernice ignifuga trasparente, oltre all'invito a non spegnere le sigarette sul ponte.

Ma come stanno gli altri scavalchi sul Canal Grande? Il più antico, Rialto, sta dando segni di vecchiaia, tra cadute di colonnine, scalinate scivolose e cedimenti di masegni: sottoposto a restauro della balaustra (80.000 euro offerti da Consorzio Tajapiera Restauratori Veneziani), è in

attesa di un intervento complessivo con messa in sicurezza (5 milioni) sponsorizzato dal patron di Diesel Renzo Rosso. Il più giovane, il ponte della Costituzione, ha vita ancor più difficile: mai ufficialmente inaugurato, oggetto di polemiche e atti vandalici, anti-economico nella costruzione e manutenzione, discriminato per la mancanza di accessibilità ai disabili (e per questo abbruttito da un□ovovia ora in rodaggio) e, per finire, ripudiato dal suo stesso creatore, l□archistar spagnolo Santiago Calatrava.

Autore

silvia_catozzi