

Ponte gratis! No, grazie se non è di legno

veneziana. 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 si è 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.

About Author



[silvia_catozzi](#)

[See author's posts](#)

[+ Condividi](#)