

la Repubblica web  
lunedì 7 maggio 2007

### **"Troppo pesante quel ponte per Venezia"**

Così il progetto di Calatrava sul Canal Grande rischia di far crollare le rive.

Undici anni per costruirlo, costi raddoppiati, ma l'incubo non è finito ora che l'opera è quasi pronta l'ultima brutta sorpresa per il Comune

Roberto Bianchini

C'era un cartello luminoso, qualche anno fa, che indicava quanti giorni mancavano alla posa del ponte. Ora il cartello non c'è più e il ponte non c'è ancora. Il quarto ponte sul Canal Grande, tra Piazzale Roma e la stazione, firmato dal celebre architetto Santiago Calatrava. Un'opera definita "un gioiello dell'architettura moderna".

Ma anche il ponte più lungo del mondo, nel senso del tempo che è passato invano per costruirlo: undici anni, con i costi che nel frattempo sono triplicati e hanno superato i 10 milioni di euro. E sarebbe niente. Perché ora si scopre un nuovo inghippo: il ponte rischia di far crollare le rive. I tecnici hanno calcolato che nel momento in cui il ponte verrà "appoggiato", le due fragili rive che dovranno sostenerlo, sulle due sponde opposte del Canal Grande, subiranno una spinta micidiale, pari a quella di 75 Tir a pieno carico. Praticamente, un ciclone.

A Cà Farsetti, sede del Comune, si sono messi le mani nei capelli. Poi hanno deciso di correre ai ripari. Hanno chiamato un nuovo esperto, l'ennesimo, Giorgio Romaro, ordinario di progettazione delle strutture in acciaio all'università di Padova, e gli hanno chiesto di trovare un rimedio.

L'ingegnere, che già ha lavorato con Calatrava all'installazione delle strutture delle Olimpiadi di Atene, si incontrerà a Venezia con il celebre architetto per studiare il da farsi e indovinare la mossa vincente per tentare di chiudere questa vicenda diventata ormai tragicomica.

Tra le ipotesi sul tappeto, quella di simulare in cantiere la posa del ponte per evitare brutte sorprese, e di bloccare la spinta dei 75 Tir sulle sponde con 16 potentissimi e giganteschi martinetti. Ma pur così rinforzate, le delicate sponde veneziane che poggiano su un sottosuolo molto debole, fatto di melma e non di roccia, reggeranno l'urto tremendo? A questa domanda nessuno osa dare una risposta. Così come nessuno si azzarda più a fare una data, dopo che negli ultimi anni sono saltate tutte. Si spera solo, ma in silenzio, che l'operazione si possa fare la terza domenica di luglio, il 15, giorno della festa del Redentore. Confidando in un miracolo.

"La struttura del ponte, che è un'opera unica al mondo, non presenta alcun problema - dice il sindaco Massimo Cacciari - ma bisogna fare molte prove, con calcoli molto difficili, per avere la totale sicurezza della tenuta delle spalle, che subiranno ciascuna una spinta di 1.500 tonnellate al momento della posa del ponte, e non possono subire un arretramento di più di due centimetri".

Per rendere l'idea, dato che la spinta di un Tir carico è di 40 tonnellate, è come se su ciascuna delle rive piombassero simultaneamente 37 Tir e mezzo. E poiché le spalle sono appoggiate su un fondale piuttosto molle, occorrerà fronteggiare la grande spinta con l'utilizzo di una serie di martinetti, che verranno poi tolti una volta sistemato il ponte, anche per un'eventuale manovra di blocco immediato della posa. Tutto questo comporterà un'altra spesa aggiuntiva di 1 milione e 200mila euro. "Il vero problema - spiega il sindaco - è che un'opera di questo genere non può essere messa a gara come fosse un qualsiasi ponticello. Si doveva restringere la gara a imprese che avessero già realizzato almeno alcuni ponti dello stesso tipo, ma questo non è stato possibile, a causa delle famigerate norme sui lavori pubblici in Italia, che privilegiano l'offerta al massimo ribasso, e che alla fine si traduce in tempi più lunghi, costi maggiori e risultati spesso inferiori alle attese". Non a caso l'opposizione ha chiesto sul tema un consiglio comunale straordinario e l'esponente di An Pietro Bortoluzzi ha presentato un esposto alla Corte dei Conti denunciando "lo spreco di denaro pubblico".

Del ponte, una struttura ad arco ribassato di 74 costole di vetro una diversa dall'altra, che è stato costruito in un cantiere della terraferma veneziana, dove si trova attualmente, si cominciò a parlare nel 1996 quando il Comune, anche allora guidato da Cacciari, accettò la donazione fatta alla città da Calatrava dello "studio di fattibilità" per il nuovo ponte. Costo inizialmente previsto, 7 miliardi di lire. Ora la spesa è triplicata. E in questi anni sono sorti innumerevoli problemi, ci sono state cinque varianti in corso d'opera, perizie suppletive, lavori sospesi e ripresi, e si è avvicinata inutilmente una marea di consulenti. Si era persino ipotizzato di costruire un tunnel subacqueo per sostenere le fondazioni delle due spalle del ponte. Ora si spera che bastino i martinetti.