

Treviso, 06.06.2016

AL MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITA' CULTURALI E DEL TURISMO

Egregio Ministro avv. DARIO FRANCESCHINI

Egregio Segretario Particolare del Ministro, dott. Giuseppe Battaglia

Lettera aperta ai Veneziani

Il Ponte dell'Accademia sul Canal Grande a Venezia, "Il Gabbiano": storia e percorso accidentato con un finale annunciato

L'indispensabile utilità del collegamento strategico Zattere-Campo Santo Stefano, avvenne nel 1854 con la costruzione della passerella in acciaio e ghisa su progetto e realizzazione dell'ingegnere inglese Neville. La passerella-ponte orizzontale collegava infatti Campo della Carità con Campo San Vidal, sulle rive dei quali erano costruite delle case e sul Campo della Carità il campanile, tutti demoliti. La stessa passerella, smantellata nel 1933, fu sostituita da un ponte così pensato provvisorio ad arco e in legno su progetto dell'ing. Miozzi. A distanza di soli 15 anni, nel 1948, a causa del deterioramento degli elementi lignei strutturali e conseguente costosa manutenzione, lo stesso ing. Miozzi decise di sostituire i due arconi con due arconi in acciaio, lavori che furono realizzati dalle Officine Breda.

Nonostante i ripetuti interventi di manutenzione straordinaria il ponte ha sempre presentato un grave deterioramento sia nelle strutture lignee sia in quelle in acciaio. Nel 1985 (Impresa Furlanis) fu oggetto nuovamente di un completo restauro statico conservativo redatto dagli ingegneri Bullio, Creazza, Jogna, Turrini.

Dal 1985 ad oggi il ponte è stato oggetto di un susseguirsi di onerose manutenzioni fino ad arrivare all'attuale inaccettabile condizione. La breve analisi con la descrizione delle evoluzioni ambientali e strutturali e i notevoli impegni manutentori fa comprendere quanto sia ragionevole fare nuove scelte nell'impiego di materiali che consentano una lunga durabilità quali, ad esempio, l'acciaio AISI 316 – marino, in sostituzione dell'acciaio normale, oltre all'adeguamento alle nuove normative vigenti. Appare evidente che nel contesto veneziano le opere pubbliche importanti, come in questo specifico caso, non dovrebbero essere realizzate in legno.

Le iniziative riguardanti il ponte – dal progetto di Giuseppe Salvadori e altri a metà dell'800, al concorso del 1932 vinto da Torres, allo schizzo di Carlo Scarpa, al ponte di vetro di Vistosi, al Concorso Accademico indetto dalla Biennale di Venezia nel 1985 fino al concorso bandito dall'Amministrazione Cacciari per la ricostruzione del ponte, mediante il finanziamento da parte di sponsor, che prevedeva soprattutto l'accessibilità ai portatori di handicap – caddero tutte nel nulla.

Il Ponte dell'Accademia, al momento del concorso Cacciari 2009, non aveva vincoli storici da parte della Soprintendenza. Un team che aveva partecipato al concorso nel 2009 vide il suo progetto non approvato nell'ottobre del 2011 dal Comitato di Settore del Ministero per i Beni Architettonici con la motivazione che la soluzione prescelta non conservava l'immagine storicizzata del ponte. La commissione infatti richiedeva il mantenimento dei materiali esistenti.

Il nostro gruppo di progettazione, con il motto "Un ponte per un mondo senza barriere – Il Gabbiano" (poiché la soluzione progettuale ricorda nella sua forma le ali spiegate di un gabbiano), ha realizzato quanto richiesto dal bando del 2009, ma non ha trovato uno sponsor per la realizzazione dell'opera. Il progetto definitivo è poi stato donato ufficialmente dal team, con lo spirito del mecenatismo socio-culturale, al Comune di Venezia (dicembre 2010, Sindaco Orsoni) e successivamente al Sindaco Brugnarò nel luglio del 2015, non ottenendo mai risposta di accettazione o rifiuto in merito, da alcuno.

L'Amministrazione Orsoni ha predisposto nel 2013 un progetto di manutenzione del ponte, considerato definitivo, per l'importo di € 1.700.000,00, chiedendo poi il vincolo storico monumentale. Nel maggio 2015 il Commissario straordinario Zappalò ha accettato ufficialmente la donazione da parte della società Luxottica Group S.p.A. di pari importo al fine di effettuare l'intervento di restauro; successivamente, nell'estate del 2015 la Soprintendenza imponeva il vincolo storico-monumentale, ed è così che di fatto si è confezionata l'agevolazione fiscale "Art Bonus" a favore del donatore.

Conservare una città vuole dire innanzitutto, dare una vera e perfetta funzionalità alle sue infrastrutture nodali, in aggiunta a ciò deve regnare il principio della lungimiranza, anteposto ad ogni decisione nel merito di un intervento pubblico importante quale il ponte.

La storia di una città è anche la sua continua evoluzione e “conservarla” significa renderla anche più efficiente, migliorandola per sostituzione – in questo caso vedi la storia del ponte stesso e l’edificazione ai bordi del Canal Grande che è stata in continua evoluzione – e, invero, le città e il loro costruito devono essere sempre rapportate a quello che potrà essere il loro futuro in tutte le manifestazioni umane.

L’attuale ponte è anacronistico, non nel senso della memoria storica ma nel senso di servizio pubblico moderno ed efficiente.

Il restauro del ponte, di cui alla delibera n. 92 del 05.04.2016, non tiene conto che i lavori, così eseguiti, continueranno a dar luogo a un susseguirsi di periodici, continui e impegnativi costi manutentori, indispensabili ogni 10-15 anni. I lavori infatti, in sintesi prevedono la sostituzione delle parti lignee ammalorate, l’intervento in molte parti metalliche ove appaiono evidenti situazioni di degrado e infine, la manutenzione parziale dei gradini già sostituiti nel 2008 (il legno, in clima marino, ha poca durata e può prendere fuoco).

L’idea progettuale si rapporta a soluzioni che contemplano l’abbattimento delle barriere architettoniche (possibile uso delle sedie a rotelle e dei trolley, escludendo l’impiego di servo-scala che diventa complicato per uno sviluppo di percorsi così lungo) e conserva contemporaneamente la memoria storica del ponte mediante il mantenimento della stessa forma del suo arco portante, pur prevedendo l’innesto-sovrapposizione di una nuova sottilissima rampa agevolata in inox, con pendenze possibili in ottemperanza al Decreto del Ministero per i Beni e le Attività Culturali del 28.03.2008 (sorprendenti esempi di innesto-sovrapposizione sono, per citarne alcuni, il cinquecentesco intervento sull’antico del Teatro di Marcello a Roma e, ai giorni nostri, quello di ristrutturazione del Bundestag a Berlino).

L’impiego dei materiali è costituito dall’acciaio inox AISI 316 usato negli arconi e nell’impalcato, arconi che verranno rivestiti nello stesso legno larice protetto da speciali vernici, secondo l’attuale disegno. L’impalcato a sezione esilissima, correrà sospeso sopra gli arconi e illuminato da sotto con il risultato di una apparente notturna lievitazione della struttura. Altre soluzioni progettuali riguardano l’arretramento della rampa dagli attuali 5,90 a 11,50 m. rispetto alla ex Chiesa di Santa Maria della Carità (Accademia) con il risultato di maggior spazio fruibile del Campo stesso; l’eliminazione dei servizi pubblici sottoponte con la soluzione volta ad ottenere la trasparenza verso il Canal Grande dal Campo; l’uso appropriato, come già detto, di materiali durevoli nel tempo e l’applicazione delle norme antisismiche.

Queste nuove scelte progettuali proposte dal team sono evidentemente diverse dalle decisioni assunte dall’A.C. con l’anzidetta delibera dell’aprile scorso. Tali decisioni, che non risolvono le varie problematiche su richiamate e tanto meno quelle connesse alla percorrenza così strategica sull’asse Zattere/Santo Stefano, daranno sicuramente origine a un dibattito tra ragione e opinione. Quanto deliberato dal Comune di Venezia è frutto di un pasticcio burocratico e l’Amministrazione ha scelto la via più semplice ed immediata ma che alla fine risulterà antieconomica per sistemare la questione (visto il danaro che dovrà spendere in futuro in modo ricorrente per le manutenzioni necessarie). L’attuale Sindaco, all’inizio del suo mandato, nel giugno 2015, aveva dichiarato “voglio dare un futuro a questa città”, ma in questo caso non sembra sia così, ed è stata data comunque poca informazione ad una scelta così importante. L’assenza e l’indifferenza dei veneziani e il pressoché completo silenzio delle associazioni di portatori di handicap e di cittadini bisognosi di percorsi facilitati non ha certamente contribuito a dare spunti positivi alla soluzione del problema.

E’ auspicabile che l’Amministrazione possa riconsiderare con la Soprintendenza anche altre diverse soluzioni progettuali - consultando il Ministro Franceschini - e con Luxottica, quale sponsor, il nuovo scopo della donazione. La soluzione proposta dal nostro team rientra, visto il mantenimento della memoria storica, in un intervento vero e proprio di restauro e come già ampiamente illustrato soddisfa sia gli aspetti storici, sia quelli funzionali, che di lunga durata nel tempo.

L’opera così puntualmente ripensata ha un costo complessivo di € 5.300.000,00 dei quali circa 1/3 potrebbe essere coperto dalla donazione dello sponsor. Per i rimanenti 2/3 il costo dovrebbe essere integrato dall’Amministrazione con fondi propri o diversamente, oppure mediante la possibile procedura della locazione finanziaria di opere pubbliche proposta da imprese private (Nuovo Codice degli Appalti Pubblici).

Il progetto esecutivo, con gli studi già raccolti dal team nella fase progettuale oggetto di concorso del 2009, potrebbe essere predisposto in due, al massimo 3 mesi!. I costi manutentori così impegnativi che finora si sono ciclicamente evidenziati sarebbero ridotti e dilatati nel tempo, una volta realizzata l’opera di restauro secondo i validi suggerimenti espressi. Nell’ambito di tale rimodulazione va ricompresa la questione della totale e agevole percorribilità del ponte.

CONCLUSIONI: DA QUANTO SOPRA ESPOSTO 84 ANNI NON SONO BASTATI PER RISOLVERE LA PROVVISORIETÀ DEL PONTE DELL’ACCADEMIA!!!

Arch. Toni Follina

