

SPESE PAZZE

IL PONTE DEGLI SPRECHI

Per completare **la struttura di Calatrava**, a Venezia, erano serviti sette anni e quasi 12 milioni, una spesa quasi tripla rispetto alle previsioni. Poi, dalla sua inaugurazione nel 2008, sono derivati solo incidenti, polemiche e inchieste. Ora si scopre che anche **L'ovovia rossa, il trasporto-disabili** aperto nel 2013 (e costato altri 2 milioni), non ha mai funzionato e quindi va smontata. Così un'opera pubblica si trasforma in operetta. E in simbolo dell'Italia che non va.

di Carmelo Abbate



Per capire l'affaire ponte di Calatrava a Venezia e per inquadrarlo nel giusto contesto, quel misto di faciloneria, malcostume e mala-amministrazione

che trasforma tante grandi opere italiane in operette, bisogna partire dalle parole di Carlo Nordio, 68 anni, il magistrato che ha indagato per due anni prima di chiedere l'archiviazione dell'inchiesta. «In questo caso, a differenza del Mose, non sono emerse prove di reato» dice a *Panorama* il procuratore aggiunto di Venezia. «Ma le due vicende hanno in comune l'aspetto più deteriore dell'amministrazione dei soldi pubblici, e perfino più pernicioso della corruzione, cioè lo spreco».

Il punto di vista di Nordio, magistrato di grande esperienza, fa riflettere: «La corruzione esiste anche all'estero» dice «ma c'è una differenza. Serve una autostrada? La si costruisce: costa, si paga una tangente, ma si realizza. In Italia, invece, arrivano fondi pubblici, i politici si preoccupano di indirizzarli verso aziende contigue. Solo dopo si pensa a

come spenderli. Risultato: s'innalzano cattedrali nel deserto, fatte male e inutili per la collettività».

Chiaro e inappuntabile. Per realizzare il ponte di Calatrava, il quarto su Canal grande (per ironia del destino pomposamente ribattezzato «ponte della Costituzione») sono stati commessi gravi errori, sia in fase progettuale sia in quella esecutiva, a partire dal bando di gara. Errori macroscopici a tutti i livelli, che hanno allungato i tempi di realizzazione e dilatato i costi.

Fino alla barzelletta finale: la costruzione di un'ovovia rossa per il trasporto dei disabili, realizzata nonostante fosse stato messo a verbale che la soluzione migliore era quella dei vaporetti. L'hanno fatta, non è mai entrata in funzione e si è trasformata in una patata bollente finita nelle mani del nuovo sindaco Luigi Brugnaro, che con *Panorama* non usa mezzi termini: «Va tolta, smantellata. È un'opera inutile e inutilizzabile. Stiamo aspettando l'ultimo riscontro dalla Corte dei conti, ma piuttosto che buttare altri soldi tanto vale fermarsi e limitare i danni».

Riavvolgiamo il nastro e facciamo un passo indietro. La storia inizia nel

giugno 1996, quando l'archistar Santiago Calatrava dona all'allora sindaco Massimo Cacciari un progetto per la realizzazione del quarto ponte sul Canal grande. Il costo ipotizzato è di 4 miliardi di lire, ma il disegno è poco più di uno schizzo. Nel 1999 il Comune approva il progetto preliminare e l'importo complessivo è già raddoppiato: poco più di 3,8 milioni. L'incarico per realizzare il progetto definitivo viene conferito allo stesso Calatrava, che incassa una parcella di altri 245 mila euro. Mai l'utilizzo del termine donazione si rivelò più inappropriato: io ti regalo uno schizzo, tu mi affidi un incarico prestigioso e ben retribuito.

Ma siamo solo all'inizio. Nel 2001 l'architetto presenta il progetto definitivo che viene approvato dalla giunta Cacciari per una spesa complessiva di 5,3 milioni: più 41,42 per cento, il prezzo continua a lievitare e siamo ancora alla carta. Ma le sorprese non sono finite: il progetto ese-

cutivo prevede un importo di 6,7 milioni, con un'ulteriore maggiorazione del 23 per cento. I lavori vengono aggiudicati all'impresa Cignoni, che a sua volta si appoggia all'impresa Lorenzon Techmec, società di carpenterie metalliche. Intanto viene conferito un incarico di consulenza alla direzione dei lavori a Calatrava, che incassa altri 91.800 euro.

Inizia la serie di perizie e contro-perizie, di varianti e nuove versioni di varianti fino alla notte dell'11 settembre 2008, quando in gran sordina viene inaugurato il Ponte della Costituzione: forma arcuata, campana di 81 metri, struttura in acciaio, pavimenti in vetro, 200 lampade per l'illuminazione degli archi inferiori, basi rivestite con 156 tasselli in pietra d'Istria, ognuno diverso dall'altro. Avrebbe dovuto essere concluso in 456 giorni, invece ne sono serviti 2.052, quasi cinque volte tanto. E la spesa è arrivata a 11,6 milioni di euro, quasi quattro volte il previsto.

Fine delle peripezie? Macché. La luce dal basso viene spenta dopo pochi giorni perché abbaglia le persone. I gradini che non hanno lunghezza regolare ingannano la camminata e mandano in confusione i passanti, che spesso volano a gambe all'aria appena cadono quattro gocce d'acqua: con scivolote su scivolote e oltre 5 mila denunce per risarcimento danni inoltrate al Comune in poco tempo. I gradini traditori si rompono poi alla sola vista di un turista con un trolley e per essere aggiustati richiedono una spesa di 4.500 euro cadauno. Come se non bastasse, l'arco a sesto ribassato preme sulle rive e provoca cedimenti strutturali.

E qui si arriva all'apogeo di quello che Nordio definisce «dilettantismo, indifferenza ai vincoli regolamentari e insensibilità sociale». C'è un problema di attraversamento per i disabili. Il progetto è stato approvato senza servoscala per ragioni estetiche: la commissione di salvaguardia scriveva che senza quegli infissi metallici «l'opera offre un impatto visivo certamente migliore». La nuova giunta comunale, guidata dal sindaco Paolo Costa, prova a metterci una pezza e realizza la cosiddetta ovovia, un ascensore che dovrebbe correre a lato del ponte. Altri 2 milioni di spesa. Ma l'opera non funziona e si blocca di continuo.

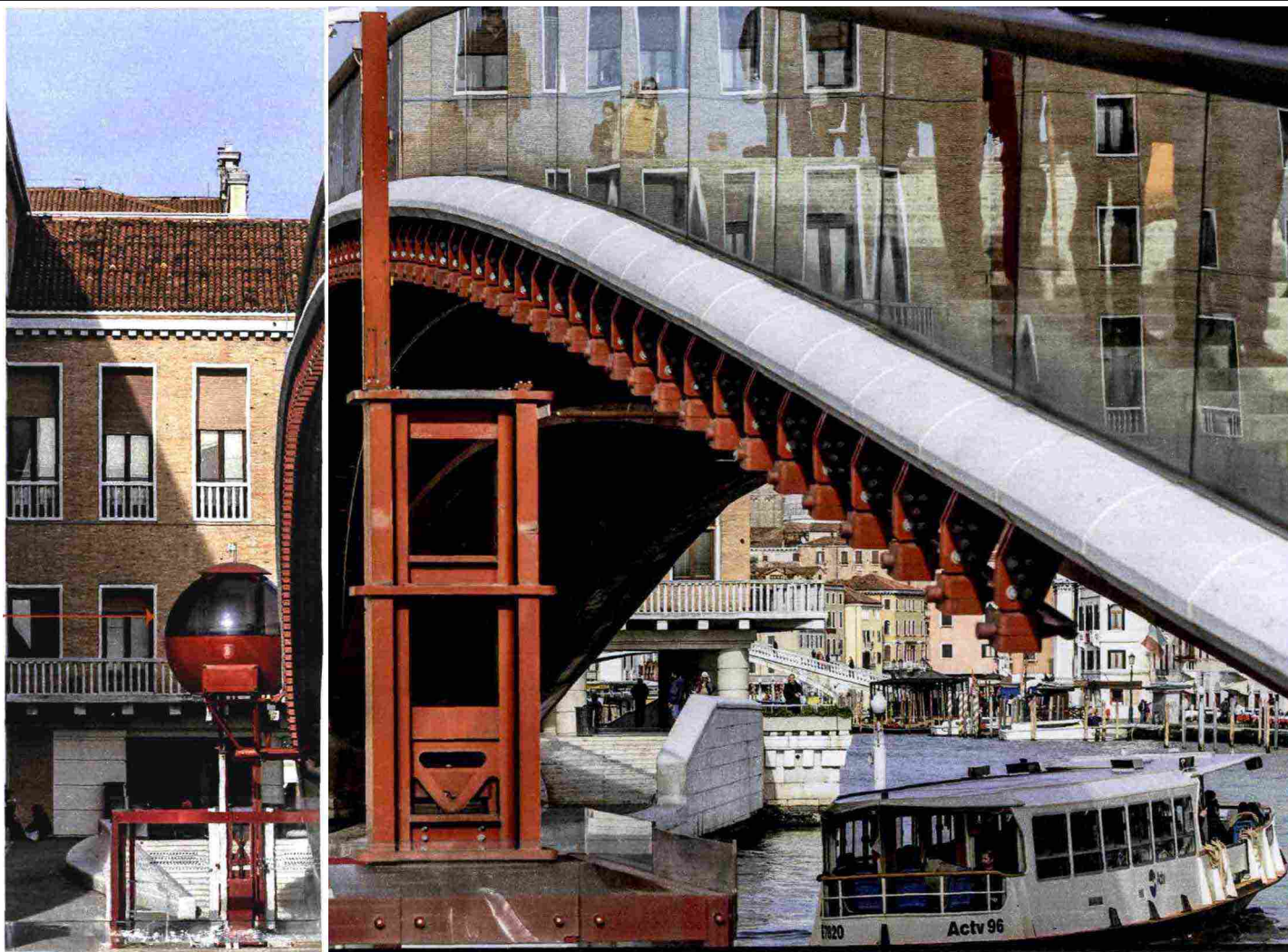
A questo punto, archiviata l'inchiesta della magistratura, la Procura regiona-

le della Corte dei conti mette in mora Calatrava e i dirigenti pubblici ai quali contesta «macroscopica approssimazione e diffusa incapacità, sfociate in un imbarazzante quanto stupefacente insieme di errori» e chiede il risarcimento di danni quantificati in quasi 4 milioni di euro. La Corte dei conti di Venezia ha assolto tutti il 17 marzo 2015, ma il procuratore regionale Carmine Scarano ha impugnato la sentenza.

La chiosa la lasciamo a Vittorio Sgarbi: «Non serviva alla città e neppure ai veneziani. Soldi buttati in un'opera inutile, pericolosa e dannosa, costruita di fronte a quella vergogna che è l'albergo Santa Chiara. Orrore su orrore» ■



L'ovovia rossa abbandonata sul ponte: non è mai entrata veramente in funzione e ora il Comune ha chiesto alla Corte dei conti di decidere la sua sorte.



I FATTI

1996

L'archistar Santiago Calatrava dona al Comune di Venezia il progetto per la realizzazione del quarto ponte sul Canal Grande. Costo stimato: **4 miliardi di lire.**

1999

Il Comune approva il progetto per un importo di **3 milioni e 842 mila euro.**

2001

Calatrava presenta il progetto definitivo, che viene approvato dalla giunta del sindaco Massimo Cacciari: la spesa sale a **5 milioni e 434 mila euro.**

2001

Il progetto diventa esecutivo: l'importo però sale ancora, a **6 milioni e 720 mila euro.**

2008

A settembre viene inaugurato quello che oggigi chiama Ponte della Costituzione. Dall'avvio dei lavori sono passati 2.052 giorni, invece dei previsti 456. E la spesa finale è **11 milioni e 600 mila euro.**

2013

A lato del ponte viene inaugurata l'ovovia rossa, destinata al passaggio dei disabili: il suo costo finale, **2 milioni di euro,** è doppio rispetto al progetto.

Oggi

Dopo anni di polemiche (il trasporto disabili non funziona, si blocca continuamente e d'estate si arroventa), viene deciso di smontare l'ovovia rossa.