



Venezia, 10-09-2018

nr. ordine 1242

Prot. nr. 227

All'Assessore Michele Zuin

**e per conoscenza**

Al Presidente della VIII Commissione

Alla Presidente del Consiglio comunale

Al Sindaco

Al Capo di Gabinetto del Sindaco

Ai Capigruppo consiliari

Al Vicesegretario Vicario

## INTERPELLANZA

**Oggetto:** Ponte della Costituzione (Calatrava).

**Tipo di risposta richiesto:** in Commissione

**Premesso che:**

- fino al 1850 il Canal Grande era oltrepassato solamente dal ponte di Rialto e che nel giro di dieci anni gli Austriaci realizzarono due ponti in ferro: uno davanti alle Gallerie dell'Accademia e uno di fronte alla stazione ferroviaria. Entrambi i ponti furono eseguiti in ghisa, oltre ad essere deteriorati dal salso, ostacolavano la navigazione sul Canal Grande, motivo per cui furono sostituiti tra il 1934 e il 1938, rispettivamente dal ponte in legno provvisorio dell'Accademia e dal ponte degli Scalzi, realizzato in pietra d'Istria.
- Nel 1997 il famoso architetto, scultore ed ingegnere Santiago Calatrava regalò alla città di Venezia il progetto esecutivo per un quarto ponte sul Canal Grande di collegamento tra Piazzale Roma e la zona della stazione di Santa Lucia.
- Detto ponte è stato realizzato principalmente in acciaio e vetro ed è caratterizzato dal corrimano in ottone, dai parapetti e gradini laterali in vetro, dalla parte centrale del pavimento in pietra d'Istria e trachite grigia classica. La lunghezza è di 94 metri, l'altezza di metri 9,28, la larghezza da 5,58 a 9.38 metri.

**Considerato che:**

- nel 1999 il Comune di Venezia affidò a Santiago Calatrava la preparazione del disegno di ingegneria architettonica e strutturale del quarto ponte sul Canal Grande. Il progetto venne elaborato in collaborazione con tutti gli Enti coinvolti: Ferrovie dello Stato, ACTV, Associazione delle Persone Disabili, Vigili del Fuoco, Polizia, ecc.; fu sottoposto a revisione da parte dell'Associazione per la Protezione della Città di Venezia e della Soprintendenza ai Beni Artistici e Culturali di Venezia. Successivamente il progetto esecutivo venne approvato dal Comune.
- L'incarico di esecuzione dei lavori fu conferito, dopo gara d'appalto, alla ditta Cignoni, che si è avvalsa del supporto di alcuni importanti professori universitari.
- Nel 2003 iniziarono i lavori, i tempi previsti per tale realizzazione, stimati in 456 giorni, furono protratti per quasi 6 anni.
- Dopo anni di rinvii, dubbi sulla stabilità del ponte e polemiche sui costi, i lavori di posa in opera furono avviati il 28 luglio 2007 e si conclusero l'11 agosto 2007. In particolare si trattò di trasportare il ponte, diviso in tre conci, via acqua da Marghera alla sede definitiva.
- L'apertura del ponte della "Costituzione" avvenne in sordina, a seguito delle annunciate manifestazioni di alcune parti politiche, alle ore 23.44 di giovedì 11 dicembre 2008.

**Evidenziato che:**

- l'ovovia è il dispositivo traslante che avrebbe dovuto permettere di trasportare: disabili, anche con accompagnatore, anziani con problemi di mobilità e donne in avanzato stato di gravidanza o con passeggini; con un tempo minimo di percorrenza di circa 7 minuti.
- L'ovovia è stata eseguita per evitare a persone con difficoltà di deambulazione di affrontare i 106 gradini del ponte ideato da Santiago Calatrava. Alcuni turisti, a causa di un imprevisto, sono rimasti bloccati dentro l'uovo rosso con vetro in plexiglas sotto un sole accecante e con il calore che aumentava in modo fastidioso. L'incidente si chiuse nell'arco di pochi minuti con l'intervento degli inservienti ma riaccese le polemiche perché **il progetto del ponte non aveva rispettato le norme sui disabili.**
- **Il costo inizialmente previsto per l'opera si aggirava intorno a 1.043.603 euro, aumentò poi sino a 1,8 milioni di euro.**
- **Per la manutenzione dell'ovovia, che non è mai entrata completamente in funzione, era stato stimato un costo**

## di 40 mila euro all'anno.

- Lo stesso Siviero ha dichiarato che l'ovovia ha avuto un costo spropositato, non era necessaria, in quanto si sarebbe utilizzata pochissimo e, per di più, rovina l'estetica del ponte.

## Verificato che:

- La relazione dell'esperto, prof. Majowiecki, chiamato dal Comune di Venezia a inizio 2010 dall'ex Giunta Cacciari a rispondere alle contestazioni dell'autorità di vigilanza sui contratti pubblici, ha evidenziato che tale ponte è in **“prognosi riservata”** perché ha un'arcata troppo bassa, fondazioni troppo sollecitate, un'eccessiva spinta sulle rive che si allontanano (si parla di millimetri) da far usare l'espressione **“accanimento terapeutico”**, tale struttura ha quindi la necessità di continui controlli e manutenzioni. Si è rivelata perciò **“un'onerosa eredità manutentiva per la pubblica Amministrazione che non trova riscontro in alcun ponte di Venezia”**.

- Nel 2013 il prof. Enzo Siviero, collaudatore dell'opera, inviò agli uffici di Ca' Farsetti il certificato di collaudo definitivo dell'intero ponte: *“l'ovovia è compatibile con il ponte di Calatrava. Le riserve che avevo posto 5 anni fa sono state quasi tutte risolte. Certo, le spalle del ponte ancora si muovono e per questo ho chiesto che ogni anno venga fatta una misurazione geometrica per controllare questi spostamenti. Forse tra 4/5 anni, bisognerà intervenire ancora con i martinetti. Ma credo che la situazione dovrebbe stabilizzarsi. Uso i condizionali perché siamo a Venezia, una realtà del tutto particolare”*.

- Nel novembre 2017 per la revisione annuale delle giunture e la messa in servizio dei martinetti idraulici, per rimettere in asse la grande arcata in acciaio **sono stati spesi complessivamente 67 mila euro**. Si tratta di ordinaria manutenzione annuale, prevista dal progetto originario, a causa delle torsioni della struttura metallica, vi è poi anche la spesa straordinaria.

- **La sostituzione di un gradino richiede circa 4 mila euro** e l'architetto Calatrava ne aveva prevista la sostituzione ogni venti anni, più due ogni anno, per eventi eccezionali o atti di vandalismo.

- Dall'apertura del ponte invece se ne sono rotti 8 o 9 all'anno. Dalla documentazione si evince che tra il **2008 e il 2012 sarebbero stati spesi più di 816 mila euro; per il recupero della geometria tensionale dell'arco si spendono circa 150 mila euro all'anno**.

## Constatato che:

- nel 2017 sono state rilevate **nuove crepe** ai piedi del ponte della Costituzione e sempre nello stesso punto: lato stazione.

- A distanza di due anni, quindi, dalle ultime lacerazioni sui masegni, sulla fondamenta corrono nuove profonde ferite. Un distacco notevole era già stato segnalato in passato e potrebbe essere stato causato dalla particolare struttura del ponte, l'arco ribassato spinge il peso sui lati delle fondamenta generando così una sorta di tensione orizzontale.

- Il ponte è controllato attraverso azioni di continuo monitoraggio, utilizzo di sensori, periodico controllo della lunghezza o corda complessiva dell'arco e verifica periodica di tutte le saldature.

## Dato atto che:

- 22 mila persone attraversano giornalmente il ponte della Costituzione e che **i gradini in vetro sono un pericolo costante per i fruitori di tale opera**, l'Amministrazione comunale nel mese di aprile 2018 ha dichiarato che sta sperimentando nuove coperture e resine antiscivolo.

- **Dall'inaugurazione del ponte, avvenuta nel 2008 e sino al 2013** sarebbero state depositate contro il Comune **circa 5 mila denunce per cadute o traumi**.

- Il 17 giugno 2018 sotto l'arcata spuntano particolari segni per cui si è reso doveroso eseguire un accurato sopralluogo per verificare se ciò fosse dovuto a crepe o a segni di ruggine. Il Direttore della Direzione LL.PP. del Comune ha fatto sapere di avere avviato, da subito, una verifica in loco con il Direttore di Insula S.p.A. ed i propri tecnici, riscontrando che si trattava di una percolazione di ruggine. Si è proceduto inoltre ad effettuare una verifica puntuale di tutte le saldature e si continuano a monitorare **gli spostamenti del ponte, che allo stato attuale sono all'interno delle soglie previste di controllo**.

## Tutto ciò premesso, si interpellano il Sindaco e gli Assessori competenti per sapere:

- 1) quante richieste di risarcimento per danni da cadute e scivolamenti sono state recapitate al Comune dal 2008 al 2018;
- 2) se, per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche, al posto dei gradini, non sarebbe stato opportuno realizzare delle rampe laterali utilizzando materiali antisdrucchiolevoli, visti gli elevati costi della sostituzione dei gradini in vetro;
- 3) se l'Amministrazione intenda eliminare l'ovovia, opera inutilizzata e priva di qualsiasi utilità e quali sarebbero le eventuali previsioni di spesa per tale smantellamento;
- 4) quale sia stato l'interesse pubblico nell'aver eseguito tale installazione, considerati i costi per la realizzazione, manutenzione, monitoraggio e risarcimenti, e se non sia piuttosto auspicabile pensare alla demolizione della stessa, dato

che il vicino ponte degli Scalzi e il servizio ACTV potrebbero sopprimere all'attraversamento, senza onerose continue spese e problemi di sicurezza, essendo "una gestione a perdere";

5) se, come ipotizzato dal collaudatore, al fine di garantire la tenuta strutturale dell'opera e la sicurezza ai cittadini, si è venuta a creare una situazione di stabilità, in considerazione delle carenze progettuali, che hanno destato tanta preoccupazione anche alla Giunta Cacciari;

6) quali siano le soglie previste di controllo annuale dovute agli spostamenti del ponte, che entità hanno e se ci siano problemi di tenuta statica e di materiali deteriorabili;

7) se la ditta costruttrice Cignoni sia stata liquidata o, come si dice, sia creditrice, dopo ben dieci anni dall'inaugurazione dell'opera, di 11 milioni di euro;

8) se non sia opportuna l'installazione, ai piedi del ponte in entrambi i lati, di una segnaletica informativa, che indichi la gratuita fruizione del servizio ACTV per le persone diversamente abili, per l'attraversamento da Piazzale Roma alla fermata Ferrovia e viceversa.

9) se non sia corretto collocare una segnaletica informativa che a Piazzale Roma, in prossimità della struttura, evidenzii i percorsi alternativi per giungere alla stazione ferroviaria di Santa Lucia, come anticipato e promesso dagli Assessori dell'Amministrazione Cacciari 2005-2010 (vedi mozione n. d'ordine 1622 prot. n. 16/2009).

**Silvana Tosi**

Giovanni Giusto