

## IL CASO CALATRAVA

# Gli architetti: «Per avere qualità servono deroghe»

*Botta: «Per il Mart tempi raddoppiati». Ma sotto accusa c'è anche il bando*

## HANNO DETTO



MARIO BOTTA

«Urgono deroghe alla Merloni. Un lavoro di eccellenza deve essere fatto al meglio»



ANTONIO FOSCARI

«La legge sbaglia quando esonera i funzionari da ogni responsabilità nella fase del bando»



RENATA CODELLO

«La qualità è importante anche se costa di più, dopo si spende di meno per la manutenzione»

La  
sovrintendente:  
«Al ponte sul  
Canal grande  
ora servono sei  
mesi di silenzio»

Foscari: «I  
funzionari  
pubblici non  
dovrebbero fare  
i direttori di  
opere pubbliche»

VENEZIA - Il pasticcio del ponte di Calatrava? Tutta colpa della legge Merloni che impone di scegliere le ditte secondo il principio del maggior ribasso. All'indomani del *j'accuse* dell'architetto di Valencia è una levata di scudi dei colleghi architetti per dire che sì, servono deroghe a leggi rigide soprattutto per opere così complesse in città così complicate.

La lista delle doglianze sull'affaire Calatrava, insomma, non accenna a concludersi. Dopo i ritardi, i costi più che raddoppiati (da 4,7 a 10,7 milioni di euro con 3 anni di ritardi) sono in molti a difendere il progettista e a puntare il dito contro la legge sulle opere pubbliche. «Servono urgentemente delle deroghe alla Merloni - chiede Mario Botta - Quando c'è un lavoro di eccellenza il bene pubblico è che venga realizzato al meglio. Perché poi il costo dei ritardi ricade comunque sulla collettività. Penso al Mart di Rovereto, ci abbiamo messo 6 anni per farlo anziché i tre previsti».

Un parere diffuso, questo, condiviso anche dalla sovrintendente Renata Codello lodata ieri dal Ministro per i Beni Culturali Francesco Rutelli per il cantiere delle Grandi Gallerie all'Accademia. «La qualità, come all'Accademia - spiega Codello - è importante. Anche noi stiamo spendendo un po' di più ora, ma è per avere ad esempio 5 centrali operative autonome anziché una unica o per le lampade create ad hoc che garantiscono una illuminazione impeccabile e un alto risparmio energetico. Spendiamo di più adesso, ma spenderemo meno in manutenzione. Lo stesso vale anche per Calatrava su cui chiedo ai veneziani 6 mesi di silenzio dopo questa bufera di polemiche». Ci sono, però, casi e casi, anche il complesso degli Incurabili è stato restaurato in 4 anni, tempo record: «Là, però, si è alle Zattere con approdi disponibili lungo il canale della Giudecca», puntualizza Codello. Diverso il discorso per un ponte sul Canal Grande. Eppure

che si tratti di un'opera fondamentale per la modernità veneziana è opinione diffusa. «Venezia non deve per forza convertirsi ed essere moderna - spiega il critico d'arte Gillo Dorfles - ma ogni tanto una ventata di modernità non le fa male, ecco perché il ponte di Calatrava sul Canal Grande diventa un'opera importante che andava fatta con la migliore qualità possibile». Un ponte complicato, un arco a campata unica che spinge sulle fondazioni laterali e che ha richiesto studi specifici sul tema della tenuta del terreno e il rifacimento dei due conci laterali proprio perché sbagliati. E complicata è stata anche la realizzazione delle parti in acciaio come lo sarà la posa per non intralciare la circolazione in Canal Grande. Bastano questi problemi tecnici a spiegare lungaggini e maggiori costi? Dice l'architetto Tonci Foscari: «Il meccanismo legislativo dovrebbe prevedere delle deroghe rispetto al massimo ribasso in casi eccezionali come questo. Un altro pro-

blema è che la legislazione parte dal presupposto di esonerare i funzionari da ogni responsabilità per la fase del bando, in realtà non dovrebbe essere così, questa è deresponsabilizzazione. Tanto più che la Merloni, da un lato prevede bandi quasi asettici e, dall'altro consente che a dirigere i lavori siano i funzionari pubblici con un 1% di bonus, un fatto su cui sono già intervenuto al consiglio superiore dei Lavori Pubblici. Finisce che poi non c'è mai un responsabile dei ritardi».

E sul problema del bando più che della Merloni interviene anche Pietro Bortoluzzi, capogruppo di An nella Municipalità di Venezia, «fustigatore» dell'opera: «È la giunta che ha provveduto ad emanare un bando che poteva essere scritto meglio e prevedere maggiori garanzie - dice - a partire dall'individuazione come capocordata della ditta che si doveva occupare dell'acciaio, non quella del cemento armato. Basta giocare allo scaricabarile».

M.Za.