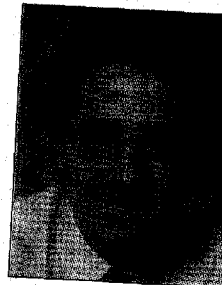


IL FUNAMBULOLO DEI PONTI



di ROSITA GANGI

E' conosciuto come l'architetto dei ponti, ma non tutti sanno che Santiago Calatrava è anche ingegnere e artista. I suoi bozzetti sembrano studi sul corpo umano traslati poi nelle architetture che si innalzano verso l'alto, schiena vertebrale di monumenti che resistono alla forza di gravità. Le sue opere sono ormai un marchio caratteristico di città come Barcellona, Siviglia, Bilbao, Dallas.

Otto anni fa l'architetto progettò un ponte anche per Cosenza, che dopo lungo travaglio, è di recente arrivato alla fase operativa. Proprio all'indomani dell'inaugurazione di un altro ponte italiano, quello di Venezia, che fra tante polemiche è stato aperto al pubblico senza inaugurazioni, semplicemente rimuovendo il nastro di protezione. Nei suoi spostamenti tra un continente e un altro, lo abbiamo raggiunto di passaggio in Italia per farci raccontare del progetto calabrese.

- Architetto Calatrava, che cosa è accaduto con il ponte di Venezia. Perché quelle polemiche?

«Passeggiando la scorsa settimana a Venezia sul nuovo Ponte della Costituzione, il Presidente della Repubblica Napolitano lo ha definito "una meraviglia". Sono profondamente grato al Presidente, perché il suo riconoscimento straordinario mi ripaga, con gli interessi, per questi anni di lavoro e perché smentisce nel modo più autorevole quanti hanno cercato di sminuire il valore della mia opera dando credito alle basse polemiche della lotta politica locale.

Il ponte della Costituzione è in effetti una meraviglia, un figlio della modernità, del progresso tecnologico e delle eccezionali ca-

pacità dell'artigianato italiano. E' senz'altro uno dei miei ponti più belli, forse il più bello, perché nella sua estrema semplicità si inserisce alla perfezione nel delicato tessuto urbano di Venezia. Le polemiche sono state alimentate artificialmente. Hanno detto che il ponte è stato progettato senza accessi per i disabili. Falso. C'erano due accessi, poi eliminati per volere del comune su richiesta delle associazioni locali dei disabili di avvalersi di altri metodi. Hanno detto che il ponte è instabile. Falso. E' più che solido, come provano i vari test fatti da autorità tecniche indipendenti. Adesso dicono che costerà 20 milioni. Falso. Il nostro preventivo era di 4,5

milioni. La gara d'appalto al ribasso è stata vinta con un'offerta di poco superiore ai 4. Poi, tra lungaggini burocratiche e contenziosi tra le imprese, sono passati gli anni e, come sempre in Italia, i costi sono aumentati. Ma l'ultima stima fatta dal Comune (novembre 2007) parla di circa 7 milioni di euro, cifra che copre oltretutto una nuova serie di importanti lavori (restauro di piazzale Roma, delle rive del Canal Grande, ecc.). Questa è la verità, il resto è politica veneziana. A Reggio Emilia, dove ho progettato tre grandi ponti, uno

dei quali scavalca l'autostrada del Sole, non c'è stata alcuna polemica. E nessuna polemica c'è stata nelle varie città del mondo dove ho realizzato oltre 40 ponti. Solo a Venezia. Ma si sa, di Venezia ce n'è una.»

- Lasciando la laguna e tornando sulle sponde del fiume Crati, che ricordo ha di Cosenza quando arrivò nel 2000 per un primo sopralluogo per la realizzazione del Ponte?

«Ricordo molto bene l'incontro con il sindaco di allora Giacomo Mancini. Un uomo che mi colpì tanto per la sua personalità quanto per la carica umana. Nel Teatro Rendano, strapieno, ebbi un'accoglienza particolarmente calorosa. Ci fu una conferenza, poi un ricevimento. Fui molto contento e molto impressionato.»

- Della città cosa la colpì in particolare?

«Sicuramente la sua posizione geografica e la bellezza del suo centro storico. Ho trovato molto bella anche la stazione ferroviaria di

Pierluigi Nervi, tutt'altro che un lavoro minore».

- Durante la conferenza stampa l'architetto Mizrahi disse che questo ponte darà una nuova identità a Cosenza. In che senso?

«In realtà Cosenza ha già una sua identità grazie a un importante patrimonio storico e monumentale. Il ponte si inserisce tuttavia in un panorama di rinnovamento e di ammodernamento del contesto urbano. I ponti sono molto efficaci per questo tipo di operazioni, per cui anche quest'opera diventerà pietra angolare del rinnovamento della parte della città dove è collocata, oltre a collegare le rive del fiume Crati.»

- A cosa si è ispirato per di-

segnare la struttura del ponte?

«Non c'è stata un'ispirazione precisa. Si trattava di realizzare un ponte moderno, essenzialmente di collegamento, capace di ospitare una fermata della metropolitana leggera. Abbiamo perciò progettato un ponte altamente funzionale, ma senza dimenticare l'importanza dell'aspetto estetico anche in relazione al trattamento delle due sponde. Il risultato è un segno urbano di qualità».

- Per i costi all'inizio si parlò di 16 miliardi (circa 8 milioni di euro attuali). Oggi si parla invece di 15 milioni di euro. Perché il prezzo è tanto lievitato?

«Non so come siano nate le cifre di cui parla, né

quale sia la fonte. Posso però dire che all'inizio non c'era un'idea precisa circa l'ubicazione del ponte. Non si sapeva bene dove farlo. Quando poi fu deciso il luogo, il comune ci fece notare che a qualche centinaio di metri ci sarebbe stata una fermata della metropolitana leggera e che dunque conveniva trasportarla sotto il ponte. Quindi il progetto è diventato assai più complesso e costoso. Il nostro preventivo, calcolato sul prezzario del Comune, era di 13 milioni e 60 mila euro e la gara d'appalto è stata vinta con un ribasso del 4%, ovvero 12,5 milioni di euro. Queste cifre non sono mai cambiate. Comprendono anche i lavori di pura infrastruttura della stazione, le parti murarie e le rampe d'accesso, ma non le installazioni e quanto rende la stazione funzionale: accessi, ascensori, pensiline, strumentazione e segnaletica per i vari disabili, eccetera. I collegamenti con la rete stradale sono stati invece progettati da altri studi a partire dal nostro master plan del ponte».

- I tempi di realizzazione, ipotizzati all'inizio in circa due anni, si sono però molto allungati. Secondo lei perché?

«In Italia il tempo che passa tra progettazione e inizio dei lavori è sempre molto lungo. Sono procedure puramente amministrative sulle quali il progettista non ha alcuna influenza, né nel bene né nel male. Certo, se fosse dipeso da me il ponte sarebbe già operativo».

- E' vero che il suo tratto caratteristico è la verticalità?

«Dipende. La differenza tra

un ponte e un grattacielo è data dal rapporto con la forza di gravità. Un grattacielo poggia tutto sul terreno e si muove quindi in senso gravitazionale. Il ponte è invece perpendicolare alla gravità e a suo modo la sfida. Dunque è molto più complesso e, in aggiunta, occorre considerare l'effetto del vento. Un ponte ha in ogni caso una sua bellezza particolare, quella di appartenere a tutti in quanto opera pubblica. Un ponte è un dono alla comunità.»

- Dopo aver realizzato tanti progetti, ne ha ancora uno nel cassetto che sogna di vedere?

«Uno soltanto? Ne ho moltissimi».

- E' più interessante lavorare nelle grandi capitali o nei piccoli centri di provincia, e che differenza di mentalità trova proponendo i suoi lavori?

«Non ci sono in realtà vere differenze. Quello che è bello è lavorare nei posti dove l'opera è veramente necessaria, dove può essere apprezzata nella sua funzionalità. In altre parole, dove la sua presenza ha uno scopo tale da rivitalizzare il contesto urbano».

- Fu lei che si propose per Cosenza o fu contattato dagli amministratori del tempo?

«Fu il sindaco Mancini a chiamarmi e fu con lui che feci il contratto. Ho avuto l'onore di firmarlo nel Teatro Rendano di fronte a tutta la cittadinanza. In tutta la mia carriera non ho mai ricevuto un incarico professionale con un atto così pubblico».

- La ditta a cui sono stati affidati i lavori è la Cimolai Spa di Pordenone. La conosce, ha già realizzato sue opere?

«La gara d'appalto è stata partecipata dalle migliori ditte italiane, tra cui la Cimolai che appunto ha vinto. Con la Cimolai abbiamo fatto diversi lavori in Italia e all'estero: i tre ponti di Reggio Emilia, la copertura dello

stadio olimpico di Atene, un ponte autostradale attualmente in costruzione in Texas a Dallas e un ponte a Gerusalemme. Tutte opere impegnative e importanti».

- Pensa che un simbolo architettonico forte, come un ponte da lei firmato, possa bastare per il lancio nel circuito turistico di una città della Calabria?

«Certamente non basta. Benché bello, il ponte non potrà essere un'attrattiva turistica, giacché, come dicevo, si tratta di un'opera essenzialmente funzionale che avrà un significato soprattutto per il tessuto connettivo della città. Il vero potenziale turistico di Cosenza è costituito semmai dalla sua posizione geografica, dalla sua orografia così particolare e dal suo patrimonio culturale e

monumentale. Penso agli antichi palazzi, al vecchio teatro, alle chiese e in particolare ai tanti angoli pittoreschi, ai vicoli romantici. E credo che investire nel restauro e nel recupero di questo straordinario patrimonio potrà sicuramente aiutare la città a diventare un'attrazione internazionale».

- E' più tornato a Cosenza anche in veste non professionale?

«Sono venuto varie volte, ma solo per il ponte. Questo non significa che Cosenza non meriti una visita. E comunque, quando il ponte sarà avviato io e i miei collaboratori verremo spesso a seguire i lavori. E con molto piacere».

E se Venezia lo ha contestato, vedremo invece Cosenza che accoglierà gli riserverà.