

IVG

Il degrado dei viadotti sulla A6 Savona-Torino, il reportage in alcune foto esclusive

di **Kevin Campora Costa**

13 Settembre 2018 - 17:00



** L'autore dell'articolo, Kevin, è il primo dei giovanissimi collaboratori di IVG/young ad essersi meritato "sul campo" una promozione. Da oggi, quindi, inizierà il suo percorso in IVG per prendere il tesserino da giornalista e un giorno, se sarà bravo e fortunato, fare*

questo mestiere. Noi della redazione glielo auguriamo di cuore. Questo è il suo primo articolo.

Savona. Il crollo del ponte Morandi di Genova ha riaperto le polemiche sullo stato di manutenzione dei viadotti dell'autostrada A6, quella che collega Savona con Torino. Inaugurata nel 1960, l'arteria autostradale rappresenta il principale collegamento tra Liguria e basso Piemonte ed è percorsa ogni anno da centinaia di migliaia di auto, camion e mezzi pesanti appartenenti alle più svariate categorie.

Ne abbiamo seguito il tragitto in direzione Torino, nel primo tratto "raddoppiato" costruito sul finire degli anni '70, per documentare lo stato di degrado dei viadotti: ecco cosa abbiamo scoperto.

CADIBONA - Parcheggiata l'auto nei pressi di Cadibona, si imbecca una strada forestale sterrata che vi invitiamo a non percorrere in auto se non con mezzi adeguati. Percorsi circa seicento metri, si giunge nei pressi del primo viadotto del nostro speciale, il viadotto **Frecci**. Qui si notano alcuni segni di degrado, ma la situazione appare comunque accettabile. L'azione dell'acqua, che si infila tra le giunzioni del manto stradale, ha fatto arrugginire i ferri dei piloni che, aumentando il loro volume, hanno causato il distacco dello strato superiore di calcestruzzo, detto, in gergo tecnico, **copriferri**.

A causa della **carbonatazione** gli strati più esterni del calcestruzzo modificano le loro proprietà chimiche, facendo sì che gli agenti corrosivi raggiungano il ferro dell'armatura, portandolo ad arrugginire rapidamente. E' a questo punto che il ferro, aumentato di volume a causa della ruggine, spinge verso l'esterno il calcestruzzo causandone il distacco dal resto del fabbricato.

Per quanto le condizioni del viadotto Frecci possano considerarsi soddisfacenti, un intervento eccessivamente tardivo di manutenzione potrebbe determinare il distacco di altre porzioni di copriferri, facendo lievitare in maniera esponenziale i costi dell'intervento stesso. La velocità con la quale il calcestruzzo si degrada, infatti, aumenta esponenzialmente in assenza dei copriferri (e con essa aumentano anche i costi per riparare i danni).

VIADOTTO FUNIVIA - Altri cinquecento metri e si raggiunge il secondo viadotto, una curiosa opera di ingegneria che permette all'autostrada e alla funivia del carbone di condividere il medesimo spazio per qualche decina di metri. E' il **viadotto Funivie**, costruito nel corso degli anni '50.

I piloni del ponte non sorreggono esclusivamente il manto stradale, ma anche uno spesso strato di calcestruzzo armato che copre l'autostrada a mo' di galleria, evitando che un eventuale guasto alle funivie possa danneggiare l'autostrada stessa e i mezzi che la percorrono.

Qui lo stato di degrado è a tratti sconcertante. Gran parte dei copriferri sono già distaccati dalla struttura e lasciano esposta l'armatura del calcestruzzo armato. I piloni richiedono interventi di manutenzione, così come gli impalcati sui quali scorre la strada, palesemente corrosi e danneggiati dal tempo e dagli agenti atmosferici.

L'impressione è che gli ultimi interventi risalgano a oltre un decennio fa, considerando lo stato di evidente degrado del calcestruzzo. Oggi l'intera struttura del viadotto necessita di interventi di riqualificazione, non solo costosi, ma anche complessi da eseguire, data la

natura del territorio e l'assenza di sentieri o strade che raggiungano e colleghino le basi dei sostegni.

VIADOTTO FONTANAZZE - Non è stato semplicissimo raggiungere il **viadotto Fontanazze**. Dalla strada forestale si stacca un sentiero di servizio (probabilmente tracciato da Autostrade) che si perde gradualmente tra arbusti ed erbacce. Con non poca fatica si raggiunge una radura, dove sorgono due dei numerosi piloni della struttura, entrambi in condizioni di palese degrado. Ne è prova il terreno cosparso di calcinacci, tanto da nascondere il suolo sottostante, soprattutto intorno al corpo del pilone. Sono porzioni di copriferri che, distaccandosi dal pilone stesso e dall'impalcato, precipitano a terra.

Osservando il pilone, è facile notare come l'acqua abbia ormai corrosivo le barre in acciaio degli strati esterni dell'armatura, tanto da farle assomigliare a pezzi di legno marcio che si sfaldano con la sola forza di un dito. La quasi totalità dell'armatura è esposta agli agenti atmosferici e le poche parti di copriferri rimaste ancorate al pilone resistono precariamente tra crepe e scie di ruggine che colorano il calcestruzzo. Tracce di degrado si notano anche sull'impalcato del piano stradale, dalle cui giunzioni l'acqua gocciola incessantemente (nei punti più esposti i copriferri hanno già iniziato a distaccarsi) e che rivela, tra l'altro, la presenza di alcune crepe.

VIA DA CADIBONA IN DIREZIONE FERRANIA - Oggetto di numerose segnalazioni, il **viadotto Ferrania** è stato recentemente restaurato nel tratto che sovrasta la strada diretta agli stabilimenti industriali. Tuttavia, è sufficiente seguire il viadotto per poche centinaia di metri per trovarsi di fronte a una struttura pesantemente degradata, a tratti addirittura coperta di muffe causate dalle infiltrazioni d'acqua e da anni di incuria.

Il distacco dei copriferri, come negli altri viadotti presi in esame, riguarda l'intera struttura, oltre che enormi sezioni dell'impalcato. L'acqua gocciola copiosamente dalle giunzioni di quest'ultimo, corrodendo il calcestruzzo e l'armatura in ferro.

Abbiamo poi l'opportunità di chiacchierare per qualche minuto con un camionista del posto che, senza tanti giri di parole, ci spiega che "quando passo su quel ponte mi faccio il segno della croce, sono anni che nessuno lo tocca".

I lavori sul viadotto Ferrania sono iniziati proprio in questi giorni, ma sono decine quelli che versano in condizioni di avanzato degrado, con gli strati superiori del calcestruzzo palesemente compromessi dal processo di carbonatazione e da anni, forse decenni, di totale assenza di manutenzione ordinaria.

Tanti anche i viadotti sui quali effettuare verifiche al fine di pianificare al meglio i successivi interventi di manutenzione, sperando che i costi non superino quelli di demolizione e ricostruzione dell'intera struttura, come sempre più spesso accade quando si parla di opere realizzate tra gli anni '50 e '60.

CONCLUSIONI - *E' giusto precisare che il presente reportage circa lo stato di alcuni dei viadotti dell'A6 **non intende assolutamente creare alcun genere di allarmismo**. Per quanto almeno alla vista la manutenzione ordinaria appaia carente, **non abbiamo le competenze per valutare un eventuale grado di rischio delle singole strutture, operazione per la quale sono necessari studi specifici e una strumentazione adeguata.***

Si ringrazia per la collaborazione Sara Erriu

