

IVG

Gli altri 'ponti Morandi' dimenticati: tra sperimentazione, storia e manutenzioni urgenti

di Nicola Giordanella

16 Agosto 2020 - 15:33



Liguria. Se il **viadotto sul Polcevera**, era tra le opere più note e simboliche di **Riccardo Morandi**, sulla A10 continuano ad rimanere in servizio altri ponti progettati dall'ingegnere più discusso di questi anni, **altrettanto arditi dal punto di vista costruttivo e anche loro bisognosi di "cure" immediate.**

Stiamo parlando dei ponti ad arco costruiti sulla tratta tra **Albisola e Pra'**, la prima della A10 ad essere operativa, **terminata a fine anni 50**, e quindi **seconda tratta per anzianità della Liguria**, dopo la camionale, realizzata negli anni 30 e raddoppiata con la carreggiata nord solo ad inizio anni 60.

Una autostrada, **all'epoca a doppio senso di marcia**, costruita all'inizio di quel boom economico che trasformò il nostro paese, dotandolo di grandi strade e ferrovie, con **arditismi ingegneristici** mai visti in precedenza, che daranno il via a quella corsa tecnica e tecnologica che terminerà solo con i grandi viadotti degli anni 70. Anni, quelli della Albisola-Pra', dove si sperimentava con il calcestruzzo e l'acciaio, **superando limiti considerati allora impossibili, con soluzioni costruttive che ancora oggi fanno scuola e letteratura.** Ma che necessitano, **a quasi settant'anni dalla loro entrata in**

servizio, di una cura approfondita e costante, cosa che in questi anni, stando alle inchieste della magistratura, non sempre sembra essere stata così puntuale.



(Viadotto Lupara)

Dopo le prime opere in ambito civile, **Riccardo Morandi**, ad inizio degli anni cinquanta presenta i progetti per i viadotti di quello che diventerà il primo embrione della A10, **disegnando i caratteristici ponti ad arco in calcestruzzo**, soluzione costruttiva molto in voga in quegli anni, ma portando allo standard innovazioni e sperimentazioni tecniche e concettuali. **Nel 1951 viene approvato il tracciato dei 21 chilometri della Albissola-Pra', e partono immediatamente le gare per i lavori.**

Morandi partecipa con i suoi disegni, e fan man bassa di affidamenti grazie ad alcune innovazioni che diventeranno la cifra dei suoi ponti ad arco e che permetteranno **di saltare grandi distanze su le scoscese e irregolari gole delle piccole vallate che il tracciato attraversa**, squarciando l'isolamento millenario di paesi e territori.

Il ponte ad arco di Morandi è **più spesso perché costruito cavo**, in modo da alleggerirne la struttura e permettere **salti più lunghi**. Per costruire l'arco, infatti, veniva allestita un'impalcatura di tubi in legno, dove veniva posato l'arco, a sezioni continue in restringimento verso la parte sommitale. Una volta terminato, diventava portante, e caricato della sede stradale composta da travi sostenute **da puntoni che poggiano sull'arco, e che Morandi riduce massimamente e rastrema verso l'alto per conferire leggerezza a tutta la struttura.**

L'esempio massimo di questa sintesi è il monumentale **viadotto Lupara**, che permette di percorrere i suoi 225 metri di strada a circa una 40 di metri dall'omonimo torrente grazie **ad un arco con una luce di 120 metri. All'epoca fu il più grande del genere mai costruito**, e sarebbe stato superato solamente dal progetto dello stesso Morandi sul

Cerusa, a Voltri: circa 220 metri di luce per un unico lunghissimo arco ad superare la vallata. **Il progetto sul Cerusa, però, non convinse**, e fu battuto da quello attuale, costruito con due archi più stretti e in cemento pieno.

Ma oggi come sta il Lupara? Operativo dal **1957**, ha oltre sessant'anni di servizio, e necessita di interventi di manutenzione nel breve periodo. Dopo le ispezioni suppletive terminate nei mesi scorsi, dopo l'intervento del super ispettore del Mit Placido Migliorino, **il Lupara è finito tra i 116 viadotti liguri che dovranno essere sottoposti ad una manutenzione urgente entro due anni**. Una valutazione che corrisponderebbe ad un voto complessivo di 60, in crescita, e quindi peggioramento, **rispetto al 41 certificato da Aspi lo scorso settembre, cioè interventi necessari nel medio e lungo termine**.

Anche il viadotto **Arrestra**, a Cogoleto, fu progettato da **Morandi**, e vide una costruzione più tumultuosa: come si trova negli archi della **Dalmine-Innocenti**, il castello di impalcatura su quale sarebbe stato poi costruito l'arco, sarebbe stato necessario costruirlo due volte a causa di una tempesta che ne flagellò la prima struttura, salvata solamente dai rinforzi voluti dal Morandi stesso. **Sul letto del fiume ancora oggi sono visibili le basi in cemento su cui poggiavano i sei archi di ponteggi necessari per sostenere la struttura in fase di costruzione**. Oggi il viadotto è in buone condizioni di salute dopo un recente intervento di ripristino di alcune parti, e al momento non sono previsti altri interventi.



(foto: Viadotto Arrestra)

Caso differente per il **Vesima**, che salta per 200 metri la franosa valle sottostante: anche in questo caso, **il ponte ad arco che era stato valutato con un 30** (lavoro non previsti) ma che dopo le nuove ispezioni è finito nel calderone di quelli che necessitano interventi di manutenzione nel breve periodo, **con cantieri che dovrebbero partire già entro l'anno**.



(Nella foto a sinistra il Vesima direzione Genova progettato dal Morandi, a sinistra il raddoppio degli anni 60, oggi in direzione Savona)

Gli archivi ci riportano che oltre a questo più noti e sicuramente più voluminosi e impegnativi dal punto di vista ingegneristico, Riccardo Morandi ha firmato i progetti anche per i seguenti viadotti, sempre sulla A10: Egua, Rio Cucco, Rio Perno, Rio Piani, Rio Cantarena e rio Gasca.



(Foto del viadotto Egua dalla Ss1 Aurelia)

Sulla A10, quindi, nel tratto Albissola-Pra', in direzione Genova, sono ancora operativi una decina di "Ponti Morandi", e sebbene non siano strallati come il più tristemente noto "viadotto Polcevera", **rappresentano una pagina unica per la storia delle nostre infrastrutture**. Una storia che non è ancora finita, e che necessita di una nuova stagione di manutenzioni, che, si spera, **dovrebbe essere alle porte**.