

Dentro il Chiaravagna: viaggio nei cantieri per ridurre i rischi

di **Redazione**

06 Aprile 2017 - 17:02



Genova. Ponti ricostruiti con luce più ampia, alveo allargato di dieci metri e con fondo abbassato, nuovi argini, vasche di sedimentazione a monte e alla foce. Opere già realizzate e tante aree di cantiere dalla zona sotto il viadotto A10 alla foce del Chiaravagna per ridurre i rischi del torrente che insieme al Cantarena e al Molinassi ha messo in ginocchio Sestri Ponente, nella devastante e tragica alluvione del 4 ottobre 2010, in cui perse la vita l'operaio delle cave Paolo Marchini.

Gli interventi per il Chiaravagna sono finanziati con 33 milioni di euro da fondi del Comune di Genova che cura appalti e direzione lavori, della Regione Liguria, dell'Unione Europea e dal Patto per Genova stipulato fra Governo e Comune. La Città metropolitana ha inoltre finanziato la progettazione esecutiva per la sistemazione del rio Ruscarolo e cofinanziato il tratto di nuovo argine in sponda sinistra, collegato alla vasca di sedimentazione di monte realizzata per il Chiaravagna. Il programma Tabloid della Città metropolitana in un viaggio per immagini dentro i cantieri racconta gli interventi rendere più sicuro questo torrente. Il Chiaravagna è lungo pochi chilometri, ma soprattutto la parte a valle, nel cuore di Sestri Ponente, aveva moltissime e difficili criticità da risolvere.

“Anche l'urbanizzazione della zona è molto complessa - dice l'ingegner Stefano Pinasco, direttore delle opere idrauliche per il Comune di Genova - ed è stato necessario delocalizzare edifici, acquisire, espropriare appartamenti indennizzando i proprietari, ricollocare attività industriali e intervenire sotto le ferrovie senza interrompere il traffico dei treni.”

Adeguare il corso del Chiaravagna per contenerne le piene è quindi la prima, fondamentale, esigenza.

Per questo nel tratto davanti all'Ilva sulla sponda sinistra si lavora alle fondazioni del nuovo argine che allargherà di dieci metri verso levante il letto del torrente. Subito dopo il Chiaravagna, sotto l'area dell'ex stabilimento Piaggio, era incanalato in due fornici ai quali se ne sta per aggiungere un terzo, con appalto già aggiudicato, per mantenere l'ampliamento di dieci metri dell'alveo. Alla fine di questo tratto coperto il Chiaravagna arriva alla foce. Qui è stata realizzata una grande vasca di sedimentazione che connette il corso d'acqua con il canale, anch'esso ampliato, dei rii Negrone e Senza Nome. La vasca è profonda tre metri e lunga cento e ha lo scopo di trattenerne i materiali più fini trasportati dal torrente. La vasca di sedimentazione a monte, fra due briglie in pietra, vicino al viadotto autostradale, è stata invece costruita per trattenerne massi, tronchi e altri materiali, evitando che siano trascinati a valle dalle piene. Sotto i due fornici più vecchi dei ponti ferroviari il fondo dell'alveo sarà abbassato da RFI, come programmato, per portarlo alla quota del terzo fornice, realizzato una decina d'anni fa con segmenti spinti sotto la struttura da pistoni e poi uniti insieme. Continuando a seguire il Chiaravagna verso monte, si arriva alla sua confluenza con il Ruscurolo. Anche in questo tratto il vecchio argine sarà demolito e ricostruito dieci metri più a levante. Per realizzare un'ampia zona di congiunzione dei due torrenti è stata anche demolita una parte del civico 20 di via Giotto e ricostruito più lungo e con luce maggiore il ponte di via Manara, a valle del quale l'acqua scorrerà anche in un nuovo allargamento dell'alveo, sotto l'edificio del gruppo Leonardo che accoglie Selex e prima utilizzato da Elsag. Superato il nuovo ponte Manara e il cantiere per la demolizione e ricostruzione del ponte di via Giotto, oggi l'alveo è libero. Ma non era così sino a meno di tre anni fa. Perché qui c'era il palazzo diventato simbolo dell'alluvione di Sestri Ponente: via Giotto 15, espropriato con fondi regionali e completamente demolito.

Un altro cantiere è già programmato più a monte: l'adeguamento del ponte obliquo di via Chiaravagna, con eliminazione della pila centrale nel letto del torrente e l'allargamento dell'argine sulla spalla sinistra del ponte.

Al progetto esecutivo, ormai in conclusione, seguirà la gara d'appalto e i tecnici del Comune di Genova prevedono di completare i lavori al ponte obliquo nel 2019. Stessi tempi per l'abbassamento dell'alveo e il rafforzamento delle fondazioni degli argini di questi tratti più a monte, mentre entro quest'anno termineranno i lavori nella zona del ponte Manara e alla fine del 2018 gli allargamenti del Chiaravagna all'altezza delle aree Ilva ed ex Piaggio.