

Viadotto Coppetta, il grande malato dell'A7: "Cosa aspettavano a fare qualcosa?"

di **Nicola Giordanella**

12 Dicembre 2019 - 11:43



Genova. Con una valutazione del grado di ammaloramento schizzata le scorse settimane, a seguito di una nuova ispezione, **a quota 70 punti**, il viadotto **rio Coppetta** è il grande malato della A7, oggi "sotto i ferri", ma che per anni sembra essere stato abbandonato a se stesso.

Questa è sostanzialmente la conclusione a cui si potrebbe arrivare dopo la "visita" che abbiamo fatto sotto quest'opera, oggi interessata da alcuni cantieri, sotto, e da un restringimento di carreggiata, sopra, **che limita il flusso di traffico e quindi il carico sulla struttura stessa.**

"Il calcestruzzo in superficie è diventato gesso a seguito dell'esposizione all'atmosfera - ci spiega l'ingegnere che ci ha accompagnato in questo "sottoluogo" - **e quindi necessita di essere risanato, perchè è diventato particolarmente friabile.** Sulla testa dei piloni si vedono ampie parti di copriferro cadute, con l'armatura a vista, in balia degli elementi e in piena ossidazione".

Ma non solo: la cosa che ha fatto maggiormente preoccupare, e che è la causa di una valutazione così negativa, è la condizione dell'impalcato, **il cui fondo è ampiamente e diffusamente ammalorato.** Ed è infatti qui che si concentrano i lavori urgenti: gli operai stanno rimuovendo le parti pericolanti, per poi poter trattare in maniera conservativa il ferro emerso, e ricoprire.



Anche la spalla nord del viadotto presenta qualche perplessità: il terreno sotto la piastra che collega piloni a palificazione sotterranea è in parte scivolato via, portando alla luce la parte sommitale dei pali: “Pali che sono trivellati in profondità e **che quindi non hanno problemi di staticità per queste cose**, ma il fenomeno ci dice che il terreno è in evoluzione, che il calcestruzzo dei pali è in parte ora esposto, e che, soprattutto, **qua non ci ha messo le mani nessuno per molto tempo**”.

Sì perché la **manutenzione** e la **vigilanza** non dovrebbe riguardare solo l’opera, ma anche il terreno in cui l’opera è inserita, come la tragedia sfiorata sulla A6 dimostra: “Bisogna avere idea di dove è stato tirato su il ponte, e **conoscere il territorio** - spiega il nostro tecnico - in questa zona non ci sono particolari segni di possibili criticità, ma le nostre autostrade passano su terreni sempre più abbandonati”.

E poi, come spesso accade, i pilastri talvolta si trovano in posti “comodi”, come negli alvei dei piccoli rivi, dove era più facile costruire, ma maggiormente esposti agli elementi, **con una ratio che oggi non sarebbe più seguita**: “Il problema non sono le fondamenta delle pile, che sicuramente arrivano in profondità, ma quello che potrebbe scontrare i pilastri”. Come, infatti, è successo sull’A6, dove il fango di una frana ha spezzato la rastrematura della pila, portandosi via la carreggiata.

A pochi metri da noi l’altro viadotto Coppetta, quello della carreggiata sud, **sul tracciato della camionale degli anni 30**, con la sua struttura ad arco e il rivestimento in pietra, all’apparenza più solido: “**Ma non facciamoci ingannare**, bisognerebbe sapere come sta quello che c’è lì sotto - spiega - **in assoluto è meglio la tecnologia costruttiva moderna**, quello che serve è la **manutenzione ordinaria e continua**. A vedere questo viadotto (il rio Coppetta) è lecito chiedersi **cosa aspettassero a fare qualcosa**”.

Dopo lo shock del 14 agosto 2018, passati 13 mesi, si è “scoperto” che decine di altri viadotti devono essere sistemati, alcuni con urgenza. “Siamo in guerra” è stato detto recentemente sul tema, vero, ma contro noi stessi e un “sistema” che non riesce a gestire nell’ordinario un grande e prezioso **patrimonio pubblico**.

Le precisazioni di Autostrade per l’Italia.

La Direzione di Tronco di Genova Autostrade per l'Italia comunica che l'asseverazione dell'opera è stata fatta nell'agosto del 2019, da parte della società esterna specializzata Speri.

In generale, al ricevimento della segnalazione di un voto 70, la Direzione di Tronco applica in via cautelativa le misure compensative necessarie (es. restringimenti o chiusura di corsie; limitazioni di massa per i mezzi pesanti; limitazioni per i transiti eccezionali). Viene inoltre attivata da subito una ulteriore valutazione ingegneristica affidata ad un professionista terzo, che di norma si occupa anche della progettazione dell'intervento di ripristino. Ciò ancorché il voto 70 sia spesso riferito ad un solo elemento strutturale del ponte (es. una trave su un reticolo di più travi collaboranti tra loro).

Così si è proceduto per il Viadotto Coppetta, che è stato sottoposto a un intervento in somma urgenza sull'impalcato, con fine dei lavori prevista a dicembre 2019. Gli interventi sono di fatto terminati e il motivo per cui il viadotto aveva voto 70 è stato risolto. Si attendono solo le ultime verifiche per eliminare del tutto il cantiere, presumibilmente entro Natale.