

INAUGURAZIONE A DUE ANNI DAL COLLASSO DELLA STRUTTURA SUL MAGRA. ANCORA APERTO IL FASCICOLO SULLE CAUSE



Albiano, ricostruito il ponte del crollo annunciato

Il ponte di Albiano, tra Toscana e Liguria, realizzato da Fincantieri Infrastructure (Foto Cuffaro)

MENDUNI / PAGINA 12

Oggi l'inaugurazione ad Albiano dopo lo stress test con venti camion sulla carreggiata

La rinascita a 2 anni dal crollo, ecco il nuovo ponte sul Magra

LA STORIA

Marco Menduni

È il 9 aprile di due anni fa, manca un quarto d'ora alle dieci del mattino. C'è il silenzio del lockdown: le strade sono quasi deserte. Poi un boato cupo. È il ponte di Albiano che crolla: cede una campata e le altre quattro vengono giù, ognuna schianta la successiva. Sembra un assurdo gioco di carte. Sul fiume Magra si abbattano i 258 metri di carreggiata che lo scavalcano. Un furgone rosso rimane in equilibrio su un pilone, l'autista è ferito ma se la caverà. Ricorrenza di immagini e simboli. Come l'altro furgone, quello fermo a pochi metri dal baratro del ponte Morandi il 14 agosto 2018. Tra i due disastri un altro ponte è venuto giù, il 24 novembre

2019 sulla Savona-Torino.

Ora la macchina del tempo torna a correre verso il presente. Alle ultime ore. Venti autocarri da 40 tonnellate vengono sistemati sulle campate del nuovo ponte. È il test finale: consente ai collaudatori di verificare le strutture con i laserscanner.

Via libera. Tutto è pronto per l'inaugurazione di questa mattina ad Albiano, alle 10.30. Il taglio del nastro, il transito dei primi veicoli. Le due sponde stanno di nuovo per toccarsi. È un collegamento infrastrutturale indispensabile quello che viene ripristinato. Soprattutto per la Liguria, anche se l'opera è collocata in territorio toscano.

Tra l'inizio e la fine di questa vicenda ci sono stati quasi due anni di polemiche, di progetti rivisti, un'inchiesta giudiziaria che volge alla conclusione e la sensazione che, an-

che in questo caso, sia stato un disastro annunciato.

Agli atti dell'inchiesta è finita la fitta corrispondenza tra il Comune di Aulla e l'Anas tra l'agosto e il novembre 2019. Il sindaco Roberto Valettini aveva segnalato «per ben cinque volte» i problemi di stabilità. Fino ad arrivare alla grande crepa denunciata dai cittadini e dalle istituzioni il 3 novembre di quell'anno, dopo la grande tempesta che si era abbattuta sulla Lunigiana. I tecnici di Anas erano intervenuti: check, analisi, misurazioni. Il responso:



non c'è alcun problema per la tenuta strutturale.

Sono rimasti in otto a rispondere di crollo colposo e lesioni colpose.

È arrivato l'avviso di conclusione delle indagini preliminari, che prelude alla richiesta di rinvio a giudizio. Dicono i pm che non hanno vigilato a dovere, compiendo errori nella «diagnosi delle ragioni causa delle gravi e visibili lesioni strutturali del ponte che concorrevano a determinarne il crollo».

Infatti il ponte è crollato. Bloccando i collegamenti e determinando una sciagura per le imprese che gravitano sul territorio. Prima è stato stoppato il progetto di un ponte provvisorio.

In Italia c'è un rischio storico entrato nella percezione collettiva: quel che è provvisorio rischia di diventare defi-

nitivo. Poi c'è stata anche una polemica tra il presidente della Liguria Toti e quello della Toscana sull'individuazione di un commissario e sulla necessità di fare in fretta, molto più in fretta, visto che l'opera e la sua ricostruzione toccavano alla regione confinante. Così arriva il novembre 2020, quando il ministero nomina il responsabile "assetto rete" di **Anas Fulvio Maria Soccodato** nuovo commissario. I tempi si accorciano, nel marzo 2021 partono le attività di cantiere.

Ora c'è la soddisfazione per la conclusione dell'opera sul Magra. Anche in casa di Fincantieri Infrastrutture. Altro punto di contatto con la ricostruzione del Morandi: è l'azienda che ha realizzato le lamiera-chiglia disegnate da Renzo Piano per il nuovo viadotto sul Polcevera.

Alla guida è arrivato da pochi mesi un genovese: Claudio **Gemme**, ex presidente di **Anas**. Che va fiero dell'operazione e della rapidità di realizzazione: «Questo importante risultato è stato ottenuto anche grazie al cambio della metodologia costruttiva. Il progetto esecutivo prevedeva la messa in opera dell'impalcato dal basso mediante autogrù posizionate nell'alveo del fiume, mentre per la fase costruttiva è stato impiegato un varo in 4 macro-conci assemblati nelle aree di cantiere, trasportati e sollevati tramite carrelli elevatori multiasse».

La scelta decisiva: «Ha permesso di ridurre i tempi di varo eliminando i rischi collegati all'esecuzione dei lavori in alveo in un periodo stagionale sfavorevole». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La scheda

Tracciato

lievemente a monte dell'opera crollata, con 4 campate di luci

Lunghezza

le campate misurano rispettivamente 57 mt, 90 mt, 90 mt, 54 mt, per complessivi 291 metri

Peso

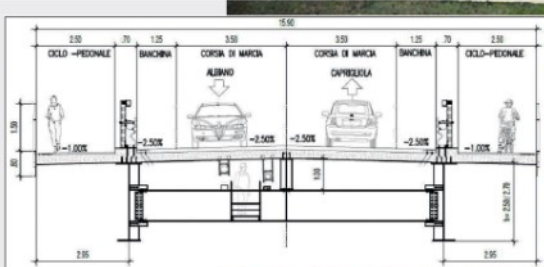
l'impalcato metallico pesa 1.500 tonnellate

Carreggiata

due corsie di larghezza di 3,50 metri con banchine di 1,25 metri

Servizi

due piste ciclopodali per una larghezza di 15,90 metri



Costruttore

Fincantieri Infrastrutture nello stabilimento di Valeggio sul Mincio (Verona)

Cantiere

la produzione in stabilimento si è conclusa il 22 dicembre 2021, in 55 giorni dall'approvazione del contratto

Montaggio

iniziato il 16 dicembre 2021, si è concluso il 24 febbraio 2022 con la saldatura dell'ultimo giunto in quota

L'EGO - HUB