
IL NUOVO VIADOTTO SUL POLCEVERA

Il nuovo viadotto sul Polcevera proposto dalla Integra ha l'obiettivo di mantenere forte il legame della città di Genova con una infrastruttura che ha rappresentato, per oltre 50 anni, non solo una via di comunicazione, ma una parte vibrante della città.

Anche dal punto di vista tecnico il nuovo viadotto non può non confrontarsi con l'opera preesistente a causa dei vincoli di un'autostrada che entra ed esce dalla valle del Polcevera, con gallerie che non potranno essere spostate e che quindi vincoleranno l'allineamento della nuova opera.

Anche demolendo completamente le elevazioni del viadotto esistente, restano le sue fondazioni, opere imponenti e letteralmente "radicate" nella valle. Se non si vuole continuare ad alterare l'assetto idrogeologico della valle del Polcevera, ma anzi ridurre l'impatto ambientale della nuova opera, è necessario riutilizzare tali fondazioni, opportunamente rinforzate. È una scelta obbligata che permette anche una forte riduzione dei tempi di esecuzione.

Vi è poi la componente emotiva legata alla memoria del tragico evento, dei tanti morti e di un'opera che, dal rappresentare il simbolo del rinascimento post-bellico Italiano, è oggi inevitabilmente caricata di una responsabilità grave.

Da queste considerazioni nasce la soluzione del nuovo viadotto con luci più o meno coincidenti a quelle del viadotto crollato. Questa scansione delle luci è anche quella che permette un più facile inserimento della nuova opera nel tessuto urbano esistente che non è composto solo di abitazioni, ma di una importante infrastrutturazione trasportistica con strade e ferrovie che servono la vibrante attività industriale e commerciale del porto e della riviera di ponente e non ultimo dall'alveo del fiume Polcevera.

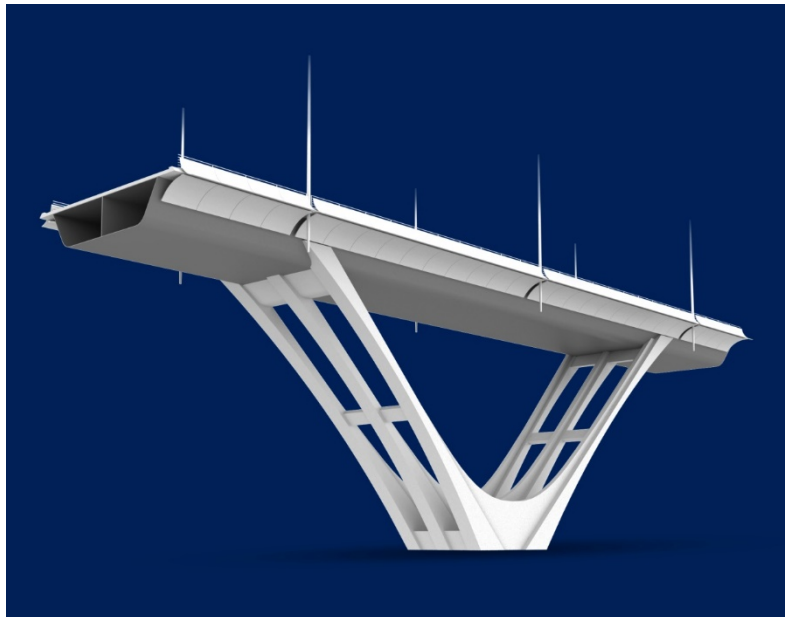
Considerazioni di opportunità emotiva hanno sconsigliato l'utilizzo di soluzioni portate da funi o strutture che si estendessero al di sopra della sede viaria (ponti sospesi, strallati o archi).



Le caratteristiche dell'intervento e le sue dimensioni, che ne proiettano l'impatto visivo alla scala del paesaggio, rendono evidente il fatto che la resa estetica non possa nascere da un'operazione di solo "maquillage" o di semplice sovrapposizione di elementi architettonici. L'architettura di un ponte è di fatto la sua struttura. Per questo motivo la ricerca progettuale è partita, più che mai in questo caso, dallo studio delle proporzioni degli elementi strutturali, dalle corrette gerarchie tra gli elementi portanti e quelli portati, dalla ricerca della naturale estetica che nasce dalla coerenza statica.

La necessità di superare grandi luci dà forma ai supporti che si aprono con un angolo che ne esalta le proporzioni. Questi cavalletti a "V", più ampi rispetto agli esistenti, rendono più snella e slanciata la forma delle gambe che li compongono. Pur sfruttando le stesse fondazioni dell'esistente, e mantenendo quindi le stesse luci nell'attacco a terra, con la loro ampiezza propongono una nuova proporzione delle campate rispetto all'altezza dal suolo dell'impalcato, dando un diverso ed interessante slancio orizzontale allo sviluppo dell'intero ponte.

I supporti sostengono ed abbracciano le grandi travi, arretrate rispetto al bordo della sede stradale per alleggerire l'impatto visivo. Il bordo è rivestito con elementi curvi che raccordano il profilo della sezione con lo spessore della trave. Sul fianco, altri pannelli curvi, fungono da deflettori per il vento a protezione della carreggiata. Il profilo disegnato in sezione dal dialogo formale di questi due elementi di rivestimento, definisce, con l'aiuto della luce naturalmente riflessa, il bordo dell'impalcato rendendolo visivamente più snello. La trave, trattata cromaticamente con un colore neutro e più scuro, è messa in ombra sia dalla luce del profilo riflettente dell'impalcato, che "dall'abbraccio" delle gambe di supporto, portandosi, nella gerarchia visiva, in secondo piano.



Per le campate di accesso lato Savona sono state proposte **due soluzioni alternative** che sarebbe doveroso sottoporle al giudizio dei cittadini.

La **prima soluzione** è quella richiesta dal bando, ovvero la realizzazione di un'opera integralmente nuova con una piattaforma di 10 metri più larga dell'attuale, si passerebbe infatti dai 18 ai 28 metri circa. Questa soluzione richiede ovviamente la demolizione di tutto il viadotto esistente, anche delle campate di accesso lato Savona. A fronte di un'opera nuova e con piattaforma più ampia si hanno maggiori oneri ed un impatto ambientale sicuramente molto più elevato oltre che di tempi di realizzazione più lunghi.

Per questa prima soluzione si realizzerebbe un viadotto di accesso lato Savona con la stessa o simile scansione degli appoggi, quindi luci di poco superiori ai 70 metri circa ed un impalcato continuo a struttura mista che su queste luci è ottimale.

La **seconda soluzione** prevede invece il riutilizzo, previo bonifica e rinforzo, delle belle campate di accesso lato Savona. Questa soluzione è ovviamente più economica e riduce notevolmente i tempi di costruzione oltre ad abbattere drasticamente l'impatto ambientale sulla valle.

La bonifica ed il rinforzo del viadotto esistente permetterebbe di ottenere una struttura con una sicurezza e degli standard adeguati alla nuova normativa, ma una piattaforma che resterebbe sostanzialmente quella attuale, quindi più stretta di quanto richiesto dal bando ovvero con una larghezza pari a quella dell'autostrada esistente.

Questa soluzione merita di essere valutata con attenzione perché è molto competitiva, permette il recupero di una parte del progetto Morandi e lascia sempre aperta la possibilità di eventuali raddoppi dell'attraversamento del Polcevera quando saranno disponibili le ingenti risorse necessarie ad un upgrade definitivo di tutto il tratto autostradale di attraversamento della città di Genova.

Rappresenterebbe inoltre una memoria per la città, senza cancellare ciò che ha rappresentato un elemento di orgoglio per l'Ingegneria Italiana, rovinato dal declino di una società che non è stata in grado di mantenere in esercizio pezzi importanti della storia del progresso italiano.