



Il viadotto Italia

di Gianfranco Oliva



Era l'Agosto del 1972 quando Raffaele Perrone e il sottoscritto, all'epoca entrambi studenti della facoltà d'Ingegneria (lui a Torino, io a Roma), cercammo di intrufolarci nel cantiere del viadotto Italia, completo nelle opere strutturali, ma privo di pavimentazione, guard-rail, recinzioni di sicurezza ecc.

Uno zelante guardiano, alla nostra richiesta di poter visitare le molteplici opere che lo costituivano, molto gentilmente ma con fermezza, ci impedì l'ingresso.

Ovviamente, una volta che lui scomparve in una delle tante baracche che costituivano gli uffici, con molta disinvoltura, iniziammo a scorazzare sull'impalcato (1.161 m), per la cronaca, posto a 259 m circa dal greto del fiume Lao.

Sfrontatezza e incoscienza di due (allora) più che adolescenti.

Ci avvicinammo a circa un metro e mezzo dal bordo, senza superare quella distanza in quanto la sensazione del vuoto era impressionante.

Quindi, con naturalezza, così come eravamo entrati, uscimmo dal cantiere dell'impalcato per trasferirci allo spiccatto delle due pile centrali poste sui bordi della gola nella quale scorre il fiume.

Era ancora in esercizio, nei pressi dell'imbocco nord del viadotto, la passerella di servizio (in seguito dismessa) realizzata fra i due versanti e costituita da una struttura sospesa; di essa, sono riportate le foto 1 e 2 scattate in quell'occasione.

Anche da lì, la visione verso il basso non era rassicurante.



Foto 1



Foto 2

Il viadotto era attesissimo a Mormanno (e oltre), in quanto la sua messa in servizio avrebbe drasticamente ridimensionato le distanze ed i tempi di percorrenza per chi proveniva da nord e proseguiva oltre Mormanno, fino a Reggio Calabria.

L'opera venne assegnata, a mezzo appalto concorso, all'Impresa Lodigiani di Milano.

Progettisti di essa furono i proff. Carlo Cestelli Guidi, Fabrizio De Miranda e Pellegrino Gallo; tutti nomi che hanno contribuito alla evoluzione ed alla crescita dell'ingegneria strutturale italiana.

Consulente in fase costruttiva il prof. Riccardo Morandi, sicuramente il più prestigioso progettista italiano a livello



Foto 3

internazionale di ponti e strutture in generale; suo il progetto, fra le infinite opere da lui realizzate in Italia e all'estero, del viadotto Fiumarella a Catanzaro (Foto 3).



Foto 4

Il Viadotto Italia, fino al 2004, con i suoi 259 m, come si è precedentemente puntualizzato, è stato il più alto d'Europa, superato dal più recente Viaduc de Milau in Francia che collega le città di Clermont-Ferrand e Béziers (nella regione meridionale dei Midi-Pyrénées) con i suoi 268 m dal greto del fiume Tarn (Foto 5) e i suoi 2.460 m di lunghezza.



Foto 5

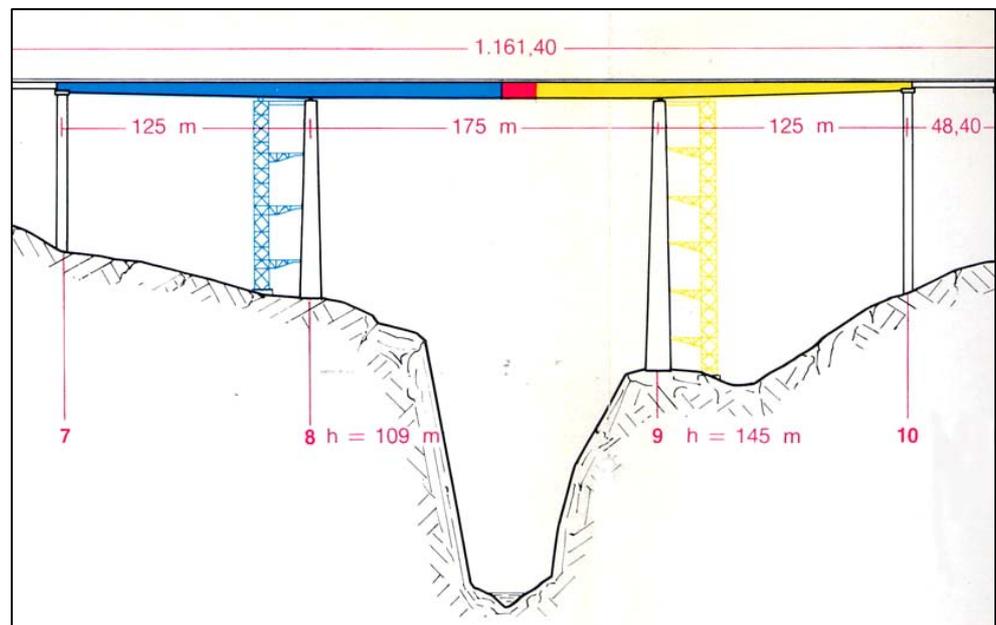
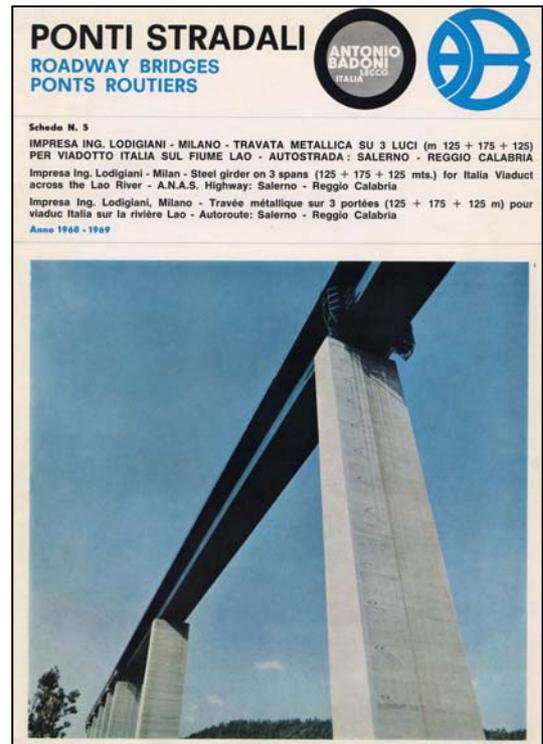
In ogni caso, il Viadotto Italia (Fig.4) ad oggi, rimane il quarto ponte (non sospeso) al mondo in altezza realizzato per viabilità ordinaria.

Si tenga anche conto dei circa trenta anni trascorsi fra la realizzazione delle due strutture, delle due diverse tecniche costruttive e delle entità degli investimenti previsti nei due casi.

Ho ripreso da una vecchia pubblicazione della Soc. Antonio Badoni di Lecco, una delle più prestigiose imprese metalmeccaniche specializzata nella costruzione di carpenterie pesanti in acciaio, locomotive di manovra, ecc, che realizzò la parte centrale a tre luci del Viadotto Italia costituita da un impalcato metallico a cassone da 125 m + 175 m + 125 m, una serie di foto che mostrano il prosieguo delle fasi di montaggio dello stesso.

Montaggio che è iniziato nella primavera del 1968 ed è stato completato nella primavera di 1969, dopo che tutte le opere costituite dalle pile e dagli impalcati in cemento armato precompresso erano state ovviamente realizzate.

Di seguito il profilo longitudinale inerente le campate metalliche con indicate le fasi e i tempi di realizzazione.



■	1ª FASE - Stage - phase	} primavera - estate } Spring - Summer } printemps - été	} 1968
■	2ª FASE - Stage - phase		
■	3ª FASE - Stage - phase		
		} inverno } Winter } hiver	} 1968-69
		} primavera } Spring } printemps	} 1969

La costruzione dell'impalcato è iniziata dal tronco Nord (in blu sul profilo), è continuata con quello Sud (in giallo sul profilo) e completata dalla sutura centrale che ha reso solidali i due tronchi (in rosso sul profilo).



Foto 6



Foto 7



Foto 8



Foto 9

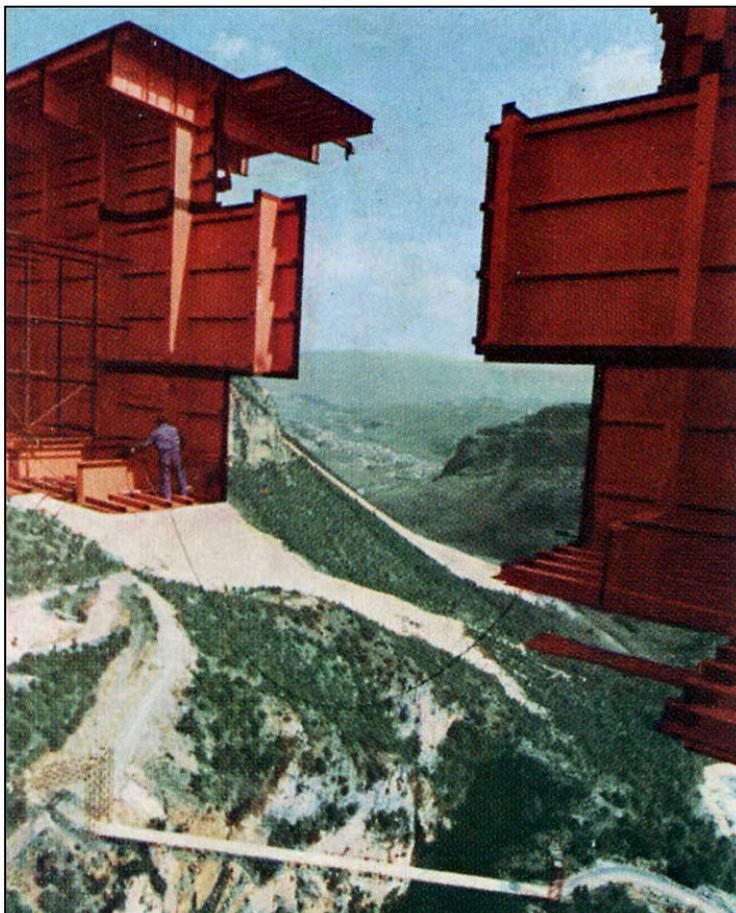


Foto 10

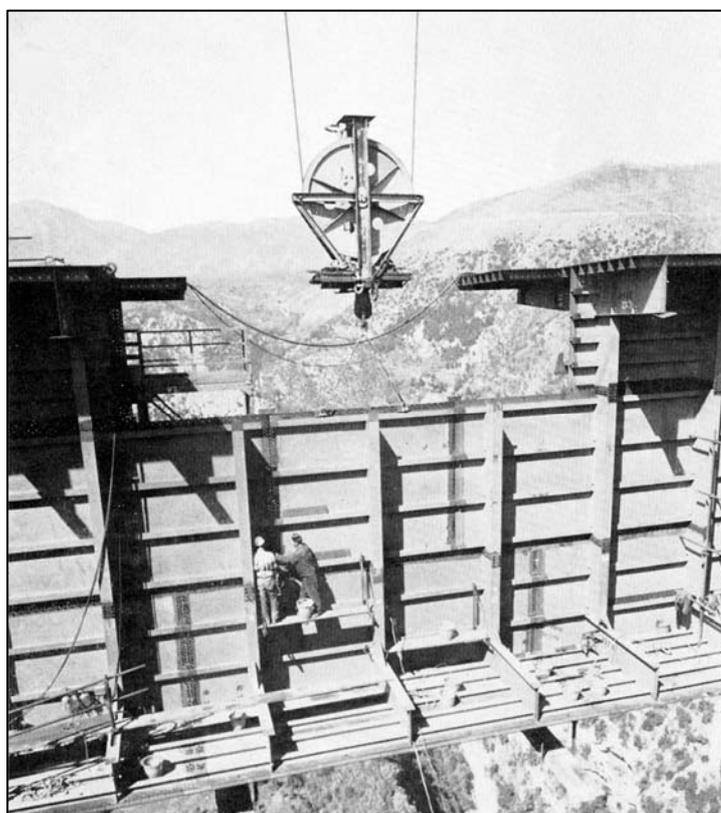


Foto 11

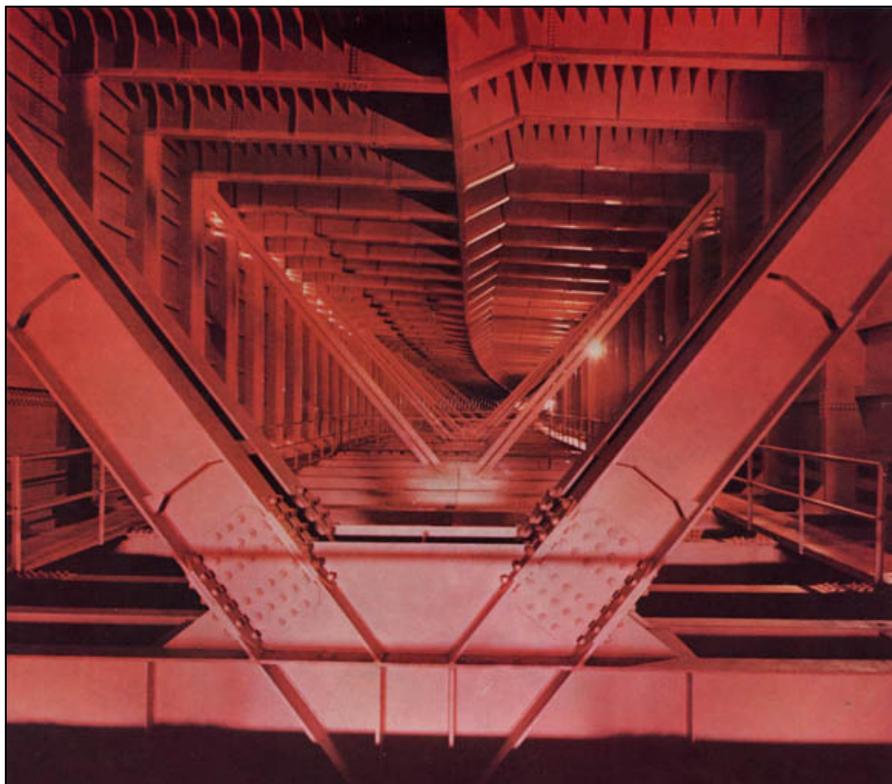


Foto 12

Le foto mostrano:

- dalla 6 alla 8, fasi di montaggio del tronco Nord;
- la 9 una fase di montaggio del tronco Sud;
- la 10 i due tronchi ormai adiacenti;
- la 11 l'inizio della sutura fra i due tronchi;
- la 12 l'interno dell'impalcato.

Sia nella foto 7 che nella 10 si rileva la passerella di servizio già indicata nelle foto 1 e 2.

Transitare su un'opera di tale portata, il che vuol dire, alla velocità di 80 km/h percorrerla in circa 50 secondi, non permette assolutamente di percepire e valutare l'entità del lavoro, dal progetto alla esecuzione, che è stato necessario spendere per realizzarla.

Per un confronto congruente, tra Lauria sud e Campotenese, la distanza chilometrica risultò ridotta dai 42.6 km della SS19 ai 28.9 km della Salerno-Reggio Calabria, considerando una velocità media di 40 km/h sulla statale contro i 100 km/h circa sull'autostrada.

In questa tratta rimasero isolati, a riguardo del transito degli autoveicoli, Castelluccio Inferiore e Mormanno.

E da allora, non si verificarono più eventi come quello, ad esempio agli inizi degli anni '60 a cui assistetti, quando a tarda ora da una appariscente automobile americana scesero un signore ed una sua accompagnatrice: si trattava di Perez Prado, il famoso musicista.

O meglio, agli inizi degli anni '50 quando per far riparare un pneumatico, si fermarono in via S. Biase e furono fotografati contornati da una folla plaudente, Raf Vallone e sua moglie Elena Varzi.

La foto è un cimelio abbastanza fatiscente, ma quanti visi si possono riconoscere e quanto entusiasmo.



Foto 13

La realizzazione dell'autostrada SA-RC per all'incirca un decennio movimentò le realtà dei piccoli centri adiacenti al suo tracciato: fornitura di personale (tecnici, carpentieri, minatori ecc); fornitura di materiale; fornitura di servizi di ristorazione, abitazioni per il personale che proveniva da fuori.

E avrebbe dovuto rappresentare il veicolo attraverso il quale la tanto agognata fame di lavoro del mezzogiorno poteva finalmente essere saziata, l'infrastruttura che permetteva finalmente di poter raggiungere in tempi industrialmente accettabili quelle zone che faticavano a scrollarsi di dosso l'isolamento secolare.

Non è stato così: a circa quaranta anni dal suo completamento, i poli industriali che avrebbero dovuto nascere lungo questa dorsale o sono rimasti semplici miti o, alcuni, cattedrali nel deserto.

Ed anche al Viadotto Italia fino ad oggi è rimasta l'unica funzione di rendere più agevole, anche a quelli come me, il trasferimento in quei luoghi nei periodi estivo e natalizio, durante i quali la densità di flusso sulla SA-RC si avvicina a quella delle più importanti arterie autostradali italiane, per poi ricadere nella ordinarietà di un traffico locale incrementato da un traffico merci di lungo percorso che dovrebbe essere dieci volte tanto.

Ed oggi neppure questo in quanto il *maquillage* a cui è sottoposta ormai da anni la SA-RC (la durata del suo adeguamento ha già superato

il tempo necessario alla sua costruzione) è diventato una storia infinita che attualmente allunga considerevolmente i tempi di percorrenza.

All'incirca dieci anni dopo quella visita corsara al cantiere del Viadotto Italia, ritornai sul luogo, munito anche questa volta di fotocamera per immortalare l'opera con una inquadratura che pensavo da tempo di realizzare: il viadotto immerso nella nebbia che puntualmente avvolge Laino Borgo e tutta la valle del Lao; era il 31 Dicembre del 1981 (Foto 14).



Foto 14

Le prossime foto (quando sarà e non per colpa mia) lo mostreranno più largo, con due corsie di emergenza in più, una in destra ed una in sinistra, che ci daranno ancora una volta l'illusione di una agognata rivalsa contro "il fermarsi della storia" così come giustificano (in perfetto politichese) la condizione meridionale i nostri ineffabili Soloni.

La storia non si è mai fermata e da parte nostra, non è mai passato il momento di innescare una sincera autocritica.

"Bah! Antonio continua a parlare di Roma, Francesco della cooperativa.

Eh! E Roma e la cooperativa sono diventati solo un momento pe' chiacchierà, pecchè qua si chiacchiera tanto, si chiacchiera, si chiacchiera!

Ecco qua"

Scena finale de "I Basillisci" di Lina Wertmuller", 1963.