

undefined

Autostrade, da Aspi 800 milioni per rigenerare l'Adriatica (A14)

Infrastrutture

Oltre 50 gallerie e 113 ponti da adeguare ai più recenti standard ingegneristici

Ora i lavori sono concentrati nel tratto più complesso: tra le Marche e l'Abruzzo

Marco Morino

Cinquant'anni dopo il suo completamento, Autostrade per l'Italia (Aspi) investe 800 milioni per ammodernare e rigenerare il tratto sud dell'autostrada Adriatica Bologna-Taranto (A14) e allungarne la vita utile per un altro mezzo secolo. Oltre 50 gallerie e 113 tra ponti e viadotti da adeguare ai più recenti standard ingegneristici e normativi. In questa fase, in particolare, i lavori si concentrano nel tratto più complesso che va da Porto Sant'Elpidio, nelle Marche, a Vasto, nella parte terminale dell'Abruzzo: 167 chilometri di linea d'asfalto.

Era la primavera del 1973 quando l'allora presidente della Repubblica, Giovanni Leone, inaugurava gli ultimi due tratti della A14: Ancona-Pescara e Vasto-Foggia, per un totale di 261 chilometri di autostrada. Con l'ultimazione dell'Adriatica, terminava il disegno delle principali dorsali di viaggio di cui il nostro Paese si era dotato, sull'onda del boom economico del secondo dopoguerra. La dorsale adriatica, con i suoi 50.196 transiti medi giornalieri, che arrivano anche a toccare punte di 75mila nel periodo di esodo estivo, resta un'infrastruttura imprescindibile della mobilità italiana, ma anche un'opera complessa, soprattutto nel tratto che, a partire dal sud delle Marche, attraversa tutto l'Abruzzo. Un susseguirsi, dovuto all'orografia del territorio, di gallerie e viadotti, oggi oggetto di un imponente piano di ammodernamento messo in campo da Autostrade per l'Italia, il principale gestore autostradale del Paese: ad Aspi fa capo circa il 50% della rete nazionale a pedaggio (oltre 3mila chilometri).

Il piano gallerie in A14 è stato avviato da Aspi a partire dal 2020 in due fasi. La prima, conclusa nel 2021,



Ieri e oggi. Due immagini simbolo dell'autostrada Adriatica Bologna-Taranto (A14): a sinistra, i lavori di costruzione della tratta emiliana (giugno 1967); a destra: opere di consolidamento geotecnico sotto il viadotto Cerrano, nel tratto abruzzese della A14



ha riguardato il rifacimento e l'ammodernamento delle dotazioni tecnologiche presenti nei tunnel. La seconda fase del piano, attualmente in corso, è giunta al 95% di avanzamento. Il completamento di tutte le attività, garantisce Aspi, è previsto entro il 2023 o comunque in largo anticipo rispetto ai tempi stabiliti

dalla normativa (fine 2025).

In molti casi, viene progettato ed effettuato il completo rifacimento della calotta del tunnel, che prevede anche la predisposizione di un nuovo sistema di impermeabilizzazione, di cui le gallerie del tratto non erano dotate prima degli interventi di Aspi, come è tipico di tutti i tunnel costruiti prima degli anni 80. Attualmente, uno degli interventi più imponenti è in corso nella galleria Colle Marino Nord, compresa tra gli svincoli di Atri Pineto e Roseto degli Abruzzi (Teramo). A oggi, sul tratto della A14 tra Porto Sant'Elpidio e Pescara Sud, sono state ammodernate 15 gallerie, per uno sviluppo complessivo di circa 11 chilometri.

Capitolo viadotti. In questa fase, i viadotti del tratto sud della A14 sono interessati principalmente da interventi di riqualifica delle barriere laterali di sicurezza, che prevedono la totale sostituzione delle esistenti con dispositivi di ultima generazione. Particolarmente significativo è il pia-

no che Aspi sta portando avanti sul viadotto Cerrano (Teramo) dove sono state avviate tre tipologie di interventi: sostituzione delle barriere laterali, adeguamento sismico e consolidamento geotecnico. Anni fa, questo viadotto era finito nel mirino della Procura di Teramo per un presunto spostamento di 7 centimetri nei piloni. Aspi chiarì subito «che questo dato non si riferisce alle pile, ma allo spostamento massimo del terreno nei pressi della pila 1 registrato dalla strumentazione nell'arco di 3 anni (2016-2018). Tale valore non si riferisce dunque alle pile del viadotto, che non hanno mai raggiunto movimenti attenzionabili nel periodo considerato». Oggi, lungo il viadotto del Cerrano, che non è mai stato chiuso al traffico, Aspi ha previsto, oltre ad attività di consolidamento dell'infrastruttura, anche l'installazione di un sistema di monitoraggio permanente e la realizzazione di sistemi di drenaggio costituiti da trincee e pozzi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

TAGLIO DEL NASTRO



Anno 1973

Il Capo dello Stato, Giovanni Leone (Dc), inaugura le ultime tratte dell'autostrada A14