

Note sul viadotto del vallone Angiemo

Amedeo Tornambé (tornambe@oa-teramo.inaf.it)

Sommario: Viene di seguito riportato un excursus storico con relative note tecniche di una tra le più interessanti opere d'arte della linea Tirrenica Sud nel tratto Ascea-S. Mauro la Bruca.

Il viadotto sul vallone Angiemo, di cui oggi restano sole le pile in muratura (fig. 1), sorge alcune centinaia di metri a sud dell'originaria stazione di Pisciotta e presenta alcune particolarità.



Fig. 1 – Pile in muratura dell'ex-viadotto in ferro ad arco superiore rovescio di 70 m sul vallone Angiemo.

Come altri tratti di linea adiacenti, anche il vallone Angiemo fu interessato da un rilevante movimento franoso, che ha determinato più interventi successivi di modifica del tracciato ferroviario.

Il primitivo viadotto sul vallone Angiemo, risalente al 1890 circa e di cui oggi non restano tracce, fu realizzato in ferro a tre travate con lunghezze rispettive di 29,70, 37,80 e 29,70

metri. Si trattava di travate relativamente deboli (come del resto tutte le travate originarie della Tirrenica Sud) che mal sopportavano l'aumento di carico assiale determinato dalle nuove locomotive delle neonate FS, per cui le macchine dei gruppi 680/685 e 730/740 erano assolutamente inadatte alla linea.

Per questo motivo quando il peso trainato aumentò fortemente, nel primo decennio del 900', si dovette ricorrere dapprima alla dispendiosissima doppia trazione con locomotive dei gruppi 600 (ex 380 RA) e 625 e poi alla progettazione di una specifica locomotiva con caratteristiche atte proprio a questa linea: la gruppo 745. Questa macchina venne costruita in 70 unità dal 1913 al 1923 da Breda ed Ansaldo, tutte inizialmente assegnate ai depositi della tirrenica sud.

Per tali motivi, e per l'inserimento della tirrenica sud nel programma di elettrificazione a corrente continua per il quadriennio 1933-37, fu deciso un radicale programma di revisione delle opere d'arte in ferro dell'intera linea Battipaglia-Reggio Calabria (366 travate in tutto di cui ben 99 con luce superiore a 15 mt.). Molti viadotti originariamente in ferro vennero sostituiti con opere in muratura (es. il Santa Caterina, il Mingardo, il Lambro, il Bussento etc.).

Il viadotto sul vallone Angiemo fu uno degli ultimi a subire la risistemazione. In aggiunta ai problemi già citati, questo viadotto presentava anche il problema dell'instabilità dei terreni su cui fondavano pile e spalle (aveva subito un distacco di 47 cm dalla spalla lato Reggio Calabria nel 1910, estesosi a 59 cm nel 1918 con conseguenti lavori di risistemazione degli appoggi e di rinforzi vari).

Sta di fatto che la costruzione dei piedritti del nuovo viadotto in ferro ad arco superiore rovescio, realizzato a campata unica di 70 mt. (più 2 campate minori di accesso) avvenne non senza difficoltà. L'obiettivo era quello di fondare le pile su roccia stabile, cosa che non era stata fatta nel caso del ponte precedente, come mostrato da pozzi di ispezione realizzati nel 1910 e nel 1926-28. Alla fine, e dopo varie e notevoli vicissitudini, il piedritto lato Reggio risultò profondo ben 41 m, si estendeva, cioè, addirittura fino a 3 metri al di sotto il livello del mare. La struttura delle fondamenta è costituita da calcestruzzo armato con rotaie nella parte inferiore, da quota 21 m. s.l.m. in giù, da cassoni in cemento armato nella parte superiore ed infine da muratura ordinaria nella parte fuori terra. Insomma una struttura praticamente indistruttibile. I lavori ebbero inizio il 13 maggio 1930 e si conclusero nel 1934 con una insolita ed interessante procedura di varo della campata in ferro.

In particolare, la nuova campata di 70 metri è stata inizialmente montata al fianco delle vecchie facendo uso di pile provvisorie e subito abilitata al transito dei treni a piccola velocità tramite delle deviazioni del tracciato originario in prossimità degli imbocchi. Quindi le vecchie travate venivano smontate e le vecchie pile e spalle demolite. Furono quindi costruite le nuove spalle e due nuove travate di accesso ai due estremi. Infine, durante un intervallo prolungato di transito dei treni la nuova travata fu velocemente varata sulle nuove pile ed immediatamente connessa alle travate di accesso.

Oggi di questo secondo spettacolare (ed indistruttibile) viadotto in ferro, abbandonato dopo lo spostamento del tracciato ferroviario in terreni stabili più a monte grazie allo scavo di una nuova galleria, restano solo i piedritti in muratura (fig. 1), non perché l'opera è crollata ma in quanto le campate in ferro furono smontate verso la fine degli anni '60 dopo l'abbandono del vecchio tracciato a favore di quello attuale in galleria.