

**Infrastrutture autostradali e sicurezza - Strada dei Parchi: i viadotti sono sicuri, ecco la perizia consegnata al Ministero. Il test di una società specializzata certifica la resistenza dei piloni. Viaggio tra Bugnara e Bussi: cemento e dissuasori sotto la sede stradale**

PESCARA A vederli da sotto questi pilastri sembrano quasi sfondare il cielo plumbeo di metà ottobre, Come missili sparati verso l'infinito. Hanno tolto e continuano a togliere il sonno a una larga fetta di automobilisti che dopo il crollo del ponte Morandi a Genova, prigionieri della psicosi da crollo, vivono con ansia ogni passaggio sui viadotti autostradali di A24 e A25.

**VIADOTTI SICURI.** Eppure - la notizia è di poche ore fa - esiste un documento del ministero dei Trasporti che riporta l'esito di un monitoraggio su tutti i piloni dell'autostrada A24 e A25, Ebbene, come sottolineato dai tecnici, la tenuta dei piloni è rassicurante. La società Strada dei Parchi ha predisposto una serie di lavori che in un anno e mezzo prevedono la messa in sicurezza urgente delle pile dei viadotti.

**LE CONCLUSIONI DELLE ANALISI INVIATE AL MIT.** La frase decisiva è riportata a pagina 5 delle 7 complessive della consulenza specialistica: "Come si evince dai risultati, le verifiche a pressoflessione allo Stato Limite Ultimo (SLU) delle pile, benché effettuate con ipotesi altamente cautelative e mai riscontrate durante i sopralluoghi, sono tutte soddisfatte in condizione statica, per l'ipotesi di ammaloramento che prevede una riduzione della sezione di calcestruzzo e dell'area resistente delle barre di armatura perimetrali". Tradotto: Tradotto: i nuovi test dicono che sono sicuri.

**LA SFIDA DELL'ADEGUAMENTO SISMICO.** Nel giro di 10 anni - a partire dall'approvazione del Pef, piano economico finanziario da parte del Governo - si realizzerà la messa in sicurezza totale con l'adeguamento sismico di tutti i viadotti dell'autostrada. Il costo totale sarà 2 miliardi. Il piano finanziario che è stato proposto dal governo prevede, invece, 3,1 miliardi di euro per tutti i lavori, compresi quelli ordinari e nelle gallerie.

**I LAVORI.** In pagina riportiamo l'elenco dei viadotti ispezionati con il ministero dei Trasporti su cui sono stati eseguiti i controlli e le verifiche statiche sulla base delle normative del gennaio 2018. Quindi con sistemi di calcolo dei carichi che tengono conto non solo dell'usura dei viadotti ma anche dei carichi di esercizio di oggi (mezzi più moderni e grandi, velocità e frenate più performanti). Da considerare che sulla base delle precedenti norme la verifica dei carichi doveva avvenire sulla base delle norme dell'epoca di costruzione.

**IL VIADOTTO PALAZZO.** Dopo un lungo saliscendi tra Pratola e Bugnara, alle 11 arriviamo nel viadotto Palazzo, il più alto, quello del blitz del ministro Danilo Toninelli e delle Iene. Per intenderci è quello che imbocchiamo pochi chilometri dopo lo svincolo di Cocullo, diretti a Pescara, su una discesa lunga con un notevole dislivello. Qui è in corso la "scarnificazione del calcestruzzo, la ripulitura con idrodemolizione. A causa del sale che d'inverno viene gettato per evitare incidenti, il ferro va in ossidazione e fa staccare il calcestruzzo. Il pilone viene "scartavetrato", ripulito prima di realizzare tutto intorno una gabbia in ferro nuova che insieme al calcestruzzo restituirà al pilone una forza maggiore di quando venne costruito.

**IL CANTIERE DI BUSSI.** Ci spostiamo verso Pescara, usciamo nel casello Bussi-Popoli sull'A25 Imbocchiamo una stradina in terra e ci ritroviamo sotto il viadotto Rampa. È ora di pranzo, gli operai consumano rapidamente il pasto, ed è tutto un brulicare di tecnici. Ci accoglie il geometra Angelo Manzo, direttore operativo di Strada dei Parchi. È paziente e scandisce, con meticolosità, i dettagli tecnici dell'intervento, Insieme ad altri suoi colleghi, assistiamo al cosiddetto "pull off", una verifica della aderenza tra armatura in elevazione (i ferri che avvolgono i piloni) e la fondazione esistente. L'intervento serve a capire, attraverso una prova con un martinetto idraulico, la resistenza del calcestruzzo e della resina. La prova delle 12.45 certifica una tenuta pari a 10.050 chilonewton (l'unità di misura della forza)

rispetto ai 6.500 richiesti. Significa che il ferro di armatura in elevazione è incollato. Verifica riuscita, sorrisi soddisfatti e via con un'altra prova. Quello di Bussi è un cantiere pilota, dove verranno realizzati per primi lavori sia di rinforzo delle pile e delle spalle ma soprattutto l'adeguamento sismico. Quindi è qui che verranno collocati gli appoggi antisismici a cilindro e il viadotto verrà reso un unico blocco mobile come se fosse una corda, fissato alle estremità (spalle) che supporteranno e smorzeranno l'effetto di eventuali terremoti.

