

Toninelli sul viadotto: «Test necessari». «Fidarsi è bene, controllare è meglio». I tecnici: «Dati in linea con quelli attesi». Migliorino: Colledara servirà da modello

Un carico di quasi 245 tonnellate con enormi blocchi di cemento e sette camion carichi di sabbia e acqua per verificare la stabilità della struttura. Dal viadotto di Colle Castino, qualche chilometro prima dell'uscita di Colledara dell'A24 in direzione l'Aquila, parte la verifica voluta dal governo sulla rete autostradale nazionale.

GENOVA 2018. È passato un anno e mezzo dalla tragedia del crollo del ponte di Genova e ad assistere alla verifica avviata dai tecnici del ministero dei Trasporti e dell'università La Sapienza, affiancati da personale della società concessionaria Strada dei Parchi, c'è anche Danilo Toninelli. Il ministro è arrivato da Roma proprio perché il viadotto teramano, che tra l'altro rientra nell'inchiesta aperta dalla Procura sulle condizioni strutturali di quel tratto dell'A24, tratterà un modello di riferimento per i controlli di sicurezza su tutte le strutture simili che finiranno sotto la lente del ministeriale. È lo stesso Toninelli a chiarire il significato dell'operazione, ripresa anche con un drone, che ha preso il via dalle campate del ponte di Colle Castino.

MEGLIO CONTROLLARE. «Fidarsi è bene, ma controllare è meglio », spiega il rappresentante del governo, «il ministero si è sempre limitato a verificare le carte con i dati presentati dalle concessionarie, noi facciamo uscire gli ingegneri dagli uffici per accertare sul campo le condizioni di sicurezza delle infrastrutture ». Così i tecnici ministeriali, indossati caschetti protettivi e giacche fluorescenti, hanno iniziato a esaminare i dati raccolti tramite i sensori che registrano gli effetti statici e dinamici delle sollecitazioni prodotte da blocchi di cemento e camion utilizzati per la prova.

IL TEST. «Per la prima volta stiamo testando le condizioni di carico introdotte con la normativa del 2018», sottolinea il dirigente del ministero Placido Migliorino, «ma qui non si verifica nulla, si crea un modello da applicare a tutte le altre strutture che saranno prese in esame». Migliorino, però, su un risultato di dettaglio dell'indagine si sofferma comunque. «La deformabilità della struttura», fa notare, «è superiore a quella risultata dalle verifiche iniziali di progetto». C'è uno scostamento, insomma, tra il dato presentato a suo tempo dalla società concessionaria e quello appena registrato dai sensori. Per il resto, non emergono sorprese dalla verifica. «I dati sono in linea con quelli attesi», tiene a precisare Achille Paolone del dipartimento di ingegneria struttura e geotecnica dell'università La Sapienza, «se non fosse stato così, avremmo subito interrotto gli accertamenti».

TONNELLATE DI CEMENTO. Al centro del tratto autostradale chiuso al traffico spiccano le due colonne formate dai blocchi di cemento davanti e dietro alle quali sono allineati sei camion carichi, con un peso complessivo di 200 tonnellate, per i rilevamenti statici. Quelli dinamici sono affidati al passaggio a velocità costante di 30 chilometri orari di un altro camion che ha sul cassone due grandi contenitori pieni d'acqua, per un totale di 44 tonnellate. Il mezzo pesante passa su un piccolo dosso metallico che produce un sobbalzo da cui viene misurata la risposta del ponte alle vibrazioni. Oltre all'allarme scattato dopo la tragedia di Genova, su questa e altre strutture lungo l'A24 e l'A25 si sono addensati i timori innescati dallo sciame sismico a cavallo tra fine 2016 e inizio 2017. Anche per questo da qui sono partiti i controlli disposti dal governo. «Non è una questione di sfiducia nei confronti della concessionaria», conclude Toninelli, «ma lo Stato torna a fare i controlli nell'interesse della collettività e delle stesse società che gestiscono le autostrade ».