

Direzione Generale, 29/01/2019

NOTA STAMPA VIADOTTO PULETO SULLA E45

icone_comunicati_ponte

Con riferimento alle condizioni di sicurezza del viadotto “Puleto” sulla E45, emerse da alcune comunicazioni a stampa, Anas ritiene necessario rappresentare quanto segue.

Non risulta che, altri soggetti diversi da ANAS, precedentemente al sequestro, abbiano effettuato sul viadotto “Puleto” alcuna prova di significato ingegneristico, quali ad esempio prove sperimentali, distruttive o non distruttive, prelievi di campioni idonei da analizzare in laboratorio, saggi, misurazioni.

I rilievi fotografici realizzati con l'utilizzo di droni forniscono informazioni dello stato del degrado superficiale delle opere, ma devono essere necessariamente integrate da indagini e prove ingegneristiche su cui basare il calcolo strutturale o l'analisi tensionale dell'opera necessaria a determinare le condizioni di sicurezza strutturale del viadotto. Attività, questa, che Anas ha condotto fin dal 2010 attraverso una specifica campagna di indagini sulla qualità e la effettiva resistenza dei materiali in opera e sulla profondità del degrado dei calcestruzzi.

Da queste indagini non è risultata alcuna criticità per la sicurezza della circolazione e si è invece evidenziata l'opportunità di progettare, finanziare ed appaltare un intervento di risanamento del degrado superficiale e di adeguamento sismico del viadotto, per circa 2,5 milioni di euro di investimento complessivo, già consegnato lo scorso mese di dicembre all'impresa per l'inizio dei lavori.

Immediatamente dopo la notifica del provvedimento di sequestro, Anas ha inoltre prontamente elaborato, con il supporto della società S2R Seismic Risk Reduction, *spin off* dell'Università degli Studi di Firenze, un'ulteriore analisi tensionale rispettosa dell'ultima e più severa normativa tecnica del 2018 (pur non essendo ciò necessario poiché l'opera è realizzata in epoca precedente e deve rispondere a normative meno impegnative). Da tale verifica è stato riscontrato il soddisfacimento dei coefficienti di sicurezza a pieno carico (cioè con tutte le corsie di marcia transitabili anche dai mezzi pesanti) degli elementi strutturali quali pile, impalcato e appoggi (baggioli).

I suddetti calcoli di verifica strutturale sono stati effettuati proprio considerando il degrado del calcestruzzo, delle armature metalliche, ridotte rispetto a quelle di progetto, e della corrosione dei ferri di armatura del cemento armato.

Riguardo ai baggioli, va evidenziato che si tratta di elementi che hanno la funzione di trasferire il carico delle travi dell'impalcato alle pile sottostanti e, quindi, costituiscono l'appoggio delle travi sul sostegno inferiore. Nell'ambito delle indagini svolte è stato anche valutato il possibile cinematismo (cedimento, deformazione) che deriverebbe in caso di cedimento improvviso di uno dei baggioli. Questo evento comporterebbe una ridistribuzione dei carichi sugli altri appoggi con possibili lievi deformazioni del piano viabile in corrispondenza dei giunti per l'eventuale assestamento dell'impalcato e rischi contenuti per la circolazione essendo possibile intervenire prontamente con idonee misure trattandosi di situazioni puntuali e localizzate.

Da ultimo, tale analisi è ampiamente corroborata anche dal ‘comportamento’ dei numerosi viadotti colpiti

dal sisma 2016 (alcuni dei quali strutturalmente molto simili al Puleto e al Tevere IV) sui quali è stato possibile osservare i meccanismi di danneggiamento e i cinematismi conseguenti.

Anas è ampiamente disponibile a fornire ogni possibile contributo utile e necessario ed eventualmente anche ad un confronto tecnico.
