

Viadotto Gatto: prove di resistenza

Vittorio Cicalese

Iniziano pochi minuti dopo le 18, dopo aver ufficialmente chiuso il traffico nella parte inferiore del Viadotto Gatto, le attività della Istemi, società salernitana che dal 2008 lavora in ambito di diagnostica dei comparti di ingegneria ed ambiente, ed ha tra le sue attività quella di effettuare le prove di carico su strutture sopraelevate. Dopo aver effettuato le misurazioni del percorso ed in particolare delle varie campate di cui il Viadotto è composto, si è provveduto alla registrazione delle coordinate precisamente rilevate grazie ai GPS, per consentire la corrispondenza dei dati al millimetro in fase di elaborazione dei dati sulle attività svolte. Una volta contrassegnati i vari punti in cui il rilevatore ottico avrebbe poi dovuto posizionarsi per misurare i livelli di attività del percorso – da registrare sia in fase di scarico, ossia senza alcun peso posizionato sulle varie campate, sia in fase di carico con diversi “schieramenti” dei sei automezzi pesanti da 50 tonnellate lungo ogni campata – e valutare, in tempi brevi, la reale tenuta del percorso trafficato abitualmente da un gran numero di mezzi pesanti e civili. Poco dopo l’inizio delle attività, arrivano a seguire le varie operazioni (in ordine sparso) l’assessore comunale alla mobilità, Mimmo De Maio, l’assessore comunale all’ambiente, Angelo Caramanno, il sindaco di Salerno, Vincenzo Napoli, il Comandante della Polizia Municipale di Salerno, Elvira Cantarella – che ha seguito anche la vicenda legata ad alcune navi della Grimaldi che avrebbero dovuto percorrere il Viadotto già chiuso al traffico poiché aventi la necessità di imbarcarsi alle ore 22 – ed il geologo comunale con altro personale tecnico del Comune presente per seguire step by step le attività. La gara è stata indetta già a fine

2017, sintomo di un'attività pensata già prima dei tragici fatti di Genova.

L'intervista a Nicola Mesciuti e Carmine Napoli: «6 tir da 50 tonnellate è il carico stimato per la costruzione del viadotto»

Nicola Mesciuti e Carmine Napoli, due ingegneri dello staff della Istemi intervenuti tra ieri e questa mattina sul Viadotto Gatto per effettuare le prove di carico "stressando" il percorso con 6 tir da 50 tonnellate ciascuno, hanno risposto ad alcune domande sulle attività programmate.

Perché 6 tir da 50 tonnellate e perché sono state scelte alcune campate?

«Abbiamo scelto le campate che ritenevamo essere quelle più interessanti sotto il profilo delle sollecitazioni – risponde l'ing. Mesciuti – ad esempio, abbiamo scelto le prime tre, quelle dello svincolo di Vietri, perché sono quelle su cui in genere, visto lo stop dello svincolo, si crea quella stazionarietà dei carichi e quindi sono quelle che diventano le più sollecitate. Per quanto riguarda i carichi cioè dei 6 tir da 50 tonnellate l'uno, è relativo al fatto che abbiamo stimato che il carico per cui era progettato il viadotto Gatto era per l'appunto quello intorno ai 300 tonnellate per ogni campata».

Per quanto riguarda la selezione del carico, quale è stato il criterio per selezionare questo numero preciso di mezzi?

«Criterio logistico – replica l'ing. Napoli – perché le dimensioni dei mezzi e il loro carico con i famosi quattro assi nel mezzo distribuivano equamente il carico sulle campate ed entravano tra un appoggio e l'altro».

In che modo avviene effettivamente questo controllo?

«Andiamo ad individuare per una rendicontazione fissa con il

GPS i punti che bisognerà salvare. Il GPS serve anche a salvare quei punti nello spazio e a segnalarli dopo giorni. Questi punti vengono traggurdati successivamente da un livello ottico, uno strumento che è una sorta di proiettore davanti al quale è stata messa una stadia. Il livello ottico è uno strumento con delle ottiche particolari e con precisione, l'abbiamo anche tarato qualche giorno fa al centro Leica di Firenze per l'occasione. Per avere una certezza assoluta della misura e questo livello ottico traggurda l'Invar: è un materiale inestensibile, per cui dovrebbe garantire una stabilità della misura a prescindere dagli agenti esterni».

Per quanto riguarda eventuali criticità rilevate, quale sarebbe il passo successivo?

«A quel punto la palla passa al Comune. Noi dobbiamo segnalare nella nostra relazione conclusiva eventuali criticità o suggerimenti per rimuovere le criticità che poi ovviamente saranno oggetto di approfondimenti che toccherà fare all'ufficio tecnico comunale. Dipende dal tipo di criticità, chiaramente laddove ci dovesse essere un'evidenza di un manto consumato come stato di tappeto, lì lo si può segnalare tranquillamente. Dove c'è un avvallamento per qualche depressione anche quello lo si può segnalare subito. Diverso è invece per quelle criticità che hanno già messo in guardia qualche cittadino che sono quelle del consumo dei copri ferro. È un processo normale, anche nelle nostre case c'è, bisogna imparare noi cittadini che quando ci allarmiamo per la cosa pubblica ciò avviene anche per le nostre case. Ci sono edifici che hanno un problema di deterioramento del calcestruzzo e si vedono frequentemente i famosi ferri ossidati. Questo processo avviene anche nelle velette del Gatto che sono elementi non strutturali ma di finitura, non alcun valore strutturale per cui è chiaro che se si stacca un po' di calcestruzzo di questi elementi di finitura da 40 metri è un proiettile».

«Risultati tra 10 o 15 giorni»

«Prove già immaginate da tempo, pensate in periodo idoneo per evitare disturbi alla cittadinanza ed alle attività del Porto commerciale – commenta l'assessore alla mobilità del Comune di Salerno, Mimmo De Maio – tempo utile per elaborare i risultati, auspichiamo saranno favorevoli, entro 10 o 15 giorni dal termine dei rilievi e speriamo che non ci sia bisogno di mettere in campo azioni ulteriori dispositivi per la sicurezza». L'azione per la mobilità non si limita alle prove di carico ma interessa anche i due snodi della tangenziale attualmente oggetto di polemiche a causa del traffico causato dai lavori in corso, che termineranno a breve.



