

Continua l'impegno del Gruppo nell'ammodernamento della propria rete

Completato un nuovo step nella demolizione e ricostruzione del Viadotto Gravagna sulla A15 Parma – La Spezia: rimossi i 3 archi metallici in carreggiata Nord

I lavori, eseguiti dalla controllata ITINERA, hanno coinvolto oltre 60 persone e richiesto l'impiego di 400kg di esplosivo

Parma, 24 giugno 2024 - È stata completata con successo la scenografica demolizione tramite esplosivo **dei tre archi metallici** a sostegno degli impalcati della carreggiata Nord, già oggetto di parziali demolizioni, del **Viadotto Gravagna sulla A15 Parma – La Spezia**. L'attività, che si è svolta a partire dal 19 giugno e ha visto coinvolte oltre 60 persone sotto la regia di **ITINERA**, società responsabile dell'esecuzione dei lavori, fa parte dei lavori di demolizione e ricostruzione del viadotto nell'ambito del più ampio piano di ammodernamento della tratta gestita da **SALT**, concessionaria autostradale del Gruppo ASTM, per adeguare l'infrastruttura ai più elevati standard qualitativi e di sicurezza.

L'autostrada A15 è caratterizzata infatti da un elevato numero di viadotti (177), cavalcavia (38) e gallerie (36) realizzati con approcci e logiche progettuali diverse da quelli odierni e sulla base di carichi di traffico decisamente inferiori a quelli attuali, in termini di entità e di frequenza. Opera iconica realizzata nei primi anni Settanta tra i caselli di Pontremoli e Berceto, il Viadotto Gravagna è stato oggetto, negli anni, di numerose attività di manutenzione e adeguamento. I 6 archi metallici, noti come stampelle, furono installati nel 1993 per ripristinare completamente l'efficienza dell'opera grazie a un sostentamento permanente delle campate grazie a **6 grandi portali in acciaio** i cui piedritti, divaricandosi, giungono a insistere sui basamenti delle pile. Realizzate in acciaio e pesanti circa 400 tonnellate ciascuna hanno una lunghezza variabile compresa tra i 45 e i 62 metri.

I lavori di demolizione hanno preso l'avvio nell'autunno del 2023. Una fase particolarmente delicata è stata quella che ha visto la rimozione dei 3 portali a supporto della carreggiata Nord. Le cariche esplosive sono state fatte brillare durante le notti del 19 e 20 giugno, garantendo condizioni di sicurezza per operatori e utenti, a traffico chiuso. Le cariche sono state posizionate in cinque punti all'interno dei cassoni metallici. I tagli sono stati eseguiti nella mezzera degli archi rampanti del portale in direzione orizzontale e verticale, per consentire agli stessi di precipitare al suolo per gravità. La parte dell'arco più a diretto contatto con l'impalcato stradale è stata indebolita così da impedire il coinvolgimento del portale omologo sulla carreggiata opposta, nonché la minimizzazione delle sollecitazioni trasmesse alle cerniere dei portali e, conseguentemente, alle pile. All'esterno della zona di taglio, è stata realizzata una protezione costituita da sacchi di sabbia e acqua alternati tra loro.

È stato installato un sistema di monitoraggio costituito da circa 90 inclinometri e circa 90 accelerometri posizionati su pile e impalcati, sia della via Nord che della via Sud con l'obiettivo di monitorare gli effetti della demolizione sia sulle pile che sull'impalcato della via Sud, per verificare che l'onda d'urto non creasse sollecitazioni eccessive verso le parti strutturali ancora da demolire. Al termine della demolizione sono state effettuate le prove di carico. Visto l'elevato peso delle porzioni di arco demolite (circa 160 t ciascuna), sono state effettuate stime tecniche sugli effetti prodotti dalla caduta dei portali dopo la demolizione con esplosivo. Le porzioni di arco, cadendo al suolo, generano vibrazioni che potrebbero interessare le fondazioni delle pile o altri elementi strutturali. Per smorzare l'effetto della caduta sono state utilizzate dune di materiale inerte per assorbire le vibrazioni indotte dall'impatto al suolo.

KEY NUMBERS:

- **60 persone coinvolte** nella fase preparatoria, esecutiva e di supporto alla viabilità
- **3000 mc di materiale** inerte per la creazione delle dune per smorzare gli effetti della caduta degli archi
- **400 kg di C4** (l'esplosivo per taglio stampelle/archi in acciaio)
- **diversi kg di gelatina** per il brillamento delle cerniere
- **90 inclinometri**
- **90 accelerometri**

ASTM Group è tra i principali player infrastrutturali a livello globale nella gestione di reti autostradali in concessione, nella progettazione e realizzazione di progetti EPC e nella tecnologia applicata alle infrastrutture. Presente in 15 paesi, con circa 16.500 dipendenti e collaboratori, il Gruppo opera secondo un modello di business One Company che incorpora competenze integrate tra loro, coprendo l'intera catena del valore del settore delle infrastrutture. Il Gruppo è il secondo operatore al mondo nella gestione di infrastrutture autostradali, con una rete di circa 6.200 km, di cui oltre 1.400 km in Italia, 4.700 km in Brasile attraverso la società EcoRodovias e 84 km nel Regno Unito attraverso la partecipata Road Link.

ASTM S.p.A.

Corso Regina Margherita, 165 - 10144 Torino
Tel. (+39) 011 4392111 - Fax: (+39) 011 4392218
www.astm.it - PEC: astm@legalmail.it - E-mail: astm@astm.it

Per ulteriori informazioni:

Comunicazione**Giovanni Frante**

Tel. (+39) 0131 879309
E-mail: gfrante@astm.it

Caterina Parenti

Tel. (+39) 3458677007
E-mail: cparenti@astm.it

Rapporti con i Media**Barabino & Partners**

Alice Brambilla
Tel. (+39) 328 2668196
E-mail: a.brambilla@barabino.it

Agota Dozsa

Tel. (+39) 338 7424061
E-mail: a.dozsa@barabino.it