



strada dei  
**PARCHI**spa  
A24 autostrade A25

AUTOSTRADE A24/A25  
ROMA - L'AQUILA - TERAMO / TORANO - PESCARA

**INTERVENTI DI ADEGUAMENTO E  
MESSA IN SICUREZZA URGENTE (M.I.S.U.)  
DELLE AUTOSTRAD E A24 E A25  
ART. 1 COMMA 183 LEGGE 228/2012**

PROGETTO DEFINITIVO

'B': VIADOTTI - INTERVENTI SPECIFICI PER L'ADEGUAMENTO SISMICO  
VIADOTTO RAMPA DI SVINCOLO DI TORNIMPARTE  
GENERALE

INQUADRAMENTO GENERALE

VERIFICA SISMICA DELLE STRUTTURE ESISTENTI E ANALISI DELLE CARENZE STRUTTURALI

COMMESSA	FASE	MACRO OPERA	AMBITO/OPERA	DISCIPLINA	TIPO	PROGR.	REV.	SCALA
242	D	A24	IV005	GEN	RE	004	A	
Rev.	Data	Descrizione				Redatto	Verificato	Approvato
A	Marzo 2018	Emissione				S. Ventura	G. Furlanetto	M. Orlandini

File: 242DA24IV005GENRE004A.DWG

PROJECT MANAGER: Ing. Stefano Ventura

PROGETTAZIONE:



IL DIRETTORE TECNICO  
(Ing. Marco Orlandini)

IL PROGETTISTA  
(Ing. Guido Furlanetto)



COMMITTENTE:  
LA SOCIETA' CONCESSIONARIA



strada dei  
**PARCHI**spa  
A24 autostrade A25  
IL PROCURATORE SPECIALE  
(Ing. Gabriele Nati)



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI  
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI

# **AUTOSTRADA A24**

## **Tratta Tornimparte – L’Aquila Ovest**

### **Adeguamento sismico del viadotto rampa di Tornimparte**

#### **VERIFICA SISMICA DELLE STRUTTURE ESISTENTI E ANALISI DELLE CARENZE STRUTTURALI**



<b>1.</b>	<b>INTRODUZIONE</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>INQUADRAMENTO DEGLI STUDI SULLE OPERE ESISTENTI</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>PRESTAZIONI DELL’OPERA NEI CONFRONTI DELL’AZIONE SISMICA</b>	<b>5</b>
<b>4.</b>	<b>CARENZE STRUTTURALI DELL’OPERA</b>	<b>7</b>
<b>5.</b>	<b>CONSIDERAZIONI SUGLI OBIETTIVI PROGETTUALI</b>	<b>7</b>

## **1. INTRODUZIONE**

La presente relazione illustra l'analisi sismica dello stato attuale e l'esame delle carenze strutturali dell'opera oggetto degli interventi inclusi nel Progetto Definitivo per l'adeguamento sismico del viadotto rampa di Tornimparte facente parte dello svincolo di Tornimparte, compreso nella tratta Tornimparte – L'Aquila Ovest dell'autostrada A24 Roma – L'Aquila – Teramo al km 85 circa:

L'intervento permetterà alle opere di sopportare le sollecitazioni sismiche di cui al D.M. 14 gennaio 2008 e si inserisce nel piano più generale di interventi di adeguamento delle autostrade A24 e A25 che prende le mosse dall'art.1 comma 183 della legge 228/2012. L'autostrada A24 è gestita dalla Società Strada dei Parchi Spa in regime di concessione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

## 2. INQUADRAMENTO DEGLI STUDI SULLE OPERE ESISTENTI

Come riportato nell'introduzione e descritto in altri documenti allegati al Progetto Definitivo, l'obiettivo della progettazione è l'adeguamento sismico del viadotto ai sensi delle vigenti normative (DM 14/01/2008) secondo il dettato della citata legge 228/2012. Il progetto di adeguamento risulta dallo sviluppo degli studi condotti a partire dal 2012 e promossi dal Gestore su tutte le opere della rete di competenza della Società Strada dei Parchi SpA, commissionati anche a seguito dei gravi eventi sismici del 2009 nella zona dell'Aquila. In particolare ci si è riferiti allo Studio di vulnerabilità delle opere condotto dalla Società di ingegneria Infraengineering e dal prof. Petrangeli dell'Università La Sapienza di Roma, di cui si riporta di seguito stralcio delle conclusioni, specifiche per il viadotto Genzano:

*“Sulla base dei risultati delle analisi svolte, risulta l'inadeguatezza dell'opera a resistere alla azione sismica di progetto.*

*Nel caso specifico, tralasciando l'incapacità di trasmettere la azioni orizzontali in fase sismica degli apparecchi di appoggio fissi esistenti e l' incompatibilità degli spostamenti attesi in fase sismica longitudinale con le escursioni permesse dagli appoggi mobili, che rappresentano le prime causa di crisi della struttura, e volendo investigare sui successivi meccanismi di crisi, come prescrive la normativa, si deduce che:*

*è la carenza in termini di resistenza a pressoflessione deviata delle pile più alte a rappresentare la successiva causa di crisi della struttura, con un coefficiente di sicurezza minimo pari a **0.47** ( Pila 6 in direzione longitudinale).*

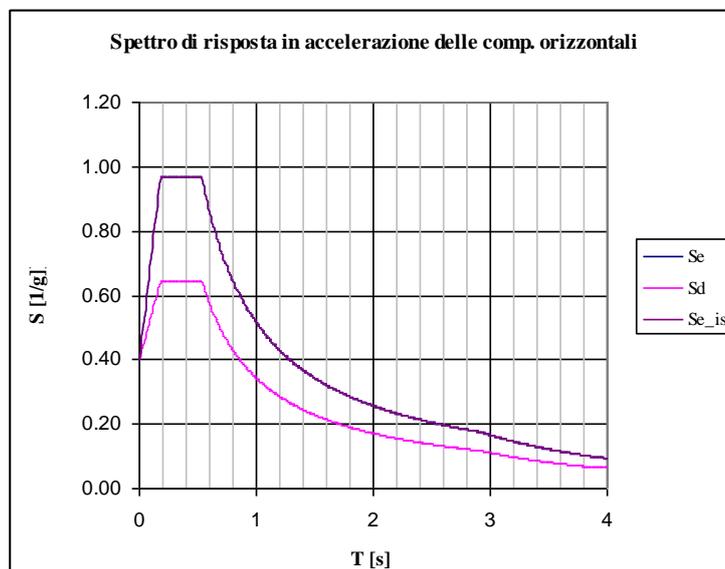
*Con la procedura descritta nella relazione metodologica allegata, è possibile valutare, con riferimento al supporto n° 7, il valore minimo dell'indice di rischio sismico, IRS, allo SLV che risulta pari a **0.47**, e che viene assegnato all'intero viadotto.”*

Lo studio in questione, ha dato adito ad una serie di valutazioni progettuali e strategiche di cui si riferisce sinteticamente nei capitoli successivi.

### 3. PRESTAZIONI DELL'OPERA NEI CONFRONTI DELL'AZIONE SISMICA

I citati studi hanno sviluppato il seguente percorso logico:

- 1) definizione dello spettro di progetto:
  - Struttura in classe uso IV  $\Rightarrow$  CU = 2.0
  - Vita nominale: VN = 50 anni
  - Vita di riferimento: VR = 100 anni
  - Suolo tipo C
  - Categoria topografica T1



- 2) Combinazioni di carico e determinazione delle sollecitazioni

Combinazione delle azioni sismiche con la regola del 100% in una direzione e del 30% nelle altre due direzioni con l'adozione del fattore di struttura  $q=1$ .

- 3) Riepilogo coefficienti di sicurezza

Nella tabella seguente viene riportato il riepilogo dei coefficienti di sicurezza delle verifiche a pressoflessione deviata e a taglio, nelle sezioni caratteristiche prese in esame.

Riepilogo coefficienti di sicurezza  
c.s. (ok se >1)

Spalla/Pila	Supporto n°	Hpila(m)	elem	sezione	SPICCATO PFLESS		SPICCATO TAGLIO	
					c.s.	dir	c.s.	dir
1	2	14.34	P1	A3	0.62	long	2.2	long
2	3	21.75	P2	A4	0.60	long	1.8	long
3	4	26.15	P3	A1	0.64	long	1.8	long
4	5	24.92	P4	A1	0.57	long	2.2	long
5	6	19.86	P5	A1	0.55	long	1.2	long
6	7	18.80	P6	A1	0.47	long	2.5	long
7	8	16.90	P7	A1	0.56	long	1.8	long
8	9	12.93	P8	A1	0.79	long	1.8	long
9	10	9.35	P9	A1	0.97	long	1.8	long
10	11	7.05	P10	A2	1.59	long	2.4	long
11	12	5.33	P11	A2	2.34	long	2.7	long
12	13	3.10	P12	A2	4.88	long	3.4	long
13	14	3.95	P13	A2	3.45	long	2.9	long

4) Individuazione degli elementi più critici dell'opera.

- Appoggi: Confrontando le azioni di progetto del viadotto con quelle sopra ricavate in accordo con la nuova normativa, risulta evidente una grave e generalizzata inadeguatezza dei dispositivi esistenti.
- Spostamenti: In direzione longitudinale: L'entità degli spostamenti non risulta compatibile con i varchi presenti a tergo delle testate delle travi, pertanto in concomitanza con l'evento sismico di progetto si potrebbe verificare la perdita dell'appoggio con martellamento sul ritegno longitudinale.
- Pile (pressoflessione deviata): come successivo meccanismo di crisi, si riscontra la carenza in termini di resistenza a pressoflessione deviata di gran parte delle pile (min 0,47).

5) Assegnazione dell'indice di rischio sismico IRS (prodotto di Pericolosità x Esposizione x Vulnerabilità), pari a 0,47.

e da cui, assunta una probabilità di superamento del 10%, si desume il Tempo di intervento "Tint" con la relazione  $(T_{int} \times c_u \text{ coeff. di utilizzo}) / (\ln(1-P_{vr}) = T_R$  (di capacità). Il tempo di ritorno di capacità dell'opera è quello calcolato in coerenza con il minore coefficiente di sicurezza rinvenuto. Il T int risulta inferiore a 2 anni per gli appoggi e <10 per le cause successive di crisi.

## **4. CARENZE STRUTTURALI DELL'OPERA**

A valle dell'analisi sismica e tenuto conto dell'analisi storico-critica della struttura esistente di cui si riferisce in apposita relazione, è possibile individuare le principali carenze strutturali delle opere esistenti:

- Inadeguatezza di tutti i dispositivi di vincolo;
- Incompatibilità degli spostamenti in fase sismica con le attuali geometria dell'opera;
- Inadeguatezza delle pile a sostenere le azioni sismiche;
- Avanzato stato di degrado dei calcestruzzi della soletta e delle travi principali d'impalcato a causa dell'aggressione di acqua con sali disgelanti e fenomeni di corrosione delle armature, anche di precompressione;
- Avanzato stato di degrado dei dispositivi d'appoggio (ossidazione e corrosione, limitata capacità di spostamento);
- Avanzato stato di degrado dei calcestruzzi delle pile per motivi di corrosione delle armature e distacco di elementi corticali del calcestruzzo;
- Inadeguatezza del sistema di drenaggio delle acque;

## **5. CONSIDERAZIONI SUGLI OBIETTIVI PROGETTUALI**

Di quanto ai capitoli precedenti il Progetto Definitivo tiene conto nella scelta della soluzione progettuale più idonea tra le varie alternative possibile.

Si considera inoltre, come dato progettuale, oltre all'adeguamento sismico alle norme vigenti, l'urgenza di intervenire e completare i lavori in tempi ridotti e con la massima sicurezza per operai e utenti, l'esigenza di mantenere l'autostrada fruibile, la necessità di conferire alle opere una vita residua di cento anni, di rispettare la concezione formale complessiva dell'opera, di perfezionare e facilitare l'ispezionabilità e la manutenzione delle parti strutturali, di eliminare o ridurre al massimo le cause di degrado delle opere nel tempo e infine di apportare migliorie all'opera finita in termini di sicurezza (barriere di sicurezza, elementi geometrici della piattaforma stradale), sia in termini di tutela ambientale (raccolta e trattamento delle acque di piattaforma, inserimento paesaggistico opportuno). Il tutto nell'ambito della sostenibilità economica dell'intervento.

La combinazione di tutti gli obiettivi enunciati a condotto a ridurre moltissimo le strategie d'intervento disponibili portando alla soluzione progettuale illustrata negli elaborati di Progetto.