

## Viadotto Himera: predisposto il Piano per contrastare l'emergenza

**07/07/2015** - Erano le 16.20 del 10 aprile 2015 quando la Sicilia veniva lacerata da un movimento franoso che ha fatto cedere l'ormai celebre viadotto Himera. In un Paese attento il cedimento non avrebbe avuto luogo perché le strade sarebbero state sottoposte a controlli, monitoraggi e manutenzioni periodiche. In un Paese normale il problema sarebbe stato già prontamente risolto. Ma si sa, l'Italia e soprattutto la Sicilia non sono né attenti né normali e a distanza di 3 mesi dobbiamo accontentarci di poter finalmente visionare il **piano degli interventi**, predisposto dal Commissario delegato per il superamento della situazione di emergenza **Marco Guardabassi**.

Il piano era stato approvato il 26 giugno e presentato il 29 giugno dal Commissario Guardabassi, dal Capo Dipartimento della Protezione civile **Fabrizio Curcio**, alle autorità territoriali e competenti nella sede della Regione Siciliana alla presenza del Governatore **Rosario Crocetta**.

Come previsto dall'**Ordinanza n. 258/2015**, il Piano, dopo una premessa riepilogativa che ricorda, tra le altre cose, il fattore di rischio idrogeologico di tutta la zona, si articola nella descrizione degli interventi, analizzando anche le ipotesi valutate:

- la demolizione / decostruzione della carreggiata in direzione Catania;
- l'intervento di adeguamento della strada provinciale 24 alle condizioni necessarie per la circolazione del traffico veicolare autostradale;
- l'intervento di realizzazione della rampa di innesto in autostrada.

Sui criteri utilizzati per trovare le soluzioni progettuali migliori ha giocato un ruolo determinante la "variabile geologica", ossia il grado di rischio idrogeologico della zona. Sul problema, recentemente era intervenuto il **prof. Vincenzo Liguori**, docente di Geologia Applicata al Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale, Aerospaziale, dei Materiali della Scuola Politecnica di Palermo, che aveva però fugato ogni dubbio sulle condizioni dell'area situata tra la galleria di Tremonzelli e il paese di Scillato (**leggi articolo**).

Tale "variabile geologica" sarebbe stata determinante per scartare le due proposte di viabilità alternativa, ovvero:

- la sistemazione della **regia trazzera Prestanfuso**, che corre nei pressi del tracciato autostradale, al di sotto del tratto in viadotto, costeggiando il fianco a sinistra del Viadotto, dal ponte di Scillato a contrada Chiusa (**leggi articolo**);
- l'adeguamento della **strada di cantiere Lodigiani**, sulla sponda destra del viadotto, a partire dal tratto della SP 24 immediatamente precedente il ponte sul fiume e con innesto in autostrada in due possibili diversi punti, mediante un viadotto da realizzarsi anche con l'utilizzo di un ponte di tipo Bailey ad opera del Genio Militare (**leggi articolo**).

Il Piano del Commissario Guardabassi ha anche motivato l'esclusione delle due proposte affermando che:

- la **regia trazzera Prestanfuso** si presenta del tutto inadatta ad essere adeguata alla percorrenza di mezzi pesanti e comunque non possiede i requisiti minimi di sicurezza neppure per la circolazione a doppio senso di marcia delle sole autovetture;
- l'adeguamento della **strada di cantiere Lodigiani**, nonostante risulti "interessante in linea teorica", dopo i necessari approfondimenti tecnico-amministrativi, presenta alcune problematiche:
  1. l'utilizzo del ponte Bailey non risulta compatibile con i vincoli di pendenza e curvatura per il raggiungimento del piano viabile del viadotto autostradale (a circa +10m ovvero +20m, a seconda delle opzioni);
  2. il ponte Bailey non può comunque prescindere da adeguate opere di fondazione e, nel caso di specie, dall'edificazione di un imponente muro di spalla; la realizzazione di dette opere renderebbe pressoché irrilevante il risparmio di tempi e costi dato da un ponte provvisorio pavimentato in materiale ligneo;
  3. a proposta prevede l'utilizzo ma non l'adeguamento della SP 24 dallo svincolo di Scillato fino al ponte sull'Imera: ciò non è in realtà neppure ipotizzabile, per la necessità di far transitare in

- sicurezza il traffico autostradale, in doppio senso di marcia, senza contare le indispensabili opere di contenimento e drenaggio;
4. il versante in sponda destra dell'Imera, lungi dall'essere esente dal coinvolgimento in fenomeni franosi, risulta caratterizzato da quella che lo stesso Piano di Assetto Idrogeologico della Regione definisce "frana attiva"; la c.d. strada Lodigiani, in particolare, è caratterizzata da diffusi ed importanti fenomeni franosi: ipotizzare la sua radicale trasformazione (è ancora oggi una strada di cantiere) per renderla idonea al traffico autostradale - con una sezione della scarpa tale da ottenere un calibro sufficiente alla circolazione in doppio senso di marcia anche dei mezzi pesanti e con la relativa pavimentazione - verrebbe ad alterare pesantemente l'area, sotto il profilo dell'equilibrio idrogeologico, così da rischiare fortemente di innescare nuovi movimenti, dalle proporzioni e caratteristiche non preventivabili, richiedendo quindi opere di consolidamento, presidio e sistemazione idrogeologica che, in termini di tempo e di costo, risulterebbero ben superiori a quelli dati come vincoli dall'Ordinanza;
  5. sotto il profilo dei costi, va rilevato come, in realtà, l'intervento del Genio militare, sempre che realizzabile nel caso di specie, non è a costo zero né quasi zero, in quanto il concorso del Ministero della Difesa va necessariamente compensato; c'è poi da considerare il costo dei materiali ed il nolo delle attrezzature (con particolare riguardo, tra l'altro, a quelle per la realizzazione delle paratie di pali, indispensabili per il contenimento, ma non disponibili nel parco mezzi del Genio, almeno nei dimensionamenti necessari);
  6. infine tale soluzione, avanzata dai proponenti solo a livello di idea progettuale, ovvero senza il necessario sviluppo della progettazione, che in ipotesi sarebbe da redigere in toto, è stata comunque considerata nel confronto tecnico-economico tra le diverse alternative analizzate dall'Anas, anche perché coincidente in larga parte con l'alternativa 3 delle soluzioni Anas in sponda destra, con la sola eccezione dell'utilizzo del ponte tipo Bailey per lo "sbarco" sull'esistente viadotto autostradale.

Ciò premesso, il piano degli interventi ha previsto:

1. la demolizione / decostruzione della carreggiata direzione Catania, tra la pila 16 e la pila 22;
2. il contemporaneo adeguamento della SP 24 alle condizioni necessarie per la circolazione del traffico veicolare autostradale;
3. la realizzazione del manufatto per l'innesto in autostrada.

Per il **primo intervento** sono stati previsti 130 giorni di lavoro con un costo stimato di circa € 2.110.000,00 complessivi (di cui € 1.900.000,00 di soli lavori ed € 210.000,00 per oneri della sicurezza), oltre circa € 430.000,00 per somme a disposizione, per un totale intervento pari ad € 2.540.000,00 circa.

Per il **secondo intervento** sono stati preventivati 80 giorni di lavoro con un costo stimato di circa € 1.900.000,00 complessivi (di cui € 1.800.000,00 di soli lavori ed € 100.000,00 per oneri della sicurezza), oltre circa € 400.000,00 per somme a disposizione, per un totale intervento di circa € 2.300.000,00.

Per il **terzo intervento** sono state analizzate 6 ipotesi ma alla fine ne è stata scelta una che comporterà 90 giorni di lavoro e un costo stimato di circa € 3.800.000,00 (di cui € 3.500.000,00 per lavori ed € 300.000,00 per oneri della sicurezza), oltre circa € 690.000,00 per somme a disposizione, per un intervento complessivo pari ad € 4.490.000,00.

La stima dei costi risulta essere di circa € 9.330.000,00 comprensiva di tutti gli oneri (obbligatori o eventuali) per i lavori, gli oneri di sicurezza, le spese tecniche e di progettazione, ivi compresa la validazione, le acquisizioni delle aree, i rilievi, le indagini e gli accertamenti di laboratorio, le spese di pubblicità e per commissioni giudicatrici, IVA e altri oneri di legge, le spese per allacci, interferenze, imprevisti, spese per collaudi, assicurazioni ed ogni altra spesa od onere dipendente dalla progettazione, dall'appalto e comunque dall'esecuzione dei lavori.

In allegato potete scaricare il Piano degli Interventi con la descrizione dettagliata di ogni singola operazione.

A cura di **Gianluca Oreto**