

Viadotto Himera e Bypass, esistono davvero problemi geologici?

02/07/2015 - Logica e politica sono (soprattutto nel nostro Paese) due parole che difficilmente possono convivere nella stessa frase. Nuova dimostrazione è facilmente intuibile dagli ultimi sviluppi che hanno visto coinvolti **Marco Guardabassi**, commissario nominato dal Governo per l'emergenza del viadotto Himera in Sicilia, e la delegazione siciliana del **Movimento 5 Stelle**.

Mentre il **Governo Crocetta** vive giorni di passione con le dimissioni di 3 assessori (**Ettore Leotta** - titolare della Funzione pubblica, **Nino Caleca** - titolare dell'Agricoltura e **Lucia Borsellino** - titolare della Sanità), la sfiducia del suo stesso partito e l'arresto del medico personale del Governatore, in Sicilia si dibatte ancora sulle proposte del **Movimento 5 Stelle** di rimettere in piedi la regia trazzera di Caltavuturo finanziandola con fondi presi dal taglio degli stipendi dei pentastellati (**leggi articolo**) e dell'ultima che prevedeva la realizzazione di un bypass con l'impiego di ponti tipo Bailey (**leggi articolo**).

Entrambe le proposte sarebbero, infatti, state scartate dal **Commissario Guardabassi** che ha definito il progetto di rifacimento della trazzera **totalmente inadeguato e non rispondente alle nostre richieste** e affermato che per quanto riguarda la bretella ci sarebbero problemi sia di natura organizzativa, perché i militari non hanno tutti i macchinari necessari, che geologici. *"Sulla bretella - ha affermato Guardabassi - una delle alternative coincideva con una proposta dal Movimento 5 Stelle ma è stata scartata perché prevedeva l'utilizzo del ponte Bailey di tipo militare e l'utilizzo del Genio militare, ma questo non sarebbe stato risolutivo perché c'erano dei costi e i militari non hanno tutti i macchinari necessari, e inoltre questa proposta dei Cinquestelle non prevedeva l'adeguamento della strada provinciale 24, che per noi invece è necessario. Infine abbiamo dovuto escludere quel versante di destra perché i geologi ci dicono che su quel lato c'è un corpo di frana molto vasto e attivo. I geologi ci hanno vincolato a prendere in considerazione il lato sinistro. Insomma, quella del M5S era un'ipotesi che abbiamo esplorato, anche affascinante, ma non praticabile"*.

Sulla proposta della bretella e sulle problematiche di natura geologica del versante preso in considerazione dal Movimento 5 Stelle ricevo una nota del Prof. Vincenzo Liguori, docente di Geologia Applicata al Dipartimento di Ingegneria Civile, Ambientale, Aerospaziale, dei Materiali della Scuola Politecnica di Palermo, nella quale viene chiarito con linguaggio scientifico che dai sopralluoghi effettuati dal 2005 ad oggi il tracciato proposto non ha mai presentato rischi geologici notevoli e nel PAI non viene interessato da frane né attive né quiescenti.

Riporto di seguito la nota completa del Prof. Liguori lasciando come sempre a voi il compito di farvi un'idea su quanto sta accadendo in una delle terre più complicate e piena di contraddizioni del territorio italiano.

Note sulle problematiche A19-Scillato

L'area in oggetto situata tra la galleria di Tremonzelli e il paese di Scillato costituisce l'alta valle dell'Imera settentrionale. Tale vallata è costituita da rocce della catena siciliana denominata Catena Appenninico-Maghrebide, i terreni che la costituiscono sono dati in sinistra orografica, lato Caltavuturo, da Argille Scagliose, altrimenti dette argille varicolori dal rosso al grigio. Esse presentano fenomeni geomorfologici molto accentuati che vanno dalle incisioni calanchive a vere e proprie frane di vaste dimensioni: di esse due di queste interessano le pile dell'Autostrada e l'alveo del fiume.

In destra orografica, vale a dire fra Scillato e Polizzi i maggiori affioramenti sono dati da Argilliti nerastre del Flysch Numidico; e proprio vicino Scillato un trentennio fa l'Anas fece un intervento di consolidamento su una frana di vaste dimensioni che incombeva sull'Autostrada, più a monte verso Polizzi incontriamo un'area chiamata Contrada Valanghe, il cui nome dice tutto.

Quindi siamo in una zona i cui versanti, sia in destra che in sinistra orografica, sono in uno stato di continua evoluzione geomorfologica sia per scalzamento al piede da parte del fiume sia per erosione

delle acque di scorrimento superficiale esercitate sui versanti.

Quindi intervenire su versanti in queste condizioni pone dei problemi di consolidamento e di mitigazione del rischio idrogeologico, per tali motivi l'Anas ha evitato di costruire l'autostrada interessando i versanti.

Oggi, quindi, realizzare una bretella su quei versanti impone opere costose anche per un'opera emergenziale e provvisoria. Da quanto proposto parlare di realizzare un intervento con rilevato in terra armata su terreni con frane quiescenti è da escludere a meno che non si prevedano prima opere di consolidamento del versante e poi realizzazione delle opere, inoltre è necessario anche intervenire in alveo fiume e sistemarlo: tempi e costi???

Questi interventi sono tutti da realizzare su argille scagliose alterate e già in passato soggette a fenomeni franosi.

Esiste invece sul fondo valle una pista, che corre parallelamente all'autostrada, chiamata Strada Lodigiani, il cui tracciato potrebbe essere utilizzato per un'opera emergenziale e provvisoria, da notare che essa oggi viene utilizzata dai contadini della zona.

Un altro problema è la Sp24 come si rende agibile se devono essere smantellate le carreggiate autostradali che passano sopra essa ???? quindi è necessario prevedere una variante prima di operare sulle carreggiate sopra la Sp24.

Si ritiene a mio parere, dovendo operare su terreni complessi come le Argille Scagliose, utilizzare, come opera provvisoria, il percorso di una strada di servizio esistente che ha avuto la funzione di strada di cantiere durante la costruzione dell'Autostrada e che non ha presentato in passato problemi, localizzandosi in basso, vicino l'alveo e correndo parallelamente all'autostrada, denominata Strada Lodigiani.

Dai sopralluoghi effettuati dal 2005 ad oggi questo tracciato non ha mai presentato rischi geologici notevoli e nel PAI infatti non viene interessata da frane né attive né quiescenti.

Inoltre prioritariamente si deve intervenire sulla frana in atto e poi sistemare l'alveo del fiume Imera. Solo dopo studi accurati sul versante e sulla sua cinematica si potrà intervenire nel tratto autostradale in crisi.

Ma parlare di Rilevato fondato su terreni in un versante in frana mi sembra quanto mai inopportuno ripeto siamo in versanti in frana sia attive che quiescenti.

Quindi si potrebbe subito pensare di utilizzare la Strada Lodigiani come opera provvisoria e fare un suo collegamento con la Sp24, che dovrebbe funzionare sempre anche durante i lavori, e con le bretelle autostradali.

Per le opere definitive è opportuno:

- studio e consolidamento delle frane che investono l'alveo fluviale e le pile dell'Autostrada, nel tratto Tremonzelli-Scillato;
- allontanamento delle due carreggiate, in modo da liberare la corsia CT-PA
- verifica statica della corsia CT - PA;
- demolizione tratto autostradale ammalorato;
- sistemazione definitiva Sp24 sia durante i lavori, che una volta ultimati.

Tali interventi possono in parte essere fatti in parallelo e con tranquillità, aprendo in doppia corsia la CT-PA e realizzando la bretella provvisoria per collegare gli abitati utilizzando la Strada Lodigiani, già esistente e migliorando il tracciato, in tempi contenuti e con costi non eccessivi.

A cura di Gianluca Oreto