

INTERPELLANZA URGENTE

Al ministero delle infrastrutture e dei trasporti per sapere, premesso che:-

lo scorso venerdì 10 aprile un movimento franoso ha investito almeno due piloni del viadotto Hymera al km 61 tra gli svincoli di Scillato e Tremonzelli sulla A19 in direzione Catania;

le conseguenze, ad oggi accertate, consistono nell'abbattimento dei due piloni che sorreggono un segmento del viadotto che si è “adagiato” sulla corsia dell'autostrada in direzione Palermo. Ad oggi non vi è certezza se anche questa corsia sia stata danneggiata;

il piano previsto dall'Anas, Protezione civile e Regione Sicilia per l'abbattimento di entrambe le campate e la loro ricostruzione prevede 18 mesi di lavori e un costo di 30 milioni di euro;

la frana che ha investito i piloni della A19 è attiva dal 2005 nel territorio del comune di Caltavuturo e da allora la frana ha continuato il suo movimento verso valle;

una relazione, redatta dal servizio geologico e geofisico della Regione Sicilia, metteva in guardia sui rischi di una frana che sin dal 2005 aveva fatto intuire il suo potenziale distruttivo. Nel rapporto si parla di una rilevante massa di terreno che era venuta giù distruggendo la provinciale Scillato-Caltavuturo, uno ‘scivolamento’ di un fronte lungo 200 metri e largo 250. Testualmente si legge che il piede di quella frana “si estende fino al fiume Himera, sotto l'autostrada”. L'unico intervento fatto allora fu l'abbattimento di alcuni alberi di pino;

quello che è accaduto probabilmente si sarebbe potuto evitare solo se si fosse dato seguito alle dieci indagini geologiche commissionate dalla ex Provincia di Palermo e scomparse nel nulla. Quei sondaggi sono costati 30 mila euro e i lavori, iniziati nell'ottobre 2005 furono consegnati nel giugno 2006 non hanno prodotto una relazione tecnica conclusiva ma dimostrano comunque i ritardi degli organi competenti per interventi sia sulla sede stradale che sul piano del dissesto idrogeologico visto che da quelle indagini in poi non è stato posto in essere nessun atto per limitare il pericolo;

nel 2007 il Comune di Caltavuturo chiese invano alla Provincia di Palermo di inserire fra le priorità i lavori di rifacimento della viabilità locale e di consolidamento del fronte franoso;

nel 2008 il consiglio provinciale di Palermo bocciò un ordine del giorno che impegnava la giunta a intervenire sul versante pericoloso;

il 25 giugno 2013 il Comune di Caltavuturo ha segnalato all'Assessorato regionale al Territorio tre frane che hanno segnato il territorio negli ultimi anni (in contrada Favarella, Olivazzo e Arancitello);

in data 13 marzo 2015 il Comune di Caltavuturo (PA) segnalava alla Prefettura di Palermo, al Comando polstrada Sicilia occidentale, a polstrada Palermo, alla protezione civile regionale, al commissario della Provincia regionale di Palermo, il pericolo frane sulla strada provinciale 24 scillato-caltavuturo;

in data 23 marzo 2015 il Comune di Caltavuturo ritrasmetteva nota sulla situazione della frana alla Presidenza della regione siciliana e all'Assessorato infrastrutture e trasporti regionale;

in data 28 marzo 2015 il giornale on line delle madonie “*madonielive*” pubblicava con corredo fotografico l'aumento dell'attività del fronte franoso;

in data 29 marzo a seguito di nuovi smottamenti e alla chiusura parziale della Strada provinciale 24 il consiglio comunale di Caltavuturo tornava a chiedere interventi urgenti;

così come riportato da siti di informazione quali *'madonipress.it'* e *'esperonews.it'* in data 4 aprile 2015 il movimento verso valle della frana aveva distrutto la sede stradale della provinciale 24, raggiungendo circa 50 metri dalle sedi dei piloni della A19;

dalla sequenza degli articoli appare evidente come tra giorno 30 marzo 2015 e 8 aprile 2015 il movimento di discesa della frana fosse aumentato di velocità. Il tutto a poche decine di metri dalla sede dei piloni del viadotto Hymera sulla A19 Palermo-Catania;

malgrado questi *alert*, la frana di Caltavuturo ha continuato a far danni sino a un mese fa, travolgendo la provinciale e fino al 10 aprile quando ha colpito il pilone della A19 che ha tagliato a metà la Sicilia;

risulta pertanto chiaro come ci sia stato sia un errore nei ritardi degli interventi di messa in sicurezza sia una chiara e colpevole sottovalutazione della situazione;

la chiusura dell'autostrada A19 tra Scillato e Tremonzelli ha, di fatto, interrotto i collegamenti tra la parte orientale e occidentale dell'isola;

la viabilità alternativa, anche a causa del crollo della provinciale 24, è stata caricata sulla strada statale 643 di Polizzi e sulla strada statale 120;

entrambe le arterie sono assolutamente inadeguate alla funzione assegnata anche a causa di smottamenti, frane, caduta massi e avvallamenti che limitano velocità e sicurezza;

da servizi radiotelevisivi e giornalistici possiamo chiaramente calcolare in oltre 80 minuti per tratta l'aumento del tempo di percorrenza per raggiungere Palermo da Catania e viceversa;

ancora peggiore la situazione per i veicoli di massa superiore alle 3,5 tonnellate che dovranno utilizzare le autostrade A18 (Messina-Catania) e A20 (Messina-Palermo);

dalle notizie fino ad ora giunte il ripristino, seppure parziale, della circolazione su unica corsia non potrà avvenire prima di almeno 5/6 mesi;

lo stato disastroso delle infrastrutture viarie in Sicilia è testimoniato da numerosi precedenti, anche eclatanti, quali:

in data 21 maggio 2009 il viadotto Geremia II sulla Strada Statale 626 del Salso che collega Caltanissetta a Gela subiva il distacco del giunto, per crollare in data 28 maggio 2009;

in data 2 febbraio 2013 il viadotto "Verdura" sulla strada statale 115 Agrigento-Sciacca collassava;

in data 7 luglio 2014 il viadotto Petrulla sulla Strada Statale 626 nel tratto Licata-Ravanusa collassava. A seguito del crollo si accertava una condizione di rischio e instabilità anche sul viadotto "Salso" della stessa 626;

in data 30/12/2014 il viadotto Scorciovacche della Strada Statale 189 Palermo-Agrigento, inaugurato ma mai collaudato, collassava per "carenze strutturali e costruttive", come riportato dalla relazione della commissione ispettiva istituita dal Ministero delle Infrastrutture;

in data 6 giugno 2014 il “servizio vigilanza enti” dell'assessorato mobilità e infrastrutture della Regione siciliana produceva una relazione sullo stato delle autostrade gestite dal Consorzio Autostrade Siciliane nel quale evidenti apparivano le condizioni drammatiche e di mancanza di sicurezza;

in particolare nella relazione si sottolinea: mancanza di segnaletica orizzontale e verticale; disfunzioni e malfunzionamenti negli impianti di ventilazione delle gallerie; carenza colonnine soccorso, manto stradale deformato, assenza manto stradale drenante; ritardi nelle opere di messa in sicurezza anche a causa della mancanza di approvazione dei bilanci 2012, 2013 e 2014;

in data 12 marzo 2015 la Regione siciliana con delibera n.76 procedeva con una prima individuazione delle situazioni di rischio sulla mobilità a seguito delle precipitazioni del febbraio 2015. Da tale relazione si evince, per limitarsi alle situazioni di maggior rischio, che:

per quanto riguarda la provincia di Agrigento sono state individuate le seguenti situazioni di rischio:

SS 640 scivolamento e colamento; SP 8 di Butera, Voragini e frane con interdizione alla viabilità; SP 37 crollo del ponte S. Carlo in territorio del comune di Caltabellotta; SP 3B smottamenti e frane; SS 115 esondazioni presso ponte Verdura; SP26, frana con distruzione sede stradale nel territorio di S.G. Gemini;

per quanto riguarda la Provincia Caltanissetta:

SP8 voragine e frana, con interruzione viabilità nel territorio di Butera; SS 121 frane e smottamenti nel tratto Marianopoli-S. Caterina; SP7, SP26 e SS191 nel territorio di Mazzarino, danni e allegamenti; SP12 di Niscemi, colate di fango e smottamenti; SS190 nel Comune di Sommatino, frane; SP di Sutera-Campofranco, smottamenti; inoltre caduta massi e movimenti franosi si registrano sulle SP 48, 49A, 49B, 81, 193, 197, 163, 248, 19, 43, 44, 6, 33, 243, 42, 252, 146, 37, 101, 46, 26, 13, 126, 191;

per quanto riguarda la Provincia di Messina:

SS116 smottamenti; SP 10 Frana; SP85 grave condizione di dissesto; SP27 Frana e smottamenti;

SP 25 crollo massi, interdetta alla viabilità;

per quanto riguarda la Provincia di Palermo:

SP 26 Frana nel territorio di Cafalà Diana; SP 110 cedimento sede viaria; SS 188 caduta massi e interdizione alla viabilità; SS 114 frana e smottamento; SP 7 smottamenti e frane nel territorio di Piana degli Albanesi; Strada Regionale 13 di Santa Cristina Gela, voragini e crolli; SP9Bis caduta massi; SS 113 comune di Trabia, cedimento manto stradale; la sp 18, che collega Palermo a Piana degli Albanesi è chiusa al traffico ormai da mesi proprio a causa dei lavori di manutenzione che però non sono ancora stati completati mentre la sp 34, seconda e unica alternativa che permette di collegare Piana degli Albanesi con Palermo, è già interessata da altri cedimenti e smottamenti;

per quanto riguarda la Provincia di Trapani:

SS113 altezza Alcamo, caduta massi; SS118 Salemi, frane e smottamenti;

con la stessa delibera n.76 la Regione Sicilia stanziava 49 milioni di euro per il ripristino delle situazioni di rischio sulla mobilità, ma nel marzo 2015, la direzione infrastrutture della Provincia di Palermo redigeva un calcolo sui costi per la messa in sicurezza della viabilità nel territorio provinciale. Da tale documento risulta che le opere necessarie ammontano a:

19 milioni di euro per l'area del partinicese, 70 milioni di euro per l'area delle alte Madonie, 40 milioni di euro per l'alto corleonese, 2 milioni di euro per l'area di Termini Imerese, 27 milioni per le basse Madonie, 12 milioni per l'area del Ierace, 35 milioni per l'area del basso corleonese;

si evince, pertanto, l'assoluta inadeguatezza delle risorse ad oggi stanziata dalla Regione Sicilia per l'intera regione;

a seguito delle misure in stabilità sui fondi PAC non impegnati alla data del 30 settembre 2014 si registra come con questa misura si siano perse le risorse per interventi per mitigazione del rischio idrogeologico;

con la stessa misura non risultano più disponibili ulteriori risorse per diverse centinaia di milioni per opere relative alla viabilità: tra queste, 57 milioni di euro per la mobilità provinciale e 7 milioni per interventi per la sicurezza stradale;

in data 12 aprile 2015, il Giornale di Sicilia riporta che la spesa per il ripristino delle condizioni di sicurezza ammonterebbe a 650 milioni di euro;

la viabilità secondaria su strada provinciale è spesso fondamentale per i percorsi casa lavoro, nonché per raggiungere in modo rapido le vie principali. Anche per motivi di pubblica sicurezza e in caso di emergenza. Pertanto la condizione drammatica delle strade provinciali è fonte di enormi disagi per intere comunità.

a titolo di esempio si richiama la situazione sulle SP 2, Partinico-San Cipirrello fondamentale per raggiungere gli istituti scolastici di Partinico dai comuni dell'area limitrofa e la SP 4 Corleone-San Cipirrello che è stata ripristinata dagli abitanti del comprensorio in modo non conforme pur di poter raggiungere i propri appezzamenti di terreno;

identica situazione con frane non segnalate, avvallamenti e rischi, si vive sulle provinciali SP20 San Giuseppe Jato – Monreale, SP 34 San Giuseppe Jato- Piana degli Albanesi, come denunciato dai sindaci della zona, che hanno chiesto interventi urgenti senza, però, ottenere riscontri positivi da regione e provincia per mancanza di fondi;

il lungo elenco di crolli, situazioni di rischio e di degrado della rete stradale in Sicilia espresso in premessa, dimostra lo stato di abbandono e di incuria in cui versano centinaia di strade urbane, extraurbane e autostrade che avrebbero bisogno di manutenzione ordinaria e straordinaria al fine di eliminare ogni situazione di rischio per i viaggiatori;

pur troppo dobbiamo invece prendere atto di come nessun intervento viene programmato e realizzato neanche quando ci sono dei chiari segnali di pericolo, come nel caso del viadotto Hymera sulla A19 Palermo-Catania richiamato in premessa, dove un movimento franoso in atto già da tempo si avvicinava sempre di più dalla montagna, ai piloni dell'autostrada;

probabilmente la situazione siciliana non è tanto diversa da quella di altre regioni e se facessimo una seria mappatura della rete stradale nazionale, ci accorgeremmo che la situazione è disastrosa in gran parte del Paese ed è per questo che, a parere degli interroganti, è giunto il tempo di aprire una

riflessione sulle inefficienze e sulla gestione dei lavori delle grandi e piccole infrastrutture, delle ordinarie manutenzioni, dei collaudi, degli interventi straordinari:

- **Se il governo non intenda intervenire per accertare ogni responsabilità sulla vicenda del cedimento del viadotto Hymera sulla A19 Palermo-Catania, specialmente in relazione alla sottovalutazione del rischio già accertato e denunciato alle autorità competenti circa un movimento franoso in atto dal 2005 e intensificatosi negli ultimi giorni fino a giungere ad una distanza di circa 50 metri dai piloni ceduti;**
- **se il governo non intenda avviare un attento monitoraggio sullo stato dei collegamenti autostradali, extraurbani e delle strade provinciali e comunali, spesso uniche vie di collegamento tra le città capoluogo e i comuni della provincia, al fine di stanziare le risorse necessarie per effettuare gli interventi più urgenti di manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade, come quelle descritte in premessa e che interessano;**
- **se il governo intenda utilizzare, almeno in parte, le risorse della programmazione europea 2014/2020 per consentire agli enti locali di avere gli strumenti finanziari necessari per effettuare interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade, autostrade e in particolare di quelle extraurbane che, specialmente in Sicilia, si trovano oggi in pessime condizioni, sono interessate da cedimenti e smottamenti e rappresentano un serio rischio per l'incolumità dei cittadini e delle cittadine.**

ON. PALAZZOTTO