



COMUNE DI ITALA

PROVINCIA DI MESSINA

C.F. 80007400833 – P. IVA 01200850830 – C.C.P. N. 13989983 – C.A.P. 98025
Tel. 090952155 – 090952399 – fax 090 952116 – email: antonino.crisafulli@comuneitala.it.

Prot. 19/Sind

Itala, lì 10 ottobre 2016

Spett.
Corpo Forestale dello Stato
Sezione di Polizia Giudiziaria
procmessina@corpoforestale.it
alla c.a. del Vice Sovr. Agrillo Biagio

Oggetto: Capo Alì

Riferimento: Prot. 635 Pos. 08.05.04 del 16.6.2016

Il sottoscritto Antonino Crisafulli, sindaco del Comune di Itala, interessato quale comune confinante all'area del Capo Alì alla sicurezza e stabilità del transito sulla SS114, sottopone le seguenti considerazioni alle Autorità che hanno disposto e curato il sopralluogo del 23.6.2016 al Capo Alì *“finalizzato a verificare le eventuali criticità riscontrate relativamente alla sussistenza di potenziali pericoli per la pubblica e privata incolumità ed alla verifica dei provvedimenti adottati e le opere da eseguire per garantire la sicurezza”*.

Il Capo Alì è costituito da un costone di roccia friabile, soggetta al degrado naturale, dal quale periodicamente, quasi sempre a causa delle piogge invernali o autunnali, si stacca materiale di diversa dimensione.

Le opere sottostanti detto costone sono la SS 114 e la ferrovia Messina-Catania.

La SS 114 di proprietà statale è gestita per la tutela e la manutenzione dall'ANAS; la ferrovia, invece, è di proprietà della SpA RFI.

Entrambe le infrastrutture, sebbene in misura minore la ferrovia, subiscono i rischi dei crolli e delle frane, ed entrambe le opere viarie in occasione dei ripetuti episodi hanno subito l'interruzione del transito. Si rileva, inoltre, che entrambe le opere viarie sono essenziali ed uniche, non tenendo conto dell'autostrada il cui accesso, però, è condizionato dagli svincoli situati distanti dai comuni immediatamente serviti dalla statale in corrispondenza del Capo Alì, e comunque, il cui transito è riservato ad alcune categorie di utenze. Per tale motivo non si può ipotizzare una chiusura, anche temporanea, delle due infrastrutture che non rechi danno irreversibile alle comunità limitrofe, sia sul piano relazionale che sul piano commerciale.

Per alleviare i disagi conseguenti alle periodiche chiusure del Capo Alì in occasione delle frane, sono state migliorate le condizioni di una strada intercomunale Itala - Alì. In verità sono due trazzere carrabili: una che dalla SP 29 in contrada Casalello di Itala raggiunge la piazza Cimitero da dove attraverso un primo tratto della strada Itala - Monte Scuderi, si biforca proseguendo verso il confine con Alì, dove prosegue verso Alì immettendosi nella SP 28 Alì-Alì Terme, bypassando il Capo Alì. Ma è da precisare che sono soluzioni di emergenza, in quanto le suddette trazzere, impropriamente qualificate provinciali o provincializzate, hanno larghezze variabili e spesso sufficienti solo al transito di un veicolo, senza illuminazione e con guard-rail solo in alcuni tratti.

A seguito dei ripetuti crolli l'ANAS, da diversi anni, ha adottato, con l'impiego di rocciatori, provvedimenti di pulitura del costone collocando delle reti con lo scopo di impedire al

materiale di minore dimensione (sassi e pietrisco) di finire nella sede stradale. Ovviamente tali opere non avrebbero mai potuto trattenere massi più grossi.

Successivamente sempre l'ANAS ha migliorato le opere installando delle barriere paramassi e collocando delle reti più pesanti, per arginare i massi un po' più grossi.

Tali opere, però, consentono di evitare di dover se non giornalmente, almeno settimanalmente o alla bisogna procedere alla pulitura della sede stradale, evitando incidenti e risarcimenti, ma non evitano il precipitare di massi più grossi che non potranno mai essere trattenuti dalle reti, come è avvenuto in questi ultimi anni. Inoltre le reti necessitano di periodiche manutenzioni e puliture per eliminare i materiali che si accumulano (temo che allo stato la circostanza sia in atto) e finiscono per provocarne la rottura.

Circa 10 o 15 anni fa su iniziativa del Prefetto fu convocata una conferenza alla quale parteciparono l'ANAS, il Genio Civile, un funzionario dell'assessorato regionale al territorio, il sindaco di Alì Terme ed il sottoscritto, per il Comune di Itala. Non ricordo se c'era un rappresentante della RFI che in quel periodo aveva riattivato le procedure per definire il percorso del doppio binario. Tale soluzione, una volta realizzato lo spostamento della ferrovia in galleria, avrebbe comportato la estromissione di RFI dalla problematica del Capo Alì.

In quell'occasione, come sempre quando si comincia a parlare di responsabilità, ciascuno enunciava i motivi per i quali non sarebbe stato responsabile per le iniziative non assunte. Il sottoscritto, pur non comprendendo il motivo della sua convocazione, visto che il territorio di Itala confina con il Comune di Alì e di Alì Terme, ma il Capo Alì si trova a circa 1 km dal confine, dichiarò il proprio interesse alla soluzione del problema, ricordando che già circa dieci anni prima (e forse più, ma comunque dopo il 1978) l'ANAS aveva presentato ai comuni di Scaletta, Itala e Alì Terme un progetto per realizzare una galleria per una variante alla SS114 (ricordo che il costo previsto, allora, era di circa 32 miliardi di lire).

Il rappresentante dell'Assessorato al Territorio dichiarò candidamente (con motivazioni, presumo, formalmente ineccepibili) che la Regione sconosceva un problema di pericolosità del Capo Alì (letteralmente disse: la Regione sconosce il Capo Alì), in quanto il Comune, nel cui territorio ricadeva, avrebbe dovuto attivarsi a compilare ed inviare alla unità operativa preposta alla gestione degli strumenti predisposti per i rischi ambientali (non ricordo se era già il PAI o altro precedente strumento) le schede con le zone a rischio per inserire i lavori proposti nei finanziamenti regionali.

Il Genio Civile affermò, ovviamente, di avere competenza solo in caso di presentazione di progetti che avrebbe proceduto a verificare.

Il sindaco di Alì Terme asserì di aver segnalato, comunque, al Territorio la necessità di interventi sul Capo, di non avere competenza ad eseguire lavori a tutela della strada statale, che comunque avrebbero dovuto gravare su finanziamenti statali o regionali.

Su un punto sembrava fossimo tutti d'accordo: l'unica soluzione valida appariva quella di una galleria artificiale (probabilmente due tratti in corrispondenza dei due punti più critici dove sempre si erano manifestati i crolli) realizzata con accorgimenti che impedissero il riversamento di eventuali frane sulla sottostante ferrovia.

Alla fine il Prefetto, visibilmente spazientito, visto che il problema richiedeva la collaborazione di diversi enti, che il rischio era che passata l'ansia indotta dal pericolo di qualche tra-

gico incidente (fortunatamente non verificatosi) il problema ricadesse nel dimenticatoio disse che occorreva che uno degli enti presenti si assumesse l'incarico di impostare un gruppo di lavoro e coordinare le attività che i vari enti, ciascuno per le proprie competenze, avrebbero dovuto svolgere. Sostanzialmente, definire le opere da eseguire, redigere un preliminare con la quantificazione dei costi, individuare gli enti demandati a finanziare i lavori, ecc.

Dopo vari tentennamenti, il sindaco di Alì Terme accettò di assumersi l'impegno. Di tutto ciò dovrebbe essere stato redatto un verbale.

Ritengo che nulla sia mutato da allora, a parte, spero, l'inclusione del Capo Alì nelle zone classificate R4 priorità 1. Sul punto non sono molto sicuro, in quanto sembra che la priorità 1 venga attribuita agli interventi a salvaguardia dell'abitato.

Sul punto dell'ente onerato dei lavori, a parere del sottoscritto, confortato da anche recenti pronunce della Cassazione (n. 23563 del 2011, confermata nelle conseguenze da Cass. 10095 del 2014) questo non può che individuarsi che nell'ANAS. Nella fattispecie il Capo Alì costituisce pericolo di per sé stesso, per la natura friabile della roccia da cui è costituito, senza dover ricercare in altri enti responsabilità per attività o omissioni.

Il Sindaco
(Avv. Antonino Crisafulli)

Firma telematica di un documento informatico inviato per e-mail