

La «veloce» Palermo - Sciacca

(continuazione da pag. 1)

tecniche e lavori di sistemazione per proteggere i manufatti.

Da Altofonte Nord ad Altofonte Sud

Questo tratto di circa 3 km. (lotto 1° - 2° stralcio di km. 2 + 922) appaltato alla SAGUG di Milano (Girola) è l'unico ad essere stato già ultimato. E' costato 7 miliardi.

Il lotto inizia dallo svincolo di Altofonte Nord con il viadotto Maglio di 1.804 metri, con 41 campate di 44 metri ciascuna, con piloni di forma ottagonale.

In questo tratto sono state affrontate notevoli difficoltà geo-tecniche. La natura del terreno, di tipo calcareo-argilloso-scleroso con la presenza di cavità carsiche, ha comportato la necessità di scavare pozzi più profondi ed effettuare iniezioni di cemento ed ancoraggi mediante chiodature con barre di acciaio.

Da Altofonte Sud a Portella della Paglia

Questo tratto comprende:

1) il lotto 2° bis - 1° stralcio di km. 0 + 941, che va dallo svincolo di Altofonte Sud al viadotto Veneziano.

E' stato appaltato per ultimo, nel 1979, all'impresa I.A.C.E.S. di Giuseppe Brucoleri di Agrigento.

Il tracciato di questo tratto di strada procede tutto in salita, mediante ampie curve planimetriche.

Sono stati costruiti già tutti i piloni e si stanno varando le travi in cemento armato precompresso.

2) il lotto 2° di km. 6 + 559, appaltato anch'esso all'impresa I.A.C.E.S nel 1975, che va dal viadotto Veneziano a Portella della Paglia, ed è quasi tutto ultimato.

Partendo dal viadotto Veneziano in questo tratto di «veloce» si incontrano: il viadotto Reali Celsi (di 440 metri a 13 campate), un tratto in rilevato e poi uno, in località Montagnola, in trincea profonda, il viadotto Conca d'Oro (500 metri e 15 campate), il viadotto Lo Pigno (848 metri e 36 campate), ancora un tratto in trincea, il viadotto Fontanafredda (474 metri e 13 campate), lo svincolo di Giacalone con corsie di uscita su piani sfalsati.

Nella zona di Giacalone è da segnalare che, per la pendenza della strada, è stata costruita una corsia di marcia (detta di «arrampicamento»), larga 3 metri, riservata ai veicoli lenti. Il costo di questo tratto è di circa 9 miliardi.

Da Portella della Paglia a Bivio Pernice

Questo lotto è lungo complessivamente km. 18 + 618, ed è stato appaltato all'impresa Ferrocemento. Il costo di costruzione supera i 16 miliardi, soprattutto per le difficoltà verificatisi per superare la montagna posta tra S. Giuseppe Jato e Portella della Paglia. In quest'ultimo tratto, infatti, il tracciato ha subito notevoli modifiche, rispetto al progetto iniziale, suggerite dai risultati delle indagini geologiche.

Il lotto comprende gli svincoli di Ponte Pernice, di S. Cipirrello, di S. Giuseppe Jato e di Piana degli Albanesi (compreso un raccordo lungo km. 1 + 500 per l'allacciamento con Piana) tutti su piani sfalsati. La strada ha una carreggiata di metri 7,50, con due banchine laterali di 1 metro. Nei punti in cui la pendenza è più elevata è stata costruita, anche qui, una terza corsia «di arrampicamento» per i veicoli lenti, di metri 3 più una banchina di circa 1 metro.

Il lotto parte da quota 287 (bivio Pernice) e arriva a Portella della Paglia a quota 772 s.l.m. Il punto più elevato viene toccato dalla strada, prima di raggiungere Portella della Paglia, con quota 792.

In questo lotto quasi tutta la spesa si riferisce a opere in cemento armato (14 miliardi su 16). Il tratto comprende infatti 19 viadotti per complessivi 6.550 metri, con campate che vanno da 35 a 45 metri. I viadotti sono: Corvo I, Corvo II, Ginestra, Figurella e Daniela. Il più importante e spettacolare è senza dubbio il viadotto Figurella, lungo 670 metri, che si impone sia per l'altezza dei piloni, alti fino a 70 metri, sia per le ampie campate, di 45 metri, sia per le difficoltà geotecniche incontrate o per l'impegno tecnico-costruttivo cui si è fatto ricorso per costruire alcuni piloni. Basti dire, ad esempio, che per costruire il pilone n. 6, ricadente in una zona con diversa comprimibilità a piano di fondazione e quindi con possibili rischi di cedimenti differenziali, si è dovuta costruire una fondazione,

a pozzo unico, profonda 25 metri, per permettere un sicuro agganciamento alla roccia.

Nel tratto che va da Palermo al Ponte Pernice, come si vede, i lavori per la costruzione della «veloce» si trovano in uno stato di notevole avanzamento: alcuni lotti sono stati già ultimati.

Resta, però, un buco: Un tratto di circa 1 km. che non permette la saldatura tra il lotto costruito dall'impresa Ferrocemento e il lotto costruito dall'impresa IACES.

Questo buco si è venuto a creare perché il geotecnico della Cassa per il Mezzogiorno ha evidenziato la necessità di realizzare delle opere a protezione della «veloce» ed altre opere a protezione della strada provinciale che in atto percorriamo.

Le opere da realizzare riguardano:

1) la protezione della strada «veloce» nel tratto in cui corre in trincea, in una zona dove è stato fatto un «taglio» di 14 metri di altezza;

2) la stabilizzazione dei tagli in roccia effettuati nella «gola», per proteggere la sottostante strada provinciale.

Questo «buco» sarà completato con notevole ritardo rispetto agli altri lotti in costruzione. Ciò non influirà, comunque, sulla percorribilità della «veloce» quando entrerà in esercizio, poiché vi è già una «bretella» che permetterà, con un'uscita ed un successivo rientro, di saltare il «buco».

La Casmez ha approvato il 29 luglio una perizia di «impegni imprevisti», utilizzando delle somme accantonate per queste evenienze. Gli imprevisti hanno però superato, ci si perdoni il gioco di parole, le previsioni. La somma impegnata non è sufficiente, infatti, per effettuare le opere succitate e alle quali bisogna aggiungere: la recinzione della strada, l'impermeabilizzazione, la segnaletica e — soprattutto — l'appalto per la collocazione dei giunti di dilatazione.

Da Bivio Pernice a Misilbesi

Questo tratto che va dal bivio di Misilbesi al Ponte Pernice è stato da tempo realizzato, nei lotti 1 - 1 bis - 2 dalle Imprese Costanzo e ICIS, con finanziamento della Cassa per il Mezzogiorno che ha dato i lavori in concessione all'Amministrazione Provinciale di Trapani. Il tratto, regolarmente collaudato, è stato — da tanti anni ormai — abbandonato a sé stesso.

Nessuna manutenzione è stata mai effettuata per cui la strada è andata incontro ad un progressivo degrado, anche per i dissesti geologici e per fatti alluvionali che sono intervenuti e si sono sommati.

Due anni fa scrivevamo che l'ANAS per prendere in consegna questo tratto di strada richiedeva una serie di interventi e di modifiche. La Cassa per il Mezzogiorno aveva predisposto una perizia dell'importo di circa tre miliardi per effettuare tutti i lavori richiesti.

Due anni sono purtroppo passati a vuoto. La perizia non è andata avanti: è rimasta solo carta scritta. La manutenzione continua a mancare. Di interventi migliorativi manco a parlarne.

Cosa dice l'ANAS

L'on.le Calogero Mannino è intervenuto tempo fa presso l'A.N.A.S. per sollecitare la classificazione e la presa in consegna del suddetto tronco.

Ecco la risposta che l'ANAS ha dato all'on. Mannino:

«... Detto tronco, mai ufficialmente aperto al traffico dall'Amministrazione Provinciale, risulta del tutto abbandonato agli effetti di gestione e di manutenzione.

In realtà esso è praticamente in esercizio ma la transitabilità, per le carenze so-

pra accennate, è divenuta del tutto precaria e pericolosa in diversi tratti. Risulta che in relazione alle ripetute richieste di statizzazione, è stato anche effettuato un sopralluogo congiunto da parte di funzionari del Compartimento ANAS di Palermo, dell'Amministrazione Provinciale di Trapani e della Cassa per il Mezzogiorno, durante il quale è stata riconosciuta la assoluta necessità di una serie di interventi diretti a riportare il tronco stradale in condizioni di normale efficienza.

Si è del parere che l'esecuzione di tali interventi a cura dell'Ente che ha provveduto alla realizzazione del tronco stradale, costituisca la indispensabile premessa per prendere in esame la richiesta di classificazione. - Firmato: Massimo Perotti, Direttore Generale ANAS ».

Il nuovo Presidente dell'Amministrazione Provinciale di Trapani, Ente chiamato in causa, è intervenuto recentemente presso l'ANAS per richiedere la presa in consegna del tronco. L'ANAS, in seguito a tale richiesta, ha invitato il Compartimento della Sicilia ad aggiornare i prezzi della perizia redatta nel 1976, che prevedeva una spesa di circa tre miliardi.

Il problema finanziario

A questo punto, superati tutti i problemi tecnici che si sono man mano frapposti, resta da risolvere un altro problema: quello finanziario.

Anche qui c'è un grosso buco. La spesa per costruire la «veloce» è cresciuta, nel tempo, a dismisura e per il lievitare dei prezzi e per tutti gli imprevisti la cui soluzione ha richiesto e richiede somme ingenti.

Intervento della B.E.I.

La Cassa per il Mezzogiorno ha chiesto, alcuni mesi fa, alla B.E.I. (Banca Europea Investimenti) un prestito per fare fronte alle esigenze finanziarie della «veloce» Palermo - Sciacca. Con il finanziamento della B.E.I., dell'importo di circa 20 miliardi, la Cassa per il Mezzogiorno opererebbe per completare il tratto Bivio Pernice - Misilbesi e interverrebbe pure nel primo lotto costruito dall'ANAS, partendo da Palermo.

Funzionari della B.E.I. nel mese di luglio hanno effettuato un sopralluogo visitando tutti i cantieri della «veloce» e percorrendo anche il tratto Misilbesi - Bivio Pernice. A proposito di quest'ultimo tratto hanno espresso apprezzamenti poco lusinghieri nei confronti dei responsabili non riuscendo a capire come si possa lasciare abbandonata — dopo avere speso tanti soldi — una strada di tale vitale importanza. Anche questo è un mistero siciliano. Entro sei mesi circa la B.E.I. sarà in condizione di rispondere — si ritiene positivamente — alla richiesta di finanziamento della Casmez.

Il parere del CIPE

Mesi fa si è verificato un fatto nuovo che riapre tutta la problematica — sia tecnica che finanziaria — relativa alla veloce.

Il CIPE (Comitato Interministeriale per la programmazione economica), in sede di approvazione di un programma straordinario di interventi per il completamento funzionale e l'attrezzatura di arterie già iniziate ai sensi dell'art. 29 della legge 146/1980, ha dato parere favorevole per il finanziamento da parte dell'ANAS della somma di lire 30 miliardi per il completamento della Palermo - Sciacca.

Presso l'ANAS e presso il CIPE è intervenuto per il finanziamento e per il parere l'on.le Calogero Mannino, in qualità di responsabile per la politica econo-

mica e per i problemi del Mezzogiorno per il gruppo parlamentare DC alla Camera dei Deputati, che ci ha fatto pervenire copia del seguente telegramma:

« Cipe habet accolto proposta Ministro Casmez distribuzione fondo ANAS art. 29 includendo sistemazione strada scorrimento veloce Palermo - Sciacca Ponte Pernice - Portella Misilbesi importo trenta miliardi ».

Intervista al Capo Compartimento dell'ANAS

Per avere notizie più precise ci siamo rivolti all'ing. A. De Lucia, Capo Compartimento dell'ANAS, che, in sintesi, ci ha detto quanto segue:

« In base a nuove disposizioni la Cassa per il Mezzogiorno non interverrà più direttamente nella costruzione di strade, ma si limiterà ad agire da « finanziaria ».

Recentemente sono stati fatti stanziamenti, per circa mille miliardi, che saranno messi a disposizione dell'ANAS per completare tutte le arterie già iniziate. La «veloce» Palermo - Sciacca è compresa in questo elenco di strade.

Per quanto riguarda il finanziamento ci ha confermato che la somma di lire 30 miliardi si riferisce al tratto Ponte Pernice - Portella Misilbesi.

Di fronte alla nostra perplessità, determinata dal fatto che nel 1976 era stata redatta una perizia di 3 miliardi (cifra ben lontana dai 30 miliardi di oggi) ha ribadito che per tale tratto di strada non servono interventi correttivi, consistenti nell'effettuare qua e là alcune opere di sistemazione, secondo la classica terapia dei pannicelli caldi.

Il tratto di strada Ponte Pernice - Portella Misilbesi — ha detto — deve essere completamente rifatto, il che giustifica l'entità del finanziamento.

L'ANAS, a questo punto, aspetta di avere consegnati la strada e i soldi per potere passare alla fase esecutiva e realizzare, finalmente, una « strada veloce », degna di tale nome ».

Una considerazione conclusiva.

Subito dopo il terremoto si sono spesi tanti miliardi per realizzare un'opera viaria che, irresponsabilmente, è stata abbandonata a sé stessa, il che ha portato ad un progressivo degrado fino ad arrivare al punto che oggi non si parla più di sistemazione della strada, ma di rifacimento.

Non è sperpero questo di pubblico denaro? Di chi la colpa? Sono interrogativi che lasciamo alla riflessione dei nostri lettori.

Franco La Barbera

Bar - Ristorante

« LA PERGOLA »

ADRAGNA - SAMBUCA DI SICILIA

Aperto tutto l'anno

Matrimoni - Battesimi - Banchetti d'occasione - Ottima cucina con squisiti piatti locali a pochi passi dalla zona archeologica di Adranone

tutto per l'automobile

AUTORICAMBI INDUSTRIALI E AGRICOLI ORIGINALI BATTERIE MARELLI

ELISABETTA GAGLIANO in GUZZARDO

Via Nazionale n. 2 - Sambuca Tel. (0925) 41.097

ADDOBBI PER MATRIMONI E TRATTENIMENTI, CESTI DI FIORI, OMAGGI FLOREALI, GHIRLANDE

PIANTE E FIORI

ANGELA PULEO

Corso Umberto I, 63 - Tel.: 41586 - Abitaz. 41118

SAMBUCA DI SICILIA