



REGIONE CALABRIA
Il Presidente

Al Signor Presidente del Consiglio Regionale
Dott. Filippo Mancuso

Prot. 447835

Doc. 26.02.2023

E p.c.

Ai Consiglieri
Dott. Ernesto Francesco Alecci
Dott. Domenico Bevacqua
Ing. Antonio Billari
Dott.ssa Amalia Cecilia Bruni
Sig. Francesco Antonio Iacucci
Sig. Raffaele Mammoliti

Segretariato Generale
Settore Atti del Presidente
e Rapporti con il Consiglio Regionale

LORO SEDI

Oggetto: Riscontro all'interrogazione a risposta scritta n.159/12^ "Chiusura S.G.C. n.682 Jonio Tirreno" – Proponenti i Consiglieri regionali Alecci, Bevacqua, Billari, Bruni, Iacucci, Mammoliti.

Con riferimento all'interrogazione consiliare in oggetto, si trasmette per gli adempimenti di competenza, la risposta pervenuta dalla Direzione Generale del Dipartimento Infrastrutture e Lavori Pubblici.

D'Ordine del Presidente
Il Capo Gabinetto

Lu

A11.01



Capo di Gabinetto

dott. [REDACTED]

e p.c. On. Presidente Dott. Roberto Occhiuto
[REDACTED]

Oggetto: Interrogazione a risposta scritta n.159/XII "Chiusura S.G.C. 682 Jonio - Tirreno" (prot. n. 355662 del 4.08.2023).

In riscontro all'interrogazione in oggetto, promossa dai Consiglieri Bevilacqua, Alecci, Billari, Bruni, Iacucci e Mammoliti, riguardo alla "chiusura" in oggetto e, più precisamente, all'interruzione del transito nella Galleria "Torbido" e nella Galleria "Limina", entrambe situate sulla SS 682, per lavori di manutenzione della durata, rispettivamente, di almeno 70 gg e di circa 20 mesi, si rappresenta quanto segue.

La SS 682 costituisce una delle Trasversali che consentono il collegamento tra il versante Jonico e quello Tirrenico e, come tale, di primaria rilevanza nell'ottica della funzionalità del sistema viabilistico della regione Calabria. Ciò premesso, sono stati svolti diversi sopralluoghi congiunti, tra il Dipartimento Infrastrutture e LL.PP. e la struttura territoriale dell'ANAS, al fine di individuare soluzioni alternative che potessero mitigare il disagio connesso alla locale interruzione dell'arteria. Da questi è emersa, data la rete stradale regionale, la complessità di riuscire a individuare soluzioni alternative che potessero risultare valide e pienamente soddisfacenti, stante le molteplici questioni interconnesse al sistema viabilistico.

Stante la rilevanza dell'infrastruttura, nello spirito della massima collaborazione, si è quindi proceduto ad analizzare anche il progetto, su cui la struttura ANAS aveva già proceduto ad ottimizzare il cronoprogramma esecutivo riducendolo, dai 30 mesi inizialmente previsti, ai 20 mesi indicati anche nell'interrogazione, così da indagare la possibilità di rinvenire soluzioni progettuali che, anche a seguito di quanto rilevato nell'ambito dei sopralluoghi, potessero abbattere ulteriormente l'impatto sul territorio. Dall'analisi del progetto è emerso che i lavori previsti sulla Galleria "Limina" avrebbero non solo rimosso le eventuali cause di pericolo per la sicurezza dei veicoli ma, al contempo, conferito all'opera una durabilità corrispondente a quella di un'opera di nuova costruzione, peraltro a fronte di una campagna d'indagini che restituiva un quadro inerente ai materiali di qualità tutt'altro che scadente. Contestualmente, inoltre, si rilevava, nell'ambito dei lavori programmati, la presenza delle sole gallerie di collegamento al tunnel di fuga ma non già la realizzazione di quest'ultimo. Ciò detto, pertanto, si avanzava l'ipotesi di una differente strategia d'intervento, così da operare con un approccio, pienamente aderente con le linee Guida pubblicate dal C.S.LL.PP., che, sebbene più graduale, puntasse ad un innalzamento generalizzato della sicurezza, senza ignorare gli effetti indotti dalle soluzioni alternative correlate alla chiusura della galleria. In tale solco, pertanto, si è proceduto a modificare la filosofia progettuale iniziale, così da affrontare in modo risolutivo le problematiche che potenzialmente avrebbero potuto dare luogo a locali dissesti del rivestimento, senza però attuare sin d'ora lavorazioni particolarmente invasive, quale la fresatura dell'intera volta per una profondità molto importante, con l'obiettivo di minimizzare l'eventualità che potessero, nel medio periodo, manifestarsi degni che avrebbero in futuro potuto produrre un ripetersi del degrado, a seguito delle copiose infiltrazioni che interessano l'opera. A questo proposito, peraltro, la soluzione progettuale non prevedeva il drenaggio delle acque ma, al contrario, la possibilità di impermeabilizzare la galleria mediante appositi additivi nel materiale di ripristino, lasciando così invariati gli sforzi sull'opera.

Al fine di dare soluzione alle criticità sopra dette, pertanto, si è proposto alla Direzione Operativa dell'ANAS, nonché al Ministero delle Infrastrutture, di accertare la fattibilità di una differente soluzione progettuale

che, oltre a meglio risolvere le problematiche specifiche della Galleria, avrebbe consentito metodologie di lavoro differenti da quelle inizialmente previste, compatibili con l'esecuzione di lavori nelle sole ore notturne e, quindi, assicurando la percorribilità dell'arteria nelle ore diurne e, in ogni caso, in situazioni di necessità e/o urgenza. Tale proposta si fonda su tre aspetti fondamentali: 1) l'asportazione del degrado presente; 2) l'esecuzione di drenaggi volti ad abbattere il futuro rischio che in futuro possa manifestarsi nuovamente il degrado, riducendo contestualmente le sollecitazioni oggi presenti sulla struttura della galleria; 3) la realizzazione della galleria di fuga, così da incrementare la sicurezza viabilistica in tutti i suoi aspetti, invece di limitarlo all'ambito del rivestimento. La differente modalità di asportazione del rivestimento ammalorato, effettuato mediante idro-demolizione invece che mediante fresatura, consente di operare con attrezzature molto più snelle che possono, quindi, entrare ed uscire dalla galleria con estrema rapidità occupando, peraltro, solo parte della sede stradale e, conseguentemente, consentendo anche il transito ad eventuali mezzi di soccorso in qualsiasi momento. In modo analogo, il ripristino del calcestruzzo rimosso avverrà con tecnologie altrettanto snelle, quali lo spritz-beton, così da garantire la buona riuscita mediante una delle migliori tipologie di ripristino oggi disponibili. In aggiunta, e preliminarmente ai lavori sopra descritti, verranno realizzati anche dei drenaggi volti a fornire un'adeguata risposta al problema delle infiltrazioni che costituiscono la causa che ha dato luogo all'esigenza dell'intervento manutentivo.

Le soluzioni progettuali sopra descritte sono state verificate dalla struttura di progettazione di ANAS che, oltre a valutarle positivamente, le ha sviluppate in termini progettuali valutandone anche la durata, stimando, cautelativamente, un tempo inferiore ai cinque mesi, per la realizzazione dei drenaggi, ed inferiore all'anno per il ripristino del calcestruzzo degradato. Tali durate saranno oggetto di ulteriori riduzioni in ragione delle ottimizzazioni che potranno essere apportate nell'ambito delle interlocuzioni che ANAS avrà con la ditta esecutrice. L'avvio dei lavori è stimato nella primavera 2024 e sarà calendarizzato in funzione dell'intervento che andrà eseguito sulla galleria "Torbido". Anche per quest'ultima, inoltre, si è proceduto ad ottimizzare la modalità esecutiva così da scongiurare la chiusura diurna, da ANAS già condivisa con i territori, e garantire la transitabilità mediante senso unico alternato.

La strategia sopra detta è completata, come sopra anticipato, dalla richiesta di modificare l'Accordo di Programma, in cui è stato consentito l'inserimento dell'esecuzione della galleria di fuga che, come concordato, dovrà essere realizzata con sezione più ampia così da costituire una seconda canna in grado di assicurare anche una valida alternativa all'attuale, laddove si rendessero in futuro necessari ulteriori lavori di manutenzione.

Il Dirigente Generale

