

Per ottenere risposte chiare su un'opera pubblica che è stata finanziata, ma che non è ancora iniziata, abbiamo pensato di intervistare in prima battuta il signor Alessandro Costa, presidente della prima Circoscrizione che comprende i villaggi oggetto della nostra attenzione, e il vice presidente Alfredo Manganaro. Ad entrambi abbiamo posto delle domande che riguardano lo stato burocratico e progettuale insieme agli aspetti tecnici e di sicurezza del nostro progetto.

CONTENUTO DELL'INTERVISTA

Alessandro Costa: Siamo felici di essere qui stamattina per rispondere a tutte le vostre domande e per dare chiarimenti in merito ad un progetto che ci sta molto a cuore e che abbiamo seguito passo passo.

Siete voi il futuro, ed è fondamentale che ne siate consapevoli. Una volta terminata la scuola, frequenterete le superiori e avrete esigenze sempre più definite. Già oggi ne avete ed è giusto che iniziate a immaginare cosa vorrete fare, in quale contesto vivrete e quali saranno le necessità del territorio in cui abitate. Il confronto è importante proprio per questo, e noi siamo a vostra disposizione.

Mi presento: sono Alessandro Costa, presidente della Prima Circoscrizione, che comprende il territorio da Altolia fino a Tipoldo. I villaggi che ne fanno parte sono 21. Questo è Alfredo Manganaro, vicepresidente della Circoscrizione; c'è anche un altro vicepresidente, Domenico Cassisi, che oggi purtroppo non è presente per motivi di salute. Insieme ai consiglieri formiamo il Consiglio della Prima Circoscrizione: ci riuniamo per discutere e prendere decisioni sulle competenze che riguardano la gestione del territorio.

Il nostro compito è occuparci delle problematiche che emergono nel territorio, naturalmente nei limiti dei poteri che ci sono attribuiti. Potete essere certi che ci mettiamo il massimo impegno.

Per quanto riguarda la cosiddetta "via di fuga", si tratta di un progetto di cui si parla da oltre trent'anni. Questa strada non collegherebbe la Statale 114, ma la via Nazionale di Santa Margherita con Santo Stefano Briga. In tutti questi anni si è pensato soprattutto a urbanizzare il territorio, cioè a costruire case e concedere nuove autorizzazioni edilizie, aumentando così la popolazione residente, senza però adeguare le infrastrutture stradali.

Se si creano nuovi insediamenti abitativi, è necessario prevedere anche vie di accesso adeguate. Oggi ci troviamo con la stessa strada di sempre, ma con molti più condomini, abitazioni e quindi con molte più persone e automobili. Se una strada era stata progettata per sostenere il traffico di poche auto, non può reggere un flusso dieci volte superiore.

Inizialmente il progetto prevedeva un'unica strada da Santo Stefano Briga a Santa Margherita. Recentemente, però, si è deciso di suddividerlo in più fasi, più piccole e snelle, così da velocizzare la realizzazione almeno di una prima parte. Circa sei mesi fa, presso l'amministrazione comunale, si è tenuto un incontro con i vertici dell'Autorità di Bacino e con il Commissario. In quella sede si è

discusso della possibilità di realizzare intanto il primo tratto: da Santo Stefano Briga fino al confine tra Santo Stefano Medio e Santa Margherita, arrivando fino al ponte Otera.

L'obiettivo è creare un bypass lungo il lato del torrente, offrendo così un'alternativa viaria che oggi non esiste, soprattutto per i villaggi più interni e distanti.

Per quanto riguarda il ponte Otera, dopo anni di condizioni critiche, si è finalmente arrivati alla fase esecutiva: è stato affidato l'appalto per il restauro. A breve inizieranno i lavori e, nei tempi tecnici previsti, il ponte verrà completamente rifatto. Si tratta di un'infrastruttura essenziale anche in relazione al nuovo progetto viario.

L'attuale livello di progettazione della strada è in fase esecutiva e si attende l'autorizzazione da parte del Commissario regionale. Il progetto originario era unico e complessivo, ma si è raggiunto un accordo per dividerlo in due parti, qualora vi siano le condizioni tecniche necessarie. Realizzare il primo tratto renderebbe più semplice completare successivamente l'intervento complessivo, anche perché il finanziamento è già stato previsto.

In passato era stato stanziato un primo finanziamento di circa 5 milioni e 600 mila euro, ma si è rivelato insufficiente: secondo le normative attuali, sarebbero necessari circa 11 milioni e 700 mila euro. Quel primo finanziamento è stato quindi destinato ad altro intervento. Ora si sta lavorando per ottenere un nuovo finanziamento di circa 11 milioni di euro. Tuttavia, se il progetto verrà suddiviso in due parti, si potrà procedere con finanziamenti distinti, di importo inferiore.

Come si interfaccia il progetto con il piano di gestione rischio alluvioni?

Il tema centrale è la garanzia della sicurezza idraulica del territorio. La competenza sui torrenti e sulla gestione del rischio idrogeologico spetta all'Autorità di Bacino, che opera in raccordo con l'Ufficio del Commissario straordinario per il dissesto idrogeologico regionale.

A Messina è presente il distaccamento dell'Autorità di Bacino, che agisce comunque nel rispetto delle disposizioni regionali. In pratica, l'Autorità si interfaccia con il Commissario ad acta per il dissesto idrogeologico – attualmente il dottor Tuminello – e insieme inquadrano e rilasciano le autorizzazioni necessarie, comprese quelle relative alle aree a rischio.

La via di fuga è inserita nel piano di protezione comunale?

Nel nostro territorio siamo classificati in area R4, cioè a rischio molto elevato, il livello massimo. Proprio per questo la cosiddetta "via di fuga" dovrebbe essere inserita anche nel Piano comunale di Protezione Civile.

A tal proposito, nei giorni scorsi la Protezione Civile comunale si è già attivata. Per quanto riguarda Santa Margherita, è stata individuata e ufficialmente delimitata un'area di stoccaggio e di raccolta da utilizzare in caso di calamità o emergenze, come ad esempio mareggiate o eventi alluvionali. È stata scelta un'area all'interno del torrente, ampia, pianeggiante e con un'altezza degli argini di circa venti metri, quindi ritenuta idonea come punto di ritrovo e parcheggio dei mezzi di soccorso. Anche per altre zone, come Bisconte, sono state fatte valutazioni simili.

Uno dei problemi principali, però, riguarda proprio l'ipotesi di intervenire sul torrente per realizzare la strada: negli anni si sono succeduti diversi geologi regionali e diversi commissari, spesso con incarichi di breve durata. Questa mancanza di continuità amministrativa non ha mai permesso di seguire il progetto dall'inizio alla fine. Ogni volta si è dovuto ripartire quasi da zero, come nella metafora della tela di Penelope: ciò che si costruiva veniva poi rimesso in discussione.

Anche per questo motivo si è pensato di scorporare il progetto originario e realizzare almeno un primo tratto, così da mettere in sicurezza e garantire un'alternativa viaria almeno per Santo Stefano Briga e Santo Stefano Medio, riducendo così almeno metà del problema.

Santo Stefano Medio, con circa 1.500 abitanti, non può rimanere isolato. In caso di emergenza, un mezzo di soccorso – anche di grandi dimensioni – deve poter raggiungere il paese senza difficoltà. Se dovesse verificarsi una calamità, non si può pensare che l'unico mezzo disponibile sia l'elicottero. Lo abbiamo già vissuto con l'alluvione che ha colpito Altolia e Pezzolo.

La mia preoccupazione principale è la sicurezza. Non si tratta di limitare la libertà di chi ha scelto di vivere in quei luoghi – scelta che rispetto pienamente – ma di garantire la possibilità di intervenire tempestivamente in caso di necessità. Se succede qualcosa, dobbiamo poter arrivare con i soccorsi.

C'è poi un altro problema concreto: oggi fino a Santo Stefano Medio può salire solo un mezzo di dimensioni limitate. Un camion grande, una gru o altri mezzi pesanti non riescono ad arrivare. Parliamo di un paese di circa 1.500 abitanti che di fatto è già isolato.

In caso di emergenza, se serve un mezzo speciale per un intervento urgente, questo non può arrivare. E questo è inaccettabile. Non possiamo pensare di dover abbattere muri o trovare soluzioni improvvisate ogni volta. La questione è una sola: la sicurezza.

Lo abbiamo già vissuto con l'alluvione che ha colpito i nostri villaggi. Cambiano i commissari, cambiano i referenti, ma la situazione resta sempre sospesa tra "manca questo" e "manca quell'altro". Nel frattempo noi, come amministrazione locale, cerchiamo di sollecitare, di segnalare ciò che manca, di fare la nostra parte.

Ci sono comitati ambientalisti che ostacolano la realizzazione di questa via di fuga?

Per quanto riguarda la strada nel torrente, non risultano opposizioni significative da parte dei villaggi o di comitati ambientalisti. Anzi, molti la vedono come un'opportunità di sviluppo e di sicurezza. Non si tratta solo di mobilità, ma anche di valorizzazione del territorio.

Dal punto di vista ambientale, il progetto non prevede interventi distruttivi: si tratterebbe di coprire una parte del torrente, come già avvenuto in altre zone – San Filippo, Annunziata, Bisconte. Gli studi tecnici sono stati fatti e prevedono il mantenimento dell'alveo inferiore per il deflusso delle acque.

Il principio è chiaro: quando si realizza un'opera di questo tipo, è fondamentale garantire la manutenzione costante dell'invaso e delle strutture. Se il corso d'acqua viene mantenuto pulito e libero, si riduce il rischio di esondazioni a monte e a valle. Inoltre, con la costruzione della strada

verrebbero realizzate anche briglie e opere di regimentazione che aiuterebbero il torrente stesso, migliorandone la gestione idraulica.

CONSIDERAZIONI NOSTRE

Il Presidente della Prima Circoscrizione è stato molto chiaro ed esaustivo, ha risposto a tutte le nostre domande e si è attivato per metterci in contatto con l'Ufficio Tecnico del Comune di Messina, nella persona del Dott. Puccio, per avere maggiori informazioni e dettagli tecnici sul progetto che stiamo monitorando.