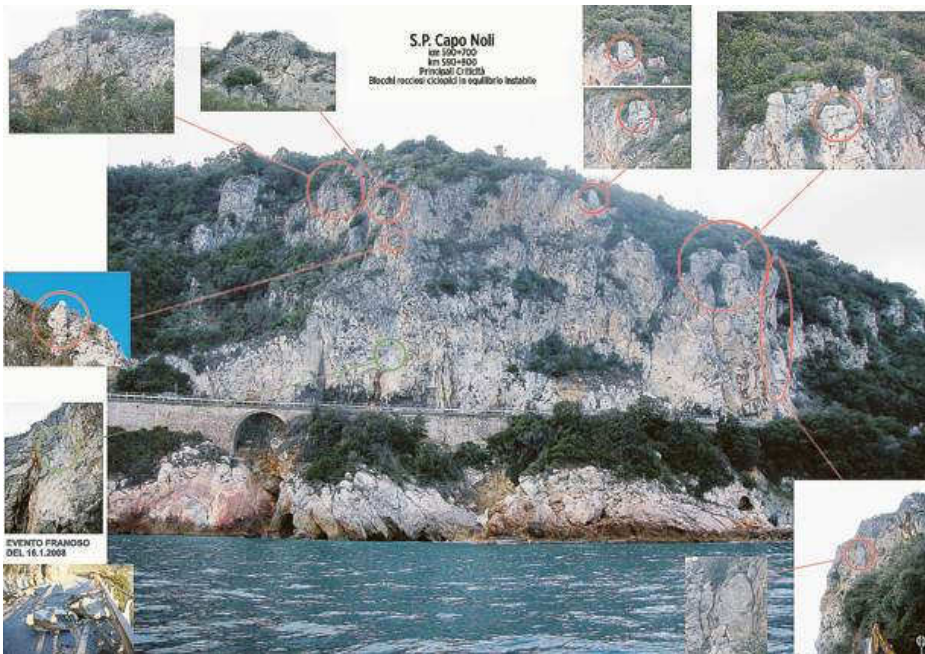


LA FRANA DI CAPO NOLI



Geologi-scalatori in parete



Lo studio geologico sulle criticità di Capo Noli predisposto nel 2008 dopo la frana che ha imposto la chiusura per cinque mesi dell'Aurelia



I rilievi in corso a Capo Noli

dal nostro inviato **MARCO MENDUNI**

**CAPO NOLI.** L'insegna verde e un po' demodé del Bar Liz separa due mondi. Da una parte il traffico di Finale, dall'altra il deserto. C'è una transenna che divide queste realtà parallele, che convivono a pochi metri l'una dall'altra. Di là dallo sbarramento non c'è nessuno. Percorriamo i quattro chilometri e mezzo che ci separano da Varigotti in un lampo, non incontriamo anima viva. Solo qualche coraggioso che fa jogging. Comprensibile: la frana sull'Aurelia, quella che ha imposto lo stop alla circolazione a Capo Noli, ha di nuovo infilato Varigotti in un *cul-de-sac*.

E ci risiamo. Un'altra volta la strada sbarrata, come un anno fa. Pendolari in subbuglio, operatori turistici con il cuore in gola. Commercianti alle corde, perché in questi mesi vivono esclusivamente sugli automobili di passaggio. Che ora, da un giorno all'altro, si sono dissolti.

La maledizione di Capo Noli ha un nome: Dolomia di San Pietro ai Monti. È una roccia calcarea, carbonato di calcio e di magnesio. Per sua natura si frantuma, si scheggia, precipita verso il mare. Qui non c'è stata l'offesa dell'uomo a rendere instabile la parete. La roccia crolla perché così vogliono le leggi del Creato. «La roccia», racconta il geologo Alessandro Scarpati, che da anni studia, monitora e cerca soluzioni per Capo Noli - fa solo il suo mestiere: franare».

**SCARPATI SPIEGA** che, indossando una muta e immergendosi in mare, si osserva un fondale subacqueo grigio e ruvido. Un'immensa distesa di sassi calcarei. Crollati nei secoli da quelle pareti così verticali che sembrano tirate su con il filo a piombo, con un'altezza media di cento metri. Semmai l'ardire dell'uomo è stato quello di farci passare una strada sotto. Già dall'epoca romana, allargata una prima volta nel periodo tra le due guerre, negli anni Trenta. E poi ancora durante il Secondo conflitto, per farvi transitare i mezzi pesanti degli eserciti, sul tracciato che ricalca quello attuale.

È diventata la *bersaglio* preferenziale delle frane. E dire che la chiusura di quella piccola arteria è solo uno dei mali, quello che fino a oggi si è concretizzato. Fino a oggi i sassi sono venuti giù nelle ore notturne, quando il traffico è pressoché inesistente. «Ma un macigno anche di modeste dimensioni - conferma Scarpati - da quell'al-

# «La vecchia galleria Fs potrà salvare l'Aurelia»

## Il geologo Scarpati: è un sogno ma è l'unica soluzione possibile. Diventa un caso il mancato passaggio dell'arteria all'Anas



**L'ALLARME**  
«Il secondo anno di chiusura sarà una rovina»  
**STEFANIA PRIVATI**  
farmacista



**I TIMORI**  
«Il nostro business è Savona, così è una tragedia»  
**DANILO SACCONI**  
immobiliare



**LA CRITICA**  
«È assurdo che nel 2009 non si trovi una soluzione»  
**ANNAMARIA ROGNONI**  
commercianta

tezza sfonda il tetto di una macchina come un panetto di burro». D'altronde le frane stanno strappando le reti di protezione più antiche, quelle sistemate dall'Anas già dagli anni Sessanta e Settanta. Sradicano i chiodi che le tendono fissate alle pareti, perforano le maglie.

Nelle ultime due domeniche la coda da Noli a Varigotti era lunghissima e ferma. In quelle condizioni, un crollo potrebbe avere effetti drammatici.

C'è una sola strada in Italia che nella classifica dei geologi ha lo stesso

indice di pericolosità. È la Gardesana, che costeggia il lago di Garda per 55 chilometri, intagliata nella roccia, seguendola in ogni sporgenza. Una strada che ha già fatto cinque vittime.

Intanto a Capo Noli la lotta contro la natura prosegue, ma è una sfida titanica. Messa in sicurezza una zona, è un'altra che crolla. Il nuovo allarme è infatti scattato a distanza di mezzo chilometro in linea d'aria da quello che ha caratterizzato la crisi del 2008, durata cinque mesi, dalla chiusura del 16 gennaio alla grande festa per la ri-

apertura del 13 giugno. Quello era sul versante verso Noli, questo dalla parte di Varigotti. Conclusione: bisogna ripartire da capo. L'intervento dell'anno passato è stato lungo e articolato. E non è costato poco: un milione e 300 mila euro, gravati tutti sulla casse della Provincia.

Prima i rilievi, poi la suddivisione di tutta la parete in gradi di rischio. E poi ancora la proiezione degli effetti potenziali degli eventi franosi, dal più piccolo a quello più rovinoso. Tutto il fronte è stato coperto con le reti, rin-

forzate poi da cavi d'acciaio intrecciati. Nei punti indicati a maggior rischio sono stati utilizzati i cosiddetti "pannelli fune", reticolati di acciaio ancor più robusti. Ora tutta la zona è stabile, in sicurezza. Ma l'emergenza si è aperta sull'altro versante.

Sulla parete sono in azione gli uomini di *Geologia Verticale*, geologi rocciatori esperti nell'affrontare le asperità più dure. Già ieri hanno iniziato l'opera di *disaggancio*: utilizzando delle leve, fanno cadere tutti i frammenti di roccia più instabili, quelli che rischiano di franare spontaneamente in tempi brevi. Ma la situazione è molto complicata. Così, spiega il geometra Renato Falco della Provincia, «solo venerdì, alla fine della prima tornata di rilievi, sarà possibile capire come intervenire, stilare l'elenco degli interventi e, soprattutto, delle spese da affrontare».

Non sarà facile. Anche perché un decreto della presidenza del Consiglio ha già riclassificato la strada come di interesse nazionale, per riportarla

sotto il controllo dell'Anas. Ma il decreto è bloccato in attesa degli accordi sugli impegni finanziari. «E nel frattempo - conferma Falco - la titolarità è ancora tutta nostra. Soprattutto nel breve periodo di tempo in cui bisogna cercare di risolvere questa nuova emergenza».

Intanto le vie alternative sono rappresentate solo dall'impervia strada delle Manie. O dall'autostrada, l'AI0 a peso d'oro. Il tratto Savona-Finale Ligure è lungo 18,9 chilometri, il pedaggio per auto e moto è di un euro e novanta centesimi. Per chi deve andare e tornare dal posto di lavoro è un aggravio di tre euro e ottanta centesimi al giorno. Calcolando una media di cinque giorni lavorativi alla settimana, fanno 76 euro al mese. Su uno stipendio medio, rappresentano una mazzata. Da sommare al tempo impiegato e da noi sperimentato sul campo: in condizioni di traffico non sfavorevoli, almeno mezz'ora in più per ogni tragitto. Almeno.

**LE SOLUZIONI?** Gli abitanti di Varigotti e di Noli vagheggiano il riutilizzo dell'antica galleria ferroviaria. Sono 871 metri già scavati nella roccia sin dall'Ottocento. Negli anni Settanta fu chiusa; una riassetata l'ha ricevuta nel 2001, quando fu utilizzata per far passare la linea di comunicazione a fibra ottica. Il libro dei sogni? «Per ora si - conferma il geometra Falco - perché ha una larghezza di due metri, serviva a far passare un solo binario. Al massimo potrebbe servire come *foro pilota* per costruirvi intorno un tunnel più grande, che dovrebbe garantire almeno due corsie di marcia».

Fattibile? «Tutto è fattibile. Ma fino a oggi non c'è alcun concreto progetto che preveda l'utilizzo di quel tracciato». Anche se, spiega il geologo Scarpati, «sarebbe l'unica soluzione definitiva, quella che metterebbe definitivamente al riparo da ogni inconveniente quell'itinerario». Ma per ora c'è solo un'ipotesi di strada che passi molto più a monte, seguendo in parte, rettificandolo e rendendolo più agevole, l'antico percorso delle Manie.

Ma ora non c'è tempo. L'imperativo assoluto è fare in fretta. Ripristinare in tempo l'Aurelia. Difficile poterela fare prima di Pasqua, s'incrociano le dita per la stagione estiva. Perché da queste parti piovono pietre. Non solo fisiche e letterali. Ma anche sul turismo. E sulle esigenze quotidiane di chi, ogni giorno, deve andare al lavoro oltre le transenne invalicabili.

menduni@ilsecoloxix.it