

L'APERTURA DI UNA CANNA DEL NUOVO TUNNEL È PREVISTA PER OTTOBRE, CON QUALCHE DUBBIO La non facile conclusione di una lunga, complessa storia

Il Raggruppamento di Imprese sta lavorando bene, ma vi sono le incognite della burocrazia. Intanto si dovrà iniziare l'alesaggio del tunnel storico ed il suo completamento. La fine lavori non sarà certo ancora nel 2024, forse nel 2025



Il nuovo viadotto con un notevole restringimento di sezione libera dell'alveo del Rio della Cà. (Fig. 15)



Il piazzale di cantiere che ostruisce l'alveo del Rio della Cà, intubato. (Fig. 16)



La frana del Rio della Cà avvenuta tra il 3 e 4 ottobre 2020. (Fig. 17)



Le due briglie integre (nell'ovale rosso) del Rio della Cà, al di sotto del ponte. (Fig. 18)

La frana, di tipo e dimensioni previste dagli studi francesi (ho stimato un volume di circa 20.000 m³), ha trovato due ostacoli sul suo cammino: il piazzale di cantiere ed il ponte nuovo, con una luce ridotta e non consona alla dinamica del versante, per cui si è comportata come "uno sciatore con un trampolino", scavalcando ed abbattendo i due ponti.

Il ponte storico da solo sarebbe stato in grado di sopportare l'evento, ma il problema è che le due opere a monte non hanno permesso al materiale franoso di fluire nell'alveo al di sotto del ponte stesso. La riprova sta nel fatto che al di sotto del ponte nuovo sono ancora visibili e ben conservate le due antiche briglie di regimazione, che avrebbero dovuto essere asportate se la frana fosse passata in alveo.

La figura allegata mostra bene la situazione post frana al di sotto del ponte storico.

Si vede chiaramente che l'alveo è "libero", fatto non compatibile con un evento

franoso non associato a precipitazioni!! (Fig. 18)

E noi, bravi contribuenti, dobbiamo sopportare il costo di un nuovo ponte, reso necessario per le imperizie ANAS.

Attualmente si legge nei comunicati stampa che una canna del nuovo tunnel verrà messa in servizio, con limitazioni ancora da definire, nell'ottobre 2023.

Mi auguro sia vero, anche se nutro dei fondati dubbi che tale scadenza sia rispettata.

Il Raggruppamento di Imprese sta lavorando bene, ma vi sono sempre le incognite della burocrazia.

Intanto si dovrà iniziare l'alesaggio del tunnel storico ed il suo completamento, opera non semplice e non priva di imprevisti, staremo a vedere. La fine lavori non sarà certo ancora nel 2024, forse se ne potrà parlare nel 2025.

E così, alla fine questa meraviglia di progetto, ANAS avrà compiuto il suo compito in circa 15 anni, un re-

cord assoluto di lentezza!! Un tempo circa raddoppiato rispetto a quello servito per la realizzazione del Tunnel storico, e circa uguale quello che servi a realizzare il Tunnel Ferroviario del Gottardo, lungo 57 km, ossia circa 15 volte quello del Tenda!!

E non si può invocare la scusa del cambio di Raggruppamento di Imprese, cambio che avvenne anche nel Tunnel storico, che soffrì anche di interruzioni per periodiche mancanze di fondi!

Ma la storia non è ancora finita, l'attuale riconteggio dei costi porta ad una maggiorazione di circa 86 milioni di Euro, rispetto ad un importo di aggiudicazione di 117.500.000 Euro.

Non è difficile ipotizzare che alla fine tale adeguamento salirà ancora.

Le ultime soluzioni progettuali, frutto di accordi Italo-Francesi, per adeguare le geometrie degli imbocchi delle due nuove gallerie al nuovo ponte, porteranno all'abbandono di circa 150 m della nuova galleria, già terminata

e rivestita, ed il conseguente nuovo scavo di lunghezza circa pari e su un tracciato di poco divergente. Inoltre la viabilità esistente dovrà essere adeguata al nuovo ponte.

Le motivazioni di queste scelte a me risultano poco comprensibili, e si traducono di nuovo in un rilevante spreco, che tutti noi contribuenti siamo chiamati a colmare.

E siamo giunti alla fine di questa triste storia, fatta di imperizie, incompetenze inframmezzate ad episodi di disonestà, e mi azzardo a prevedere che questi ultimi finiranno in prescrizione o come al solito ne sopporteranno le conseguenze i pesci piccolini!!

Ci troveremo alla fine un'opera sovradimensionata ed inutile nel contesto viario complessivo della Val Roya, sarà distrutto il Tunnel storico, non ci sarà possibilità di transito per ciclisti e pedoni. Un risultato di cui non è possibile andare fieri.

Eppure sento già le fanfare dei Politici e dell'ANAS

che si autocompiaceranno, tentando ancora una volta di suonare una campana stonata.

La commemorazione dei 150 anni dalla realizzazione del Tunnel storico è un momento importante di rievocazione e di ringraziamento nei confronti degli artefici di un'opera che per l'epoca era innovativa e che costò tanta fatica e tanti sacrifici. Un'opera che ha permesso a due territori affini di comunicare

per 150 anni e di fare anche da ponte tra due nazioni.

Sarebbe auspicabile che questo evento fosse pure un momento magico in cui ANAS in primis ed anche le Amministrazioni locali trovino il coraggio per chiedere scusa a noi cittadini e contribuenti, per questo enorme spreco ed insuccesso, che ha segnato e sta tuttora segnando il rifacimento di questa infrastruttura.

Giorgio Martinotti

Giorgio Martinotti, 1946. Geologo, Professore in pensione dell'Università di Torino. Esperto in geologia delle catene montuose, risorse minerarie, gallerie, dighe. Attualmente è consulente senior del Progetto Torino-Lione, della Compagnia Valdostana Acque ed esperto nella Commissione Binazionale di Controllo della Diga del Moncenisio.

