

La connessione con la Francia

Raddoppio del tunnel del Bianco ora ad Aosta l'ipotesi piace

Al momento previsti 18 anni di cantiere a singhiozzo ma la nuova giunta Testolin ascolta la proposta degli industriali

di **Diego Longhin**

Sarà la prima chiusura di una lunga serie di stop del Traforo del Monte Bianco che dureranno per 18 anni, oppure la Valle d'Aosta, l'Italia e la Francia sceglieranno una strada diversa? Si capirà nei prossimi mesi, quando grazie a questo primo fermo della circolazione saranno fatti test più approfonditi sul cemento armato e sull'impalcato della galleria.

Come alternativa ai 18 anni di cantiere a singhiozzo ci sarebbe la costruzione di una seconda canna, accanto a quella principale. Infrastruttura di cui si è parlato anche nella riunione convocata ieri pomeriggio dal neo presidente della Regione, Renzo Testolin, con le associazioni di categoria e i gestori dell'autostrada e del tunnel. Discussione che ha infastidito Luciano Caveri, assessore di Testolin contrario all'opera e pronto a lasciare la riunione prima della fine.

Il nuovo tunnel darebbe la possibilità di chiudere per un periodo molto più lungo la galleria storica, costruita più di 60 anni fa, ed evitare uno stop&go che rischia di mettere in ginocchio l'economia della Valle. Questa sarebbe l'opzione caldeggiata dalle attività produttive della regione. Molto dipenderà dai test che verranno condotti in autunno (e il prossimo anno) e dai risultati finali. Il dibattito sulla seconda canna in Valle d'Aosta è aperto.

Per l'esecuzione di lavori di risanamento della volta, il traforo resterà chiuso dal 4 settembre al 18 dicembre 2023. Periodo indica-

to dal Geie, raggruppamento di gestione della struttura tra Italia e Francia. Sarà allestito il primo cantiere che consentirà di «determinare la migliore metodologia operativa» in vista del programma di risanamento definitivo.

Il periodo di stop è stato scelto per la più bassa affluenza di veicoli, prima del periodo invernale dello sci e delle settimane bianche. Durante le 15 settimane di lavori, è previsto lo smontaggio di tutti gli impianti di sicurezza sul-

la volta, che non è possibile rimuovere e rimontare ogni giorno. È quindi richiesta una chiusura totale al traffico. Il primo cantiere test interverrà su un tratto di galleria di 600 metri. Per completare l'intervento, previsto tra il 2023 e, se non ci saranno intoppi, per il 2024, saranno investiti 50 milioni. «Questi cantieri consentiranno di studiare tutti i para-

metri, e sarà solo al termine di queste fasi che potrà essere determinato più precisamente il proseguimento del risanamento della volta. Si tratterà di individuare la miglior metodologia operativa, in particolare la durata, la tecnologia impiegata, l'impatto della chiusura sul lungo periodo e sugli itinerari alternativi», sottolinea il raggruppamento Italia-Francia.

Per quanto riguarda la sostituzione della soletta nella parte centrale della galleria i lavori proseguiranno nel corso del 2023, 2024 e 2025, ma con sole chiusure notturne infrasettimanali tra aprile e giugno.

Il nuovo presidente della Regione, Testolin, ha convocato tutti i protagonisti per fare il punto della situazione. «Si tratta di una prima fase test dei lavori propeudeutici alla messa in sicurezza complessiva del traforo», dice. «I cantieri serviranno a verificare quali dovranno essere le successive fasi di lavorazione, se continuare con questa formula di chiusura periodica o se fare dei ragionamenti anche di diversa natu-

ra», dice Testolin. La seconda canna? Il governatore della Vallée la prende in considerazione e la nuova amministrazione regionale sembra più favorevole della precedente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





▲ **Arteria cruciale** Lungo 11,6 chilometri, è aperto dal 1965