

L'analisi

UNICO GRANDE TUNNEL ALPINO A CANNA UNICA, MITIGARE I RISCHI SVILUPPANDO ALTERNATIVE

di **Oliviero Baccelli**

Come estendere la vita utile delle opere di ingegneria civile è un tema al centro della pianificazione in Europa ed in particolare in Italia, dove si concentra una quota rilevante di viadotti e gallerie. Infatti, dato che una fetta importante delle opere in cemento armato della rete italiana ha superato i 50 anni di età, sono molti gli adeguamenti necessari per consolidare gli impalcati e le pavimentazioni, come nel caso del Tunnel del Monte Bianco, o per incrementare la sicurezza degli utenti, con vie di fuga, sistemi antincendio e di informazione ai passeggeri.

L'obiettivo dei concedenti pubblici e dei concessionari, spesso privati, è quello di valorizzare le nuove tecnologie e i modelli organizzativi dei cantieri per limitare le perturbazioni del traffico, ma il

rapido incremento dei costi di molte delle componenti dei lavori e la presenza di contratti incompleti nell'attribuzione dei ruoli fra pubblico e privato rendono questo percorso già di per sé complesso, spesso accidentato nei modi e nei tempi.

Il caso dell'incerta attribuzione dei costi dei lavori per gli adeguamenti al rischio sismico delle autostrade abruzzesi A24 e dell'A25 e della possibile revoca della concessione da parte di ANAS alla società di gestione privata per mancati adempimenti negli investimenti è uno dei casi più evidenti delle potenziali problematiche.

La progettualità per prevenire le criticità è una competenza che si è diffusa rapidamente a valle della tragedia del ponte Morandi a Genova, simbolo della sottovalutazione del problema, e molte nuove

tecnologie per il monitoraggio, come sensori e droni in grado di rilevare microfratture, sono ormai utilizzate normalmente.

I temi ancora aperti sono due: l'attribuzione dei costi e come mitigare e compensare i territori senza alternative di accesso in caso di prolungate chiusure di infrastrutture strategiche.

Il primo tema è legato alla concentrazione delle criticità in specifici territori geologicamente e morfologicamente complessi, soprattutto nelle tratte appenniniche e alpine, rendendo difficile il riequilibrio dei piani economico-finanziari delle concessionarie attraverso adeguamenti in tariffa a copertura degli ingenti costi di investimento. Questa soluzione porterebbe a pedaggi molto diversi fra tratte e con risvolti sociali e potenziali marginalizzazioni

territoriali da non sottovalutare.

Il secondo tema richiede una visione di lungo periodo del risk assesment e management, che pone il problema ad esempio di comprendere perché quello del Monte Bianco sia l'unico fra i grandi tunnel alpini stradali dove non sia prevista una seconda canna come pianificato per il Frejus e il Gottardo. Far dipendere l'accessibilità, in particolare su direttrici europee vitali, da un numero limitato di infrastrutture è un rischio che deve essere valutato e mitigato per tempo, attraverso lo sviluppo di alternative o la predisposizione di modalità di compensazioni in grado di evitare forme di rapido impoverimento del tessuto imprenditoriale.

Direttore Master in Economia dei Trasporti dell'Università Bocconi

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL QUADRO
Molte opere in cemento armato della rete italiana hanno oltre 50 anni di età

