

## **Il Popolo Dell'Ossola n. 30    28 luglio 2017**

Giacomo Bonzani

3° premio Giornalismo

### **IN REGIONE IL PROGETTO PER ADEGUARE LA SS337 DA RE AL CONFINE**

Qualcuno disse che le strade sono le vene e le arterie del corpo sociale. Quanta verità in queste parole, solo che guardando alle vicende della SS337, la strada che da Domodossola conduce al confine con la Svizzera di Ponte Ribellasca, verrebbe da pensare ad una cronica "presenza di colesterolo".

Il tratto viario da Masera a Re, tranne pochissimi punti è ora percorribile agiatamente ed in sicurezza, ma dal paese del famoso Santuario sino al confine con la Svizzera, tanto è rimasto da fare per una completa messa in sicurezza. Diversi i progetti per una soluzione tecnica definitiva già proposti, discussi e accantonati negli ultimi decenni, sino a quello attuale presentato il 10 luglio 2015 dall'ANAS all'Unione Montana dei Comuni della Val Vigizzo. Ente presieduto da Enrico Barbazza (sindaco di Malesco) composto dai sei comuni valligiani su sette (essendo Druogno passato all'Unione Montana delle valli dell'Ossola). Un progetto illustrato successivamente dai vari sindaci ai consiglieri nei propri comuni. A questa riunione coi vertici ANAS altre ne seguirono il 13 giugno dello scorso anno, sino ad un'ultima il 12 maggio scorso (quest'ultima a porte chiuse). Presenti oltre agli amministratori vigezzini, i politici del territorio on. Enrico Borghi, Aldo Reschigna, Stefano Costa ed il rappresentante dei lavoratori Frontalieri Antonio Locatelli. Ai vertici dell'ANAS piemontese è oggi l'ing. Vurro che ha sostituito l'ing. Bertolan presente ai primi incontri.

**Intanto questa l'attualità.** Il progetto dell'ANAS (*Adeguamento strada statale SS337 tra il Comune di Re e il ponte Ribellasca dal km 23+900 al Km 29+668*, oggi allo stadio di Fattibilità Tecnica Economica) è stato trasmesso in questo mese di luglio dall'Unione dei Comuni della Val Vigizzo alla Regione Piemonte per i pareri di competenza in merito alla Valutazione di Impatto Ambientale. Stando ai 12 *step* previsti nel sito ufficiale dell'ANAS per un completo iter di una nuova opera, partendo dal relativo progetto di fattibilità sino all'apertura al traffico, questo di Vigizzo è circa a metà strada. I fondi necessari di 70 milioni di € per l'opera, già annunciati nel dicembre 2014 a S. Maria Maggiore dall'allora ministro Maurizio Lupi, sono stati confermati anche dal ministro Graziano Delrio in un incontro politico a Villadossola nel maggio 2016.

**Il progetto in breve.** Lo studio è stato svolto dalla Direzione Centrale Progettazione ANAS di Roma. Esso prevede la tratta di circa 6 Km da Re al confine suddivisa in sei zone per un totale di 18 interventi ("contati" partendo dalla curva sopra il cimitero di Re verso la Svizzera). Tutta la strada, che scorre parallela alla Ferrovia Vigezzina ed alla sponda sinistra del Melezzo orientale, è ubicata nel territorio di quel comune. I lavori previsti consistono per la maggior parte in allargamenti per adeguamento della sede viaria con realizzazione di murature a monte e valle, protezioni paramassi, sistemazione di ponti esistenti, posa di tombini scatolari idraulici e diverse correzioni planimetriche tese ad eliminare strette serie di curve. Non mancano però delle opere notevoli specie nei pressi della frazione Meis, della galleria di Olgia e da qui alla Ribellasca, di fatto la tratta più impegnativa e necessaria di opere definitive. All'ingresso di Meis è previsto un viadotto sul rio Lavamano e dopo il ponte sul rio Valle degli Orti la strada verrà spostata verso valle avvicinandola alla ferrovia Vigezzina per allontanarla da un lungo e roccioso versante, ponendola su un rilevato sino all'imbocco del viadotto verso Isella. Dopo Isella ancora dei correttivi planimetrici sino a baipassare a monte la galleria di Olgia con una nuova di 300 m. Seguono alcune correzioni e gallerie finestrate paramassi sino ad un viadotto in località Pianezza di Olgia e da lì un'ultima galleria di 230 m che indirizza verso il tratto finale di accesso al confine. Tanto ci sarebbe da scrivere sui progetti precedenti che interessarono quella tratta, ma lo spazio è tiranno, citerò solo una variante in galleria da Isella lunga 2,4 km, che passando sotto la verticale dell'abitato di Olgia, giungeva direttamente al confine. Un'opera da 8 miliardi di Lire che dalla fine degli anni

'90 avrebbe risolto in un colpo solo tutte queste criticità. Ma oggi questa è la proposta e pare proprio sia la volta buona. Unica criticità sono i periodi lunghi di chiusura al traffico per consentire l'esecuzione dei lavori (che potrebbero essere appaltati nel 2019). La vicina Svizzera recentemente ha allargato e sistemato il tratto da Intragna a Camedo in modo esemplare, arrecando contenuti disagi sia ai frontalieri che ai rimanenti viaggiatori. E' auspicabile che anche da questo lato del confine ci sia pari attenzione agli utenti da parte dell'ANAS e di chi eseguirà i lavori. Come pure sono auspicabili comprensibilità e pazienza degli stessi fruitori, frontalieri in primis, che non potranno non avere vedendo finalmente le opere iniziarsi, e questa volta in modo definitivo. Non va dimenticato che, come detto, immediatamente a valle della strada corre la Ferrovia Vigezzina, importantissima arteria di comunicazione tra Domodossola e Locarno. E che attraverso quella martoriata tratta più di una volta nelle accidentali fasi di interruzione viaria, si è rivelata indispensabile per il passaggio di persone e cose e che potrà ancora una volta assolvere tale prezioso ruolo.

**Un po' di storia.** La strada da Re al confine con la Svizzera fu realizzata dal 1896 al 1907 in due fasi, la prima da Re alla galleria di Olgia e da qui al Ponte Ribellasca, così chiamato per il grandioso ponte sul rio omonimo che segna il confine. Autrici le ditte Marforio & C. di Lesa per il primo tratto (concluso nel 1900), e Bregani & Rosazza per quello finale. Questo era comprensivo della galleria e ponte suddetto per una spesa di circa 40 mila L al Km. Il tratto di carreggiabile vigezzina esistente da S. Maria Maggiore a Re era passato dal Consorzio Stradale Vigezzino alla Provincia di Novara nel 1880. Lo Stato italiano e la Provincia finanziarono il tratto da Re al Confine. I ticinesi delle Centovalli dal canto loro avevano collegato Locarno con Intragna iniziando nel 1825 e questa con Camedo solo negli anni 1890 - 1892 su progetto dell'ing. Forni. Questa strada era poi stata ulteriormente allargata dal 1894 all'ottobre 1895 al costo di circa 950 mila Franchi pagati percentualmente dalla Confederazione, dal Cantone e dai Comuni consorziati. Il collegamento internazionale di 49 Km Domodossola - Vigezzo - Centovalli - Locarno così completato, fu solennemente inaugurato domenica 11 agosto 1907 con la partecipazione di diverse autorità italiane ed elvetiche. Per l'Italia spiccavano l'On. Falcioni e Andrea Testore, per la Svizzera Rinaldo Simen, l'on. Cattori consiglieri federali e l'ing. Domini consigliere di Stato, oltre ai sindaci di Domodossola dr. Samonini e di Locarno avv. Francesco Balli. Tutte figure che avrebbero legato il loro nome anche alla ferrovia Domodossola - Locarno le cui basi erano già state gettate. L'evento ebbe risonanza internazionale sui giornali di allora Il dovere, Popolo e libertà, Cronaca ticinese per parte svizzera, Corriere della Sera, Ossola, Indipendente, Stampa, Gazzetta del popolo, Tribuna, Caffaro e Giornale d'Italia da questa parte del confine. Col passare dei lustri, la strada vigezzina nel luglio 1963 dalla gestione provinciale di Novara finì all'ANAS, divenendo SS337. L'intera tratta fu asfaltata nei primi anni '50 iniziando da Maserà a Druogno con finanziamenti provinciali e dei comuni vigezzini.

**Per chi volesse saperne di più** sulla storia contemporanea della 337, troverà utili i testi dei giornalisti Antonio Ciurleo e Marco de Ambrosis. Il primo: "*Strada Statale di Vigezzo una storia infinita*" ED. Casa Rosa, 1995, è incentrato sulla tragedia della galleria di Olgia dell'11 novembre 1993 dove morirono tragicamente tre frontalieri: Diego e Alberto Bergamaschi con la fidanzata di questi Catherine Zurbriggen. La vicenda provocò la chiusura per 20 mesi della strada stessa con immane disagio di frontalieri e turisti. Più attuale e non meno interessante, è invece il libro di De ambrosis "*Frontalieri in strada 1993 - 2013 vent'anni di sassi, ghiaccio e tanta burocrazia*", ED Ultravox, 2013.