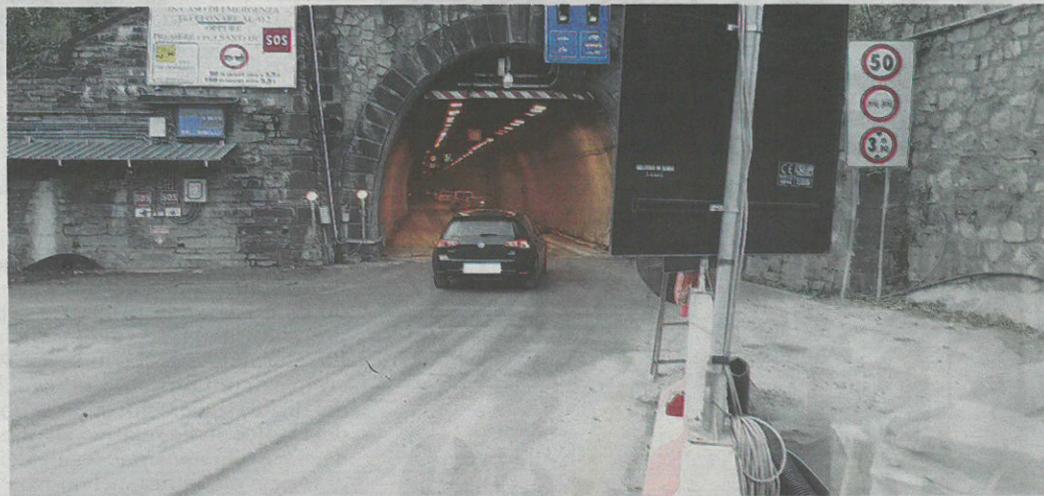


INFRASTRUTTURE Dopo l'ennesima lunga chiusura causata da neve e black out, arriva lo sfogo dei pendolari e degli amministratori. E intanto il raddoppio della galleria appare lontano

Tenda: “Siamo rassegnati”

CUNEO

Sono bastati 40 centimetri di neve a inizio mese per far chiudere per una settimana il tunnel del Tenda: stop al traffico nella notte tra il 3 e 4 aprile, su decisione delle autorità francesi, con la riapertura avvenuta solo alle 19 di giovedì. Un disastro. Sul lungo inatteso stop è pesata anche l'incertezza della riapertura, costantemente annunciata e rinviata. Creando disagi a tutti i collegamenti tra basso Piemonte, Liguria di Ponente e Costa Azzurra. Perché la neve pesante di inizio aprile ha fatto cadere alberi e rami che hanno rovinato tralicci e pali generando un black out che ha interessato tutta la francese val Roya. Non solo: sotto la neve è anche rimasto intraversato in Tir straniero creando ulteriori problemi. Da ricordare che il Tir era “abusivo” perché da un anno e mezzo i 5 Comuni francesi della valle hanno imposto un divieto di transito ai mezzi pesanti non autorizzati. Sono stati 5 i tralicci dell'alta tensione gravemente dan-



neggiati che hanno fatto “saltare” corrente, segnali radio e cellulari, lasciando la buio la galleria e privandola dei sistemi di sicurezza. Sono serviti due giorni per riparare i collegamenti per telefonini e radio (così è stato riattivato il presidio dei sapeur pompiers, i vigili del fuoco francesi, a Tenda), ma è comunque rimasta fuoriuso la linea elettrica che alimenta gli impianti di sicurezza interni alla galleria scavata a fine '800: telecamere,

sistemi di ventilazione e antincendio. Anas non ha potuto far altro che emettere un'ordinanza chiudendo il tunnel al confine italo francese “a tempo indeterminati”. Lo stop al transito di auto ha creato problemi immani a decine di transfrontalieri: dipendenti italiani del Museo delle Meraviglie e dei presidi sanitari francesi (Infermieri e oss), ma anche lavoratori francesi impiegati in Italia che si sono trovati con le auto “prigioniere” oltre

confine (l'alternativa era passare per il Nava o sulla Torino-Savona allungando di oltre 100 km il percorso) e difficoltà estreme a rispettare gli orari di lavoro. Perché la linea ferroviaria ha soltanto più 4 coppie di treni al giorno in orari inadatti a chi deve essere per tempo in ufficio. Gli orari: partenze da Cuneo alle 7,50 e 14,41 (arrivi previsti alle 10,27 e 17,20 a Ventimiglia) e ritorno da Ventimiglia alle 10,37 e 18,37 (con arrivo a Cuneo rispetti-

vamente alle 13,11 e alle 21,17). È scattata anche una nuova petizione online su change.org per “salvare” i collegamenti tra la Francia e l'Italia attraverso l'asse stradale e ferroviario del colle di Tenda: l'appello al ministro italiano Danilo Toninelli (Infrastrutture e trasporti) ha raccolto 500 adesioni in poche ore. Sui disagi ha pesato poi il declassamento della Rd 6204 in Francia, passata da strada internazionale a semplice dipartimentale. La dequalifica della strada comporta, tra le altre cose, una pulizia delle strade assente mentre nevica. Il sindaco di Tenda Jean-Pierre Vassallo: “I lavori lungo la strada e la diminuzione del traffico passeggeri sul treno fanno morire le valli Roya e Vermentagna”. Anche gli amministratori italiani e pendolari transfrontalieri si sono nuovamente lamentati: “Esagerata una settimana di incertezza senza riuscire a ripristinare l'energia che alimenta un tunnel internazionale. Ma ormai siamo rassegnati”. Intanto è passato un anno dalla sospensione dei cantieri per il raddoppio della galle-

ria, mentre a maggio si aprirà il processo in tribunale a Cuneo sul Tenda bis: indagini della Guardia di finanza che avevano portato a scoprire le “difformità” tra il progetto e i lavori eseguiti dalla Fincosit di Roma, il cui contratto era stato rescisso da Anas dopo lunghi tentennamenti “per gravi inadempienze”. Così da dicembre si succedono altri annunci di subentro della seconda classificata alla gara d'appalto del 2009, il consorzio Edilmaco di Torino, all'epoca costituito da quattro diverse società. Ma una di queste ha avviato la procedura di concordato preventivo e così Anas attende da sei mesi il responso dell'Avvocatura di Stato per affidare il cantiere alla seconda classificata. L'alternativa: una nuova gara europea e altri anni di attesa. I cantieri del tunnel gemello sono stati cavati al 25%, per un valore di 32 milioni di euro su 140 totali. Serviranno più di 4 anni per completare l'opera, con termine ottimisticamente previsto per la fine del 2023, ovvero con almeno 36 mesi di ritardo sulle previsioni iniziali. **I.b.**