

(I lavori iniziano alle ore 14.01 con l'esame delle interrogazioni a risposta immediata, ai sensi dell'articolo 100 del Regolamento interno del Consiglio regionale)

(omissis)

Interrogazione a risposta immediata n. 1661 presentata da Marello, inerente a "Tunnel di Tenda. Criticità e ritardi"

PRESIDENTE

Proseguiamo i lavori esaminando l'interrogazione a risposta immediata n. 1661. Ha chiesto di illustrare l'interrogazione il collega Maurizio Marello. Prego, Consigliere; ha facoltà di intervenire per tre minuti.

MARELLO Maurizio, Assessore regionale

Grazie Presidente e buongiorno Assessore Gabusi.

Questa interrogazione fa seguito a fatti di queste ultime settimane, noti a tutti. L'ultima è l'importante manifestazione di ieri, che ha visto presenti i mondi economici, politici e imprenditoriali del Cuneese che, con un misto di esasperazione e di rassegnazione, hanno messo in evidenza che la vicenda della costruzione del nuovo tunnel di Tenda e poi della ristrutturazione di quello vecchio è una vicenda che ormai rasenta lo scandalo, dopo anni di chiusura di questo versante verso la Francia e viceversa.

Senza dilungarmi troppo, mi fermo a ciò che è accaduto nell'ultimo anno, quando la II Commissione consiliare a febbraio si è recata al cantiere. In quella sede, il Commissario ANAS, Prisco, non ci aveva dato un vero e proprio cronoprogramma, ma aveva comunque fornito delle rassicurazioni in base alle quali per ottobre di quest'anno sarebbe stato aperto il nuovo tunnel e, a metà 2025, si sarebbero chiuse complessivamente tutte le opere, compreso l'ampliamento di quello vecchio.

In seguito le cose non sono andate proprio in questa direzione. Ricordo che a giugno avevo presentato un'interrogazione simile, perché sembrava che l'apertura del cantiere con modalità "safety car" di ottobre fosse ormai quasi tramontata; dopodiché l'apertura è ovviamente tramontata. Sembrava addirittura che allestire questo cantiere avesse rallentato i lavori e quindi, tutto sommato, anche a livello "locale", si era accettato il fatto che, alla condizione che il nuovo tunnel fosse aperto a giugno 2024, si potesse andare avanti celermente con i lavori. Adesso anche questa prospettiva viene "messa in discussione" o, comunque, c'è un po' di nebbia in merito.

Ieri ho letto che sono state nuovamente date delle assicurazioni in tal senso dal Commissario Prisco che parla, tra l'altro, di una chiusura complessiva dei lavori nel 2026 e non più nel 2025.

L'Assessore sa meglio di me che c'è il tema della nuova canna che va finita, ma c'è anche il tema di quella vecchia, su cui - anche lì - i problemi sono enormi. A ciò occorre anche aggiungere che, da un lato, in questi anni abbiamo assistito a una non sufficiente collaborazione sul versante francese e, dall'altro - è notizia di ieri - che le autorità francesi, la Prefettura d'Oltralpe avrebbe chiesto ulteriori chiarimenti al nostro Commissario ANAS, anche in relazione al fatto che, nel frattempo, i costi per la costruzione del nuovo tunnel sono lievitati e verrebbero sostanzialmente quasi raddoppiati, passando da circa 120-130 milioni di euro a oltre

200 milioni di euro.

Alla luce di questo sintetico quadro che ho esposto, chiediamo all'Assessore di riferire in quest'Aula in merito allo stato dell'arte dei lavori.

Vorremmo inoltre sapere dall'Assessore se ha notizie più rassicuranti di quelle che ha potuto fornire il sottoscritto circa la situazione molto molto complicata che si è venuta a creare per quanto riguarda non soltanto la provincia di Cuneo, ma, più in generale, il sud del Piemonte.

PRESIDENTE

Ringraziamo il collega Marello per l'illustrazione.

La Giunta ha chiesto di rispondere all'interrogazione delegando l'Assessore Marco Gabusi. Prego, Assessore; ne ha facoltà per cinque minuti.

GABUSI Marco, Assessore ai trasporti

Grazie, Presidente; grazie, Consigliere Marello.

Ieri, dopo gli impegni relativi alla TAV, io e il Presidente Cirio ci siamo recati subito a Limone Piemonte, perché, come ha detto bene, la situazione è certamente complicata (non l'ha mai negato nessuno). E si è resa ancora più complicata dopo la tempesta Alex, che non poteva essere prevista in nessun cronoprogramma, che sta creando - questa è un'altra certezza - ulteriori disagi e danni economici agli operatori del territorio, che, giustamente, hanno deciso di manifestare. Ci auguriamo che tale manifestazione sia simile (se non nei numeri) e abbia lo stesso esito di quella che è stata fatta anni fa per la TAV, e che quindi faccia concludere l'opera, anche se ci troviamo in una fase molto diversa.

Come ho detto, ci troviamo in una fase molto diversa, perché la ricostruzione del Consigliere Marello è sostanzialmente vera, con alcune precisazioni: la safety car che, probabilmente, nelle idee di alcuni, era una cosa un po' diversa rispetto a quella che poi abbiamo scoperto (mi ci metto anch'io), doveva e poteva in effetti essere in servizio in questi giorni (se non ad ottobre, a novembre o a dicembre). Il territorio, almeno per la parte italiana, una volta presentate le modalità in cui questa safety car avrebbe potuto fare il suo effetto - quindi, sostanzialmente, per poche unità di macchine al giorno, dilungando e dilatando i tempi di fine cantiere - ha preferito, insieme alle categorie economiche, schierarsi unanimemente contro la possibilità di safety car (lo dico per essere onesti).

Nel frattempo, c'è stata una serie di passaggi intermedi rispetto a febbraio (anche rispetto a qualche mese prima). Le notizie positive, ribadite ieri dal Commissario Prisco di fronte ai Sindaci, alle categorie, al Presidente della Provincia e al Presidente della Regione, e che verranno formalizzate in queste ore anche con un cronoprogramma scritto, è che sono state cambiate le lavorazioni interne ma non è cambiata la data di fine giugno.

Ci sono stati ulteriori problemi non dovuti all'inefficienza dell'azienda, ma al terreno, che è un po' diverso da quello che ci si aspettava: è meno compatto, quindi invece di una serie di pali né serviranno di più, e saranno dei micropali. Insomma, si stanno trattando alcune questioni molto tecniche, che però non ci devono far dimenticare l'obiettivo finale, che è quello di aprire la canna nuova a giugno. Questa data è stata ribadita e rimarcata di nuovo ieri, anche annunciando che da gennaio in cantiere ci saranno 200 persone a lavorare, contribuendo a dare un'ulteriore accelerata. Non finisce qui. Nel frattempo, nella prossima CIG di gennaio, dovremo avere (il computo praticamente è pronto) il costo complessivo di quello che servirà per modificare e adeguare la canna storica. La canna storica probabilmente richiederà un esborso ulteriore da parte dei due Stati di circa 70.000-75.000 milioni di euro complessivi, che per il Governo italiano non sono certamente un problema. Devo rilevare che in quest'ultimo anno il Governo ha

riservato particolare attenzione alla questione: il Viceministro Rixi ha partecipato per la prima volta alle Commissioni intergovernative, ha partecipato ai lavori e sta seguendo passo il cantiere. Come ho detto, l'esborso maggiore non sarà un problema per la componente italiana, credo neanche per la componente francese, vista l'importanza della tratta di cui stiamo parlando e visto che l'obiettivo che ci si era prefissati, quello delle due canne, rimane (in effetti, il Trattato internazionale dei due Paesi parla di due canne, non di una sola).

Credo che l'impegno di ieri sia stato importante per mantenere alta l'attenzione sulla questione e per ribadire che i territori non solo si aspettano che a giugno 2024 finisca una canna, ma che poco dopo ripartano i lavori per quella storica, e che l'obiettivo non sia quello di tornare alla situazione di dieci anni fa, ma di arrivare ad una situazione nuova, in cui ci sia una percorribilità migliore e maggiormente sicura.

La Regione, dal canto suo, ha partecipato sin dall'inizio e, negli anni, la posizione di tutti i Governi che si sono succeduti è rimasta invariata. Ha sopperito (e continua a farlo) con le navette nel periodo invernale; ha inoltre aggiunto la terza coppia di treni (ricordiamo che ce n'erano solo due) e per un periodo anche una quarta. Quando poi questa quarta non era più collimante con le esigenze degli orari del territorio abbiamo preferito temporeggiare. Ad aprile, molto probabilmente, inseriremo una coppia di treni che, almeno all'andata, ricalcherà le esigenze dei pendolari, dei Sindaci, dei comitati e delle categorie economiche.

Da parte nostra, non solo chiediamo al Governo - che lo sta facendo - ad ANAS, e all'azienda di mantenere gli impegni, ma noi stessi abbiamo stanziato delle risorse sulle navette (dall'anno scorso, ma anche quest'anno), compartecipate anche dalla Région du Sud, per cercare di garantire un collegamento con quei territori che, in effetti, stanno soffrendo e che speriamo possano vedere la luce in fondo al tunnel nella prossima estate.

PRESIDENTE

Ringraziamo l'Assessore Marco Gabusi per la risposta.

(omissis)

(Alle ore 14.45 il Presidente dichiara esaurita la trattazione delle interrogazioni a risposta immediata)

(La seduta inizia alle ore 15.21)