

CUNEO-NIZZA COME 30 ANNI FA. NESSUN INVESTIMENTO PER MODERNIZZARE LA LINEA INTERNAZIONALE...

http://archivio.lastampa.it/LaStampaArchivio/main/History/tmpl_viewObj.jsp?objid=9605036

E' il 6 ottobre 1979. La linea ferroviaria Cuneo-Limone-Nizza, distrutta nella 2a guerra, torna in funzione, nove anni dopo l'inizio dei lavori (1970). Il trentennale, con un treno speciale, sarà celebrato il 10 novembre. Da allora non è stato fatto molto perché il collegamento, regionale e internazionale, unico con salite elicoidali, rimanga al passo dei tempi e, soprattutto, a norma con le disposizioni dell'Unione Europea, che spesso non coincidono fra uno Stato e l'altro. L'Italia decide di costruire la Cuneo-Nice nel luglio 1879 e il 1° settembre 1889 l'attiva fino a Vernante. Limone e Vievola sono collegati nel 1900. Inaugurazione di tutta la linea il 30 ottobre 1928, elettrificazione terminata nel 1935. Rendere elettrificata o meno l'intera tratta è uno dei problemi dibattuti: si fino a Limone, poi idea abbandonata, per la differenza di funzionamento tra treni italiani e francesi, a vantaggio dei convogli diesel. E perché l'altezza ridotta di molte gallerie avrebbe richiesto troppi interventi. La manutenzione è già una nota dolente del collegamento: solo dopo tanti intoppi, per esempio, Trenitalia ha installato ripetitori fra le gallerie, per garantire almeno la copertura telefonica, assai carente fino a pochi anni fa. Anche in caso di allarme (come avarie in tunnel, problemi di surriscaldamento dei binari o guai ai paramassi tra Fontan e Breil). Due Stati, treni diversi Francia e Italia hanno norme sui sistemi di sicurezza dei treni diverse. Se n'è discusso a Ventimiglia, lo si rifarà venerdì, alle 12, a Nizza, con il sindaco di Limone, Franco Revelli: «L'interoperabilità dei treni scade il 13 dicembre. Il rischio è che si metta in discussione la regolarità del servizio con gravi inconvenienti: di fatto i convogli non potrebbero più varcare il confine. Una soluzione? Il passaggio a gestione regionale. Piemonte e Liguria stanno operando insieme alla Paca francese per ottenere una deroga, immediata, e regolare definitivamente il problema entro i prossimi mesi». La Francia ha già fatto la gara, l'Italia no. Che cosa può accadere? I ferrovieri francesi, per esempio, possono arrivare fino a Tenda, passando anche in Italia, perchè abilitati a riconoscere la nostra segnaletica: non così i colleghi italiani, che devono fermarsi a Breil. «La vecchia convenzione tra Italia e Francia degli Anni '70 è obsoleta - dice Revelli -. La tratta interessa prioritariamente le Regioni Piemonte e Liguria: è opportuno redigere una nuova bozza di convenzione, non più tra i due Stati, ma anche con la regione transalpina Paca. "Alpimed", a cui hanno aderito Paca, Rhone-Alpes, Piemonte, Liguria e Val d'Aosta, ha un gruppo di lavoro sul trasporto ferroviario, presieduto dall'assessore Borioli, che ha assunto l'impegno in tempi brevi per una nuova bozza da sottoporre alla Conferenza intergovernativa. Competenze: Cuneo-Ventimiglia al Piemonte; Ventimiglia-Imperia alla Liguria; Ventimiglia-Nizza alla Paca». Convogli della neve con Trenitalia c'è accordo per i treni della neve da Imperia e Torino a Limone: le Regioni si sono impegnate a contribuire al finanziamento. Sugli orari, Limone e il Comitato dei pendolari hanno chiesto un adeguamento dei treni per i lavoratori e l'istituzione di convogli diretti fra Torino, Ponente ligure e Costa Azzurra, per coprire in due ore e 20 la distanza per Imperia e Nizza. Con un «occhio» al trasporto merci.