

Infrastrutture. In Val Fontanabuona, nel Genovese, centinaia di camion costretti a 30 chilometri di curve

In forse il tunnel atteso da 50 anni

Per le duemila Pmi e per gli abitanti l'opera è essenziale contro l'isolamento

LAVAGNA (Genova)

Giulia Mietta

Lungo la strada provinciale 225 si arrampicano vecchie corriere e le auto dei rivieraschi diretti a Favale, Orero o Moconesi alla ricerca di sagre che, come quella dell'asado argentino, raccontano un territorio svuotato da secoli di emigrazioni. Ma i 30 chilometri di curve che attraversano 12 piccoli centri della Val Fontanabuona sono percorsi ogni giorno anche da centinaia di furgoni e autoarticolati, che fanno la spola tra le imprese della zona. Nella valle vivono 22.280 persone e 18 mila ci lavorano: è una delle aree rurali a maggiore densità produttiva della Liguria, con circa duemila imprese (di cui 285 manifatturiere e 994 di artigianato). Oltre ai distretti dell'arredamento e dell'ardesia, ospita aziende di high tech, logistica, nautica, terreni agricoli, imprese edili, officine meccaniche. E poi una fabbrica di mappamondi e una di girandole. Il fatturato delle imprese dell'area è stimato in oltre 200 milioni. Si tratta di aziende che resistono alla crisi e fanno i conti con la mancanza di infrastrutture adeguate: non solo latita la banda larga, ma anche il segnale della rete di telefonia mobile.

La prima mossa per uscire dall'isolamento, secondo le Pmi della Fontanabuona, è costruire un tunnel che permetta di evitare i tornanti della statale collegando il casello autostradale di Rapallo al comune di Cicagna. Un'opera di cui si parla dagli anni '60: tanto che a Gattorna, frazione di Moconesi, su una parete di roccia i cittadini hanno tracciato una ventina di solchi, uno per ogni promessa elettorale disattesa. La svolta sembrava arrivata due anni fa: quando gli enti locali avevano firmato un protocollo d'intesa approvando all'unanimità uno studio di fattibilità e la Regione Liguria aveva stanziato 25 milioni di fondi Fas per lo studio progettuale definitivo. Poi, la scorsa primavera, prima delle elezioni regionali, è arrivato il via libera del ministero delle Infrastrutture. Ma ora, con i tagli previsti dalla manovra del governo, i progetti sono congelati.

«Fare passi indietro sulle infrastrutture può essere fatale», dice Franca Garbarino, presidente di Confindustria Tigullio e imprenditrice nel settore ardesiaco. La sua Garbarino & Cuneo è in crisi dal 2009 per il crollo dell'export: 31 lavoratori sono in cassa integrazione. «Negli anni '80 - prosegue - quando il porto di Genova era deserto abbi-

mo salvato l'economia ligure, ma ora ci serve aiuto». Momento difficile anche per l'arredamento. Federico Elce ha fondato nel 1965 l'omonima azienda, 40 dipendenti: «L'anno scorso abbiamo stretto i denti per evitare otto licenziamenti, ma se il tunnel non si farà saremo costretti a trasferirci».

Lo scorso autunno, aziende,

associazioni di categoria, politici, cittadini e ambientalisti si sono uniti in un comitato a favore del tunnel. Una delle prime adesioni è arrivata dalla Cna. «Il tunnel darebbe ossigeno a centinaia di artigiani - spiega il responsabile di area, Marcello Venturini - e porterebbe benefici all'indotto». La pensa così anche Riccardo Donati, amministratore della Tecnodidattica, azienda con 40 dipendenti che esporta mappamondi in tutta Europa: «Con il tunnel gli autotrasportatori risparmierebbero un'ora di viaggio». E si limiterebbero anche i disagi legati al maltempo: la provinciale 225 è spesso interessata da smottamenti. «Basta un cantiere e si blocca il traffico - sostiene Antonio Zanon, responsabile logistica di Seac, prodotti per la subacquea, 33 dipendenti e 12 milioni di fatturato - e oggi la partenza di un

container in più può essere determinante per le aziende». Meno drastico Francesco Canavese, titolare di Netafim, 35 dipendenti, distributore di sistemi per l'irrigazione: «Il tunnel ci permetterebbe di ridurre le tariffe di trasporto, ma non in maniera decisiva».

Quel che è certo è che se il passante fosse realizzato il valore degli immobili lieviterebbe (con le spiagge del Tigullio a cinque minuti di auto), a beneficio anche degli imprenditori: proprietari di terreni, case e capannoni da investire o ipotecare. Perché la situazione è grigia: l'ultima fotografia, scattata dall'ufficio studi della camera di commercio di Genova, mostra che tra il 2008 e il 2009 le industrie cancellate nell'entroterra sono state 74 (329 in tutto il Tigullio). E il 2010 non offre prospettive migliori. In questi giorni si lavora per evitare il fallimento della Ag Technology, azienda di Tribogna specializzata nell'elettronica: 21 dipendenti da sei mesi non percepiscono lo stipendio. A metà luglio sarà aperto un fondo regionale per coprire gli stipendi arretrati. Nel frattempo, però, anche alla Ag sperano che la vicenda del tunnel dei miracoli si sblocchi una volta per tutte.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



2mila

Le imprese. Sono le aziende in Fontanabuona: tra queste, 285 manifatturiere e 994 artigiane

25 milioni

Le risorse. Sono i Fas stanziati dalla Regione per il tunnel, messi a rischio dalla manovra

L'ITER

I Fas per i lavori messi a rischio dalla manovra

«Se i tagli alle Regioni non aumentano – dice il governatore ligure Claudio Burlando – i 25 milioni di fondi Fas stanziati nel 2008 per il tunnel della Fontanabuona sono confermati». Più che i soldi, però, a Burlando servirebbe un cenno del governo sull'inserimento dell'opera nel piano pluriennale della Società Autostrade. Una risposta che era attesa a maggio scorso, dopo che il 13 aprile il ministro per le Infrastrutture, Altero Matteoli, aveva incontrato a Roma i sindaci della valle e assicurato: «Il tunnel si fa». Nel frattempo, due novità. Il congelamento dei fondi Fas per la manovra e – a sorpresa – la

presentazione di un progetto del tunnel da parte di Autostrade per l'Italia, che modifica un primo disegno dell'opera approvato a marzo 2009 dalla Regione Liguria. Lo studio di fattibilità condiviso, realizzato da Filse su mandato della Regione, prevedeva un tunnel lungo 6.652 metri, composto da due gallerie e un viadotto di 61 metri per collegare Piana del Ceriallo, frazione di Cicagna, con la A12 nei pressi del casello di Rapallo. Per realizzarli servirebbero quattro anni e 258 milioni. Il tunnel siglato Aspi (visionato per ora dal ministero ma non dagli enti locali) prevede il raddoppio delle gallerie per questioni di sicurezza e fa quindi

raddoppiare i costi dell'opera: serviranno almeno 400 milioni. «Poi non ci vengano a dire che i soldi non ci sono», tuona Marco Limoncini, ex sindaco leghista di Cicagna e oggi consigliere regionale per l'Udc, capofila nella battaglia pro tunnel. «Per finanziare l'opera – spiega Limoncini – basterebbe inserirla nel quadro della gronda di ponente e del nodo genovese: 400 milioni sono il ribasso d'asta sui 7,5 miliardi necessari per i lavori della gronda. Questa soluzione non convince il ministero? L'alternativa è quella di aumentare il pedaggio sulle autostrade regionali». Intanto il comitato a favore del tunnel ha annunciato azioni di protesta se il governo non

chiarirà entro fine luglio quali siano le volontà sul progetto. «Matteoli non può rimangiarsi la parola – afferma il portavoce del comitato, Giansandro Rosasco –, dopo che a febbraio ha inviato in valle una squadra di tecnici Anas e Autostrade per i rilievi». Vero: ma quel sopralluogo era scattato dopo che il presidente della Regione aveva rifiutato – in piena campagna elettorale – di firmare il protocollo d'intesa sulla gronda genovese se non avesse avuto rassicurazioni sul tunnel. «Attendo che Matteoli ci convochi a Roma e ci dia il nulla osta alla costruzione del tunnel – spiega Burlando –: allora i 25 milioni stanziati per la fase progettuale saranno decisivi».

Giu.Mi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

www.ecostampa.it

