

Cifre che ballano sulla spesa dell'autostrada che da 30 anni attende, quasi tutti soldi del pubblico e nei lavori annunciati mancano circonvallazione di Cuneo e collegamento a Verduno

Asti-Cuneo: 1 miliardo e 600 milioni?

L'annunciato Cipe del 25 marzo non c'è stato l'autostrada slitta al 4 aprile

Cuneo - La riunione a Roma del pre-Cipe del 20 marzo è stata fatta e all'ordine del giorno risulta anche una prima discussione sull'autostrada Asti-Cuneo. Ma del Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) annunciato per lunedì 25 marzo dal premier Conte e dal ministro Toninelli al tavolo degli enti in Prefettura, neppure l'ombra. Forse sarà, come detto ai giornalisti, il 4 aprile. Per ora dopo il tanto rumore di lunedì scorso con la visita del capo del Governo e del ministro ai trasporti e infrastrutture sul cantiere interrotto dell'A3, tutto tace anche sull'istituzione del tavolo ministeriale di monitoraggio garantito a Regione, Provincia e sindaci.

Ma sono tante le domande che i cuneesi, amministratori, imprenditori e cittadini qualunque si stanno ponendo. Cosa è realmente stato fatto finora? Quanto è stato speso finora? Cosa ancora ci sarebbe da fare? E cosa realmente si farà?

Domande legittime a cui non è facile dare risposte esaurienti e certe, almeno non a tutte.

Cosa è stato fatto?

La prima, sul cosa è stato fatto è la più semplice e sicura, perché strade fatte e cantieri interrotti sono sotto gli occhi di tutti. Ad oggi sono 55,75 i chilometri realizzati sui 90,2 totali della A33, che è costituita da due tronchi principali, quello che va dalla città di Cuneo alla A6 Torino-Savona e l'altro che dagli svincoli di Asti Est e Asti Ovest della A21 Torino-Piacenza porta allo svincolo di Marene della Torino-Savona.

Del primo tronco sono stati costruiti e sono operativi i tratti che vanno da Cuneo all'interconnessione di Massimini sulla A6 con uno sviluppo complessivo di 24,45 km. I primi 11 km tra Massimini, Perucca e Consovero sono stati aperti nel luglio 2005 poi nel febbraio 2012 viene inaugurato il tratto da Consovero Sant'Albano Stura a Cuneo (10,2 km) dove ci sono le due uscite Cuneo Est a Bombonina e Cuneo Centro dal Miac di Ronchi (3,8 km).

Del secondo tronco sono aperti 31,3 km su 58 da Rocca

Schiavino, senza interconnessione con la A21 Torino-Piacenza, fino a Guarene e dalla Diga Enel di Cherasco, dove l'autostrada si interrompe in mezzo ai campi allo svincolo di Marene sulla A6. I primi tratti aperti sono dell'aprile 2007 tra Isola d'Asti e Motta di Costigliole (6,68 km), tra Motta e Govone (4,9 km) e tra Govone, Neive e Guarene (6,15 km), lo svincolo Castagnito, dopo anche un sequestro per irregolarità da parte della Guardia di Finanza. Qualche mese dopo a giugno 2007 viene aperto al traffico anche il tratto tra l'A6 all'altezza di Bra-Marene e Cherasco (6,76 km) e da Cherasco alla Diga Enel (4,58 km). Nel luglio del 2012 viene aperta la tratta da Isola d'Asti a Rocca Schiavino, svincolo per la provinciale 456 del Turchino (2,23 km).

Tutti i tratti autostradali sono stati costruiti con due corsie più corsia di emergenza per senso di marcia.

Quanto è stato speso?

Su quanto è stato speso finora e su quanto costerà all'fine l'autostrada non è dato sapere. Il premier Conte in visita a Cuneo ha parlato di un progetto iniziale da 988 milioni che sarebbe lievitato fino a 2 miliardi e 450 milioni. Ma le cifre non sembrano corrispondano alla realtà, almeno non in tutto.

Ad oggi la società Autostrada Asti-Cuneo Spa ha indicato come costo dell'opera 1.457.468.000 euro con un contributo pubblico di 782 milioni di euro. Altre cifre complessive sono girate in tutti questi anni, da chi dice che costerà alla fine più di 2 miliardi a chi ha calcolato il costo finale in 1,6 miliardi di euro. Stando alla convenzione tra Anas e Gavio del 2007 i costi per concludere l'opera allora erano ancora 988 milioni e dunque è verosimile pensare che il costo finale sarà oltre il miliardo e 600 milioni.

Dopo il finanziamento dell'autostrada previsto dalla legge 295 nel 1998, fino al luglio 2000 la Satap spa era il soggetto concessionario dell'opera, al 31 luglio 2000 l'Anas è diventato unico concessionario, ma nel 2005 ha affidato i lavori in concessione, con gara europea, alla Società mi-



L'autostrada interrotta nella campagna di Cherasco.

sta Asti-Cuneo Spa, e costituita da Anas al 35%, Salt-Grassetto-Itinera al 65%. La Salt è del Gruppo Sias Spa dei Gavio che oltre all'A33 controlla le concessionarie dell'Autostrada dei Fiori, dell'Autocamionale della Cisa, della Torino-Milano e Torino-Piacenza, delle Autostrade Valdostane, della Torino-Ivrea-Valle d'Aosta e della Torino-Savona.

Nel maggio 2007 è stata firmata la convenzione di concessione tra Anas e nuova società dove è stata rivista anche la convenzione: 40 km sono stati realizzati dall'Anas con fondi pubblici mentre per i 50 km rimanenti la concessione è di costruzione e gestione; la durata della concessione registrata poi nel febbraio 2008, è di 27 anni e 6 mesi e si concluderà quindi nel 2035.

Ad oggi su un totale di 90,2 km che costituiscono l'intero tracciato, l'Anas ha realizzato i 39,502 km a suo carico mentre dei rimanenti 50,698 km affidati alla concessionaria, ne sono stati realizzati poco più di 16,251. Dunque gran parte dei soldi spesi finora sono soldi pubblici.

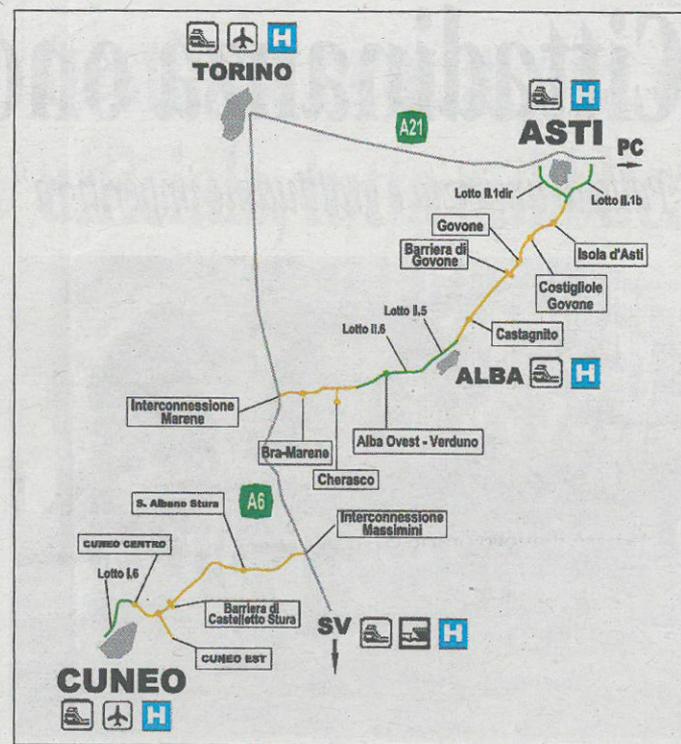
Ma in quella cifra iniziale c'erano anche calcolati i 645 milioni, poi saliti a oltre 700, dei costi previsti per il lotto mancante tra Cherasco e Alba quello con le gallerie sotto la collina di Verduno. Il progetto ora scartato con il tragitto tutto esterno prevede oggi un costo annunciato di 350 milioni.

Cosa rimane da fare?

Anche alla terza domanda si può dare una risposta abbastanza precisa. All'appello mancano ancora 34,447 km

per ultimare l'opera. L'autostrada Asti-Cuneo oggi si interrompe con un salto nel vuoto nella pianura di Cherasco. E qui si è fermata quasi sette anni fa, nel 2012.

Per rendere fruibile la Asti-Cuneo in modo quasi completo (poi mancherebbero i due lotti delle circonvallazioni delle due città capoluogo e il lotto 2.5 di Alba) mancano in realtà soltanto 9 chilometri di strada tra Cherasco e Roddi verso Alba, perché l'opera è iniziata e andata avanti negli anni precedenti dai lotti esterni da Asti e da Cuneo e poi interrotta da una parte subito dopo Alba e dall'altra a Cherasco. Il primo lotto aggungerà il pezzo mancante, tra Cherasco, dove la A33 si interrompe, e Alba, nove chilometri lungo il percorso del fiume Tanaro. La soluzione scelta è un progetto del 1998, che ricalca in parte il percorso "Vassallo" tracciato allora dalla Provincia, che aveva lo scopo di evitare la galleria di Verduno, di salvare la fondo valle Tanaro stando più lontano possibile dal fiume, e allo stesso tempo di essere la più "nascosta" dai Comuni di collina che portano ad Alba. Quello che è stato scelto è un percorso "esterno" che parte esattamente dal punto dove l'autostrada è interrotta oggi a Cherasco passa come barriera di Cherasco, tra la collina di Verduno e il Tanaro, con il viadotto Pollenzo (3,9 km), prosegue verso l'inizio di quella che sarebbe la strada da rifare per il nuovo ospedale di Verduno, e poi continua praticamente ricalcando il percorso attualmente approvato fino ad Alba. Continua cioè nell'area industriale e artigianale confi-



nante tra i due comuni di Verduno e Roddi, quasi a fianco dell'attuale strada statale ma più dritta, arrivando poi nel Comune di Alba con il collegamento al lotto 2.5, altri 6 chilometri e mezzo con l'uscita verso la tangenziale di Alba, e proseguendo con i tratti autostradali già costruiti di Castagnito, Govone, Costigliole e Asti Sud. Il percorso inizialmente fu bocciato dal ministero dell'ambiente, cioè non ebbe l'autorizzazione della Via (Valutazione impatto ambientale). In realtà il progetto dopo la bocciatura è stato in parte cambiato seguendo proprio le indicazioni del ministero ed è dunque realizzabile. Ed è il progetto che l'ex ministro Delrio, sollecitato dal territorio e dai parlamentari cuneesi, ha resuscitato con l'approvazione di tutti.

Gli altri tratti da costruire sono, partendo da Asti, i due lotti del Rocca Schiavino - Asti Ovest e il tratto gemello di Asti Est - Rocca Schiavino per un totale di circa 12 chilometri. E poi i sette chilometri di circonvallazione di Cuneo, la tangenziale che da Ronchi arriva alla rotonda della Est-Ovest a Confreria, che non dovrebbe essere più autostradale, ma come la provinciale della Bovesana.

Cosa realmente si farà?

Sul che cosa sarà fatto realmente non è dato sapere con certezza. È stato annunciato dal premier e da Toninelli l'avvio dei cantieri in estate per i lotti mancanti tra Cherasco e Alba con la conclusione degli espropri del primo lotto e la progettazione definitiva del secondo lotto. Quel lot-

to dove il tracciato non prevede più la realizzazione del tratto in galleria ma è tutto in superficiale esterna, con la costruzione del passante esterno alla collina di Verduno. Poco più di 9 chilometri da costruire con l'adeguamento autostradale dell'attuale tangenziale di Alba, quella costruita 30 anni fa dalla Provincia (anche quello è un progetto di Vassallo).

Non rientrano però nel pacchetto, questo preoccupa il territorio e gli amministratori locali, tutte quelle opere accessorie o di completamento del raccordo autostradale, come la circonvallazione di Asti, il terzo ponte di Alba sul Tanaro, l'accessibilità adeguata al nuovo ospedale di Verduno della provinciale 7 e la circonvallazione di Cuneo, sette chilometri di tangenziale.

Sui costi dovrebbe esserci un risparmio notevole: dai 700 milioni del tratto di Verduno ai 350 attuali. Risparmi che tra ministero e concessionario devono essere rimessi sul piatto della contrattazione per un ulteriore finanziamento dei tratti definiti "accessori" all'autostrada, come la circonvallazione di Cuneo che da 150 milioni previsti per il modello autostradale potrebbe costarne come tangenziale la metà tra i 70 e gli 80 milioni. E magari anche i milioni necessari per sistemare la viabilità di accesso al nuovo ospedale di Verduno, un'opera pubblica costata tantissimo, la cui apertura è continuamente rimandata ma che vive il paradosso anche di essere difficilmente raggiungibile.

Massimiliano Cavallo