

## Infrastrutture. Asti-Cuneo, la grande incompiuta



Nel nulla. Così si presenta l'A33 (autostrada Asti-Cuneo) nella campagna di Cherasco, nel Cuneese

Filomena Greco pagina 13

**Autostrade.** Dopo l'intesa Delrio-Ue sarà più agevole trovare i fondi per ultimare i lotti mancanti della A33

# Asti-Cuneo, la grande incompiuta

## Con la proroga della concessione a Satap via ai cantieri entro l'anno

### IL NODO INFRASTRUTTURE

Filomena Greco

La firma del contratto per l'avvio dei lavori entro fine anno. Poi la progettazione definitiva e i cantieri per almeno 30 mesi. La questione dei tempi per la futura Asti-Cuneo ha assunto una rilevanza centrale dopo l'accordo tra il Governo italiano e la Commissione europea che ha dato il via al progetto rivisto, che permetterà di chiudere il cerchio sull'arteria di collegamento tra le due province a sud del Piemonte. Una questione, quella dei tempi, che sta a cuore soprattutto al mondo produttivo cuneese, che ha seguito la vicenda in prima fila.

«Entro qualche settimana dovrebbe esserci la formalizzazione dell'accordo» ha annunciato l'amministratore delegato di Astm (Gruppo Gavio), Alberto Rubegni, durante la presentazione del piano 2017-2021 del Gruppo. Prima il ministero dovrà inviare una notifica a Bruxelles, che avrà novanta giorni di tempo per dare l'ok, poi la firma per il nuovo accordo con il concessionario.

Il tema resta quello del completamento dell'opera, circa un terzo dei 90 chilometri totali. L'accordo con la Commissione europea prevede che Satap (Gruppo Gavio) realizzi il tratto mancante in versione "low cost" e in cross-financing, tecnicamente la possibilità di collegare la rea-

lizzazione di una infrastruttura al flusso di cassa derivante dalla gestione di una tratta diversa. Cioè sarà Satap con le concessioni per l'A4 Torino-Milano a finanziare la conclusione dei lavori sulla

A33, la Asti-Cuneo, società partecipata anche da Anas, a fronte di una proroga di quattro anni della concessione sulla Torino-Milano. Il tracciato sarà diverso da quello iniziale, adoterà una soluzione progettuale in esterna, rinunciando alla realizzazione del tratto in galleria, di quasi tre volte più costoso. La nuova versione avrà un costo stimato tra i 300 e i 350 milioni di euro. Ad oggi sono 56 i chilometri realizzati, i lavori che saranno realizzati da Satap aggiungeranno il pezzo mancante, tra Cherasco - dove la A33 si interrompe - e Alba, per un totale di circa nove chilometri lungo il percorso del fiume Tanaro.

«Rimane sul tavolo il grosso interrogativo sui tempi di approvazione di quello che sarà il nuovo progetto, che prevede il passaggio in esterna della tratta e non più in galleria - sottolinea Mauro Gola, presidente degli industriali di Cuneo - temiamo che si tratterà di tempi lunghi, con un ulteriore ritardo per l'avvio del cantiere». In diversi incontri sul territorio in primavera, il ministro dei Trasporti Graziano Delrio ha indicato nel 2020 la data di fine lavori.

Una grande incompiuta, dun-

que, nel cuore di una provincia tra le più produttive del paese, alle prese con una viabilità alternativa pericolosa - la strada statale 231 - e non adatta al traffico pesante di un'area densamente industriale, oltre che agricola, con quasi due miliardi di esportazioni nel primo trimestre di quest'anno, 6,9 miliardi se si guarda all'intero 2016. «Abbiamo dato la nostra disponibilità - racconta il sindaco di Alba, Maurizio Marelo - a mettere a disposizione del tracciato della futura Asti-Cuneo la nostra tangenziale. Certo ci preoccupano i tempi della variante al progetto originario, senza dimenticare che, in base agli accordi del 2012, l'autostrada avrebbe dovuto essere già in funzione».



La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato



**Opera monca.** Così si presenta oggi l'A33 (autostrada Asti-Cuneo) nella campagna di Cherasco, nel Cuneese