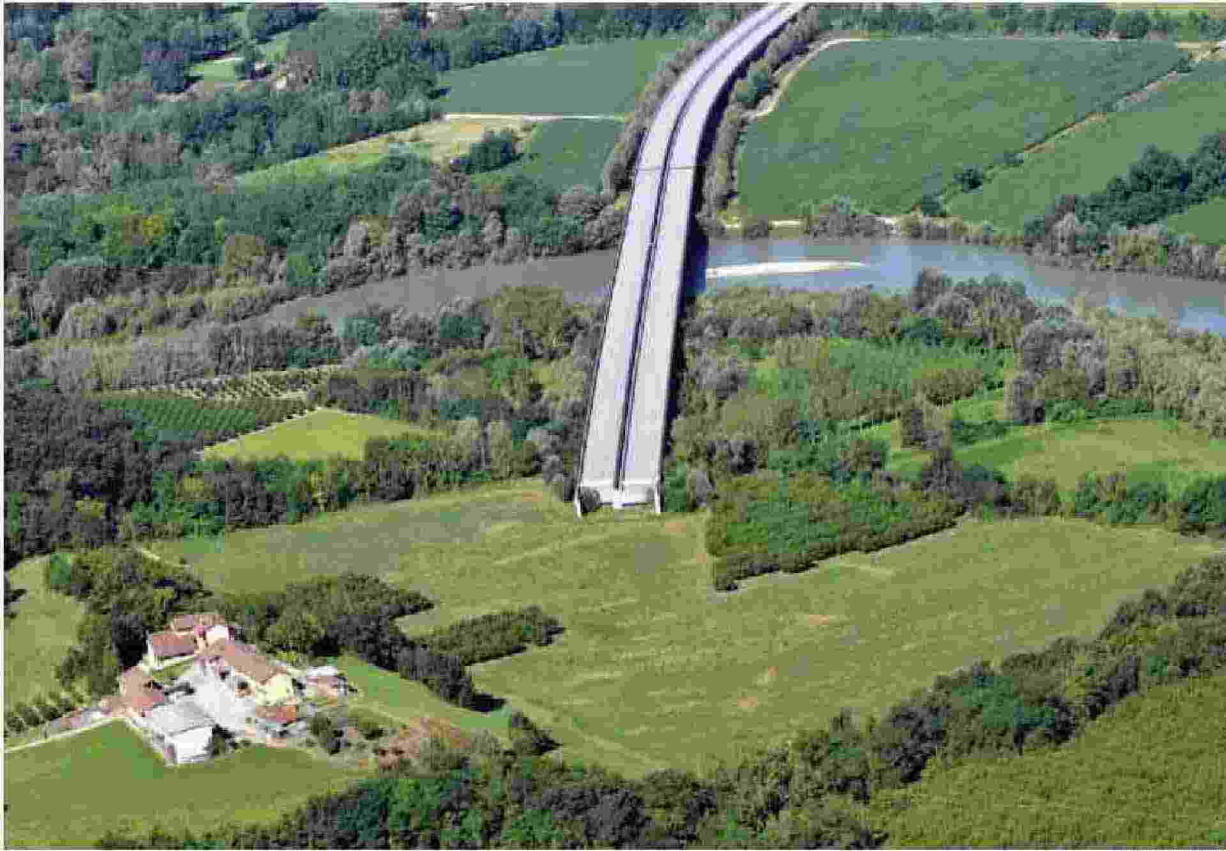


Asti-Cuneo, il premier in visita all'autostrada incompiuta



BRUNO MURIALDO

Il tratto dell'autostrada Asti-Cuneo interrotto tra le colline di Cherasco **ANDREA ROSSI** — P.7



BRUNO MURIALDO

Il tratto della Asti-Cuneo interrotto tra le colline

La Asti-Cuneo incompiuta da trent'anni. La protesta dei sindaci: "Senza infrastrutture non reggiamo"

Conte e Toninelli oggi visitano l'autostrada che finisce nel nulla

IL CASO

ANDREA ROSSI
TORINO

Ogni volta che volge lo sguardo verso Nord il sindaco di Cherasco Claudio Bogetti cerca di non farlo scivolare troppo in basso, giù dalle colline dove nascono vini pregiati, germogliano resort di lusso e in certi ristoranti bisogna prenotare con mesi d'anticipo per trovare posto. «Cerco di non guardare. Sono passati troppi anni e quando le persone mi chiedono dell'autostrada mi viene il magone perché non so che cosa rispondere».

Sulla Salerno-Reggio Calabria del Nord non si vede un operaio dal 2012. «Si farà in cinque anni», dicevano nel 1989 quando fu fondata la società per azioni Raccordi autostradali cuneesi, anche con l'obiettivo di realizzare i 90 chilometri tra Asti e Cuneo, Monferrato e Langhe, le colline oggi patrimonio Unesco. Una delle più ricche terre d'Italia. Trent'anni dopo la fotografia della grande incompiuta è un moncone che finisce nel nulla all'altezza dello svincolo di Cherasco. Oggi il presidente del Consiglio Giuseppe Conte e il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli arrivano per vedere di persona un viadotto che termina tra i campi. «Semplificare, velocizzare, sbloccare», è il mantra del premier. «Lo facciamo andando cantiere per cantiere,

da Nord a Sud, per provare a risolvere i problemi».

In realtà, nell'ultimo anno, se l'Asti-Cuneo è rimasta paralizzata è proprio per volere del suo governo, incerto sulla soluzione da percorrere per realizzare i 9 chilometri che mancano tra Cherasco e Alba. Per questo Conte e Toninelli sono attesi da una schiera di amministratori locali esausti, ennesimo simbolo del Nord operoso che sopporta sempre più a fatica lo stallo e l'immobilismo. I sindaci del cuneese dal primo marzo si alternano davanti alla Prefettura: ogni giorno, dalle 8 alle 20, due ore a testa. È una forma di protesta, e di pressione, estrema. Ieri a chiudere la staffetta c'era la sindaca di Marene Roberta Barbero: «È doveroso per noi stare in prima linea. Questa terra, come molte province produttive del Nord, e non solo, senza infrastrutture non regge più».

Vogliono soluzioni. Tempi certi. E, possibilmente, rapidi. L'ultimo incontro con il governo risale allo scorso 26 settembre. A qualcuno è andata pure peggio. «Ho scritto al ministro Toninelli il 5 giugno dello scorso anno», racconta il presidente della Regione Sergio Chiamparino. «Aspetto ancora una risposta. Nel frattempo hanno bloccato tutto, altrimenti oggi i cantieri sarebbero a pieno regime. Invece ci toccherà aspettare almeno due anni».

I lavori, cominciati nel 2000, sono fermi dal 2012, l'anno in cui avrebbero dovuto terminare. Sono finiti i soldi e già se

n'erano spesi molti più del previsto: la A33 doveva costare circa 980 milioni; adesso le stime si spingono fino a un miliardo e 800 milioni. Mancano due tratte ancora: la nuova viabilità intorno a Cuneo e soprattutto i 9 chilometri dal moncone di Cherasco ad Alba. Il progetto, inizialmente, prevedeva un tunnel sotto il fiume Tanaro. Due anni fa si è optato per un'altra soluzione, in superficie. Passa proprio sotto le colline patrimonio Unesco ma costa la metà: 350 milioni. L'ex ministro Graziano Delrio voleva prorogare per quattro anni la concessione sulla Torino-Milano al gruppo Gavio in cambio di investimenti sulla Asti-Cuneo. È la soluzione che Toninelli ha bloccato e vorrebbe ripensare. La considera un regalo immotivato ai privati.

La verità è che l'Asti-Cuneo è nata sotto una cattiva stella e con un tracciato che tutti oggi definiscono sbagliato. Sarebbe bastata la superstrada di cui si parlava negli anni 90, innestando sulla rete esistente alcune bretelle per tagliare fuori i centri abitati. Invece Anas decise di realizzare un nuovo tracciato. Il contratto con Satap, la stessa società che gestisce la Torino-Milano, viene sottoscritto nel 1990. Per dieci anni succede poco o nulla, tanto che nel 1998 il Consiglio di Stato invita il ministero dei Lavori pubblici a valutare eventuali comportamenti illegali del concessionario, l'anno successivo la Corte dei Conti solleva dubbi e quello dopo ancora di

nuovo il Consiglio di Stato rileva che la convenzione dovrebbe cadere a causa delle contestazioni di Anas e della richiesta di incrementare i finanziamenti pubblici di 840 miliardi di lire a fronte dei 35 previsti inizialmente. Nel 2000 il gruppo Gavio rinuncia all'Asti-Cuneo in cambio di una proroga di dodici anni sulla Torino-Piacenza. Anas fa partire una nuova gara e impiega ben cinque anni a chiuderla: il gruppo Gavio partecipa tramite la cordata Salt-Itinera e vince.

A distanza di quasi vent'anni sono stati realizzati 56 chilometri. Se ora il governo straccia il "lodo" Del Rio e opta per una soluzione alternativa tocca ripartire da zero. E, come sostiene Chiamparino, si rischia di fermare tutto per altri due anni. Altrimenti in pochi mesi i lavori possono partire. I sindaci dicono che non c'è più tempo: quest'angolo d'Italia, nonostante l'autostrada mutilata, esporta beni per 7 miliardi l'anno, ma non regge più. Ogni giorno 5 mila Tir solcano le strade provinciali e attraversano i paesi. Il direttore dell'associazione trasportatori di Cuneo, Guido Rossi, ha calcolato in 100 milioni l'anno il danno economico. Bogetti fra due mesi e mezzo chiuderà il suo secondo (e ultimo) mandato di sindaco a Cherasco: «Vorrei farlo sapendo che c'è una soluzione. Siamo al collasso. Questa terra è abituata a lavorare senza protestare, ma adesso non ne può davvero più». —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



Ogni giorno 5 mila Tir
solcano le strade
provinciali, danno
da 100 milioni l'anno

Il governo è incerto
sulla soluzione,
mancano 9 chilometri
tra Cherasco e Alba

