

COMUNICATO STAMPA DEL 22 SETTEMBRE 2011

Autostrada Cuneo-Sisteron, il sen. Menardi rilancia il suo studio corredato di precisi dati tecnici e valutazione economica.

“Un investimento di 4 miliardi che può fruttarne il doppio”

CUNEO. “E’ molto positiva la risposta del primo ministro francese François Fillon alla presidente della Provincia Gianna Gancia sul progetto di un collegamento autostradale fra Cuneo e Sisteron”. Così il senatore Giuseppe Menardi, vicepresidente della Commissione Lavori pubblici a Palazzo Madama, che per primo tre anni fa ha lanciato l’ipotesi, proponendo uno studio di fattibilità corredato di precisi dati tecnici e della corrispettiva valutazione economica. Su questa ipotesi convergono la Provincia di Cuneo e il Consiglio generale delle Alpi di Alta Provenza, che hanno stilato un documento d’intesa nel vertice tenutosi a giugno a Digne. Ora la lettera di Fillon alla Gancia, in cui il primo ministro annuncia di aver trasmesso la richiesta a Thierry Mariani, ministro dell’Ecologia, dello Sviluppo sostenibile, dei Trasporti e della Logistica, chiedendogli di “procedere a un esame attento di questo dossier”.

Scrivendo il senatore Menardi nel suo studio: “Attualmente l’autostrada in territorio francese percorre la valle della Durance fino a Tallard in prossimità del lago di Serre Ponçon e proseguendo sulla D900 si raggiunge Barcelonnette. A circa 60 Km a monte di Sisteron, attraverso la realizzazione di un tunnel di valico, si potrebbe collegare la A51 con la autostrada Asti-Cuneo in costruzione e attestata sul versante italiano a monte della città di Cuneo. La galleria, posta oltre l’abitato di Barcelonnette in prossimità della strada in direzione di Le Sauze, collegherebbe la valle della Ubaye con la valle Stura (in territorio italiano in prossimità di Pietraporzio). Gli accessi al traforo, su entrambi i versanti, sfrutterebbero la viabilità esistente, previa adeguata risistemazione, rispettivamente della strada dipartimentale D900 sul versante francese e della statale SS21 sul versante italiano, comprese le circonvallazioni di Vinadio e Demonte previste nella programmazione Anas e in fase di studio e progettazione (con una disponibilità di spesa pari a 104 milioni di euro)”.

Quindi venivano forniti i riferimenti tecnici. Quota di accesso sul versante francese: m 1250. Quota di accesso sul versante italiano: m 1260. Lunghezza della galleria: circa 25 Km. Sezione della galleria: a doppia canna e a due vie per ogni canna di m 8,75 per ciascuna canna. Lunghezza del percorso sulla D900: Km 60. Lunghezza del percorso sulla SS n°21: Km 40.

Sul piano finanziario, il sen. Menardi aveva svolto un’attenta analisi dei costi, che a tutt’oggi può valere come punto di partenza.

Galleria tra la Valle Stura e la Val d’Ubaye: km 25 x 50 milioni di euro/km (per ogni canna) x 2 = 2,5 miliardi di euro.

Miglioramento della viabilità esistente. Versante francese: Km 60 x 10 milioni €/km = 600 milioni €. Versante italiano al netto delle opere già previste dalla programmazione Anas per le circonvallazioni di Demonte e Vinadio: Km 40 x 10 milioni €/km = 400 milioni €.

Imprevisti non valutabili in questo studio 500 milioni €. Totale 4 miliardi di euro.

La valutazione è riferita alle tariffe esistenti in Europa per analoghi trafori (Fréjus) con un costo di andata/ritorno per mezzo pesante di 389 € e per veicoli di classe 1 di 39 €.

Aggiungeva nel suo studio Menardi: "Ipotizziamo che di tutto il traffico in transito alla sola barriera di Ventimiglia (25 mila veicoli al giorno di cui 5 mila veicoli pesanti) metà decida di transitare per il nuovo tunnel della valle Stura:

$39 / 2 = 19,5$ € costo corsa semplice per veicoli di classe 1

$389 / 2 = 194,5$ € costo corsa semplice per veicoli pesanti

$19,5 * 10.000 * 365 = 71.175.000$ € ricavo dal transito dei veicoli di classe 1

$194,5 * 2.500 * 365 = 177.481.250$ € ricavo dal transito dei veicoli pesanti

Ricavo totale: 248.656.250 €"

E ancora: "Considerando un tasso di capitalizzazione pari al 3% al lordo delle spese di gestione si ottiene un valore per capitalizzazione del reddito pari a:

$248.656.250 * 100 / 3 = 8.288.541.666$ €.

In definitiva il valore dell'opera di oltre 8 miliardi giustifica ampiamente l'investimento pari a 4 miliardi di euro con un plusvalore di oltre 4 miliardi di euro che potrebbe essere investito in una seconda fase per il completamento autostradale dell'intera tratta".

Grazie per la cortese attenzione.