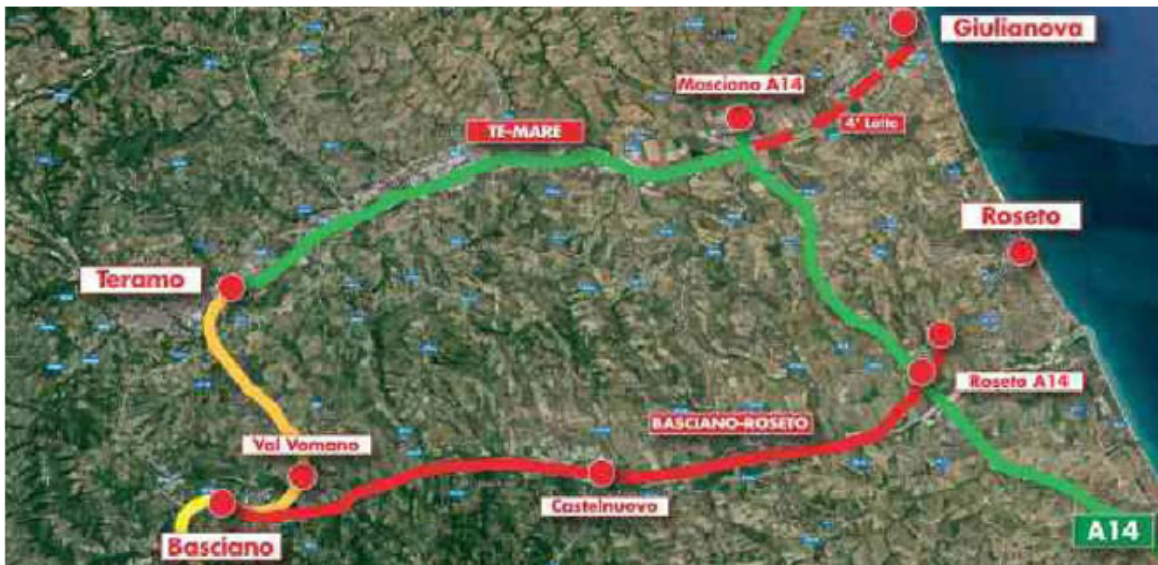


«Le bretelle di Toto sono inutili e costose»

Legambiente bocchia la modifica delle autostrade. Ermete Realacci interroga il ministro Delrio sul progetto

TERAMO – Il nuovo progetto di modifica al percorso autostradale della Toto sarebbe non solo inutile ma anche costoso e dannoso. E' questo il giudizio senza mezzi termini che arriva da Legambiente Abruzzo che torna sull'argomento dopo la presentazione di un'interrogazione parlamentare dell'onorevole **Ermete Realacci** al ministro **Graziano Delrio**. «L'interrogazione del presidente della Commissione Ambiente Territorio e Lavori Pubblici della Camera, e da noi sollecita, non solo ci aiuta a portare la discussione sul tavolo del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ma rimarca la reale minaccia di questo progetto per l'Abruzzo, ritenendolo inutile, costoso e dannoso – si legge in una nota - Un disegno che rischia di compromettere pesantemente il futuro e la vocazione di queste aree legata anche a produzioni agroalimentari di qualità e ad un turismo attento ai valori paesaggistici, ambientali e culturali. E come se non bastasse i dati confermano che l'incremento del traffico non giustifica il progetto targato Toto, che sarà sostanzialmente a carico dello Stato e dei cittadini. Questo intervento rafforza quanto da noi già denunciato tempo addietro, ossia che il progetto rappresenta una seria minaccia per l'Abruzzo e uno schiaffo per i suoi abitanti. E dimostra che non è l'assillo delle associazioni ambientaliste ma l'attenzione di un intero movimento d'opinione che si è creato e che vede uniti cittadini, associazioni, amministrazioni e politici».

Secondo Legambiente, come evidenziato dal dossier "Deserti di asfalto" di Legambiente, la Lombardia dovrebbe insegnare qualcosa, visto che delle sue tre nuove autostrade, neanche tremila veicoli percorrono in un'ora i loro 182 km. Un volume di traffico molto inferiore alle previsioni di progetto. «Eppure per realizzarle sono stati consumati 1.600 ettari di suolo e spesi 5,2



Il progetto della bretella per Roseto. Sotto, l'onorevole Ermete Realacci



miliardi di euro – si legge ancora - Un flop che però non mette in guardia dall'aprire nuovi cantieri. Ormai è routine quando si progettano nuove autostrade sovrastimare la domanda, sottostimare i costi e ventilare un impatto al ribasso sulle tariffe in modo che ci sia il beneplacito di tutti, ma alla fine, come è dato constatare, il ri-

sultato è sempre diverso. In particolare, la Brebemi corre parallela alla vecchia A4 e una volta realizzata la bretella è proprio quest'ultima che ha incrementato

LA DOMANDA

«Quale sviluppo vogliamo applicare? Ci si deve chiedere questo per capire cosa costruire»

i flussi, mentre sulla nuova c'è addirittura chi si diletta a giocare a pallone. Ecco perché sarebbe meglio prima sistemare l'intera rete stradale esistente, migliorare il servizio merci e passeggeri sulle ferrovie, rendere efficiente il trasporto esistente e poi chie-

dersi cosa manca e realizzare nuove opere. Così farebbero le regioni serie che ambiscono a posizionarsi a livello europeo, specie l'Abruzzo dove ci troviamo di fronte ad una viabilità interna disastrosa e martoriata dal rischio idrogeologico, con tratti perennemente impraticabili e che mettono davvero a serio rischio la sicurezza ed il benessere dei cittadini anche in seguito alla chiusura di ospedali e guardie mediche. Di fronte a questo, non regge quindi neanche far leva pretestuosamente sull'attribuzione di un valore strategico ai fini della protezione civile alle autostrade A24 e A25, oltre al fatto che è lo stesso Ministero a ribadire la totale mancanza di qualsiasi presupposto normativo e amministrativo al progetto di modifica del tracciato e che gli unici lavori possibili sono quelli di manutenzione e messa in sicurezza dell'attuale percorso».

DI MARCO. «Dobbiamo anche chiederci: Qual è l'idea di sviluppo da applicare? - dichiara **Giuseppe di Marco**, presidente Legambiente Abruzzo - Per decidere quali infrastrutture servano, occorre decidere verso quale società tendiamo, quali saranno i bisogni cui far fronte. Serviranno infrastrutture e servizi per le nuove forme di mobilità ed una nuova pianificazione dei trasporti. Come gestire in modo intelligente il traffico, favorire i mezzi pubblici, progettare e configurare diversamente la viabilità stradale, favorire l'elettrico, ridurre l'impatto ambientale e creare nuove economie di mercato legate alla green economy. Occorre alzare lo sguardo e decidere. Non decidere e continuare inercialmente dentro un modello di business collaudato ma superato, significa farsi scappare il futuro. Non possiamo permetterlo».