

Bretelle Toto: piano alternativo. Ora il problema sono i soldi

L'AQUILA Il problema, ora, è quello della copertura economica, perché Toto potrà garantire solo in parte l'investimento che vale circa 4 miliardi di euro, visto anche che deve fare a meno di un bel po' di «preziosa sabbia calcarea» delle montagne abruzzesi e che, come richiesto dalla Regione Abruzzo, dovrà impegnarsi a calmierare gli aumenti dei pedaggi. Però la nuova versione del progetto di accorciamento dell'A24 e A25, sembra aver incontrato un coro di consensi: dalla Regione Lazio e da quella Abruzzo, dal Gruppo Toto e dallo stesso Ministero. «E' un progetto avveniristico - racconta il consigliere regionale Pierpaolo Pietrucci che ha partecipato all'incontro tenutosi ieri a Roma - che permetterà un notevole risparmio dei tempi sulle direttrici Pescara-Roma e L'Aquila-Roma e che, sostanzialmente, tiene conto del patrimonio imbrifero e naturalistico delle nostre montagne».

LA VARIAZIONE CRUCIALE

I tunnel sull'A25, infatti, non bucheranno più la montagna dove insiste il bacino idrico di Popoli (il più importante e ricco della regione) ma si sposteranno un po' più in là, fino ad arrivare a Vittorito dove sarà realizzato un casello autostradale. «In questo modo - continua Pietrucci - tuteleremo gli interessi della Valle Peligna, anche perché resterà attivo il collegamento a quattro corsie tra l'attuale casello di Pratola-Sulmona e Vittorito, la cui gestione sarà a carico di Strada dei Parchi in accordo con l'Anas». Si parla di risparmi di tempo di percorrenza sulla Pescara-Roma di quaranta minuti e di venti minuti sulla L'Aquila-Roma. Un calcolo reso possibile non solo dal tunnel di Vittorito (che accorcerà in tutto la percorrenza di circa 27 chilometri), ma anche dall'avvicinamento veloce a Pescara.

I TRATTI A PAGAMENTO

«Prevediamo di realizzare l'allungamento dell'autostrada a Pescara fino oltre il fiume - spiega Cesare Ramadori, dg di Strada dei Parchi - con un percorso alternativo all'attuale asse attrezzato che resterà dunque attiva e senza pedaggio. Stessa cosa per l'avvicinamento a Teramo: non utilizzeremo la variante 80, ma faremo un nuovo raccordo». Altri interventi importanti sono poi previsti nel collegamento Roseto-Teramo e nella dismissione del casello di Aquila ovest che sarà «anticipato» a Sassa. «Questo consentirà di decongestionare il traffico in città - commenta Pietrucci - e di accorciare i tempi di percorrenza verso Roma». Per il resto il progetto ricalca quello vecchio: la smantellamento e riamambientalizzazione del tratto autostradale tra Pratola-Sulmona e Cocullo e il mantenimento, anche qui, di una quattro corsie a gestione Strada dei Parchi, che porterà ad Aielli dove sbucherà il tunnel di Vittorito. E ancora gli interventi tra Torano e Carsoli e altri piccoli aggiustamenti sulla parte laziale. «In questo modo garantiremo la messa in sicurezza dell'autostrada - continua Pietrucci - e veniamo incontro alle comunità locali». Sui tempi di realizzazione, però, resta l'incognita legata al via libera del Ministero e soprattutto al reperimento dei fondi: «Noi siamo in grado di realizzare le opere in un lasso di tempo che va dagli otto ai dieci anni - spiega Ramadori - ovviamente a partire dal momento in cui il Ministero ci darà il via libera. Speriamo presto, speriamo entro l'anno, spingeremo perché sia entro l'anno: entro il 2018 l'A24 e l'A25 dovranno essere messe a norma e per noi è essenziale capire qual è la prospettiva futura per programmare gli interventi».