

**Nuovo tracciato autostradale su faglia attiva. D'Alessandro: «nessun problema di sicurezza»
Rassicurazioni da parte del consigliere regionale delegato ai trasporti che cita parere esperto**

ABRUZZO. Nessun pericolo per il passaggio di una delle varianti autostradali sulla faglia sismica.

Ad assicurarlo è il sottosegretario ai Trasporti Camillo D'Alessandro che chiarisce i dubbi inerenti il nuovo progetto della Strada dei Parchi che ha presentato al Ministero un progetto di modifica degli attuali tratti autostradali A24 e A25 che consentiranno una sforbiciata di una trentina di chilometri.

Il gruppo di lavoro interdipartimentale della Regione Abruzzo che nelle scorse settimane ha dato un primo via libera di massima (l'ok definitivo spetta al Ministero) nella sua relazione ha sottolineato «l'alta sismicità del tracciato» in particolar modo nel nuovo tratto Cerchio-Vittorito (A24 Collarmele Tocco) che attraversa due sorgenti sismogenetiche (faglia di Sulmona e della Media Valle Aterno) «che hanno prodotto in passato e che possono potenzialmente ancora produrre», annotano i tecnici, «importanti fenomeni di fagliazione superficiale con numerose e pericolose fratture».

Da qui la richiesta specifica: serve uno studio attento e puntuale per garantire la sicurezza sismica dell'infrastruttura

Ma D'Alessandro rassicura e cita «l'illuminante nota tecnica» rilasciata proprio su questo caso dal professor Giuseppe Cantisani, docente di "Progetto e costruzione di strade" all'università La Sapienza di Roma nonché esperto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed esperto della Commissione permanente per le gallerie stradali.

Cantisani, infatti, sottolinea «la minore vulnerabilità sismica delle opere in sotterraneo (gallerie) rispetto a quelle in elevazione (ponti e viadotti)» e osserva come «la casistica riguardante i danneggiamenti delle gallerie causati dagli eventi sismici risulti assolutamente incomparabile con quella delle strutture in elevazione» e che «il rischio di danneggiamento delle opere in sotterraneo, in caso di sisma, risulta estremamente ridotto rispetto a quello delle opere in elevazione».

Di conseguenza, precisa lo studioso, «è fortemente indicata un'impostazione progettuale delle infrastrutture che prediliga, per il superamento degli ostacoli naturali nel territorio, la maggiore incidenza delle gallerie rispetto ai ponti e ai viadotti. Tale strategia appare addirittura necessaria, in termini obiettivi, qualora si persegua un abbattimento globale del livello di esposizione delle infrastrutture al rischio sismico».

E il tecnico insiste: «siffatta necessità si evidenzia ancor più nel caso si attraversino aree, chiaramente individuate da Organismi governativi, a elevato rischio sismico, come in effetti risultano quelle interessate dal tracciato delle autostrade A24 e A25».

Dunque, spiega D'Alessandro, la presenza di più tratti in galleria rispetto a quelli sui viadotti che caratterizza il nuovo tracciato è sinonimo di maggior sicurezza.

COSA CAMBIA

Il nuovo progetto del privato prevede la demolizione del vecchio tracciato nella parte compresa tra Cocullo e Pratola Peligna e il mantenimento degli attuali tratti compresi tra Aielli-Celano e Cocullo, Pratola Peligna- Sulmona e Popoli.

Questi ultimi due tratti saranno oggetto di declassamento a viabilità ordinaria secondo quanto spiegato dalla stessa società e consentiranno il collegamento al nuovo tracciato autostradale, evitando l'isolamento dei territori comunali.

E poi ancora: tra Castel di Ieri e Castelvechio Subequo è previsto un nuovo casello al servizio della valle Subequana. A differenza del primo progetto, inoltre, sarà mantenuto il casello Bussi-Popoli.