

Realacci: “progetto A24-A25 inutile e dannoso” ma per Toto garantisce sicurezza

“L’interrogazione a Delrio sul progetto del gruppo Toto di modifica del tracciato autostradale della A24 e della A25, presentata ieri dall’onorevole Realacci, presidente della Commissione Ambiente Territorio e Lavori Pubblici della Camera, e da noi sollecitata, 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”.

Lo ha dichiarato Legambiente definendolo “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. Come evidenziato dal dossier ‘Deserti di asfalto’ di Legambiente, la Lombardia dovrebbe insegnarci qualcosa, visto che delle sue tre nuove autostrade (Brebemi, Pedemontana e Teem-tangenziale est esterna Milano), 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 miliardi di euro. 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 risultato 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 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 chiedersi 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. Se davvero si vuole ascoltare ed andare incontro a quella che è la domanda che arriva dai territori, allora è il momento di smetterla di inseguire il mero interesse di concessionari e costruttori e di rimettere al centro il significato vero della parola infra-struttura: bene o servizio che attribuisce la base dello sviluppo economico-sociale e che genera capitale umano, istruzione e ricerca, supporti indispensabili all’innovazione. Non a caso l’insieme delle infrastrutture di un paese ne costituiscono il ‘capitale fisso sociale’: E’ la ricchezza di tutti!”

“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 inerzialmente dentro un modello di business collaudato ma superato, significa farsi scappare il futuro. Non possiamo permetterlo!"

Per la Società della Strada dei Parchi "l'interesse dell'onorevole Ermete Realacci sul progetto di messa in sicurezza delle Autostrade A24 e A25 è un segnale importante. Sta a dimostrare che hanno una eco nazionale i temi della messa in sicurezza di questa infrastruttura che collega due regioni, Lazio e Abruzzo, attraversando una delle aree a più alto rischio sismico del Paese. Una infrastruttura che, sia nelle ore immediatamente seguenti il terremoto dell'Aquila (2009) che in quello di Amatrice di tre settimane fa, ha riconfermato il suo valore strategico consentendo l'arrivo rapido degli aiuti e i primi soccorsi alle popolazioni così duramente martorate dal sisma".

"I piani elaborati e presentati al Ministero delle Infrastrutture dalla concessionaria Strada dei Parchi si muovono proprio nell'ottica di centrare l'obiettivo fissato dalla Legge n.228 del 2012, la Finanziaria, che attribuisce un valore strategico ai fini della protezione civile alle autostrade A24 e A25. In questo senso vanno le attività che il Concessionario ha svolto negli ultimi tre anni con analisi, studio ed infine elaborazione di proposte progettuali puntuali. Proposte che si muovono nell'ottica di tutelare la sicurezza, ma anche le aree attraversate, anche da un punto di vista ambientale. Tutte le proposte progettuali fatte vanno nel segno di scongiurare l'impatto con i bacini acquiferi, tanto da prevedere interventi con tunnel realizzati sempre sopra il livello delle falde. A questo proposito si sottolinea poi come alcune aree, quali quella del Monte Genzana, non rientrano affatto nel campo della progettazione presentata da SDP".

La società concessionaria si augura di "poter essere ascoltata quanto prima dalla Commissione Ambiente, autorevolmente presieduta dall'onorevole Ermete Realacci. In quella sede potremo illustrare nel dettaglio le ipotesi progettuali finora avanzate, che vanno nell'ottica di rendere più sicura sul piano della resistenza sismica e compatibile sotto il profilo ambientale ed economico l'opera strategica di adeguamento di A24 e A25. Le soluzioni avanzate dalla concessionaria prevedono, infatti, un impatto sulle tariffe assai modesto, andando così incontro a quella che è la domanda che arriva dai territori, di contenere cioè al massimo i costi per gli utenti e al tempo stesso di non impegnare denaro pubblico".