

Restyling autostrade dal Consiglio un no al maxiprogetto Toto. Mazzocca: «No alle varianti, puntare sulla ferrovia»

L'AQUILA Una certezza: i lavori di manutenzione straordinaria si dovranno fare, come del resto impone la legge 228 del 2012. Resta da stabilire, per dirla con il governatore Luciano D'Alfonso, la «migliore confezione contrattuale», ovvero la portata degli interventi, da coniugare con alcuni punti fermi: la «fermezza» di rincari delle tariffe al 2 per cento, la piena sicurezza dei lavori, il diritto a non vedersi aumentata la distanza dai caselli.

La messa in sicurezza di A24 e A25, dunque, mette (quasi) d'accordo l'intero Consiglio regionale. Pur con gli inevitabili distinguo politici (è saltato il tentativo di fondere i tre documenti presentati, è passato solo quello di un pezzo di maggioranza capitanato da Gerosolimo e Mazzocca), dalla seduta straordinaria di ieri è arrivata una sostanziale condivisione sul no a progetti faraonici e impattanti, come quelli proposti da Strada dei Parchi che fa capo alla holding Toto. Un articolato intervento dello stesso governatore ha declinato gli scenari possibili: si va da un intervento minimo di 113 milioni (con scadenza concessione al 2030 e aumenti tariffari del 5,08%) a un massimo di 1,538 miliardi (con scadenza 2037 e aumenti del 6,71%). In mezzo c'è un'ipotesi da 858 milioni, scadenza 2037 e aumento del solo 1,5%. In quest'ultimo caso, però, ci sarebbe un valore di subentro per il gestore successivo pari a 5,124 miliardi. D'Alfonso ha poi giustificato le varianti proposte da Toto- che hanno acceso le polemiche- con la sussistenza del tax credit (credito d'imposta) solo in presenza di opere nuove e non, dunque, di semplice o straordinaria manutenzione. E poi, è chiaro, opere nuove danno maggiori possibilità di utili e di contenere gli aumenti tariffari. «I lavori devono essere fatti- ha detto D'Alfonso-. E come si pagano? O con l'allungamento della concessione o con l'aumento tariffario o con il conferimento di denaro fresco o con la tax credit allargata alla manutenzione o con il valore di subentro. Non si scappa».

LE REAZIONI

L'opposizione ha sollevato una serie di criticità. Lorenzo Sospiri, di Forza Italia, ha elencato i nodi: il progetto Toto taglia fuori una vasta porzione strategica dell'Abruzzo, la valle Peligna; presenta rischi ambientali; non è noto il piano industriale. Alla fine Forza Italia ha comunque esultato: «Registriamo finalmente che nel documento approvato dalla maggioranza si evidenziano numerose criticità, le stesse che in questo ultimo periodo avevamo messo in evidenza». Anche i Cinque stelle hanno tuonato: «Dodici minuti in meno di percorrenza in auto non valgono la distruzione del patrimonio ambientale d'Abruzzo, l'isolamento di alcune comunità montane e l'aumento della, già costosissima, autostrada per Roma- ha detto Sara Marozzi -. Eppure c'è qualcuno che non è d'accordo con questa affermazione e continua una propaganda basata sulla paura del sisma e la scusa della sicurezza. La giunta D'Alfonso continua, di fatto, ad appoggiare il progetto di un privato che impiega 6,7 miliardi di soldi pubblici». Questioni ribadite in aula anche da Domenico Pettinari. Per Camillo D'Alessandro del Pd critiche già superate da due lettere inoltrate dallo stesso D'Alfonso con cui si ribadiscono la volontà della tutela ambientale e la necessità di soluzioni alternative.

Mazzocca: «No alle varianti, puntare sulla ferrovia»

L'AQUILA Anche il documento presentato dalla maggioranza ieri ha sollevato perplessità sul progetto Toto. L'hanno firmato, in primis, Gerosolimo e Mazzocca: «Le proposte avanzate non appaiono né coerenti né convincenti e quindi non in grado di cogliere le finalità imposte dalla legge. Un adeguamento sismico delle autostrade abruzzesi dunque non può passare per le varianti così proposte». «Ad una attenta lettura ha

sostenuto Mazzocca in aula, non senza sorpresa da parte dell'opposizione -, le varianti appaiono sovradimensionate e controproducenti sui 2 tratti dell'A24 e dell'A25. Sono 30 chilometri in meno di autostrada per 55 gallerie in più e un investimento di quasi 2,5 miliardi di euro, in cambio della riduzione del tracciato la società ha chiesto una proroga di 45 anni della concessione delle autostrade abruzzesi. In breve le varianti tagliano in modo più che marginale la lunghezza dei 2 tracciati autostradali e andrebbero a toccare diversi corpi idrici sotterranei importanti per la nostra Regione. Il progetto rischia di compromettere il cuore della Regione verde d'Europa vocata a un turismo rispettoso». Nel documento la maggioranza ha anche sollecitato, in antitesi, il nuovo tracciato ferroviario che velocizzi la vetusta linea Roma-Pescara.

