

Autostrade A24 e A25. Il progetto Strada dei Parchi. Primo step: rottamare il viadotto di Pietrasecca. Da tre anni è in corso una trattativa tra società e ministero delle Infrastrutture. Intervento da 6,5 miliardi e taglio di 30 km. Con lamentele di sindaci e ambientalisti

PESCARA L'investimento è grande: 6,5 miliardi di euro. L'obiettivo ambizioso: accorciare di 30 chilometri il tracciato dell'autostrada Pescara-Roma, mettendo contemporaneamente in sicurezza l'infrastruttura. La discussione sul progetto tra la proponente, la concessionaria Strada dei Parchi, e il ministero delle Infrastrutture è in corso da tre anni e non si prevedono tempi brevi nè certi. Per accelerare l'iter, la società ha cominciato a ragionare con il ministero sulla possibilità di dare il via a un primo step di lavori da 3 miliardi per sanare la parte più antica della Roma-Pescara. Quella iniziata alla fine degli anni Sessanta, che dal versante laziale entra in Abruzzo. Di cui l'opera centrale, da rottamare, è il viadotto di Pietrasecca, uno dei grandi problemi della A25, che sarebbe sostituito da un percorso in galleria. Per quanto riguarda il progetto complessivo, i tagli sul tracciato previsti dalla concessionaria sono due: il primo, da Castel Madama a Carsoli, riduce il tratto dell'autostrada Roma-Pescara a cavallo tra Lazio e Abruzzo. Il secondo parte da Celano-Cerchio, con l'autostrada che attraversa in galleria la valle Subequana, nel parco Sirente-Velino, si lascia sulla destra Goriano Sicoli e Collarmele, corre sotto Castelvecchio Subequo, sfiora le sorgenti del Pescara, e riemerge a Bussi. Dal punto di vista paesaggistico si va in galleria dal castello Piccolomini di Celano agli stabilimenti ex Solvay di Bussi, saltando un pezzo di Marsica e la Valle Peligna: quindi Cocullo (già tagliata via dai traffici dalla costruzione della prima autostrada), Anversa e Scanno, Pratola Peligna e Sulmona. Il progetto è tornato di forte attualità in queste settimane, durante la battaglia parlamentare sull'emendamento del governo alla manovrina, approvata in commissione lunedì, che stanziava 111 milioni di euro per gli interventi di messa in sicurezza dei viadotti della A24 e A25, a partire da due annualità del canone concessorio. Lavori necessari, per il gruppo Toto, urgenti, ma che non possono sostituire il progetto di nuovo tracciato. Nelle intenzioni della Strada dei Parchi, il nuovo tracciato è essenziale se si vuole un'autostrada moderna, in sicurezza rispetto ai terremoti, alla neve e al gelo. Lo Stato non tirerebbe fuori una lira, ha assicurato più volte l'amministratore delegato del gruppo Alfonso Toto, ma ripagherebbe l'investitore allungando la concessione di 20 anni, con un meccanismo che la stessa Unione Europea vedrebbe con favore, assicura Toto. Previsti nel pacchetto aumenti tariffari dell'ordine del 2% e tax credit per un valore attualizzato tra 1,4 e 2,1 miliardi. Un sistema quest'ultimo che abbatterebbe i costi tra il 40 e il 50%. La Tax credit è infatti uno strumento di sgravio fiscale introdotto dalla legge di stabilità del 2012 proprio per rilanciare gli investimenti privati nelle infrastrutture ritenute strategiche. Oggi siamo ancora nella fase di interlocuzione, ma la discussione sui territori è già partita e non sarà facile. Da un lato ci sono i sindacati che temono i previsti rincari delle tariffe e gli esuberanti del personale dei caselli. Dall'altro ci sono altri due fronti aperti: quello degli ambientalisti e quello dei sindaci. I primi contestano il fatto che le gallerie previste dal progetto impatterebbero inevitabilmente su aree protette come il Parco nazionale d'Abruzzo, Lazio e Molise, il Parco regionale del Sirente-Velino, la Riserva del Monte Genzana e la Riserva delle Gole di San Venanzio, senza considerare gli impatti sulle aree immediatamente limitrofe, come la Riserva di San Domenico a Villalago o la Riserva delle Gole del Sagittario (facendo eco al mondo ambientalista, Ermete Realacci, presidente della commissione Ambiente Territorio e Lavori pubblici della Camera, lo ha definito «Un progetto costoso, inutile e dannoso»). Per alcuni sindaci abruzzesi il problema più grande è la marginalizzazione dei territori esclusi dal nuovo tracciato autostradale. Preoccupati soprattutto i primi cittadini dei comuni della Valle Peligna, che chiedono di rivedere il progetto salvando alcuni caselli. © RIPRODUZIONE RISERVATA