

**Autostrada più corta? Un pezzo d'Abruzzo teme l'isolamento. Il progetto del gruppo Toto sulla Roma-Pescara prevede sette nuove gallerie e 30 km in meno. Via i caselli di Pescina, Cocullo e Pratola-Sulmona. Si aspetta il via libera del ministero. Su A24 E A25 123 ponti e viadotti**

PESCARA Il Grande Taglio è doppio: radicale, costoso, visionario. Il primo, da Castel Madama a Carsoli, cuce il pezzo dell'autostrada Roma-Pescara a cavallo tra Lazio e Abruzzo. Il secondo parte da Celano-Cerchio s'immerge in galleria nella valle Subequana, nel territorio del parco Sirente-Velino, si lascia sulla destra gli abitati di Goriano Sicoli e Collarmele, corre sotto Castelvechio Subequo, sfiora le sorgenti del Pescara, torna alla luce a Bussi, dopo aver attraversato, lamenta il Wwf, il bacino imbrifero più vasto d'Italia, la grande riserva d'acqua piovana che alimenta il fiume Pescara. Il viaggiatore che si era lasciato alle spalle il castello Piccolomini di Celano, riemerge davanti agli stabilimenti ex Solvay di Bussi. E non s'accorge di aver perso un pezzo di Marsica (Celano) e l'intera valle Peligna: da Cocullo (già tagliata via dai traffici dalla costruzione della prima autostrada), Anversa e Scanno e poi Pratola Peligna e Sulmona. Se questa valle non è ancora un museo desertificato, lamentano i sindaci, lo sarà con l'arrivo della nuova autostrada. Da due anni il gruppo Toto, del quale fa parte la Strada dei parchi concessionaria delle autostrade abruzzesi A24 e A25, aspetta che il ministro dell'Economia valuti il progetto e dia una risposta. Le Regioni Lazio e Abruzzo hanno dato un primo assenso (ma oggi sono cambiati i referenti politici), mentre già si muove il fronte dei sindaci e dei parlamentari contrari all'opera. Nel frattempo la Toto ha consegnato la Variante di Valico sulla A1 tra Bologna e Prato (l'opera è stata inaugurata dal premier Matteo Renzi il 23 dicembre scorso) e le complanari di Roma che hanno alleggerito il traffico nell'ultimo tratto della Pescara-Roma. Con il progetto sulla A24 e A25, l'obiettivo della società è di mettere in sicurezza l'autostrada, innanzitutto dai terremoti, poi da neve e gelo, costruendo 40 chilometri di nuove gallerie a doppia canna, accorciando il tracciato di circa 30 chilometri, con pendenze molto più contenute. L'investimento è di 5,7 miliardi di euro, 10 mila i posti di lavoro. Lo Stato non tirerebbe fuori una lira, ha assicurato l'amministratore delegato del gruppo Alfonso Toto in un'intervista al Centro, «ma ripagherebbe il gruppo Toto allungando la concessione di 45 anni, con un meccanismo che la stessa Unione Europea vede con favore». Sarà interessante studiare il piano industriale dell'opera e le stime di traffico, Perché la Pescara Roma non è tra le autostrade più trafficate e lo è ancora meno dopo la crisi del 2008, tanto è vero che i bilanci della concessionaria non sono mai andati in pareggio. Alla Toto si pensa però che un'autostrada più veloce possa alimentare la domanda e soprattutto attirare traffico dalla Puglia in direzione di Roma. Altro discorso da chiarire è quello relativo all'utilizzo della parte di autostrada che sarà dismessa. Chi se ne occuperà e per fare cosa? La società rassicura che nella proposta, «predisposta nel massimo rispetto della salvaguardia dell'ambiente, sono garantiti tutti i collegamenti assicurati al territorio dagli attuali tracciati delle autostrade A24 ed A25». Nel frattempo dobbiamo attenderci che sul progetto si accenda l'attenzione del Parlamento. Ieri il deputato del Movimento 5 Stelle Gianluca Vacca ha annunciato un'interrogazione urgente «per conoscere le intenzioni del governo». «L'Abruzzo», dice Vacca, «non ha certo bisogno di sventrare montagne e spendere soldi dei cittadini per velocizzare di qualche minuto l'autostrada. Anzi le conseguenze di questo progetto sarebbero devastanti per i cittadini, che sicuramente si troverebbero a dover pagare di tasca propria l'ennesima opera inutile». Intanto arriva una prima voce dal governo per bocca del viceministro alle Infrastrutture Riccardo Nencini. «È un progetto che va esaminato con l'attenzione dovuta, tenendo conto di un'opportunità che deriva anche da un grande investimento. Però come tutte le opere che arrivano sul territorio con una certa forza, hanno bisogno della convergenza del ministero con le amministrazioni locali, di una verifica del piano economico. Penso che la verifica rispetto alla proposta il ministero sia in condizione di farla, e non alle calende greche, come ama dire il presidente del Consiglio», ha concluso Nencini.

i numeri

Su A24 E A25 123 ponti e viadotti

L'autostrada A24 ha inizio dalla Tangenziale Est di Roma, all'altezza della stazione Tiburtina, attraversa il quadrante nordest della Capitale fino all'intersezione con il Grande Raccordo Anulare e si estende per 281,5 km verso Teramo e Pescara. In corrispondenza dello svincolo direzionale di Torano la rete si biforca in due rami: uno prosegue verso L'Aquila-Teramo (A24) e l'altro verso Chieti-Pescara (A25). La A24 termina a Teramo immettendosi sulla statale 80 per Giulianova, mentre la A25, lunga 114,9km, termina a Pescara collegandosi con l'Autostrada A14. Il percorso è caratterizzato da 153 ponti e viadotti, per uno sviluppo complessivo di circa 118,8 km: alcuni di questi viadotti superano i 100 metri di altezza dal piano di campagna. Altro elemento che contribuisce a rendere uniche le due autostrade sono le 54 gallerie che s'incontrano sul tragitto e che, con uno sviluppo complessivo di circa 70,8 km, rappresentano il 12,6% del percorso autostradale. Otto di queste gallerie hanno lunghezze variabili fra duemila e diecimila metri. Con 28 caselli, 12 aree di servizio, 6 aree parcheggio, le autostrade abruzzesi sono percorse da oltre 262.000 veicoli con circa 450.000 viaggiatori al giorno.

