

Strada dei Parchi «Delrio è favorevole alla variante sulla A25». L'Ad Ramadori: «La risposta al Forum scritta da un funzionario senza competenze. Sulmona non sarà esclusa, resta un raccordo».

L'AQUILA E' un progetto che ha fatto discutere e che è destinato a fare discutere ancora per molto: quello della bretella Toto sull'autostrada A24 e A25. Un progetto con luci ed ombre e anche qualche mistero. Ne abbiamo parlato con l'amministratore delegato di Strada dei Parchi, Cesare Ramadori.

La risposta che il ministero ha dato al Forum H2O sul progetto della bretella di Strada dei Parchi è abbastanza chiara: la vostra è un'iniziativa unilaterale?

«Quella risposta è un'iniziativa di un semplice funzionario che non si occupa di contratti, che insomma non ha competenza in materia. Al contrario noi ci stiamo muovendo con trasparenza e condivisione, tant'è che c'è stata una grossa apertura da parte del ministro Delrio in persona, con il quale abbiamo concordato di procedere ad una messa in sicurezza leggera dei tratti esistenti, in attesa di realizzare le varianti dopo averne discusso in conferenza dei servizi».

Messa in sicurezza leggera?

«Sì, un intervento minimo che allunghi la durata di vita della tratta da «tagliare» per una decina di anni e nel frattempo provvedere alla realizzazione della variante»

Ma per il progetto preliminare serve un incarico specifico, il Forum dice tramite bando pubblico

«Questa è un'interpretazione restrittiva della legge, noi come concessionari siamo obbligati a fare proposte migliorative dopo gli eventi del 2009. E noi abbiamo pensato di proporre la variante, anziché adeguare un tratto di autostrada concepito con vecchi parametri di costruzione, che ha quote alte, curve non a norma, troppi viadotti».

E che fine farà la parte di A25 che verrà tagliata fuori? Chi la gestirà e quanti soldi servono per gestirla?

«Resteranno delle rampe di raccordo tra Pratola-Sulmona e Bussi e da Cocullo a Cerchio. Il tratto da Pratola-Sulmona a Cocullo verrà invece dismesso e riambientalizzato. Sulla gestione è ancora da decidere, se la terremo noi, o andrà all'Anas o alla Regione. Questo è un tratto molto critico: ogni anno spendiamo circa 4 milioni di euro solo per lo sgombero della neve».

Non è che con questo piano di investimenti avete preso la palla al balzo per abbandonare una tratta che ha una gestione problematica?

«Sì è così. Come avvenuto per la variante di valico in Toscana e come sta accadendo sulla Salerno-Reggio Calabria»

L'investimento previsto è cospicuo, quanto e come ricadrà sulle tasche dei cittadini?

«Ne stiamo discutendo con il Ministro, la previsione è di 1-2% di aumento l'anno. Ma questo aumento contenuto sarà possibile solo se si farà la variante, perché è un nuovo investimento e ci consente di usufruire di una compensazione fiscale del 50%. Se gli interventi invece dovessero limitarsi al solo adeguamento del tratto esistente, i 3 miliardi di euro necessari ricadrebbero tutti sulle tariffe e i pedaggi potrebbero raddoppiare»

I maligni dicono che il vero business del Gruppo Toto sia nella perforazione delle montagne necessaria per i tunnel. Una vera e propria miniera

«Il materiale che andremo a tirare fuori dalla montagna abruzzese è di ottima qualità. In parte lo

utilizzeremo per gli stessi lavori, il resto andrà smaltito o utilizzato per altre opere pubbliche. Sono i rischi e i profitti dell'impresa».

Quali sono i tempi previsti per le opere?

«Contiamo di fare le varianti entro i prossimi otto-dieci anni. Mentre per l'adeguamento antisismico ci vorranno circa tre anni e mezzo».

