

Nuove A24-A25. 5,7mld per «migliorare la sicurezza» ma l'autostrada passerà su una faglia attiva. Si tagliano 30km, si guadagnano forse 40 minuti. Ecco il progetto di Toto che Delrio dovrà approvare

ABRUZZO. Sforbiciata di 30 km all'A24 e A25: il progetto di Strada dei Parchi diventa sempre più concreto e dettagliato e, negli ultimi giorni, ha ricevuto pure il parere positivo di massima da parte del gruppo di lavoro interdipartimentale della Regione Abruzzo.

In totale la riduzione di Roma-Pescara (A24 più A25) secondo i piani della Società sarà di circa 26 km mentre quella della tratta Roma- L'Aquila (A24) di circa 3 km.

Insomma per mettersi all'opera e accorciare, nonché «migliorare la sicurezza dell'autostrada Pescara-Roma e L'Aquila- Roma», proposta dal gruppo Toto, ormai non resta che convincere solo il Ministero che fa capo ancora a Graziano Delrio e che deve dare il via libera definitivo.

Anche se, a dire il vero, ci sono alcuni punti da analizzare molto bene come la scelta della società di passare sopra, con un tratto nuovo, ad una faglia attiva e, dunque, a rischio sisma o la scelta di costruire nuovi tunnel che potrebbero portare a problemi di tipo idrogeologico.

Su questi due aspetti si aspettano rassicurazioni della ditta.

Riassumendo: lo stesso D'Alfonso in consiglio regionale ha detto a chiare lettere che la mostruosa opera per impresa, soldi e benefici (per alcuni non proporzionati) era dettata esclusivamente dalla messa in sicurezza dell'attuale tracciato che nel 2009 solo per un miracolo non produsse una ennesima tragedia con il crollo di alcuni viadotti troppo fragili.

Ed oggi si scopre che il nuovo tracciato quello che dovrebbe essere a prova di bomba (e di terremoto, garantito a vita) deve passare sopra una faglia attiva....?

Certe assurdità che capitano in Abruzzo se fossero scritte da un romanziere sarebbero bollate come inverosimili e impossibili. Eppure qui accadono davvero.

I DETTAGLI DELL'OPERAZIONE DA 5,7 MILIARDI

Sul piatto il privato mette l'accorciamento di 30 km dell'asse autostradale con una serie di tunnel: una maxi operazione da 5,7 miliardi di euro, nessun fondo pubblico ma la società in cambio guadagnerebbe la gestione del tratto autostradale per altri 45 anni (oltre i 28 originari).

Il progetto è stato presentato già da diverso tempo al Ministero che non si è ancora espresso, all'inizio dell'anno ha fatto discutere l'ipotesi di isolamento della Valle Peligna che, stando alla prima bozza di progetto, sarebbe stata tagliata fuori. E anche su questo progetto non è che si può dire che vi sia stata trasparenza se è vero che chi ha cercato le carte pare non le abbia trovate facilmente.

Il presidente D'Alfonso è entrato in scena chiarendo subito la situazione: cambiare il percorso se si vuole tagliare. E la società ha presentato le sue modifiche che, come detto, hanno avuto il via libera del comitato tecnico.

COSA CAMBIA

Il nuovo progetto del privato prevede la demolizione del vecchio tracciato nella parte compresa tra Cocullo e Pratola Peligna e il mantenimento degli attuali tratti compresi tra Aielli-Celano e Cocullo, Pratola Peligna- Sulmona e Popoli.

Questi ultimi due tratti saranno oggetto di declassamento a viabilità ordinaria secondo quanto spiegato dalla stessa società e consentiranno il collegamento al nuovo tracciato autostradale, evitando l'isolamento dei territori comunali.

E poi ancora: tra Castel di Ieri e Castelvechio Subequo è previsto un nuovo casello al servizio della valle Subequana.

E' proprio in questo punto che il tracciato proposto, allontanandosi dall'area protetta delle sorgenti, consente di ridurre i chilometri verso Roma.

Al comitato tecnico piace il fatto che la nuova soluzione vada a migliorare il raggio di curvatura del tracciato nei pressi di Bussi e che quindi venga eliminato un tratto «particolarmente pericoloso» che parte dal viadotto di Popoli fino al viadotto di Bussi.

Nel tratto tra Celano, Pescina e Cocullo che sarà declassato, invece, il parere tecnico rileva che si potrebbe creare uno svincolo a Rivoli, per Carrito e la valle Ortona dei Marsi- San Sebastiano ed un altro svincolo a Collarmele «che renderà più veloce e confortevole l'accesso all'autostrada».

LE VARIANTI

C'è poi il capitolo varianti Pescara centro- Autostrada A24/A14 e Teramo interconnessione con A14 (variante per Roseto): i tracciati proposti sono fisicamente distanti rispetto all'asse attrezzato e alla Teramo mare.

Per fare interventi, però, servirà la concertazione con le comunità locali.

Per il tratto Teramo-Interconnessione con A14 i tecnici hanno sottolineato l'esigenza di un collegamento diretto, senza interessamento della viabilità ordinaria tra quello vecchio e quello proposto a pedaggio.

Si chiede anche che venga rianalizzato per valutare la compatibilità con il piano stralcio difesa alluvioni vista la vicinanza del tracciato con l'asta fluviale del Vomano.

«MENO RUMORI»... MA ANCORA DUBBI SULLE GALLERIE

Per quanto riguarda l'aspetto ambientale i tecnici rilevano che le varianti al tracciato si allontanano dai centri abitati e dunque ci sarà evidentemente una riduzione dell'impatto ambientale in termini di rumorosità emissioni e percorrenze.

Dal momento che però le varianti prevedono la realizzazione di gallerie, i tecnici rilevano che si pone il problema dell'impatto idrogeologico dei tunnel, considerando anche le problematiche che emersero all'epoca della realizzazione del traforo del Gran Sasso.

Dunque, i tecnici chiedono alla società di «condurre un necessario approfondimento delle problematiche idrogeologiche che andranno approfondite nelle fasi progettuali anche attraverso il coinvolgimento delle strutture regionali»

LA SICUREZZA SISMICA

Capitolo sicurezza sismica: il comitato sottolinea «l'alta sismicità del tracciato» in particolar modo nel nuovo tratto Cerchio-Vittorito (A24 Collarmele Tocco) che attraversa due sorgenti sismogenetiche (faglia di Sulmona e della Media Valle Aterno) «che hanno prodotto in passato e che possono potenzialmente ancora produrre», annotano i tecnici, «importanti fenomeni di fagliazione superficiale con numerose e pericolose fratture».

Da qui la richiesta specifica: serve uno studio attento e puntuale per garantire la sicurezza sismica dell'infrastruttura.

I VANTAGGI

Ma quali sono i vantaggi di questa opera colossale? Strada dei parchi ha le idee chiare: minori costi di manutenzione della strada, riduzione delle tratte soggette a ghiaccio e rimozione neve perché saranno ridotti i tratti all'aperto anche attraverso l'abbassamento di quota dei principali valichi dell'autostrada A24 nel tratto Cisternole (Stonio)- Magliano dei Marsi (abbassamento quota di 126 metri passando dagli attuali

896 ai 770).

E poi si garantisce l'eliminazione del fenomeno dell'acqua planning legato alla corretta progettazione del manto stradale, l'eliminazione dei costi per gli interventi di adeguamento sismico strutturale dei viadotti e dei costi di risanamento delle gallerie.

Per quanto riguarda le garanzie sulle opere: l'attuale vita utile è pari a 100 anni, 50 sono già trascorsi. Le varianti, consentiranno secondo la società di avere una vita utile di 200 anni per i nuovi viadotti mentre per le nuove gallerie la vita utile «può considerarsi illimitata».

LA VELOCITA'

La velocità massima, secondo l'analisi del privato, potrà essere di 130 km orari mentre ora la media è di 90 km orari per la presenza di elevata pendenza longitudinale e per le alte quote di valico.

Con le varianti proposte, in pratica, il tempo di percorrenza Pescara-Roma in normali condizioni di traffico si riduce da 120 a 80 minuti (passando da 180 km circa attuali ai 160)

