

«Autostrada più corta e sicura. E lavoro per 20mila persone». Il top manager del gruppo Toto difende la variante contestata Bussi-Celano «Nessuna distruzione ambientale, lavoreremo in galleria e sopra alle falde» Struttura obsoleta. Va abbassata e messa in sicurezza nei viadotti e il percorso sarà accorciato di 17 chilometri in un tratto critico per il maltempo

PESCARA Eccolo qui “l’Attila” che gli ambientalisti abruzzesi, e non solo, accusano di avere in animo di deturpare un bel pezzo delle ricchezze naturali dalla regione, forando le montagne tra Bussi e la Marsica per rifare completamente il tratto centrale dell’autostrada Roma-Pescara. L’Attila in questione è Cesare Ramadori, un tranquillo ingegnere che dal 1980 lavora nel gruppo Toto ed è il numero uno della Strada dei Parchi, titolare della concessione di A24 e A25 fino al 2030. A che punto è il vostro progetto, ingegnere? «Da pochi giorni abbiamo presentato al ministero dei Trasporti un piano che tiene conto di tutte le esigenze: rispetto dell’ambiente, necessità di mettere in sicurezza gallerie e viadotti, tariffe, abbassamento del sedime autostradale. E’ stato fatto un grande lavoro, tenendo conto delle richieste che il ministero via via ci faceva. E anche della richiesta delle regioni interessate, Abruzzo e Lazio, di non causare aumenti tariffari superiori al 2%, al lordo dell’inflazione». Andiamo con ordine: si teme la devastazione di una zona incontaminata: sorgenti, le Gole di San Venanzio... «Capisco i timori, ma noi non devasteremmo nulla. Scaviamo un buco nella montagna e accorciamo di 31 chilometri un’autostrada, costruita negli anni ’60 con criteri ormai superati: i raggi di curvatura sono obsoleti e le pendenze ormai inaccettabili, tali da mettere in crisi molti mezzi pesanti che finiscono anche per andare a fuoco. Saremmo al di sopra delle falde acquifere, abbassando il sedime autostradale dagli 800 metri di media attuali a 170 circa. Questo significa un enorme risparmio nelle emissioni e una chance straordinaria per l’economia di questa regione, anche in vista del corridoio europeo che collegherà l’Albania all’Italia attraverso il porto di Ortona». L’obiezione più ovvia è: perché investire somme enormi sul trasporto su gomma quando l’Abruzzo ha collegamenti ridicoli su rotaia? «Anche la risposta è ovvia: perché qui si mettono capitali privati, mentre per la ferrovia sarebbe lo Stato a dover investire. Ma se vuole farlo...» Facciamo chiarezza anzitutto sul tracciato. «L’intervento riguarda il tratto che va da Bussi a Celano, che verrà accorciato di 17,6 chilometri riducendosi a 31, quasi tutti in gallerie, una delle quali lunga 13 chilometri. I caselli di Pratola e Cocullo rimarranno, in posizioni diverse, con due raccordi di collegamento che in parte utilizzerebbero il tragitto attuale». Già, che farete dell’autostrada dismessa? Una striscia di asfalto abbandonata tra le montagne non è il massimo... «La riporteremo allo stato naturale, con un procedimento già sperimentato sulla Bolgna-Firenze e sulla Salerno-Reggio». Secondo chiarimento: di quale investimento si parla e pagato da chi? «L’investimento complessivo è di sei miliardi di euro, tutto autofinanziato a fronte di un allungamento della concessione. Tenga conto che parte di questa somma, circa 2 miliardi e mezzo, dovrà essere spesa comunque per l’adeguamento sismico dei viadotti, perché l’autostrada nel 2012 è stata dichiarata strategica per gli interventi di Protezione Civile. Ed entro il 2019 dobbiamo adeguare alle normative tutte le gallerie, che peraltro hanno dimostrato di essere il massimo della sicurezza in caso di terremoto». Dicono che tutto questo serve per far lavorare la “talpa” scavatrice di Toto Costruzioni. E che a questi privati i profitti non bastano mai... «In un’opera come questa ne lavorerebbero quattro di “talpe” e non è detto che la nostra sia quella giusta. Quel che non si dice è che qui lavorerebbero 20mila persone per dieci anni, il che per una regione come l’Abruzzo non è trascurabile. Quanto ai profitti, tutti sanno che A24 e A25 lavorano in perdita e che il gruppo Toto dal 2003 e oggi ha dovuto ripianare il capitale per 170 milioni. Siamo disposti ad ascoltare tutte le obiezioni, purché sensate. E ora iniziamo la trafila delle autorizzazioni: se tutto andrà bene, a marzo prossimo potremmo aprire i primi cantieri».