

## Autostrade, Ramadori: «Altri 20 anni di concessione o abbandoniamo tutto»

Il progetto non è quello attaccato da tutti i fronti, lo abbiamo rivisto pochi giorni fa spiega l'ad di Strada dei Parchi, Cesare Ramadori elevando la soglia del passaggio sopra le falde acquifere. Per il resto le obiezioni degli ambientalisti mi sembrano infondate: le gallerie impattano molto meno dei viadotti. E i danni inferti alle montagne sono un granello di sabbia: li definisce così, Ramadori, i tunnel che dovrebbero bucare l'Appennino da Popoli ad Aielli. «L'Abruzzo si trova davanti ad una sfida continua e se la perde, perdono gli abruzzesi». Poi l'avvertimento: «Ovviamente tutto questo sarà possibile solo e soltanto se ci verrà rinnovata la concessione per ulteriori venti anni, cioè fino al 2050 chiarisce Ramadori perché se così non dovesse essere siamo pronti a recedere dal contratto e a farci revocare la concessione. Non possiamo far fallire la società per mettere in sicurezza una strada che tra quindici anni non gestiremo più».

C'è dunque da superare innanzitutto lo scoglio di Bruxelles, insomma, prima dei progetti, dei lavori e delle riunioni istituzionali. «Ci aspettiamo che entro la fine dell'anno l'Europa si pronunci spiega il numero uno di Strada dei Parchi perché senza il rinnovo della concessione non faremo neanche la messa in sicurezza come previsto dalla legge». Il rischio, insomma, è che l'A24 e l'A25 diventino ferro vecchio oltre che arrugginito come lo sono oggi i piloni dei viadotti in più punti. Un ferro vecchio di cui nessuno vorrà farsi carico, con l'Abruzzo fuori dai corridoi transeuropei e fuori dai tempi. «Siamo convinti però che l'Europa dirà sì, come ha fatto per alcune concessioni in Francia aggiunge Ramadori quindi l'Abruzzo deve essere pronto a raccogliere la sfida». Una sfida che secondo il Movimento 5 Stelle, viola tutte le procedure: «La società Strada dei Parchi non ha la titolarità per presentare un progetto di tale portata scrivono i consiglieri Sara Marcozzi e Domenico Pettinari -, il Ministero per primo, e non la Regione, dovrebbe motivare la necessità di dover effettuare detti lavori, poi indire una gara pubblica e stipulare una nuova convenzione, valutando prima la sostenibilità del progetto in termini di impatto ambientale e finanziario, anche a tutela degli utenti viaggiatori».

### LEGITTIMITÀ

Per Strada dei Parchi, però, la legittimità a presentare il progetto è data proprio dalla legge che obbliga a mettere a norma l'autostrada entro l'aprile del 2019: «Se si dovesse mettere a gara spiega Ramadori dovrebbero rescindere il contratto in modo anticipato e questo, ovviamente, creerebbe dei danni alla nostra società». La strada, è il caso di dire, è insomma tracciata a giudizio del concessionario: «Aggiustamenti sono possibili certo continua l'ad e per questo siamo disponibili ad illustrare il nostro progetto ai sindaci e al ministero. Se la bretella Teramo-Roseto per collegare la A14 con la A24, ad esempio, non piace, noi possiamo farne a meno. Il nostro obiettivo è quello di ridurre e velocizzare il collegamento tra l'Adriatico e il Tirreno, in modo da essere competitivi, anche per il trasporto merci, all'asse Bari-Napoli-Roma. In questa direzione si muove anche la Regione e la strategia di inserire l'Abruzzo nel corridoio transeuropeo che collega l'Albania alla Spagna passando per i porti di Ortona e Civitavecchia. E' una sfida di modernizzazione», insiste Ramadori. Il fronte del no, intanto, però, cresce: dopo i sindaci della Valle Peligna e gli ambientalisti, qualcosa avranno da ridire oggi anche i sindacati. Mentre il M5S avverte: «Siamo pronti a chiedere a tutti i livelli istituzionali la verifica della procedura adottata».