

Trasporti e sicurezza - Ramadori: su A24 e A25 il governo deve decidere. La società Strada dei parchi concessionaria delle due grandi arterie abruzzesi: il progetto di nuovo tracciato è bloccato, liberino i fondi per la messa in sicurezza

PESCARA Un piano economico-finanziario da 5,5 miliardi di euro, dei quali 3 a carico della società concessionaria, per la messa in sicurezza degli attuali tragitti della A24 e della A25, messi a dura prova dai terremoti degli ultimi 8 anni. Il piano, come ha spiegato l'amministratore delegato di Strada dei Parchi, Cesare Ramadori nel corso del Forum Europa - Per una Regione compiutamente europea", promosso dal Dipartimento per le politiche europee e dal quotidiano "il Centro", oltre agli interventi di messa in sicurezza, necessari dopo i terremoti del 2009, del 2016 e del 2017, comprende anche la proroga della concessione per dieci anni e incrementi tariffari di 2,5%. «La proposta trasmessa», ha detto Ramadori, «non è la nostra. È quella che ci ha imposto il Mit nel novembre del 2016, dal quale non è stato possibile ottenere un sereno e costruttivo confronto riguardo al fatto che altri interventi, quelli da noi proposti e comprendenti le cosiddette varianti, consentirebbero invece una minore tariffa per l'utenza (2%), e una più efficace sicurezza antisismica. Le gallerie», ha spiegato l'ad di Strada dei Parchi, «reggono certamente meglio dei viadotti ai fenomeni sismici. Pensate alla galleria del Gran Sasso, o a quelle ferroviarie». Il piano, tuttavia, è fermo. «Non siamo in grado di fare previsioni su quando verrà approvato, considerato anche l'avvicinarsi della scadenza della legislatura. Preme ricordare che ogni anno Strada dei Parchi per ogni euro incassato versa 0.53 centesimi allo Stato». La realizzazione delle due autostrade abruzzesi risale in gran parte agli anni '60 e '70, a eccezione del tratto che comprende il tunnel del Gran Sasso, aperto nel 1984. Alla fine del 2013, nell'ottica di mettere in sicurezza le autostrade sotto il profilo sismico, e anche di modernizzare e velocizzare il tracciato della A24 e della A25 la concessionaria ha proposto una soluzione che prevedendo delle varianti di tracciato tra Castel Madama e Torano (il tratto con volumi di traffico maggiori), e tra Celano e Popoli (interessato dal passaggio di una delle reti di trasporto trans europeo), avrebbe prodotto l'avvicinamento delle aree adriatiche a Roma e la riduzione dei tempi di percorrenza. Il progetto prevedeva, infatti, la riduzione di 30 chilometri del tracciato. «Tutto questo», ha aggiunto Ramadori, «avrebbe avuto effetti economici positivi sia sull'accelerazione, sia sulla frequenza degli scambi, e quindi, in generale, avrebbe comportato il miglioramento dell'economia dell'area adriatica. Tale soluzione, inoltre, potendo utilizzare i fondi europei previsti per i nuovi corridoi e le attuali leggi sulla defiscalizzazione, avrebbe permesso di contenere l'aumento tariffario annuale al 2%». Soluzioni come quelle proposte da Strada dei Parchi, ha sottolineato l'ad, sono già state adottate per la variante di valico Firenze-Bologna, e per l'ammodernamento della Salerno-Reggio Calabria, «adeguando così i tracciati autostradali alla nuova normativa sulle caratteristiche geometriche. Il Mit, solo a novembre del 2016, ha imposto al concessionario la redazione di un nuovo piano economico-finanziario che prevede l'adeguamento in sede delle strutture, senza apportare miglioramenti o modifiche all'attuale tracciato autostradale. Oltre a ciò, la presenza di numerosi cantieri, che nella fase massima saranno 50, aumenterà notevolmente la possibilità di incidenti per gli utenti. Questo è un fatto statisticamente provato. Comunque, poiché la decisione finale spetta al ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la nostra società si adegnerà alle richieste ufficiali del Mit, ma a nostro parere, se non si sfrutta questa occasione per modernizzare e velocizzare il collegamento tra le aree adriatiche e Roma (occasione che può generare 200mila posti di lavoro in dieci anni), si perde un'occasione irripetibile nei prossimi 50 anni che potrebbe invece ottime opportunità, oltre che in termini di posti di lavoro, per tutta l'economia abruzzese». Nel frattempo, vista la mancata approvazione del piano economico-finanziario, grazie al decreto Mezzogiorno sono state stanziare delle somme per procedere a una prima messa in sicurezza. «Questa era ed è ancora in gran parte», ha aggiunto Ramadori, «la situazione a cui abbiamo cominciato a mettere mano, con i cantieri partiti in

autofinanziamento che sicuramente avrete notato lungo le nostre autostrade. Non è stato facile convincere il governo, specialmente il ministero delle infrastrutture, e poi il Parlamento, a intervenire con urgenza in attesa che venga approvato il Pef. Noi, per le responsabilità che ci competono, ci siamo battuti dopo il terremoto di Amatrice, per far approvare il Pef, ma soprattutto il piano antiscalinamento e il Misu (misure per la messa in sicurezza urgente)"». I lavori attualmente in corso potrebbero essere completati entro la fine dell'anno, a patto che il Mit sblocchi tutte le risorse destinate e che ammontano a circa 250 milioni di euro. In caso contrario, anche questi cantieri potrebbero bloccarsi».

