

NUOVA A25: DUE MOTIVI PER DIRE SI' AL PROGETTO PRESENTATO DA TOTO

1 Febbraio 2016



L'AQUILA – Una Holding annuncia l'intenzione di voler realizzare un'opera su un territorio ed immediatamente “echeggiano” gli apocalittici e gli integrati. Ciò è positivo, poiché in un paese democratico la partecipazione ai processi decisionali e, in particolare, l'espressione della propria opinione è un diritto garantito dalla Costituzione. Dire chi sia detentore della verità è altra cosa, poiché come sappiamo dalla dialettica socratica, la verità può nascere attraverso il dialogo delle parti, mediando i vari punti di vista.

Ci riferiamo ai corposi interventi sull'Autostrada dei Parchi, A24 e A25, annunciati e motivati dall'Ad Alfonso Toto, dell'omonimo Gruppo, concessionario dell'infrastruttura, appena un mese fa al quotidiano abruzzese il Centro.

Si prevedono sette nuove gallerie a doppia canna e la riduzione di 30 chilometri dall'attuale collegamento Roma-Pescara. Senza oneri per lo Stato italiano ma come investimento della Holding, secondo la procedura prevista dal Codice Appalti, in conformità alle direttive europee, in quanto il soggetto privato troverebbe il vantaggio con l'allungamento della concessione di 45 anni e così potrebbe coprire le spese con i pedaggi autostradali. Stiamo parlando di un grosso investimento di 5,7 miliardi di euro con 10mila posti di lavoro.

La Toto Holding S.p.A., è una società finanziaria, nota in tutto il mondo, un colosso con sede legale a Chieti, nata nel 2011, che esercita il controllo sulle società: Toto Costruzioni Generali, nucleo originario fondato negli anni '60; Strada dei Parchi; Renexia; InfraEngineering; APFL; AirOne Executive; RailOne.

Per quanto riguarda il tratto interessante il Centro Abruzzo, territorio a cui si intende fare riferimento, vale ricordare che il nuovo tracciato, previsto dall'Holding abruzzese, non è del tutto originale, in quanto riflette l'originario progetto autostradale previsto inizialmente negli anni sessanta dall'Anas e “tecnicamente corretto”.

In effetti la linea con gallerie è retta se colleghiamo Bussi a Cerchio, attraversando la Valle Subequana, ma diventa un semicerchio passando per la Valle Peligna e per la Valle del Sagittario, prima di ricollegarsi alla Marsica con Pescara e a seguire Cerchio.

L'allungamento di 17-18 chilometri a semicerchio fu invece realizzato proprio per meglio servire importanti centri con il proprio hinterland, quali Raiano, Pratola Peligna, Sulmona, Scanno, grazie soprattutto alla pressione di notabili politici locali che, fuori ogni dubbio, erano più rappresentativi della piccola Valle Subequana risultata così esclusa.

Come si legge dalla stampa, molti sono i leader che si esprimono su questa importantissima opera proposta dal Gruppo teatino. A voler sintetizzare il fronte dei no (apocalittici), essi sono riconducibili a due tipologie: una di natura etnico-territoriale e l'altra ambientale.

Per quanto riguarda quest'ultima, le ipotesi negative avanzate dagli ambientalisti sono riferite all'impatto sul bacino

imbrifero delle sorgenti del Pescara con la sua Riserva naturale.

Il coro dei No di natura etnico-territoriale è stato espresso soprattutto da vari leader politici della Valle Peligna, allarmati con una “sindrome da abbandono”, ipotizzando un'emarginazione del proprio territorio.

In effetti le vie di comunicazioni, volendo raffigurare il territorio come un organismo umano, sono le arterie che portano sangue, ossigeno e nutrimento ai tessuti, in mancanza le cellule muoiono. Il territorio Peligno non ha nulla da temere poiché l'attuale percorso non verrà chiuso, ma resterà funzionante con una diminuzione del traffico, soprattutto di quello pesante, e quindi meno smog, meno usura, meno rischi. A assicurare la Valle Peligna, difatti, è stato proprio lo stesso governatore Luciano D'Alfonso, nell'incontro di sabato 30 gennaio a Sulmona.

Risulta equilibrato, così come riportato da *Il Centro*, anche l'intervento del viceministro alle Infrastrutture Riccardo Nencini. “È un progetto che va esaminato con l'attenzione dovuta, tenendo conto di un'opportunità che deriva anche da un grande investimento. Però come tutte le opere che arrivano sul territorio con una certa forza, hanno bisogno della convergenza del ministero con le amministrazioni locali, di una verifica del piano economico...”.

Per concludere con una nota-testimonianza personale. Nel 2000 partecipai ad un corso formativo, organizzato dal Dipartimento della Protezione Civile tramite il Forze e la Regione Abruzzo, in materia di “gestione dell'emergenza, disaster management”. Il mio gruppo di lavoro era composto da funzionari provenienti anche dalle Comunità Montane Peligna, Valle del Giovenco, Marsica e Valle Roveto.

A fine corso preparammo una tesina riferita al rischio sismico nel Bacino di Sulmona e considerammo perfino una situazione catastrofica di massimo stress. Lo scenario prevedeva l'evento nella stagione invernale con molta neve e tormenta, per cui le strade e le autostrade, nel tratto Pratola-Pescina, sarebbero risultate impraticabili, tali da rendere difficoltosi i soccorsi, così il territorio sarebbe restato completamente isolato, senza energia elettrica e con l'impossibilità perfino di interventi aerei da elicotteri, a causa della mancanza di visibilità.

Considerando che le interruzioni di quel tratto autostradale, dovute a condizioni climatiche particolarmente avverse, non sono cosa rara, siamo consapevoli di come tale scenario, facendo i dovuti scongiuri, non è purtroppo affatto avulso dalla realtà...

Il progetto del Gruppo Toto andrebbe considerato, pertanto, in un'ottica di ampi orizzonti, da un punto di vista di interessi generali e non solo particolari. Ascoltando magari anche i soggetti che quotidianamente per lavoro percorrono l'Asse Pescara-Roma, perché l'obiettivo è di migliorare la sicurezza, ridurre i disagi, per il collegamento nell'Italia Centrale fra le due sponde del Mediterraneo.

Per quanto riguarda la realizzazione non potrà avvenire dall'oggi al domani, ma richiederà il tempo necessario e, forse, sarà goduto soprattutto da chi oggi è più giovane. Diverso l'aspetto per quanto riguarda le problematiche ambientali, in quanto anch'esse di interesse pubblico: il tema resta aperto al vaglio degli esperti che dovranno considerare i vantaggi e gli svantaggi.

L'isolamento della Valle Peligna, dunque, appare una considerazione gratuita, poiché a ben riflettere su quanto esposto, un'autostrada di quel tipo potrebbe costituire una risorsa, una soluzione, non un problema.

**giornalista e sociologo*