

LE ALTERNE VICENDE AUTOSTRADALI QUALE RAPPRESENTAZIONE PLASTICA DELLA CRISI DEL TERRITORIO

Pagare di meno per avere di più

A seguito della ennesima manifestazione tenutasi a Roma, a metà mese, presso il massiccio glorioso edificio dei (già) *Lavori pubblici*, a Porta Pia, finalmente, i tanti (troppi) sindaci i cui tenimenti sono interessati attinti e sfiorati dal tragitto delle autostrade A24-25, hanno potuto rimboccare la via di casa, rigorosamente dal casello di Roma est, riportando un osso da dare in pasto ai giornali locali e alle derelitte popolazioni da essi amministrate. Dopo molti mesi di vere e proprie mortificazioni (in parte autoinflitte) a costoro non è apparso vero il poter annunziare quanto riportato in un sin troppo tempestivo comunicato stampa dello stesso 19 settembre, fatidico giorno di questa novella marcia su Roma:

I Sindaci e gli Amministratori di Lazio e Abruzzo impegnati nella lotta contro il "caro-pedaggi A24/A25", unitamente alle rappresentanze di Anci, del Il Municipio di Roma Capitale, a quelle di Cgil, Cisl Uil, Cna, Confesercenti e Confartigianato, Uncem Lazio, presenti alla manifestazione odierna presso il Ministero dei Trasporti, comunicano l'importante risultato ottenuto a seguito dell'incontro con il Ministro Toninelli. Sin dallo scorso 05 Settembre i Sindaci e gli Amministratori avevano inviato una istanza al Ministro affinché ricevesse la loro delegazione nello stesso momento in cui si sarebbe tenuta la manifestazione del 19 Settembre nei pressi del Mit. Questa mattina, dopo aver atteso oltre due ore, e dopo qualche momento di tensione, il Ministro ha ricevuto la delegazione e, all'esito della stessa, è stata comunicata la sospensione dell'aumento del 12,89% delle tariffe in vigore dal 01 gennaio 2018 e il ritorno, dal 01 Ottobre 2018, alle tariffe dell'anno 2017. I Sindaci e gli Amministratori hanno altresì ottenuto la garanzia di ricevere aggiornamenti costanti in merito alla definizione del PEF tra il Mit e Strada dei Parchi. Nell'esprimere la propria soddisfazione in merito a questo primo importante risultato, i Sindaci e gli Amministratori ribadiscono che continueranno la loro battaglia fino a quando verranno modificati gli attuali criteri concessori e rideterminate le condizioni di composizione delle tariffe, poiché l'obiettivo principale è la riduzione strutturale e definitiva delle stesse già a partire dal 01 Gennaio 2019: il bene dei cittadini e dei territori che rappresentiamo dovranno prevalere sempre e superare gli interessi di qualsiasi altra logica! Con l'impegno di comunicare tutti i futuri sviluppi e aggiornamenti.

Chi desidera appassionarsi al tema se questo mutamento di andazzo sia da attribuirsi: **a)** al nuovo corso politico nazionale (cosa che tenderemmo ad escludere); **b)** al crollo del ponte Morandi di Genova o **c)** alla martellante campagna di accesso agli atti dispiegata dalla *Stazione Ornitologica Abruzzese* del noto Augusto De Sanctis verso il malcapitato Ministero delle infrastrutture e trasporti non avrà soddisfazione da noi [che incidentalmente riteniamo, per quel poco che conta, sia stato rilevante il combinato disposto di **b)** e **c)**; per quanto ci sia chi abbia furbescamente calcato molto sulla lettera **a)**]. La questione è che i



nostri cari primi cittadini si sono molto appassionati alla tariffa, al conto al casello – cosa rilevante, per carità – e molto meno sul complesso delle clausole della convenzione in essere tra Ministero e Strada dei Parchi S.p.A. (dicesi: Carlo Toto), sino a tenere in aperto non cale tutti quegli aspetti connessi ai requisiti minimi di sicurezza che una infrastruttura strategica (non solo per consentire ai pendolari di andare a lavorare a Roma ma) ai fini di protezione civile deve avere e garantire: sproporzionata è risultata l'attenzione per lo spicciolo all'uscita di Magliano dei Marsi rispetto alla verifica dell'effettività dei controlli sull'infrastruttura, su stato e condizione dei piloni, all'analisi degli interventi – previsti e pagati – di manutenzione ordinaria e straordinaria; e compagnia cantante.

Trattasi di fatto certo – e testimoniato dai molteplici tentativi di parlar d'altro, e di non mollare una singola carta che fosse una – che dal *Piano economico finanziario* (il PEF del comunicato) come dal restante carteggio, in buona parte incognito nella sua esatta forma e consistenza, che è conservato al Mit su A24-25, possa desumersi, senza tema di smentita, una situazione di gravissimo allarme complessivo, e persino prefigurare un quadro (idoneo e credibile non solo per chi ami il genere catastrofista), tale da adombrare, per il prossimo futuro, difficoltà nella fruizione di ampi tratti di queste arterie autostradali, se non una loro interdizione al traffico. Se solo si riflette che pochi mesi or sono stavamo discutendo di un ipotetico intervento di oltre sei miliardi di euro, che il concessionario delle autostrade aveva in animo di realizzare, con la posa e lo scavo di opere faraoniche sino all'impossibile (del tipo: gallerie di chilometri fendenti tre faglie attive), è chiaro come i tempi attuali riservino dei repentini cambi di scenario, e comportino degli sbalestranti mutamenti di scenario, tali da lasciare esterrefatti.

A tempo debito esprimeremo l'opinione che i propositi di *bypassare* la curva di Pratola e Sulmona per guadagnare pochi minuti verso Pescara, o interrare buona parte del tratto romano-laziale,

costituissero idee non realizzabili, anche in ragione del costo che la collettività avrebbe dovuto sobbarcarsi. Adesso, a carte in parte scoperte (dopo anni di oblio colpevole, delle amministrazioni locali e dell'opinione pubblica), si apre un vero baratro sulla sostenibilità complessiva di quel che il futuro esige, che è ormai una questione di vita e di morte, di sopravvivenza dell'autostrada in quanto tale; equivocarla con il problema dell'aumento – pur gravoso – che registriamo al casello di Avezzano, e andare, con l'osso dello sconto per tre mesi in bocca, in letargo, per poi svegliarci nel 2019 e vedere cosa succederà, costituirebbe un comportamento poco avveduto. Ci spieghiamo meglio, per quel che possiamo.

Le molte criticità emerse in ordine allo stato conservativo delle opere – e più ancora quelle che verranno inesorabilmente alla luce, essendosi ormai scopercchiata la pentola – ci dicono che alle autostrade A24-25 va messa mano in maniera importante, per ovviare a strutture ammalorate e in rapida decadenza. Ora, in ballo di miliardi ce ne sono due, che sarebbero poi quelli necessari per rifare l'opera (inutile girarci intorno: larghi tratti dei viadotti sono da ripristinare integralmente), ed il concessionario – quello che si è caricato dell'obolo dello sconto trimestrale – per fare ciò pretende i danari, che gli si allunghi il periodo di gestione delle autostrade sino alla metà del secolo, e che i pedaggi vengano debitamente periodicamente adeguati (i famosi aumenti delle tariffe). Bene.

1) Gli Abruzzi sono un Territorio ormai residuale, scarsamente popolato, privo di tangibili risorse e in generale poco appetibile, avviato, in specie per la parte montana, ad un declino socio-economico non reversibile e ingravescente; **2)** il resto d'Italia può fare tranquillamente a meno di transitare o approdare negli Abruzzi (dimostrazione: nessuna alta velocità ferroviaria, ecc.); **3)** sono tempi di magra, e lo Stato non può metterci, di suo, i due miliardi per l'intera autostrada / forse ci sarebbero cose persino più importanti alle quali porre attenzione (ospedali, edifici pubblici, strade di collegamento ai paesi, opere di mitigazione del rischio idrogeologico; si glissa sulle epocali questioni dei Laboratori del Gran Sasso, di Bussi).

Ergo: quindi – se è la somma che dà il totale –, per conservare quest'arteria, gli interessati, i cittadini abruzzesi, dovranno farsi carico di maggiori oneri, e non pretendere di pagare meno il pedaggio (possono invece esigere che le risorse siano utilizzate per le opere e gli impegni della convenzione vengano rispettati, questo sì). Chi racconta altro (moglie ubriaca e botte piena), purtroppo, fa demagogia un tanto al chilo, o si illude (e illude gli altri).

Il problema è che lo Stato, uno stato serio, non può prevedere che si utilizzino delle autostrade che non diano garanzie su una loro sostanziale tenuta in caso di sisma, o addirittura non sicure staticamente. A quest'ultimo riguardo, che non lo siano e non lo fossero, sicure, lo ammise lo stesso concessionario, Carlo Toto, qualche mese fa, nel silenzio generale, ad un quotidiano nazionale, rivolgendosi

Da molto tempo andiamo lanciando strali e garbate maledizioni verso un particolare morbo che incrudelisce alle latitudini abruzzesi e che ha, tra le sue più eclatanti manifestazioni, quella di spingere ignari e poco consapevoli cittadini a rielaborare ed interpolare le poche informazioni di natura storica a loro disposizione ad uso e (per un) consumo di un passato che è, nel migliore dei casi, poco veritiero, quando non apertamente inventato. Se tale afflizione – che si palesa e inverte, in massima parte, nella riproposizione di cortei medioevali e palii di origine posticcia – poteva in qualche misura trovare, da noi, delle attenuanti per le ère ed epoche antiche sino alla moderna (lo stesso Silone definì questa porzione di Appennino, non a caso, *povera di storia civile*; e le testimonianze del passato risultano, in effetti, per varie ragioni, non così vaste e disponibili e comprensibili), la sua propagazione all'età contemporanea ingenera più di qualche preoccupazione, in specie se a farne le spese sono argomenti di grande rilevanza e sui quali vi sono, a disposizione, un'infinità di fonti scientifiche, autorevoli e non suscettibili di sospetto o superamento.

Nel recente *restyling* di una parte di piazza Risorgimento, ad Avezzano, non sappiamo quanto dovuto, nella crasi argomentativa, a chi ha concepito l'intervento sulla fontana di quella piazza in quella forma e quanto invece sia farina del sacco di chi racconta i fatti sui siti di informazione locale, ci è capitato di leggere e udire affermazioni assolutamente non rispondenti al vero, riguardanti uno dei temi più vessati di tutti i tempi, almeno da noi: il terremoto del 13 gennaio 1915.

Con grande nostra sorpresa – acuita dalla circostanza che in tempi recenti la collettività di Avezzano ha impiegato centinaia di migliaia di euro per solennizzare la ricorrenza del centenario dell'inausto accadimento: e dunque dovrebbe, il tema, essere ben conosciuto dalla cittadinanza, almeno nelle sue manifestazioni essenziali (e non solo per la ricorrenza, verrebbe da dire) – abbiamo appreso che la nuova forma data a quella fontana dovrebbe mostrare il momento esatto nel quale tale evento è accaduto, inopinatamente collocato, però, alle ore 7 e 48 minuti di quel mercoledì di gennaio (che fosse un mercoledì, e di gennaio, non sembra al momento circostanza messa in discussione). Basta consultare il **catalogo storico dei terremoti italiani** – un colossale lavoro di censimento che parte dall'anno mille, iniziato e condotto, durante la cosiddetta *prima Repubblica*, dal **Servizio simico nazionale**, e proseguito e mantenuto dalle maggiori istanze scientifiche italiane, dal CNR sino all'INGV – per verificare che quel terremoto si è verificato alle nostre **7h 52'43"**. Si dirà che questa discrasia di quattro minuti non sia poi

Alchimisti di paese La Storia rammassata

così grave (e al termine del pezzo del noto sito locale, al riguardo, veniamo rassicurati sul fatto che dal campanile della cattedrale «le due lancette [...] con un raggio così ampio e lancette così lunghe, la larghezza di quella dei minuti copre benissimo tutto l'arco temporale dei quattro minuti, mettendo così definitivamente tutti d'accordo») ma così non è, e non soltanto perché la diatriba sia inconsistente. Per giustificare questa bizzarra retrominutazione (sebbene l'articolista, bontà sua, ammetta che la «fonte dell'Ingv sia più attendibile») viene addotto un telegramma del sindaco di Tagliacozzo dell'epoca, che comunicò a Roma l'avvenuto sisma, attestando il fatto al minuto 48; telegramma che venne poi citato dal deputato Sipari, nel marzo successivo, in una sua intemerata al governo dell'epoca sui soccorsi (in Italia ha sempre funzionato così). *Tra milioni di documenti che dicono una cosa, se ne sceglie uno che ne dice un'altra*. L'ipotesi più plausibile, e cioè che il sindaco di Tagliacozzo avesse l'orologio leggermente indietro, o che all'atto della scossa questi non abbia avuto la freddezza di segnarsi esattamente il minuto primo e secondo di quando la terra ha preso a tremare sotto i suoi piedi, non è stata considerata. Seguendo questo metodo, potremmo anche sostenere – come è scritto negli atti di accertamento legale delle morti conservati all'anagrafe – che detto terremoto si sia in realtà verificato alle ore 7.50 o, come dichiarato da chi immediatamente pure registrò delle morti nello stesso luogo (esempio: Pescina), si verificò invece alle ore 8.00. E così via. *A furia di discutere sull'ora, sulle ore, potremmo anche arrivare alla conclusione che il fatto non ci sia mai stato!*

Per sostenere l'esistenza di una questione che non avrebbe (non ha) ragion d'essere, sempre l'articolista ci spiega che «all'epoca nessuno aveva degli strumenti di misurazione dislocati sul territorio», cosa che detta in questo modo significa poco, e non sposta lancette. In realtà il terremoto del 1915 fu registrato – con i mezzi dell'epoca, certo – da strumenti misuratori e microsismografi dislocati in diversi istituti, osservatori e università italiani, come attestato dalle cronache dell'epoca, e se vi furono incertezze iniziali sull'intensità e l'origine, l'orario non è dunque mai venuto in discussione (come detto, abbiamo anche il secondo: le nostre **7h 52'43"**).

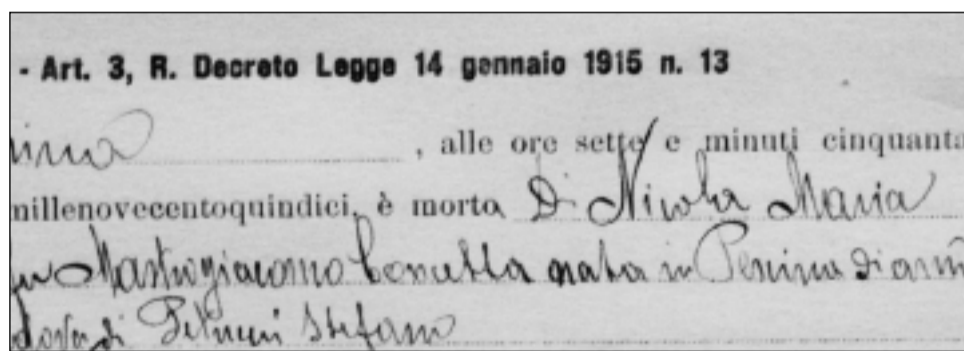
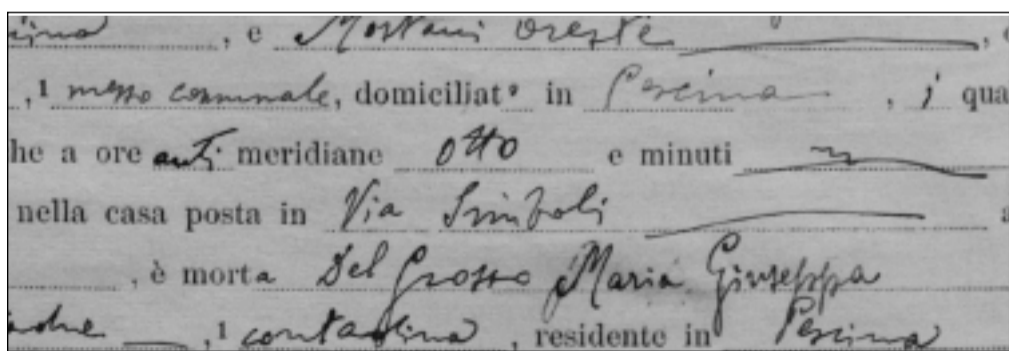
Nondimeno, nello stesso pezzo giornalistico, arditamente rubricato nella sezione *cultura*, nello sfoltire il bosco di quella foresta di simboli che parrebbe condensato in questa nuova (infelicissima) fontana di Avezzano, l'estensore dell'articolo ci spiega che le tre piccole cascate della lancetta delle ore, «con i rispettivi ugelli, rappresentano i tre immissari principali del Fucino, ovvero i fiumi Giovenco, Imele e il Salto»: con il che, anche la geografia fisica riceve la sua bella pedata nel sedere!

Equivocare queste elucubrazioni come mere manifestazioni di vanagloria, autoreferenziali, costituisce una sottovalutazione di quel che nel fenomeno dilagante della **reinvenzione della Storia** si annida. Sempre sul terremoto, non molto tempo fa, sempre ad Avezzano, pare che in una pubblica conferenza un cultore locale di memorie patrie abbia sostenuto che uno pseudo-scienziato dell'epoca, Raffaele Bendandi, avesse previsto esattamente il sisma del 13 gennaio del 1915 (e nell'uditorio – *sembra, che noi fortunatamente non eravamo presenti* – ci sia stato persino chi ci ha creduto, con tanto di mormorio di accompagnamento). Ritenere che questo avvelenamento dei pozzi del Passato non abbia ripercussioni su quel che del Passato decidiamo di voler conservare costituisce un grave errore: la veridicità dei ricordi che scegliamo, per la nostra narrazione pubblica, passa ed è convalidata da un processo ricostruttivo collettivo che dipende dalle conoscenze, dalla preparazione dei preminenti e di chi viene chiamato a discettare, dai bisogni e dagli obiettivi di una popolazione. In una espressione: dalla nostra **visione del Futuro**. Quando dai nostri lobi frontali – o da quelli di chi in pubblico parla – nascono queste volgari mistificazioni, è anche chiaro quale sia la strada ove ci stiamo incamminando, e per perseguire cosa. Dicesi: **tradizioni quali fisime**. Quasi sempre di struttura e carattere reazionari.

Se nel 1915 era possibile prevedere un terremoto, quale loggia massonica deviata ha fatto sì che nel 2009 non venissimo avvertiti per tempo? Ma allora chi sosteneva di poter predire il sisma misurando dei gas poteva essere nel giusto...

Se è possibile affermare, come pure recentemente è avvenuto, che il Fucino fosse un lago vulcanico, perché mai dovremmo tenere aperte le facoltà di geologia?

Quale fiducia si potrà mai riporre nell'attività giornalistica di chi, dei fatti – del Passato, certo – fa strame in questo modo? Non procederà con la stessa logica, oggi o domani, ovvero con il medesimo sistema di ibridazione della realtà, anche quando si tratterà di un cordolo di una pista ciclabile o di un consiglio comunale? E soprattutto: *come distinguere il grano (del vero) dal loglio (dell'invenzione)?*



SEGUE DA PAGINA UNO:

Pagare di meno per avere di più

si a Pietrangelo Buttafuoco e Antonello Caporale nei termini seguenti:

«[...] **Guardi che quest'autostrada se ne cade a pezzi, col terremoto i ponti sono tutti infragiliti come fuscilli al vento, il cemento è farina, il ferro è ruggine. Lo sa il governo, lo sa il ministro Delrio [...] cemento nuovo sul cemento vecchio è come saliva sulla ferita. Pulisce ma non disinfetta. Fra dieci anni staremo di nuovo a rattoppare. Piloni tarlati e soldi sprecati [...]**».

(*"Sogno il tunnel Roma-Pescara: 6 miliardi e pago tutto io"* in «Il Fatto Quotidiano», 25 gennaio 2018, p. 18)

Per non restare confinati in un protettorato irraggiungibile (dove peraltro risultano già in condizioni pietose le scuole, i centri abitati minori, ecc.) gli Abruzzesi dovranno elaborare diversamente la questione autostradale, e mettersi in gioco senza aspettare che Roma leghisti sovranisti e grillini risolvano il problema allargando i cordoni della borsa: perché la questione è irrisolvibile in tale foggia; e alla borsa di Pantalone – ammesso che essa esista ancora – assai difficilmente potrà arrivare un ceto politico, quello da noi espresso alle ultime elezioni politiche, e quello che a breve selezioneremo per la Regione, che è l'esatto specchio del nostro vivere (in)civile: debole e impaurito, senza profondità di analisi.

(Nel prossimo numero: la vicenda del ponte *Campomizzi* di Bisegna, che molto attiene al discorso appena sopra prospettato)