

## Azzerato per tre mesi l'aumento dei pedaggi. Ma c'è allarme sulla sicurezza

ELEONORA MARTINI

UI «Azzerati da oggi fino a fine anno gli aumenti 2017 dei pedaggi sulle #autostrade A24 e A25. Un primo importante segno di attenzione a cittadini e imprese. Ora cambieremo i termini della concessione. #Abruzzo #Lazio». Ieri il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo

ha rivendicato via twitter il rispetto degli impegni presi a Roma il 19 settembre scorso con la delegazione dei 96 sindaci laziali e abruzzesi in lotta da tempo contro il «caro-pedaggi» delle autostrade A24 e A25 che collegano la Capitale con Teramo e Pescara. Un primo passo che però non placa gli animi di quanti ogni giorno percorrono quella che è la via più diretta tra il mare Tirreno e l'Adriatico (carissima ma impossibile da evitare, soprattutto ai mezzi pesanti, perché non ci sono alternative ferroviarie): 300 chilometri di autostrada con 176 viadotti e 51 gallerie che attraversano longitudinalmente una delle zone più sismiche d'Italia.

Per gli ultimi tre mesi dell'anno in corso, infatti, la concessionaria Strada dei Parchi Spa ha azzerato quel 12,89% di aumento

delle tariffe autostradali che aveva applicato dal 1° gennaio 2018. In attesa di definire entro dicembre, con il Mef e il ministero dei Trasporti, il nuovo Piano economico finanziario (Pef). E in cambio il governo gialloverde ha esaudito le richieste del Gruppo Toto, proprietario della holding concessionaria fino al 2030, di anticipare lo stanziamento previsto a partire dal 2022 dalla legge 228/2012, scritta in seguito al terremoto dell'Aquila, per adeguare l'infrastruttura alle norme antisismiche. Il ministro Toninelli l'ha inserita nel «decreto Genova», la norma che sblocca altri 192 milioni di euro per le opere straordinarie, soldi che sono il residuo dei 250 milioni previsti dalla legge 228, essendo il resto già stato anticipato nella precedente manovra finanziaria e dagli effetti di una sentenza del Tar Lazio che ha autorizzato la concessionaria a non pagare due rate di tasse all'Anas per coprire le spese di precedenti lavori.

Rimangono però in piedi le richieste dei 96 sindaci, capeggiati dall'avvocata Velia Nazzarro, prima cittadina di Carsoli, che in una lettera inviata al ministro

delle Infrastrutture a fine settembre ricordano la necessità di ridurre ulteriormente il pedaggio (che è tra i cari d'Italia e grava sulle migliaia di pendolari giornalieri che viaggiano tra la Capitale e i paesi laziali e abruzzesi), di declassare molti tratti dell'A24/A25 da «montana» a «non montana» (per esempio il tratto urbano), e soprattutto di creare un tavolo istituzionale cui prendano parte sia Strada dei Parchi che gli amministratori locali, per avere maggiore trasparenza sui termini della concessione (secretata dall'imprenditore abruzzese Carlo Toto e dal ministero), e sulle opere di messa in sicurezza antisismica realizzate e da realizzare.

Richieste alle quali il pentastellato Toninelli ha risposto in parte ieri cinguettando: «Cambieremo i termini della concessione». Una promessa necessaria tanto più perché domenica sera su Italia 1 è andato in onda un servizio realizzato da Le Iene che ha mostrato le pessime condizioni in cui versano i piloni che sorreggono i ponti dell'A24/25, con il calcestruzzo e il ferro che si sta sgretolando e si accumula a terra. Secondo l'associazione No To-

to autostrade, intervistata da Le Iene, «la convenzione con Strada dei Parchi obbliga il concessionario a spendere 9 milioni di euro l'anno per la manutenzione ordinaria. Eppure, risulta che nel 2014 e 2015 siano stati spesi 2,9 milioni e 3,6 nel 2016». Mauro Fabris, il vicepresidente di Strada dei Parchi, raggiunto dal manifesto smentisce, sostenendo invece che la concessionaria «ha portato a termine il 104% dei lavori ordinari previsti» e che, «se si aggiungono alcune opere straordinarie, dal 2003 ad oggi ha speso 768 milioni di euro». «Ma la coperta è corta - avverte - nel nuovo Pef bisognerà tenere conto che se si abbassano i pedaggi e non si deroga alla scadenza della concessione, aumenterà il "valore di subentro", ossia non riusciremo ad ammortizzare gli investimenti fatti». Fabris rassicura sulla tenuta dei piloni autostradali «dal punto di vista statico» ma ammette che «in caso di terremoto» si potrebbe prevedere un crollo. Ma, come fanno notare alcuni ingegneri intervistati da Sky, i ponti sono soggetti a vibrazioni continue, soprattutto per il passaggio dei mezzi pesanti. Dunque il pericolo c'è.

**Toninelli: cambierà la concessione. Strade dei parchi ammette il rischio «in caso di sisma»**