

Così l'infrastruttura che collega Roma all'Abruzzo è schizzata alle stelle con aumenti del 227%

Il ministero non monitora le opere ma da 15 anni dà l'ok al caro-pedaggi

■ Il Ministero delle Infrastrutture ora lamenta «la drastica riduzione di personale» deputato ai controlli di viadotti e gallerie delle autostrade, però da tre lustri continua ininterrottamente a concedere il via libera ai rincari annuali dei pedaggi: negli ultimi 15 anni sono aumentati del 227% sulla Roma-L'Aquila-Teramo. A24 e A25 sono additati come «il percorso autostradale più oneroso in Italia, grazie anche all'erronea o surrettizia classificazione "montana" della tratta urbana che arriva fino al casello di Settecamini», denuncia la petizione delle imprese ortofrutticole del Centro Agroalimentare di Roma presentata alla Regione Lazio. Le «soluzioni straordinarie e temporanee», promesse dal Ministero dei Trasporti nel luglio scorso, sono state rimandate.

E il 19 settembre scenderanno in piazza (davanti alla sede del dicastero) i 60 sindaci di Lazio e Abruzzo che hanno «preso atto del mancato rispetto degli impegni inizialmente assunti dal Ministero dei Trasporti con la delegazione ricevuta il 5 luglio». In quell'occasione il sottosegretario Michele Dell'Orco aveva infatti assicurato di «dare risposte che finora sono state rinviate perché consapevole che si tratta di assi di collegamento importanti tra la città di Roma e le aree interne dell'Italia centrale e che attraversano tra l'altro territori



Svincolo di Torano
Il tratto al confine con la provincia di Rieti in cui l'autostrada si dirama per raggiungere Teramo e Pescara

in difficoltà, che hanno subito i terremoti del 2009 e del 2016. Sostenere i piccoli Comuni e affrontare il problema dello spopolamento delle aree interne significa anche cominciare da qui, dal garantire il diritto alla mobilità di tanti cittadini e pendolari che affrontano costi insostenibili e che non hanno alternative ferroviarie a disposizione». Per questi motivi il Ministero aveva annunciato di «pensare a una soluzione strutturale per calmierare le tariffe autostradali a favore dei cittadini. Ed è per questo bisogna portare a termine l'aggiornamento del Piano Economico-Finanziario, annesso alla convenzione, che si cer-

cherà il più possibile di accelerare». E, «in considerazione della particolarità della situazione», il Ministero si era quindi impegnato «a valutare soluzioni straordinarie e temporanee che possano alleviare il disagio in attesa di approvazione del nuovo Piano». Ma il successivo incontro di fine luglio, alla presenza del ministro Danilo Toninelli, non ha però portato a quelle «soluzioni straordinarie e temporanee» promesse due mesi fa ed ora i sindaci annunciano che «si stanno programmando presidi da tenersi presso tutti i caselli della A24/A25, proposte di emendamenti alla prossima legge di stabilità nonché azioni giudiziarie».

Anche perché l'ultimo rincaro, scattato a capodanno, è stato del 12,89%, ma nell'ultimo decennio la somma degli incrementi annuali è stata del 43,39%, oltre 5 volte l'aumento complessivo dell'inflazione (+8,40%). I sindaci chiedono la «declassificazione del tratto urbano della A24 che va dalla barriera di Roma Est fino all'intersezione con la Tangenziale Est» e il declassamento delle attuali «tariffe di montagna», applicate su tutti i 166,5 chilometri dell'autostrada, che costano il 63,3% in più di pedaggio (oggi fino a 12 centesimi al chilometro) rispetto agli automobilisti che transitano sull'A1.

Ant. Sbr.



FILT CGIL
Federazione
Italiana
Lavoratori
Trasporti
© RIPRODUZIONE RISERVATA