

Si paga anche il tratto urbano

La stangata dell'A24 non si ferma al casello

■ La stangata non si ferma al casello ma arriva fin dentro Roma. Nella tariffa autostradale che pagano gli automobilisti, sono a carico anche gli 11 chilometri del tratto urbano fino all'innesto con la tangenziale est vicino al Verano.

Buzzelli e Sbraga → alle pagine 10-11

A Roma il tratto più caro d'Italia Il bluff delle complanari dell'A24

Scandalo Messa in sicurezza pagata per due terzi dai cittadini
La stangata non si ferma al casello: dall'Abruzzo arriva al Verano



Antonio Sbraga

■ Perfino il quartiere romano di Portonaccio, a ridosso del cimitero monumentale del Verano, porta un "aggio" a Strada dei Parchi Spa. Perché sull'A24 c'è pedaggio anche oltre il casello di Roma. La barriera di Roma Est a Lunghezza, infatti, è solo poco più di un'illusione ottica per gli automobilisti, considerato che nella tariffa autostradale che pagano sono a carico anche gli 11 chilometri del tratto urbano fino all'innesto con la tangenziale est vicino al Verano, compresi gli svincoli di Tor Cervara, Togliatti, Fiorentini e, appunto, Portonaccio. Ma la società concessionaria così giustifica gli aumenti: «Tra il 2003 ed il 2017 Strada dei Parchi ha sostenuto ingenti investimenti per la realizzazione di opere importantissime. Le Complanari di Roma, per cominciare: opere che hanno reso più sicuri e veloci l'ingres-

so e l'uscita dalla Capitale, per un importo complessivo di 258 milioni di euro».

COMPLANARI PER 2/3 PUBBLICHE

Le due nuove arterie hanno raddoppiato il tratto urbano nel 2014. Ma anche lì si paga il pedaggio di 12 centesimi al chilometro, almeno per chi si immette dai 3 caselli prima dell'innesto con il Grande raccordo anulare: Lunghezza, Ponte di Nona e Settecamini. I cui residenti da anni protestano contro «il pagamento del pedaggio dentro Roma», ricordando che le complanari sono state finanziate solo per un terzo dalla società concessionaria e per i restanti due terzi da Anas e Ministero da una parte, e Regione, Provincia e Comune di Roma dall'altra.

«SVINCOLO PAGATO DAL CAR»

Una protesta analoga a quella dei tanti operatori del Centro Agroalimentare di Roma, ai quali fanno pagare i 10 chilometri fino al casello di Settecamini «considerandoli un "territorio di montagna", dimenticando che il braccio dello svincolo autostradale che dalla A24 si immette sulla via Tiburtina (alla altezza di Setteville) fu costruito nel 2002 a spese del Car - tiene a precisare il direttore generale degli ex Mercati generali, Fabio Massimo Pallottini - E, dimostrando il palese intento di far cassa massimizzando i ricavi del traffico in entrata e in uscita dal Car, la concessionaria autostradale ha attribuito ai 10 chilometri di sua competenza gestionale che arrivano a Settecamini dalla Tangenziale Est

l'odioso titolo del tratto autostradale probabilmente più caro in Italia».

Pallottini ha chiesto «un incontro al Ministero e alla Regione perché ci spieghino dove dobbiamo remare: verso lo sviluppo o verso le rendite da monopolio?». Martedì il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, riceverà il presidente della Regione, Nicola Zingaretti, che ha definito «l'aumento dei pedaggi sulla A24 è una vera follia». Anche se poi la Regione, che nel 2014 annunciò un ricorso al Tar contro un analogo rincaro (gli aumenti in questi 15 anni di privatizzazione hanno portato complessivamente i costi dei pedaggi al +227%), non ha poi più impugnato le maggiorazioni davanti alla giustizia amministrativa (l'ultimo ricorso risale al 2006). Eppure nel 2012 la Pisana ha finanziato con 40 milioni di euro le complanari, per le quali anche l'allora Provincia di Roma stanziò 10 milioni e il Campidoglio 35 milioni.

IL SILENZIO DELLA RAGGI

Alla guida di questi due ultimi enti c'è la sindaca Virginia Raggi, però rimasta finora in silenzio riguardo agli aumenti del 12,89% scattati a capodanno. Mentre 3 anni fa, quando il Movimento 5 Stelle era all'opposizione, i consiglieri pentastellati presentarono un'interrogazione all'allora sindaco Ignazio Marino per chiedere «come sia possibile, seppure le complanari siano di proprietà del Demanio e gli svincoli di Roma Capitale, far pagare un pedaggio per il transito». Da Palazzo Valentini Massimiliano Borelli, pre-

sidente Commissione Viabilità e Mobilità della Città Metropolitana, ha annunciato che porrà «all'attenzione dell'Ente la necessità di fare fronte comune contro questa scelta che penalizza i nostri territori». Ma l'allora

Consiglio Provinciale, nel 2014, votò invece all'unanimità una richiesta per il «declassamento del tratto urbano dell'A24 e la sua esclusione dalla tariffazione autostradale» di montagna (anche perché l'obbligo delle dotazio-

ni invernali scatta solo dopo 21 chilometri: «fra gli svincoli di Tivoli e Terno Est»). 60 sindaci di Lazio e Abruzzo domattina faranno un sit-in di protesta al casello di Vicovaro.

©PRODUZIONE RISERVATA

PESCINA

Il sindaco di Pescina, Stefano Iulianella, sul piede di guerra «Sit-in a oltranza, se serve»

■ «A Pescina ci sono molti pendolari che per motivi di lavoro sono costretti a prendere quotidianamente l'autostrada A24, ragione per cui i nuovi rincari ci penalizzano particolarmente - ha spiegato Stefano Iulianella, Sindaco di Pescina, paese natale dello scrittore Ignazio Silone.

Tra l'altro all'autostrada non ci sono alternative, né per il trasporto su gomma, né per quello su rotaia: proprio ieri ho tentato di raggiungere Pescara con la statale ed è stata una impresa fatico-

sissima; dei treni poi non ne parliamo, la stazione di Pescina è completamente morta. Quest'anno con questi rincari si è davvero esagerato. Per questo ci siamo ritrovati, tutti noi sindaci - Laziali e abruzzesi -, uniti in questa lotta, compresi quei comuni che non hanno il casello autostradale. Lunedì prossimo, intanto, faremo un sit-in nel casello di Vicovaro-Mandela, poi ne seguiranno altri».



Stefano Iulianella
Sindaco
di Pescina

Al. Bu.

©PRODUZIONE RISERVATA



SULMONA

Parla il primo cittadino di Sulmona, Annamaria Casini

«Spopolamento assicurato»

■ «I rincari dell'A24 - ha dichiarato Annamaria Casini, Sindaco di Sulmona - ormai sono un rito che si ripete annualmente. Un rito che, soprattutto quest'anno, complica la vita ad un territorio che sta cercando di riposizionarsi dal punto di vista turistico e non solo, penalizzando aree interne che già soffrono, da anni, di un preoccupante isolamento e spopolamento. Noi Sindaci avevamo già lanciato l'allarme mesi fa. Un rincaro eccessivo, di oltre il 13%, a fronte del quale non esiste una contro-

partita equivalente in termini di servizi forniti.

Mi aspetto quindi che si riesca ad avere dal Governo un sostegno, rivedendo le tariffe e fornendo incentivi. È una questione che va affrontata con estrema serietà: noi stiamo vivendo un periodo davvero difficile e lasciare le cose come stanno sarebbe una grave ingiustizia che si sommerebbe ad altre che già abbiamo subito».

Ale. Buz.

©RIPRODUZIONE RISERVATA



Annamaria Casini
Sindaco
di Sulmona

COCULLO

Il primo cittadino del piccolo comune: valle del Sagittario isolata

A Cocullo serpeggia la protesta

■ «Gli aumenti dei pedaggi sono un colpo tremendo non solo a Cocullo, ma all'intera Valle del Sagittario, un comprensorio che vive di turismo e di pendolarismo. Quindi la nostra lotta è duplice», avverte il sindaco di Cocullo, Sandro Chiochio.

«Abbiamo fatto i salti mortali per riportare qui i turisti dopo il terremoto e questi rincari rischiano di vanificare tutti i nostri sforzi perché ora chi deve prendere l'autostrada ci pensa dieci volte». Per il primo cittadino, pendolare

verso L'Aquila («mi ricordo l'ultimo pedaggio pagato in lire: 6mila 500»), i continui «aumenti sono ingiustificati anche a fronte dei servizi resi, sempre più carenti: basti pensare a cosa è successo pochi giorni fa a Pescina con pochi centimetri di neve». Per questi motivi «Cocullo e tutta la Valle del Sagittario aderiranno a tutte le azioni di contrasto contro il caro-pedaggi messe in campo da associazioni ed altri Comuni».

Ant. Sbr.

©RIPRODUZIONE RISERVATA



Sandro Chiochio
Sindaco
di Cocullo

MANOPPELLO

Il comune pescarese accanto ai battaglieri centri di montagna

Manoppello ci mette la faccia

■ Manoppello è stato uno degli ultimi caselli ad aprire sull'A25. Il primo svincolo ad elevata automazione che nel 2014 ha chiuso la lunga fase realizzativa dell'interporto, partita negli anni '90.

Ma l'infrastruttura per la logistica «ancora non decolla, perché lavora al 30, massimo 40 per cento delle sue potenzialità - quantifica il sindaco, Giorgio De Luca - e certo questo continuo caro-pedaggi non aiuterà l'Interporto a svilupparsi. Già ora il flusso veicolare è ridotto ai minimi termini, figurarsi con

questi rincari. E, se consideriamo che veniamo da anni contrassegnati dalla crisi economica e dal terremoto, non fa piacere doversi confrontare anche con queste difficoltà. Occorre un intervento del Governo, che almeno si faccia carico dei costi relativi alla differenza fra le tariffe di montagna e le altre praticate dalle autostrade di pianura. Perché questo territorio è già difficile da raggiungere e non ha alternative all'A25».

An. Sb.



Giorgio De Luca
Sindaco di Manoppello

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'AQUILA

«Non è certo così che s'aiuta un territorio terremotato»

L'intervista Parla il sindaco de L'Aquila, Pierluigi Biondi
«Ci fanno fuori. Metà della popolazione se ne è già andata»

Alessio Buzzelli

■ «In questo Paese si fa finta di non capire che esistono due Italie: un'Italia "in salita", quella delle zone interne, che vive gravi ritardi strutturali e un'Italia "in pianura", in cui questi problemi non ci sono. I recenti

rincari autostradali non fanno che peggiorare la situazione di zone "in salita", come quella aquilana, già in grave difficoltà». Per Pierluigi Biondi, Sindaco dell'Aquila, l'aumento del pedaggio dell'A24 penalizza gravemente la sua Città e l'intero cratere.

Sindaco Biondi, quanto è importante per L'Aquila poter contare su un'infrastruttura come la A24?

«Quello delle infrastrutture e della mobilità, per le aree interne abruzzesi in generale e per L'Aquila in particolare, è un tema centrale, tanto più che

negli anni nessuno ha investito sul trasporto alternativo, come quello su ferro. Peraltro, poiché oggi le zone interne soffrono di un isolamento spaventoso, l'autostrada per noi si è trasformata in un'infrastruttura "sociale", essendo l'unica a nostra disposizione.

Isolamento e spopolamento, due facce della stessa medaglia...

«Esatto. Siamo arrivati al paradosso per cui vivere nelle zone interne costa più che vivere nelle grandi città. Un esempio? Prendiamo Tagliacozzo, Comune abruzzese al confine con il Lazio: un pendolare che va a lavorare a Roma spende tra pedaggio e benzina più di 600 euro al mese. Ecco che al pendolare converrebbe prendere in affitto un appartamento nella Capitale, lasciando così il proprio territorio».

Come si evita lo spopolamento?

«Bisogna invertire la rotta, immaginando una fiscalità di vantaggio esgravi, non appesantendo un carico già insostenibile. Quello attuale è invece un sistema che incentiva ad andare via, in un momento in cui ci sarebbe un gran bisogno di rivalutare le aree interne, ormai desertificate. Immaginate quanto potrebbe essere utile

per una città congestionata come Roma alleggerire il peso demografico favorendo lo spostamento verso zone limitrofe, anche abruzzesi. Ma senza la possibilità di muoversi in maniera adeguata, resta un miraggio».

Da dove comincerebbe?

«Il primo passo da fare è rivedere i finanziamenti a pioggia, sistema poco efficace. Durante la gestione post terremoto, per fare un esempio concreto, la classe dirigente ha preso finanziamenti per la ricostruzione così come sono arrivati, senza un piano infrastrutturale serio. Io avrei detto: ci sono 10 miliardi sul piatto? Bene, datemene otto per la ricostruzione e i due rimanenti usateli per la ferrovia Roma-Pescara».

Niente trasporto su rotaia e autostrade sempre più care. Quanto pesa questa situazione per una zona come quella aquilana già piegata da un disastroso terremoto?

«Oggi a L'Aquila, abbiamo il

doppio delle abitazioni rispetto alla popolazione e non abbiamo nessuna prospettiva di riempirle, perché arrivare da noi è difficile. L'Aquila dovrebbe tornare snodo centrale nella direttrice che collega il Tirreno all'Adriatico. L'assenza di infrastrutture valide e i rincari sull'unica che c'è impedisce tutto questo».

La convenzione tra il gestore dell'autostrada e lo Stato è secretata. Perché?

«Non sono un complottista, non credo a patti segreti tra il diavolo privato e il diavolo governo. Vedo piuttosto una disattenzione

clamorosa della politica

nazionale verso il rilancio delle aree interne. Come si può pensare di fare investimenti giganteschi - solo per il cratere aquilano sono stati stanziati 18 miliardi di euro - senza creare le condizioni affinché tutta Italia possa venire a vedere gli sforzi

di una popolazione che sta faticosamente ricostruendo una delle città più belle d'Italia? È come se io mi costruissi una casa da milioni di euro, con i rubinetti d'oro e una cantina di vini di prima scelta senza avere una strada per raggiungerla. È una politica a dir poco miope».

Cosa si aspetta dal prossimo Governo per quella che Lei chiama l'"Italia in salita"?

«Spero si cominci a ragionare su come riabitare le aree interne, come ridare vita a territori come il nostro. In questo senso, i nuovi rincari autostradali vanno nella direzione opposta».

Cosa pensa si possa ottenere, invece, dall'attuale Governo nel breve periodo?

«A me interessa principalmente che finisca questa politica di rincorse all'emergenza e che si torni a fare una politica di programmazione. La politica deve saper anticipare gli eventi, non subirli».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

