

Pedaggi d'oro: 70 Comuni in rivolta. I sindaci alla Regione: declassate il tratto urbano della A24

SUBIACO I Comuni del quadrante est ancora non riescono a mandar giù l'amaro calice di Capodanno, col brindisi rovinato dal botto dell'ennesimo aumento del pedaggio sull'A24: 8,28%.

«Stiamo cercando di predisporre un ricorso al Tar insieme agli altri Comuni - annuncia il consigliere sublacense ai Trasporti Enrico De Smaele - e, si spera, anche alla Regione». E alla Pisana il vicepresidente del consiglio regionale Massimiliano Valeriani (Pd) chiede in un'interrogazione l'intervento del governatore Nicola Zingaretti contro la «percentuale di aumento più alta in Italia, che penalizza romani, pendolari e anche gli sciatori mordi e fuggi dell'unica stazione sciistica della provincia, Monte Livata». Anche per Confartigianato e Confcommercio «l'aumento dei pedaggi autostradali è una vergogna»: in 12 anni sulla Roma-L'Aquila si paga fino al 173% in più rispetto al 2002. «Allora pagavamo un euro e 50 centesimi e ora 4 euro e 10 centesimi - ricorda Antonio Onori, presidente dell'associazione pendolari Valle dell'Aniene - La tariffa per ogni chilometro è arrivata a 10 centesimi e, paradossalmente, ora costa più il pedaggio che il carburante, almeno per chi ha vetture diesel, gpl e metano».

Per i 41 chilometri da Roma all'ultimo casello laziale, quello di Vicovaro-Mandela, si pagano 4,10 euro a fronte dei circa 4 euro per il costo medio del gasolio, 2,70 per il gpl e 1,80 per il metano (solo chi ha vetture a benzina spende più per il pedaggio). Per i 33 chilometri fino al casello di Castel Madama si pagano 3,20 euro e per i 21 dall'uscita di Tivoli 2,10 euro. «L'aumento tariffario previsto per Strada dei Parchi è più alto della media delle altre concessionarie, e nonostante ciò il costo a chilometro resta nella media italiana e tra i più bassi delle autostrade di montagna - ribatte la società concessionaria - Infatti, confrontando le tariffe di tutte le concessionarie italiane con quelle di A24-A25 si evidenzia come queste ultime siano al 15° posto tra tutte le autostrade, e all'11° posto tra quelle di montagna». Ma, proprio contro questa classificazione, puntano il dito Comuni, Cgil e associazione dei pendolari che chiedono il declassamento del tratto laziale come «non montano». Perché, spiegano, ora la Roma-L'Aquila è tutta classificata dal tariffario come autostrada montana, «ma in realtà l'obbligo di catene inizia dopo Vicovaro, che è l'ultimo casello laziale». E se la società concessionaria ricorda che «una fetta consistente di investimenti è servita a finanziare la costruzione delle complanari, trenta chilometri di nuove autostrade oggi in fase di ultimazione», i pendolari lamentano una disparità di trattamento proprio su quel tratto urbano dopo la barriera di Roma Est ora pronto al raddoppio. «Dobbiamo pagare compresi nel pedaggio quei 30 chilometri di tratto urbano nell'andirivieni quotidiano, che ora costa 3 euro al giorno - conclude Onori - e chiediamo pari trattamento: se agli automobilisti provenienti dal Raccordo anulare non si fanno pagare le complanari, allora anche chi proviene dall'autostrada è giusto che non paghi quel tronchetto tra Lunghezza e via Palmiro Togliatti».