

Aumento pedaggi, nel fuori onda di Report D'Alfonso svela il 'piano b' dell'amico Toto. Il presidente dopo la messa in onda: «mastri di s-montatura»

ABRUZZO. Degli oltre 20 minuti di intervista originali al presidente Luciano D'Alfonso sulla questione degli aumenti dei pedaggi autostradali (e non solo), ieri sera a Report ne sono andati in onda appena una manciata, in una inchiesta di un'ora che ha affrontato il problema da diverse angolazioni.

Il governatore già nel pomeriggio di ieri aveva cominciato a rilasciare, via social, spezzoni di quella intervista, registrati con un telefonino di qualche suo collaboratore mentre il giornalista di Report, Luca Chianca, lo stava intervistando nel suo studio.

Una maniera, evidentemente, per contrastare i vari tagli che i tempi televisivi richiedono e che il governatore senatore ha mostrato di non aver gradito, definendo alle 22.55 (a servizio terminato) quelli di Report come «mastri di s-montatura».

Sarebbe stato del resto improponibile mandare in onda i 20 minuti di risposte non tanto per i tempi quanto per gli scarsi contenuti tanto che le cose più interessanti sono state quelle dette a intervista finita.

Tra i 5 file video pubblicati su Facebook, manca, per ovvie ragioni, proprio il fuori onda carpito dal giornalista Luca Chianca nel quale D'Alfonso svela di conoscere bene il "piano b" di Toto.

«Lui dove vuole arrivare?», spiega il presidente al giornalista, riferendosi all'amico imprenditore. «In un nuovo piano economico e finanziario e non i lavori da fare, di manutenzione che rompono le palle. I lavori grandi. Perché sono sottoposti a un diverso sistema di fiscalizzazione. Di guadagno, ma anche di fiscalizzazione. Perché lui comunque se lo fa pagare, se lo fa anticipare da un sistema bancario. I lavori, ma i lavori nuovi. Non la manutenzione, che è fastidio».

E a proposito di lavori si parla di 2,9 miliardi per un nuovo progetto di "raddrizzamento" della A24 e A25 ma è tutto segreto. Le carte sono al ministero in attesa di un via libera senza alcun tipo di trasparenza o informazione pubblica ai territori che ancora una volta si vedranno imposte opere senza alcuna partecipazione.

Il precedente progetto da oltre 6 miliardi è stato ritirato perché troppo costoso e impattante con una decina di gallerie.

LA CIAMBELLA DI SALVATAGGIO PER TOTO?

Nell'inchiesta di Report si racconta anche che sul caso dell'aumento dei pedaggi D'Alfonso si è spinto oltre e la battaglia l'ha portata fino alla Corte Costituzionale.

«Questo è denaro degli abruzzesi», spiega D'Alfonso (consapevole di essere ripreso), «i canoni di concessione sono garantiti dagli abruzzesi perché è frutto dei pedaggi pagati dagli abruzzesi, dopodiché una parte di quei pedaggi tornano a favore degli abruzzesi e cioè dei pendolari».

Ma secondo Report con la proposta di D'Alfonso una parte dei soldi che Toto versa allo stato per la concessione dovrebbero rientrare nelle casse dell'autostrada per abbassare i pedaggi.

Un regalo a Toto?

«No, no...», ribatte D'Alfonso, «questa è una misura a favore degli abruzzesi. Io poi lavoro per fare in modo che capiscano tutti che quel contratto del 2001 è sbagliato rispetto sia alla gestione che rispetto agli abruzzesi».

Ma Report insiste: «è soprattutto una ciambella di salvataggio per Toto, visto che aumenterebbe il numero dei passaggi e dunque degli incassi. Perché oggi il numero dei pendolari è crollato proprio in virtù degli aumenti».

In pratica il ragionamento è questo: facendo avere i soldi a Toto questi potrebbe permettersi di abbassare i pedaggi che incrementerebbero di conseguenza pure i guadagni. Tutto con soldi pubblici riuscendo a gratificare privato e pendolari.

Il punto però è: cosa accadrebbe se la concessione invece che prorogata fosse rimessa a bando? Ci sarebbero ricadute migliori per il pubblico?

LE COMPLANARI

Nell'inchiesta è stato anche raccontato che, nel Lazio, il costo dei lavori delle complanari tra Lunghezza e Casal Bertone è stato di 258 milioni, di cui ben 170 a carico dello Stato. Ottantotto milioni a carico del concessionario attraverso il rincaro dei pedaggi. «E a incassare la maggior parte dei soldi dei lavori ci sono sempre loro, ma questa volta attraverso la Toto Costruzioni che li ha realizzati». E' stata fatta sentire anche una intercettazione tra Alfonso Toto, figlio del patron Carlo, e l'ingegner Ramadori, che oggi è amministratore delegato della Strada dei Parchi. Parlano dei costi delle complanari e di come guadagnare sulle percentuali di ribasso, e ipotizzano un intervento di papà Carlo sui vertici di Anas. (Ramadori: «dovresti parlare un attimo con papà se lui vuole prima fare un passaggio in alto». Alfonso Toto: «va bene»).

Se poi il padre, Carlo Toto, sia andato a parlare con qualcuno in alto dell'Anas sui costi dell'opera, non lo sappiamo.

L'AMICIZIA CON TOTO

Tornando sul versante abruzzese, nell'intervista si è poi affrontato il tema dell'amicizia tra D'Alfonso e Toto e del fatto che il primo fosse il referente politico del secondo, verità accertata anche dal «pubblico ministero», ci ha tenuto a specificare il presidente-senatore, «che per 53 volte ha cercato di mettermi sotto accusa e per 53 volte ha perso davanti all'autorità giudicante».

E l'amicizia? I viaggi pagati dall'imprenditore?

«Io conosco questo e altri operatori economici della mia zona di provenienza da quando avevo sedici,

diciassette anni, che facevamo anche le feste patronali e le collettività», ha ribadito D'Alfonso».

E' politicamente opportuno che l'imprenditore paghi viaggi all'amico politico?

«Ascolti», ha spiegato D'Alfonso, «ci sono momenti nei quali prevale la dimensione amicale, ci sono momenti nei quali c'è il ruolo pubblico e uno determina la coltivazione solo del ruolo pubblico. Io in quei momenti ho avuto una determinazione nei confronti di quella giornata di tempo libero di aderire ad un viaggio per esempio a Santiago di Compostela oppure siamo stati a Lourdes».

«Come non accontentare un amico così devoto spiritualmente», ha chiuso in studio Sigfrido Ranucci.

