

Ed. Nazionale - Il salasso sulla A24 finisce in Parlamento «Insicura e senza servizi»

Il caro-pedaggi sulla A24 e A25 finisce in Parlamento. Dopo l'ultimo rincaro del 3,45%, scattato a capodanno, che ha portato l'aumento complessivo del costo della Roma-L'Aquila-Pescara al 187% in più negli ultimi 13 anni, il caso approda a Montecitorio, con un'interrogazione urgente del deputato Gianni Melilla (SI) al ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio. Ma si riaffaccia la richiesta di «declassamento del tratto urbano dell'A24 e la sua esclusione dalla tariffazione autostradale», così come già richiesto all'unanimità dal Consiglio Provinciale di Roma 2 anni fa. Quando i pendolari chiesero di estendere il declassamento anche oltre gli 11 chilometri del tratto urbano, estendendolo all'intero segmento laziale, «da classificare come non montano, considerato che i primi 33 chilometri della Roma-L'Aquila vanno dal casello di Tivoli, che ha un'altitudine pari a soli 55 metri sul livello del mare, a quello di Castel Madama, di 245 metri». Fino allo scorso anno, infatti, l'obbligo delle dotazioni invernali a bordo scattava solo dopo Vicovaro, che è l'ultimo casello laziale, da quest'anno, invece, sin da Tivoli sino all'intero Abruzzo. Da Avezzano a Roma, il pedaggio ora costa 80 centesimi in più mentre, per raggiungere la capitale da Chieti o Pescara, ci vogliono oltre 19 euro. E la rabbia per i rincari è stata raccolta da Melilla, che punta il dito contro «un aumento che è ancora più ingiusto se si considera lo stato dell'autostrada, ormai vecchia e insicura. Il suo alto costo ormai scoraggia il traffico visto che per andare a Roma si spende più per il pedaggio che per la benzina. E anche per quanto riguarda il servizio di ristoro e dei combustibili vi è da rilevare la vergogna di 100 chilometri di autostrada tra Pescara e Avezzano senza nessuna stazione di servizio: un record negativo nazionale», conclude l'interrogazione. La società concessionaria ricorda i «lavori di riqualificazione dell'intera autostrada ereditata dalla vecchia gestione della Sara (20 anni senza lavori di manutenzione). Tutte opere e investimenti- dice l'ad Cesare Ramadori- che Strada dei Parchi ha effettuato mantenendo intatti i livelli occupazionali, nonostante le rilevanti perdite di esercizio, alle quali abbiamo fatto fronte con importanti immissioni di capitale da parte degli azionisti e non certo con l'aumento dei pedaggi. Un'autostrada di montagna che necessita di elevati standard di sicurezza e di opere di manutenzione costosissime, a causa di un tracciato geomorfologico molto complesso, caratterizzato da pendenze molto elevate e dalla presenza di 344 viadotti e 51 gallerie».