

Caro-pedaggio, l'ex telepaladino degli utenti delega il suo assessore, ma Del Turco è già al terzo incontro

Regione: A-24, mi manda Marrazzo

E i consumatori ricorrono al Tar

A "Mi manda Raitre" per anni è stato incaricato dai telespettatori di dar seguito alle loro segnalazioni di utenti vessati, e nel 2004 capì, per ben due volte, di affrontare anche il caso del caro-pedaggio sull'A-24. Ora, da presidente della Regione Lazio, è Piero Marrazzo ad incaricare il suo assessore per la Tutela dei consumatori di seguire la querelle sull'ennesimo rincaro delle tariffe autostradali della Roma-L'Aquila. E l'assessore regionale, Mario Michelangeli, può ora ben dire "mi manda Marrazzo". "Ho provveduto a trasmettere la segnalazione all'attenzione della segreteria dell'Assessorato per la Tutela dei consumatori e la Semplificazione amministrativa", ha infatti annunciato il 22 gennaio scorso a "Il Tempo".

L'ex telepaladino dei consumatori. Che stavolta si è fatto bruciare nello scatto dall'ex sindacalista, ora suo omologo nella Regione Abruzzo, Ottaviano Del Turco.

Attivato sin dal giorno di Capodanno contro la nuova accelerata delle tariffe (il rincaro del costo per ogni chilometro è stato del 5,87 per cento, ma ben superiore è risultata la differenza totale col vecchio pedaggio per l'automobilista,

sia per gli arrotondamenti che per la lunghezza dei tratti percorsi). Il presidente abruzzese, infatti, ha voluto avviare da subito una verifica della concessione autostradale attraverso gli incontri con il presidente dell'Anas, Vincenzo Pozzi, il capo dell'Authority per le attività delle opere pubbliche, Alfonso Maria



Rossi Brigante, e la "Strada dei Parchi", la società concessionaria dell'autostrada. "Al termine del lavoro - ha spiegato il presidente dell'Authority - riferiremo al Parlamento e al Governo i risultati del nostro lavoro". L'obiettivo è quello di rivedere i termini della concessione, congelando gli aumenti delle tariffe. Nei cui tre caselli laziali, in base al calcolo del tratto con Roma est, sono costati il 5 per cento da Castel Madama (da 2 euro a 2,10 per "33 chilometri di mon-



tagna", il 7,6% da Tivoli (da 1,30 a 1,40 per "21 chilometri di montagna") e ben l'8 per cento da Vicovaro-Mandela (da 2,50 a 2,70 per "41, 498 chilometri di montagna"), che sconta la maggiorazione complessiva più pesante operata negli ultimi 37 mesi, pa-

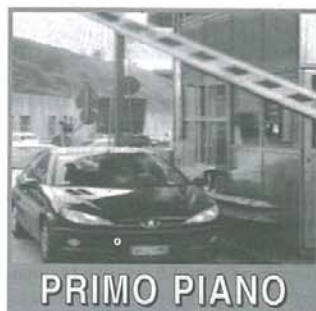
ri a oltre il 74 per cento, considerato che nel dicembre del 2002 si pagava 1 euro e 55 centesimi. Per questo le associazioni dei consumatori dall'inizio dell'anno stanno chiamando gli utenti alla mobilitazione, incitando gli enti locali (la Comunità montana dell'A-

IL COSTO DEL PEDAGGIO MANDELA-ROMA

TARIFFA KM	DEVOLUZIONE FISCALE	TARIFFA TOTALE	PEDAGGIO NETTO	PEDAGGIO + I.V.A.	PEDAGGIO ARROTONDATO	
2005	0,04953	0,00155	0,05108	2,11972	2,54366	2,50
TARIFFA KM	DEVOLUZIONE FISCALE	TARIFFA TOTALE	PEDAGGIO NETTO	PEDAGGIO + I.V.A.	PEDAGGIO ARROTONDATO	
2006	0,05244	0,00155	0,05399	2,24048	2,68857	2,70

LA SITUAZIONE

E con il nuovo svincolo di Ponte di Nona aumenterà anche l'ingorgo sull'A-24. La poco rassicurante previsione arriva direttamente dalla società concessionaria dell'autostrada Roma-L'Aquila che, per il tramite del suo amministratore delegato, Mariano Maccarelli, ha risposto alle lamentele dell'associazione pendolari Valle dell'Aniene, da tempo contro il "sequestro" quotidiano "nel tratto urbano dell'A-24 fino all'uscita di via Togliatti: per percorrere 10 chilometri occorrono a volte sino a 60 minuti, con punte massime di due ore e mezza", come ha scritto il presidente, Antonio Onori. "Siamo coscienti delle difficoltà rappresentate - ha risposto Maccarelli - la tratta autostradale da Lunghezza alla Tangenziale est, in buona parte delle ore della giornata, è saturata dagli afflussi di traffico provenienti dai numerosi svincoli presenti, che servono zone a carattere industriale e abitativo molto importanti, e la prossima apertura del nuovo svincolo di



niene, dopo le prime proteste, non ha però ancora dato alcun seguito) ad unire le forze e presentare un ricorso al Tribunale amministrativo regionale per chiedere il congelamento degli aumenti. Così come hanno chiesto all'Anas gli atti relativi all'istruttoria che ha dato il via libera ai rincari per verificare se sono stati effettuati tutti i controlli secondo l'iter previsto. "Adusbef si augura che le comunità locali, invece di subire supinamente tali aumenti che tartassano gli utenti, si vogliano unire per impugnare al Tar balzelli iniqui che non corrispondono ad un corrispettivo di servizio", ha detto il presidente, Elio Lannutti. Adiconsum, invece, chiede al governo di rivedere il meccanismo di autorizzazione degli aumenti, che "ven-

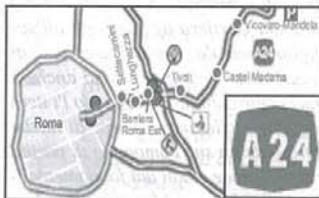


gono concessi dietro la presentazione di piani di investimento dettagliati. Ma perché concederli sulla base di parametri vecchi anche di anni (inflazione 1998-2002), sfo-

rando il tetto dell'inflazione programmata e senza le necessarie verifiche che quegli investimenti, tanto proclamati, siano stati effettivamente realizzati?". (M.P.)

Sul tratto urbano entro l'anno aprirà Ponte di Nona, 60 mila utenti

Ma con il nuovo svincolo aumenterà pure l'ingorgo



Ponte di Nona determinerà un ulteriore peggioramento delle condizioni di circolazione del traffico attualmente già critiche". Appesantite da una nuova, potenziale utenza di circa 60 mila abitanti che gravita attorno al quartiere, servito dal nuovo svincolo entro i prossimi 12 mesi. I tempi per la soluzione prospettata, invece, sono decisamente più lunghi, "con previsione di inizio dei lavori il prossimo anno e conclusione in circa 36 mesi", almeno

stando ai conteggi effettuati dal Ministero delle Infrastrutture nei mesi scorsi proprio riguardo le complanari. Resterebbero, dunque, almeno due anni di via crucis in un imbottigliamento già adesso insostenibile per i pendolari. Sempre che siano quelli i tempi esatti. Perché se è vero che "è in fase di elaborazione avanzata un progetto preliminare per la realizzazione di due strade complanari nel suddetto tratto, per ciascun lato dell'autostrada, al fine di separare il traffico di lunga percorrenza da quello locale", è altrettanto vero che, sempre secondo Maccarelli, "si tratta di un progetto ambizioso", "certamente non privo di difficoltà che però consentirà "di migliorare la capacità dell'autostrada". (M.P.)