



*Ministero  
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

**Classifica: 2294/CIS**

**M\_INF-GABINETTO**  
Uffici Diretta Collaborazione Ministro  
**INTERROG**  
**REGISTRO UFFICIALE**  
Prot: **0043661-06/11/2014-USCITA**  
24.01

*Agli On.li Cristian Iannuzzi  
Nicola Bianchi  
Diego De Lorenzis  
Paolo Nicolò Romano*

*e, p. c.:*

*Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri  
- Dipartimento Rapporti con il Parlamento - Ufficio III*

*Al Segretariato Generale della Camera dei Deputati*

**R O M A**

*Oggetto: Interrogazione n° 4-05522 pubblicata sul resoconto sommario n° 264 del 15.7.2014.*

In riferimento all'interrogazione parlamentare in esame, si forniscono i seguenti elementi di risposta.

L'Autostrada A24 ha inizio a Roma, con progressiva Km 0+000 sul Grande raccordo anulare (GRA) crescente tanto verso la Tangenziale Est di Roma, Tronco di penetrazione urbana, quanto verso Teramo e Pescara e prevede un sistema di pedaggiamento "di tipo aperto" nella tratta compresa tra le stazioni di Settecamini e Lunghezza, ossia l'utente paga una somma fissa, indipendente dai chilometri percorsi e legata solo alla classe del veicolo posseduto.

In particolare, nel tratto in questione, il pedaggio è corrisposto, fin dalla entrata in funzione, in entrata/uscita dalle stazioni di Lunghezza, Ponte di Nona e Settecamini con direzione/provenienza Tangenziale Est di Roma; mentre per il tratto iniziale compreso tra la



*Ministero*  
*delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Tangenziale Est di Roma e il Grande raccordo anulare (Tronco di penetrazione urbana) non è dovuto nessun pedaggio, così come previsto nella Convenzione di Concessione.

Pertanto, non esistono atti che prevedono la liberalizzazione della tratta esterna al Grande raccordo anulare.

La scelta relativa alla tipologia del sistema di esazione da adottare, nonché, al posizionamento di stazioni controllate e svincoli liberi, alle lunghezze in base alle quali calcolare i pedaggi e i relativi importi, risponde, da un lato ai vincoli di progetto della rete autostradale e dall'altro alle esigenze di fluidità e di sicurezza del traffico.

Difatti, la viabilità complanare dell'autostrada A24 consente di fluidificare il traffico in entrata e in uscita dalla Capitale e di migliorare i collegamenti con la stessa autostrada; da via Palmiro Togliatti fino al casello Roma Est sono state realizzate due corsie per ciascun senso di marcia, alla destra e alla sinistra dell'attuale sede autostradale, dette appunto complanari, destinate al traffico locale.

Le corsie centrali, ovvero quelle già esistenti, saranno utilizzabili solamente ed esclusivamente da e per il casello di Roma Est. Dallo svincolo di Portonaccio all'intersezione con via Palmiro Togliatti, invece, è stata realizzata la riqualificazione della piattaforma esistente con l'adeguamento dei dispositivi di sicurezza e di segnaletica alle nuove tecnologie.

Al riguardo, si evidenzia, che nel protocollo d'intesa, citato dagli Onorevoli Interroganti, non viene menzionato il sistema di pedaggiamento che è rimasto invariato rispetto a quanto precedentemente previsto.

Occorre segnalare, altresì, che gli ingenti investimenti sostenuti dalla Concessionaria Strada dei Parchi S.p.A. per la realizzazione delle complanari all'A24 nonché per la realizzazione della seconda carreggiata nella tratta Villavomano - Teramo, trovano copertura nella specifica manovra tariffaria inserita nel piano finanziario che prevede percentuali di adeguamento più sostenute rispetto ad altre Concessionarie con minori investimenti.



*Ministero  
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

Infatti, per la Strada dei Parchi S.p.A., come per ogni altra società concessionaria, con periodicità annuale sono riconosciuti, con decreto di concerto tra il Ministro dell'economia e delle finanze e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, specifici incrementi tariffari secondo il corrispondente contratto di concessione e secondo specifiche procedure.

IL MINISTRO

Maurizio Lupi