

Ogni anno 3 milioni di camion, per lo più diretti ai porti, passano dalle autostrade che collegano La Spezia a Ventimiglia

Così code e ritardi frenano l'economia Turismo e merci, a rischio 100 miliardi

IL CASO

Simone Gallotti / GENOVA

E il Pil che viaggia su quattro ruote, anzi forse anche qualcuna di più visto che la maggior parte dell'economia che attraversa le autostrade liguri, è trasportata dai mezzi pesanti.

Come le arterie di un cuore, sulle martoriata lingua d'asfalto che dalla Spezia arriva a Ventimiglia, scorre veloce il flusso dell'economia ligure. E la maggior parte di quel valore è pompato dai porti. La cifra esatta è difficile da calcolare, ma una stima compresa tra i 70 e gli 80 miliardi di euro all'anno è quella su cui si basano i centri studi delle principali associazioni di settore. Nel calcolo aiuta l'esperienza di Fai-Confrtrasporto e di Speditoporto. Per Trasportounito il valore arriva anche sopra i 110 miliardi di euro. Si tratta di un calcolo complesso, che deve attribuire un valore alle tonnellate trasportate e ai chilometri percorsi. E tiene conto delle «34 milioni di tonnellate trasportate in Liguria» (i dati sono del 2019, fonte Istat) e «dei circa 3 milioni di camion che transitano per le autostrade». In Liguria la maggior parte della merce ha origine o destinazione in Piemonte e Lombardia: insieme rappresentano infatti il 40% del totale. È la forza del Nord Ovest ed è il motivo per cui il blocco delle arterie liguri rischia di fermare anche il motore economico del triangolo industriale. Il nume-



Camion in coda sulle autostrade liguri

PAMBIANCHI

34
i milioni di tonnellate di merce che attraversano l'autostrada ligure

ro è enorme e si tratta «solo» della parte commerciale. Settecento conto anche del turismo dovremmo aggiungere altri 3 miliardi a questa cifra monstre, frutto delle proiezioni effettuate grazie agli uffici di Confesercenti Liguria.

«L'imponente valore della merce che transita deve far comprendere quanto vale l'autotrasporto su gomma che ne consegna a destino il 90%» attacca Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Traspor-

3
i miliardi generati dai turisti che arrivano in Liguria con il proprio mezzo

tounito - Oggi subiamo una riduzione del 50% della capacità di produzione e ci accogliamo anche gli extra-costi generati dal crollo infrastrutturale in corso».

«È indispensabile che il governo dia risposte credibili in termini di copertura degli extra-costi e soprattutto delle misure operative per rendere più fluido il traffico lungo la rete, redistribuendolo su strade alternative. I cantieri, anche se indigesti, sono indispensabili»

-33,6%
nel 2020 la riduzione di traffico sulla A26
In calo anche il resto della rete

analizza Andrea Manfron, segretario generale della Fai-Confrtrasporto.

Gli autotrasportatori sono la prima linea di questa guerra quotidiana per trasportare la merce a destinazione. Ne pagano le conseguenze economiche e chiedono da tempo indennizzi, ristori e risarcimenti. Ma nell'elenco dei penalizzati entrano di diritto anche gli spedizionieri. «Se non interveniamo immediatamente il rischio è di una catastrofe econo-



mica per il nostro sistema logistico - dice **Giampaolo Botta** - È impensabile competere o proporsi sul mercato in queste condizioni. Abbiamo urgenza di interventi straordinari».

Non c'è solo il porto però a pompare traffico e la ripresa poggia anche su turismo e commercio: «La situazione è palesemente fuori controllo - dice netto Andrea Dameri, direttore di Confesercenti Liguria - Non abbiamo più avuto alcun riscontro alle richieste di ristoro presentate al ministero per i disagi dello scorso anno e i tavoli di concertazioni sui cantieri si sono rivelati una farsa. Il tessuto imprenditoriale è già in fortissima difficoltà e ora si aggiungono timori di ripercussioni anche sulla stagione turistica».

E tutto questo accade mentre il traffico sulla rete ligure diminuisce: nel 2020 la A7 ha segnato -29,8%, la A10 -29,4%, A12 -30,4% e la A26 -33,6%, come indicano i dati diffusi recentemente da Aspi. La cura? «Ho chiesto al ministro Enrico Giovannini di inserire nel Dl Semplificazioni interi tratti di Aurelia bis da finanziare e velocizzare in Liguria - spiega Raffaella Paita, deputata ligure e presidente della commissione Trasporti alla Camera - È il solo modo di far uscire la regione dal suo isolamento e creare alternative alla viabilità autostradale quando è interrotta. Il tunnel della Fontanabuona, l'Aurelia bis a La Spezia, Savona, Imperia, le gallerie S. Anna, sono solo alcuni esempi, devono essere finanziate subito. L'emergenza in Liguria non può più attendere». —