

Caos autostrade, aziende liguri sulle barricate: “Il pedaggio gratis? È solo un’elemosina”

di **Fabio Canessa**

29 Gennaio 2021 - 12:52



Genova. L’esenzione totale sui pedaggi? “Un’elemosina”. Non usa mezzi termini **Giampaolo Botta**, direttore generale di **Spediporto**, una delle voci più martellanti del **comitato Salviamo Genova e la Liguria** che dalla scorsa estate dà voce a centinaia di imprese stremate dalle code in autostrada. Animi che restano bollenti anche dopo la riunione in Regione di martedì scorso che ha convinto i vertici di Autostrade ad applicare le esenzioni sulle tratte interessate dalla nuova ondata di cantieri.

Difficile chiamarla compensazione per chi in autostrada ci lavora. “Non serve certo a ristorare i disagi e i danni che l’utenza privata e commerciale sta subendo da mesi per l’incapacità gestionale da parte di Aspi e l’assenza di un vero piano di interventi sulla rete autostradale”, accusa Botta che rappresenta gli spedizionieri. **“Il vero tema cardine è lo stato di salute delle infrastrutture.** Ancora non sappiamo quale sia il reale degrado di strade, gallerie e viadotti. Solo dopo queste valutazioni si potrà capire la durata degli interventi e il loro impatto. Tutta questa incertezza dovrà trovare una risposta”.

Dal 25 gennaio è scattata la **chiusura dell’allacciamento A12-A7** che costringe i mezzi diretti a Genova Ovest a proseguire fino a Bolzaneto o a uscire prima dall’autostrada. A farne le spese finora soprattutto l’asse di **corso Europa** e la **Valbisagno**. Dal 15 febbraio, invece, sarà operativa la **chiusura di una corsia sulla A7 in direzione Nord** e l’intero sistema stradale genovese sarà messo a dura prova. Di sicuro c’è che i cantieri andranno avanti fino a giugno, portando con sé continui disagi.

“Il problema non riguarda solo i contenitori per il porto ma anche la merce urbana, le

derrate alimentari e i corrieri - ricorda **Giuseppe Tagnochetti**, coordinatore ligure di TrasportoUnito -. Sicuramente la risposta a queste problematiche non è l'eliminazione dei pedaggi che è solo un'elemosina perché il danno di produttività è molto superiore. **Ogni veicolo che perde due ore in coda ha perso 100 euro**, senza contare i rapporti con la clientela e le disdette”.

Il **12 febbraio** ci sarà un nuovo vertice tra l'assessore Benveduti, il ministero dei Trasporti, Autostrade e i rappresentanti delle aziende. Il tema sarà quello dei cantieri, ma le imprese batteranno i pugni sui **risarcimenti per l'emergenza viabilità partita un anno fa, promessi a luglio dalla ministra De Micheli e mai arrivati**. “Non ci sono risposte e questo è **vergognoso** - attacca Tagnochetti -. Le istituzioni territoriali e il Governo devono capire che stiamo parlando di una vera e propria discontinuità territoriale per il territorio genovese e ligure”. Il comitato aveva **quantificato i danni complessivi all'economia nel periodo dicembre 2019-luglio 2020 in un miliardo di euro**. “Il Mit si era preso un impegno preciso, ma finora ci ha voltato le spalle”, aggiunge Botta.

Il problema è che **serviranno misure a lungo termine**, perché i cantieri continueranno ancora per anni, **come aveva preannunciato l'ispettore del Mit Placido Migliorino**. “Occorre un intervento nazionale di ristoro immediato che accompagni i mesi di cantierizzazione e che sostenga i limiti operativi, altrimenti si perderanno traffici e capacità competitiva”. avverte Tagnochetti. Ci vogliono, in pratica, **ristori preventivi**: “Le opere compensative non bastano. È necessario riconoscere altre forme di aiuti alla Liguria, come defiscalizzazione o contribuzioni, fino alla fine del piano di interventi”.

Per ora è tutto nel mondo della teoria, visto che per ora non viene sbloccata nemmeno la prima *tranche*, già quantificata con l'aiuto della Camera di commercio e dell'Università di Genova ma finita nel limbo tritatutto del **dossier sulle concessioni**, ulteriormente congelato dalla crisi di governo. E comunque manca uno scenario di riferimento, come sottolinea **Botta**: “Oggi non avrebbe senso proporre soluzioni se non si conosce il livello di criticità. Solo allora saremo in grado di chiedere forme di ristoro sui veri danni che il traffico commerciale sta subendo”.