

La Regione Liguria chiede al governo un piano straordinario di interventi sulle autostrade liguri

Confetra Liguria sollecita un "Piano Marshall per la Liguria". Conftrasporto-Confcommercio evidenzia che l'attuale unico sbocco è il Brennero contingentato

infosMARE - il crollo avvenuto domenica di un tratto di un viadotto sull'autostrada A26 Torino-Savona, evento che segue il tragico crollo del viadotto autostradale Morandi avvenuto a Genova a metà del 2018 che aveva causato la morte di 43 persone, oggi il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, ha chiesto al governo l'adozione di un piano straordinario di interventi sulle autostrade liguri certificato da una società terza individuata da Regione Liguria e pagata da ASPI - Autostrade per l'Italia per conoscere realmente la situazione. Inoltre Toti ha chiesto la totale gratuità delle autostrade liguri e l'apertura dei caselli fino alla fine dell'emergenza nonché un piano straordinario per il recupero della viabilità secondaria da effettuarsi con la struttura commissariale che faccia capo a Regione Liguria e finanziato con fondi governativi che si vada ad aggiungere alla richiesta già inviata di estensione dello stato di emergenza, conseguente all'ultima allerta rossa, che comprenda le somme urgenze, le spese sanitarie e i danni ai privati. E poi treni aggiuntivi per garantire la mobilità di pendolari e studenti della Val Bormida.

Dopo la chiusura della A26, decisa ieri da Autostrade tra lo svincolo di Masone e l'allacciamento con l'A10 a Genova, e riaperta a una corsia per ogni senso di marcia questa mattina alle 10.30 su richiesta della ministra alle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, dopo una riunione con ASPI, il presidente della Regione ha inviato una lettera al governo per sottolineare la gravità della situazione che si è venuta a determinare in Liguria, una regione - ha evidenziato - che risulta isolata e che «è ritornata agli anni '30». «Mi aspetto - ha specificato Toti - una risposta positiva dal Ministero delle Infrastrutture già nelle prossime ore, o e anche da ASPI perché non è possibile che a pagare siano i liguri».

«Un viadotto chiuso alla sera e riaperto alla mattina - ha denunciato Toti - dà l'idea di una nave senza nocchiero. È evidente e giustificabile la preoccupazione dei cittadini del territorio. Tenendo conto che il Ministero delle Infrastrutture non ha mai risposto alle numerose lettere che avevamo inviato circa le ispezioni effettuate e l'ammaloramento dei viadotti. Preoccupa infatti che il MIT nei suoi report non avesse mai fatto cenno ai due viadotti considerati a rischio, il Fado Nord e il Pecetti sud, che hanno determinato la decisione di chiudere la A26».

Intanto la Regione ha reso noto che si stima in 50 minuti il ritardo dei Tir per raggiungere Genova, tenendo conto che molti non sono neppure partiti e altri sono stoccati in aree apposite e hanno rinunciato alle corse, e che il calo del traffico è stato valutato del 30%. Evidenziando che, tenendo conto che questo dovrebbe essere un periodo in cui i traffici crescono anche per via del Natale, il danno sarebbe già enorme, Toti ha espresso l'auspicio «di avere qui il governo nel più breve tempo possibile, per avere risposte sul piano straordinario dei viadotti e sulla mobilità secondaria con i fondi necessari».

Anche la rappresentanza ligure della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica (Confetra) ha sottolineato come «la chiusura contemporanea di A6 ed A26 abbia messo drammaticamente a nudo la fragilità e l'inconsistenza del sistema delle infrastrutture in Liguria». Confetra Liguria ha ricordato che, «tuttora priva di connessioni ferroviarie moderne

e adeguate, la Liguria dipende in larga misura da quattro direttrici autostradali che la attraversano e la connettono con il resto d'Italia ed Europa. Congestionate, prive della terza corsia e in molti casi anche della corsia di emergenza, strutturalmente antiquate e con molte situazioni di rischio potenziale, in quanto l'età di costruzione dei viadotti è pericolosamente vicina a quello che si sta rivelando il limite di durata del cemento armato, se non sottoposto a regolari interventi di manutenzione».

Per far fronte ad uno scenario che Confetra Liguria definisce “post bellico”, il presidente di della rappresentanza regionale della Confederazione, Alessandro Laghezza, ha sollecitato la messa a punto di un vero e proprio “Piano Marshall per la Liguria”: «se vogliamo che la nostra portualità diventi l'hub logistico d'Europa, ma anche semplicemente che le nostre merci e i nostri cittadini viaggino liberamente - ha spiegato - occorre porre in essere un vero e proprio piano straordinario, di magnitudo pari a quello post secondo conflitto mondiale, per le infrastrutture liguri, sia ferroviarie che stradali».

«È necessario - ha aggiunto Laghezza - mettere in campo un piano che travalichi il rapido completamento del Terzo Valico e che comprenda sin da subito, sempre restando in ambito ferroviario, il raddoppio della ferrovia con la Francia e della ferrovia Pontremolese. Per quanto riguarda le autostrade, queste vanno assoggettate ad imponenti lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria, che arrivino anche alla definizione e realizzazione di tratte alternative che sostituiscano quelle maggiormente inadeguate per progettazione e conservazione. Il nuovo Morandi e la Gronda - ha chiarito il presidente di Confetra Liguria - sono indispensabili, ma come rivelano le tragiche vicende di questi giorni, non sufficienti. La Liguria potrà rialzare la testa solo quando sarà dotata di una rete viaria e ferroviaria all'altezza del proprio ruolo nell'economia italiana. Le risorse - ha concluso Laghezza - ci sono, occorre mobilitarle nella consapevolezza che il crollo del Morandi e le vicende di questi giorni sono solo il primo segnale dell'isolamento che, in assenza di interventi risolutivi, ci attende in futuro».

Anche Confrtrasporto-Confcommercio ha espresso preoccupazione per l'isolamento del Nord-ovest italiano determinato da queste emergenze e stamani la confederazione ha inviato una lettera alla ministra De Micheli spiegando che l'isolamento della regione, dalla Liguria al Piemonte e non solo, sta moltiplicando a dismisura le richieste di intervento da parte delle imprese di trasporto che chiedono almeno che la linea del Brennero sia liberata da qualsiasi ostacolo alla libertà di circolazione.

«Questa situazione - ha osservato il vicepresidente di Confcommercio e di Confrtrasporto, Paolo Uggè - rischia di generare un danno notevolissimo in un periodo nel quale il traffico si incrementa. Il 2 dicembre il ministro sarà a Bruxelles per incontrare la nuova commissaria europea ai Trasporti. Fra i temi che affronteranno ci sarà anche la questione dei divieti al Brennero che il governo austriaco-tirolese pensa di introdurre nei confronti delle merci italiane che debbono uscire da quel confine». «Come lei ben sa - ha scritto Uggè a De Micheli - le merci italiane subiscono, da questi contingentamenti, un danno pari a 170 milioni di euro per ogni ora persa, ai quali si aggiungono i 200 milioni persi in termini di competitività del sistema produttivo. Ne abbiamo parlato anche nel corso dell'incontro recentemente avuto tra lei e le associazioni dell'autotrasporto. Al danno subito dalle nostre imprese al Brennero, si aggiunge non solo quello provocato dal maltempo, ma anche il “carico da novanta” dei lavori che prevedono la chiusura del Bianco e le operazioni di manutenzione al Frejus. Siamo sicuri - ha concluso il vicepresidente di Confcommercio e Confrtrasporto - che, nel corso dell'incontro con la commissaria europea ai Trasporti, il

ministro De Micheli saprà rappresentare la drammaticità nella quale il nostro Paese si trova, specie in un momento in cui la fluidità al valico del Brennero è determinante». (44)