

Autotrasporto, a Genova e Savona 132 giorni di disservizi e 316 milioni di danni

Li calcola Trasportounito sulla base dei viaggi fatti tra novembre 2019 e luglio 2020. La flotta si è ridotta di un terzo, le consegne vanno a rilento e i mezzi possono arrivare a fare 140 chilometri di strada in più



Camion in coda in autostrada nella zona di Genova

Per l'autotrasporto che opera nei bacini portuali di Genova e Savona inizia la conta dei danni al settore, dopo mesi di viabilità discontinua nella zona industriale e logistica della Liguria. Trasportounito ha calcolato perdite di centinaia di milioni di euro per le imprese nel periodo novembre 2019-luglio 2020. E a questo si aggiunge la neve delle ultime settimane.

132 giorni di disservizi a Genova (24 novembre 2019-24 luglio 2020), pari a 2,64 milioni di viaggi, valore in linea con gli elementi istruttori della AdSP del Mar Ligure Occidentale per il ristoro dei danni generati all'autotrasporto dal crollo del Ponte Morandi ex Legge 130/2018. Da qui il calcolo di una perdita complessiva pari a 316,8 milioni di euro.

Secondo Giuseppe Tagnochetti, coordinatore regionale di Trasportounito, a pesare di più sono il crollo del Morandi e i lavori programmati sulla rete autostradale i quali, soprattutto quest'estate, hanno creato parecchi ingorghi. Le stime del comparto vedono un peggioramento del servizio dal 24 novembre dell'anno scorso, dopo il crollo di un viadotto sull'autostrada A6. A esso è seguita la riduzione a una corsia della A26, a dicembre 2019, e della A7 successivamente.

Le conseguenze sono riassumibili in tre punti: riduzione della capacità produttiva delle imprese; ritardi nella distribuzione della merce nell'area metropolitana di Genova e per i bacini portuali di Genova e Savona; allungamento dei percorsi fino a 140 chilometri per chi deve parte o deve arrivare in porto; infine, riduzione di quasi un terzo dei mezzi pesanti per via delle ore necessarie all'esecuzione del singolo servizio che impediscono la ripetitività o il completamento dei viaggi nella singola giornata.

«Purtroppo – conclude Tagnochetti – per gli autotrasportatori, sui quali si scaricano anche i danni di altre categorie, si tratta di una storia infinita. O meglio, di un servizio a scadenza che, nonostante molti fingano di non

accorgersene, indebolendo la componente puramente trasportistica rende fragile, inaffidabile e vulnerabile l'intera catena logistica del Paese».