

“Salviamo Genova”: «964 milioni di danni e maggiori costi per i cantieri autostradali»



Per le varie categorie i danni sarebbero così suddivisi: 231 milioni per gli spedizionieri, 154 milioni per l'industria manifatturiera e i terminalisti, 257 milioni per turismo e commercio, 317 milioni per autotrasporto, 5 milioni per l'agricoltura. Sono i danni subiti dalle categorie economiche liguri tra perdita di fatturato e maggiori costi sostenuti in seguito ai disagi patiti per i cantieri autostradali in Liguria che da dicembre 2019 a luglio 2020 hanno messo in difficoltà circolazione ed economia, secondo il Comitato Salviamo Genova e la Liguria.

Dopo la recente emergenza neve Trasportounito denuncia la cronicizzazione dei disservizi che penalizzano le imprese di trasporto su gomma. 316 milioni di danni fra novembre 2019 e luglio 2020, ma le imprese del trasporto su gomma (l'emergenza neve lo dimostra) continuano a pagare le inefficienze di altri

“Altre categorie intravedono la luce in fondo al tunnel, per l'autotrasporto che opera nei Bacini Portuali e nelle aree industriali e logistiche liguri al conto dei danni, già quantificato in 316 milioni di euro per il periodo novembre 2019 – luglio 2020, si somma ormai una penalizzazione cronica che sta avviando le aziende del settore, già caratterizzate da una fragilità finanziaria frutto di anni di totale assenza di politiche settoriali, verso il tracollo. E il caso neve, le modalità con cui è stata affrontata, o meglio

non affrontata, da Autostrade questa ennesima emergenza è la classica goccia che fa traboccare il vaso”.

Secondo Giuseppe Tagnochetti, coordinatore regionale di Trasportounito, la situazione dell'autotrasporto, penalizzato dal crollo del Morandi, quindi dai lavori programmati ed eseguiti <in maniera dissennata sulla rete autostradale, pesa in modo sostanziale sulla quantificazione dei danni> che hanno presentato oggi insieme alle altre categorie, attraverso il Comitato Salviamo Genova e la Liguria. <È ciò accade perché la penalizzazione di questa categoria, di importanza strategica irrinunciabile per garantire il flusso delle merci e quindi anche il funzionamento dei porti, è ormai divenuta una costante – dicono a Trasportounito -. I disservizi, le code, l'incapacità di affrontare le emergenze, in primis da parte dei soggetti preposti a gestire le grandi infrastrutture, proseguono e i costi che ne derivano continuano a gravare sulle spalle dell'autotrasporto>.

Le stime del comparto sono state fornite da Trasportounito e vogliono dimostrare <un peggioramento del servizio dal 24 novembre 2019 a seguito del crollo di un viadotto sull'autostrada A6 successivamente seguito dalla riduzione a una corsia sia della A26 a dicembre 2019 che della A7>. <Ma, alla luce di quanto sta accadendo in questi giorni con l'emergenza maltempo, il passivo da inefficienze del sistema resta una voce aperta nel bilancio dell'autotrasporto – continuano a Trasportounito -. Quello che è stato scritto e presentato pubblicamente oggi, per quanto riguarda i 132 giorni di crisi dei lavori, è diventato un sovra-costi cronico riconducibile a 4 elementi: la percentuale di riduzione della capacità produttiva delle imprese; il maggior tempo di attesa per le operazioni di distribuzione della merce nella città metropolitana di Genova e per le missioni di viaggio da/per i bacini portuali di Genova e Savona; allungamento dei percorsi (fino a 140 Km per le missioni di viaggio portuali); riduzione del numero di macchine impiegate (30%) per effetto delle ore necessarie all'esecuzione del singolo servizio che impediscono la ripetitività o il completamento dei viaggi nella singola giornata. Il periodo per il quale si lamenta la presenza di tale extra costo va dal 24 novembre al 24 luglio, pari quindi a 132 giorni, durante il quale sono state effettuate 2.640.000 missioni di viaggio (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).

Complessivamente, pertanto, il maggior costo ammonta a 316,8 milioni di euro>.

<Purtroppo – conclude Tagnochetti, che chiede risposte urgenti su queste tematiche al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli – 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>.