

Trasporto unito, nel decreto sul Morandi subito sostegno per l'autotrasporto

By

[redazione va](#)

-

12/09/2018



Nei venti giorni seguenti il crollo del porto Morandi, in un periodo caratterizzato da un ridotto volume di traffico merci e di traffico cittadino, gli autotrasportatori hanno subito una diminuzione del 15% nella capacità produttiva e nel fatturato, con una crescita media di un'ora e mezza nei tempi di attesa da e per il porto di Genova e una riduzione del 15% nelle macchine impegnate. Nulla rispetto alla previsione per le prossime settimane: con un traffico medio di 4000 mezzi sul nodo di Genova, la riduzione del fatturato sfonderà il 30%, con tempi medi in coda superiori alle tre ore e una riduzione di disponibilità di mezzi per effetto delle ore necessarie a effettuare ogni singolo servizio, che supererà il 35%.

Di fronte a questo scenario, Trasportounito ha scelto di rompere gli indugi e di

inviare al Governo una motivata proposta affinché diventi parte integrante del decreto che dovrebbe essere approvato venerdì.

Frutto dell'analisi di dettaglio condotta sulle conseguenze già verificate del crollo del Ponte Morandi e di una proiezione effettuata impresa per impresa, sia sul black out operativo creatosi nelle operazioni di carico-scarico fra i bacini portuali di Voltri e Sampierdarena, sia nei collegamenti fra il porto e i principali centri di origine, destinazione e distribuzione delle merci, Trasportounito si è prima confrontato con le istituzioni locali e con l'Autorità di Sistema Portuale per poi inviare il documento finale al governo.

“Non esistono purtroppo alternative o Piani B – sottolinea Giuseppe Tagnochetti – senza un intervento deciso dello Stato, non sarà possibile assicurare quella continuità operativa, che tutti auspichiamo, del porto di Genova e del sistema logistico del Nord Ovest”.

Tre i punti cardine di questa proposta che si articola su aiuti concreti in assenza dei quali centinaia di aziende di autotrasporto non riuscirebbero a sopravvivere all'emergenza compromettendo in modo decisivo il sistema logistico dell'intero Nord Ovest produttivo del Paese.

a) Un primo intervento è stato chiesto a favore delle Imprese che opereranno da e per il Porto di Genova, con la richiesta al Governo di ristoro economico per ogni trasporto che realizza un'operazione di carico o scarico della merce nei terminal portuali e tracciato dal sistema telematico E-port su cui UIRNET nell'ambito della gestione della Piattaforma Logistica Nazionale sta investendo in sinergia con A.d.S.P del Mar Ligure Orientale. Requisito è che l'impresa di Autotrasporto dimostri di essere regolarmente registrata all'anagrafe portuale e di aver utilizzato personale viaggiante in regolare possesso di badge di riconoscimento per l'effettuazione dell'accesso ai gate terminalistici.

b) Il secondo intervento richiesto è a favore delle Imprese di autotrasporto residenti o con sede operativa registrata nei Comuni appartenenti alla città metropolitana di Genova che subiranno danni specifici conseguenti ad una gestione di magazzino, organizzativa e logistica posizionata all'interno delle aree di congestionamento. Si tratta per esempio anche dei corrieri e dei trasportatori del settore merci deperibili per i quali l'associazione ha chiesto misure agevolative di tipo fiscale, contributivo e lavoristico. Fra le misure previste figurano: esenzione IRAP; riduzione tassi medi di tariffa INAIL; esenzione IRPEF; maggiore valore di rimborso delle accise gravanti sui consumi di gasolio per autotrazione a parziale

deroga della normativa di riferimento e secondo i parametri di Legge 28.12.2015, n. 208 (Legge di Stabilità 2016); maggiore valore di riduzione compensata dei pedaggi autostradali; maggiore valore della deduzione forfetaria per gli autotrasportatori di merci per conto terzi, prevista in misura unica per i trasporti effettuati personalmente dall'imprenditore oltre il territorio del Comune in cui ha sede l'impresa per il periodo d'imposta 2018 (ai sensi dell'art. 66, comma 5, TUIR); incentivi all'acquisto di veicoli nuovi a ridotto impatto ambientale (classe euro 6); sgravi fiscali e forme agevolate di contribuzione per il personale viaggiante e impiegatizio; contributi straordinari per l'assunzione del personale viaggiante; assegnazione fondi per formazione sul lavoro (pratica in strada) al fine di inserire nuovo personale viaggiante; autorizzazione Cassa Integrazione in deroga.

c) Il terzo intervento ha invece l'obiettivo di evitare il transito da Genova dei trasporti nazionali diretti in aree logistiche lontano dalla città e che, per poter sostenere le deviazioni obbligatorie su A7 e A26 hanno necessità di essere sostenute dal Governo a copertura degli extra costi. Il sostegno dovrà riguardare le Imprese di autotrasporto italiane di cose in conto terzi impegnate in trasporti di lunga tratta che, prima del crollo del Ponte Morandi, transitavano su Genova (esempio i trasporti della frutta dalle aree del meridione italiano e destinati ai mercati francesi e spagnoli) e ora invitate a percorrere arterie autostradali alternative che non implicino il transito su Genova con conseguente allungamento delle tratte di percorrenza e aggravio di costi.