

Trasportounito chiede che nel decreto governativo per Genova ci siano misure a sostegno dell'autotrasporto

Tagnochetti: senza un intervento deciso dello Stato non sarà possibile assicurare continuità operativa del porto di Genova e del sistema logistico del Nord Ovest

infomARE - Trasportounito chiede che nel decreto governativo contenente le misure per affrontare l'emergenza determinata dal crollo a Genova del ponte autostradale Morandi avvenuta a metà agosto, provvedimento che il consiglio dei ministri dovrebbe approvare domani o venerdì, siano incluse disposizioni a sostegno dell'autotrasporto.

L'associazione di categoria ha evidenziato che «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 - ha sottolineato Trasportounito - rispetto alla previsione per le prossime settimane: con un traffico medio di 4.000 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%».

Con lo scopo di far fronte a questo scenario, Trasportounito ha inviato al governo una proposta che l'associazione chiede diventi parte integrante del decreto, proposta - ha specificato la rappresentanza di categoria - che è «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».

Un primo intervento chiesto da Trasportounito al governo è a favore delle imprese che opereranno da e per il porto di Genova, con la richiesta all'esecutivo 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 l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. «Requisito - ha precisato l'associazione dell'autotrasporto - 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».

Un secondo intervento richiesto è a favore delle imprese di autotrasporto residenti o con sede operativa registrata nei Comuni appartenenti alla città metropolitana di Genova, aziende - ha spiegato l'associazione - «che subiranno danni specifici conseguenti ad una gestione di magazzino, organizzativa e logistica posizionata all'interno delle aree di congestionamento. Si tratta per esempio - ha precisato Trasportounito - 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».

Trasportounito ha sollecitato un terzo intervento del governo volto ad 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. Secondo l'associazione, «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».

«Non esistono purtroppo - ha commentato il segretario regionale per la Liguria di Trasportounito, Giuseppe Tagnochetti - alternative o Piani B. 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». (2/1)