

Richieste di Trasportounito per il Decreto Genova

Mercoledì 12 Settembre 2018 15:48



L'associazione dell'autotrasporto ha illustrato i tre punti che ritiene fondamentali per affrontare la crisi della logistica causata nella città ligure dal crollo del ponte Morandi, con la riduzione del 15% della capacità produttiva del trasporto stradale.



Mentre si attende il bilancio dell'impatto del crollo del viadotto Polcevera dell'autostrada A10 alla piena ripresa delle attività cittadine e portuali, Trasportounito ha stilato quello dei primi venti giorni seguenti al disastro, quando ancora il traffico di merci e di autovetture era ridotto per le vacanze estive. Secondo l'associazione, **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. Trasportounito prevede che nelle prossime settimane 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%.

In questa situazione, Trasportounito chiede alcuni provvedimenti per l'autotrasporto da inserire nel **Decreto sull'emergenza di Genova che il Governo sta preparando** e che dovrebbe essere approvato dal Consiglio dei Ministri di venerdì. "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", spiega Giuseppe Tagnocchetti, coordinatore ligure dell'associazione. La proposta di Trasportounito si articola in tre provvedimenti.

Il primo riguarda le **imprese di autotrasporto che operano sul porto di Genova** e consiste in un ristoro economico per ogni trasporto che svolge un'operazione di carico o scarico nei terminal portuali e che risulta tracciato dal sistema telematico portuale E-port. Tale contributo deve essere versato a condizione che l'impresa dimostri di essere regolarmente registrata all'anagrafe portuale e di aver utilizzato personale viaggiante in regolare possesso di badge di riconoscimento per l'accesso ai gate terminalistici.

Il secondo intervento riguarda solo le imprese di autotrasporto che hanno **residenza o sede operativa nei Comuni** della città metropolitana di Genova, indipendentemente dal trasporto che svolgono, per compensare i danni conseguenti ad una gestione di magazzino, organizzativa e logistica posta all'interno delle aree di congestionamento. Questa categoria comprende, per esempio, anche i corrieri e gli operatori che svolgono la distribuzione di prodotti alimentari. Per loro, Trasportounito chiede 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; 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; incentivi all'acquisto di veicoli nuovi a ridotto impatto ambientale (classe Euro VI); 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 alla cassa integrazione in deroga.

Il terzo provvedimento dove impedire il **transito nel territorio di Genova dei trasporti nazionali** diretti in aree logistiche lontano dalla città. Per loro il Governo deve istituire benefici per compensare i costi supplementari. Secondo Trasportounito tale 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 (come per 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".

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio