

# Genova e le ricadute economiche dopo il crollo di ponte Morandi

**Il viadotto era utilizzato dai pendolari, dal porto e da chi si muoveva verso la Francia. Ora la città rischia di fermarsi. E anche il resto del tessuto produttivo italiano è a rischio indebolimento.**

- SAMUELE CAFASSO Twitter

**Ponte Morandi** era un ponte che valeva per tre. Bisogna partire da qui se si vuole capire quali sono le conseguenze per l'economia di **Genova**, una città che sta vivendo una lunga crisi iniziata negli Anni 90, del **crollo** del **viadotto autostradale** che conteggiava ogni giorno **60 mila transiti**. Sebbene non sia ancora possibile fornire numeri e previsioni, tutti gli osservatori concordano nel valutare le ricadute economiche della **tragedia del 14 agosto** di livello nazionale ed estese negli anni. La variabilità è data dai tempi di ricostruzione, finora sconosciuti. Come spiega **Gian Enzo Duci**, presidente di **Federagenti** e imprenditore marittimo genovese, «il ponte assolveva tre funzioni assieme, fatto assolutamente peculiare. Era l'asse su cui si muoveva il **traffico cittadino**, ma anche il perno dei movimenti internazionali lungo l'asse tra **Italia, Francia e Spagna** ed era, infine, una infrastruttura a servizio del porto». L'interruzione di ognuna di queste funzioni porta con sé problemi specifici che riguardano Genova ma, più in generale, l'intero Paese. A questo si aggiunge il fatto che alcune aziende sono state interessate dai crolli e hanno gli stabilimenti in aree a rischio. Tra queste la maggiore è **Ansaldo energia**, che dà lavoro a circa 4 mila persone (compreso l'indotto) nel capoluogo ligure e i cui **capannoni** sono proprio sotto a quello che rimane del ponte Morandi.

## **QUANTO VALE IL PORTO DI GENOVA-SAVONA**

Dal 2016 un'unica **Autorità** pubblica gestisce le **banchine del porto** di Genova e **Savona** che, nell'ultimo anno, hanno movimentato 69 milioni di tonnellate di **merci** e da cui sono passati 4,2 milioni di **passaggeri**, di cui 1,7 milioni di crocieristi.

I **container** movimentati sono stati oltre 2,6 milioni, più di un quarto di tutti quelli movimentati nel Paese in un anno (circa 10 milioni). Per lo Stato italiano, il transito di merci dai porti di Genova e Savona genera circa 5 miliardi di **Iva** ogni anno, soldi che sarebbero

persi se le merci venissero scaricate nel **Nord Europa**. Gli occupati a Genova (senza contare quindi i porti di Savona e Vado) sono 40 mila, secondo una ricerca commissionata nel 2016 dall'Autorità portuale di Genova a **Nomisma** e **Prometeia**. Con l'**indotto** si arriva a oltre 122 mila, con un valore aggiunto per il Paese di 3,3 miliardi, oltre 9,5 tenendo conto degli effetti indiretti.



Il porto di Genova.

Tutto questo patrimonio potrebbe essere messo a rischio dal **crollo** del ponte Morandi. «Non bisogna esagerare, tuttavia, le ricadute» frena Duci. Le direttive verso Nord rimangono infatti intatte: dai bacini di **Ponente** le merci possono salire verso la **Pianura Padana** utilizzando l'autostrada **A27** e la **Savona-Torino**, mentre da **Levante** c'è la tradizionale **A7**, la “**camionale**”. E, tuttavia, il porto lavorava come un unico polmone, e questo è un problema. «Si era calcolato che ogni giorno circolassero 2 mila Tir sul Ponte Morandi trasportando merci e **container** da un **terminal** all'altro del porto di Genova». Questi collegamenti adesso sono senza sfogo e si sta lavorando per trovare un'alternativa in tempi brevi, probabilmente sfruttando spazi lasciati liberi dall'**acciaieria Ilva**. Si è parlato anche di allungare l'operatività del porto di notte, ma questa è una soluzione solo parziale: «Teniamo conto infatti», spiega Duci, «che stiamo parlando di un servizio ad altri. Una industria del bresciano fa prima a cambiare porto che a spostare la sua operatività di notte per far fronte ai problemi di Genova. Certamente, però, un allungamento degli orari può aiutare».

### **TRAGHETTI, CROCIERE, COLLEGAMENTI INTERNAZIONALI**

Il punto di maggiore criticità rimane però quello del terminal **traghetti**. Chi proviene dalla Francia, o da **Torino**, infatti, per arrivare a destinazione non potrà più sorvolare la città attraverso il ponte Morandi, ma dovrà passarci attraverso, con ingorghi immaginabili. Da questo punto di vista, le prossime settimane saranno cruciali per capire l'effettivo impatto. Più in generale, come accennato prima, il Ponte Morandi era uno degli snodi – il più critico – che collega l'Italia alla Francia attraverso la litorale tirrenica. Tutto questo traffico adesso è a rischio. Diverso sarebbe se la città potesse fare affidamento su un collegamento che

bypassasse la **città** ma questo – la **Gronda di cui si è parlato negli ultimi giorni** – non è mai stato realizzato.



### LA CITTÀ DELLA LANTERNA RIMANE DIVISA

Uno dei simboli della tragedia è il camion verde fermo sul ponte Morandi, a pochi metri dal vuoto. Quel camion, se lo si osserva bene, ha i colori di una delle maggiori catene di supermercati cittadini, la **Basko** ed era impegnato, prima del crollo del ponte, nella distribuzione delle merci nei diversi **supermercati** genovesi. «Gran parte del traffico sul Ponte Morandi è di cittadini che vanno al lavoro dall'altra parte della città, ma anche di mezzi a servizio della **logistica locale**» ricorda Gian Enzo Duci. Questo vuol dire che gli **esercizi commerciali** cittadini dovranno affrontare da oggi in poi costi maggiori, avranno minori margini di profitto e, alla lunga, potrebbero essere costretti a ridurre l'occupazione. Genova, infatti, è una striscia di quartieri allineati uno dopo l'altro in fronte al mare lunga una trentina di chilometri, adesso spaccata in due: quindici e quindici. Dal punto di vista del **trasporto passeggeri**, l'obiettivo del **Comune** è potenziare il **servizio pubblico**. Ma per la logistica cittadina è tutto molto più complicato.



### LE DIFFICOLTÀ DELL'INDUSTRIA

Oggi la **Liguria** è un'anomalia nel **Nord Italia**: ha tassi di **occupazione** del 61%, quattro punti inferiori alla media del Settentrione, e un numero di **Neet** (giovani che non lavorano e non studiano) in crescita e che nel 2017 hanno toccato quota 42 mila persone. Grande parte della crisi è attribuibile al crollo dell'industria, soprattutto nel capoluogo: l'ex **Italsider**, oggi Ilva, ha progressivamente tagliato l'occupazione, le partecipazioni pubbliche sono un ricordo, **Leonardo** (ex **Finmeccanica**) ha progressivamente ridotto il suo peso in città. In questo quadro, una delle realtà che meglio hanno saputo affrontare la crisi, ovvero **Ansaldo Energia**, si trova adesso in problemi seri, avendo la sede proprio sotto il ponte. «Nei prossimi giorni, speriamo già lunedì 20 agosto, la **perizia** dovrebbe chiarire se ci sono rischi immediati di crollo del troncone rimasto o se invece è possibile continuare a operare, pur in condizioni difficili», spiegano in **Confindustria**. Attorno ad Ansaldo Energia, indotto compreso, lavorano circa 4 mila persone. Il rischio è che le attività, che da lunedì dovevano ri-entrare nel vivo, subiscano forti rallentamenti. Dall'altra parte del fiume, inoltre, hanno dovuto fermarsi altre industrie meccaniche e legate al ciclo dei rifiuti che davano lavoro ad altre centinaia di persone. «Inoltre sono interrotti i collegamenti con la Valpolcevera, dove si trovano altre aziende», spiegano in Confindustria.

### **IL PROBLEMA DEI TEMPI E DEL FUTURO DI GRONDA E TERZO VALICO**

Per tutto il resto del tessuto industriale, i problemi maggiori sono legati alle forniture di materiali, alla logistica, ma anche alla mobilità dei lavoratori. Proprio ad agosto, dopo anni di **stagnazione**, l'analisi congiunturale dell'associazione industriali aveva individuato segnali di **ripresa** sul versante dell'occupazione che, dopo il primo trimestre, dovevano proseguire nel secondo. C'è un rischio forte che tutto questo adesso si fermi, soprattutto se le industrie non avranno visibilità sul futuro. I primi segnali non sono incoraggianti: prima si è parlato di un nuovo ponte pronto in cinque mesi, poi di un anno. Intanto rimangono sotto osservazione da parte del governo altre due opere – la Gronda autostradale e il Terzo valico ferroviario, sottoposte all'analisi **costi-benefici** voluta dal ministro **Danilo Toninelli** – che in prospettiva dovrebbero ridurre l'isolamento della città che, adesso, dopo il crollo del Morandi, è diventato drammatico.