

ShipMag SHIPPING MAGAZINE

Botta (Spediporto): “Caos autostrade in Liguria, i danni superano un miliardo di euro. Gli indennizzi siano celeri, migliaia di imprese sono al collasso”

26 AGOSTO 2020 - Vito de Ceglia



“Il danno provocato dal caos autostrade è dieci volte più grande di quello causato dal crollo del Ponte Morandi, perché ha colpito in modo profondo l’efficienza produttiva di tutto il Nord Ovest e di 25 settori economici. La stima del danno si aggira intorno ad un miliardo di euro, ma potrebbe essere addirittura superiore”. In vista della riunione del 2 settembre al Ministero dei Trasporti (MIT), **Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto**, l’associazione territoriale più rappresentativa delle imprese di spedizioni in Italia, prova a quantificare il valore e gli indennizzi conseguenti alle interruzioni e code che hanno interessato la **Regione Liguria** negli ultimi sei mesi a causa dei molti cantieri aperti per le ispezioni delle gallerie e la manutenzione ordinaria e straordinaria condotta dalla **società ASPI**.

Spediporto fa parte del **Comitato “Salviamo Genova e la Liguria”**, l’organismo costituito in modo spontaneo all’inizio di luglio dalle più importanti associazioni di categoria del mondo della logistica e della portualità italiana sull’onda dei disagi infrastrutturali che hanno messo in ginocchio la viabilità in Liguria. **Botta** è uno dei membri designati a rappresentare il Comitato al **Tavolo ministeriale** che dovrà valutare i danni e i relativi indennizzi da dare alle migliaia di imprese colpite pesantemente dalle inefficienze autostradali.

Come avete stabilito che il danno provocato dal caos autostrade fosse dieci volte più grande di quello causato dal crollo del Ponte Morandi?

“I danni provocati dal Morandi sono stati importanti, ma concentrati su un perimetro limitato, quello genovese, e sulle attività logistiche legate principalmente all’interscambio delle merci tra il porto vecchio, il porto di Voltri-Prà e il cosiddetto traffico transfrontaliero che era solito usare il Ponte Morandi per il traffico da e per Francia, Emilia e Toscana. Con il caos autostrade, si è aperta invece una ferita profonda nell’efficienza produttiva dell’intero Nord-Ovest, perché ha coinvolto le 4 principali arterie di comunicazione che uniscono i porti liguri di Genova, La Spezia, Savona con macro-aree come Toscana, Emilia, Piemonte, Lombardia e Francia”.

Dopo le difficoltà delle ultime settimane, com’è oggi la situazione sulle autostrade liguri?

“In questi giorni, sono state riaperte alcune autostrade e tolti alcuni limiti al traffico, però sappiamo che nelle prossime settimane dovranno essere realizzati molti interventi di manutenzione, i quali sicuramente dureranno del tempo incidendo in maniera rilevante sull’efficienza produttiva del nostro territorio. Non abbiamo un sistema ferroviario in grado di compensare le insufficienze infrastrutturali e autostradali, pertanto l’operatività delle aziende subirà, ancora una volta, un forte contraccolpo. A breve, saremo ostaggio di cantieri disseminati su tutti i tracciati delle autostrade: A12, A26, A7 e A10. Con il risultato che le aziende avranno grandi problemi a gestire in via ordinaria tutte le attività di esportazione, importazione e distribuzione delle merci”.

Il MIT non vi ha dato alcuna rassicurazione sui tempi?

“Al momento, non esistono tempi garantiti. Quindi, a cascata non c’è nemmeno la certezza per gli autotrasportatori di effettuare due viaggi al giorno con conseguenze inevitabili sui tempi di gestione delle merci e delle ore dedicate al singolo trasporto, con un aumento medio della gestione delle pratiche. Per questo motivo, quello che sta emergendo è che il danno generato dal caos autostrade, rispetto a quello del crollo del Ponte Morandi, risulti dieci volte superiore. Ed è una cifra al ribasso”.

Secondo lei, è elevato il rischio che la merce destinata ai porti liguri possa ripiegare su altri scali?

“La merce cerca sempre percorsi con tempi certi ed economici. Nel momento in cui i tre porti liguri si trovano immersi, loro malgrado, in un rebus diabolico di infrastrutture è evidente che questo elemento di incertezza colpisca direttamente l’operatività delle aziende ed è naturale che queste stesse aziende valutino altre opzioni come i porti di Barcellona, Marsiglia o gli scali del Nord Europa. Non solo, possono esserci compagnie di navigazione che, di fronte ad evidenti criticità

infrastrutturali, decidano di far sbarcare alcune tipologie di merci nei porti del Nord Est”.

Covid e caos autostrade quanto hanno pesato sui traffici dei porti liguri?

“Abbiamo assistito ad una riduzione dei volumi che si attesta in media intorno al 20% in questo primo semestre. Sono dati in cui incide in maniera importante il Covid. A questo però dobbiamo sommare i costi di gestione della merce, con aumenti che raggiungono fino il 30%, a causa dei disagi infrastrutturali. Merce che, per fortuna, continua ad arrivare nei nostri porti”.

Mi faccia degli esempi pratici?

“Tutto quello che riguarda i tempi di gestione dei controlli sanitari, perché oggi i tempi di evasione di alcune pratiche si sono allungati in maniera veramente rilevante. Nel momento in cui ci sarà l’atteso rimbalzo, si spera presto, è lecito ad aspettarsi un aumento della richiesta di trasporto, e sicuramente andremo tutti in crisi”.

Che cosa vi aspettate dall’incontro del 2 settembre al MIT?

“L’auspicio è di individuare nel modo più celere possibile alcuni macro-criteri che possano semplificare il percorso di accertamento e di liquidazione dei danni economici dei 25 settori produttivi colpiti pesantemente dalla mancata manutenzione delle autostrade in Liguria. La tempistica sarà fondamentale, in caso contrario molte aziende non riusciranno a sopravvivere. Stiamo assistendo ad una violentissima contrazione dell’occupazione, contratti a termine che non sono stati rinnovati, lavoratori in CIG che percepiscono i soldi in forte ritardo e un autunno caldo alle porte che potrebbe rivelarsi un vero e proprio terremoto sociale per gli effetti nefasti del Covid”.

Lei pensa che nel post-Covid l’industria italiana delle spedizioni uscirà ridimensionata? In vista ci saranno nuove acquisizioni, fusioni o aggregazioni?

“Sicuramente, il terremoto del Covid si porterà dietro la necessità per molte aziende di valutare forme nuove di aggregazione come la crescita dei consorzi, oppure ipotesi di merger&acquisition, riorganizzazioni e ristrutturazioni. Ma sono sicuro di una cosa: tutti i processi di forte accelerazione generano vittime, cioè imprese che non riusciranno a tenere il passo della crisi”.

Alla logistica si deve il 9% del Pil del Paese ed è il motore del nostro import-export. Secondo lei, i provvedimenti messi in campo dal governo in questi mesi hanno dato il giusto peso al vostro comparto?

“Premesso che prima del Covid la logistica è sempre stata considerata la cenerentola dell’economia italiana, durante la pandemia il settore è stato finalmente rivalutato perché il mondo delle spedizioni non si è mai fermato e ha garantito i beni di prima necessità a tutti gli italiani. Detto questo, in una situazione di tale complessità, il governo è stato quasi costretto a sostenere la logistica. La partita è stata dura, ma qualche risultato è stato ottenuto. Al momento possiamo dire che i provvedimenti messi in campo sono stati sufficienti. Però, nei prossimi mesi dovremo sicuramente riaprire un confronto con il governo per far sì che il rilancio del Paese passi attraverso un sostegno forte della logistica. Rilancio che ci sarà solo con il superamento della burocrazia malata”.

Che cosa intende per burocrazia malata?

“Ad esempio, attendiamo da oltre 15 anni un decreto interministeriale che chiarisca finalmente quali siano i beni semi lavorati metallici soggetti a controlli radiometrici che in nessuna parte d’Europa si fanno. Un fardello che danneggia migliaia di imprese e di transazioni commerciali. E poi è il momento che lo sportello unico dei controlli entri in funzione”.

Lo sportello unico è sempre stato una chimera...

“E’ da 20 anni che se ne parla, ma poi è rimasto sempre lettera morta per colpa di una burocrazia miope e ottusa. E’ evidente che nel momento in cui si concentra il potere su un unico soggetto, le competenze di controllo di tutte le altre amministrazioni si irrigidiscono perché non vogliono perdere il loro potere discrezionale, ma questo rappresenta un danno per il Paese. Per questo motivo, bisogna avere il coraggio di eliminarlo. Oggi, probabilmente, rispetto al passato, ci sono le condizioni per riuscirci, Almeno, lo spero”.