

Il racconto *La crisi dopo il ponte*

Dalle noci alle supernavi com'è difficile andare a Genova

Alessandro Cassinis



pagine 6 e 7

Il reportage *Dal crollo al rischio crac*

La tassa occulta che Genova paga senza il suo ponte

Il porto che arranca, i Tir costretti a viaggiare due ore in più
E i costi che salgono. Bilancio (in rosso) del dopo Morandi

ALESSANDRO CASSINIS, GENOVA

Le noci di Grenoble e le arance Sanguinello dell'Andalusia devono fare fino a 159 chilometri in più per arrivare sui mercati di Firenze e Roma. Prima del 14 agosto i Tir carichi di frutta importata passavano sul Ponte Morandi. Ora, una volta attraversata la frontiera in autostrada tra Mentone e Ventimiglia, arrivati a Voltri devono risalire dalla costa verso Tortona e poi a volte vanno a Piacenza per evitare la discesa lungo la Serravalle-Genova, che è lenta e consuma troppo i freni. Sembra un dettaglio, ma sono due o tre ore di viaggio in più. Ne sa qualcosa Sergio Pizzo, presidente della Cooperativa autotrasportatori albaneganesi, che per assicurare l'arrivo puntuale delle primizie invernali e rispettare le tabelle orarie deve mandare spesso due autisti invece di uno. Chi ha pagato i maggiori costi in questi tre mesi, mentre il governo

perdeva tempo ad abbozzare il decreto Genova? E chi li pagherà da qui alla riapertura del ponte? La fase decisiva per la città, ma anche per tutto il Nord-Ovest e un bel pezzo di economia italiana, comincia adesso, dopo l'approvazione della legge per il dopo-Morandi e l'improvvido pugno alzato del ministro Danilo Toninelli. Da festeggiare non c'è nulla. Oltre ai 43 morti, oltre alle 266 famiglie sfollate che ora sono tutte ricollocate tranne due, rimaste in albergo, il fantasma del ponte ha lasciato un'eredità di danni difficili da calcolare. Finora il colpo più duro è stato incassato dall'autotrasporto, che ha fatto da ammortizzatore sociale senza penalizzare troppo né il porto di Genova né il consumatore finale. Ma alla lunga il conto lo pagheremo tutti in termini di rincari, maggiori rischi di incidenti e più inquinamento in città. Il crollo del Morandi ha messo in crisi la già fragile rete italiana delle infrastrutture e la legge appena

approvata non basta a un vero rilancio.

Aldo Spinelli passeggia all'ombra dell'Acquario con il presidente dell'Autorità di sistema portuale Paolo Signorini. «Ogni viaggio ci costa cento euro in più!», protesta l'ex presidente del Genoa e del Livorno, che denuncia code di un'ora e mezza per i suoi camion fra i terminal portuali di Prà e di Sampierdarena. Esagera? Niente affatto, è l'opinione di Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito, la più forte associazione di autotrasporto su Genova con 400 imprese e 5.000 mezzi. Ecco i suoi calcoli: per evitare il blocco del ponte passando più a Nord, i camion devono fare 125 chilometri in più, e siccome in autostrada consumano un litro di gasolio ogni 2,7 chilometri al prezzo di 1,52 euro al litro, finiscono per spendere 70 euro in più a viaggio. A questo si aggiungono gli extracosti di 50 euro l'ora per le code, che possono allungare il

servizio anche di due o tre ore. Che si passi a Nord o ci si butti nel traffico cittadino, secondo Trasportounito, ogni viaggio costa 180-200 euro più di prima. Cinque milioni di danni al mese per tutto il comparto. E la legge protegge gli autotrasportatori solo nel 2018. Chi pagherà i cocci nel 2019?

Verifichiamo questi dati a Genova Bolzaneto con un operatore che tutti i giorni rifornisce i punti vendita della grande distribuzione in Liguria. I camion rossi della cooperativa Paratori, quasi tutti nuovi e "green", ossia a metano, anche se paradossalmente la Regione Liguria non esenta dal bollo questi bestioni a basso impatto ambientale, partono fra l'1 e le 4 di notte da Rivalta Scrivia, in Piemonte, carichi di prodotti freschi, e scaricano nel Levante ligure. Poi tornano ad Arenzano, a Ovest del ponte, con gli imballaggi vuoti. Ripartono con succhi, conserve e prodotti secchi in direzione Est e infine rientrano alla base. Prima, con il ponte, per percorrere il tratto compreso tra Genova Aeroporto e Genova Ovest i camion facevano 2,9 chilometri in due minuti e 50 secondi e spendevano 95 centesimi. Oggi quelli che ancora possono passare devono percorrere 9,3 chilometri in città, spesso a passo d'uomo: tempi e costi vanno moltiplicati per dieci. Il presidente della cooperativa Alberto Rossi, 57 anni, tutt'altro che incline a piagnucolare, spiega che non potendo gli autisti fare più di 9 ore consecutive di guida, i rallentamenti impediscono spesso di fare il secondo o il terzo viaggio della giornata, con una riduzione di produttività e di redditività che alla fine peserà sui conti.

Augusto Cosulich è l'erede di una dinastia triestina che ha portato nel porto di Genova un gruppo da un miliardo di euro di fatturato e 700 dipendenti. Gli armatori che rappresenta non hanno abbandonato lo scalo dopo il crollo del ponte perché credono in una rapida ricostruzione. «Il porto a ottobre ha perso l'8% di traffici e il 2018 non sarà più un anno record, ma con quello che è successo ci è andata ancora bene», dice Cosulich. Però altri operatori non sono così ottimisti. Gli spedizionieri sono pronti a una

class action contro Autostrade. Senza contare un fatto di cui si è parlato poco, ma che ha il suo peso: dopo la verifica strutturale dei principali viadotti italiani, oggi è impossibile raggiungere il porto di Genova con il cosiddetto project cargo, trasporti eccezionali superiori anche alle 75 tonnellate. Per Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, l'associazione spedizionieri, corrieri e trasportatori di Genova, è un duro colpo all'impiantistica italiana, che da Genova imbarcava pezzi colossali per un valore di 5 miliardi di euro l'anno. Il mese di novembre sarà decisivo per interpretare il futuro. È nei giorni scorsi che sono partiti gli ordini di Natale, vero banco di prova per tutto il sistema logistico. Un carico impiega 26 giorni ad arrivare via mare dalla Cina. Per non farlo dirottare su altri porti ci vogliono operatori coraggiosi che garantiscano al cliente i tempi di consegna. La puntualità sarà strategica. Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, azzarda queste previsioni: «Perderemo ancora il 10% a novembre, ma a dicembre e gennaio mi aspetto un po' di ripresa».

In uno "scagno", un ufficietto tipicamente genovese che profuma di legno e vecchie carte a Sestri Ponente, oltre le colonne d'Ercole del Morandi, Enrico Montolivo fa i conti con una calcolatrice da ragunatt: il centro commerciale di famiglia, Giglio Bagnara, quattromila metri quadrati di spazi storici dove alloggiò Papa Pio VII e dove Ugo Foscolo scrisse l'Ode a Luigia Pallavicini caduta da cavallo, ha perso il 43% a settembre, il 14% a ottobre e il 15% a novembre.

Trecentoventimila euro bruciati in tre mesi perché i clienti vengono per il 63% da fuori, e in particolare per il 15% dal Centro e dal Levante, ossia dall'altra parte del Morandi. «Sestri è il motore commerciale, industriale, tecnologico della città: come si può resistere senza ponte?». Però Montolivo, "ottimista incazzato" come si definiscono i sestresi, crede che con gli interventi in corso sulla viabilità si potrà ripartire. E ha ragione. Purché si faccia presto. L'unica

strada riaperta finora all'ombra del ponte crollato, via 30 giugno, è una lotteria continua con i semafori rossi che scattano appena i sensori sui monconi del Morandi segnalano un movimento sospetto. Nessuno sa dirti quanto può durare il blocco, perciò resti in coda o torni indietro a prendere l'autostrada.

Giovanni, 15 anni, che gioca a pallavolo in serie C, impiega almeno un'ora e un quarto per andare ad allenarsi in una palestra in via Borzoli, a nord del ponte, prendendo un bus, la metropolitana e il treno.

L'ultimo treno per tornare è alle 21.44. Perché? Divieti assurdi affliggono il cittadino: da Nord puoi andare in auto verso l'area dei centri commerciali di Campi, ma non a piedi, «perché non c'è sicurezza».

La viabilità cambia ogni giorno. In centro l'Acquario si è ripreso rispetto al tonfo di agosto, ma denuncia danni per 1,5-2 milioni di euro come diminuzione dei ricavi. «I clienti ci chiedono ancora se Genova è raggiungibile», dice il patron Beppe Costa. La risposta è sì, naturalmente. Magari qualche informazione in più non guasterebbe.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il moncone

A sinistra, il moncone est del Ponte Morandi a Genova. Sopra, il porto della città

TRAGITTO ALLUNGATO

159 km

Le merci da Francia e Spagna dirette a Firenze e Roma sono costrette a risalire verso Tortona

MAGGIORE SPESA PER I TIR

70 euro

Per aggirare il Morandi, i camion spendono 70 euro in più di gasolio. Più altri 50 per ogni ora di coda

TRAFFICI PORTUALI A OTTOBRE

-8%

Secondo Federagenti si perderà ancora il 10% a novembre, ma a dicembre e gennaio sarà ripresa

FATTURATO BRUCIATO

-320mila

Il fatturato perso in tre mesi dallo storico centro commerciale Giglio Bagnara a Sestri Ponente