



Osservatorio Statistico dei **Consulenti del Lavoro**



GLI EFFETTI DEL CROLLO DEL PONTE MORANDI SU ECONOMIA, OCCUPAZIONE E INTEGRAZIONE SOCIALE



Consulenti del Lavoro
▼ Consiglio Nazionale
dell'Ordine

Fondazione Studi
Consulenti del Lavoro
Consiglio Nazionale dell'Ordine



FOCUS LAVORO | febbraio 2019

GLI EFFETTI DEL CROLLO DEL PONTE MORANDI SU ECONOMIA, OCCUPAZIONE E INTEGRAZIONE SOCIALE

PREMESSA

Il presente studio fa una ricognizione delle principali indagini pubblicate in questi mesi sugli effetti del crollo del Ponte Morandi sull'economia e analizza i microdati messi a disposizione dell'Osservatorio Statistico dei Consulenti del Lavoro da parte dell'agenzia regionale "Liguria Digitale" in vista dell'evento "Verso il Festival del Lavoro" che il Consiglio Nazionale dell'Ordine dei Consulenti del Lavoro e la Fondazione Studi hanno organizzato a Genova nei giorni 26 e 27 febbraio 2019 per anticipare alcuni dei temi che saranno affrontati nella 10^a edizione del "Festival del Lavoro".

I dati originali forniti permettono di studiare l'andamento delle attivazioni con sede di lavoro nel Comune di Genova in relazione al luogo di domicilio dei lavoratori interessati. L'analisi permette di valutare la capacità attrattiva di un'area produttiva rispetto alla forza lavoro, e, nello specifico caso, quanto la mancanza di infrastrutture di collegamento incida sull'accesso da parte delle aziende all'offerta di lavoro.

Analizzare a distanza di 6 mesi gli effetti di un evento eccezionale come il crollo del Ponte Morandi induce una riflessione di più ampio respiro sul ruolo cruciale degli investimenti in potenziamento e manutenzione delle infrastrutture logistiche del nostro Paese. Quantificare i danni prodotti dal crollo del Ponte Morandi mette in luce non solo la funzione che le infrastrutture hanno nel permettere alle merci di raggiungere i consumatori (o le materie prime di raggiungere le fabbriche), ma anche quella essenziale che rivestono nello sviluppo di un territorio, nella capacità di collegare le persone con il lavoro, nel tenere unite comunità altrimenti separate e permettere alle città di riconoscersi come unità indivisibili.

Il Consiglio Nazionale dell'Ordine e la Fondazione Studi Consulenti del Lavoro ringraziano della disponibilità la Regione Liguria per aver permesso di realizzare questo studio e stimolare le riflessioni fra tutti gli operatori interessati che saranno presenti all'evento "Verso il Festival del Lavoro".

LE INFRASTRUTTURE COME PREREQUISITO PER LO SVILUPPO

Genova è una città metropolitana *sui generis*. Stretta com'è fra gli Appennini e il mare, ha da sempre combattuto con le asperità morfologiche del territorio per connettere le comunità fra di loro e la città con il resto del Paese.

Sono complessivamente 34 i torrenti che scorrono nell'area di Genova, per una lunghezza totale di 250 km. Quasi tutti i corsi d'acqua che attraversano il territorio comunale hanno origine sul versante meridionale dell'Appennino Ligure e, dopo un breve percorso in direzione Nord-Sud, sfociano nel Mar Ligure. I più importanti per lunghezza sono lo Stura (31 km) il Bisagno (25 km) e il Polcevera (19 km). Il territorio comunale è attraversato inoltre da una rete di 2 mila canali e rivi interrati che spesso non riescono a raccogliere le acque piovane in caso di nubifragi. Di questi, 88 superano il chilometro in lunghezza e 28 sono in gran parte interrati. I torrenti che dividono le aree urbane del capoluogo ligure, negli ultimi anni, hanno “presentato il conto” in termini di reazione al loro contenimento. Le cronache hanno portato all'attenzione pubblica la situazione critica di una città che, nel tentativo di urbanizzazione e unificazione dei quartieri, ha dovuto costringere i torrenti in percorsi sempre più stretti, edificare ponti e tunnel per rendere accessibili ai cittadini le varie aree urbane altrimenti separate fra di loro. Così come, per rispondere alle esigenze dei cittadini di pari passo con lo sviluppo economico dell'area portuale, le arterie autostradali nazionali sono state inglobate nella mappa stradale urbana per facilitare gli spostamenti.

Come riporta uno studio della Presidenza del Consiglio della Città Metropolitana di Genova, “*gli spostamenti che si registrano all'interno del Comune di Genova (residenti nel capoluogo che lavorano nello stesso) rappresentano il 95 per cento del flusso originato dai residenti del Comune medesimo, il flusso residuo (5 per cento dei lavoratori residenti) è rappresentato soprattutto da coloro che si muovono verso i Comuni immediatamente confinanti. Ne emerge uno scenario in cui la città capoluogo mostra di avere uno scarso scambio con il resto del territorio. Per interpretare questi risultati si deve tener presente la particolare conformazione del territorio, la cui forma, distesa lungo la linea della costa, determina una certa 'scarsità' di destinazioni possibili. L'entroterra della Provincia di Genova, inoltre, è caratterizzato da un'orografia accidentata che non favorisce l'insediamento di grossi centri abitativi e/o produttivi da cui deriva la già citata scarsità di flussi pendolari*”¹.

IL CROLLO DEL PONTE MORANDI

Il Ponte Morandi, inaugurato il 4 settembre 1967, è crollato il 14 agosto 2018. Si trattava non solo di un'infrastruttura autostradale strategica per il collegamento viabilistico fra il Nord Italia e il Sud della Francia, ma anche del principale asse stradale fra il Centro-Levante di Genova, il porto container di Voltri-Pra', l'aeroporto Cristoforo Colombo e le aree industriali della zona genovese. Il bilancio sociale conta 43 morti, 9 feriti e 533 sfollati. Da nostre elaborazioni sui microdati delle denunce di infortuni Inail, 15 dei 43 morti erano lavoratori. La maggior parte (13) stavano lavorando mentre i restanti (2) erano sul tragitto casa-lavoro.

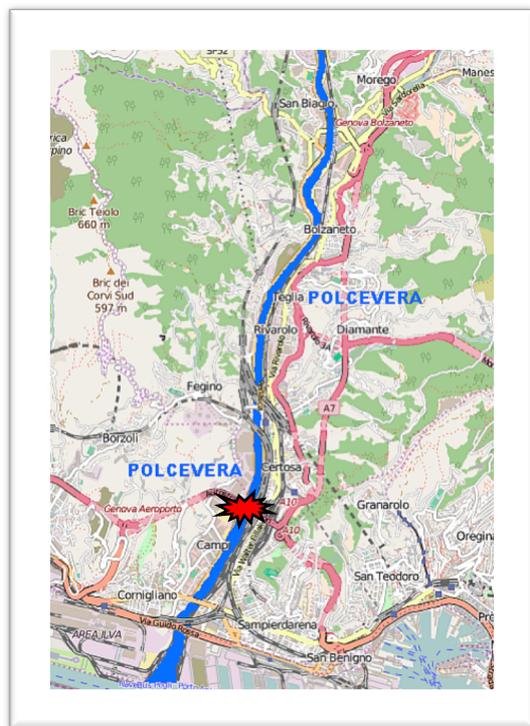
L'attraversamento della Liguria interessa 11 milioni di camion all'anno e il viadotto complessivamente contava 20 mila passaggi giornalieri. Secondo un'indagine di ottobre, realizzata da Confrtrasporto-Confcommercio in collaborazione con Isfort, a due mesi dal crollo del Ponte Morandi a Genova il danno economico per le imprese dell'autotrasporto in transito per il nodo di Genova ha superato i 116 milioni di euro, circa 2 milioni al giorno. L'inutilizzabilità del collegamento comporta un allungamento di 120 km per l'attraversamento di Genova da Levante a Ponente e di 70 km in senso inverso. Il crollo comporta un'ora in più dei tempi medi di percorrenza causata dalla congestione del traffico. Questo genera un aumento di costi per circa 4mila camion che entrano ed escono ogni giorno dal porto di Genova pari a 265.200 euro, mentre per i 31.500 veicoli pesanti che attraversano la città il costo aggiuntivo è di 2 milioni di euro giornalieri.

La val Polcevera inoltre è la zona a più alta concentrazione di insediamenti industriali di tutta l'area genovese.

¹ Cfr.: Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie, *I dossier delle Città Metropolitane. Città metropolitana di Genova*, DARA, Roma 2017

CARTOGRAMMA 1: Confronto fra mappa stradale e insediamenti industriali e residenziali a Genova

Bassa Val Polcevera e viabilità principale



Aree residenziali (in rosso) e industriali (in viola) di Genova



A seguito del crollo del Ponte Morandi, la viabilità urbana ha dunque fortemente risentito di disagi e congestionamenti. La situazione è tornata alla normalità il 7 dicembre con l'apertura della rampa di collegamento all'uscita Genova Aeroporto che si allaccia alla strada "Guido Rossa". L'opera, nota come "Lotto 10", ha subito una forte accelerazione a seguito del crollo del Ponte Morandi, sebbene fino a marzo 2019 si viaggerà su una sola corsia per senso di marcia. Per realizzare in anticipo l'opera, i costi sono aumentati di 2 milioni sui 15 preventivati inizialmente.

LE DENUNCE DEI DANNI DA PARTE DELLA AZIENDE A SEGUITO DEL CROLLO

A dicembre 2017 è stato presentato lo studio sugli *"Effetti economici indotti dal crollo del viadotto Morandi - stime preliminari"*, realizzato da Confindustria Genova insieme a Camera di Commercio e Università di Genova². È il primo studio che individua il valore economico dei danni subiti dalle aziende che hanno presentato il documento di "Segnalazione danni alle attività economica" (modello AE) in relazione all'evento emergenziale del 14/08/2018. La presentazione del modello AE (entro l'8 ottobre), ha rappresentato il passaggio necessario, ma non sufficiente, per concorrere ai successivi bandi di risarcimento. Chi non ha compilato e consegnato i moduli entro i termini dati, infatti, sarà automaticamente escluso da qualsiasi forma di rimborso.

Si tratta dunque, dell'unica fonte certa che permette di stimare i danni che le imprese hanno subito a seguito del crollo del Ponte Morandi. La segnalazione dei danni può riguardare sia i beni immobili (quali i fabbricati, i macchinari, le attrezzature, i veicoli, gli arredi, i prodotti finiti, i semilavorati, le materie prime e le scorte), sia i danni direttamente o indirettamente correlati all'interruzione dell'attività (mancato guadagno, oneri aggiuntivi per personale e gestione aziendale).

Le aziende che hanno presentato il modello AE sono state 2.058, per un valore complessivo di danni denunciati pari 422 milioni di euro, l'85,1% dei quali sono relativi a danni indiretti (Tavola 1).

² Cfr.: Confindustria Genova, Camera di Commercio, Università di Genova *"Effetti economici indotti dal crollo del viadotto Morandi Genova, stime preliminari"*, 4 dicembre 2018

TAVOLA 1: Danni diretti e indiretti segnalati dalle 2.058 imprese che hanno presentato il modello AE a seguito del crollo del Ponte Morandi (valori assoluti e percentuali)

Tipologia di danno	v.a.	v.%
DANNI DIRETTI:	62.984.499	14,9
di cui a beni immobili	54.332.185	12,9
a macchinari	4.875.123	1,2
a scorte	1.909.143	0,5
importo spese tecniche	1.868.048	0,4
DANNI INDIRETTI	359.120.209	85,1
di cui correlati all'interruzione dell'attività	36.752.373	8,7
non correlati all'interruzione dell'attività	322.367.837	76,4
TOTALE	422.104.708	100,0

Fonte: Camera di Commercio di Genova

Il settore maggiormente colpito è il commercio, con 121 milioni di danni (28,7% del totale) seguito dall'Industria (118 milioni) e dai Trasporti (95 milioni). Questi tre settori rappresentano il 79,1% del totale (Tavola 2).

TAVOLA 2: Danni segnalati dalle 2.058 imprese che hanno presentato il modello AE a seguito del crollo del Ponte Morandi per settore economico (valori assoluti e percentuali)

Settore	v.a. in euro	v.%
Commercio	121.104.653	28,7
Industria	117.636.816	27,9
Trasporti e spedizioni	95.013.318	22,5
Costruzioni	41.219.636	9,8
Servizi alle imprese	23.509.653	5,6
Turismo	11.673.001	2,8
Altro	11.947.631	2,8
TOTALE	422.104.708	100,0

Fonte: Camera di Commercio di Genova

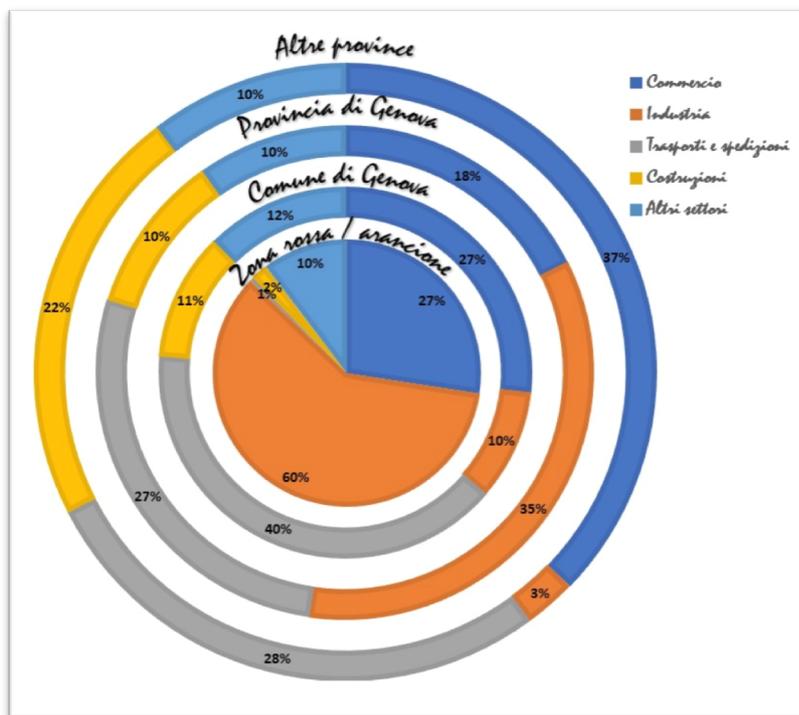
Gli effetti del crollo del Ponte Morandi si sono riverberati ben oltre l'“epicentro” del Polcevera. Se consideriamo la distribuzione territoriale dei danni denunciati dalle aziende, possiamo notare che nella zona rossa/arancione si concentrano il 37,6% dei danni economici (pari a 158 milioni di euro), mentre nel restante territorio comunale si contano il 41% (173 milioni) ai quali si aggiungono il 1,7% degli altri Comuni della Provincia e 79 milioni del resto di Italia (Tavola 3).

TAVOLA 3: Danni segnalati dalle imprese a seguito del crollo del Ponte Morandi per sede dell'azienda (valori assoluti e percentuali)

Zona	v.a. in euro	v.%
Zona rossa / arancione	158.587.750	37,6
Resto Comune di Genova	172.908.659	41,0
Altri Comuni Provincia Genova	11.733.205	2,8
Resto Italia	78.875.094	18,7
TOTALE	422.104.708	100,0

Fonte: Camera di Commercio di Genova

FIGURA 1: Danni diretti e indiretti segnalati dalle imprese a seguito del crollo del Ponte Morandi per area geografica e settore (valori percentuali).

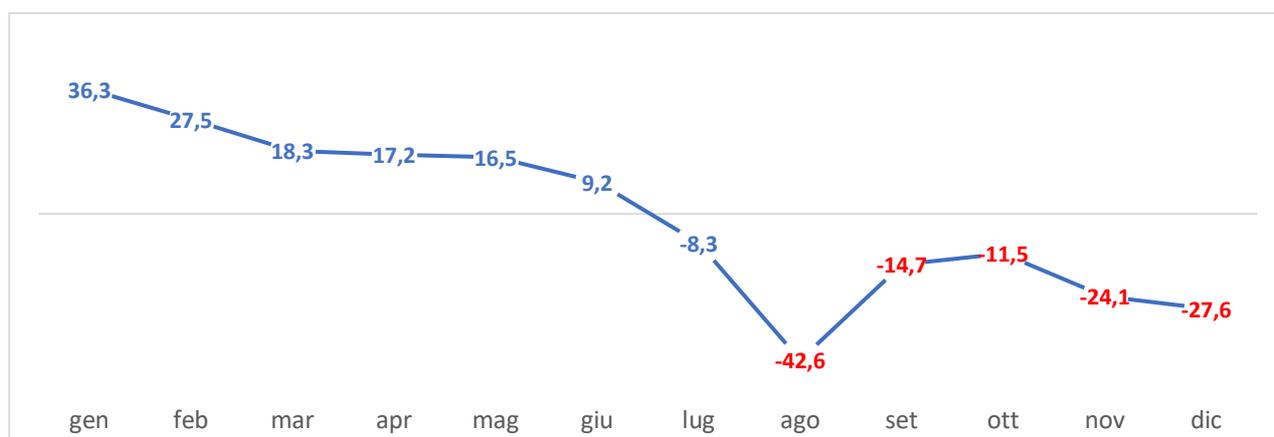


Il 60% dei danni dell'area dell'epicentro hanno interessato le aziende manifatturiere, per un totale di 95 milioni di euro, mentre le attività commerciali hanno denunciato danni per 43 milioni di euro (Figura 1). Nel resto del territorio comunale, il danno economico maggiore è ricaduto sul settore dei trasporti e delle spedizioni (70 mln di euro, pari al 40% del danno comunale) seguito dal settore del commercio. Se osserviamo le aziende extra-provinciali, il commercio risulta il primo settore per volume di danni denunciati (28%), seguito dal settore dei trasporti (28%) e delle costruzioni (22%).

Fonte: Camera di Commercio di Genova

GLI EFFETTI SULL'OCCUPAZIONE: - 22,5% DI ATTIVAZIONI DA AGOSTO A DICEMBRE

L'analisi delle attivazioni di rapporti di lavoro permette di studiare la dinamica della domanda a livello locale con un dettaglio informativo molto elevato. In provincia di Genova, i datori di lavoro nel 2018 hanno effettuato 94.974 assunzioni, 1.902 in meno (-2%) rispetto al 2017. Sebbene nei primi due trimestri del 2018 si registri un forte aumento delle assunzioni, indice di una significativa ripresa della domanda di lavoro, questa tendenza si interrompe nel terzo trimestre portando alla variazione negativa annuale. In particolare, nei primi 6 mesi dell'anno si registra un aumento di attivazioni pari a 8.839 unità, mentre nella seconda metà dell'anno si registra un calo di 10.741 attivazioni. La maggiore flessione si registra nel mese di agosto (-42,6% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente) e la dinamica negativa continua fino a dicembre (Figura 2). Il crollo del Ponte ha comportato una brusca contrazione della domanda di lavoro pari al 18,9% (-7.172 attivazioni rispetto allo stesso periodo del 2017), se si tiene conto dei soli mesi che vanno da settembre a dicembre, e del 22,5% (-10.066 attivazioni) se si considera il mese di agosto (Tavola 4).

FIGURA 2 - Variazione tendenziale delle assunzioni effettuate dalle aziende con sede di lavoro nel Comune di Genova (anno 2018)

Fonte: elaborazione Osservatorio Statistico Consulenti del Lavoro su comunicazioni obbligatorie nodo Liguria.

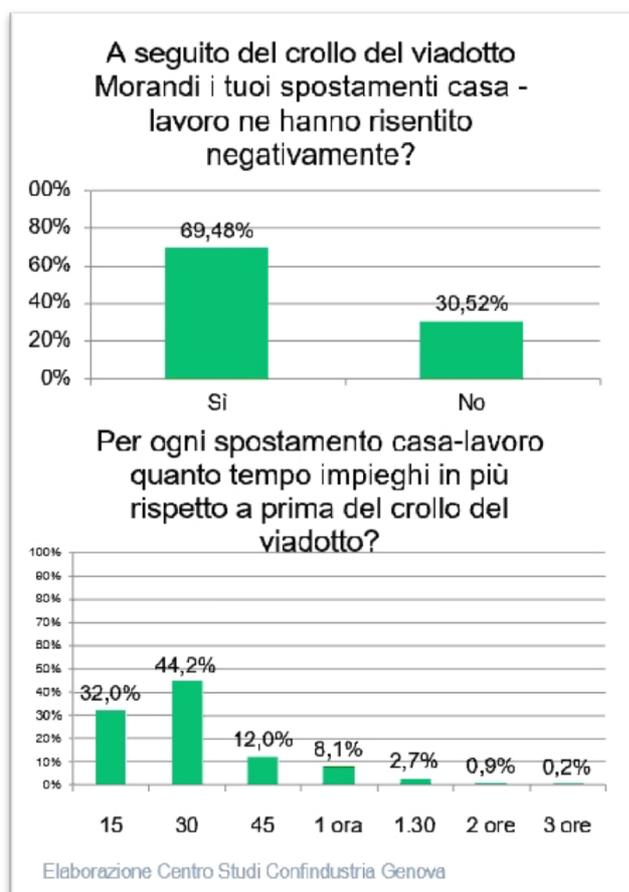
TAVOLA 4: Assunzioni con sede di lavoro nel Comune di Genova per trimestre nel 2018 (valori assoluti, variazioni assolute e percentuali)

periodo	Anno 2017	Anno 2018	v.a.	v.%
I trimestre	19.959	25.380	5.421	27,2
II trimestre	24.001	27.419	3.418	14,2
III trimestre	25.955	20.761	-5.194	-20,0
IV trimestre	26.961	21.414	-5.547	-20,6
Totale	96.876	94.974	-1.902	-2,0
Agosto - Dicembre	44.822	34.756	-10.066	-22,5
Settembre - Dicembre	38.027	30.855	-7.172	-18,9

Fonte: elaborazione Osservatorio Statistico Consulenti del Lavoro su comunicazioni obbligatorie nodo Liguria.

L'EFFETTO DELLA MANCANZA DI INFRASTRUTTURE DI COLLEGAMENTO FRA CASA E LAVORO

Nel contesto della citata analisi sugli “*Effetti economici indotti dal crollo del viadotto Morandi - stime preliminari*”, Confindustria Genova ha svolto un’indagine online coinvolgendo le imprese ad essa associate, alla quale hanno risposto 1.561 lavoratori genovesi.



Fonte: Camera di Commercio di Genova

Oltre due intervistati su tre (69,5%) hanno subito disagio nello spostamento fra casa e lavoro per via del crollo del Viadotto Morandi.

Il 69,5% del campione ha indicato di riscontrare l'allungamento dei tempi di spostamento casa - lavoro. Di questi il 44% lamenta un aumento del tragitto casa-lavoro di circa 30 minuti, il 32% di circa 15 minuti e il restante 24 % di 45 minuti e più.

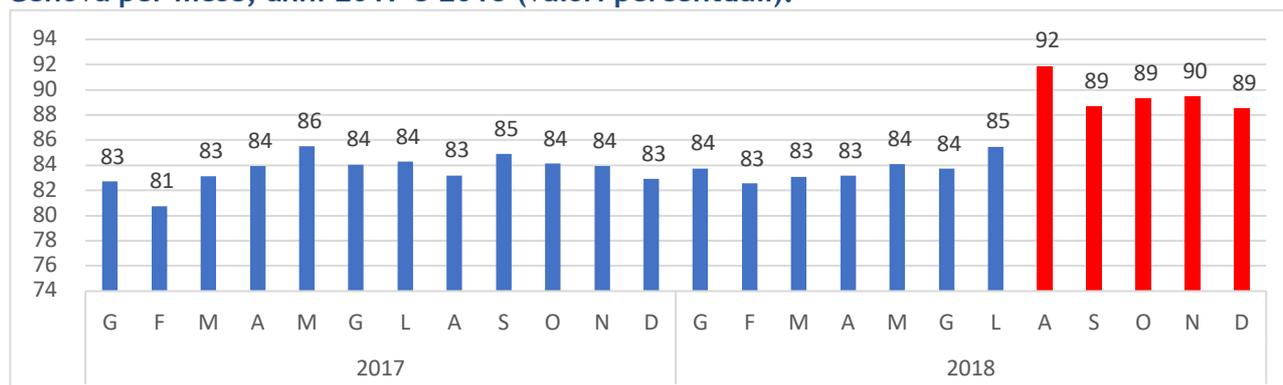
La valutazione, sebbene preliminare, riportata nello studio è la seguente: *“In media ponderata il tempo impiegato in più per ciascun spostamento casa-lavoro da questa parte di dipendenti intervistati si attesta a 32 minuti, ovvero, complessivamente 64 minuti aggiuntivi giornalieri a persona. Si possono quindi stimare in 6,4 mln le ore aggiuntive annue utilizzate per gli spostamenti da parte dell'insieme dei lavoratori delle aziende industriali genovesi, stante un numero di dipendenti nel settore pari a 29.140 unità e un numero di giornate lavorative annue di 220. È da sottolineare che tale dato non comprende i lavoratori dipendenti di aziende commerciali, di servizi e i dipendenti pubblici”³.*

Come abbiamo sottolineato, la città metropolitana di Genova, per via della sua conformazione geografica, è difficilmente accessibile e questo comporta un rapporto fra spostamenti casa-lavoro e occupati residenti, ovvero un tasso di auto contenimento, molto elevato (pari al 90%). Questo è vero anche se osserviamo i trasferimenti casa-lavoro del solo Comune di Genova.

Come mostra la Figura 4, la coincidenza fra il Comune luogo di lavoro e il Comune di domicilio del lavoratore mostra un valore medio pari all'84% in tutto il periodo che va da gennaio 2017 a luglio 2018, quindi solo il 16% dei lavoratori assunti presso sedi di lavoro della città di Genova provengono da altri Comuni. Con il crollo del Ponte, la difficoltà di raggiungere il capoluogo ligure ha comportato una forte impennata del tasso di auto contenimento, che ha fatto registrare record storici superiori di almeno 5% punti percentuali a partire dal mese di agosto 2018 (92%).

³ Op. cit. pagina 21

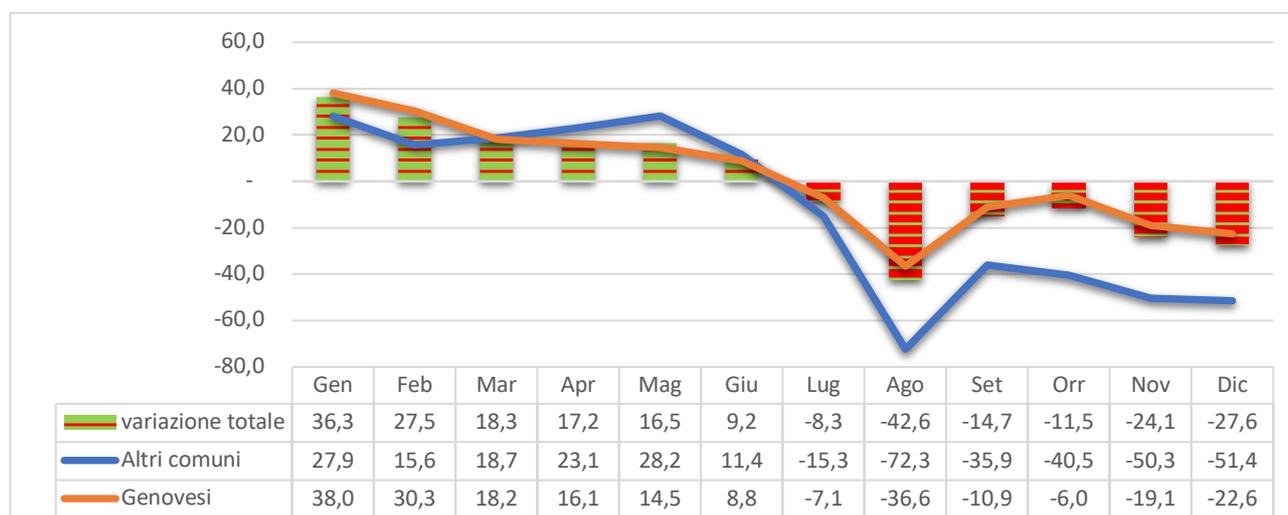
FIGURA 4: Tasso di auto contenimento delle attivazioni con sede di lavoro nel Comune di Genova per mese, anni 2017 e 2018 (valori percentuali).



Fonte: elaborazione Osservatorio Statistico Consulenti del Lavoro su comunicazioni obbligatorie nodo Liguria.

Una spiegazione del brusco calo delle attivazioni nel periodo immediatamente successivo al crollo è dovuta, quindi, alla mancanza di infrastrutture utili a collegare il lavoratore extra-comunale al luogo di lavoro. La Figura 5 mostra il dettaglio della variazione tendenziale delle attivazioni nel 2018 distinguendo i lavoratori domiciliati a Genova dai pendolari che provengono da altri Comuni. Si nota che ad agosto la contrazione del 42,6% è determinata dalla componente pendolare (-72,3%) che fa segnare, anche nei mesi successivi, variazioni negative in media del 44%. In termini assoluti, se prendiamo in considerazione il calo di 10.066 attivazione del periodo agosto - dicembre, il 37% è dovuto alla impossibilità dei lavoratori extra-comunali di accedere a nuovi posti di lavoro e il restante 63% (-4.496) alle difficoltà degli stessi abitanti del capoluogo ligure.

FIGURA 5: Variazione tendenziale mensile delle assunzioni delle aziende con sede operativa nel Comune di Genova distinte per Comune di domicilio del lavoratore (anno 2018).



Fonte: elaborazione Osservatorio Statistico Consulenti del Lavoro su comunicazioni obbligatorie nodo Liguria.

TAVOLA 5: Variazione assoluta e tendenziale rispetto al 2017 delle assunzioni delle aziende con sede operativa nel Comune di Genova distinte per Provincia di domicilio del lavoratore (anno 2018)

mese	variazione totale		Genovesi		Altri comuni	
	v.a.	varia. %	v.a.	var. %	v.a.	Var. %
Gennaio	2.486	36,3	2.155	38,0	331	27,9
Febbraio	1.603	27,5	1.428	30,3	175	15,6
Marzo	1.332	18,3	1.103	18,2	229	18,7
Aprile	1371	17,2	1077	16,1	294	23,1
Maggio	1.284	16,5	967	14,5	317	28,2
Giugno	763	9,2	612	8,8	151	11,4
Luglio	-675	-8,3	-481	-7,1	-194	-15,3
Agosto	-2.894	-42,6	-2.068	-36,6	-826	-72,3
Settembre	-1.625	-14,7	-1024	-10,9	-601	-35,9
Ottobre	-1.137	-11,5	-501	-6,0	-636	-40,5
Novembre	-2.034	-24,1	-1.352	-19,1	-682	-50,3
Dicembre	-2.376	-27,6	-1.619	-22,6	-757	-51,4
Totale	-1.902	-2,0	297	0,4	-2199	-14,0
Agosto - Dicembre	-10.066	-22,5	-6.564	-17,5	-3.502	-57,7
Settembre - Dicembre	-7.172	-18,9	-4.496	-14,1	-2.676	-44,1

Fonte: elaborazione Osservatorio Statistico Consulenti del Lavoro su comunicazioni obbligatorie nodo Liguria.