

I Congresso Provinciale Art. 1

Ordine del Giorno "Porti, tutelare il bene comune"

La drammatica fase pandemica ha messo il mondo di fronte ai limiti e debolezze degli esseri umani e tuttavia, con diversi accenti e diverse scelte politiche di intervento, ha anche acceso un faro sull'importanza della solidarietà.

L'Italia ha risposto in maniera sostanzialmente positiva, ha applicato forse la più seria politica sanitaria contro il Covid ed ha trovato nell'Europa, non senza diffidenze iniziali, un alleato pronto a mettere in campo iniziative di supporto e sussistenza, così da consentirci una fiera resilienza e, al contempo, l'occasione di ripartire sul piano economico.

Un'occasione che ha la "palla al piede" del "gap" infrastrutturale: come sistema paese siamo da anni in grande ritardo nella digitalizzazione ed infrastrutturazione.

È indubbio che con l'elenco delle opere contenute nel PNRR (già quasi tutte presenti nel D.I. Italia Veloce) si definisca il quadro strategico del Paese che verrà.

Dalla coerenza normativa ed effettiva realizzazione di tali opere dipende, quindi, il futuro di milioni di persone, lavoratori e imprese su un orizzonte temporale non inferiore a 20 anni.

Il ritorno agli investimenti pubblici sugli asset fondamentali nazionali è una buona notizia e un'occasione imperdibile per adeguare il Paese alle non semplici sfide future.

Ma occorre dotare il nostro sistema di adeguati strumenti di protezione legislative per evitare che si ripetano situazioni di gestione di denaro pubblico, volta a favorire esclusivamente interessi privati senza possibilità di rivalsa o, peggio, interessi mafiosi.

L'odioso fenomeno di utilizzo delle pubbliche risorse per investimenti senza futuro di sviluppo ha colpito in Italia, attraverso le società multinazionali, nel periodo di avvio della pesante deindustrializzazione ed oggi sta sviluppandosi anche nel campo marittimo.

Il sistema oligopolistico, imposto dalle compagnie armatoriali, sta esondando dagli argini del trasporto marittimo, condizionando mercati, finanza e governi nel Continente e oltre. E' non più rimandabile l'avvio di procedure da parte dell'ONU OCSE sulle minacce alla leale concorrenza.

In questo contesto le infrastrutture portuali - in quanto proprietà demaniali - sono pesantemente aggredite e sottoposte ai ricatti del mercato dei traffici.

Il rischio è lo stravolgimento del rapporto tra investimenti pubblici e redditività per l'erario, per l'occupazione e il sistema delle imprese.

Consentire in Italia, senza contrappesi, a pochi operatori di fare sistema, utilizzando risorse pubbliche, può portare ad una deriva sociale e politica pericolosa, senza produrre vantaggi in termini di competitività.

Per contrastare tale rischio, occorre contrapporre e rafforzare l'impianto legislativo che determina le regole di fruizione del sistema trasportistico in genere e marittimo/portuale nello specifico. Infatti, come in ogni paese all'avanguardia, il sistema logistico/portuale e' da considerare un asset strategico.

I "guardiani" del bene pubblico che hanno questo compito sono: la Politica, il Parlamento e il Governo e il nostro partito ha il dovere di farsi forza garante ovunque, anche con la sollecitazione e sinergia con i corpi intermedi, le forze sindacali e le associazioni.

Livorno, 2 aprile 2022