

Egregio Onorevole Di Maio,

la politica è un'arte che richiede la capacità di relazione e di ascolto, la predisposizione al bene comune e la capacità di sintesi. Elementi che, con estrema amarezza, non trovano riscontro nelle affermazioni che leggiamo nella Sua intervista al Secolo XIX, che non è solo il quotidiano della Liguria ma, per la sua competenza, uno degli organi di informazione più autorevole a livello nazionale sui temi della portualità, dei trasporti e della logistica.

I luoghi comuni che stanno alla base delle Sue affermazioni sono inaccettabili da parte di chi si propone di guidare il nostro Paese per i prossimi anni. Come rappresentanti delle aziende genovesi che operano direttamente o indirettamente per i servizi alla merce in import e in export, in arrivo o in partenza dal porto di Genova, dedichiamo molte energie per comunicare i punti di efficienza del nostro scalo, per promuoverlo come porta non solo del Nord Italia, ma anche dell'Europa centrale.

Non è solo il nostro interesse, quello che portiamo avanti, ma quello dell'intero sistema logistico italiano. In questo senso la distanza siderale della politica e – addirittura – il suo continuo contrastare le nostre attività, ci svilisce.

Affermare che i container stanno fermi dodici giorni nel porto non è più vero da anni e rischia soltanto di confondere, ancora una volta, sia i clienti che già serviamo sia quelli che cerchiamo di attirare. La media di giacenza di un container in porto oggi è compresa tra sei e otto giorni, un tempo reso possibile da anni di lavoro sulla smaterializzazione dei documenti cartacei, sulla sburocratizzazione delle procedure, sulla digitalizzazione. Conquiste di tutto il sistema porto, con il supporto costante dell'Autorità di sistema portuale, della Capitaneria di Porto e dell'Agenzia delle Dogane, a dimostrazione che una leale e positiva collaborazione pubblico-privato è vincente.

Per quanto riguarda le infrastrutture materiali, non è un mistero che il mercato di riferimento del porto di Genova sia il Nord Ovest italiano, compresa una parte di Veneto, dove si trova la più alta concentrazione di industrie e piccole medie imprese del nostro Paese. Una zona che oggi viene già contesa dai porti del Nord Europa, dopo l'apertura del tunnel del San Gottardo.

La Gronda e il Terzo Valico non sono opere utili alla Liguria, ma sono interventi indispensabili a tutto il settore produttivo italiano e lo dimostrano i recenti interventi dei governatori di Lombardia e Piemonte, di concerto con il ministero delle Infrastrutture, a sostegno di una struttura ferroviaria e stradale più efficiente.

Si tratta, inoltre, di interventi complementari: il primo si pone come obiettivo quello di essere più vicino a mercati quali quello elvetico e al Baden Wurttemberg, raddoppiando i volumi di traffico attuali; il secondo consente di raggiungere il tessuto economico compreso in un raggio di 150/200 chilometri, che viene già oggi servito per l'85% da camion, garantendo una minore commistione con il traffico cittadino, una maggiore vivibilità sul territorio, meno inquinamento e maggiore sicurezza.

Il terzo valico, collegato alla linea ferroviaria che porta alla Svizzera, consentirà la realizzazione di treni lunghi 750 metri, che oggi non sono possibili a causa di una pendenza elevata e di una serie di limiti strutturali quali gallerie più basse per le dimensioni attuali dei container. Dire oggi no a questa opera, inoltre, significherebbe vanificare ingentissimi investimenti e lavoro di anni su un'infrastruttura ormai in stato di avanzamento, giunta al quarto lotto su sei.

Sulle attività terminalistiche siamo certi che l'Autorità di sistema portuale potrà fornire tutti i dati relativi alle concessioni in essere e a riguardo vorremmo evidenziare che un terminal portuale produttivo genera maggiori tasse portuali, maggiori entrate fiscali per lo Stato e nuova occupazione.

Infine, una considerazione anche sui depositi per i container vuoti, la cui logistica viene spesso sottovalutata dai non addetti al settore, pur essendo propedeutica ai traffici: l'Italia è un paese esportatore e, come tale, è evidente che una struttura portuale al servizio delle imprese debba essere dotata di aree dove stoccare i container che quotidianamente vengono riempiti con la merce che deve essere esportata, per poi rientrare con i carichi in import.

Per avere un'idea del valore porto nel suo complesso, secondo uno studio di Nomisma, il porto di Genova oggi, oltre a generare oltre 9,5 miliardi di euro di valore aggiunto per l'Italia, crea 122 mila posti di lavoro, di cui circa 50 mila tra Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna e Veneto, proprio per la funzione svolta di importante hub logistico.

Il prossimo Governo italiano dovrebbe proporsi quale obiettivo quello di rendere possibile un ulteriore miglioramento produttivo dei nostri porti. Solo così facendo il sistema portuale italiano, senza esclusioni, potrebbe ambire a contendere al Nord Europa una parte di quei 10 milioni di contenitori del cosiddetto Mercato Contenibile, che potrebbero significare per l'Italia oltre 250 mila posti di lavoro in più tra occupati diretti e indiretti, e un aumento sensibile della fiscalità interna.

Genova, 19 febbraio 2018