

INTERVISTA A NEREO MARCUCCI (CONFETRA)

# «Tirreno asse debole, senza infrastrutture servono incentivi»

## Bene invece il porto di Trieste proiettato a diventare l'ingresso per l'Europa di Nord-Est

ALBERTO GHIARA

**GENOVA.** Il governo italiano ha deciso di puntare sulla concentrazione dei traffici e della governance per rilanciare il settore logistico e dei trasporti. La nascita di Mercitalia riporta in capo all'ex-operatore statale Fsi la gestione delle merci su treno, mentre la riforma della governance portuale ha ridotto il numero delle Authority. Nella sua recente visita in Cina il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio, ha proposto agli operatori asiatici che vogliono inviare le loro merci in Europa i due corridoi adriatico e tirrenico che fanno capo ai porti di Trieste e Genova.

«Che per crescere - avverte il presidente di Confetra, Nereo Marcucci - ci sia bisogno soltanto dei due porti "ascellari", come li definì un ministro qualche anno fa, non lo possiamo decidere soltanto le istituzioni, ma anche il mercato». Ma quali sono le reali pro-

spettive del settore su questi due corridoi?

«Mi paiono due casi diversi. Nel partita per crescere che Delrio vuole giocare in Europa, il porto di Trieste è praticamente pronto per l'area dell'ex-impero austro-ungarico e si comincia a pensare anche a collegamenti con la via della seta ferroviaria verso la Cina. Con investimenti non elevati può tornare a essere il porto dell'Europa Nord-orientale. Diverso il discorso sulla Genova-Rotterdam. In questo caso allargherei la definizione del corridoio: Alto Tirreno-Rotterdam, che comprende Livorno, Genova e La Spezia. Questa tratta ha difficoltà che abbiamo discusso nei giorni scorsi con il rappresentante del ministero, Ivano Russo. Per le infrastrutture mi si dice che saremo pronti soltanto fra diversi anni. Spero che il prossimo 5 aprile si chiariscano i tempi di realizzazione di terzo valico e Monte Ceneri. Senza queste opere dai porti del Nord Europa si raggiungerà Milano, ma non Genova».

Per gli operatori logistici è un vantaggio utilizzare i porti italiani rispetto a quelli del Nord Europa?

«Bisogna tenere conto che nel mercato domestico le inefficienze sono sopportabili perché finiscono per generare lavoro. Ma se vogliamo diventare player europei bisogna fare altro. Alcune cose il governo le sta facendo: si sta lavorando a creare un sistema nazionale, a velocizzare le dogane, come ha riconosciuto anche la Banca mondiale, e ad aumentare l'efficienza, grazie a cui nel 2016 si sono movimentati 400 mila container in più nei nostri porti rispetto al 2015. Come mostrano i dati Confetra, il sistema ferroviario cresce, sia con i soggetti pubblici sia con l'ex monopolista pubblico e il settore ro-ro è tra i migliori d'Europa. In questi due anni per la prima volta il settore logistico e dei trasporti italiano cresce in tutte le sue componenti, anche con l'autotrasporto».

E' sufficiente quanto sta fa-

cendo il governo?

«No, non basta. Il gioco non si svolge soltanto al di qua delle Alpi. Le montagne sono ormai attraversate da tunnel utilizzati dalle merci. Governo e ministero stanno cercando di recuperare il gap che finora ci ha impedito di essere un player nel continente. Ma l'obiettivo di recuperare le centinaia di migliaia di container che dalla pianura padana vanno verso i porti del Nord Europa nel 2016 è stato raggiunto soltanto parzialmente».

Che cosa preoccupa di più?

«Da un lato l'asse tirrenico, con Rotterdam ben collegata a Milano, ma non a Genova. Vorremmo che Fsi stabilisca il d-day in cui certifichi la data in cui sarà pronto il sistema di infrastrutture di adduzione al Gattardo, come ad esempio il terminal di Milano smistamento. Nel frattempo servono strumenti finanziari sostitutivi della mancanza di infrastrutture. C'è la volontà del Mit, il convitato di pietra resta il ministero dell'Economia».

*Quello che il governo sta facendo per il settore non basta, servono maggiori sforzi da parte di Roma*

**Nereo Marcucci**  
presidente Confetra



