



LA "VIA DELLA SETA"

Marcucci: la Cina non ha ancora tagliato fuori il nostro porto

Il numero uno di Confetra: «Non tutto è perduto, siamo soltanto agli inizi»
Occhi puntati sugli effetti boomerang delle maxi-alleanze fra armatori

LIVORNO. Nereo Marcucci non ci sta a immaginare che sulla "Via della Seta" tutti i giochi siano già fatti: non crede affatto che Genova e Trieste abbiano fatto cappotto, condannando tutti gli altri scali condannati a un ruolo di secondo, se non di terzo piano. Lo riassume così: «Non siamo ancora al finale di partita, come in molti vorrebbero far credere». Di più: «I porti italiani, nessuno escluso, possono avere delle chance proprio grazie alle numerose biforcazioni della Via della Seta».

Non è tutto: Genova che

Trieste – è la sua argomentazione – «non possono farcela da soli a sostenere tutto il traffico potenziale che ha come destinazione finale l'Eurasia e che è generato dalle diverse piattaforme produttive e logistiche che l'iniziativa di Pechino sta promuovendo in decine di Paesi».

Marcucci, livornese, ex presidente dell'Authority, da anni al Cnel e numero uno nazionale di Confetra, l'organizzazione di categoria che raggruppa 32 mila imprese nel settore logistico, lo ripete anche intervenendo sulla rivista

dell'Authority livornese: eccoci nel "Grande Gioco", ma siamo solo agli inizi.

Il presidente di Confetra

non si stupisce che tutti ora stiano andando a caccia dei soldi cinesi («fanno gola a tutti»). Ma mette in guardia contro il rischio di farsi "colonizzare" da Pechino: «gli occhi sono puntati su 5G e Huwaey», Marcucci invece invita a guardare a cosa accadrà dei nostri terminal portuali e dei territori retroportuali: sul rischio di veder le nostre infrastrutture portuali strategiche "conquistate" dai cinesi, «ben venga dunque l'intenzione del governo di pensare al "golden power"», è sacrosanto – avverte – che lo Stato possa dare l'altolà se certi interventi finiscono per interessare settori strategici.

Ma il manager livornese non si ferma qui. Il caso cinese gli dà il destro per richiamare l'Europa a intervenire sullo «strapotere delle grandi alleanze». A cosa si riferisce? Al fatto che Bruxelles sta puntando i riflettori sugli effetti che rischia di avere la proroga delle deroghe alle euro-regole anti-trust): anche perché – sostiene – «le flotte sono state concentrate in tre super-alleanze che non soltanto avranno un forte impatto sulla selezione dei propri porti ma anche punteranno a estendere il proprio raggio d'azione a terra».

Gli invii di merci dal Meridione verso la Cina è l'esem-

pio che Marcucci cerca come riprova della logica del traffico in duplice direzione: «È l'occasione per far aumentare l'export dei nostri prodotti verso l'Estremo Oriente e ridurre il disavanzo della bilancia commerciale verso Pechino». Torna il vecchio esempio dell'acqua: «Come la merce segue la via più facile, dunque anche la "Via della Seta" potrebbe seguire i percorsi più adeguati alle aspettative dei porti italiani: ma bisognerà realizzare i canali giusti». —

► 22 marzo 2019



L'ingresso in porto di una nave portacontainer da 8mila teu