



La cura del ferro: 7° edizione

I trasporti al tempo del nuovo coronavirus

MILANO
16 OTTOBRE 2020



Speciale

Mercintreno: edizione da evento, al tempo del Covid.
Oltre la resilienza, lo sviluppo.

Dodicesima edizione di Mercintreno: quasi un evento a suo modo "storico", e non solo per le particolarissime condizioni in cui si è svolto, al tempo del Covid e delle inevitabili prescrizioni di prevenzione sanitaria che riunioni di questo tipo oramai impongono.

Questa edizione si è svolta nella sede del CNEL, ma in assenza del pubblico e con una presenza limitata ai soli partecipanti, a loro volta alternatisi al tavolo di riunioni per dar vita alle varie sessioni del convegno.

La particolare atmosfera e la voglia comunque di partecipare ha dato all'evento le caratteristiche di un vero e proprio "summit": Mercintreno da sempre rappresenta uno dei pochissimi (se non l'unico) momento di confronto di tutti i protagonisti del settore, nessuno escluso, e anche in questo caso ha confermato questa sua caratteristica.

I temi del dibattito hanno acquisito inevitabilmente una concretezza del tutto particolare: il momento è difficile e – soprattutto – tutti sono convinti che sia parimenti decisivo, il Covid non crea solo difficoltà e problemi facilmente immaginabili, ma spinge anche a nuove forme di solidarietà e di ricerca di soluzioni. Anche se il paragone è inutile e azzardato, è nei fatti che la pandemia ha avuto l'effetto di una guerra, semplicemente perché non ha risparmiato nessuno, tutti risultiamo coinvolti addirittura a livello globale.

Le cifre: per effetto della pandemia, si stima una caduta della produzione economica del 5% a livello mondiale, dell'8% a livello europeo, del 10% a livello italiano.

Ma ciò che sconcerta ancor più è l'incertezza sul futuro: come ha sottolineato Ennio Cascetta, uno degli analisti più attenti dei fenomeni economici di medio-lungo periodo, nessuno è in grado di fare previsioni credibili

su cosa succederà a partire dal 2021 e ancora più in là, per effetto non solo del Covid sono diventate troppe le variabili che bisognerebbe prendere in considerazione (solo per citarne alcune, la guerra dei dazi USA-Cina o la crisi del petrolio, e via dicendo).

Cascetta è stato anche l'analista più lucido nel fotografare la particolare posizione dell'Italia in questa tempesta globale: nel 2019 (cioè in epoca pre-Covid) il nostro Paese non aveva ancora raggiunto i livelli di PIL del 2007 (cioè, l'anno prima dell'esplosione della gravissima crisi finanziaria del 2008), e comunque faceva registrare livelli di crescita estremamente bassi, anche molto inferiori alla media dei paesi economicamente più avanzati del continente. Nei dieci anni che vanno dal 2009 al 2019 – ha spiegato Cascetta – la crescita del PIL italiano è stato pari complessivamente al + 2,4%, nello stesso periodo la crescita media degli altri paesi europei è stata del 17%, il PIL della Germania è cresciuto del 20%, cioè 20 volte più dell'Italia.

La crisi del Covid, cioè, si è abbattuta su un Paese come l'Italia già in recessione e colpendo proprio quei settori che avevano trainato la crescita pur modesta del nostro PIL, cioè i settori dell'import-export, i quali – ha spiegato ancora Cascetta – avevano letteralmente "trainato" il risultato finale dell'incremento del PIL, crescendo con percentuali dieci, venti, trenta, quaranta volte maggiori di settori come consumi e investimenti che hanno continuato a deprimersi.

Ma – ha continuato ancora Cascetta – il successo dell'import-export significa soprattutto un successo della logistica, che difatti ha fatto registrare crescite di traffico del 15% nel settore marittimo, del 25% nel ferroviario, del 40% nel cargo aereo; l'evento Covid ha sconvolto