

Alla base del Green Deal della Commissione Europea targata Ursula von der Leyen c'è notoriamente la constatazione che circa un quarto delle emissioni di gas serra è dovuto ai trasporti. Da qui l'obiettivo di ridurre del 90% il volume entro il 2050. In questo quadro l'Ue ha messo la ferrovia al centro della mobilità sostenibile, promuovendola come mezzo meno inquinante e capace di aumentare la coesione territoriale e sociale e l'ha scelta come tema dell'anno europeo per sensibilizzare l'opinione pubblica e dare maggiore rilievo al settore.

In Italia, però, la quota modale del treno è al 13%, contro una media europea del 19%. Constatazione che informerà ancora una volta la nuova edizione di Mercintreno, in programma a Roma, al Cnel il prossimo 13 ottobre. Il forum nato nel 2009, interamente dedicato al trasporto ferroviario delle merci, ha sempre seguito l'evolversi della situazione del comparto, promuovendo, per primo, momenti di confronto nazionali sui temi della sostenibilità ambientale ed economica del settore, ma quest'anno, inserito fra gli eventi italiani per l'anno europeo delle ferrovie, avrà un legame ulteriore con la più stretta attualità, come racconta Annita Serio, fondatrice e anima dell'iniziativa dalla sua origine.

“Le Mercintreno nel Pnrr e l'obiettivo 30% nel 2030; Le Mercintreno e l'infrastruttura ferroviaria nel Pnrr; Le Mercintreno e il Trasporto Intermodale; Le Mercintreno nel Pnrr, potenzialità occupazionali e investimenti”. Sono i titoli delle sezioni in cui si suddividerà il forum, come non mai centrale nell'agenda del decisore politico di ogni livello.

Decisamente. Al Forum parteciperanno non a caso circa 40 dei più importanti rappresentanti delle istituzioni e del mondo dei trasporti e con il loro contributo saranno analizzate le soluzioni anche tecnologiche per conseguire gli obiettivi ambientali posti dall'Europa e dal PNRR. I temi proposti confermano la trama narrativa che ha caratterizzato il forum negli anni passati: analizzare e approfondire le dinamiche economiche e il ruolo del trasporto ferroviario merci ai fini di un suo adeguato sviluppo-sostenendo la tesi del trasporto intermodale come scelta obbligata nella quale il ferroviario deve trovare la sua giusta valorizzazione. In questa edizione, guardando agli obiettivi dell'Agenda 30, al nuovo Green Deal e al progetto Connecting Europe Express e al Pnrr, Mercintreno propone diversi argomenti tutti tesi ad analizzare le tante variabili del mercato e le concrete possibilità di sviluppo del settore a partire dalla creazione di sinergie operative in una squadra che può vincere: ferroviario merci, intermodalità, logistica.

Non si parte quindi da zero, ma la strada da percorrere (su rotaia, ça va sans dire) non è breve, corretto?

Esatto. La storia del ferroviario merci fa pensare a un atleta che malgrado l'impegno e il supporto della squadra (intermodalità e logistica) non riesca ad andare a segno e che, in vista del 2030, deve mettere a punto una strategia vincente. I primi provvedimenti della UE per la promozione dello sviluppo del trasporto ferroviario delle merci, come è noto, risalgono agli anni novanta. In Italia la liberalizzazione del mercato nei primi anni duemila e la spinta competitiva proveniente dai paesi europei e non hanno contribuito a stimolare interventi statali a favore del settore e tenuto in piedi l'attenzione sulle criticità del sistema con buoni risultati sull'efficienza del servizio e sull'adeguamento di alcuni standard prestazionali a quelli europei. Ciò nonostante il cammino del settore è stato faticoso con performance che non hanno mai raggiunto gli obiettivi di riequilibrio modale auspicato nei provvedimenti nazionali ed europei adottati nel frattempo.

In quest'ottica la crisi climatica, la pandemia e le risposte incrociate pensate a livello continentale possono rappresentare una cesura e un momento importante di svolta?

Oggi il quadro economico, geopolitico e strutturale è del tutto diverso dai primi anni 2000. La Ue intende raggiungere la neutralità climatica e triplicare entro il 2050 il traffico dei treni ad alta velocità e capacità e l'Italia con gli ingenti investimenti previsti nel PNRR potrebbe entro il 2030 raddoppiare il traffico ferroviario e triplicarlo nel 2050. L'obiettivo del governo, annunciato con il piano nazionale di resilienza e gli altri provvedimenti assunti e programmati per rilanciare ed accelerare gli investimenti è quello di assicurare a 9 milioni di persone (6 nel Mezzogiorno) il servizio dell'alta velocità ferroviaria; la riduzione delle emissioni di CO₂ (3 Mln tonn/anno), degli incidenti stradali (6.000 all'anno) e delle disuguaglianze territoriali nell'accessibilità ferroviaria (-38%). Con queste prospettive il ferroviario potrebbe riprendere respiro e raggiungere il 30% entro il 2030, ma i nodi da affrontare sono ancora tanti, dagli aspetti infrastrutturali a quelli burocratici e regolamentari. Auspichiamo che dal forum, che sarà trasmesso in streaming anche sul canale youtube Mercintreno e sulla sua pagina Facebook, possano come sempre arrivare contributi e suggerimenti per una strategia vincente in grado di rendere la squadra più forte e competitiva.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPPLY CHAIN ITALY