

Cinque mosse per una reale integrazione fra strada-rotaia nel trasporto merci. Si è aperta la seconda edizione di Mercintreno

Aumento della capacità ferroviaria, della competitività, integrazione modale, riduzione dei costi e miglioramento del servizio. Sono queste le cinque priorità necessarie per ridare slancio al trasporto intermodale strada-ferrovia, l'unico in grado di riequilibrare il traffico delle merci in Italia, colmando il ritardo sul fronte ambientale (in linea con gli obiettivi di Kyoto, finora disattesi dall'Italia), ma anche sul piano economico (la congestione sulle strade erode il 2% del Pil) e su quello infortunistico nel quale il trasporto su strada ha un tasso di incidentalità più alto rispetto ai flussi ferroviari.

L'indicazione proviene dalla presentazione (a cura di Annita Serio, direttore di Federmobilità, Francesco Filippi, direttore CTL, Facoltà di Ingegneria, Università La Sapienza di Roma e Antonio Musso - presidente del Consiglio d'Area Didattica, Ingegneria dei Trasporti della stessa Università) della seconda edizione di Mercintreno, organizzata da Federmobilità, l'associazione che riunisce le amministrazioni responsabili del governo della mobilità a livello regionale, provinciale e comunale.

“Con l'appuntamento annuale di “Mercintreno, noi vogliamo coinvolgere i massimi rappresentanti del settore per la verifica delle politiche messe in campo per lo sviluppo del trasporto merci durante l'anno e per valutare, alla luce della drammatica crisi che attraversa il settore, l'esistenza di strumenti diversi e alternativi per affrontare la situazione - afferma l'assessore alla Mobilità della Provincia di Milano, Giovanni De Nicola e vice presidente di Federmobilità -. Tema dell'approfondimento dell'edizione 2010-continua il Vice presidente di Federmobilità- è la necessità del dialogo ferro/strada, nella consapevolezza che le due modalità di trasporto sono destinate, oramai, a integrarsi o comunque a stabilire “relazioni di collaborazione meno episodiche e più incisive” per le note esigenze ambientali”.

La presentazione di Mercintreno mette in evidenza una serie di limiti che a oggi hanno ostacolato il ricorso al trasporto ferroviario delle merci. Sul fronte infrastrutturale, lo studio segnala la diversa lunghezza dei treni, della sagoma limite o del carico per asse. Dal punto di vista amministrativo, un regime tariffario poco bilanciato, uno scarso slancio verso le liberalizzazioni e verso il libero accesso ai terminali oltre al costo di produzione del servizio notevolmente superiore a quello su strada (la cui differenza non è sicuramente colmata dall'incentivo di 2 euro al km del ferrobonus -Il costo di un carico standard di 25 tonnellate su un autoarticolato è infatti di 1,24 euro per km, mentre su un convoglio ferroviario oscilla fra i 2,10 e i 4,20 euro) mentre sul piano logistico-operativo pesano la carenza di marketing, di servizi porta a porta con frequenze insoddisfacenti e tariffe non competitive.

La soluzione – secondo lo studio – è l'abbandono della competizione tra le varie modalità di trasporto a favore di una sempre maggiore integrazione.

“Il terreno naturale per il dialogo strada – ferrovia è il trasporto combinato, cresciuto in Europa a un tasso del 5,5% all'anno negli ultimi dieci anni pre-crisi, superando ampiamente la crescita del 3% del traffico ferroviario e il 2,85% di tutto il traffico terrestre”.

Sul problema infrastrutturale, nel corso del convegno di apertura, è intervenuto anche l'Onorevole Antonio Cancian, membro della Commissione Europea Trasporti, che ha posto l'accento sull'importanza della revisione delle reti TEN-T per lo sviluppo dell'Europa e dell'Italia.

“Una revisione non solo concettuale – ha precisato l’Onorevole Cancian – ma anche finanziaria che consentirà di completare progetti nodi e corridoi con un importante valore aggiunto a livello europeo”.

Mauro Moretti, amministratore delegato di Trenitalia, presente all’iniziativa in riferimento al settore cargo di FS ha detto “Stiamo ristrutturando il settore merci e abbiamo ridotto i costi di 500 milioni su 700, molto ancora c’è da fare soprattutto in tema di riequilibrio delle regole tra noi e i competitors italiani e stranieri, non solo del settore ferroviario, ma anche con le altre modalità di trasporto”.

In tutti gli interventi della tavola rotonda (Giacomo Di Patrizi - presidente Fercargo, Francesco Nerli – presidente Assoporti, Guido Nicolini – presidente AssoFerr, Alessandro Ricci, presidente U.I.R., Marcello Panettoni, presidente Asstra e Franco Nasso – segretario generale FILT CGIL) è emersa poi l’esigenza di una programmazione condivisa e di un piano strategico nazionale che ridia competitività al settore.

A questo proposito il Sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino, nel concludere i lavori della mattinata, ha informato i presenti che il Piano Nazionale della Logistica sarà presentato quanto prima al Governo.

Sul punto è intervenuto anche l’assessore alle Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia, Raffaele Cattaneo che con riferimento alla Lombardia ha detto “In Lombardia si partirà a breve con un tavolo di confronto con gli operatori del settore della logistica e del trasporto ferroviario, per valutare insieme iniziative proposte “dal basso” e non calate dall’alto con approcci dirigistici, che si sono rivelati poco produttivi”.

Ha moderato la tavola rotonda Morena Pivetti giornalista del Sole24ore.

