



**Data:** 04/12/2009

**Testata giornalistica:** Il Sole 24ore Trasporti

## **Il rilancio delle ferrovie. Emissioni più contenute, minor spreco di energia, maggiore efficienza. In tutto il mondo si progettano nuove linee: il treno è più ecologico**

Il settore dei trasporti è responsabile del 23% della produzione di Co<sub>2</sub>. In questo 23% la strada pesa per il 73%, il trasporto marittimo internazionale per il 9%, l'aviazione tra il 5 e il 6% e la ferrovia solo per il 2%. Basta questo per capire come l'idea che il trasporto ferroviario sia sorpassato, vecchio, residuale risulti assolutamente sbagliata. Ancora due considerazioni: a livello di emissioni di anidride carbonica i trasporti sono gli unici per i quali è prevista una crescita in futuro: gli altri settori, a partire dall'industria, hanno in previsione una diminuzione. Infatti, i trasporti dipendono al 95% dai combustibili fossili e da soli consumano più del 60% del petrolio mondiale. È necessario, dunque, scegliere, tra le modalità di trasporto: la ferrovia è la più efficiente perché usa la minor quantità di energia per persona o tonnellata di merce trasportata. E poi è la modalità di gran lunga più sicura, e quella che consuma meno territorio. Una ferrovia a doppio binario occupa meno della metà del terreno necessario a un'autostrada a tre corsie. In sintesi, i costi esterni dovuti al trasporto ferroviario e pagati indistintamente da tutta la collettività sono infinitamente più bassi di quelli generati dalle altre modalità. Sono questi i motivi che stanno spingendo, ovunque nel mondo, a un rilancio delle ferrovie. Non solo nell'alta velocità, ma anche nei trasporti regionali e metropolitani e nel cargo, dove l'intermodalità sta prendendo piede in maniera significativa. L'Unione europea ha avviato da alcuni anni una politica dei trasporti basata su tre concetti chiave: controllo dell'impatto ambientale, reti più integrate e sostegno delle tecnologie che riducono il consumo energetico, fluidità del traffico e sicurezza: nel settore ferroviario il sistema europeo di controllo e gestione del traffico Ertms (European rail traffic and management System) e la definizione delle reti Ten-T. Lo scorso 22 ottobre, nell'ambito del Piano di ripresa economica della Uè, Antonio Tajani, vicepresidente della Commissione e responsabile dei Trasporti, ha sbloccato un primo finanziamento di 500 milioni per 18 progetti infrastrutturali che riguardano 11 Paesi europei e ha annunciato di avere allo studio, con la Banca europea degli investimenti, altre iniziative per garantire altri cofinanziamenti ai progetti. Intanto la Francia ha deciso da un lato di allargare ancora la sua rete di collegamenti Tgv, sia interni che internazionali, ma soprattutto ha annunciato un ciclopico piano di investimenti in tutto il settore: sette miliardi per lo sviluppo del trasporto delle merci, con l'obiettivo di incrementare la quota su rotaia dal 14% al 25% entro il 2022. Il piano prevede anche la creazione attorno al gruppo Snecf di un consorzio francese dedicato al trasporto ferroviario ad alta velocità delle merci. In Svizzera, intanto, il colossale progetto di Nuova Ferrovia Transalpina procede secondo i tempi stabiliti: la galleria di base del San Gottardo sarà aperta al traffico nel 2017, quella del Ceneri due anni più tardi. La galleria di base del Lotschberg, completata nel 2007, è stata già attraversata da oltre 50mila treni. Ma anche negli Stati Uniti, dove il trasporto su ferrovia è limitato al cargo e alle aree metropolitane, è in corso un cambio di rotta: il Programma di mobilità sostenibile presentato dal presidente Barack Obama assicura un incentivo di 1,3 miliardi di dollari per Amtrak, la società che gestisce i collegamenti passeggeri sulla lunga distanza, e 8 miliardi di dollari per progetti di collegamenti ferroviari anche ad alta velocità tra le principali città. In Asia, lo scorso 13 ottobre, a Pechino, il ministro delle ferrovie cinese, Liu Zhijun, e il presidente delle ferrovie russe, Rzd, Vladimir Yakunin hanno firmato un accordo di cooperazione per lo sviluppo dei treni ad alta velocità nella Federazione Russa. E il giorno seguente è stato firmato un secondo accordo per la realizzazione di un collegamento ferroviario dedicato ai container tra la Cina, la Russia e l'Europa Occidentale. I tempi sono cambiati e non fa più paura l'accordo firmato fra le ferrovie russe e quelle ucraine alla fine del 2008 per realizzare una linea ferroviaria a scartamento «russo», cioè 1.520 mm anziché i 1.435 mm standard, addirittura fino a Vienna. »