Italia **22 Luglio** 2020

Binario greei | Il futuro dell'Italia è su ferr

di **Lorenzo Borga**

Con il Recovery fund appena varato dall'Unione europea c'è margine di manovra per r investimenti che andrebbero a migliorare le ferrovie. E ce n'è un grande bis(attualmente siamo sotto la media europea per movimento di passeggeri e merci via tr poi c'è da sistemare l'eterno divario Nord-Sud, soprattutto per l'alta velocità diffu macchia di leopard

GIUSEPPE CACACE / AFP

Senza "rete" un mondo interconnesso non esiste, come indica il significato ben preciso che questa pa assunto negli ultimi anni, diventata sinonimo improprio di web e internet. Se la rete è fondamentale dal p vista immateriale, lo è anche dal punto di vista fisico: senza rete ferroviaria un Paese come l'Italia non s davvero unito

Ventiquattromila chilometri e mezzo di binari, di cui più di mille ad alta velocità: dal 2010 hanno perm

treno di diventare un mezzo di trasporto molto competitivo per chi viaggia tra le grandi città italiane e pochi anni fa avrebbe scelto l'aereo o l'automobile. Un esperimento di successo, che finalmente ha col divario con gli altri grandi Paesi europei, da tempo molto attenti alla mobilità ferro

E grazie al Recovery fund appena varato dall'Unione europea la nostra rete potrebbe cambiare anc meglio, grazie a nuovi investimen

Delle 130 opere strategiche stilate dal ministero dei Trasporti a inizio mese buona parte sono ferroviari principali si trovano le linee di alta velocità (non sempre piena, come quella tra Milano e Roma) della Sa Reggio Calabria; tra Palermo, Catania e Messina; il collegamento tra Venezia e Trieste. Poi una serie d opere in Liguria, sull'anello intorno a Roma, in Sicilia e in Puglia. Tanto Sud insomma, e tante tratte reg per pendolari. Anche se la realizzazione delle opere sarà tutta un'altra storia: non è infatti la prima volta ministero stila una lista di opere strategiche che poi rimane nel cas

Come si spostano gli italiani e le merci? Sul mercato dei passeggeri i treni fanno soltanto il 6 per cen totale, secondo i dati Eurosta, due punti meno della media europea e molto meno di alcuni paesi nordic anche della Francia e della Germania. In auto invece si muove una quota enormemente più alta: più di 8 su 10.

Per le merci il discorso non cambia più di tanto: in Europa più del 70 per cento dei prodotti (calcol tonnellate-chilometro, per tenere conto sia del carico che della distanza) passa su gomma, mentre su ro solo poco più del 20 per cento. Così come in Ita

Il motivo è presto detto, ed è una regola del mercato: muovere le merci sui camion costa meno che vagoni dei treni. Un risparmio che dipende dalle condizioni generali del sistema (il costo del lavoro è più e dalla rigidità della rete ferroviaria, che sconta le scarse infrastrutture presenti sul territorio italiano. N per i chilometri di binari, ma anche e soprattutto per gli interporti: cioè i nodi dove poter cambiare r spostare i container da gomma a ferrovia, o il contra

Secondo alcuni esperti siamo privi o quasi di infrastrutture all'altezza. Tra i più grandi ne contian quattro: Verona, Busto Arsizio, Vigevano e un quarto nella provincia di Bologna. Pochi, e tutti al Nor Lombardia è vicina alla media europea in termini di presenza di ferrovie, ma è sotto-infrastruttura piattaforme su cui si spostano i container. Per le imprese non è sempre conveniente allungare gli spos per raggiungere i rari interporti, e perciò – questo è il ragionamento di molti – tanto vale mantenere l trasporto su gomma

Secondo l'economista dei trasporti Marco Percoco (Università Bocconi), in Italia siamo in un circolo viz «Visto il più basso costo del trasporto su gomma, la domanda di trasporto su ferro non cresce. Se domanda non cresce, costruire le infrastrutture che potrebbero rendere i treni più competitivi seml necessario»

Ma perché è importante investire sui treni come via di trasporto? «Il motivo principale è l'impatto ambi minore per i treni rispetto ai camion», risponde l'esp

In un momento in cui è essenziale ridurre l'impatto climatico umano, spostare su rotaia una fetta del tr delle merci può essere una strada da percorrere. In effetti secondo la Corte dei Conti europea l'emiss CO2 per il trasporto su strada (ogni tonnellata-chilometro) è più del triplo rispetto alle ferrovie. Si tr dati del 2012, ma da allora è cambiato poco. Ed è proprio per questo che anche altri Paesi europei stanno inve sulla ferrovia, Francia e Germania tra tutti dopo l'esempio dell'Austria che è arrivata per p

Ma non tutti gli esperti condividono questa analisi. Per esempio Marco Ponti, economista dei trasp Politecnico di Milano ora in pensione e membro della struttura tecnica di missione del ministero dei Tr che l'anno scorso ha firmato l'analisi costi-benefici negativa sulla Tav Torino-Li

A suo parere «la rete è già sovrabbondante rispetto alla domanda e dunque la priorità di costruire infrastrutture è priva di senso». L'Italia è in crisi economica e crisi demografica, e i costi di trasporto aziende non sono un problema secondo Ponti. Lo sono al massimo gli interporti, ma anche in questo caso infrastrutture non attiverebbero la doman

E l'impatto ambientale? «Chi spinge per la costruzione di nuove ferrovie scommette sul cosiddetto c modale, cioè il passaggio di merci e passeggeri sulla ferrovia. Ma questo cambio non è avvenuto in pas non si verificherà a mio parere nei prossimi anni». Secondo i calcoli di Ponti «se il traffico merci ferro raddoppiasse, le emissioni di CO2 calerebbero di solo lo 0,8 per cento» (anche se questa stima non è co da tutti gli esperti)

E poi c'è l'elefante nella stanza, al centro delle discussioni politiche da decenni: il Sud, dove vivono ci milioni di italiani sostanzialmente privi di vera alta velocità. Cioè quella che viaggia a 300 chilometr L'alta velocità di rete, che si basa sulla velocizzazione di linee già esistenti ad almeno 200 chilometr senza posare nuovi binari apposta per i Frecciarossa e i treni di Italo, è a macchia di leo

Secondo Andrea Boitani, economista dell'Università Cattolica e attualmente membro del Cda di Atlantia Paese coeso non può considerare i cittadini del Sud di serie B». Si tratta di aree con minore densità abi con un'economia meno sviluppata: «È ovvio che se si mettesse a confronto la convenienza di progetti per opere al Nord con progetti al Sud, il Settentrione vincerebbe a mani basse». Ma non deve esser questo criterio: «Strade e ferrovie per andare da Cagliari a Sassari in tempi ragionevoli devono es

Così sembra credere anche Ferrovie dello Stato, monopolista pubblico della rete ferroviaria e anche attor mobilità con Trenitalia. Un piede in due scarpe di cui la concorrenza soffre ma che garantisce l'inter Ferrovie dello Stato a migliorare la rete. Il gruppo, di proprietà al 100 per cento del ministero dell'Ecor che trasferisce all'azienda diversi miliardi di euro, nel 2019 ha raggiunto un utile record da più di 500 mi euro. E ora si appresta a finanziare gli investime

Prima dello scoppio della pandemia, il piano industriale di Rfi per quest'anno prevedeva 20 miliardi di investimenti. Numeri che sono stati confermati dall'azienda, sentita direttamente da Linkiesta. Quasi andranno a finanziare opere nel Mezzogiorno, e molte risorse verranno utilizzate per rinnovare il parco 40 per cento dei mezzi ha più di 15 anni) acquistando nuovi mezzi, con velocità di crociera di 160 chilometri orari

Il settore è in fermento anche per la liberalizzazione delle ferrovie europee. A partire da dicembre trasporto ferroviario entrerà in un mercato concorrenziale, come è già in parte in Italia con l'esempio vir Italo. E le aziende stanno facendo a gara per accaparrarsi le tratte più redditizie, come sta accadend Parigi-Lione su cui Trenitalia farà concorrenza ai Tgv francesi. Sempre che il coronavirus non abbia d cambiato tutto e distrutto il mercato dei viaggi, bloccando sul nascere gli appetiti delle aziende ferr europee

Condividi:

Entra nel club de Linkiesta

Il nostro giornale è gratuito e accessibile a tutti, ma per mantenere l'indipendenza abbiamo anche bisogno dell'aiuto dei lettori. Siamo sicuri che arriverà perché chi ci legge sa che un giornale d'opinione è un ingrediente necessario per una società adulta.

Se credi che Linkiesta e le altre testate che abbiamo lanciato, **Europea, Gastronomika e la newsletter Corona Economy**, siano uno strumento utile, **questo è il momento di darci una mano.**

Entra nel Club degli amici de Linkiesta e grazie comunque.

Sostieni Linkiesta

Correlati

14 LUGLIO 2020

Nuove autostrade per l'Itali | Il trasporto su gomma è decisivo per far ripartire il paese, ma il governo non ha una stra

di **Lorenzo Borga**

2 LUGLIO 2020

La paghetta non è welfar | L'Italia è una repubblica fondata sui bon

di **Lorenzo Borga**

26 GIUGNO 2020

A che velocità vogliamo andar| Perché in Italia creare una rete unica in fibra non è così facile (né convenie

di **Lorenzo Borga**

Notizie dal Network

Mr. No | Mark Rutte, l'uomo che governa
Paesi Bassi come un amministratore deleg

di **Ferdinando Cotugno**

Cibo digitale| Tutto sull'olio, a portata di clic

di **Gastronomika**