

Area di servizio

Bacelli (Bocconi)
Usare il treno è green

di ELENA COMELLI

9





Il treno dei desideri (di sostenibilità)

L'analisi del professor Oliviero Baccelli
L'impatto rispetto all'aereo è di uno a dieci
I progressi del materiale rotabile
e la sfida dell'elettrico da fonti rinnovabili

di ELENA COMELLI

I treni europei viaggiano con il vento in poppa, spinti dall'onda verde del Green Deal e da continue innovazioni tecnologiche, che li rendono più competitivi degli aerei. «La pandemia di Covid-19, che ha atterrito i collegamenti aerei in tutto il mondo, potrebbe segnare la svolta per un mezzo di trasporto che era già in forte crescita in Europa», secondo Oliviero Baccelli, direttore del master in Economia dei Trasporti dell'Università Bocconi.

Quindi andremo sempre più in treno e meno in aereo?

«Le ferrovie hanno buone probabilità di prendersi una rivincita sugli aerei, anche grazie allo stimolo dalla liberalizzazione in corso, che è destinata a comprimere i prezzi dei biglietti. Sulle tratte entro le 4 ore i treni sono già più competitivi dell'aereo, ma anche su quelli un po' più lunghi, come Parigi-Milano, il collegamento ferroviario è sempre più apprezzato. Se avessimo già il tunnel per l'alta velocità Torino-Lione, quella tratta sarebbe sempre piena e darebbe una bella spinta al turismo sostenibile. In Germania, nell'ambito della transizione sostenibile dei trasporti, è stata tagliata l'iva sui biglietti di treno dal 19 al 7 per cento».

Il 2021 sarà l'anno europeo delle ferrovie.

«C'è in effetti la proposta della Commissione di eleggerlo ad anno europeo delle ferrovie nell'ambito delle iniziative per tradurre in pratica il Green Deal, l'ambiziosa agenda per la transizione verso un modello economico sostenibile. Il 2021 sarà il primo anno in cui le norme del quarto pacchetto ferroviario verranno attuate su tutto il territorio dell'Unione europea, applican-

do così la completa liberalizzazione del settore, che darà un forte stimolo alla competizione. Il prossimo anno in particolare potremo vedere un'accelerazione dell'espansione verso l'estero da parte delle compagnie ferroviarie nazionali e anche di Flixtain, il treno "low cost" tedesco, che potrebbe diventare la nuova Ryanair delle ferrovie».

Il treno è davvero più sostenibile dell'aereo?

«Tra l'impatto ambientale del treno e quello dell'aereo c'è un rapporto di uno a dieci, secondo i calcoli più prudentiali. Questo divario aumenta ancora nei Paesi - e l'Italia è tra questi - dove c'è una prevalenza di fonti rinnovabili nella generazione elettrica, che serve ad alimentare le linee ferroviarie. Oppure in un Paese come l'Olanda, che già da un anno alimenta la rete elettrica ferroviaria solo con energia pulita».

Un'iniziativa che ha suscitato il plauso degli ambientalisti.

«Si tratta di un'iniziativa che ha colto l'interesse espresso soprattutto dalle giovani generazioni di ridurre l'impronta ambientale dei viaggi, come si è visto con gli spostamenti di Greta Thunberg, che non prende mai l'aereo. A Milano l'Atm, l'azienda che gestisce i trasporti urbani, ha fatto la stessa cosa alimentando la rete di metropolitane, tram e filobus solo con elettricità ricavata da fonti rinnovabili. E credo che iniziative del genere saranno riprese in molti Paesi, perché hanno un va-

lore simbolico importante».

Sul piano tecnologico, quali sono le novità?

«Si stanno facendo passi avanti giganteschi sul fronte del materiale rotabile. I treni moderni sono molto più performanti e in Italia ne abbiamo un esempio nella flotta di Italo che è fra le più innovative d'Europa».

Che vantaggi comportano?

«In questo caso si tratta di treni Alstom ad altissima velocità, progettati per viaggiare a 360 chilometri all'ora. Hanno meno di 500 posti e una grandissima flessibilità, perché sono abbastanza piccoli da poterli utilizzare ovunque. Essendo leggeri, consumano meno energia e hanno costi di gestione più contenuti. In questo modo non c'è problema neppure se in alcune tratte non si riempiono, perché sono remunerativi anche quando metà dei posti restano vuoti».

Questo facilita anche gli aspetti organizzativi?

«Certamente. Negli ultimi anni le compagnie ferroviarie hanno molto aggiornato il rapporto con la clientela, rendendo il treno sempre più semplice da usare e più integrato con i trasporti locali delle città. Il grande vantaggio per chi sceglie il treno è quello di sbarcare direttamente in centro e quindi di potersi infilare subito in metropolitana per arrivare a destinazione. Ormai quasi dappertutto le stazioni ferroviarie sono integrate con i trasporti pubblici locali, a differenza degli aeroporti, che spesso comportano una discontinuità importante».

@elencomelli

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Chi è

Oliviero Baccelli, 48 anni, è direttore del master in Economia dei Trasporti dell'Università Bocconi

Cosa fa

È autore, tra gli altri, de *Italia in Europa. Le politiche dei trasporti per rimanere in rete*