

In Italia poche ferrovie, tanti camion. Ma conviene?

Pubblicato: Giovedì 28 Febbraio 2013



Nei grafici sugli investimenti ferroviari spicca il tratto dell'Italia, nel periodo 1995-2005, almeno, perché poi si passa ad una parabola discendente che continua tutt'oggi e ci porta ad essere il "fanalino di coda" dell'Europa nel settore dei trasporti ferroviari (foto a sinistra: Fulvio Quattrocolo). Ebbene sè, se nell'Ue ci sono Paesi come Austria dove il 30% delle merci è trasportato su rotaie, ci sono anche Paesi, o meglio, **un Paese, dove il trasporto ferroviario raggiunge appena il 6%: l'Italia**. E pensare che la Cina si sta mobilitando per creare il più grande mercato economico mondiale su binari che attraversa una rete di 81.000 km. Intanto **in Italia si continua a privilegiare, anche con progetti di mastodontiche autostrade mai realizzate, il trasporto su gomma**, senza accorgersi, o voler accorgersi che questo ha notevoli ripercussioni e sull'aspetto ambientalistico, e su quello economico, e su quello umano. Il trasporto su rotaie sarebbe



infatti un'ottima soluzione per ridurre i numerosi e fatali incidenti autostradali, il costo dei carburanti e quindi del trasporto generale; il tutto tendendo sempre una mano a madre natura. Studi e rilevazioni hanno infatti messo in luce come **il trasporto su rotaie sia il più ecologico**. Se per ogni tonnellata di carico e per ogni chilometro percorso un treno merci europeo rilascia nell'atmosfera mediamente 29 grammi di CO₂, nel caso di un trasporto su mezzo pesante Euro 5, le emissioni ammontano circa al triplo, 81 grammi. Occorre anche pensare razionalmente al risparmio economico che produce, o meglio, produrrebbe, il trasporto di merci su rotaie, si è infatti calcolato che **un solo treno merci equivalga a 40 tir** (nella foto: centro di smistamento Hupac, Busto Arsizio).? «Gli studi prodotti e il dibattito sul tema, evidenziano la necessità del trasferimento di quote maggiori di merce dalla gomma alla rotaia, ma la risposta della politica attraverso la promozione di interventi e di soluzioni più razionali non è ancora arrivata», dice il Direttore dell'Osservatorio Eurispes sulla Mobilità e i Trasporti, **l'ingegner Carlo Tosti**; e intanto l'Eurispes avanza proposte pratiche per migliorare la situazione ferroviaria italiana: elettrificazione e prolungamento dei binari all'interno dei terminal

ferroviari per consentire il transito di treni fino a 700 Metri di lunghezza; modifica delle linee in modo da consentire il transito dei treni a maggior carico (tonnellate per asse); **riattivazione di contributi a sostegno del trasporto su ferrovia**; istituzione di un fondo di garanzia per le Imprese Ferroviarie per l'acquisto di materiale rotabile; partecipazione delle imprese ferroviarie o associazioni rappresentative nei processi decisionali riguardanti l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e le politiche sulla logistica; **istituzione dell'Authority dei Trasporti** già prevista dal Decreto Salva Italia nel 2012, necessaria a **garantire la concorrenza fra le differenti modalità di trasporto** attraverso ma anche all'interno delle stesse; conferimento delle risorse per il Servizio Universale per il trasporto ferroviario delle merci attraverso procedure di gara d'appalto ad evidenza pubblica.

[Redazione VareseNews](#)

redazione@varesenews.it