



Ivo Pannaggi (Macerata, 1901 - 1981) - Treno in corsa (1922)

I treni ad alta velocità stanno uccidendo la rete ferroviaria europea? (2)

di Achille de Tommaso

[\(seguito\)](#)

La ferrovia ad alta velocità è commercializzata come alternativa al traffico aereo. E secondo l'Unione Internazionale delle Ferrovie (IUR), il treno ad alta velocità "svolge un ruolo chiave in una fase di sviluppo ecosostenibile e di lotta ai cambiamenti climatici". In realtà potrebbe essere vero il contrario. La ferrovia ad alta velocità, infatti, sta distruggendo l'alternativa più preziosa all'aereo; la rete ferroviaria "a bassa velocità" in servizio da decenni.

Con l'arrivo di treni ad alta velocità e compagnie aeree low-cost, ricchi e poveri si stanno semplicemente scambiando le modalità di trasporto a lunga distanza.

Storicamente, le tariffe dei treni sono sempre state inferiori alle tariffe aeree. L'arrivo dei treni ad alta velocità e delle compagnie aeree low-cost negli anni '90 ha invertito questa tendenza. Ricchi e poveri si sono semplicemente scambiate le modalità di viaggio: le masse ora viaggiano in aereo, mentre l'élite prende il treno. Dato che i relativamente-poveri, in Europa, sono di più dei relativamente-ricchi, questo ovviamente non porterà alcun risparmio energetico o riduzione delle emissioni di carbonio. Anzi.

I treni ad alta velocità condividono un problema fondamentale con quasi tutte le altre soluzioni high-tech "sostenibili" che vengono attualmente commercializzate: sono troppo costose per diventare "popolari". Questo spiega perché l'installazione di 10.000 km di linee ferroviarie ad alta velocità non ha impedito la crescita del traffico aereo passeggeri in Europa. Dal 1993 al 2009, il traffico aereo in Europa è cresciuto in media del 3-5% all'anno. Si stima che crescerà di

un altro 50% tra il 2012 e il 2030, nonostante l'attuale recessione economica e i 20.000 km di linee ad alta velocità che devono ancora essere costruite.

La differenza nei prezzi dei biglietti tra compagnie aeree a basso costo e treni ad alta velocità è così grande che è impossibile ottenere un significativo spostamento modale dagli aerei ai treni. Tuttavia, sia l'Unione europea che l'Unione Internazionale delle Ferrovie hanno pubblicato numerosi rapporti che dimostrano come i viaggiatori stiano passando dagli aerei ai treni, risparmiando così emissioni di carbonio. Come può essere? Perché questi rapporti sono lacunosi.

Certo, su molte rotte dove sono stati introdotti treni ad alta velocità, il traffico aereo è diminuito in modo significativo. In generale, quando la ferrovia ad alta velocità offre un tempo di percorrenza di tre ore o meno, attrae almeno il 60% del mercato combinato aereo e ferroviario. Su alcune rotte, come Bruxelles-Parigi e Colonia-Francoforte, il traffico aereo è completamente scomparso.

Treni ad alta velocità, Carburante e Traffico aereo

Sulla base di questi dati, i sostenitori dei treni ad alta velocità concludono che la riduzione delle emissioni di carbonio effettuata da questi treni è per merito dei "voli evitati". Questa potrebbe essere una conclusione allettante, ma una volta che si inizi a guardare chi viaggia su quei treni e perché, le cose appaiono molto diverse.

Prima di tutto, i passeggeri che passano dagli aerei alla ferrovia ad alta velocità non passano dalle compagnie aeree low cost ai treni ad alta velocità. Gli effetti di sostituzione più importanti sono quindi relativi a quei passeggeri che viaggiano con compagnie aeree tradizionali. Ma, poiché sono le compagnie aeree a basso costo che sono responsabili della continua e forte crescita del traffico aereo, e del relativo aumento di uso di carburanti fossili e delle emissioni relative, il risparmio in emissioni è relativamente basso; o comunque non si applica sul segmento di viaggiatori più in espansione.

In secondo luogo, gli studi che rivendicano un vantaggio ecologico per i treni ad alta velocità ignorano il traffico extra generato da tali treni. Infatti, i treni ad alta velocità inducono una nuova *domanda di viaggi che altrimenti non avrebbero avuto luogo per niente*. (circa il 30% dei viaggi su un treno ad alta velocità è dovuto a nuova domanda.). In altre parole: questi sono tutti viaggi che non sarebbero stati intrapresi se il treno ad alta velocità non fosse esistito. Questi viaggi, quindi, non sostituiscono un aereo o un viaggio in auto e di conseguenza non risparmiano energia ed emissioni; anzi, creano emissioni generate dalla produzione di energia elettrica.

I Treni Ad Alta Velocità Generano Più Traffico Aereo

D'altra parte, i treni ad alta velocità generano anche più traffico aereo. Uno studio condotto su 56 aeroporti e 28 città nel Regno Unito, Francia, Spagna, Italia e Germania tra il 1990 e il 2010 mostra che nella maggior parte di questi aeroporti e città il traffico aereo è cresciuto nonostante la presenza di ampie linee di treni ad alta velocità. Una parte significativa di questo traffico extra è richiesta dai treni ad alta velocità. Lo studio osserva che i voli a corto raggio sono effettivamente diminuiti. Tuttavia, allo stesso tempo, i voli a medio e lungo raggio (in Europa) sono aumentati. Questo perché la ferrovia ad alta velocità consente agli aeroporti di effettuare più voli a lunga percorrenza, che sono più redditizi per le compagnie aeree.

Due terzi dei passeggeri sul treno ad alta velocità tra Colonia e Francoforte provengono o vanno verso un aeroporto

In altre parole, alleviando la congestione degli aeroporti, il treno ad alta velocità contribuisce a spianare la strada alla crescita delle compagnie aeree a basso costo. Il traffico aereo tra Parigi e Bruxelles e tra Colonia e Francoforte è completamente scomparso perché le compagnie aeree hanno accettato di utilizzare treni anziché aerei per servire i principali hub aeroportuali. Secondo Deutsche Bahn, l'operatore ferroviario nazionale tedesco, due terzi dei passeggeri sul treno ad alta velocità tra Colonia e Francoforte provengono o si dirigono verso l'aeroporto. Tuttavia, il loro volo più lungo non sarebbe stato possibile senza il treno ad alta velocità.

Verso Un Sistema Di Trasporto Veramente Sostenibile

In conclusione, i clienti facoltosi passano da (costosi) aerei a treni (costosi), almeno per le medie distanze in cui il treno è più veloce di un aereo. Tutte le altre persone scelgono le compagnie aeree a basso costo per le lunghe distanze e le auto o gli autobus per le medie distanze dove i viaggi in treno a prezzi accessibili non sono più un'opzione. In genere viaggiano solo su treni ad alta velocità quando sono in viaggio verso un aeroporto per prendere un volo a lunga distanza, o quando possono ottenere una tariffa economica. Infine, quasi nessuno sceglie la ferrovia ad alta velocità quando il tempo di viaggio è di oltre cinque ore, nemmeno quelli che possono permettersi il biglietto.



Un treno Pullman degli anni '20

Se l'Europa vuole rendere più sostenibile il suo trasporto a lunga distanza, non ha altra scelta che limitare la crescita del traffico aereo in modo diretto. Tale misura dovrebbe accompagnare un sistema ferroviario più economico, esattamente come quello che viene ora smantellato, o il viaggio a lunga distanza diventerà un privilegio per i ricchi. Le rotaie sono ancora lì; quindi questo potrebbe essere fatto in poco tempo.

L'alta Velocità E' Per Viaggiatori Di Elite ? Scomparira' ?

È illuminante guardare all'attenzione europea attuale sui treni ad alta velocità nel contesto della storia ferroviaria. Non è la prima volta che il traffico ferroviario internazionale è stato riservato alle élite, come è oggi. Il treno ad alta velocità di oggi è infatti l'ultimo di una lunga storia di treni di lusso europei rivolti ai viaggiatori d'affari, che sembrano apparire quando l'economia è in piena espansione e scompaiono quando i bei tempi sono finiti.

Solo i ricchi potevano permettersi i lussuosi treni *Pullman* apparsi sulle ferrovie europee negli anni '20. Questi treni trasportavano solo carrozze di prima classe. L'originale *Étoile du Nord*, il primo collegamento diretto tra Parigi e Amsterdam, era uno di questi treni.

L' "Alta Velocità" negli anni '50: il TEE



I treni Pullman iniziarono a prendere anche carrozze di seconda classe durante la crisi economica degli anni '30, è a quel punto l'attrattiva dei treni Pullman si affievolì. La crisi economica dell'epoca fece orientare i viaggiatori verso viaggi ferroviari internazionali più accessibili, e ciò è stato per quasi trent'anni.

Alla fine degli anni '50, i treni d'élite tornarono alla ribalta. Nel 1957, il collegamento ferroviario diretto tra Parigi e Amsterdam fu modernizzato nel contesto del progetto Trans Europe Express (TEE), destinato ai viaggiatori in viaggio d'affari. I treni TEE avevano solo carrozze di prima classe e le tariffe erano più alte delle tariffe chilometriche per i viaggi di prima classe sui treni normali.



Il TEE era una risposta alla crescente concorrenza degli aerei, che all'epoca erano utilizzati esclusivamente dai ricchi. Le somiglianze con i treni ad alta velocità di oggi colpiscono: il TEE fu commercializzato come un "aereo su ruote". Al suo apice nel 1974-1975, la rete TEE consisteva in 31 rotte, che si estendevano da Copenaghen a Barcellona e da Amsterdam alla Sicilia. (Vedi l'illustrazione sopra).

Treni Ad “Alta Velocità” Per Tutti: Eurocity

Alla fine degli anni '70, i viaggi aerei erano diventati più rapidi e confortevoli con l'introduzione del motore a reazione. Gli uomini d'affari passarono, quindi, di nuovo, agli aerei. Avendo perso i loro ricchi clienti, le ferrovie tornarono quindi a treni internazionali a prezzi accessibili (gli aerei erano ancora troppo costosi per le masse). C'era, tuttavia, una forte concorrenza dal trasporto su strada. Migliaia di chilometri di autostrade erano state costruite e l'auto era diventata il principale mezzo di trasporto a lunga distanza per la maggior parte degli europei.

EuroCity ed EuroNight hanno costituito un sistema di trasporto a lunga distanza sostenibile, efficiente ed economico; che è stato il migliore che l'Europa abbia mai avuto.

I treni TEE che venivano equipaggiati con carrozze di seconda classe crearono una tendenza che culminò nel progetto EuroCity, lanciato nel 1987. I treni EuroCity erano veloci come i treni TEE, ma trasportavano soprattutto carrozze di seconda classe e il prezzo di un biglietto era di nuovo basato sulle normali tariffe chilometriche. Fin dall'inizio, EuroCity offrì 64 coppie (andata e ritorno) di treni internazionali con 50.000 posti giornalieri, collegando 200 città in 13 paesi.

EuroCity fu accompagnato un'estesa rete di treni notturni (EuroNight) e insieme hanno formato un sistema di trasporto sostenibile ed efficiente; che è stato probabilmente il migliore che l'Europa abbia mai avuto. L' *Étoile du Nord* che collegava Parigi e Amsterdam fino al 1995 e copriva il percorso in sole 4h20 era un treno EuroCity, e il treno notturno che copriva la stessa tratta era un EuroNight. Il *catalano Talgo* era un treno EuroCity, e i *Trenhotel* adottarono tutti la classe EuroNight.

La versione 1996/97 della *Guida di Thomas Cook ai treni notturni europei* elenca un totale di oltre cento treni notturni internazionali in Europa e altri cento treni notturni domestici. L'Europa occidentale ha cessato la maggior parte di loro negli ultimi anni. Alcuni esempi: dai 21 treni notturni in partenza dal Belgio nel 1997, e diretti a Mosca, non ne rimane uno. Dai 36 treni domestici notturni in Spagna, ne rimangono solo otto. Comprensibilmente, la *Guida di Thomas Cook ai treni notturni europei* ha cessato la pubblicazione.

(Continua)