



## Il treno e la tutela dell'ambiente

L'esperienza di FS

FRANCO STIVALI

In Europa come in Italia, il settore dei Trasporti è responsabile per circa un quarto del totale delle emissioni di gas serra, un valore che, in assenza di interventi mirati, è previsto in ulteriore crescita e che pone il mondo dei trasporti al centro del dibattito sulla riduzione dell'inquinamento atmosferico e dei consumi di energia. Tra le diverse modalità, il trasporto ferroviario incide in misura residuale sulle emissioni di gas serra (circa il 2% delle emissioni complessive) e si pone quindi come una importante alternativa in grado di ridurre l'inquinamento, di incrementare l'efficienza energetica e, non ultimo, di ridurre i costi esterni sostenuti dalla collettività dovuti sia a incidenti, sia a malattie riconducibili all'inquinamento dell'aria. Il treno, infatti, è da sempre un amico dei luoghi che attraversa.

Persone e cose in viaggio sui binari — dai tempi del vapore fino ai 300 km all'ora di oggi — arricchiscono i loro spostamenti con il valore aggiunto della sostenibilità ambientale e chi sceglie il treno per i suoi spostamenti è importante che sia consapevole di quanto la sua scelta si traduca in una forma di civismo ecologico. Appare, dunque, sempre più stringente la necessità di operare scelte che favoriscano le modalità di trasporto più sostenibili, senza per questo penalizzare la crescita economica, e arrivando di fatto a cambiare radicalmente il panorama del trasporto nel nostro paese. In questo contesto è fondamentale il ruolo che il Gruppo Ferrovie dello Stato, al pari di altre grandi imprese che operano sul territorio nazionale, è chiamato a svolgere per rendere attuabile una significativa inversione di tendenza nel sistema della mobilità in Italia.

Con i circa mille chilometri di binari AV della nuova metropolitana d'Italia Torino–Salerno, completata nel dicembre del 2009, sono

state avvicinate fra loro città e territori dove vive e lavora più del 65% della popolazione italiana. Questo ha offerto la possibilità concreta di sottrarre viaggiatori al trasporto aereo e stradale, con conseguente riduzione dell'inquinamento ambientale e dei consumi energetici. Il successo dell'Alta Velocità, registrato già dopo pochi mesi dall'attivazione dell'intera tratta Milano-Roma, ha fatto sì che oltre il 50% dei viaggiatori tra il capoluogo milanese e la capitale si sia rivolto al treno, e il Frecciarossa ha superato l'aereo con un incremento di traffico di oltre il 30%. Non possiamo, però, fermarci ai successi conseguiti in questi anni, perché altre sfide ci attendono che richiederanno una grande concentrazione di sforzi, prima fra tutti quella del potenziamento dei grandi nodi metropolitani. Dopo aver risanato un bilancio che tre anni fa segnava un saldo negativo di oltre due miliardi di euro, oggi è possibile pensare ai grandi investimenti da destinare al rinnovo della flotta a servizio dei pendolari. Parliamo di cifre senza precedenti: 2 miliardi di euro, per tre quarti autofinanziati, e che si tradurranno in nuovi locomotori, vetture e convogli, cui si aggiungerà la completa ristrutturazione di oltre 2.500 carrozze. In altre parole si vuole trasformare in modo radicale la qualità del servizio nei collegamenti locali e nelle grandi aree urbane.

Per comprendere l'importanza della ricaduta sull'ambiente di questo ambizioso piano di interventi, basti ricordare che nelle grandi aree urbane c'è il più alto grado di inquinamento, determinato non soltanto dalle emissioni di CO<sub>2</sub>, ma anche dalle polveri sottili e dal livello di rumore. Lo sviluppo della rete dei trasporti su ferro si presenta come l'unica alternativa percorribile, anche per quanto riguarda i fenomeni di congestione e di paralisi nel trasporto stradale (nei 15 principali Paesi dell'Unione Europea, si registra nelle città circa l'80% dei costi sociali dovuti alla congestione del traffico, tra cui quelli per la perdita di ore di lavoro). La capacità del treno di rispondere alla crescente domanda di tutela dell'ambiente e di riduzione dell'inquinamento, trova una puntuale corrispondenza nelle scelte di politica ambientale operate da Ferrovie dello Stato, che hanno trovato importanti riscontri nelle sedi istituzionali italiane ed europee.

Nel luglio 2009 Ferrovie dello Stato ha stipulato un accordo di programma con il Ministero dell'Ambiente per la lotta ai cambiamenti climatici e all'inquinamento, tenendo fermo l'obiettivo di conciliare tutela ambientale e crescita occupazionale ed economica e di pro-

muovere l'innovazione tecnologica. L'accordo rientra nel più ampio programma "Patto per l'Ambiente" promosso dalla Presidenza del Consiglio e dal Ministero dell'Ambiente e sottoscritto da altre dieci grandi aziende italiane. L'impegno del Gruppo Ferrovie dello Stato riguarda, in particolare, il contenimento dei consumi, la produzione energetica da fonti rinnovabili, l'emanazione di apposite linee guida per la progettazione di infrastrutture, di impianti e di dotazioni ferroviarie che comportino minor consumo energetico e riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Anche in ambito europeo Ferrovie dello Stato gioca un ruolo di primo piano: oltre ad essere coinvolta nei più importanti tavoli sulle tematiche ambientali, ha partecipato all'iniziativa "Train to Copenhagen" dello scorso dicembre. Un viaggio da Bruxelles alla capitale danese — sede del summit ONU sui cambiamenti climatici — a bordo del "Treno del Clima", con l'obiettivo di chiedere ai leader mondiali di aderire a un patto leale, ambizioso e vincolante in materia di cambiamento climatico.

Nel descrivere le attività che Ferrovie dello Stato è chiamata a svolgere, un aspetto molto importante è quello della responsabilità. Il compito dell'impresa, infatti, non può limitarsi esclusivamente alla ricerca del profitto, che, come ha ricordato Benedetto XVI nella sua ultima enciclica, "se mal prodotto e senza il bene comune come fine ultimo, rischia di distruggere ricchezza e creare povertà" <sup>1</sup>. L'impiego massiccio di risorse naturali da parte dell'impresa economica, implica un forte senso di responsabilità e richiede un radicale cambiamento di mentalità che deve indurre ad adottare stili di vita più sostenibili in termini sia sociali, sia ambientali. Un simile approccio, tra l'altro, rende sempre più indispensabili scelte selettive per investimenti infrastrutturali in modalità di trasporto eco-compatibili e politiche mirate, che incentivino l'uso dei vettori di trasporto più virtuosi e con costi esterni più contenuti, come il treno.

Anche internalizzando, se necessario, quei costi esterni che oggi la collettività paga al trasporto su gomma, per fare qualche esempio, per l'assistenza socio-sanitaria in conseguenza degli incidenti stradali o delle malattie riconducibili all'inquinamento atmosferico, o per la perdita di ore di lavoro causate dal traffico. Il Gruppo Ferrovie dello Stato fa del rigore etico e morale, nei comportamenti quotidiani e

1. Benedetto XVI, Lettera enciclica "Caritas in veritate", 2009.

nelle scelte manageriali di selezione degli investimenti, la sua regola di condotta su cui gettare le basi per contrastare la contingenza della crisi economica e determinare la crescita futura del paese. Concludendo, e ricordando che ci troviamo ad Assisi, viene spontaneo considerare che se tutti noi che operiamo in grandi gruppi industriali ci ponessimo di fronte alle ingenti risorse materiali ed energetiche che ci vengono affidate, con la stessa umiltà e lo stesso stupore che ha avuto Francesco di fronte alle meraviglie del creato, saremmo certi di operare bene per la società di oggi e per le generazioni di domani.

Franco Stivali  
Ferrovie dello Stato  
c.morrigo@ferroviedellostato.it