

Ma il trasferimento modale (da TIR a treno) conviene sempre?

Sebbene non sia sufficiente a giustificare la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino – Lyon, in assenza di un aumento abnorme del volume complessivo del trasporto, si esamina nelle presenti osservazioni anche il tema del trasferimento modale, la *cura del ferro*, come qualcuno dei suoi fautori la definisce con una felice invenzione lessicale.

Questo aspetto è parte integrante della campagna di promozione dell'opera e si basa sull'idea che il treno sia il mezzo di trasporto ideale per qualsiasi cosa e su qualsiasi distanza, per ragioni di tipo ecologico o umanitario.

Non si è né favorevoli né contrari all'uso del treno, in linea di principio. Ci si limita a ricordare che non esiste oggetto industriale che vada bene per tutto; in dipendenza dalla tecnologia incorporata, gli oggetti industriali hanno un campo proprio di applicazione, dai cui confini è difficile uscire se non a livello della chiacchiera. Il treno è concorrenziale con altri mezzi di trasporto, se viene trasportata merce pesante su percorsi terrestri sufficientemente lunghi, a una distanza dell'ordine delle migliaia di km. Si tratta di una proprietà affermata da oltre mezzo secolo nei testi di economia del trasporto e da nessuno smentita con argomenti pertinenti. Del resto, la cosa può essere analizzata in modo più o meno complesso, ma traspare anche da una banale considerazione geometrica, basata sulla constatazione che il treno non è un mezzo di trasporto autonomo. La distanza tra i due centri di interscambio tra camion e ferrovia deve essere, affinché la soluzione camion-ferrovia-camion risulti sensata, maggiore di almeno un ordine di grandezza rispetto al raggio del bacino di raccolta e di quello di distribuzione.

Recentemente, in un libro di M.C. Treu e G. Russo¹ il confronto tra i due mezzi di trasporto – camion e treno – è stato nuovamente affrontato nei termini di un paragone tra i costi effettivi, intendendo con questo termine il prezzo ipotetico che occorrerebbe applicare qualora al puro costo del servizio fossero sommati:

- i costi che ricadono sulla comunità sotto forma di influenza negativa sull'ambiente e sulle persone;
- i costi infrastrutturali che derivano dall'investimento e dalla manutenzione di strade e ferrovie.

L'analisi è stata applicata al trasporto attraverso le Alpi che interessa l'Italia settentrionale, dopo che l'insieme degli spostamenti è stato strutturato in classi, in base alla loro origine e destinazione.

Come era facile prevedere, la conclusione dello studio è che non esiste una modalità di trasporto che sia la migliore in assoluto, sotto il profilo dei costi totali. Il costo del trasporto su treno risulta concorrenziale con quello del trasporto su strada solo per spostamenti di lunga distanza, il valore discriminante di questa essendo attorno ai 1000 km. Il valore della distanza critica trovata da G. Russo e dai suoi collaboratori è minore di quanto normalmente si trovi citato in letteratura².

A nostro parere, G. Russo ha sovrastimato, pur dichiarandolo, il valore dei benefici ambientali del treno³, ma questo aspetto della discussione è secondario. In effetti la scomposizione del traffico in tratte distinte mostra che solo un quarto di queste superano la distanza critica, e di esse solo una parte molto ridotta riguarda il corridoio di trasporto Piemonte–Rhône Alpes.

Il cercare di imporre, al di là e contro la convenienza economica, il trasporto su ferro per distanze di qualche centinaio di km avrebbe conseguenze pesanti sul prezzo delle merci e non risolverebbe, ci permettiamo di dire, alcun problema ambientale.

Naturalmente questo non significa che la *cura del ferro* sia materialmente impossibile; con un'opportuna combinazione di misure amministrative e di tariffe fiscalmente "drogate" si può ottenere tutto.

¹ M. C. Rey e G. Russo, *La via delle merci*, Il Sole 24 ore Trasporti, Gruppo24Ore, Milano, 2009

² Ad es., l'Ente federale per la protezione dell'Ambiente degli Stati Uniti, USEPA, individua la distanza necessaria per il *break even*, il far pari dei costi reali, attorno ai 1600 km.

³ In modo evidente, ad es., nei confronti dell'inquinamento acustico. In realtà, tutti quelli che scrivono cose che potrebbero risultare sgradite ai gruppi di pressione nel settore delle costruzioni, hanno l'aria di farlo a malincuore, e cercano di mettersi con le spalle al sicuro.