



Baarerstrasse 98, PO Box 7262, 6302 Zug, Switzerland
Tel: +41 (0)41 760 28 88; Fax: +41 (0)41 760 29 09; email: info@railworkinggroup.org

FARE LA DIFFERENZA PER L'AMBIENTE:

Il Protocollo ferroviario di Lussemburgo come un elemento fondamentale al servizio di ogni strategia di sviluppo sostenibile

Gli autobus utilizzano in media quattro volte l'energia per passeggero per chilometro (p/km) rispetto a quanto avviene per i treni. Nel caso delle automobili, il rapporto sale a sei volte. In termini di emissioni di CO₂, in media, gli autobus producono sette volte le emissioni, per ogni p/km rispetto al trasporto ferroviario; le automobili arrivano ad una media di undici volte. Ciò non tiene conto dell'ulteriore riduzione della cd. impronta di carbonio del materiale rotabile ferroviario considerando l'utilizzo delle nuove energia verdi. Se è vero che vi è ancora utilizzazione di carburante diesel, una quota crescente del settore ferroviario utilizza l'energia elettrica; il che significa che tutte le fonti alternative di tale portano un vantaggio alla comunità in proporzione molto superiore per il trasporto ferroviario, rispetto a tutte le altre principali forme di trasporto collettivo, sia per quanto riguarda le merci che le persone.

Inoltre la nuove tecnologie rendono il materiale rotabile sempre più efficiente; viaggiare a velocità sostenuta con le ultime locomotrici produce un risparmio fino al 50% sul consumo di energia rispetto alle locomotrici elettriche immesse sul mercato nei primi anni '90. Le nuove tecnologie hanno non soltanto velocizzato il traffico interurbano, ma anche creato modelli più efficienti dal punto di vista dei costi, ove i cambiamenti più rilevanti e onerosi per l'infrastruttura ferroviaria possano essere evitati o ridotti. Come risultato, l'industria aeronautica sta gradualmente abbandonando le rotte inferiori ai 450 km in cui sono presenti anche alternative di trasporto su treni ad alta velocità.

Con riguardo all'inquinamento acustico, il trasporto ferroviario e', ad oggi, ancora considerato meno vantaggioso, in termini di esternalità ambientali per passeggero, rispetto agli autobus e persino agli aerei. Anche questo è tuttavia in evoluzione. La Commissione dell'Unione Europea, ad esempio, ha annunciato nel luglio 2008 un pacchetto di nuove iniziative di trasporto più ecologiche progettate per portare il trasporto verso un futuro sostenibile. La Commissione ha posto l'obiettivo di ridurre il rumore provocato dal materiale rotabile del 50% in modo che già entro il 2014 ben 16 milioni di persone nell'UE potranno beneficiare di una notevole

The Rail Working Group is a not-for-profit association constituted under Swiss law representing a broad cross section of the global railway community.

For a complete list of our members and more about us, please visit our website at www.railworkinggroup.org



riduzione del rumore provocato dalle ferrovie. Inoltre il sistema di diritti di accesso alle tratte verrà modificato per incoraggiare un materiale rotabile più silenzioso grazie a nuovi impianti frenanti meno rumorosi.

Nelle città la crescita incessante del traffico la congestione costituiscono un rilevante problema di inquinamento. Nei Paesi in via di sviluppo la crescita economica tali problematiche sono ancora più evidenti. L'unica soluzione praticabile è quella di spostare gli utenti su tram elettrici (trolley) e su sistemi ferroviari elettrici suburbani.

Le misure di cui si è parlato richiedono ulteriori investimenti in attrezzature ferroviarie, per aggiornare l'esistente o acquistare nuovo materiale rotabile. Tali interventi richiedono risorse in denaro. In molti casi vi è in effetti soltanto la necessità di facilitare l'accesso a finanziamenti esterni, poiché il risparmio in termini di consumo di energia, consegne più veloci, e riduzione delle esternalità negative saranno in grado di ripagare, almeno in parte, il nuovo investimento.

Il Protocollo ferroviario di Lussemburgo ha la potenzialità di costituire un fattore importante per consentire agli operatori ferroviari, sia nei Paesi sviluppati sia in quelli emergenti, di trovare le risorse per facilitare nuovi investimenti. Dando a terzi quali le banche, altri finanziatori e locatori una posizione creditoria molto più solida sul collaterale ferroviario, attraverso l'introduzione di un sistema in cui i diritti dei creditori garantiti da garanzie reali, dei venditori con riserva della proprietà e dei locatori sono riconosciuti a livello internazionale, il Protocollo renderà i finanziamenti più accessibili e meno onerosi, proprio nel momento attuale in cui il costo del credito è in aumento o il credito non è addirittura disponibile per tutti.

Il Protocollo si applica a tutto il materiale rotabile, dai tram fino ai convogli ad alta velocità e comprende tutte le forme di leasing e di altro finanziamento.

Nei Paesi emergenti il dilemma è particolarmente acuto. Spesso dove ci sono le ferrovie, esse vengono costruite con un materiale rotabile obsoleto e inefficiente, causando notevoli danni ambientali e da inquinamento acustico con limitate prospettive di finanziamento governativo per eventuali sostituzioni e con sostegni finanziari alternativi che si concentrano principalmente sulla manutenzione e sullo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie. Il Protocollo Ferroviario del Lussemburgo potrà aprire nuove vie al finanziamento del materiale rotabile incoraggiando nuovi investimenti. L'aumento del numero del materiale rotabile porterà a sua volta ad un uso più efficiente delle infrastrutture esistenti, contribuendo a decongestionare il trasporto su gomma ed aereo.

Per concludere, lo sviluppo del settore ferroviario è un elemento essenziale per la trasformazione del mondo in un'economia a basse emissioni di carbonio. L'aggiornamento, la sostituzione e l'ampliamento del materiale rotabile sarà un fattore critico nella misura in cui ci saranno risorse per finanziare tali investimenti. Il Protocollo ferroviario di Lussemburgo sarà una delle chiavi per sbloccare il potenziale per l'industria ferroviaria fornendo un importante contributo allo sviluppo sostenibile nel 21 ° secolo.