

IL RACCONTO

Francia, Svezia, Austria e Belgio inaugurano nuove tratte a lunga percorrenza dopo l'aumento di richieste. I viaggiatori scelgono sempre meno i voli aerei preoccupati dall'impatto ambientale e dalla sicurezza dopo il Covid

Il ritorno dei treni della notte L'Europa riscopre la lentezza

MONICA PEROSINO

Per anni siamo stati ossessionati dalla velocità, come se la velocità fosse di per sé un valore assoluto. Anche il viaggio doveva essere veloce, e possibilmente low-cost. Le prime vittime della supremazia dell'arrivare a scapito dell'attraversare sono stati i treni notturni che, uno dopo l'altro, sono stati soppressi in tutta Europa, a vantaggio, per l'appunto, di quelli diurni ad alta velocità e soprattutto dei voli aerei. Addio a chi vedeva nel viaggio di notte l'inizio di un'avventura, a chi sui wagon-lit si è innamorato, ha stretto amicizie o ha maledetto il rollio di notti insonni. Benvenuto il volo aereo e la sua (apparente) velocità che sacrifica sull'altare del dinamismo quello spazio d'incertezza da «Intrigo internazionale».

Ma ora qualcosa è cambiato e mai come nelle ultime settimane si è visto un susseguirsi di viaggi inaugurali e stanziamenti a favore delle neglette tratte notturne.

L'inversione di rotta delle società ferroviarie non è stata certo spinta dalla nostalgia, tutt'altro: i viaggiatori non vogliono più volare, o almeno lo vogliono fare il meno possibile, preoccupati dell'impatto ambientale

dei voli a corto raggio e stupefatti dalle procedure di sicurezza e di imbarco degli aeroporti, che spesso trasformano un viaggio di un'ora in una giornata persa. Il lockdown durante la pandemia

ha fatto il resto, con il 95% dei voli mondiali rimasti a terra e la necessità di trovare mezzi alternativi per spostarsi. «Ma poi, avete mai calcolato quanto tempo dura veramente un volo?». Jenny Ensberg, che lavora in una società di Stoccolma che organizza eventi, l'ha fatto: «Trasporto all'aeroporto, procedure di sicurezza, check-in, imbarco, volo. E via al contrario quando si atterra. Per andare a Berlino in treno, dormendo e quindi risparmiando anche una notte in albergo, ci metto praticamente lo stesso

tempo e faccio meno danni all'ambiente».

Il «flygskam» di Macron

La parola del 2019 per il «Financial Times» è stata «flygskam», termine svedese che letteralmente significa vergogna del volo e indica quella «particolare sensazione di colpa climatica associata ai viaggi aerei». È stata questa colpa, resa popolare da Greta Thunberg, a dare l'avvio a un movimento vastissimo che tende a evitare gli aerei per ridurre l'impronta umana sul clima. Epicentro la Svezia, si sta diffondendo in tutta Europa. E infatti, già dal 2018 i viaggi aerei in Svezia, e non solo, hanno iniziato a calare, mentre quelli su rotaia ad aumentare, tanto che l'amministratore delegato della Scandinavian Airlines ha detto che introdurre delle compensazioni per le emissioni emesse era «una questione esistenziale per la sopravvivenza della compa-

gnia».

Le emissioni di anidride carbonica degli aeromobili rappresentano il 2% circa delle emissioni artificiali annuali totali. Ma l'impatto sul riscaldamento globale è molto più grande, perché gli aerei emettono altri gas, tra cui ossido di azoto e scie di condensazione (quelle code bianche di vapore acqueo ghiacciato visibili da terra). Secondo lo scienziato svedese Stefan Gössling «si tratta di una mezza verità: tenendo conto di tutti gli altri gas emessi dagli aerei, come l'ossido di azoto, si arriva infatti al 5% del totale».

E se perfino i campioni dell'alta velocità, i francesi, hanno abdicato ai lenti treni notturni, significa che qualcosa sta cambiando. Il 14 luglio il presidente Emmanuel Macron ha promesso di «riqualificare i treni notturni», perché «così ridurremo le nostre emissioni di CO2».

Dagli Anni 70, la Francia si è costantemente allontanata dai wagon-lit per l'alta velocità, tanto che ora i treni notturni attivi sono solo due, tra Parigi e le città meridionali di Briançon e Cerbère, erano 100 nel 2000. Ma ora il ministro dei trasporti francese, Jean-Baptiste Djebbari, ha annunciato che il servizio notturno tra Parigi e Nizza partirà.

Vienna gioca d'anticipo

I primi a scommettere sul romanticismo ecologico di un wagon-lit sono stati gli austriaci dell'Österreichische Bundesbahnen (Öbb), che nel 2016, prevedendo forse l'in-

versione di tendenza, hanno comprato 42 vagoni notte dalla Deutsche Bahn: ora ri-prenderanno i collegamenti da Amburgo, Berlino e Monaco all'Austria, alla Svizzera e all'Italia. Dal 30 giugno un nuovo treno notturno in partenza da Praga collega di nuovo 5 Paesi: Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria, Slovenia e Croazia. Pure il Belgio ha riaperto la tratta Bruxelles-Vienna. A inizio giugno la compagnia ferroviaria svedese Snälltåget ha annunciato che dal prossimo quadruplicherà il numero di treni notturni sulla rotta Stoccolma-Malmö-Copenaghen-Amburgo-Berlino.

Non solo: il nuovo espresso notturno Alpine-Sylt che ha iniziato a operare tra Sylt, Germania, e Salisburgo, Austria, avrebbe dovuto funzionare solo per due mesi, ma

continuerà almeno fino a novembre per le numerosissime richieste e prenotazioni.

Gli investimenti

La strada verso una rinascita dei treni notturni sembrerebbe già tracciata (anche l'Italia si sta muovendo in questa direzione), ma non sarà economicamente una passeggiata: un treno ad alta velocità ospita circa 70 persone su ogni vagone, mentre un wagon-lit ne può accogliere circa 20, per una tratta unica e quindi meno redditizia. Inoltre, i lavori di manutenzione delle rotaie vengono eseguiti principalmente di notte. L'impegno economico non ha però fermato la Francia ha investito 30 milioni di euro nel 2018 per rinnovare il materiale rotabile. «L'obiettivo è far diventare i treni notturni una valida alternativa agli aerei», dice Charles-Henri Paquette, del collettivo francese "Oui au train de nuit!". Oltre ai benefici ambientali i treni sono molto più economici, in termini di soldi e di tempo e alla lunga redditizi, anche per i governi».

L'eurodeputato svedese Jakob Dalunde va oltre: «In questi tempi di pandemia viaggiare in treno è molto più sicuro, ma dobbiamo renderlo possibile. I governi europei dovrebbero smettere di sovvenzionare e salvare le compagnie aeree e invece investire su mezzi di trasporto più accessibili e sostenibili». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Anche Parigi, paladina dell'alta velocità, cambia rotta e investe sui wagon-lit



CORBIS

Un'immagine di «Intrigo internazionale» di Alfred Hitchcock. Oltre a Cary Grant e Eva Marie Saint, uno dei grandi protagonisti del film del 1956 è il treno notturno New York-Chicago. L'ultima scena li ritrae in un abbraccio sul treno, che poi entra in un tunnel

I DATI DI FERROVIE ITALIANE

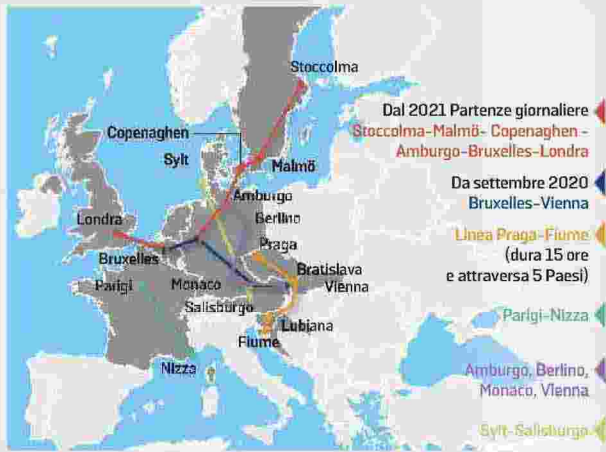
Anche agli italiani piace viaggiare di notte L'anno scorso aumentati i passeggeri

L'alta velocità ha «ucciso» gli InterCity notturni anche in Italia, ma le perdite sono state più contenute rispetto a altri Paesi europei, come la Francia. Dal 2009, con l'avvio dei servizi Freccia, il viaggio in cuccetta o in cabina sembrava diretto verso un inesorabile destino, schiacciato dalla scelta di raggiungere Roma da Milano in poco più di tre ore. Ma qualcosa è cambiato anche qui: già nel 2019 i viaggi sugli InterCity Notte in Italia hanno registrato un netto incremento rispetto al 2018. L'incremento è ancora più evidente se si prendono in considerazione gli ultimi mesi del 2019, in particolare, per gli InterCity Notte l'ultimo trimestre 2019 ha mostrato un incremento del 10% rispetto al 2018. Il trend è stato confermato nei primi giorni del 2020 con una crescita del 10% rispetto a gennaio 2019. Ed è così che Ferrovie italiane già nel dicembre 2019 ha stanziato 300 milioni destinati agli InterCity Notte per il rinnovo di cuccette e vagoni, con un contratto di servizio rinnovato per 10 anni, che permette di fare investimenti a lungo termine. Oltre agli interni delle cabine sono stati aumentati anche i servizi di accoglienza e assistenza, in partenza e all'arrivo, con colazione, biancheria, giornali e caffè. Dal primo luglio, passata l'emergenza Covid, sono tornati operativi i 20 collegamenti notturni. I principali: Salerno - Torino; Torino - Reggio Calabria; Roma - Sicilia; Torino/Milano - Lecce; Roma - Trieste; Roma - Bolzano. MON. PER. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL RITORNO DEI TRENI NOTTURNI IN EUROPA

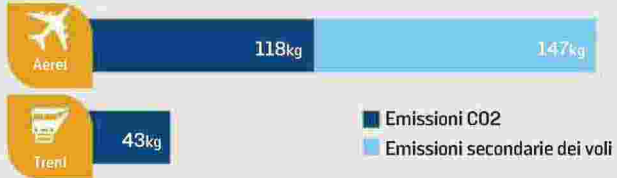
Le nuove tratte



Quel che resta dei wagon-lit francesi



Emissioni per diverso tipo di mezzo di trasporto
 DA LONDRA A MADRID



I numeri

- L'aviazione civile rappresenta circa il 2% di tutte le emissioni globali a effetto serra
- 1 volo dalla Germania ai Caraibi produce uguali emissioni di 80 persone in Tanzania in un anno
- Nel 2018 hanno volato 8,8 miliardi di persone (+6% rispetto al 2017)
- La IATA prevede che nel 2037 voleranno 8,2 miliardi di persone
- 95% La riduzione dei voli durante la pandemia
- 7,5 milioni di voli cancellati da gennaio al luglio 2020
- 75% degli europei dichiara di volare di meno (Sondaggio Irb)
- 36% degli europei dichiara di volare meno per motivi ambientali

L'EGO - HUB

21%
 Gli europei e gli americani che dichiara di aver ridotto il numero di voli nel 2019

82%
 Dei viaggiatori che ha ridotto i viaggi aerei a favore del treno l'ha fatto per **l'ambiente**

1°
 Nel 2025 sarà la Cina al primo posto nel mondo per numero di passeggeri sugli aerei

20
 I treni notturni a lunga percorrenza attualmente operativi in Italia

