

# Scali innovativi e sostenibili grazie all'integrazione con le linee dell'alta velocità

Scenari 2024/Mercato aereo

Oliviero Baccelli

**L**a sostenibilità nel mercato aereo è un tema particolarmente critico in quanto è sicuramente il segmento dei trasporti dove è più difficile introdurre carburanti alternativi ai combustibili fossili.

Infatti, gli strumenti per azzerare le emissioni degli aeromobili sono limitati. Allo stato attuale l'elettrificazione, sebbene sia protagonista di molte iniziative innovative da parte sia di start-up sia dei grandi costruttori storici come Airbus e Boeing, è riservata alle tratte di breve raggio e con pochi passeggeri e ancora su progetti pilota dal punto di vista commerciale, mentre gli spazi per iniziative concrete sull'idrogeno non sono prevedibili se non oltre il 2030. I Sustainable Aviation Fuel (SAF), che dal 2023 sono oggetto di regolamenti europei incentivanti denominati ReFuel Aviation, sono l'unico vettore energetico innovativo in grado di abbattere le emissioni climalteranti in modo rilevante. A livello Ue è obbligatorio utilizzare SAF in grado di ridurre le emissioni almeno del 65% rispetto ai combustibili fossili, nell'ambito di analisi del ciclo di vita completo del prodotto, ma non di azzerarle. I regolamenti comunitari sono più restrittivi di quelli internazionali anche per promuovere l'accelerazione dei consumi dei SAF, prevedendone un utilizzo sul totale dei carburanti pari al 2% al 2025, del 6% al 2030 e del 70% entro il 2050.

Con queste premesse è evidente che i risultati più rilevanti nel percorso verso la decarbonizzazione sono raggiungibili in tempi brevi attraverso strumenti in grado di favorire la sostenibilità negli altri anelli della catena del trasporto aereo, cioè le modalità di accesso agli scali e la gestione aeroportuale. Questi aspetti sono considerati cruciali anche nelle analisi preparatori del Piano Nazionale aeroportuale in fase di completamento da parte dell'Ente Nazionale dell'Aviazione Civile (Enac).

Diventa prioritario, quindi, sviluppare un'efficiente rete di servizi di trasporto per l'accesso a basse emissioni in grado di sostituire la mobilità privata con auto inquinanti. La pianificazione si declina nel favorire linee di bus e tram, ma soprattutto con relazioni ferroviarie in grado di offrire connessioni capillari e non solo di breve distanza, meglio se dirette o con massimo un interscambio.

Le ambizioni dei contratti di programma di RFI e delle strategie di Enac a livello nazionale in questo ambito sono elevate, ad iniziare dalla Lombardia dove entro il

2026 sono previsti il completamento delle connessioni fra Malpensa e la rete RFI, cioè fra il terminal 2 e la linea del Sempione, oltre alla tratta fra la stazione di Bergamo Centrale e lo scalo di Orio al Serio. In entrambi i casi l'obiettivo di rendere disponibili i nuovi servizi per le Olimpiadi invernali del 2026 ha favorito l'accelerazione degli investimenti.

Per le stazioni ferroviarie del terminal 1 e del terminal 2 di Malpensa questo implica essere inserite in una rete dove i servizi ferroviaria dall'area metropolitana di Milano, dal Piemonte e dalla Svizzera si possono incrociare, favorendo lo sviluppo di direttrici AV a servizio sia dei passeggeri dello scalo, pari a quasi 26 milioni nel 2023, sia dei residenti e turisti di una vasta area del Nord Ovest della Lombardia e del Canton Ticino. L'aeroporto di Londra Gatwick costituisce il *benchmark* europeo per le pianificazioni di questo tipo, in quanto dispone di connessioni dirette verso 120 stazioni e con un solo cambio verso altre 700, con l'ambizione al 2024 di raggiungere una *market share* dei servizi ferroviari sul totale delle modalità di trasporto utilizzate per accedere allo scalo pari al 45%. A Malpensa significherebbe ambire a poco più che raddoppiare la *market share* attuale dopo il 2026.

Questi obiettivi sono perseguibili non solo attraverso reti intermodali ben integrate e con stazioni funzionali, anche attraverso una visione sistemica di aspetti tecnologici, commerciali e organizzativi in grado di coinvolgere direttamente società di gestione aeroportuale, compagnie aeree ed imprese ferroviarie, per favorire bigliettazione congiunta e gestione ottimale dei bagagli dei passeggeri.

Il completamento dell'acquisizione di Ita da parte di Lufthansa è un potenziale acceleratore di trasferimento anche in Italia di iniziative che sono già in parte sviluppate nello scalo di Francoforte e che hanno portato DB, di gran lunga la principale impresa ferroviaria passeggeri tedesca sulle medie e lunghe distanze, ad essere membro della Star Alliance, l'accordo di collaborazione su scala mondiale fra trenta compagnie aeree fra cui tutte quelle del Gruppo Lufthansa.

Su scala mondiale DB è ancora l'unica impresa ferroviaria a far parte di un'alleanza aerea, facilitando così l'integrazione fra trasporto ferroviario e voli aerei, incentivando anche la sostituzione dei voli feeder di breve raggio con servizi AV.

È prevedibile che il contesto sempre più competitivo sul mercato della media e lunga distanza passeggeri e il

perseguimento di obiettivi di sostenibilità favoriscano l'ingresso di altre imprese ferroviarie nelle alleanze aeree. Questo scenario è realistico anche alla luce delle ambizioni del primo scalo del Paese per numero di passeggeri, quello di Fiumicino, dove è previsto un completo ridisegno e potenziamento della stazione ferroviaria per accogliere i treni AV. A questo scopo Aeroporti di Roma e RFI hanno pianificato lo sviluppo di due nuovi binari all'esterno della stazione, un prolungamento di circa 40 metri il binario lato Ovest, due bretelle di collegamento (bivio Maccarese e bivio Ponte Galeria) per la creazione di un nuovo itinerario, nonché il quadruplicamento della linea tra Ponte Galeria e Fiumicino. L'obiettivo è far evolvere in

modo esponenziale un sistema che allo stato attuale ha portato ad un primo step di collaborazione definito FCO Connect, cioè il servizio lanciato ad aprile 2023 da Trenitalia, Aeroporti di Roma e ITA Airways, utilizzato già oggi da oltre un centinaio di passeggeri al giorno, e pensato per svolgere le operazioni di check-in direttamente ai banchi della stazione ferroviaria di Fiumicino Aeroporto.

L'auspicio è che gli investimenti in efficienti sistemi di integrazione con la rete AV dei due principali scali del Paese possano contribuire non solo a rendere più sostenibile il trasporto aereo, ma anche a rendere più efficiente l'intera rete dei trasporti di media e lunga percorrenza, favorendo innovazioni organizzative e tecnologiche di livello europeo, come lo è stato dal 2012 con l'apertura alla concorrenza sui binari dell'AV.

*Direttore del master in Economia dei Trasporti  
Università Luigi Bocconi di Milano*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

120

### STAZIONI

L'aeroporto di Gatwick è il benchmark europeo per l'integrazione: dispone di connessioni dirette verso 120 stazioni e con un solo cambio verso

altre 700, con l'ambizione al 2024 di raggiungere una *market share* dei servizi ferroviari sul totale delle modalità di trasporto utilizzate per accedere allo scalo pari al 45%.

GLI INVESTIMENTI  
POSSONO  
CONTRIBUIRE  
A RENDERE PIÙ  
EFFICIENTE LA RETE  
DI MEDIA E LUNGA  
PERCORRENZA



**Verso i Giochi di Milano-Cortina.** Entro il 2026 sono previsti il completamento delle connessioni fra Malpensa e la rete Rfi

