

TRATTE BREVI, LA RIVINCITA DELLE FERROVIE

TRENO BATTE AEREO

Ballatore all'interno



Lo studio dell'esperto della Bocconi all'Ue: «È ora di cambiare». Voli troppo cari e inquinanti. Bisogna investire su un sistema veloce ottimizzando gli investimenti in ambito aeroportuale

The collage shows several pages from the newspaper. The top left page is the front page with the main headline 'TRENO BATTE AEREO'. The middle right page is titled 'LA MOBILITÀ DEL FUTURO' and features a large infographic with a dark background and white text, including a bar chart and a map. The bottom right page contains a financial report titled 'Il rapporto di liquidazione del gruppo Eni' and a section about 'Una linea diretta il Corvoglio'. Other pages include various news items, advertisements, and smaller graphics.

La rivincita dei treni

Voli per tratte brevi cari e inquinanti

«Meglio le ferrovie»

Ma solo lo scalo di Malpensa ha un collegamento diretto su rotaia
Lo studio dell'esperto della Bocconi all'Ue: «È ora di cambiare»

Integrare l'infrastruttura aeroportuale con quella ferroviaria, facendole dialogare meglio e valorizzando entrambe: si sostituiscono i voli a breve raggio (600-800 chilometri) con un sistema ferroviario veloce ed efficiente e si alimentano quelli a lungo raggio, ottimizzando gli investimenti in ambito aeroportuale. Dopo il modello francese, che ha fatto da apripista, l'ultimo studio - con un focus sull'Italia - è stato presentato questa settimana a Bruxelles da **Oliviero Baccelli**, professore di Economia dei trasporti dell'università Bocconi, e da Luigi Ferraris, Ceo di Fsi. Si parte dalla fotografia attuale: la rete europea dell'alta velocità alla

fine del 2021 si sviluppava lungo 11.990 chilometri, con 3.062 chilometri in cantiere, 5.913 in programma e 3.316 chilometri all'orizzonte, ma sul lungo periodo. Dal 2012 al 2021 la crescita è stata del 36%, ovvero di 3.203 chilometri. Guardando una delle tratte più frequentate in Italia, la Milano-Roma, la rete ferroviaria copre il 70%, quella aerea il 30% e dal 2007 al 2019 l'inquinamento aereo è sceso del 66%. Secondo i parametri medi, i costi ambientali di ogni passeggero per chilometro è di 3,59 centesimi di euro per via aerea mentre per un passeggero dell'alta velocità è di 0,405 centesimi di euro (-88,7%).

camerale ridotte e dimezzate tre gli scali. Quello principale è perché stagionali e tratte frequentatissime tutto l'anno. Questo sistema integrato permette di gestire meglio il tutto. Faccio un esempio: non ci sono tutto l'anno voli da Catania a Verona, ma ci sono da Catania a Venezia e da Catania a Bergamo. Con i sistemi interconnessi andare a Verona nel periodo invernale diventa più facile, senza transito intermedio a Roma».

Qual è lo stato di salute della rete lombarda?
«Non siamo messi in modo ottimale: l'unico aeroporto collegato direttamente è Malpensa, ma con la rete di Ferrovie Nord e non è direttamente legato a Fsi, che permette invece l'integrazione con l'alta velocità. Linate ha un collegamento indiretto attraverso Forlanini e Dateo, grazie alla M4. A Bergamo, nonostante l'ottimizzazione delle relazioni, tutto passa via pullman fino a Milano Centrale».

Cantieri futuri?
«Sono in programma in tutti e

Orizzonte temporale?

«Prima delle Olimpiadi del 2026. Per Malpensa intanto si prevede un recupero pieno del traffico, grazie alla riapertura del Terminal 2 a maggio di quest'anno con un'ottantina di compagnie che operano nello scalo. Mancano però ancora i voli a medio e lungo raggio verso l'Asia, ma nei prossimi due anni si pensa di recuperare, arrivando ai livelli pre-pandemia».

A Orio al Serio, invece?

«È prevista una nuova stazione ferroviaria all'interno dell'aeroporto con collegamento alla Stazione centrale di Bergamo verso la rete principale attraverso Treviglio. Anche in questo caso i cantieri devono essere conclusi per le Olimpiadi».

di **Simona Ballatore**
MILANO

«Una maggiore sinergia tra il sistema aeroportuale e quello ferroviario permetterebbe di ridurre l'impatto ambientale consentendo a entrambi di essere più competitivi, 'aggredendo' nuovi mercati». **Oliviero Baccelli** è professore di Economia e Politica dei Trasporti alla Bocconi e lavora al centro di ricerca "Green" dell'università.

Qual è la strategia?

«Il governo francese è stato il primo a muoversi in questa direzione, con la cancellazione di voli a breve raggio quando sono sostituibili con treni ad alta velocità. La Commissione Europea sta valutando questa ipotesi e l'impatto che avrebbe. Per fare questo serve però una rete ferroviaria più capillare, sostenibile e meglio connessa agli scali».

E qual è la situazione attuale?

«Ci sono tratte aeree che nel periodo invernale vengono drasti-

Linate ad oggi ha connessioni solo indirette.

«Ma l'obiettivo è estendere la metropolitana 4 verso Segrate e il quartiere San Felice, aggiungendo una nuova stazione Rfi a Segrate e creando un nuovo sistema di 'porta Est' di Milano sulla logica di Rogoredo, la porta Sud dal punto di vista ferroviario. Questa stazione porterebbe sulla linea dell'alta velocità verso Venezia e potrebbe essere un'alternativa alla Centrale, che soffre molto di saturazione. Per immaginare un servizio parzialmente diverso dobbiamo poi ricordare il completamento dell'alta velocità tra Brescia, Verona, Vicenza e Padova e l'inserimento di molti nuovi treni. Avrà tutto piena logica un paio d'anni dopo le Olimpiadi».

Quale sarà l'impatto, a quadro ultimato?

«Le ricadute principali sono strettamente collegate al miglioramento dell'accessibilità complessiva del territorio, oltre ai benefici in termini energetici, di natura ambientale, nell'organizzazione del servizio e negli investimenti stessi».

Cos'altro si sta facendo per mitigare l'impatto dei trasporti a livello energetico e ambientale?

«Gruppo Ferrovie dello Stato e Ferrovie Nord stanno raggiungendo percentuali sempre più alte sul fronte delle rinnovabili per l'alimentazione dei treni; Sea ha un programma molto dettagliato per arrivare a una riduzione della fonte carbonica e per l'efficientamento energetico negli scali. E ci sono gruppi di lavoro sull'idrogeno».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Malpensa Express è l'unico treno che serve un aeroporto lombardo



Una maggiore sinergia aumenterebbe la competitività di entrambi i sistemi

Oliviero Baccelli è professore di Economia e Politica dei Trasporti alla Bocconi. Ha presentato nei giorni scorsi all'Ue il progetto lombardo per la mobilità di domani



Cantieri sono previsti ovunque ma quelli principali dovranno finire prima delle Olimpiadi

Scenario 2030

Nuove connessioni Connessioni migliorate Connessioni esistenti



11.990 chilometri
Rete europea alta velocità alla fine del 2021

3.062 chilometri
in cantiere

5.913 chilometri
in programma

3.316 chilometri
all'orizzonte

FOCUS TRATTA MILANO-ROMA:

Copertura dei viaggi



Dal 2007 al 2019:
l'inquinamento aereo è **sceso del 66%**

COSTI AMBIENTALI DI OGNI PASSEGGERO PER CHILOMETRO:

3,59
centesimi di euro
per via aerea

0,405
centesimi di euro
(-88,7%)
con l'alta velocità



Withub