

# Breve indagine sui collegamenti tra città ed aeroporti italiani ed europei

di Davide Vallese - Novembre 2013

E' notizia recentissima che lo scalo aeroportuale di Genova avrà, finalmente, un sistema dedicato per colmare il *gap* che lo caratterizza dagli attuali sistemi di trasporto. Come tutti i genovesi (e non) sapranno il nostro aeroporto non è direttamente collegato alla rete ferroviaria, e anche la rete bus urbana non presenta più da diversi anni un collegamento diretto con l'aerostazione; le uniche due soluzioni sono il Volabus servizio su gomma effettuato con mezzi GT (anche se gestito da AMT Genova ha però tariffazione dedicata) e un servizio integrativo che collega (poco e male) la nuova Marina di Sestri Ponente con l'omonimo quartiere. Qui troviamo la prima stazione di Trenitalia, pomposamente ribattezzata Sestri Ponente/Aeroporto, la quale sembra promettere un ruolo di interscambio ma non ne mantiene fede.

#### Come si dovrebbe evolvere.

Stando al nuovo progetto presentato nei primi di luglio il nuovo progetto non è limitato solo alla connessione tra stazione RFI e aeroporto, ma si addentra anche nel complesso ruolo della collina tecnologica *Erzelli* sulla quale sta (lentamente) sorgendo un quartiere futuristico dedicato alle industrie tecnologiche avanzate, per lo meno sulla carta. Attualmente il collegamento tra la città e il polo tecnologico è garantito da un mezzo AMT Genova (la linea 128) che però rimane un servizio "di quartiere" al servizio della zona di Sestri Ponente, mentre invece una simile realtà urbanistica avrebbe bisogno di un vettore dedicato. L'idea finale pare ricaduta su una cabinovia, e anche se il progetto definitivo verrà presentato solo nel 2014/2015, possiamo dalle prime immagini provare a capire come si svilupperà questo progetto, sicuramente ambizioso ma per adesso un po' troppo oscuro.

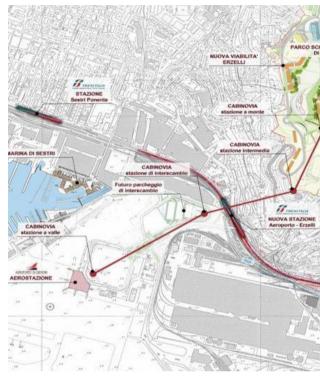


immagine 1

Nell'*immagine1* possiamo vedere l'idea di collegamento prevista per l'aeroporto, partendo dalla realizzazione della nuova fermata ferroviaria (denominata Aeroporto/Erzelli) sul tracciato ferroviario attuale, colorato in rosso. Nella parte alta dell'immagine vediamo l'attuale posizione della stazione di Sestri Ponente, in questa mappa segnalata con la denominazione "vecchia". A pochi metri sulla sinistra troviamo il tondo rosso, quella rappresenterebbe la stazione d'interscambio della cabinovia la quale, proseguendo verso mare, raggiungerebbe l'aerostazione del Cristoforo Colombo appesa a funi. Nelle vicinanze dell'interscambio della cabinovia verrebbe realizzato un parcheggio a multipiano.



immagine 2

Sopra possiamo invece capire meglio come il collegamento condurrà verso la collina degli Erzelli, mediante un'ulteriore stazione intermedia. Nell'ambito di guesto progetto rientra anche lo spostamento della stazione di Cornigliano, che verrebbe spostata dalla sua attuale posizione per essere ricollocata in una zona maggiormente centrale rispetto alla delegazione. Le domande che sorgono spontanee sono tante, o per lo meno io avrei molti quesiti da porre, innanzitutto la reale fattibilità di tale opera, soprattutto per quanto riguarda la soluzione "cabinovia" che, magari intelligente per superare il dislivello con la collina degli Erzelli pare a mio parere poco comoda per accompagnare i viaggiatori al terminal. Secondo quanto spiegato in una conferenza stampa dedicata, la progettazione sarà completata tra il 2014 e il 2016 e avrà un costo di oltre 1,2 milioni di euro, una metà finanziati con fondi europei, l'altra a carico di Aeroporto, Regione, Comune e Società per Cornigliano1. Vediamo ora, per conoscenza, la situazione negli altri aeroporti italiani e stranieri, per capire come il collegamento avviene tra aerostazione e centro città.

#### Altrove, ma in Italia.

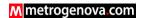
Prendiamo come esempio ovviamente aeroporti compatibili con quello genovese, in quanto poco significato avrebbe paragonare il nostro scalo con "mostri" quali il JFK di New York o Heathrow di Londra. Se prendiamo in considerazione un articolo apparso nella versione online de Il Sole 24 ore² in Italia gli aeroporti considerabili di un certo livello nel nostro territorio sono 31, di cui 10 definiti *superbig* ovvero di rilevanza strategica a livello **Ue** in quanto pertinenti a città o nodi primari. Genova risulta tra questi 10 pur avendo un collegamento con il resto della città abbastanza scadente. Cerchiamo ora di analizzare i dati degli altri 9 big.

#### • Bergamo Orio al Serio

L'aeroporto di Bergamo Orio al Serio è utilizzato soprattutto dalle compagnie *low cost* e nel 2012 ha registrato quasi 8,9 milioni di passeggeri con un aumento costante dal 2005. La città più vicina è Bergamo, la quale dista appena cinque chilometri, mentre invece Milano è a quasi 50. Se arrivare in aeroporto via bus (pubblici e di ditte private) è semplice, non si può dire lo stesso per i mezzi su ferro, dato che non esiste alcun collegamento diretto con la rete ferroviaria. La stazione ferroviaria più vicina è quella di Bergamo, ed è possibile raggiungerla via bus. Progetti in tal senso sono stati proposti, e sembrava fattibile realizzare un collegamento via ferro diretto

http://www.ilsecoloxix.it/p/genova/2013/07/09/APLd0nvF-genova\_cabinovia\_aeroporto.shtml

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Come cambia la mappa degli aeroporti italiani http://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2013-01-29/comecambia-mappa-aeroporti-145229.shtml?uuid=Ab82IHPH (visualizzato il 9 luglio 2013)



entro l'Expo2015, ma da diverso tempo la situazione pare congelata.<sup>3</sup>

#### • Bologna Marconi

Distante circa sette chilometri dal centro città è inserito nel guartiere di Borgo Panigale, dal guale dista una manciata di chilometri. Nel 2012 ha raggiunto quasi i 6 milioni di passeggeri, con un trend in crescita dal 2008, trend confermato anche nei primi cinque mesi del 2013. Il gioco del leone come sempre lo fa il mezzo privato per il collegamento, visto che Bologna si trova in uno nei nodi autostradali nevralgici di tutto il Paese. Anche in questo caso però il ferro non è presente, infatti è necessario scendere alla stazione centrale di Bologna e prendere un bus dedicato (servizio Aerobus-BLQ) che effettua il tragitto in circa quindici minuti al prezzo non proprio economico di 6 euro. In occasione di eventi fieristici è attivo anche un secondo servizio bus che collega l'aerostazione con la zona Fiera. Come anche per Bergamo l'idea di un collegamento diretto c'è eccome, ma le solite lungaggini italiane hanno ben presto bloccato tutto.



Il progetto del *Marconi Express* consiste in un *People Mover* (una navetta su monorotaia) che collegherà, in circa 7 minuti e mezzo di viaggio (ovvero dimezzando l'attuale tempistica), il centro città e l'aeroporto, effettuando un'unica fermata intermedia presso Bertalia/Lazzaretto, la grande area in corso di riqualificazione destinata ad ospitare un nuovo insediamento abitativo e universitario. I cantieri dovevano aprire nella primavera del 2012, poi nell'autunno dello stesso anno, poi tutto sospeso e a tuttora non si hanno notizie in merito all'apertura dei lavori.

## Milano Linate

Sette chilometri separano l'aeroporto dal centro cittadino. Eppure anche in questo caso, e nonostante i suoi quasi dieci milioni di passeggeri l'anno Linate non ha ancora un collegamento dedicato su ferro per raggiungere il centro.

http://www.ilgiorno.it/bergamo/cronaca/2012/03/30/689136-bergamo\_aeroporto\_orio.shtml

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Bergamo -Aeroporto di Orio: il treno dei desideri è in ritardo

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> http://www.marconiexpress.it/il-people-mover



La soluzione sono due mezzi ATM, il 73 e l'X73 detto anche San Babila Express che collega l'aerostazione con la fermata della metropolitana San Babila. Entro il 2015 l'aeroporto verrà servito dalla nuova linea metropolitana M4 che raggiungerà, in un primo momento la stazione RFI Forlanini, e il resto della città entro il 2020.

### Milano Malpensa

Il paragone con Malpensa fa effettivamente impallidire, visto che questo è il secondo scalo italiano con oltre 18,5 milioni di passeggeri nel 2012. E' però la situazione italiana più virtuosa, dove possiamo parlare di un vero e proprio collegamento europeo tra l'aeroporto e la città. Malpensa è distante dal centro quasi 50 chilometri, ma il collegamento è garantito dai treni di Trenord che permette di raggiungere Milano Cadorna (29 minuti il tragitto) e Milano Centrale (45 minuti) grazie al servizio Malpensa Express. Anche la compagnia ferroviaria TiLo effettua collegamenti trans-nazionali con il Ticino svizzero, con corse in partenza da Bellinzona, via Luino - Gallarate -Busto Arsizio.



Aperta nel 1999 la stazione ferroviaria di Malpensa è stata la prima in Italia ad essere raggiunta dall'Alta Velocità, con il servizio Frecciarossa di collegamento con Roma. Tale servizio è rimasto attivo dal settembre del 2010 fino a giugno del 2012, quando è stato cancellato per la scarsità del suo utilizzo.5

#### **Napoli Capodichino**

L'aeroporto si trova a circa 4 km dal centro di Napoli, nel quartiere San Pietro a Patierno e Casoria, a ridosso di una zona fortemente abitata e che costringe gli aeromobili in arrivo a sorvolare a bassa quota i nuclei abitativi. Nonostante risulti essere il secondo aeroporto come grandezza e movimento passeggeri del sud Italia, non possiede (ma sembra destinato ad averlo) un collegamento diretto via ferro con il centro città. Il progetto della linea 1 della metropolitana infatti, quando diverrà circolare, raggiungerà anche l'aerostazione. Per adesso il servizio autobus di collegamento è gestito da ANM, con il nome di *Alibus* e permette di raggiungere il centro città e la stazione ferroviaria, al costo di 3 euro con partenze ogni 20 minuti.

# Palermo-Punta Raisi

Ribattezzato alla memoria di Giovanni Falcone e Paolo Borsellino, lo scalo palermitano sta vivendo negli ultimi anni un periodo di crisi, soprattutto un

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Via da Malpensa, in "I Treni" n. 350 (luglio-agosto 2012), pp. 4-

<sup>6</sup> 

vistoso calo di passeggeri. E' infatti in programma un rimodernamento generale della struttura, dal costo di circa 200 milioni di euro che dovrebbe ridisegnare il volto dell'aerostazione palermitana. Nonostante questo è però attivo un servizio ferroviario, dall'ottobre del 2001, chiamato *Trinacria Express* che consente di raggiungere la stazione centrale di Palermo in circa 45 minuti al prezzo di 5,80 euro.

Il servizio fa parte della tratta ferroviaria metropolitana palermitana ed è contraddistinta come *Linea A*, con corse cadenzate ogni mezz'ora. Il servizio è effettuato da Trenitalia con mezzi *Minuetto*.



#### • Roma Fiumicino

Parliamo brevemente di Fiumicino in quanto assolutamente non paragonabile con la realtà genovese. Si tratta infatti del maggior scalo italiano, *hub* di Alitalia e con un flusso passeggeri di quasi 37 milioni di unità. Il collegamento principale tra la città e l'aeroporto è il *Leonardo Express* attivato nel 1990 in occasione dei mondiali italiani di calcio. Dal 1993 raggiunge la fermata finale di Roma Termini, per un percorso di 31 chilometri senza fermate intermedie, superato in circa mezz'ora. Svolto in precedenza con carrozze UIC-X e locomotori E.464, dal dicembre 2011 il servizio è effettuato da composizioni doppie di elettrotreni *Minuetto*, in livrea bianca, rossa e verde. Oltre a questo servizio è attivo anche quello regionale laziale della FR1, di collegamento con Ro-

ma e Orte, il quale effettua fermate intermedie nelle principali stazioni cittadine ed oltre.



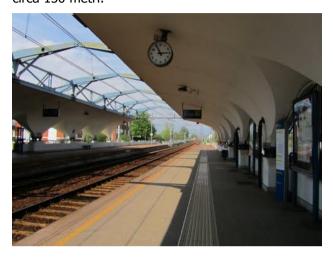
#### Torino Caselle

Anche l'aeroporto torinese sta vivendo un periodo di recessione in termini di passeggeri annui, dopo il felice biennio 2010/2011. Ha chiuso il 2012 con un dato superiore ai 3,5 milioni di passeggeri e per questo possiamo sicuramente considerarlo un centro di prima importanza nel nord Italia, soprattutto nel nord ovest.

Dalla sua ha il collegamento ferroviario diretto con il centro città (dal quale dista circa 16 chilometri) effettuato dalla GTT, nell'ambito del Servizio ferroviario metropolitano (SFM). Nei progetti di SFM la linea Torino - Ceres, di cui Caselle Aeroporto è una stazione intermedia, dovrebbe raggiungere il centro di Torino innestandosi nella costruenda stazione di Torino Rebaudengo, in tal modo l'attuale linea sarà percorsa dai treni solo fino alla stazione di Madonna di Campagna, per poi correre in un nuovo tunnel che sarà scavato sotto l'attuale corso Grosseto, decretando così la fine dell'utilizzo di Torino Dora, la quale verrà chiusa dopo appena un ventennio dalla sua costruzione.<sup>6</sup> Detta linea diventerà parte integrante del servizio ferroviario metropolitano di Torino, linea SFM2 Germagnano - Pinerolo, gestita da Trenitalia.

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> http://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovia Torino-Ceres

La stazione di Caselle Aeroporto è attiva dal 2001, e conta di quattro binari: due di corsa e due tronchi, per attestare i futuri collegamenti con destinazioni differenti dall'area torinese. Il collegamento con l'aeroporto è effettuato tramite un tunnel coperto, lungo circa 150 metri.



#### Venezia-Tessera

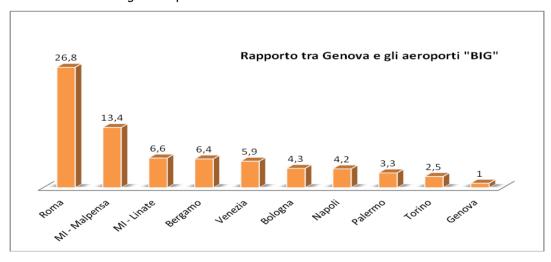
Chiudiamo la sezione *big* con l'aeroporto di Venezia. Grazie all'attrattività della città lagunare nel 2012 l'aerostazione ha fatto registrare un valido dato di 8,1 milioni di passeggeri, anche se in leggero calo rispetto al boom registrato nel 2011. Data anche la complessità dell'ambiente lagunare per ora non è

presente nessuna infrastruttura su ferro a servizio dell'aeroporto, ma i collegamenti sono effettuati via bus. Il servizio *Airport Shuttle* è gestito dall'ATVO e conta del servizio diretto da Piazzale Roma (20 minuti di tragitto per 6 euro di ticket) e il servizio express dalla stazione ferroviaria di Mestre. Oltre il servizio cittadino l'ATVO collega l'aeroporto con altre destinazioni venete, come Lignano, San Donà di Piave, Portogruaro, Treviso ed altre.

#### • Dati di traffico tra aeroporti.

Dopo queste brevi descrizioni vediamo quanto, in termini di passeggeri, tali aeroporti possono essere effettivamente confrontati con Genova e, successivamente vedremo tale raffronto con i 13 aeroporti considerati *maggiori* (dati 2012).

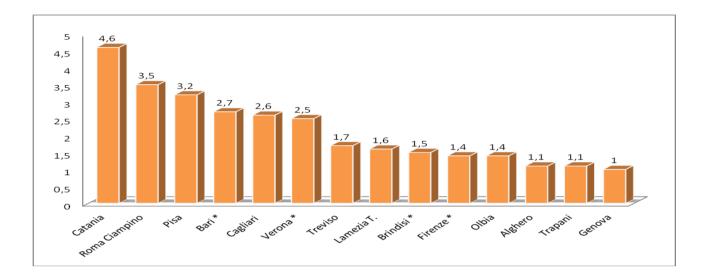
Tolti i due aeroporti maggiori Fiumicino e Malpensa il grafico ci dice come ci sia una relativa uniformità nei dati nei restanti aeroporti, tolti gli ultimi tre tra cui svetta (ultima) Genova. Maggiormente interessante il fatto che le aerostazioni immediatamente sopra in classifica (Torino e Palermo) abbiano entrambe un sistema di ferro dedicato per il trasporto nell'area aeroportuale.



Vediamo ora i dati relativi ai 13 aeroporti considerati maggiori ma non considerati nella tabella precedente. Anche in questo caso il rapporto con i dati genovesi è impietoso, con il nostro scalo all'ultimo posto anche in questa classifica. Non è tanto la posizione in classifica, quanto l'essere indietro a città di peso



specifico molto inferiore come Lamezia Terme, Olbia o Alghero. Persino Verona e Treviso, strette tra Orio al Serio e l'aeroporto di Venezia, riescono ad avere dati migliori rispetto al nostro Cristoforo Colombo. I dati sono relativi al 2012, tranne le città con il simbolo " \* ", relativi al 2011.



#### Alcuni casi europei.

Dall'analisi della situazione italiana, tralasciando il peso specifico relativamente scadente del nostro aeroscalo, si evince che i collegamenti tra aeroporti e centro città avvengono per la maggior parte via gomma con linee bus dedicate (private e/o pubbliche), mentre alcuni casi *virtuosi* posso contare su un sistema su ferro dedicato. Solo Bologna, nei progetti farebbe affidamento sul *people mover*.

Vediamo invece ora alcuni casi europei, scelti ovviamente per similitudini con il nostro aeroporto e con il *peso* della città. Ho considerato una decina di situazioni, con flussi di passeggeri riferiti all'anno 2012 inferiori ai 5 milioni, anche perché dati piccoli come quelli del nostro scalo difficilmente si trovano in rete se non in siti specializzati.

**Göteborg Landvetter.** Aeroporto che serve la cittadina svedese, con un traffico superiore ai 4,8 milioni. Fuori dall'area metropolitana di Goteborg viene servito da bus locale per il paese di Borås (circa a 40km) e servizio speciale *Flygbussarna* per il centro città, da cui dista circa 25 minuti. Questo aeroporto

è il secondo per importanza in Svezia, dopo quello di Stoccolma.

Valencia Manises. Ottavo scalo nazionale spagnolo, quello di Valencia viene soprattutto raggiunto da voli *low cost*. Situato a 9 chilometri dal centro città ha a disposizione due vettori (anzi tre...) per il collegamento diretto. Innanzitutto il servizio bus, distinto tra *metrobus* (quindi servizio normale) e *shuttle bus*, a cui si aggiunge l'offerta delle linee 3 e 5 del sistema *Metrovalencia*, ovvero il trasporto combinato di metropolitana leggera, tram e metropolitana. In ambo le linee l'aeroporto è la stazione di termine, e questo è direttamente collegato con il porto della città (grazie alla linea 5).



Liverpool John Lennon. Questo aeroporto britannico ha avuto un incremento incredibile a partire dal 2000 con l'esplosione dell'offerta low cost, visto che ad oggi è un polo di primaria importanza per la compagnia aerea EasyJet e Ryanair. Ormai uno dei primi dieci aeroporti britannici per flussi di traffico è tuttora uno degli scali che ha avuto maggior rilancio a livello europeo (il tutto nel biennio 1997-2007) ma il servizio di collegamento con il centro città, che dista meno di 20 chilometri è ancora senza un vero mezzo dedicato. Oltre ai servizi bus è infatti dotato di una navetta (80A e 86A) che permette il collegamento con la stazione ferroviaria di Liverpool South Parkway. Da qui ogni 15 minuti parte un treno per la stazione centrale di Liverpool, ma è possibile raggiungere anche altre mete britanniche. Dal 2009 si parla di un possibile collegamento tram-treno tra la



stazione e l'aeroporto, ma per ora non vi è stato nessun passo concreto in quella direzione. La realizzazione della stazione ha al contrario scatenato diverse polemiche, in primo luogo per il suo costo definito esagerato da più parti, infatti il prezzo preventivato di 16 milioni di sterline è stato ampliamente superato, raggiungendo quasi il doppio di spesa. I lavori sono incominciati nel 2004 e la stazione è attiva dal 2006. Nel 2012 ha avuto un traffico di circa 700mila pax/anno.

**Bilbao.** Torniamo in Spagna per vedere una città che spesso viene paragonata, almeno sotto il profilo

geografico, a Genova. Il suo aeroporto, pur avendo un numero di passeggeri sopra i 4 milioni, è principalmente utilizzato per raggiungere mete interne (soprattutto Barcellona e Madrid) e si trova a 9 chilometri dal centro. Il collegamento è effettuato da bus che in 15-20 minuti percorrono il tragitto fino alla stazione dei bus in centro città, gli orari (come Genova...) sono abbastanza ridotti con l'ultima partenza dal centro alle 21,55, e anche le frequenze sono di una corsa ogni 30 minuti. Per ovviare a questo problema dal 2009 è in realizzazione il prolungamento della linea 3 della metropolitana, anch'essa attualmente in costruzione (entrerà in funzione nel 2014), e dal 2016 sarà in funzione il collegamento diretto con la fermata Casco Viejo, corrispondenza con le linee 1 e 2.

Cracovia—Balice John Paul II. Visto che per ora abbiamo parlato solo di aeroporti di stati europei considerati *di serie A*, vediamo invece un caso dell'est europeo. La Polonia sta subendo una radicale trasformazione, e sempre più difficilmente si può accostare all'idea di uno stato arretrato. L'aeroporto di Cracovia conta quasi 3,5 milioni di passeggeri annui ed il collegamento con il centro città, distante poco sopra i dieci chilometri è garantito da un tramtreno speciale, il *Balice Ekspres*. Questo piccolo treno fa la spola tra la stazione centrale e l'aeroporto, in un tragitto superato in circa 20 minuti al costo di circa 2,80 euro a tratta (ma sono disponibili biglietti cumulativi).



**Eindhoven.** Se per ora abbiamo visto una gamma limitata di mezzi per il collegamento città-aeroporto, la città olandese viene sempre ricordata per il mitico (spesso in negativo) utilizzo del *Phileas.*<sup>7</sup> Questo infatti serve la linea 401, corredata di corsia protetta che la rende una busvia poco differente da quelle costruite utilizzando normali bus, con frequenze tra la mezz'ora e l'ora.

**Brema.** Chiudiamo questo breve viaggio europeo con l'aeroporto tedesco di Brema. Anche se non si può definire uno degli scali maggiori della Germania, a partire dal 2007 grazie all'intervento di *Ryanair* questo ha avuto un notevole sviluppo, con la costruzione di un terminal dedicato.

Situato a circa 4 chilometri dal centro, l'aeroporto è collegato dal 1998 con la linea 6 del sistema di tram gestito dalla BSAG. Dall'altro capolinea troviamo invece l'università cittadina (sotto la foto di un GT8N-1 della linea 6 diretto all'aeroporto).

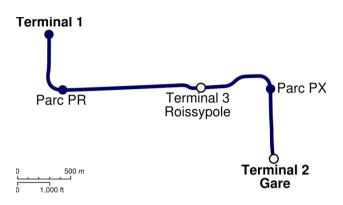


#### Altre tecnologie per gli aeroporti.

Anche la tecnologia VAL è tuttavia valida per consentire un rapido collegamento tra i terminal e le

<sup>7</sup> *Phileas* è un particolare autobus a guida vincolata prodotto dalla olandese APTS (Advanced Public Transport Systems) del gruppo VDL. Si distingue dai classici autobus per la guida magnetica. Il *Phileas* è considerato un servizio *Bus Rapid Transit* in virtù del fatto che tutto il percorso si deve necessariamente sviluppare su corsie preferenziali. <a href="http://it.wikipedia.org/wiki/Phileas">http://it.wikipedia.org/wiki/Phileas</a>

zone a ridosso delle aree aeroportuali. Il caso forse più noto è il **CDGVAL** (*Charles de Gaulle Véhicule Automatique Léger*), in servizio nell'aeroporto parigino di "Charles de Gaulle".



Completamente gratuito, e in servizio dal 2007, il servizio VAL è composto da due linee differenti (nell'immagine sopra, la linea 1) che consentono un rapido collegamento tra i terminal 1, 2 e 3 con i parcheggi d'interscambio, la fermata della RER "Roissypole" e quella per i treni a lunga distanza e TGV (nella mappa identificata come "Gare"). Il servizio è ininterrotto durante tutto il giorno, e ha frequenze di circa 4 minuti per un percorso di 3,5 chilometri. É costato 145 milioni di euro, e garantisce quasi dieci milioni di viaggi all'anno.



Non possiamo certamente parlare di una "tecnologia" dedicata agli aeroporti, ma all'interno di questo breve speciale credo che possa trovare menzione lo **Skypier.** Stiamo parlando di un particolare collegamento, effettuato via mare! Infatti l'aeroporto inter-

nazionale di Hong Kong possiede un molo dedicato, da dove partono ben sette linee marittime, dirette principalmente in Cina e a Macao (di cui una collegherà prossimamente l'aeroporto situato sull'isola). Sempre per restare in estremo oriente non posso non citare il sistema **Changi Airport Skytrain**, in servizio presso l'aeroporto di Singapore. Il sistema è un *people mover*, operativo dal 1990, e può vantare il titolo di primo sistema a guida automatica realizzato in Asia<sup>8</sup>



La lista degli aeroporti che utilizzano la tecnologia APM (*automated people mover*) è però troppo lunga per essere citata nella sua interezza, basti citare che nel solo continente asiatico esistono dieci sistemi (tutti concentrati nell'estremo oriente, ad eccezione di Dubai) e che negli soli US sono in servizio oltre venti sistemi di questo tipo. In Europa invece, nonostante l'abbondanza di aeroporti anche di notevoli dimensioni, questa tecnologia è meno diffusa.

Sempre negli Stati Uniti possiamo trovare un'altra variante, la *monorail* (traducibile in italiano come monorotaia). É il caso dell'**AirTrain Newark** in servizio nell'omonimo aeroporto nel New Jersey e operativo dal 1996. Lungo circa cinque chilometri serve i vari terminal, park di interscambio e raggiunge la

<sup>8</sup>http://www.cpgcorp.com.sg/portfolio/viewdetails.asp?PCID=9&P DID=116 stazione dei treni di Newark Liberty International Airport.



#### **Quale conclusione per Genova?**

Dopo questo viaggio intorno agli aeroporti italiani e mondiali cerchiamo di arrivare ad un punto: che fare della situazione genovese?

Abbiamo a che fare, come visto dai dati presentati nelle pagine precedenti con uno scalo che a tuttora non riesce ad essere competitivo, nonostante l'interesse turistico per la città di Genova sia in crescita da almeno un ventennio. I maggiormente scettici potrebbero optare per una soluzione zero, l'aeroporto è poco competitivo tanto vale non investire in un sistema dedicato che, probabilmente, verrebbe sottoutilizzato ed accontentarsi del servizio su gomma. Una visione più ottimistica secondo il mio modesto parere è però necessaria, innanzitutto occorrerebbe una più decisa politica di promozione dello scalo e della città, considerando che oltre al turismo "normale" il Cristoforo Colombo potrebbe (e dovrebbe...) essere un punto cardine per il turismo crocieristico sia su Genova sia su Savona (non sarebbe da escludere a priori, in un futuro speriamo non troppo lontano, un collegamento diretto tra la stazione ferroviaria dell'aeroporto e la stazione centrale di Savona), senza dimenticare il ruolo della recente Marina, la quale ospita imbarcazioni e servizi di lusso praticamente a ridosso delle piste di rullaggio.



## Quindi per tirare le somme:

- realizzare una stazione ferroviaria metropolitana, con servizi essenziali ma che sia da vetrina per il turista (schermi per proiezione di video, accessi internet Wi-Fi per prenotazioni alberghiere, ristoranti, escursioni ecc...)
- realizzare un sistema di collegamento veloce tra il terminal e la stazione, possibilmente senza affidarsi a soluzioni strampalate e poco pratiche come la proposta cabinovia che, come abbiamo visto, non sembra il sistema vincente negli aeroporti.
- ✓ la partita "Erzelli" è ancora troppo intricata per avere un quadro completo. Sicuramente è necessario avere un sistema dedicato per raggiungere la collina, ma come detto nel

punto precedente, non mi sento di appoggiare la scelta della cabinovia anche se in questo caso la differenza di quota potrebbe suggerire un sistema più "montano".

Alla fine quello che auspico è che si arrivi comunque ad una soluzione, che sia figlia di una volontà di dare a questo scalo e a questa città una nuova opportunità di sviluppo e di mobilità sostenibile. Per questo motivo guarderemo con particolare interesse alla presentazione del progetto in programma per metà dicembre 2013.

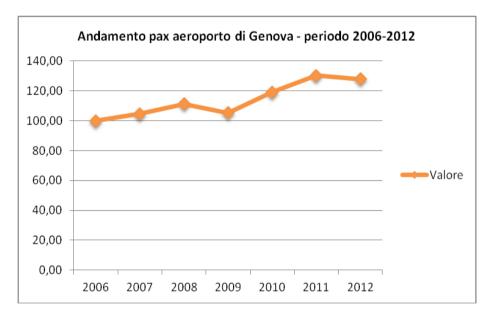


Tabella 1 - Il valore del 2006 è reso pari a "100"