

# **UNA POLITICA ADEGUATA ALLE SEI SFIDE**

**di Antonio Dentato**

## **Introduzione**

La mobilità futura, all'interno dello spazio senza frontiere dell'Unione Europea (UE) e nei singoli Paesi membri che la compongono, può essere garantita solo da una comune politica dei trasporti, secondo gli indirizzi formulati dagli organi decisionali della Comunità.

Alla definizione di questi indirizzi concorrono la condivisione di alcuni valori fondamentali, quali sono:

- La difesa ambientale
- La tutela della salute e dell'integrità fisica delle persone
- Il diritto alla libera circolazione delle persone, delle cose e dei capitali.

L'UE deve favorire lo sviluppo dei trasporti, adottando provvedimenti normativi e interventi finanziari a sostegno delle migliori tecnologie innovative nel settore.

Il concetto dell'intermodalità deve presiedere all'impostazione di ogni progetto infrastrutturale relativo al sistema di trasporto, ai tre livelli cui costantemente è necessario fare riferimento: locale, nazionale e internazionale. Inteso, quest'ultimo livello, nella dimensione che supera i confini europei e si colloca sempre più nel contesto mondiale.

In questa visione andrà definita, e progressivamente aggiornata, con l'attiva partecipazione delle istanze che rappresentano cittadini e imprese, la politica europea dei trasporti, tenendo conto, soprattutto, dell'evoluzione tendenziale di alcune problematiche che più direttamente la condizionano o ne sono condizionate. Esse sono al centro delle sfide al sistema di mobilità del futuro.

Le osservazioni che seguono vogliono essere un contributo al miglior confronto con tali sfide.

### **1. Invecchiamento della popolazione**

Il mercato dei “seniores” (termine comunemente usato per le persone over 65) è in continua crescita. L'inversione della piramide demografica è sempre più evidente. Le prospettive d'invecchiamento della popolazione in tutta l'Europa impongono, pertanto, di prevedere per tempo servizi di trasporto in grado di rispondere ad una domanda di mercato che presenta caratteristiche particolari.

Il mercato dei seniors è formato da persone che hanno disponibilità di tempo e, in genere, anche di risorse finanziarie. Ma le stesse persone domandano ugualmente certezza delle prestazioni, nel senso che i servizi promessi, con relativi accessori, siano effettivamente resi e siano di buona qualità. Più in particolare, la domanda di questo mercato è focalizzato sulle seguenti caratteristiche dei servizi di trasporto: facilità di accesso, comodità, puntualità.

**a. Facilità di accesso** significa poter usufruire di una rete infrastrutturale capillare ed efficiente in grado di consentire a tutti un facile e conveniente accesso al sistema di trasporto di grande qualità, efficace e durevole. Per i seniores, in particolare, significa:

- acquisire, senza difficoltà, le informazioni relative ai servizi offerti e al loro acquisto:

∅ cataloghi maneggevoli, scritti in forma leggibile (caratteri grandi, colori marcati, ecc.):

∅ indicatori scritti, mobili, luminosi, visibili anche a distanza e ad altezza d'uomo;

∅ possibilità di acquistare biglietti e altri titoli di viaggio, a mezzo telefono, internet, e altri mezzi di comunicazione, e riceverli a domicilio, tramite corriere o altri servizi di recapito.

- non incontrare ostacoli fisici nei luoghi di partenza o arrivo dei mezzi di trasporto: rampe di scale, zone scarsamente illuminate, strettoie, ecc. Per contro, è gradita la possibilità di utilizzare tapis roulants, scale mobili, ascensori, ecc.
- poter utilizzare punti di accesso/uscita dei mezzi di trasporto terrestri (marciapiedi) che siano alla stessa altezza delle piattaforme di accesso/uscita di tali mezzi.

**b. Comodità** nell'utilizzo dei mezzi di trasporto, per i seniores, significa:

- poter disporre, all'interno dei mezzi di trasporto, frequenti punto di appoggio e di sostegno;

- avere disponibili sedili ampi, possibilmente imbottiti, facilmente manovrabili (importante l'uniformità e la visibilità di bottoni e delle leve per l'adattabilità dei sedili alle esigenze della persona);
- avere disponibili (nei treni, aerei, mezzi acquatici) toilettes facilmente accessibili (importante l'uniformità e la visibilità di bottoni e leve per l'utilizzo degli accessori delle toilettes).

c. **La puntualità** è un'esigenza comune a tutti i cittadini. Ma per i seniores costituisce un aspetto di più rilevante importanza, perché il mancato rispetto degli orari di arrivo o partenza dei mezzi di trasporto induce, in queste persone, stati gravi di ansia e di preoccupazione fino a determinare, a volte, panico e malori in quelle più deboli o affette da qualche infermità.

## 2. Migrazione

- a. I Paesi dell'UE, per effetto dell'apertura delle frontiere e della massiccia migrazione di popoli da altri continenti verso l'Europa, saranno sempre più multietnici. Pertanto, occorre predisporre piani di riorganizzazione complessiva delle comunicazioni, scritte e verbali, relative ai trasporti (informazioni, orari, ticketing, ecc), in modo che siano comprese anche da persone provenienti da Paesi esteri.
- b. E' molto importante che le comunicazioni siano effettuate in maniera da essere facilmente capite (chiarezza e precisione di linguaggio, parole ben scandite). Oltre che nella lingua

nazionalele comunicazioni devono essere date, per quanto possibile, almeno in altre due lingue (quella inglese, sempre).

- c. Migrazione non è termine da attribuire solo ai grandi movimenti di popoli da Continenti o da Paesi più depressi verso quelli più ricchi. C'è un'altra migrazione, interna. C'è l'esodo rurale, anch'esso da intendere come migrazione, che implica l'abbandono delle campagne e il relativo trasferimento nelle città. Perché nelle città si realizza la maggiore attività produttiva di ogni Paese; perché nelle città è più alta la possibilità di trovare lavoro e questo è meglio pagato; perché nelle città sono concentrati i maggiori servizi indispensabili alla vita sociale moderna: scuole, ospedali, centri culturali, uffici istituzionali, ecc.
- d. Difficile impedire o ridurre questo tipo di migrazione, dunque. I tentativi fatti in tal senso non hanno avuto, fin ora, grande successo. Più importante è pianificare la sistemazione di questi migranti nell'ambito urbano. Il che implica investimenti per la realizzazione d'infrastrutture abitative e sociali. Per quanto attiene alle infrastrutture dei trasporti, il problema da affrontare è strettamente legato al tema dell'urbanizzazione di cui si dirà successivamente.

### 3. Mobilità interna

- a. E' necessario che le reti di trasporto siano pensate e articolate, a tutti i livelli, nella logica dell'integrazione fra modi. In questo processo è assente l'opposizione tra reti locali, regionali, e reti nazionali o internazionali, in quanto

ogni discontinuità deve essere esclusa. A partire dalla impostazione dei relativi progetti infrastrutturali.

- b. Anche dopo l'abbattimento delle frontiere amministrative fra i Paesi dell'UE, sopravvivono ancora adesso frontiere tecniche all'interno di talune modalità di trasporto. Sono frontiere nell'Europa senza frontiere che, di fatto, rendono più difficile e, quindi, limitano il diritto alla libera circolazione delle persone (e, ancor più quello delle merci). Come nel caso delle ferrovie.

Il sistema di trasporto ferroviario europeo, diversamente da quello aereo e marittimo, resta legato alle caratteristiche proprie dei progetti nazionali di cui ancora oggi è solo un'estensione. La rete ferroviaria europea si regge, infatti, sulla sutura fra reti costruite con riferimento alle esigenze nazionali e, in molti casi, alle esclusive esigenze locali. Come rivelano le molte "stazioni di testa" presenti in alcune Reti di Paesi europei (es. Italia). Tali caratteristiche hanno impedito e impediscono al treno di ritagliarsi un ruolo strategico nell'economia dei trasporti internazionali.

Avendo come prospettiva la realizzazione di una grande rete ferroviaria europea nell'ambito del progetto di Rete Transeuropea di trasporto (RTE-T) è indispensabile abbattere tali frontiere. Di seguito ne facciamo una breve descrizione.

#### ■ Diversità dello scartamento dei binari

Il problema è limitato, fortunatamente, a pochi collegamenti. Quelli tra Portogallo/Spagna (Francia) e quelli tra i Paesi dell'Europa occidentale e i Paesi dell'ex blocco sovietico. Va appena ricordato che un treno che volesse percorrere un tragitto dalla Spagna

all'Ucraina dovrebbe fare tre cambi di carrelli: Spagna scartamento di 1.676 mm; Francia fino ad un chilometro dal confine ungherese 1.435 mm e, quindi, uno scartamento di 1.524 mm.

#### ■ Disomogenea capacità delle linee

La disomogenea capacità delle linee rende impraticabile il normale passaggio di treni aventi peso e lunghezza uniformi da una rete all'altra. Anche a scartamento uguale, prima d'immettere un treno sulle linee di un altro Paese europeo, occorre fare i conti con le caratteristiche funzionali della rete ferroviaria di quel Paese. Ad es: tipologia di trazione ammessa, velocità massima ammessa (rango massimo); pendenza massima della linea; raggio di curvatura dei binari, etc. Se si aggiunge il fatto che anche gli interasse dei binari non sono unificati, si può comprendere quale complicazione fa carico alla circolazione dei treni in traffico internazionale.

#### ■ Sagoma dei veicoli

Il profilo di spazio libero gallerie/veicoli (gabarit), l'altezza dei ponti, dei cavalcavia, sono tutti vincoli che giocano un ruolo essenziale nella libera circolazione dei treni sull'intera rete europea. Le maggiori difficoltà s'incontrano nel trasporto internazionale delle merci. La penalizzazione più grave è a carico del trasporto combinato strada/rotaia. In particolare, sorgono problemi insormontabili quando, fra il profilo libero delle strutture indicate e la sagoma dei veicoli, dei carichi delle palette e, soprattutto, dei rimorchi o semirimorchi e dei container esiste uno spazio così esiguo da non consentirne il normale attraversamento in condizioni di sicurezza. Anche se tali vincoli riguardano tratte di linee ben definite, essi influenzano la totalità della relazione.

#### ■ Velocità ordinaria e grande velocità

Sebbene siano state definite, a livello comunitario, regole per l'interoperabilità dei treni ad alta velocità (AV) e dei treni ordinari, nei fatti non riesce ancora possibile una circolazione promiscua generalizzata su tutta la rete ferroviaria europea. Per l'AV esistono vincoli di circolazione riconducibili ai veicoli, all'alimentazione elettrica, alla segnaletica, ai binari.

#### ■ Sistema di alimentazione elettrica della trazione

I diversi sistemi d'alimentazione elettrica oggi esistenti sulle reti ferroviarie europee obbligano a cambi di locomotive nel passaggio dei treni da un Paese all'altro. Ovvero all'utilizzo di locomotive munite di motore policorrente. L'impiego di mezzi di trazione policorrente è una soluzione già praticata da alcune Reti. Ma occorre fare i conti con i maggiori costi di queste locomotive.

Il problema è diventato più grave per il trasporto passeggeri da quando l'adozione quasi generalizzata di treni passeggeri, con elettromotrici e veicoli a composizione bloccata, non permette il cambio della trazione alle frontiere.

#### ■ Sistema di sorveglianza dei trasporti

Non hanno fornito buona prova i sistemi e le procedure di sorveglianza fin ora adottati. Il sistema di sorveglianza satellitare sarà certamente quello risolutivo dei problemi sui quali da anni gli specialisti del settore si sono confrontati.

#### ■ Sistemi di segnalamento, sicurezza e controllo/comando della circolazione

Il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario ERTMS (European Rail Traffic Management System), sostenuto dall'UE, appare, allo stato, l'unica soluzione tecnica che ha infranto un'antica barriera fra le reti ferroviarie europee. Se utilizzato da

tutte le reti europee, come appare dalla generalizzazione della sua adozione, sarà in grado, infatti, di eliminare, sull'intera rete ferroviaria europea, le barriere relative alla lettura delle informazioni fornite dai sistemi di segnalamento, sicurezza e controllo comando della circolazione.

#### 4. Sfida ambientale ed energetica

I governi dei Paesi membri dell'UE devono essere chiamati a rispettare gli impegni assunti in sede internazionale sulla riduzione dell'emissione di CO<sub>2</sub> e sull'economia di carburanti. Dovranno, pertanto, mettere a punto un quadro generale della politica dei trasporti che abbia come obiettivo la difesa dell'ambiente e la sicurezza dei cittadini. Frequenti incontri, a livello locale, nazionale e internazionale, con le organizzazioni dei consumatori delle industrie produttrici dovranno attivare: aggiornamenti di tale politica, un monitoraggio sull'effettiva applicazione delle misure decise e la loro efficacia, valutazioni sulle migliori pratiche seguite, al fine di diffonderne l'applicazione.

Nel quadro delle politiche di miglioramento e sviluppo del settore dei trasporti, i governi dovranno adottare decisioni volte ai seguenti obiettivi:

- Ø sostenere con mezzi adeguati i programmi di ricerca e sviluppo;
- Ø incentivare le innovazioni;
- Ø coinvolgere gli enti di formazione e rilascio delle patenti sulle migliori pratiche di guida, per ridurre gl'inquinamenti ambientali, limitare i consumi energetici e rendere sempre meno rilevante il numero degl'incidenti da traffico;

Ø promuovere la circolazione di mezzi pubblici, i meno inquinanti, e incoraggiare i cittadini a utilizzarli. A tal fine saranno necessarie diverse azioni di sostegno economico in loro favore, ma anche continue campagne educative sui posti di lavoro e nelle scuole, oltre che misure di razionalizzazione nell'organizzazione dei trasporti a livello locale, nazionale e internazionale.

## 5. Urbanizzazione

- a. Una delle principali tendenze riscontrabili nella nostra epoca è il costante aumento della popolazione urbana. Secondo le previsioni dell'ONU, entro il 2030, il 60% della popolazione mondiale vivrà nelle zone urbane. Mettere in relazione la crescente urbanizzazione con i problemi dei trasporti costituisce, pertanto, una scelta di rilevante importanza che merita la migliore attenzione.
- b. L'urbanizzazione porta notevoli vantaggi ai cittadini. Perché facilita gli scambi sociali e offre un migliore accesso ai servizi scolastici, sanitari, di trasporto. Pone, tuttavia, anche notevoli problemi sul piano dell'inquinamento ambientale e della vivibilità complessiva della città. Specialmente se l'urbanizzazione avviene in assenza di regole e di programmi organizzativi delle città sul territorio: prossimità con altri insediamenti urbani, dislocazione dei servizi, loro accessibilità.
- c. Una pianificazione urbana, all'interno di un programma di difesa ambientale, rappresenta la migliore garanzia di uno sviluppo economico sostenibile e di una mobilità durevole anche all'interno delle città.

- d. Un'accorta politica spaziale è indispensabile a livello nazionale ed europeo per dar vita ad azioni che assicurino una gestione equilibrata e durevole del territorio. L'urbanizzazione investe, infatti, e in primo luogo, l'organizzazione del territorio. Conseguentemente l'accessibilità ai servizi che in esso vengono offerti.
- e. L'accessibilità mette in opposizione le grandi metropoli e i grandi centri urbani ad aree periferiche spesso mal connesse alle reti principali. Per questo è necessario configurare con chiarezza le reti di comunicazioni da realizzare. Occorre che esse siano pensate e articolate, a tutti i livelli, nella logica dell'accessibilità continua. E' necessario, come già detto precedentemente (e qui merita ancora ribadirlo) che non si creino opposizioni o discontinuità tra reti locali, regionali, e reti nazionali o internazionali. Ogni discontinuità deve essere esclusa. L'intermodalità passeggeri costituisce, pertanto, un capitolo importante della politica dei trasporti, come sarà detto più ampiamente nel paragrafo successivo.
- f. Solo nelle città europee dove da tempo sono stati effettuati grossi investimenti in infrastrutture e mezzi di trasporto pubblico, in particolare su sede fissa, vengono garantite soddisfacenti condizioni di mobilità da e per i centri urbani e all'interno delle città.
- g. Particolare interesse, pertanto, è rivolto alla realizzazione delle linee promiscue (linee ferroviarie/linee tranviarie) che consentiranno trasporti con il treno, nei percorsi extra urbani, e che si trasformeranno in trasporti tranviari all'interno delle città, senza cambiamento di materiale rotabile.

- h. In questa logica, mantiene tutta la sua validità l'impostazione formulata nel Libro Bianco sui trasporti (2001), dove è messa in primo piano l'efficienza della rete ferroviaria finalizzata ad *un trasporto rapido di passeggeri. Essa deve comprendere linee ad alta velocità, linee modernizzate, raccordi e sistemi che permettano l'integrazione dei servizi di trasporto aereo e di trasporto ferroviario nonché gli aeroporti.*
- i. Per dare maggiore flessibilità alla politica dei trasporti, va recuperato il concetto dell'*integrazione tecnologica*, secondo le valutazioni espresse dalla Commissione Europea nel documento del 2006: *Mantenere l'Europa in movimento*. Contemporaneamente va riaffermato l'obiettivo di realizzare efficienti collegamenti mediante una revisione del progetto TEN-T, dando rilievo all'Alta velocità ferroviaria la cui rete deve contenere (anche in questo caso merita ribadire il concetto) frequenti collegamenti alle reti urbane e periurbane, secondo gli indirizzi del Libro verde della Commissione europea: *Verso una nuova cultura della mobilità urbana* (2007).
- j. Perché tali obiettivi vengano raggiunti, occorre che i governi dei singoli Paesi e le istituzioni locali prendano decisioni coerenti con le politiche di coesione assunte a livello UE; che gli investimenti per la realizzazione di servizi sui grandi assi di collegamento incrocino programmi di spesa adeguati alle esigenze di accessibilità e di complementarità/integrazione, secondo i costanti orientamenti comunitari.
- k. Pianificazioni urbanistiche basate su soluzioni tecnologiche e istituzionali innovative, che portino vantaggi in termini di costi energetici e riduzione dell'inquinamento atmosferico, sono già

riscontrabili in parecchie città, anche fuori dal continente europeo. Per citarne qualcuna: Singapore, Delhi, Bangkok, Curitiba (Brasile), Quito, Bogotá.

## 6. Globalizzazione

A. Non è possibile trarre tutti i vantaggi che offre la globalizzazione delle attività economiche e commerciali senza un efficace sistema dei trasporti in grado di garantire scambi di prodotti e mobilità delle persone, a livello mondiale. Anche a questo livello, però, vanno rispettati limiti e condizioni, perché i benefici che derivano dalla mondializzazione di queste attività non si traducano, nel tempo, in un disastro globale.

Le conseguenze della mancanza di controlli sulle operazioni bancarie, che hanno fatto scoppiare la crisi finanziaria a livello mondiale, ci deve essere di lezione. Se vogliamo evitare che alla crisi finanziaria ne succeda un'altra, ancor più incontrollabile ed espansiva, bisogna impedire che il mercato dei trasporti, a livello mondiale, sfugga a limiti e controlli. Altrimenti sarà generato un "mostro" invisibile, capace di travolgere irrimediabilmente il nostro pianeta.

B. Le preoccupazioni d'inquinamento atmosferico determinato dal trasporto sulle rotte marittime ed aeree sono ancora più gravi di quelle originate dal trasporto terrestre. Fonte principale d'inquinamento è il trasporto delle merci. Ma anche il trasporto passeggeri è fonte di apprensioni. Pertanto il discorso, per coerenza di trattazione, non può che essere globale.

Vanno ricercati anche per tali trasporti intercontinentali gli opportuni rimedi. Se non s'impedisce, con tutti i mezzi, che i

mari siano utilizzati come la pattumiera del mondo e che i cieli diventino la ciminiera delle polveri sottili e dei gas di scarico degli aerei, una catastrofe inarrestabile, capace di travolgere l'intero pianeta è annunciata dai maggiori esperti del settore. *"Se non agiremo, rischiamo di consegnare alle generazioni future una catastrofe irreversibile"*, ha detto il presidente Obama al vertice Onu sul clima a New York il 22 settembre 2009. Nessun governo, nessun organismo internazionale potrà, allora, porvi rimedio.

- C. Bisogna guardare con attenzione alle regole imposte ai trasporti marittimi e aerei. Occorre dare sostegno alle innovazioni che si vorranno introdurre nell'utilizzo dei prodotti energetici per la propulsione dei motori dei mezzi aerei e marittimi. L'adozione di dispositivi di controllo più rigidi, frequenti ed estesi in questo campo più che urgente è improcrastinabile.
- D. I sistemi satellitari di controllo potranno dare, probabilmente, la migliore risposta alle preoccupazioni sui rischi d'inquinamento dei mari e dei cieli derivanti dai trasporti a livello mondiale. Ma non potranno bastare tali controlli, sia pure effettuati con sofisticate tecnologie, se non interverranno decisioni politiche, anch'esse a livello globale, sulla filiera logistica dei trasporti. Decisioni che devono riguardare le modalità di trasporto per singoli prodotti e per l'intero itinerario che i trasporti devono seguire.

Sarà necessario che ogni trasporto intercontinentale sia programmato e seguito da un'autorità neutrale, a livello mondiale. L'argomento, ovviamente, ha bisogno di valutazioni e studi ad hoc. Ma la globalizzazione delle attività economiche e

finanziarie, supportata da trasporti internazionali, non può sfuggire a regole e sistemi di monitoraggio a livello mondiale. Sarebbe, più che un controsenso, un suicidio annunciato dell'intera umanità.

- E. Vanno salutate come positive le riforme socio-economiche che portano ad uno sviluppo economico equilibrato e durevole, nel rispetto delle esigenze ecologiche. In questa linea concettuale, è necessario trovare comuni modelli di trasporto e misure condivise. A quest'obiettivo è possibile pervenire adottando provvedimenti concernenti le installazioni di infrastrutture dell'informazione. Ciò al fine di meglio organizzare le operazioni logistiche e l'introduzione di nuove modalità operative nei sistemi di spedizione (riduzione dei volumi, imballaggi riciclabili, orari di consegna, ecc.).
- F. Funzione importante, nella linea della prevenzione dei danni ambientali e della riduzione dei costi energetici è, ancora una volta, l'assunzione dell'intermodalità come fattore centrale della logistica dei trasporti. Tenendo conto che, a livello mondiale, i maggiori fattori di competitività della tecnica intermodale, sia nella mobilità passeggeri che merci, sono i prezzi e la velocità (comprensiva, questa, del fattore frequenza e l'affidabilità).
- G. Proprio con riguardo all'aspetto competitività, particolare rilievo dovrebbe essere data all'intermodalità mare/ferrovia.
- H. I Paesi europei costeggiati da mari possono dare un contributo notevole in questo campo. Nei loro programmi di realizzazione delle infrastrutture dei trasporti dovrebbero:

- ∅ Disporre la ristrutturazione dei porti di più grande capacità in modo che siano attrezzati per l'attracco di navi porta container o per le navi gran turismo;
- ∅ Rendere strategica la posizione dei porti dell'area nordica e occidentale dell'Europa per i trasporti diretti o provenienti dall'Oltremare (Americhe, Australia, Nuova Zelanda) e la posizione dei porti dell'area meridionale, oltre che per quelli d'Oltremare, per i trasporti diretti o provenienti dal Medio Oriente e dall'Africa del Nord;
- ∅ Realizzare raccordi fra porti e sistemi ferroviari, in modo che la prosecuzione o l'arrivo di merci sulle medie e lunghe distanze avvenga con il mezzo ferroviario;
- ∅ Dare una prospettiva al trasporto turistico combinato, terra/mare, e viceversa.

I. Per quanto attiene al traffico passeggeri, in particolare, nella logica della globalizzazione dei trasporti, è indispensabile tenere conto dei mercati serviti. Più vasto è il mercato dei voli sulle lunghe distanze, più ridotto quello sulle brevi distanze. Sarebbe utile incoraggiare politiche di sviluppo dell'intermodalità aereo/ferrovia in modo che si realizzino collegamenti dove sono impiegati treni veloci per le lunghe distanze (tecnica ora in via di essere praticata anche su segmenti del traffico merci) e servizi metropolitani su ferro per i traffici vicinali.

I passeggeri in traffico internazionale accordano scarsa importanza ai tempi di percorso terrestre. Questa clientela (specialmente quella turistica e quella utilizzatrice di voli charter) accetta volentieri l'offerta di trasporti terrestri che

seguono percorsi più lunghi, purché essi siano di facile e immediato accesso.

Tenendo conto della zona d'influenza dei singoli aeroporti è possibile definire, quindi, la modalità che meglio integra i viaggi aerei e i percorsi terrestri.

Poiché la clientela dei voli intercontinentali appare ben disponibile ad accettare l'offerta dei treni ad alta velocità, alcuni aeroporti stanno integrando le proprie infrastrutture con quelle ferroviarie. Così l'aeroporto di Francoforte e quello di Parigi (Roissy CDG).

Anche l'aeroporto di Stoccolma Arlanda ha scelto l'integrazione aereo/ferrovia. E' stato realizzato, infatti, fin dal 1999, un collegamento con treno ad alta velocità tra l'aeroporto e il centro della città.

Un'integrazione aereo/treno è anche ben realizzata nell'aeroporto di Heathrow: l'"Heathrow Express", dal 1990.

Sono tutti esempi che aprono a prospettive interessanti per lo sviluppo, a lungo termine, dei traffici aerei e che rispondono in maniera convincente alla sfida ambientale. Condizione indispensabili perché tali prospettive vengano perseguite è che gli attori dei settori interessati (politici, amministratori, investitori, rappresentanti dei consumatori, ecc.) s'impegnino a disporre gl'investimenti occorrenti.