

TESTATA: Eco di Bergamo

DATA: 28 novembre 2017

CLIENTE: Rete Autostrade Mediterranee

Primo piano

Aeroporti Le sfide future

Orio, ferro per crescere ma il treno è in ritardo

Scenari. Lo scalo orobico tra i sei che possono diventare hub cargo
Fondamentale puntare sulle infrastrutture: la linea per Bergamo nel 2022

DANIELE CAVALLI
PATRIK POZZI

Non si costruiranno nuovi aeroporti in Italia, ma devono essere valorizzati quelli esistenti. Come? Anche attraverso interventi infrastrutturali, che per Orio vuol dire il collegamento ferroviario tra la città e lo scalo. A sostenere i numeri e i progetti relativi al trasporto merci aereo – presentati ieri nel corso di un convegno a Malpensa, presenti il ministro dei Trasporti Graziano Del Rio e il presidente di Regione Lombardia Roberto Maroni – c'è un ragionamento chiaro, che vale per tutti gli aeroporti del Paese ma che ben si applica a quello di Bergamo: non può esserci pieno sviluppo senza una «connettività solida».

Le azioni per il rilancio

Il position paper «Azioni per il rilancio del cargo aereo» presentato è frutto di un'attività collegiale di istituzioni e portatori di interesse del settore promossa dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, un documento che fa il punto sullo stato di salute del trasporto merci aereo in Italia. Si inserisce all'interno del quadro strategico e programmatico del ministero «Connettere l'Italia - strategie della logistica e del trasporto merci». «Contiene 108 interventi prioritari sulle infrastrutture fino al 2030», ha spiegato Ennio Cascetta, amministratore unico di Ram (Rete autostrade mediterranee), società in house del Mit. «Per quanto riguarda il cargo aereo – ha sottolineato

Cascetta – «Connettere l'Italia» individua 16 aeroporti di primo livello, su cui sono previsti progetti invariati del valore di 2 miliardi e 134 milioni di euro. In Italia e in Europa non si costruiranno nuovi aeroporti: l'obiettivo è quello di valorizzare gli scali esistenti, anche tramite il collegamento su ferro degli scali con oltre 3 milioni di passeggeri all'anno».

Orio hub cargo?

«Tra i sedici aeroporti di primo livello – prosegue Cascetta – sei sono stati individuati come quelli che hanno attualmente o potenzialmente la domanda per diventare degli hub cargo: Milano Malpensa, Roma Fiumicino, Bergamo Orio al Serio, Catania, Bologna e Venezia. Riguardo ai collegamenti su ferro agli scali, alcuni sono già progetti invariati, altri (è il caso di Orio, ndr) sono invece progetti di fattibilità: cioè sappiamo che va realizzato un colle-

gamento ferroviario ma non c'è ancora un progetto sufficientemente solido e maturo per poter mettere le risorse. È la sfida dei prossimi anni».

Il treno allunga i tempi

Intanto i tempi per la realizzazione del treno Bergamo-Orio saranno più lunghi di quanto inizialmente previsto.

L'inizio della progettazione (che è già stata finanziata con uno stanziamento di 8 milioni di euro) è stato calendarizzato da Rfi (Rete ferroviaria italiana) per la prossima primavera. Slitta dunque il cronogramma che prevedeva nel 2018 l'inizio della costruzione della linea e nel 2020 la sua attivazione. Ora è più realistico sostenere che, se tutto procederà senza intoppi, l'avvio dei cantieri si potrà vedere nel 2020, mentre i treni potrebbero iniziare a percorrere i suoi binari fra il 2022 e il 2023. Informazioni più precise, comunque, si avranno dopo l'incontro in programma a breve fra Rfi, Fondazione Fs, Regione, Provincia, Sacbo e Comune di Bergamo durante il quale verrà fatto il punto sul progetto, il cui costo di realizzazione è stato preventivato in circa 120 milioni di euro.

A margine del convegno di ieri anche Giulio De Metrio, chief operating officer di Sea (gestore di Malpensa e Linate e socio al 30,98 per cento di Sacbo) ha sottolineato che «sarebbe miope pensare che il collegamento ferroviario per Orio costituisca una minaccia per Sea. Se si riesce a generare un collegamento ferroviario, l'in-

tero comparto non può che giovare».

Il settore cargo cresce

In tutta Italia la connettività serve per spingere ancora di più uno sviluppo che corre: più 14,2% è la crescita del comparto cargo dal 2014 al 2016, già più 11,2% quella dei primi nove mesi del 2017 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Lo sguardo è sempre più globale, con le esportazioni extra europee per via aerea che a livello nazionale segnano solamente lo 0,7% dei volumi ma il 25,8% del valore economico dei beni esportati (soprattutto industria meccanica ad alto valore aggiunto, pietre preziose, oggetti d'arte di antichità e farmaceutica). «Con questi valori siamo connessi con il mondo – ha spiegato ieri Stefano Paleari, qui in veste di responsabile del trasporto aereo nella struttura tecnica di missione del ministero stesso, incaricata del coordinamento scientifico del documento –. Siamo troppo piccoli per essere autosufficienti, ma siamo sufficientemente bravi per stare su scala globale e offrire al mondo più di quello che il mondo – Paesi del G7 ed oriente asiatico – offre a noi». «La logistica – ha concluso il ministro Del Rio – è una delle sfide principali che questo Paese deve vincere. E pensare alla logistica vuol dire dare l'opportunità alle nostre imprese di essere al passo con i tempi, aumentarne l'efficienza e farle diventare più competitive, dare loro più certezze».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

■ Il collegamento ferroviario tra i progetti di fattibilità: slittano i tempi del cantiere

■ Il ministro Del Rio: «La logistica tra le sfide principali che il Paese deve vincere»