

Territorio

# A volo radente



Dall'ippodromo di Varese a Fiera Milano City in 12 minuti e al costo di 100 euro: un esempio delle potenzialità dell'uso dell'elicottero come taxi dei cieli. Secondo uno studio di The European House Ambrosetti e Agusta Westland è dalle eliche che passa il futuro dei collegamenti verso Malpensa.

**P**er migliorare la capacità delle persone in Italia di spostarsi non serve volare alto. Nessuna opera faraonica, nessun progetto miliardario. Basta molto meno: un taxi con le ali, anzi con eliche, e l'apertura di rotte aeree a bassa quota. Investimenti a costo zero, o quasi, che potrebbero cambiare gli spostamenti quotidiani. Con questi elementi la realtà può superare l'immaginazione. Perché andare da Milano all'aeroporto di Malpensa in dieci minuti pagando non più di 100 euro non è impossibile. A dimostrarlo, nero su bianco, è la ricerca VertiPass condotta da The European House Ambrosetti su input di AgustaWestland. L'uovo di Colombo è rappresentato dall'uso dell'elicottero come mezzo di trasporto diffuso.

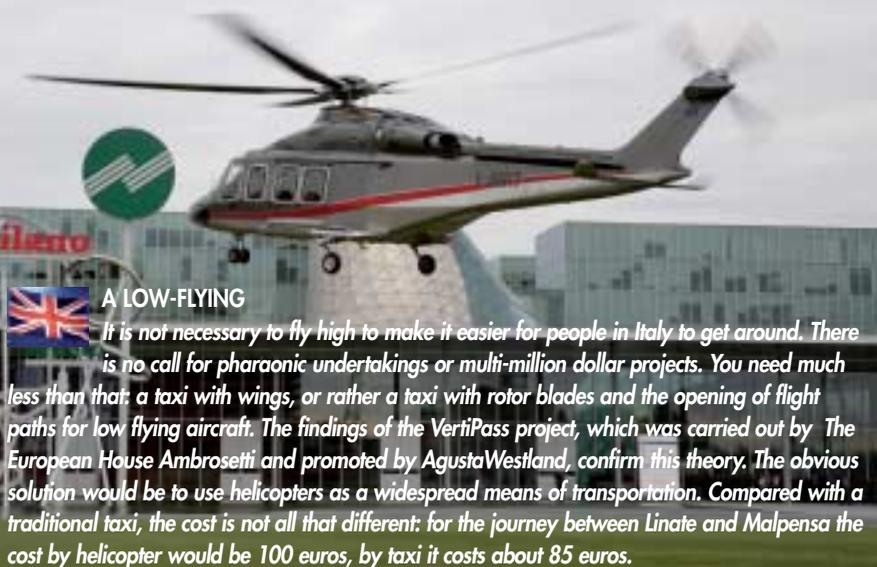
**L'elitaxi sul territorio varesino avrebbe una clientela potenziale di 18mila persone.**

Più o meno di massa. Quanto meno "popolare", per dirla come **Giuseppe Orsi**, amministratore delegato di AgustaWestland. Le 226 pagine dello studio corredate di tabelle, numeri, esempi, proposte portano ad una conclusione: il taxi dei cieli non è semplicemente uno slogan, ma la soluzione economica, ecologica e più efficace a breve termine per migliorare la dotazione

infrastrutturale del Paese.

I costi del servizio sono molto più accessibili di quanto si pensi. "L'utente - spiega **Chicco Testa**, managing director di Rothschild Italia e coordinatore di uno dei tavoli di lavoro del progetto VertiPass - non è certo il pendolare che ogni giorno prende il treno delle Ferrovie Nord per andare da Varese a Milano", ma il bacino dei potenziali

Territorio



#### A LOW-FLYING

*It is not necessary to fly high to make it easier for people in Italy to get around. There is no call for pharaonic undertakings or multi-million dollar projects. You need much less than that: a taxi with wings, or rather a taxi with rotor blades and the opening of flight paths for low flying aircraft. The findings of the VertiPass project, which was carried out by The European House Ambrosetti and promoted by AgustaWestland, confirm this theory. The obvious solution would be to use helicopters as a widespread means of transportation. Compared with a traditional taxi, the cost is not all that different: for the journey between Linate and Malpensa the cost by helicopter would be 100 euros, by taxi it costs about 85 euros.*

clienti non è nemmeno tanto ristretto. Secondo la ricerca solo in provincia di Varese sarebbero 18mila le persone disposte a prendere almeno tre volte all'anno un elicottero per fare un tragitto di andata e ritorno. Su un raggio di 200 chilometri intorno a Milano la domanda sale a 200mila persone. Tutte disposte a pagare un biglietto che abbia un prezzo compreso tra i 120 e i 160 euro per tratte dai 50 ai 60 chilometri. Con un risparmio di tempo che ripaga abbondantemente dei costi più alti di un elitaxi rispetto a quelli di altri mezzi di trasporto. Come un normale taxi, tanto per fare un esempio. Per una tratta di 50 chilometri, gli stessi che dividono Varese da Milano, il tempo di percorrenza stimato è di 31 minuti, contro l'ora e cinque minuti che ci si metterebbe su un'arteria congestionata come quella dell'Autolaghi dove transitano 360mila auto al giorno. Il conto del tempo risparmiato è,

**Una rivoluzione infrastrutturale a costo quasi zero che potrebbe portare vantaggi al sistema paese per 9 miliardi di euro.**

infrastrutture dedicate e il cambiamento delle norme che regolamentano il volo. Sul primo punto il presupposto per una mobilità basata sull'elicottero, si legge nel rapporto, è "la mappatura delle infrastrutture esistenti ed eventualmente riconvertibili in eliporti e la creazione di rotte a bassa quota dedicate all'ala rotante". In questo modo si potrebbero realizzare delle autostrade aeree a costi ben diversi da quelle su terra. Anzi: nel rapporto, dopo l'indicazione di alcuni esempi di incentivi che potrebbero essere adottati per la costruzione della rete eliportuale, è indicato l'obiettivo di costruire le opere necessarie "senza impatti per la spesa pubblica" o al

ovviamente, al ribasso. Nelle ore di punta la differenza pende ancor di più a favore dell'elicottero. Orsi, nello spiegare i benefici fa un esempio tutto varesino: "Si potrebbe andare dall'ippodromo di Varese a Fiera Milano City in 12 minuti ad un costo di 100 euro". La proposta è allettante, anche dal punto di vista economico. Anche perché il costo, rispetto al taxi tradizionale, non è poi così diverso. Da piazza Montegrappa al centro del capoluogo lombardo la tariffa si aggira attualmente sui 90 euro. Altro raffronto può essere fatto sulla tratta tra Linate e Malpensa: in elicottero il costo sarebbe di 100 euro, in taxi è oggi sugli 85. Per il minutaggio, inutile parlarne. Per passare, però, dall'ipotesi alla messa in pratica occorre intervenire su due fronti: lo sviluppo di

## DOVE L'ELICOTTERO-TAXI È GIÀ REALTÀ'

L'elicottero come mezzo di trasporto di linea, in alcune parti del mondo, compresa l'Italia, da tempo non è più una novità. Barriere naturali e traffico congestionato sono ostacoli aggirati con un servizio già operativo con voli giornalieri regolari.

**Monaco-Nizza.** La distanza di 25 chilometri, che un'auto attraversa in un'ora, viene coperta con un volo di 7 minuti che costa 110 euro. Ad utilizzare il servizio sono 100mila passeggeri in un anno.

**Ceuta-Malaga.** L'alternativa ai 60 minuti di traghetto che collega la città marocchina con la località spagnola è un servizio di elitaxi al prezzo di 100 euro per 25 minuti di volo. Ne usufruiscono 22mila utenti ogni anno.

**New York-aeroporto JFK.** Il tragitto di 25 chilometri costa 159 dollari e assicura l'arrivo a destinazione in 8 minuti, contro una media in automobile di 60 minuti.

**Hong Kong-Macao.** È uno dei tragitti a più alto tasso di utilizzo di elicotteri. Il braccio di mare di 60 chilometri è coperto in 16 minuti da 54 voli giornalieri. Sono 145mila i passeggeri annui che pagano un biglietto di 210 euro.

**Vancouver-Victoria.** Il volo dura 35 minuti contro le tre ore necessarie con il servizio traghetti. 100mila i passeggeri annui disponibili a pagare 200 dollari a volo.

**Foggia-Isole Tremiti.** È l'unico esempio italiano. Il costo per un volo di 135 chilometri è di 38 euro. Due i voli giornalieri che attraggono 20mila passeggeri annui.

massimo "con impatti minimi". La Regione Lombardia ha già individuato quelli che potrebbero essere i primi eliporti su Milano: "La riconversione dell'aeroporto di Bresso, l'undicesimo

piano del nuovo palazzo della Regione, Fiera Milano City, Stazione Centrale e Porta Garibaldi, Polo fieristico di Rho-Pero", elenca l'Assessore alla Mobilità e Infrastrutture,

**Raffaele Cattaneo.**

Interventi a cui si dovrebbe, però, affiancare il cambiamento delle regole del volo in Italia. Ad oggi, infatti, c'è poca differenza tra quelle che deve rispettare un elicottero o un aeroplano, a scapito delle maggiori capacità di manovra del primo. Le attuali norme, in pratica, fanno venire meno i vantaggi del volo verticale. Da qui la proposta: "Si tratta di riconoscere le specificità del mezzo" con un'azione coordinata tra Enac ed Enav che prospetti "una rete di aerovie a bassa quota". Tra gli 800 e i 1.500 metri. In questo ambito il progetto VertiPass ha già individuato una prima rotta sperimentale: un'autostrada dei cieli che va da Torino a Venezia, la cosiddetta TransPadana allo studio di esperti che dovrebbero pubblicare i dettagli del progetto nel 2010.

### Per passare ai fatti occorre però un cambio delle regole del volo che oggi non distinguono tra aerei ed elicotteri.

Dando così vita ad una delle più lunghe rotte a bassa quota nel mondo. Base di un futuro network nazionale che potrebbe portare vantaggi economici concreti. Anche questi quantificati dallo

studio di Ambrosetti. I collegamenti elicotteristici nelle aree più critiche del Paese potrebbero portare ad un beneficio annuo, tra impatti diretti, effetti indotto e valorizzazione del tempo risparmiato sugli spostamenti, da un minimo di 3 miliardi di euro, fino a un massimo di 9 miliardi. Una piccola manovra finanziaria.

Qualcuno, però, già mette le mani avanti, ponendo problemi ambientali. Anche su questo lo studio commissionato da AgustaWestland sfata dei miti. L'emissione di Co2 e gas a effetto serra, si legge, "per passeggero per ogni ora di volo è pari a quella di un SUV".

Volare sulla coda di automobili ferme sull'Autolaghi, collegare velocemente Malpensa con Milano, togliere dall'isolamento infrastrutturale Linate sono tutti sogni a un passo dalla realtà. Per dirla alla milanese: basta stare schisci, a non più di 1.500 metri di quota.

*Davide Cionfrini*