

 Contenuto archiviato il 2024-06-18



The dynamic between airlines and high-speed trains in Europe

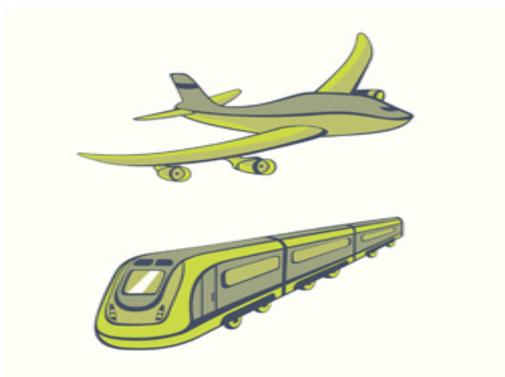
Risultati in breve

Compagnie aeree che lavorano con le ferrovie ad alta velocità

Uno studio dell'UE ha esaminato l'interazione tra le ferrovie ad alta velocità (HSR) e i voli a corto raggio. Le ferrovie ad alta velocità possono in alcuni casi sostituire tali voli, portando a potenziali piccole riduzioni nell'inquinamento serra.



CAMBIAMENTO
CLIMATICO E
AMBIENTE



© Thinkstock

I legislatori UE sperano di ridurre gli impatti ambientali del trasporto, e una soluzione proposta è quella della sostituzione parziale delle ferrovie ad alta velocità sui voli a corto raggio. Tuttavia, resta sconosciuto il modo esatto in cui le ferrovie ad alta velocità interagiscono e competono.

Il progetto DATE ("The dynamic between airlines and high-speed trains in Europe"), finanziato dall'UE, ha svolto ricerche sulle opzioni di trasporto a corto raggio più ecologiche per l'Europa. Lo studio ha avuto come scopo la valutazione del potenziale delle ferrovie ad alta velocità di ridurre il trasporto aereo, e il modo in cui ciò potrebbe essere ottenuto. La ricerca era costituita da due modalità, una revisione dei documenti e l'analisi econometrica, e ha avuto luogo dal giugno 2011 al maggio 2013.

Lo studio di documentazione iniziale ha esaminato l'interazione tra le linee aeree e le

ferrovie ad alta velocità, focalizzandosi sulla sostituzione della modalità. Si sapeva poco sul modo in cui l'avviamento di una nuova ferrovia ad alta velocità influisce sulla domanda. Tuttavia, il progetto ha concluso che dopo tale introduzione, circa il 20 % della domanda risulta nuovo.

Pertanto, si potrebbe presumere che da 2 a 4 anni dopo l'inizio di un nuovo servizio, la domanda indotta passerà dal 10 al 20 %. Durante tale periodo, circa l'80 % dei passeggeri sarà rappresentato da coloro che sono passati ad altre modalità di trasporto, compresa la ferrovia convenzionale. Nuovi servizi delle ferrovie ad alta velocità possono influire negativamente sia sulla ferrovia convenzionale che sui servizi aerei a breve distanza, eppure l'effetto sul trasporto delle vetture è più complesso.

L'analisi econometrica si è focalizzata sull'effetto della ferrovia a corto raggio sugli attuali servizi aerei, prendendo in considerazione 161 coppie di città nell'UE. Lo studio ha indicato che le ferrovie ad alta velocità e le linee aeree a basso costo competono per mercati simili. La modellazione ha rivelato che tempi di percorrenza delle ferrovie ad alta velocità ragionevoli portano a una riduzione dei servizi aerei, sebbene la frequenza delle ferrovie ad alta velocità abbia uno scarso effetto sui servizi aerei. Gli effetti delle strategie di hubbing mediante le linee aeree hanno suggerito il vantaggio di una maggiore manutenzione delle ferrovie ad alta velocità degli aeroporti, nonostante le interazioni siano difficili da prevedere. Le emissioni dei gas effetto serra risparmiate attraverso le ferrovie ad alta velocità sono inferiori rispetto all'impatto dei voli a lunga distanza con cui le ferrovie non competono.

In generale, sembrerebbe che le ferrovie ad alta velocità possano sostituire i voli a breve distanza. Eppure, l'introduzione di nuovi servizi è attuabile solo su alcuni percorsi con richiesta sufficiente.

Il progetto DATE ha aiutato a risolvere importanti questioni per l'UE sull'interazione delle ferrovie ad alta velocità e i voli a corto raggio, e tali impatti sulle emissioni serra.

Parole chiave

[Compagnie aeree](#)

[ferrovie ad alta velocità](#)

[voli a corto raggio](#)

[inquinamento serra](#)

[effetti ambientali](#)

[trasporto](#)

[treni ad alta velocità](#)

[modalità di trasporto](#)

[ferrovia tradizionale](#)

[servizi aerei](#)

[hubbing](#)

Informazioni relative al progetto

DATE

Finanziato da

ID dell'accordo di sovvenzione: 273784

Progetto chiuso

Data di avvio

1 Giugno 2011

**Data di
completamento**

31 Maggio 2013

Specific programme "People" implementing the Seventh Framework Programme of the European Community for research, technological development and demonstration activities (2007 to 2013)

Costo totale

€ 201 392,80

Contributo UE

€ 201 392,80

Coordinato da
THE CHANCELLOR, MASTERS
AND SCHOLARS OF THE
UNIVERSITY OF OXFORD
 United Kingdom

Ultimo aggiornamento: 28 Gennaio 2015

Permalink: <https://cordis.europa.eu/article/id/152112-airlines-working-with-highspeed-rail/it>

European Union, 2025