

Perché viaggiare in treno è molto più costoso dell'aereo

Ogni giorno quasi [sei milioni](#) di persone prendono almeno un treno per spostarsi nelle Regioni e nelle città italiane, che sia per lavoro, necessità o divertimento. Negli ultimi anni, però, quella di viaggiare su rotaie è diventata una scelta piuttosto dispendiosa. Uno [studio](#) condotto da Greenpeace ha dimostrato che muoversi con un treno **costa in media dalle due alle quattro volte il prezzo di un volo** - che, tra l'altro, inquina almeno cinque volte in più.

Una conclusione a cui i ricercatori dell'organizzazione sono giunti confrontando il costo dei biglietti ferroviari e aerei - consultati in nove date diverse - **per 112 tratte tra grandi città**, tutte con un aeroporto internazionale e una stazione ferroviaria, in 27 Paesi europei, da quattro mesi a un paio di giorni prima della partenza (così da tenere conto anche delle offerte dell'ultimo minuto). L'analisi incrociata ha quindi scoperto che **in sette rotte su dieci** (79 su 112) i voli erano generalmente più economici. Anche in Italia, dove "il crollo dell'ex compagnia aerea ALITALIA ha spalancato le porte a quelle low cost, che gestiscono 14 delle 15 rotte analizzate nel Paese", si legge nel rapporto.

"Su 13 delle 15 rotte analizzate i voli sono stati sempre o quasi sempre più economici, compresa la tratta interna da Palermo a Torino, meno cara in 7 viaggi su 9". In media, tenendo conto di alcune eccezioni, per tutte le tratte che hanno compreso l'Italia, il treno è risultato **2,5 volte più costoso di un volo**. Per andare da Roma a Parigi in aereo, per esempio, il costo minimo è di 29 euro, che diventano 73 in treno. Vale lo stesso per tratte come Roma-Vienna o Milano-Lussemburgo. In questi casi i costi sono anche dieci volte e tre volte superiori. Tant'è che, alla fine, il nostro Paese occupa il quinto posto nella classifica per maggiore differenza di costo tra viaggio in treno e viaggio in aereo.

Greenpeace crede che le motivazioni principali dietro a tale disparità siano da ricercare in due ambiti: quello delle risorse umane e quello normativo, la cui gestione "avvantaggia le compagnie aeree a basso costo **a scapito del clima e dei diritti dei lavoratori**". Sul primo punto incidono le condizioni a cui sono sottoposti gli operatori del settore, ridotti quantitativamente al minimo e pagati sempre meno. Sul secondo, invece, pesano le normative vigenti, che permettono di risparmiare un enorme somma di denaro. Le compagnie aeree, infatti, **non pagano tasse sull'acquisto del cherosene** (un'imposta prevista solo da Norvegia e Svizzera, limitatamente però ai voli domestici), possono vendere i propri biglietti esenti da IVA (o con un'aliquota ridottissima) e sono obbligate a compensare economicamente le proprie emissioni inquinanti solo sui voli tra scali europei. Con l'attuale legislazione, nel 2022 i Governi europei [hanno perso 34,2 miliardi di euro](#), soldi che basterebbero a costruire **1.400 km di infrastrutture ferroviarie ad alta velocità** e che sarebbero finiti nelle casse statali se il settore non avesse beneficiato delle

Perché viaggiare in treno è molto più costoso dell'aereo

agevolazioni. Al contrario, gli operatori ferroviari devono pagare tasse sull'energia, IVA ed elevati pedaggi nella maggior parte dei Paesi europei.

“Serve prima di tutto un divieto di tutti i voli a corto raggio laddove esista un'alternativa ferroviaria ragionevole”, spiega l'organizzazione, così da rendere il trasporto ferroviario più conveniente. Poi, “basta sussidi per le compagnie aeree e gli aeroporti, a partire dalla graduale eliminazione delle esenzioni fiscali per il cherosene”, soprattutto perché “in una situazione di crisi climatica, concedere tali privilegi a un settore super inquinante è incompatibile con le sfide che dobbiamo affrontare”.

[di Gloria Ferrari]