



Focus Trasporti

L'ambiente

Sì, volare. Ma a zero emissioni prende quota l'aereo a idrogeno

VITO DE CRISTO

Le compagnie si sono impegnate a raggiungere la neutral carbon entro il 2050, secondo la road map dettata dall'Onu Boeing annuncia jet a carburante sostenibile in 10 anni. I progetti in campo e gli aeroporti

Le compagnie aeree di tutto il mondo si sono impegnate a raggiungere l'obiettivo delle "zero emissioni nette di anidride carbonica" entro il 2050 per contribuire al riscaldamento globale. Con alcune eccezioni la risoluzione approvata a Boston lo scorso ottobre, in occasione della settantesima assemblea generale della Iata, l'associazione dell'industria del trasporto aereo, uscirà con una nota dalla crisi pandemica da Covid-19 ma dedica comunque a guardare avanti per centrare gli obiettivi degli Accordi di Parigi del 2015.

ROMA

«Le compagnie hanno preso una decisione di grande importanza per garantire che il volo sia sostenibile. La risoluzione post Covid sarà un chiaro percorso verso lo zero netto», ha dichiarato Willie Walsh, direttore generale Iata, una speranza che il trasporto da raggiungere sarà una sfida enorme per il trasporto aereo. Il nome perché tutto il settore dovrà progressivamente ridurre le emissioni originari cercando al tempo stesso di soddisfare la domanda di trasporto da 10 miliardi di passeggeri previsti nel 2050. «Per essere in grado di soddisfare le esigenze di tutte queste persone, in quell'anno dovranno essere abbattuti almeno 10 gigatonnellate di carbonio», ha scritto la Iata aggiungendo che «l'impegno delle aero-entusiasti implica un totale cumulativo di 25,2 gigatonnellate di carbonio da ridurre da qui al 2050».

ROMA

Le linee guida di questo ambizioso progetto sono dettate dall'Icao, l'agenzia delle Nazioni Unite che si occupa di aviazione civile. Anche per le arrivate alle emissioni sono include un importante elemento: l'obiettivo da parte dei vettori e dei governi, sulla base di quanto sta accadendo nell'automotive e nel trasporto marittimo. La road map fissata dalla lancio delle emissioni di Boston indica le misure che le



compagnie aeree s'impegnano a mettere in pratica nel giro dei prossimi 30 anni. Secondo ogni compagnia, sempre un unico obiettivo. Uno esempio potremmo dire, secondo la Iata, è che «il 65% delle emissioni nel 2050 sia ridotto attraverso combustibili per aviazione sostenibili (SAF)». Le previsioni prendono poi in considerazione la tecnologia di propulsione, come l'idrogeno, il costo di un altro 17%, i miglioramenti di efficienza di un ulteriore 3%, mentre il resto potrebbe essere gestito attraverso la cattura e lo stoccaggio del carbonio al 10%, e le compensazioni al 7%. «La divisione obiettivo e il percorso per arrivare dipenderanno da quali soluzioni saranno più convenienti in un determinato momento», ha puntualizzato Walsh.

PROSPETTIVE

Nel frattempo, diversi produttori di aerei e motori tra i quali Rolls-Royce, Pratt & Whitney, GE Aviation, Boeing, o Airbus stanno già sviluppando nuove tecnologie per la sostenibilità del carburante o per l'utilizzo dell'idrogeno. Ad

400

SAF

Dal 2020 volano in Europa, hanno ottenuto la più alta certificazione, "4+", nella gestione del carburante

10 mld

PASSEGGIERI

Previsi nel 2050 le compagnie di aviazione aerea e generale combineranno passeggeri

L'agitazione

66

Il percorso per arrivarci dipenderà da quali soluzioni saranno più convenienti in un determinato momento. Ma dobbiamo essere veloci ed andare tutti insieme verso un unico obiettivo. L'aeroplano è solo una parte della sfida

dal 2020 il 2050 «sono sempre più fiduciosi che sia un obiettivo raggiungibile quando si tratta di aeroplano», ha detto l'ad di Airbus, Guillaume Faury, nonostante i tempi sono incredibilmente stretti, la tecnologia ancora in fase di sviluppo, l'investimento colossale, il carburante e le relative infrastrutture un enorme ostacolo. «Il 2050 è domani, quindi dobbiamo essere veloci e dobbiamo andare tutti insieme verso un unico obiettivo. Ma faremo il solo una parte della sfida», ha aggiunto Faury.

NONO SOLO AEROPORTI

In effetti, per centare l'obiettivo, questo strategia lo toccheranno gli aeroporti, l'aereo di compagnia e di tutta la filiera. La loro sfida sarà decarbonizzazione dell'infrastruttura portuale, che del programma Airport Carbon Accreditation del 2020, ideato e promosso a livello globale da AEA, l'associazione internazionale degli aeroporti, a cui hanno aderito fino ad oggi 100 scali in Europa e 400 nel mondo che hanno ottenuto la più alta certificazione nella gestione

esempio, Boeing ha annunciato che i suoi jet verranno equipaggiati per utilizzare combustibili al 100% entro il 2030 con i motori dei velivoli che sono già attualmente certificati per funzionare con fino al 50% di carburante SAF. Mentre Airbus ha scritto che il primo aeromobile commerciale al mondo ad idrogeno potrebbe essere in servizio

Di diversi produttori di aerei e motori per l'aviazione generale

VITO DE CEGLIA

Le compagnie si sono impegnate a raggiungere la neutral carbon entro il 2050, secondo la road map dettata dall'Onu Boeing annuncia jet a carburante sostenibile in 10 anni. I progetti in campo e gli aeroporti

Le compagnie aeree di tutto il mondo si sono impegnate a raggiungere l'obiettivo delle "zero emissioni nette di anidride carbonica" entro il 2050 per combattere il riscaldamento globale. Così almeno dice la risoluzione approvata a Boston lo scorso ottobre, in occasione della settantasettesima assemblea generale della Iata, l'associazione dell'industria del trasporto aereo, uscita con ossa rotte dalla crisi pandemica da Covid-19 ma decisa comunque a guardare avanti per centrare gli obiettivi degli Accordi di Parigi del 2015.

DOMANDA DI TRASPORTO

«Le compagnie hanno preso una decisione di grande importanza per garantire che il volo sia sostenibile. La riconnessione post Covid sarà su un chiaro percorso verso lo zero netto», ha dichiarato Willie Walsh, direttore generale Iata, consapevole che il traguardo da raggiungere sarà una sfida enorme per il trasporto aereo. Enorme perché tutto il settore dovrà progressivamente ridurre le emissioni inquinanti cercando al tempo stesso di soddisfare la domanda di trasporto da 10 miliardi di passeggeri previsti nel 2050. «Per essere in grado di soddisfare le esigenze di tutte queste persone, in quell'anno dovranno essere abbattuti almeno 1,8 gigatonnellate di carbonio», ha avvertito la Iata aggiungendo che «l'impegno delle zero emissioni implica un totale cumulativo di 21,2 gigatonnellate di carbonio da ridurre da qui al 2050».

ROAD MAP AL 2050

Le linee guida di questo ambizioso progetto sono dettate dall'Icao, l'agenzia delle Nazioni Unite che si occupa di aviazione civile. Anche perché arrivare alle emissioni zero richiede un importante sforzo collettivo da parte dei vettori e dei governi, sulla falsariga di quanto sta accadendo nell'automotive o nel trasporto marittimo. La road map fissata dalla Iata durante il summit di Boston indica le misure che le



compagnie aeree s'impegnano a mettere in pratica nel giro dei prossimi 30 anni, fissando, ogni cinque anni, sempre un nuovo obiettivo. Uno scenario potenziale, secondo la Iata, è che «il 65% delle emissioni nel 2050 sia ridotto attraverso combustibili per aviazione sostenibili (Saf)». Le proiezioni prevedono poi che «la nuova tecnologia di propulsione, come l'idrogeno, si occupi di un altro 13%, i miglioramenti di efficienza di un ulteriore 3%, mentre il resto potrebbe essere gestito attraverso la cattura e lo stoccaggio del carbonio all'11%, e le compensazioni all'8%». «La divisione effettiva e il percorso per arrivarci dipenderanno da quali soluzioni saranno più convenienti in un determinato momento», ha puntualizzato Walsh.

PROGETTI IN CAMPO

Nel frattempo, diversi produttori di aeromobili e motori tra i quali Rolls-Royce, Pratt & Whitney, GE Aviation, Boeing, o Airbus stanno già sviluppando nuove tecnologie per la sostenibilità dei carburanti o per l'utilizzo dell'idrogeno. Ad

THOMAS JACKSON/GETTY

400

SCALI

Di cui 200 soltanto in Europa, hanno ottenuto la più alta certificazione, "4+", nella gestione del carbonio

10 mld

PASSEGGGERI

Previsti nel 2050, le compagnie dunque impegnate a garantire comfort e emissioni pulite

L'opinione

“

Il percorso per arrivarci dipenderà da quali soluzioni saranno più convenienti in un determinato momento. Ma dobbiamo essere veloci ed andare tutti insieme verso un unico obiettivo. L'aeroplano è solo una parte della sfida

zio entro il 2035. «Sono sempre più fiducioso che sia un obiettivo raggiungibile quando si tratta di aeroplani», ha detto l'ad di Airbus, Guillaume Faury, nonostante i tempi siano incredibilmente stretti, la tecnologia ancora in fase di sviluppo, l'investimento colossale, il carburante e le relative infrastrutture un enorme ostacolo. «Il 2035 è domani, quindi dobbiamo essere veloci e dobbiamo andare tutti insieme verso un unico obiettivo. Ma l'aereo è solo una parte della sfida», ha aggiunto Faury.

RUOLO DEGLI AEROPORTI

In effetti, per centrare l'obiettivo, un ruolo strategico lo giocheranno gli aeroporti, l'anello di congiunzione di tutta la filiera. La loro sfida alla decarbonizzazione dell'aviazione parte da lontano, cioè dal programma Airport carbon Accreditation del 2009, ideato e promosso a livello globale da Aci, l'associazione internazionale degli aeroporti, a cui hanno aderito fino ad oggi 200 scali in Europa e 400 nel mondo che hanno ottenuto la più alta certificazione nella gestione

esempio, Boeing ha annunciato che i suoi jet voleranno con carburanti per aviazione sostenibili al 100% entro il 2030 con i motori dei velivoli che sono già attualmente certificati per funzionare con fino al 50% di carburante Saf. Mentre Airbus ha svelato che il primo aeromobile commerciale al mondo ad idrogeno potrebbe entrare in servi-

PIANO D'AZIONE ITALIA

In questo scenario, si inserisce il nuovo piano sulla sostenibilità dell'Enac, l'ente nazionale per l'aviazione civile. L'Italy's action plan, così si chiama, contiene un aggiornamento, rispetto all'edizione del 2018, dello stato dell'arte in Italia, con un focus sui vettori, sugli aeroporti e un riferimento all'impatto della pandemia di Covid-19 sull'aviazione, ma anche sui dati di traffico. Il capitolo centrale è rappresentato dalla parte redatta dall'Ecac, l'organizzazione intergovernativa costituita da 44 paesi europei, e le misure adottate a livello regionale per ridurre l'impatto di anidride carbonica. L'ultima parte contiene, invece, tutte le misure adottate in Italia per uno sviluppo sostenibile del trasporto aereo. Tra i vari progetti promossi dall'Enac vi è la costituzione di un Osservatorio nazionale sui carburanti alternativi - Itsafo (Italian sustainable aviation fuel observatory) che ha lo scopo di contribuire alla diffusione di biofuel in Italia mediante l'attivazione di un tavolo di confronto permanente e di dialogo tra i soggetti coinvolti, tra cui ministeri, industria, vettori, gestori, enti di ricerca, Università.

di carbonio, il livello "4+" (Transition). A questo si aggiungono la risoluzione NetZero 2050, l'iniziativa Destination 2050 e la Toulouse Declaration, l'ultimo accordo in ordine di tempo, firmato all'inizio di febbraio nel corso dell'Aviation Summit Ue di Tolosa. Accordo che apre di fatto un nuovo capitolo per l'industria aerea nel vecchio Continente visto che, per la prima volta, governi, Commissione europea, industria, sindacati e altri attori del cluster si sono allineati formalmente sulla decarbonizzazione del settore. Alla Dichiarazione hanno aderito più di 200 aeroporti europei ribadendo l'obiettivo di azzerare le emissioni nette di anidride carbonica entro il 2050. Per l'Italia, è stata sottoscritta da: Aeroporto di Bologna, Gesac (aeroporti di Napoli e Salerno), Gesap (aeroporto di Palermo), Sacbo (aeroporto di Bergamo), Sagat (aeroporto di Torino) e Sea (aeroporti di Milano Linate e Malpensa).

