

# I voli aerei a zero emissioni non sono più un sogno

 [lamiafinanza.it/2020/10/i-voli-aerei-a-zero-emissioni-non-sono-piu-un-sogno](https://lamiafinanza.it/2020/10/i-voli-aerei-a-zero-emissioni-non-sono-piu-un-sogno)

06/10/2020 11:05:41

Apolline Brilland - (aggiornato 06/10/2020 11:07:25)

“Flygskam” o il “Flight shaming” è un movimento nato in Svezia per ridurre gli spostamenti in aereo e il conseguente impatto sull’ambiente. Un movimento che acquista sempre più seguito. Secondo la compagnia statale Swedavia il numero di passeggeri transitati dagli aeroporti svedesi è calato del 4% nel 2019. L’evoluzione di questo movimento, diffusosi in Europa sull’onda di quello noto come Friday for Future, potrebbe sembrare semplicemente un aneddoto, ma in realtà evidenzia l’impatto delle abitudini dei consumatori sul riscaldamento globale. I consumatori diventano sempre più consapevoli dell’emergenza climatica e noi riteniamo che la sostenibilità giocherà un ruolo sempre maggiore nei loro comportamenti.

Mentre a livello globale i trasporti, compresi quelli su gomma, contribuiscono a circa un quinto di tutte le emissioni totali, l’industria aeronautica è responsabile di un totale di 1Gt di emissioni di CO<sub>2</sub>, pari a circa il 3% delle emissioni globali complessive derivanti dalla combustione di carburanti fossili. Tuttavia, a causa del cambiamento delle abitudini dei consumatori e della mobilità sempre maggiore fra diversi continenti, le emissioni derivanti dallo spostamento aereo sono cresciute rapidamente negli ultimi decenni.

Oggi, i viaggiatori con una sensibilità ambientale hanno solo due scelte: volare o non volare (oltre alla possibilità di usare mezzi di trasporto alternativi). Tuttavia nell’industria delle costruzioni aeronautiche vi sono state iniziative interessanti nel corso dell’ultimo decennio, che hanno consentito i primi sviluppi di aerei elettrici, focalizzati soprattutto su vettori relativamente piccoli e – sinora – in grado di coprire solo distanze molto brevi.

L’iniziativa “Seaplane to e-plane” di Harbour Air ha effettuato il primo volo commerciale lo scorso dicembre. Equipaggiato con un sistema a propulsione interamente elettrico da 750 cavalli di potenza, questo Havilland Beaver segna l’inizio di una nuova epoca nell’aviazione: l’era elettrica. Tuttavia, il peso delle batterie e i lunghi tempi di ricarica rendono gli aerei a batteria inadatti a voli a più lungo raggio o a trasportare più di 10 passeggeri.

Se ci vorranno ancora decenni prima che l’aviazione elettrica divenga mainstream, Airbus è da anni al lavoro su un sistema di propulsione a idrogeno / a pile a combustibile, più adatto per capacità maggiori. Nel febbraio 2020, il team di

investimento azionario di La Française ha avuto l'opportunità di parlare a Guillaume Faury, CEO di Airbus, alla Conferenza industriale sulle opportunità per una decarbonizzazione su larga scala nell'industria aeronautica.

Di recente, Airbus ha finalmente rilevato i dettagli di tre concept di aeromobili, chiamati ZEROe, che fanno compiere un passo in avanti sulla strada di un mondo a zero emissioni "volanti". Grazia Vittadini, Chief Technology Officer di Airbus, ha dichiarato che il piano di sviluppo dovrebbe dare i primi risultati entro la fine della prima metà del 2021 e che un progetto definitivo, scelto entro il 2025, dovrebbe essere sviluppato e certificato per entrare in servizio entro il 2035. Sebbene quest'ultima data possa sembrare distante nel tempo, Airbus ha migliorato la quota di emissioni per passeggero per kilometro dei propri aeromobili e continuerà a farlo fino a che ZEROe non sarà pronto a decollare (miglioramento annuale del 2,1% nell'efficienza del carburante tra il 2009 e il 2020).

Ciascuno dei tre progetti, decisamente rivoluzionari, presenta un approccio innovativo all'ingegneria aeronautica e illustra come tecnologia e aerodinamica potrebbero portare al traguardo di voli commerciali a zero emissioni:

Il primo concept è un aeromobile a turbo-ventola con autonomia per circa 2mila miglia nautiche (3700km). Questo velivolo sarebbe mosso da un motore gas-turbina modificato, alimentato interamente a idrogeno, con una capacità da 120 a 200 posti, che lo renderebbe perfettamente adatto ai voli intercontinentali.

Il secondo concept è quello di un velivolo a turboelica pensato per gli spostamenti regionali, con una capacità di circa 100 passeggeri. Pur essendo relativamente piccolo, l'aeromobile avrebbe un'autonomia di 1000 miglia nautiche (1800 km) e sarebbe molto adatto per i voli regionali dei cosiddetti "City-Hoppers".

Il terzo progetto è molto differente dall'aspetto tipico di un aereo, e assomiglia più a una manta, a causa del suo "corpo ad ali miste" – la fusoliera è cioè direttamente fusa con le ali. Questo aeromobile, con una capacità potenziale fino a 200 passeggeri, è stato presentato a febbraio 2020.

La sua ampia fusoliera presenta più opzioni per lo stoccaggio dell'idrogeno e la seduta dei passeggeri ma prima che possiamo immaginare come saranno i viaggi nel 2050 e oltre serve un ulteriore sviluppo del prodotto.

Un noto gruppo di linee aeree low-cost, che per alcuni anni ha lavorato a soluzioni per voli a basse emissioni, ha già annunciato un potenziale interesse per uno dei progetti. Airbus, che ha un'ampia fetta di mercato nell'industria della produzione di aeromobili commerciali, è leader anche nella transizione verso un'economia più verde e sostenibile.

A causa del rapido aumento delle emissioni di CO<sub>2</sub> nell'industria aeronautica nel corso dell'ultimo decennio, lo sviluppo di soluzioni alternative che usino l'idrogeno potrebbe consentire un risparmio di oltre 1Gt di CO<sub>2</sub> all'anno.

Il lungo ciclo di sviluppo di un nuovo velivolo, che normalmente dura circa 15 anni, consente il tempo necessario per lo sviluppo di tecnologie a idrogeno, e per contemplare l'uso di idrogeno solo verde o blu per quando i velivoli ZEROe saranno pronti per essere commercializzati.

Rispetto alla strategia Carbon Impact di La Française, Airbus rientra bene nella categoria dei “transitioners”. Le aziende “in transizione” appartengono a una delle tre categorie di investimento in aziende target che includono anche

gli “enabler” e i “provider di soluzioni/cleantech”. A differenza di queste ultime due categorie, i “transitioners” sono aziende con un'impronta di carbonfossile che al momento è relativamente alta, ma dotate di un piano credibile per ridurla sensibilmente. Tipicamente, sono leader di mercato con un grande impatto sulla loro industria.

In quanto tale, nel 2020 Airbus si è impegnata a raggiungere una crescita “a zero emissioni” nel futuro. L'azienda ha unito le forze con altri player del settore, collettivamente impegnati per una riduzione del 50% delle emissioni di CO2 totali entro il 2050.

Con lo sviluppo di ZEROe, l'azienda sta mandando un messaggio chiaro: ridurre le emissioni di CO2 è diventata una priorità. Guillaume Fuary ha dichiarato: “Questo è un momento storico per il settore dell'aviazione commerciale nel suo complesso e noi intendiamo giocare un ruolo di leadership nella transizione più importante che questa industria abbia mai visto. I progetti che sveliamo oggi offrono al mondo uno scorcio sulla nostra ambizione di guidare una visione ardita verso il futuro dei voli a zero emissioni”.

Le foto presenti su [www.lamiafinanza.it](http://www.lamiafinanza.it) sono in larga parte prese da internet e quindi valutate di pubblico dominio. Se i soggetti o gli autori avessero qualcosa in contrario alla pubblicazione non avranno che da segnalarlo alla redazione ([redazione@lamiafinanza.it](mailto:redazione@lamiafinanza.it)) che provvederà alla rimozione delle immagini utilizzate.