

L'efficienza è sostenibilità

«No one will get the
credit, but everyone
can contribute»

Donella H. Meadows



I viaggi in aereo siedono ormai da tempo al banco degli imputati nel processo globale ai principali responsabili del cambiamento climatico. Il capo dell'Environmental Affairs Unit della Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo-Orio al Serio e il direttore operativo della stessa ci mostrano però che un'altra strada è possibile: impattare meno non implica necessariamente rinunciare a volare.

di Lucia Robuschi

«Se gli aeroporti fossero condomini, noi ne saremmo gli amministratori; mentre le compagnie aeree, i lavoratori, i distributori di carburante e, soprattutto, i passeggeri, ne sarebbero gli inquilini. Il nostro compito è far sì che tutto funzioni, e nel migliore dei modi». Si raccontano così Paolo Deforza e Alberto Cominassi, rispettivamente capo dell'Environmental Affairs Unit e direttore operativo della Società per l'Aeroporto Civile di Bergamo-Orio al Serio. «E, se già fare l'amministratore condominiale è noto per essere di per sé un lavoro complesso, figuriamoci quanto possa esserlo svolgerlo per un condominio che ospita oltre cinquantamila inquilini al giorno: i pezzi da mettere insieme sono tanti, e gli interessi delle diverse parti talvolta sono in conflitto tra loro».

In più, come se la complessità della gestione non fosse già abbastanza, negli ultimi anni, gli aeroporti sono stati additati come corresponsabili della crisi climatica in atto, a causa dell'elevata produzione di CO₂ dei mezzi di trasporto aerei. «Un problema

innegabile – concorda Deforza – che ci stiamo impegnando a ridimensionare, riducendo il più possibile le emissioni del nostro aeroporto». Certo, alcune pratiche, in tal senso, come l'uso spesso sconsigliato dei jet privati, sono senz'altro evitabili; altre, tuttavia, di cui tutti godiamo, sono difficili da estirpare dal nostro sistema: talvolta perché proprio necessarie, come nel caso di aree geografiche poco percorribili, e altre volte perché permettono di arricchire un determinato territorio, connettendolo con altri.

A ogni modo, anche in questo panorama così complesso, ci sono tante piccole cose che si possono fare. E SACBO si sta impegnando per farle tutte: perché tante piccole cose, insieme, fanno tanto, ed è tanto che loro vogliono fare. Possono davvero, però, influire nella riduzione dell'impatto ecologico degli aeromobili? *«Il nostro compito è quello di ospitare e connettere gli aerei – prosegue il manager – ma anche a noi interessa, ovviamente, che il loro impatto si riduca. Il settore dell'aeronautica si sta interrogando da tempo su questo punto, da prima ancora che se ne iniziasse a parlare pubblicamente, e, da allora, sono stati fatti grandi passi avanti».*

«Nel nostro settore, efficienza significa sostenibilità»

La prima frontiera di innovazione è quella dei SAF (Sustainable Aviation Fuel). Le buone notizie a riguardo sono due: abbassano notevolmente l'impatto ambientale degli aeromobili e, soprattutto, sono compatibili con i motori già esistenti. Il che può forse sembrare banale, ma non lo è per niente. I problemi, però, sono altrettanti: il primo è il costo, circa otto volte quello dei carburanti classici, e il secondo è la produzione. L'Enac (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile) sta ampiamente stimolando la discussione intorno al tema fondamentale delle metodologie produttive, ma non è semplice e, nonostante i grandi investimenti, la produzione di questi carburanti ha ancora costi sei volte maggiori rispetto a quella dei carburanti tradizionali. Detto ciò, l'obiettivo è di arrivare a una progressiva industrializzazione del processo produttivo, in modo da abbassarne consequenzialmente il costo: l'Enac sta incentivando politiche in questa direzione. *«Si aggiungono, a tutto questo, anche le richieste dell'Unione Europea, tutte di segno positivo, certo – commenta Cominassi – e che tuttavia ci mettono in una posizione di svantaggio competitivo nei confronti del resto del mondo, che invece non ne è soggetto».*

La seconda frontiera di innovazione sostenibile è quella che riguarda la progettazione stessa degli aeromobili, in cui già negli ultimi anni sono stati fatti enormi passi avanti. *«Da noi – testimoniano i due esperti – che ospitiamo soprattutto compagnie low cost, si pensa che gli aerei siano di progettazione poco avanzata, e invece sono di fatto i più nuovi di tutti. Del resto, se le compagnie abbassano i costi, è perché gli aeromobili sono efficienti. E, nel nostro settore, efficienza significa sostenibilità. Già*



«Anche agire su una piccola cosa ha un impatto molto più grande ed esteso»

con l'impiego delle attuali tecnologie i consumi si sono ridotti del 18%, l'impatto acustico del 40%. Altro fattore centrale è l'aumento del numero di passeggeri per volo, tanto che certi aerei arrivano oggi a poterne ospitare fino a duecentoquaranta circa. Può sembrare paradossale, ma l'aumento del numero di posti implica una riduzione notevole delle emissioni per passeggero: non equipara quella di un treno, ma non è nemmeno così lontana come pensiamo».

Infine, si stanno esplorando nuove tecnologie per i motori, in particolare quella elettrica e a idrogeno. «Per i prossimi sette anni, difficilmente vedremo motori diversi da quelli attuali – ci informano – ma la tecnologia a idrogeno ha ottime prospettive. Il problema, in questo caso, riguarda lo stoccaggio: i motori a idrogeno occupano due volte e mezzo lo spazio di quelli tradizionali, a parità di energia contenuta, riducendo quindi lo spazio disponibile per i posti a sedere e facendo aumentare di

conseguenza il costo dei biglietti. Ma sono tantissimi i progetti in corso, e se accettiamo l'idea che i biglietti possano costare di più, come nel caso delle auto elettriche, allora si tratterebbe di una via di sostenibilità percorribile. È un settore, il nostro, in continua crescita, il che significa che anche agire su una piccola cosa ha un impatto molto più grande ed esteso».

E per quanto riguarda gli aeroporti? «È la parte che ci interessa direttamente – afferma Cominassi – e questi sì che possono arrivare a essere a impatto zero. In particolare, nel nostro aeroporto, seguiamo diversi protocolli mirati all'ottenimento dell'attestato di Carbon Neutrality, e siamo fieri di poter dire che ci stiamo avvicinando sempre di più all'obiettivo. Il primo aspetto, su cui lavoriamo da anni, riguarda gli spostamenti per raggiungere l'aeroporto. Oltre al viaggio in aereo, infatti, bisogna considerare anche tutti i movimenti che questo comporta, prima e dopo. Proprio per questo motivo abbiamo dato il via ai lavori per la costruzione della linea ferroviaria Milano Centrale-Orio al Serio, con l'ambizioso obiettivo di portare al 50% la percentuale di arrivi in aeroporto tramite trasporto pubblico. Il secondo investimento che stiamo facendo è volto poi a collegare l'aeroporto a tutte le ciclabili della provincia. Può sembrare strana l'idea di un passeggero col trolley che arriva in bicicletta per prendere un volo, ma solo perché stiamo togliendo dall'equazione chi in aeroporto ci lavora: sono circa ottomila, che arrivano e poi tornano a casa, per un totale di sedicimila spostamenti



Paolo Deforza è il responsabile dell'Unità Ambiente e Territorio di SACBO. Con oltre 17 anni di esperienza nel settore, si occupa di integrare le considerazioni ambientali nelle infrastrutture aeroportuali, focalizzandosi su efficienza energetica, controllo dell'inquinamento atmosferico e gestione delle risorse idriche.



Alberto Cominassi è il direttore operativo di SACBO. Forte di una solida esperienza nella pianificazione e gestione operativa aeroportuale, è noto per il suo impegno nell'innovazione e nella sostenibilità.



al giorno. Infine, la questione dell'inquinamento acustico. Gli aerei fanno tanto rumore, e questo per il momento è un dato che non può cambiare. Ci stiamo impegnando, però, per limitare al massimo le ripercussioni su chi vive in prossimità delle infrastrutture; in altre parole, i nostri vicini di casa. Agiamo sulla gestione del traffico, aumentando i costi dei voli notturni per svantaggiarne l'acquisto, e investiamo sulle abitazioni dei diretti interessati, per migliorare gli infissi e la qualità dell'aria».

Ci si potrebbe chiedere, arrivati a questo punto, quale sia allora effettivamente il futuro di questi non-luoghi, dal momento che il settore dell'aviazione, di fronte alle evidenze della crisi climatica, non occupa, come abbiamo visto, una posizione troppo comoda. «Gli attacchi sono per noi uno sprono a fare sempre meglio – ci garantisce Deforza – a ridurre sempre più il nostro impatto. Ci muoviamo in questa direzione ormai da decenni: le prospettive di cambiamento nel nostro settore richiedono tempo, certo, ma ci sono. Dall'altro lato, però, il mercato dovrà dimostrarsi disposto ad accettare un aumento dei costi e le istituzioni dovranno impegnarsi a limitarlo: l'ultima cosa che vogliamo è che l'aereo diventi un mezzo d'élite. Il nostro scopo, al contrario, è rendere accessibile e sostenibile la ricchezza che un singolo volo può portare nella vita di ognuno di noi. Perciò, presa coscienza di tutti gli ostacoli da abbattere, ci impegniamo ogni giorno per massimizzare la nostra efficienza, e, di conseguenza, anche la nostra sostenibilità».

Keywords
Efficienza
Sostenibilità
Aviazione
Innovazione

La Sala Amica

Il nostro condominio è fatto per poter ospitare tutti.

Nell'ambito dell'Unione Europea tutti gli aeroporti sono obbligati fornire gratuitamente servizi per persone a ridotta mobilità, che sia per una forma di disabilità, a causa di un infortunio, perché anziane o bisognose di aiuto.

Per questo, nel nostro aeroporto, abbiamo creato la Sala Amica: un luogo sicuro dedicato a tutti coloro che potrebbero essere messi in difficoltà dall'ambiente rumoroso, talvolta anche caotico, dell'aeroporto. La sala è dotata di due distinte aree di attesa, distributori per bevande/snack e arredi che permettono una permanenza confortevole.

Oltre a questo, siamo stati tra i primi a pensare alla creazione di spazi per i passeggeri con autismo. Costoro, soprattutto se bambini, possono venire sul posto qualche giorno prima del volo, così da prendere confidenza con lo spazio aeroportuale. Inoltre, nella Sala Amica, abbiamo provveduto a installare servizi specificamente pensati per loro. Infine, i passeggeri con autismo vengono fatti salire per ultimi sull'aeromobile, in modo da diminuire il più possibile i tempi di permanenza all'interno del mezzo, fattore che talvolta può metterli in difficoltà.