

La tutela del pianeta dai cambiamenti climatici incontra l'esigenza economica degli operatori del trasporto aereo pesantemente condizionati dalla bolletta energetica.

## Da Napoli il punto sulle nuove strategie ambientali nel trasporto aereo.

***Il traffico aereo è oggi responsabile del 2% delle emissioni di CO2 si prevede che l'impatto nel 2050 sarà del 3%.***

A Napoli, presso la Facoltà di Ingegneria dell'Università Federico II, nell'ambito del Master Universitario di II livello in Infrastrutture Aeronautiche, si è tenuto il workshop "Green Aviation cosa possiamo fare?".



Il traffico aereo è oggi responsabile del 2% delle emissioni di CO2 derivanti dalle attività umane e, con i ratei di crescita del settore, si prevede che l'impatto nel 2050 sarà del 3%. Per ridurre le emissioni, gassose e di rumore, e tutti gli effetti negativi delle attività aviatorie sull'ambiente non basta modificare le normative e la gestione del traffico è fondamentale l'innovazione tecnologica e le metodologie di produzione ed il ciclo di vita dei prodotti aeronautici e la stessa efficienza ambientale delle infrastrutture.

Al convegno di Napoli sono intervenuti rappresentanti di prestigiosi enti internazionali, delle imprese costruttrici ad operatori e responsabili del traffico aereo.

Il mondo delle imprese punta su prodotti innovativi e su progetti di ricerca europei come "Clean Sky" che mira ad individuare soluzioni tecnologiche innovative in grado di migliorare l'efficienza, anche ambientale, dei velivoli.

Il programma europeo sostiene le attività di ricerca delle imprese finalizzate a realizzare dei dimostratori innovativi di velivoli commerciale, un velivolo regionale e di un elicottero.

Mauro Coni, dell'Università di Cagliari ha citato la nuova pista di volo di Cagliari-Elmas come esempio di una infrastruttura innovativa. Il nuovo impianto aeroportuale oltre alla presenza di un complesso sistema di sensori in grado di rilevare le sollecitazioni a cui l'infrastruttura è sottoposta, ha l'originalità di avere una nuova pista prodotta dal riciclaggio integrale dei materiali della vecchia smantellata.

Una scelta che, come ha spiegato, oltre a non gravare sui siti di discarica e sul traffico locale, ha permesso economie e ha consentito di realizzare un'infrastruttura pienamente compatibile con l'area di pregio ambientale e naturalistico che è limitrofa all'aeroporto.

Il contributo più atteso al convegno è stato quello di Jane Hupe, responsabile di Environment Unit del Segretariato ICAO - Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile - che ha esposto le linee guida che intende seguire l'agenzia delle Nazioni Unite nel definire la nuova cornice normativa e tecnica per un'aviazione civile sempre più attenta alla tematica eco compatibile.

La convenzione di Kyoto, ha affidato ad ICAO la gestione delle emissioni globali dell'aviazione per cui, - ha anticipato la signora Jane Hupe -, in preparazione della Conferenza sui cambiamenti climatici in programma alla fine dell'anno a Copenaghen, il Gruppo ICAO sull'Aviazione internazionale e i Cambiamenti Climatici (GIACC), presenterà un progetto con un articolato piano di azione.

La Hupe ha ribadito che i singoli stati membri e le realtà sopranazionali dovranno nelle loro normative adeguarsi ai nuovi parametri che in quella sede saranno condivisi dalla comunità internazionale perché non è ipotizzabile una soluzione al problema dell'impatto ambientale fuori dalla cornice delle Nazioni Unite.

Per ridurre le emissioni, gassose e di rumore, e tutti gli effetti negativi delle attività aviatorie sull'ambiente le normative, la gestione del traffico e l'innovazione tecnologica sono le strade maestre, ma non sono da sottovalutare gli effetti positivi di altri settori di intervento quali ad esempio: le metodologie di produzione ed il ciclo di vita dei prodotti aeronautici e l'efficienza ambientale delle infrastrutture.

Su questo punto l'ENAC sta conducendo degli studi sugli aeroporti italiani al fine di avere degli elementi per stabilire delle linee guida di compatibilità ambientale degli impianti aeroportuali. L'obiettivo è quello di certificare gli aeroporti anche in base a questo aspetto, così come avviene per gli aspetti operativi di sicurezza e di servizio. Massimo Garbini dell'ENAV, ha illustrato la filosofia del Flight Efficiency Plan recentemente varato dall'ente di assistenza al volo. Cinque linee di azione, dalle rotte più lineari alla maggiore efficienza dello spazio aereo, dalla razionalizzazione delle procedure nelle aree terminali alle operazioni ground, fino alla evoluzione della "mentalità" degli operatori dell'assistenza al volo che devono fare dell'efficienza il loro riferimento principale dopo l'assoluto ed intoccabile rispetto della sicurezza.

Nel complesso il piano dell'ENAV porta ad una riduzione delle rotte per oltre 2,5 milioni di chilometri all'anno.

Tutto questo si traduce in circa 67 milioni di chilogrammi di carburante consumato in meno e in 211 milioni di chili di CO2 in meno nell'atmosfera.