

«Il volo ha segnato storia e crescita dei nostri territori»

Il convegno. Sanga: «La vera sfida è la sostenibilità»
Il ruolo della tecnologia: a Orio in un anno 513mila kg di anidride carbonica in meno con i nuovi sistemi

DINO NIKPALJ

Dalle macchine volanti dei fratelli Wright ai low cost: «L'aviazione è progresso, una sfida tecnologica e culturale: volare del resto è sempre stato il sogno proibito dell'uomo» spiega Giovanni Sanga, presidente di Sacbo. «E il volo ha segnato anche la storia economica e sociale e la crescita dei nostri territori: lo stiamo vedendo bene».

Ora «la vera sfida è quella della sostenibilità che non si vince con limitazioni o rinunce, ma con una crescita ponderata tra tecnologia e giuste soluzioni logistiche. Abbattendo l'impronta acustica con aerei sempre meno impattanti, e anche a Bergamo ce ne stiamo accorgendo» prosegue Sanga che sottolinea la «necessità di una cultura dell'aviazione». Anche per questo «nell'anno della Capitale della cultura non poteva mancare un confronto del genere, con un aeroporto come Orio al Serio diventato modello di crescita qualitativa e quantitativa».

«L'aereo inquina per il 13%»

Una sfida tecnologica e culturale, insomma, recita il titolo del convegno organizzato da Sacbo al Centro Congressi Giovanni XXIII. Il futuro è qui, alle porte di casa, come testimonia la presenza massiccia in platea degli studenti dell'istituto aeronautico «Locatelli», del «Quarenghi» e dell'Aea, l'Aircraft engineering academy, i manutentori del domani. «Non si può fare a meno del trasporto aereo se si vuole trasferire conoscenza e cultura» spiega loro Pierluigi Di Palma, presidente dell'Enac, l'Ente nazionale per l'aviazione civile. «Bergamo ora ha un ruolo cen-

trale anche grazie al suo aeroporto e alle relazioni internazionali che ha avviato: perché l'Europa è stata costruita anche con il trasporto aereo».

Con tutte le complicazioni del caso. «Ma non tutte le colpe possono ricadere su un segmento importante ma marginale rispetto ai fattori complessivi d'inquinamento» chiosa Di Palma. Concetto ripreso da Carlo Borgomeo, presidente di Assaeroporti: «Non si ha la percezione di come il 76% dell'inquinamento sia frutto del trasporto su gomma contro il 13 dei voli. E per contro c'è una sottovalutazione dell'impatto economico del trasporto aereo: possiamo dire, con cautela, che ogni milione di passeggeri determina sul territorio 7-800 posti di lavoro». Con una contraddizione di fondo, evidente: «La valutazione negativa dell'impatto incide per meno del 10% sulla scelta del trasporto: in teoria è un problema, ma poi in pratica no».

«Servono riflessioni ampie»

La verità «è che serve una visione complessiva per affrontare le tre grandi sfide della sostenibilità, dell'innovazione tecnologica e di una politica dei trasporti più integrata»: ovvero «treno più aereo ma anche voli cargo per sostituire i Tir» chiosa Borgomeo. Del resto «il volo nasce dalla continua ricerca della tecnologia» rimarca il colonnello Giacomo Lacaita, comandante del 6° Stormo Ami di Ghedi che ripercorre la storia dell'aviazione militare italiana nata giusto 100 anni fa. E lo fa anche ricordando i primi circuiti internazionali «che si svolgevano proprio tra Brescia e Bergamo» e hanno vi-

sto tra i partecipanti o spettatori Kafka, Puccini e D'Annunzio «che conierà parole come velivolo o fusoliera...».

«Il mondo non è lineare: il trasporto aereo non era di massa all'inizio di questo secolo, ma di nicchia» ricorda Stefano Paleari, professore di Analisi dei sistemi finanziari e public management all'Università di Bergamo, già rettore e nume tutelare di Iccsai, il centro ricerche dell'ateneo. «In 20 anni ha inciso sulla vita delle persone come l'auto in 50, ma quando qualcosa diventa di massa cominciano i guai, perché devi coniugare crescita e sostenibilità. Serve una narrazione ben diversa dal passato, riflessioni più ampie e forti, interventi chirurgici e non ideologici». E anche una diversa attenzione: «Nessuno ha pensato al trasporto aereo nel Pnrr e almeno sul fronte del digitale poteva entrarci: è un formidabile sperimentatore».

Aeroporto, luogo d'innovazione

«La più grande trasformazione degli ultimi decenni insieme alla rete» lo definisce Borgonovo. «Ora è davvero alla portata di tutti: pensate a quando per indicare le persone ricche e famose si usava il termine jet set, era determinato dalla loro possibilità di volare» ricorda Gregory Alegi, docente alla Luiss e storico. Che spazia dalle origini dell'aviazione commerciale a «un futuro dove gli assunti tradizionali si ribaltano persino: dalla città con l'aeroporto alle città costruite per servirli» come si teorizza nel libro «Aerotropolis».

Del resto, evidenzia il direttore di Iccsai, Paolo Malighetti,



«l'aeroporto è il posto dove tutto si può armonizzare, non solo uno spazio, ma un luogo per l'innovazione del sistema». Puntando su «digitalizzazione, efficienza e un'accessibilità sostenibile: a Orio nell'attesa che arrivi finalmente il treno, il 30% dei passeggeri arriva già con mezzi sostenibili». E sul versante degli investimenti ricorda i 9,1 milioni di interventi sul fronte ambientale e l'introduzione dei Boeing 787 «fino al 40% più silenziosi del già performante 737-800».

E ci sono dati positivi anche sul versante della gestione dei movimenti, come spiega Paolo Nasetti di Enav: «Assumendo per Orio grazie al sistema A-Cdm, in 20 secondi il risparmio sui tempi di rullaggio, l'equivalente minor consumo di carburante è di circa 1,85 kg per volo. Con gli 88.500 movimenti del 2022, ne sono stati risparmiati circa 163.000 kg con conseguenti minori emissioni di 513.000 kg di CO₂, l'anidride carbonica».

«Il rumore ora è molto inferiore»
«Stiamo già facendo molto, la flotta di Ryanair è per la maggior parte a nuova tecnologia: ora come ora l'impatto al suolo (il rumore, ndr) è nettamente inferiore a quello del 2019 e con un traffico maggiore» sottolinea il direttore generale di Sacbo, Emilio Bellingardi. Una strategia che raccoglie il plauso anche di Acì Europe. L'organizzazione

internazionale degli scali: «La strada che Orio ha seguito affinché le compagnie siano più verdi è quella giusta» sottolinea il direttore economico Michael Stanton-Geddes. Decisamente più elusivo di fronte alla sollecitazione di Bellingardi «sulla necessità di un soggetto unico per la gestione dei cieli europei: perché poi di fronte ai disagi creati da scioperi come quelli in Francia il passeggero identifica come responsabile dell'inefficienza lo scalo».

Ma la vera sfida del futuro «è ridurre del 50% le emissioni entro il 2050, come stabilito nei 5 obiettivi strategici da Icao», l'organizzazione internazionale dell'aviazione civile, spiega Cesare Cardani, professore associato del Politecnico di Milano. Quindi ci si deve muovere tra «tecnologica, biocombustibili e propulsione elettrica». Ma con «la consapevolezza che le transizioni sono complesse e che spesso la politica si è dimostrata contro gli aeroporti quasi per partito preso» rileva Andrea Giuricin, consulente in Economia dei trasporti. E pensare «che due terzi del turismo internazionale arriva in aereo». E che, come conclude Alegi, «un aeroporto apre i territori a scambi tanto più importanti quanto lontani: magari non è il caso di Bergamo, ma in alcuni casi senza lo scalo non sarebbe successo nulla».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il convegno al Centro Congressi Giovanni XXIII FRAU



Giovanni Sanga, presidente di Sacbo