

«Net zero? Per le compagnie un conto da 820 miliardi»

Trasporto aereo

Allarme di Lufthansa sull'impatto per il settore delle regole green

Da qui al 2050 stimato un costo annuo di 30 miliardi di euro

Gianni Dragoni

L'industria del trasporto aereo fa i conti con i costi della riduzione dell'inquinamento. Le stime variano, ma tutti sanno che i costi saranno molto alti e già i consumatori ne subiscono i primi effetti con rincari dei biglietti. Tra i traguardi fissati dalle autorità e accettati anche dalle compagnie (attraverso la Iata) c'è quello di raggiungere lo zero netto di emissioni di anidride carbonica nel 2050, detto in inglese «net zero 2050».

Un alto dirigente di Lufthansa, Joerg Meinke, senior director competition & antitrust law del gruppo, ha detto che «net zero 2050 è un'obbligazione che costerà 820 miliardi di euro per il settore dell'aviazione dell'Unione europea». Da qui al 2050 sarebbero almeno 30 miliardi all'anno.

L'argomento è stato affrontato nel convegno legale internazionale «Air Transport Towards 2050», organizzato a Roma dallo Studio Pierallini. Interpellato dal Sole 24 Ore, Meinke ha precisato che il calcolo dei costi è contenuto nello studio, «Destination 2050», messo a punto da un gruppo di soggetti del settore.

Lufthansa è sotto i riflettori per l'acquisizione di Ita Airways. Entro il 4 luglio la Commissione Ue deve emettere la decisione sull'accordo che prevede, come primo passo di un percorso che porterà al controllo totalitario, l'acquisto del 41% attraverso un aumento di capitale riservato di 325 milioni. Sui tempi e sul contenuto attesi della decisione di Bruxelles, Meinke ha detto di «non poter dire nulla».

Per ridurre le emissioni di carbonio molte compagnie puntano sui carburanti meno inquinanti, detti Saf (Sustainable aviation fuel), ma la produzione è insufficiente rispetto alle necessità e i costi sono molto più alti rispetto ai carburanti fossili.

Nicolas Rallo, direttore regionale dell'Icao per l'Europa e il Nord Atlantico, ha fatto notare che la produzione di Saf l'anno scorso è stata di 200mila tonnellate, mentre per raggiungere il «net zero 2050» occorrono 500 milioni di tonnellate all'anno. L'a.d. di Lufthansa, Car-

sten Spohr, ricorda spesso che la produzione di Saf oggi copre solo lo 0,5% del consumo globale di jet fuel.

Il presidente dell'Enac, Pierluigi Di Palma, ha sollecitato la ratifica della Convenzione di Cape Town in Italia: «Impegnandoci nella gestione ambientale, nella responsabilità sociale e in una governance forte, possiamo garantire un futuro sostenibile per la nostra industria e il pianeta. Guardando al futuro, la continua attuazione e il sostegno della Convenzione di Città del Capo saranno essenziali per affrontare le nuove sfide e opportunità nel settore dell'aviazione».

L'avvocato Laura Pierallini, name partner dello studio che ha organizzato il convegno, ha commentato: «Le due giornate dell'Air Law Conference hanno dato vita ad un virtuoso scambio tra gli stakeholder del trasporto aereo: enti regolatori, aeroporti, compagnie aeree e loro associazioni, in particolare Iata, con la visione "illuminata" dell'accademia. Molto importanti gli interventi del presidente e del direttore generale di Enac. Il presidente Di Palma ha sottolineato l'urgenza della ratifica della Convenzione di Cape Town in Italia, preannunciando la presentazione di un progetto di legge al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. La Convenzione di Cape Town disciplina le garanzie sui beni mobili e ha istituito un registro internazionale per la relativa registrazione, rivestendo un ruolo fondamentale per il finanziamento degli aeromobili. La mancata ratifica vede dunque penalizzata la competitività degli operatori italiani e rende più difficoltoso il processo di ammodernamento delle flotte».

IN CIFRE

0,5%

L'utilizzo di Saf

Per ridurre le emissioni di carbonio molte compagnie puntano sui carburanti meno inquinanti, detti Saf (Sustainable aviation fuel), ma attualmente la produzione di Saf copre solo lo 0,5% del consumo globale di jet fuel.