



# Scuola di Reportage Goffredo Parise

III Edizione - 2022 | 2023

## Reportage Inchiesta

### **EVTOL, IL VIA ALLA TERZA DIMENSIONE DELLA MOBILITÀ**

di **Caterina Orso**

Liceo Statale "Antonio Scarpa" Oderzo (TV)

Hanno la forma di una capsula ovale posta su quelli che paiono i pattini in legno di un vecchio slittino, sono coronati da una sorta di copricapo circolare entro il quale si diramano 18 eliche silenziose e all'interno per ora non vi è spazio per alcun pilota ma solo per qualche intraprendente passeggero. Sono il risultato di quanto può accadere se il concetto di drone e quello di elicottero si fondono insieme, l'ennesima beffa dell'uomo a Icaro e le sue ali di cera, e nonostante abbiano tutta l'aria di appartenere ad un film di fantascienza, sono i parametri che definiranno la nostra realtà da qui ai prossimi anni. Gli esperti li chiamano Evtol, che è l'acronimo per Electrical Vertical take-off and landing, altri invece, forse per ovviare alla complessa pronuncia del nome, usano termini come aereotaxi o taxi volanti. Indipendentemente da come vi si voglia rivolgere, questi mezzi rivoluzionari e senza precedenti segnano il punto di partenza per la nuova allettante impresa del genere umano: abilitare una terza dimensione della mobilità.

Scaturita nel 2009, in seguito ad un video pubblicato dalla NASA e andato virale su alcune piattaforme social, l'idea di un veicolo ad atterraggio verticale con un sistema di propulsione elettrica ha dato vita ad un mercato il cui ingente valore continua a crescere vorticosamente e in cui ad oggi operano attivamente soltanto una decina di società al mondo. Tra queste, la seconda a livello mondiale è la società italiana Urban V, fondata solo nello scorso anno ma già diventata una delle più rilevanti in questo nuovo e sconosciuto settore. Con quattro aeroporti come soci fondatori (Roma, Costa azzurra, Bologna e gruppo SAVE), e vantando di partnership con i più importanti produttori (a partire dalla azienda tedesca Volocopter), Urban V si occupa di costruire le infrastrutture per il decollo e atterraggio degli Evtol, garantendone le condizioni di volo a livello

internazionale e globale. A spiegarci qualcosa in più riguardo questi mezzi è proprio il business analyst di Urban V Filippo Giusti, in un'intervista meet in cui afferma che entro il 2024 saranno a disposizione i primi esemplari di Evtol in città come Roma, Chioggia e Parigi. "La principale difficoltà", racconta il dott. Giusti, "sta nel grosso sforzo regolatorio e di ridisegno delle procedure di volo per questi velivoli, perché ad oggi non esistono gli spazi aerei che permettono di volare in centro città".

Infatti è bene precisare che gli Evtol verranno inizialmente sfruttati per brevi distanze sviluppate soprattutto intorno a un trend urbano e regionale, come nel caso della capitale, dove l'obiettivo è quello di aprire la prima rotta commerciale al mondo con collegamento di urban air mobility, dall'aeroporto di Fiumicino fino al centro città. "Stiamo pensando a dei corridoi d'aria come fossero autostrade aeree, affrontando il tema della non interferenza con l'aviazione civile classica nella gestione degli spazi. Bisogna stare attenti che questi nuovi spazi aerei non siano inquinati tra loro" continua l'esperto, dando luce ad un'altra interessante tematica.

Arrivati a questo punto pare infatti spontaneo domandarsi quale sia la grande novità rappresentata dagli Evtol se confrontati specialmente con gli elicotteri a cui tutti siamo abituati. "Il concetto è simile ma diverso" precisa ancora una volta il dott. Giusti, "essendo infatti a propulsione elettrica (in futuro si pensa di sviluppare anche quella ad idrogeno), gli Evtol non hanno emissioni dannose e dispongono di una propulsione distribuita attraverso una serie di motori elettrici che garantiscono una maggiore sicurezza. Questi mezzi sono inoltre fino a dieci volte più silenziosi di un normale elicottero, perciò anche l'inquinamento acustico sarà ridotto al minimo". La nuova forma di mobilità sembra così una risposta all'inquinamento causato ogni anno dal traffico aereo, che secondo le stime di Supporting European Aviation, a luglio 2019 ha generato in Europa 20,7 milioni di tonnellate di Co2. La possibilità che queste cifre possano non solo diminuire ma addirittura raggiungere soglie drasticamente inferiori, non può essere ignorata, anche se immaginare una realtà in cui, sollevando gli occhi al cielo, si scorgono decine di droni a mo' di taxi, non è poi così facile.

Interessante è anche la piattaforma di appoggio degli Evtol, il cosiddetto vertiporto, che servirà per gestire la ricarica elettrica e cambiare rapidamente i velivoli, ma sarà anche un posto dove verranno predisposte attività culturali ed eventi. La speranza è infatti quella di favorire la diffusione dei mezzi cercando di introdurli al meglio nella nostra quotidianità, diffusione che si prospetta essere veloce ma non velocissima, come quanto avviene ad ogni grosso cambio della mobilità. E' proprio la costruzione di vertiporti ciò di cui la società Urban V si sta occupando grazie all'aiuto di SAVE, il gruppo che ad oggi gestisce gli aeroporti di Venezia, Treviso e Verona. Il progetto prevede la realizzazione di un network sul centro storico di Venezia e Chioggia, località in cui a inizio 2023 si è tenuta una presentazione del piano che ha visto coinvolti il sindaco di Chioggia, la vicepresidente della regione, gli amministratori delegati del gruppo Save e di Urban V. A Chioggia, ci è stato spiegato dal dott. Giusti, la location per l'infrastruttura riguardante il primo vertiporto del Veneto è stata individuata nell'Isola dell'Unione, un posto ideale perché permette il collegamento diretto con Chioggia sottomarina.

Il Veneto sarà quindi una delle prime regioni protagoniste di questa rivoluzione, e ciò anche grazie alle Olimpiadi che si terranno a Cortina nel 2026 e per le quali si sta già pensando a come

sfruttare al meglio gli Evtol per il trasporto di turisti e atleti. L'unica pecca che pare riguardare i nuovi mezzi di trasporto, e che per gli ideatori potrebbe essere l'ultimo ostacolo da superare, è che i velivoli non si prestano ai terreni montuosi e per i voli ad alta quota occorrono analisi tecniche e studi che non sono stati ancora effettuati.

Questo limite potrebbe compromettere dunque l'arrivo e l'uso diffuso e consolidato dei droni-elicotteri? Prematuro per dirlo, anche se secondo gli esperti nulla impedirà agli Evtol di entrare a far parte della nostra realtà. Perfino la questione della tanto discussa sicurezza è stata ormai sdoganata: sì, questi mezzi possono volare senza pilota, ma anche un volo di linea oggi è al 98% un volo automatico. Inoltre, perché un aereotaxi sia certificato, esso deve rispettare le stesse caratteristiche di certificazione di un classico aereo, dunque "fidarsi" non dovrebbe essere poi tanto difficile. Pertanto, d'ora in avanti occhi protesi verso l'alto, dove sotto lo sguardo indulgente di Icaro, qualcuno starà sognando un futuro forse più eco sostenibile.

## Team di docenti anno scolastico 2022 | 2023

- **Lisa Iotti**

Giornalista d'inchiesta di **Presadiretta - Rai 3**. Dirige il team di docenti della **Scuola di Reportage Goffredo Parise**, giornalista ed autrice di docufilm per **Rai 3** e **Sky**.

- **Lorenzo Cremonesi**

Giornalista e saggista, inviato speciale per il **Corriere della Sera**.

- **Riccardo Staglianò**

Giornalista, saggista, studioso di nuove tecnologie e del loro effetto sulla società. Inviato per il **Venerdì di Repubblica**.