

Advanced Air Mobility: le merci prima dei passeggeri, l'ibrido e l'idrogeno più che le batterie e per gli aerotaxi bisognerà aspettare ancora

A Next Generation Mobility la V Edizione della Conferenza Nazionale sulla Urban e Advanced Air Mobility presenta senza reticenze l'evoluzione di un settore che si sta sviluppando su traiettorie non previste al suo debutto ormai dieci anni fa

Torino, 16 settembre 2024 – Poche ore al debutto della IV Edizione **Next Generation Mobility**, in programma a Torino il **18 e 19 settembre**, l'evento sulle frontiere della mobilità che riunisce la domanda dei cittadini e delle aziende, i fornitori di servizi pubblici e privati, e le tecnologie che rendono l'offerta possibile. Tra i settori innovativi, **l'Advanced Air Mobility**, che comprende al suo interno l'ambito urbano, ossia l'Urban Air Mobility (UAM). Si tratta dell'aviazione che utilizza gli sviluppi nel campo dello storage e della conversione dell'energia, dei motori, dell'aerodinamica, dei materiali, dell'elettronica e del software per realizzare un nuovo sistema aeronautico più pervasivo, sostenibile ed economico dell'attuale. Ad esempio solo eliminando il pilota a bordo si avrebbe un **risparmio del 50% dei costi**, rispetto all'utilizzo tradizionale di

Lo UAM comprende le nuove generazioni di **droni**, più grandi, performanti per carico utile e autonomia; gli **aerei passeggeri a breve raggio decarbonizzati**; gli **aerei cargo autonomi e modulari** (per ora non decarbonizzati) e gli ormai noti **taxi volanti**. In ognuno di questi segmenti, gli sviluppi continuano, ma in modo diverso da quello previsto. Per fare un esempio, Morgan Stanley nel maggio 2021, prevedeva in un report che il mercato AAM, avrebbe raggiunto il trilione di dollari a livello globale entro il 2040. Nello studio la maggior parte di questa cifra era assegnata ai trasporti e alle auto volanti (taxi volanti privati) mentre al settore militare solo pochi miliardi. Poi nel febbraio del 2022 è iniziato quello che ancora oggi vediamo in diretta o quasi.

Alla **V Edizione della Conferenza Nazionale** sull' AAM e UAM, in programma mercoledì 18 settembre all'interno di NGM, verranno illustrati gli ultimi aggiornamenti di mercato, a cura di:

- **SGM Consulting** per la dimensione globale (con il suo autorevole AAM Reality Index);
- **PwC Strategy& Italy** per le prospettive italiane nel quadro di quelle globali;
- **Assorpass**, la maggiore associazione d'ambito, per il settore dei droni;
- **Osservatorio Droni e Mobilità Aerea Avanzata** del **Politecnico di Milano** con uno sguardo specifico sulle sfide e gli ostacoli in Italia.

ORGANIZZATO DA

LO SCENARIO PRESENTATO A NGM24

La regolamentazione - Un fattore non previsto o sottovalutato dieci anni fa è, infatti la questione regolamentare e delle certificazioni. Certificare per uso commerciale qualcosa che vola e che superi certe dimensioni, specie se a bordo ci sono umani, è molto più complesso e richiede molto più tempo che omologare un'automobile o un bus. Se ne è accorta per esempio la tedesca **Volocopter**, che ha dovuto rinunciare al servizio dimostrativo di navetta durante le Olimpiadi di Parigi perché non aveva ricevuto la certificazione dei motori.

Le merci - In compenso sulle merci si va più spediti. In particolare per i per carichi speciali come farmaci, plasma, organi. Iniziato per il trasporto all'interno dei campus ospedalieri, ora si inizia a preparare l'estensione del servizio su scala più ampia, per esempio dagli aeroporti agli ospedali. Il passo a collegamenti ospedale-ospedale non è tanto lontano: la startup **Overspace**, presente a NGM24, vuole indirizzare il suo drone innovativo sul fronte della configurazione aerodinamica e della propulsione proprio in questo segmento, oltre che nel monitoraggio e nella sicurezza. La stessa **ENAC**, al seguito di **EASA**, ha rinnovato il quadro regolamentare dei droni cargo, come spiegherà a Torino.

Veicoli pesanti - Con la crescita del carico utile, i droni a decollo verticale stanno entrando in settori dove prima erano necessari mezzi aerei ben più grandi. L'altoatesina **Flying Basket**, anch'essa presente a NGM24, con il suo drone da un quintale di portata effettua di routine la consegna e il ritiro di carichi urgenti da e per le piattaforme energetiche nel mare del Nord. Un drone è molto più economico e sicuro di un elicottero per fare questo lavoro, specie in condizioni meteo avverse, facendo la spola da una nave di servizio a poca distanza dalla piattaforma. I velivoli pesanti non utilizzano le batterie o meglio non esclusivamente. Per ora la loro densità energetica attuale è lontanissima da permettere più che brevi voli con carichi decenti, anche la **NASA** ha dovuto interrompere il proprio progetto di **aereo regionale full-electric**. Si lavora sull'ibrido (turboelettrico) o sulle celle a combustibile a idrogeno o a metanolo. Per le lunghe distanze si propone di bruciare idrogeno, ma questioni di sicurezza e di peso/volume fanno propendere per biocarburanti o eFuel. Ne parlerà **Luca Bono**, CEO **Be2Hub**, massimo esperto italiano di fonti energetiche per il volo elettrico.

Mercato passeggeri a rilento e per pochi - Diverse aziende che inizialmente stavano sviluppando esclusivamente taxi volanti per passeggeri ora hanno in lavorazione anche versioni per il trasporto merci: come la stessa **Volocopter**, la cinese **eHang**, la israeliana **Air** e la svizzera **Dufour Aerospace**. I militari come sempre sono più avanti, come dimostrano i programmi di droni cargo pesanti negli Stati Uniti, in Cina, in Israele e in... Svizzera. Le ricadute sul civile sono prevedibili.

Per ora le aziende di taxi aerei a decollo verticale rischiano di non riuscire a commercializzare i propri servizi e solo chi non ha dietro una grande industria aeronautica può agire con più tranquillità. Un recente studio di **Roland Berger** ha rilevato come gli investimenti globali di capitale di rischio in AAM erano nel 2020 1,6 miliardi per balzare a 7,5 miliardi (ma con debito)

ORGANIZZATO DA

nel 2022 per poi crollare lo scorso anno a 1.3 miliardi. Anche per il 2024 insomma non ci sarà disponibilità di taxi aerei in servizio commerciale, ora l'obiettivo è il 2025.

I vertiporti - Come questa incertezza impatterà sui progetti di vertiporti per AAM e UAM è ancora da vedere. Il **Progetto FLAMINGO**, coordinato dalla società di consulenza **d-fine**, cerca appunto di capire, usando la regione renana tedesca, come ottimizzare la collocazione dei vertiporti. Ne parleranno a Torino. Per offrire una panoramica di quel che succede in Italia, la Conferenza Nazionale ospita un inedito confronto tra **UrbanV**, con base a Roma, **SEA Milan Airports** e il comune di **Chioggia**, il cui primo cittadino, Mauro Armelao, a cui non manca lungimiranza e iniziativa, sta guidando la creazione di un vertiporto nella sua città nell'ottica del turismo soprattutto crocieristico dirottato da Venezia come porto d'attracco. Sia UrbanV che SEA hanno in essere accordi con produttori di eVTOL, entrambi hanno scadenze ravvicinate, rispettivamente il Giubileo e le Olimpiadi invernali.

I tempi sono stretti ma le cose vanno fatte al meglio, perché, per citare **Catherine MacGowan** VP Air Operations and APAC director di **Wisk**: "in aviazione bisogna essere umili, perché l'aviazione ti umilierà se non la rispetti".

Moderatore della Conferenza Nazionale sarà come sempre il noto giornalista, progettista e pilota **Sergio Barlocchetti**, che per l'occasione "indosserà" anche il casco da istruttore certificato ENAC per cercare di sbrogliare la matassa dei piloti di eVTOL e se non previsti dei supervisor a terra.

La **quarta** edizione di **Next Generation Mobility** cade all'interno della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile, in programma sempre a Torino dal 16 al 22 settembre. Anche quest'anno l'evento ospiterà due importanti appuntamenti periodici: **la V Conferenza Nazionale sull'Urban Air Mobility e Advanced Air Mobility** e la **II Conferenza Nazionale sull'idrogeno e gli e-fuels**.

L'evento si svolgerà in forma ibrida con la possibilità di partecipare in presenza o via streaming dal sito www.ngmobility.it.

Next Generation Mobility nasce da una partnership consolidata: *Clickutility Team*, che da oltre 15 anni organizza convegni in ambito mobilità e smart city, e *Studio Comelli*, che da sempre si occupa di progettare contenuti di eventi e agende scientifiche e di media relation. Per maggiori informazioni sull'evento è possibile visitare il sito: www.ngmobility.it.

UFFICIO STAMPA E MEDIA RELATION

Studio Comelli – Conferences&Communication

Salvatore Bruno - salvatore@studiocomelli.eu – 335 398913

ORGANIZZATO DA