

7 agosto 2015 9:29

Hyperjet. A che serve? Oggi e il futuro

di [Vincenzo Donvito](#)



Lo scorso 14 luglio, la fabbrica aeronautica europea Airbus [ha registrato il progetto](#) di un aereo (Hyperjet) che potrebbe volare a 5.500 Km/h, circa 4,5 volte più veloce del suono. Il tragitto London-New York potrebbe essere coperto in un'ora rispetto alle 7,30 attuali, con i velivoli che oggi viaggiano intorno ai 900 Km/h, velocità che è praticamente tale da almeno 50 anni. C'è stata la parentesi Concorde, un aereo di produzione franco-britannica che fino al 2000 portava un centinaio di persone sul medesimo percorso in tre ore e mezza alla velocità di 2.179 Km/h, 2,2 volte superiore a quella del suono; parentesi chiusa dopo che nel 2000, decollato da Parigi, il Concorde esplose con tutti i suoi passeggeri. Il progetto Hyperjet prevede il trasporto di 20 passeggeri per ogni volo.

Quanto costerà un biglietto?

Ai tempi del Concorde (più di 15 anni fa) i biglietti costavano mediamente sui 10.000 Usd per tratta. Quanto costeranno quelli dell'Hyperjet? I dati non sono stati ancora diffusi dagli esperti, ma senza tanto sforzare la fantasia, ipotizzando una commercializzazione tradizionale di questo servizio di trasporto, diciamo che come minimo potrebbero costare altrettanto.

Siccome stiamo parlando di un prodotto e di un servizio di trasporto per il pubblico (si ipotizzano anche usi militari, ma questo qui non ci riguarda), l'aspetto non è secondario. E ci poniamo la domanda: a che serve? Certo, la tecnologia non deve necessariamente seguire l'aspetto "popolare", altrimenti chissà quante invenzioni non sarebbero state fatte, invenzioni che poi, col tempo, sono diventate popolari (Internet è il caso più recente ed eclatante). Ma ci sentiamo di doverci porre questa domanda perché chi ha registrato il progetto non lo ha fatto, per esempio, per esclusivi usi militari, ma già ha fatto sapere che il velivolo sarà in grado di trasportare 20 passeggeri. Si presume, quindi, che questo sia uno dei loro principali scopi. E quindi, mentre "a chi serve?" trova facilmente una risposta (anche se restiamo perplessi, visti i tempi di raffinate videoconferenze anche con chi è nello spazio), rimane sempre la domanda "a che serve?".

I treni a bassa pressione che viaggeranno a 1.200 Km/h

Ci viene in mente un altro progetto "avveniristico", Hyperloop, con cui si sta costruendo un treno che, in tubi a bassa pressione ed una velocità di 1.200Km/h, porterà i passeggeri, già a livello sperimentale nel 2016, in 30 minuti da San Francisco a Los Angeles. Dirk Ahlborn, patron della società di proprietà del miliardario Elon Musk (quello dei bolidi elettrici Tesla e del lancio spaziale Space X), in una recente intervista giornalistica (http://www.aduc.it/articolo/hyperloop+uomo+andato+sulla+luna+non+dovremmo_23209.php), pur non disdegnando eventuali contributi di denaro pubblico, rispetto ai prezzi dei biglietti ha detto: "Personalmente credo che il biglietto vale 1.800 dollari. Ma chi può dire che sarebbe normale pagare così tanto? Se guadagniamo dei soldi con questo sistema, il prezzo del biglietto servirà a regolare la domanda dei passeggeri. Se c'è domanda, si potrà pagare meno, o qualcosa. Inoltre, noi siamo un'impresa, e non un organismo sostenuto dal Governo, noi cerchiamo un modello di business. Stiamo riflettendo su tutti gli aspetti del progetto e non solamente sulla tecnologia. Perché non monetizzare i piloni che servono a sostenere il tubo, per esempio, accogliendovi degli alveari o delle stazioni di depurazione dell'aria? Guardate Facebook e Google. Sono delle infrastrutture gigantesche e guadagnano soldi in altro modo. La gratuita non vuol dire che non si guadagnano dei soldi.". Una opinione che, a nostro avviso, dà un notevole respiro e prospettiva allo specifico progetto.

Business e futuro: due approcci diversi

Hyperjet e Hyperloop. Due modi diversi di intendere il business e il futuro. A corte vedute (Hyperjet) e a larghe vedute (Hyperloop), a nostro avviso. Siamo infiammati da una ventata di populismo in versione tecnologica? Non crediamo. Internet è la nostra risposta. La Rete ha avuto ed ha il suo successo (diventata indispensabile e onnipresente) proprio perché non è appannaggio di pochi e danarosi eletti. Non c'è amministrazione statale nel mondo che non programmi e investa sui collegamenti a banda larga, puntando su di essi per lo sviluppo

dell'economia e della socialita' tutte: con costi contenutissimi o inesistenti per l'utenza. Gli Stati, lungimiranti, hanno ben visto quale ricchezza per tutti puo' nascere da queste infrastrutture tecnologiche.

Su Hyperloop abbiamo riportato la lungimiranza (non solo di business) dei suoi artefici, ed e' semplice ipotizzare la ricaduta su tutti i tipi di altri business che potranno fruire di questo servizio.

Su Hyperjet restiamo perplessi, almeno allo stato di quanto oggi si conosce del progetto di Airbus.

Ci viene in mente la differenza di approccio economico che c'e' abitualmente tra la cultura Usa (Hyperloop, in questo caso) e quella europea (Hyperjet, nella fattispecie). Da una parte la bellezza per pochi "eletti", basta che sia bellezza (Europa): "ai posteri l'ardua sentenza"; dall'altra la bellezza che se non e' per tutti non e' tale (Usa): godere oggi la bellezza per -magari- farla ancor meglio in futuro. *Quale dei due approcci ha dato, fino ad oggi, piu' bellezza al mondo intero? E quale approccio ci dara' piu' bellezza per il futuro?*