

Citius, altius, fortius (un article d'Albert Punsola)

25/01/2005



ALBERT PUNSOLA

(/AUTOR/ALBERT-
PUNSOLA-44)

Periodista

L'A380, l'avió de passatgers més gran del món ha nascut. La seva presentació en societat a Toulouse va reunir Chirac, Blair, Zapatero i Schröder, entre d'altres, en una cerimònia que va celebrar el triomf de la tecnologia europea. Com és habitual, quan la tècnica enlluerna, l'emoció es dispara. Així la majoria de líders van parlar de 'la tradició i

la força europea' o de 'recuperar l'hegemonia' i no van faltar els paral·lelismes entre la construcció europea i la del flamant avió. Que no es culpi a ningú per aquests moments de joia. És tan fascinant com natural que el món de l'aviació generi, des de fa molts anys, un optimisme inacabable. Arribar a qualsevol punt del planeta en hores no tan sols se situa fora de les previsions dels nostres avantpassats sinó que, si imaginem la seva perspectiva, entrem directament en el terreny de la màgia. Des de la implantació de la propulsió per reacció en l'aviació comercial a finals dels anys 50, viatjar mai no ha tornat a ser el mateix. Aquesta tendència ha creat un univers propi poblat de rutes transoceàniques i d'aeroports internacionals que creixen sense parar. L'estètica dels aeroports, amb el seu cosmopolitisme de vidre i alumini, té la flaire d'aquella modernitat perduda que la cultura actual tant reivindica a través de la mirada retrofuture. Té tot això alguna cosa a veure amb que el debat públic sobre aviació no vagi més enllà de reclamar nous vols i nous aeroports? És un fet que l'aviació no desperta en el nostre país el mateix interès crític que per exemple una autopista o un tren d'alta velocitat. Passi el que passi amb el quart cinturó es pot dir que la ciutadania ha sentit, sent i sentirà a parlar del seu impacte gairebé metre a metre així com tot els detalls de les posicions favorables i contràries. Quantes opinions hem sentit sobre el futur pla aeroportuari català a banda de les puntuals reaccions lògiques dels indrets afectats? Es evident que, de forma majoritària, seguim percebent la mobilitat en el context immediat però no apreciem que la seva dinàmica ens obliga a fer un canvi a escala. Ja en el segle XIX, Ildefons Cerdà va intuir que les xarxes locals de comunicació s'havien de vincular inqüestionablement a xarxes superiors que configuren el que va anomenar la vialitat universal. Aquesta idea es relaciona amb allò que avui en el segle XXI en diem intermodalitat. S'ha fet batalla per relligar els aeroports amb el tren d'alta velocitat i des de fa poc sabem que és un hub però molt poca gent s'atreveix a parlar amb seguretat de la idoneïtat de certes rutes aèries o sobre l'eficiència energètica dels avions. La meravella dels vols de baix cost tampoc ajuda gaire a aquest tipus de reflexions des de la nostra posició de consumidors satisfets. I malgrat tot, hi ha raons de pes per veure i entendre l'aviació des d'una perspectiva més àmplia. En 20 anys, Catalunya augmentarà notablement el nombre d'aeroports i aeròdroms i amb ells la quantitat de persones i mercaderies transportades. Segons el Pla del govern, cap el 2025 el trànsit aeri de mercaderies arribaria a 1 milió de tones l'any front a les 80.000 actuals i, pel que fa a passatgers es passaria a 90 milions d'any, un creixement espectacular respecte als 27 milions actuals. Un altre aspecte important és la voluntat d'impulsar la indústria aeronàutica, un sector d'alt valor afegit, considerat estratègic en el futur desenvolupament econòmic del país. De fet algunes empreses catalanes ja han col·laborat en el gran projecte de de l'airbus A380. El canvi de perspectiva s'està produint a nivell mundial i des del mateix sector del transport aeri. Per primer cop, el proper mes de març tindrà lloc a Ginebra (Suïssa) una cimera mundial sobre aviació i medi ambient que reunirà autoritats aeroportuàries, fabricants d'aparells, cambres de comerç, representants del sector turístic. Tot un desafiament que, segons IATA -International Air Transport Association-, vol fer compatible la xifra de 600 milions de passatgers més previstos a finals del present decenni amb una major cura de l'entorn. Els avions són una important font d'emissions de

gasos d'efecte hivernacle però també és cert que els requeriments legals cada cop més estrictes, combinats amb els avenços tecnològics, han incidit de manera correctiva en aquest aspecte. La clau per reduir les emissions es troba en un ús més eficient del combustible -les emissions de CO2 són directament proporcionals al combustible consumit- i això s'està aconseguint: en alguns aparells s'ha arribat als 3 litres per passatger per cada 100 km. També hi contribueixen les tecnologies de la informació aplicades a la navegació que poden proporcionar a una nau la millor ruta per reduir el seu consum. La cursa en aquesta línia continua i encara es preveuen resultats més espectaculars en el futur. Segons dades d'IATA, l'eficiència en el consum de combustible va millorar en un 17% entre el 1990 i el 2000 però encara s'espera assolir un 10% addicional d'eficiència en tota la flota mundial entre el 2000 i el 2010. En aquest context arriba l'A380. Les seves característiques el converteixen en un emblema de l'esperit del temps. Tot i la seva grandària aquest aparell ha estat concebut amb una important reducció de pes que repercuteix directament en un menor consum de combustible per passatger; això últim tenint en compte, especialment, la seva enorme capacitat: entre 500 i 800 passatgers. En un espai aeri saturat pel nombre d'aparells en vol la possibilitat de transportar més persones en menys avions hauria de ser en principi un fet positiu. Però les dades que venen de la indústria tenen algun contrapunt. Un estudi anomenat 'Aviation: the social, economic and environmental impact of flying' realitzat l'any 2000 a la Universitat de York, Anglaterra, arriba a unes conclusions dignes de ser subratllades. Primera, que l'aviació és el mode de transport que més creix. Així pel 2015, en l'escenari feble, es preveu un augment del 181% en el nombre de milles recorregudes pels vols i, en l'escenari fort, la puja és d'un 380%. Segona, que al ja destacat nombre de passatgers cal sumar-hi l'increment del transport de càrrega, que segueix la dinàmica dels intercanvis mundials. I tercera, que l'aviació augmentarà en qualsevol cas la seva contribució a les emissions de CO2, que pot anar del 2,8% de total mundial fins al 10% segons les diverses hipòtesis. El que compta és el balanç global. Si les millores tecnològiques donen l'oportunitat per a nous creixements, aleshores quin haurà estat el progrés real? També els cotxes són cada cop més nets però en circulen més i més. Tot i així, com a mínim en el cas de l'automòbil existeix un horitzó d'emissions zero. Com ha pensat la transició energètica el món de l'aviació? Aquest és probablement un dels grans reptes del segle XXI. Les dades d'IATA i les d'un sol estudi no són suficients per completar un debat que necessita més aportacions de veus autoritzades. De moment els mitjans ja han tingut prou combustible amb els rècords de l'A380.

Share 0

Tuit

 (<https://plus.google.com/share?url=https%3A//www.sostenible.cat/opinio/citius-altius-fortius-un-article-dalbert-punsola-0>)

 (<https://www.sostenible.cat/print/opinio/citius-altius-fortius-un-article-dalbert-punsola-0>)

Relacionats

Butlletí

Correu electrònic *

Subscriu

[Enviaments anteriors \(/newsletter/sostenible\)](/newsletter/sostenible)



(/)

Revista de la **xarxa** de ciutats i pobles cap a la sostenibilitat



**Diputació
Barcelona**

(<http://www.diba.cat>)

Arxiu (</arxiu>)

Continguts per categoria (</tagclouds/chunk/3>)

Continguts per etiqueta (</tagclouds/chunk/1>)

Continguts per municipi (</tagclouds/chunk/2>)

Avís legal (<http://www.diba.cat/avislegal>)

Contacte (</formulari/contacte>)

RSS (<https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=>)



(<https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888>)



(<http://www.twitter.com/xarxasost>)



(<http://youtube.com/xarxasost>)



([rss.xml](#))