

L'aereo più grande del mondo

La settimana scorsa ci sono stati due superlativi europei dei trasporti:

l'aereo più grande del mondo e il sistema di tunnel ferroviari più lungo del mondo.

Sarà l'aereo più venduto del mondo. In 30 anni ne voleranno 400. Abbiamo già decine di commesse. Così scrivevano gli esperti, quando dalla pista di Tolosa decollò il primo Concorde, 36 anni fa.

Di quel gioiello tecnologico, orgoglio dell'aeronautica europea, ne volarono una ventina, perché furono concepiti come se il petrolio fosse inesauribile e sempre a buon mercato.

“Un glorioso anacronismo fin dal suo primo volo” lo definì il Guardian.

Con il Concorde pochi ricchi frettolosi volavano su un serbatoio con le ali, più peso di cherosene che di tutto il resto, al doppio della velocità del suono e a metà del costo reale.

L'altra metà del biglietto era sovvenzionata dai contribuenti europei.

Il 27 aprile, dalla stessa pista del Concorde, è decollato il primo Airbus 380: tre piani, 500-800 passeggeri, letti matrimoniali, palestra, sauna, casinò.

Passando dal “più veloce” al “più grande” di tutti i tempi, l'Europa aeronautica passa dal “polo del lusso” al “polo della massa”: molta più gente potrà volare, sempre più spesso, sempre più lontano, a prezzi sempre più bassi.

L'Airbus 380 consuma per ogni passeggero un po' meno degli aerei attuali. Il gigante verde. Con un'efficienza del carburante maggiore di quella della vostra auto, scrive

Airbus.

Ma probabilmente questo risparmio sarà più che compensato dall'aumento dei passeggeri che questo aereo favorirà.

Ci risiamo.

Facciamo i conti come se il petrolio continuasse per i prossimi 20 anni a costare poco e non finisse mai.

E come se il clima fosse insensibile all'aumento della CO2.

Forse l'Airbus 380 sarà un successo commerciale. Forse invece farà la fine del Concorde. Se farà ulteriori danni al clima, almeno saranno danni popolari, invece che danni d'élite.

Ieri è stata una data storica anche per un altro progetto colossale nel campo dei trasporti: è stato fatto saltare l'ultimo diaframma tra i due bracci del tunnel del Loetschberg, il primo (35 km) di un sistema di 90 km di gallerie ferroviarie (ALPTRANSIT) che gli Svizzeri stanno realizzando per trasferire su rotaia gran parte dei trasporti transalpini ora su gomma.

C'è anche chi fa i conti con il prezzo del petrolio e la fragilità del clima con 30 anni di anticipo. Ma di questo vi parlerò un'altra volta.

Fonti:

http://www.airbus.com/product/a380_backgrounder.asp

<http://www.alptransit.ch/pages/i/index.php>