

Reinventare il moderno aeroporto

In Francia i voli nazionali tra città che possono essere raggiunte in treno in meno di due ore e mezza sono vietati. Questa è l'idea recentemente approvata dall'assemblea nazionale francese come strategia per ridurre le emissioni di gas serra del settore aereo.

Ma entriamo nel dettaglio. I voli di collegamento sono esenti e, in pratica, solo cinque rotte all'interno della Francia saranno probabilmente interessate, principalmente dall'aeroporto secondario di Parigi-Orly (ORY). Circa il 12% dei voli nazionali francesi saranno ridotti, ma la maggior parte della rete rimarrà intatta.

I voli più brevi di 500 km hanno contribuito a meno del 4% delle emissioni totali dell'UE dal trasporto aereo nel 2019, nonostante costituiscano un quarto di tutti i voli europei. Nel frattempo, il 6% dei voli dell'UE ha percorso per 4.000 km o oltre nel 2020, ma ha prodotto più della metà delle emissioni dell'UE dal volo. I voli a corto raggio sono molto meno efficienti di quelli a lungo raggio perché gran parte del carburante di un aereo viene bruciato durante il decollo. Quindi tagliarli dove possibile ha senso, anche se l'effetto complessivo sulle emissioni è piccolo.

Ma vietare i voli a corto raggio è importante per un'altra ragione: segna una delle prime volte che i politici di un paese ricco hanno approvato qualcosa che la maggior parte, se non tutti, sono stati riluttanti anche a considerare. Che le comodità ad alto contenuto di carbonio non sono sempre necessarie e che i limiti sugli aspetti più inquinanti del consumo sono necessari per affrontare il cambiamento climatico.

Finora, la maggior parte delle iniziative per rendere sostenibile il trasporto aereo si è concentrata sul rendere gli aerei più efficienti dal punto di vista energetico o sul penalizzare i voli altamente inquinanti.

Questi approcci, insieme all'uso di carburanti sostenibili, potrebbero gradualmente abbassare le emissioni sulle rotte a lungo raggio senza alcuna sostituzione possibile. Ma per i viaggi più brevi con più opzioni di viaggio, alcuni accademici sostengono che è necessario un cambiamento culturale.

Uno studio australiano ha dimostrato che eliminare i viaggi in aereo a favore dei viaggi in treno ad alta velocità tra Sydney e Melbourne ridurrebbe le emissioni di CO₂ del 18% in tre decenni – e questo include le emissioni derivanti dallo sviluppo e dalla manutenzione dell'intera infrastruttura ferroviaria.

In Finlandia, una recente analisi ha suggerito che sostituire tutti i voli nazionali a corto raggio con il treno potrebbe ridurre le emissioni di CO₂ in questi viaggi del 95%. Anche viaggiare in macchina o in autobus per distanze simili è meglio per il pianeta che saltare su un aereo.

Convincere le persone ad abbandonare i viaggi a breve distanza in aereo potrebbe essere difficile. Come evidenziano le proposte francesi, la maggior parte dei voli a corto raggio trasportano passeggeri in coincidenza tra gli hub delle compagnie aeree, il che apre più opzioni di viaggio in tutto il mondo, in particolare per le persone che vivono in luoghi più remoti.

Come passeggeri, sappiamo che anche se perdiamo la nostra coincidenza, la compagnia aerea è obbligata a prenotarci un posto sull'aereo successivo. Se decidiamo di fare la coincidenza in treno, questo onere ricade su di noi. Le persone spesso comprano biglietti flessibili o considerano tempi lunghi tra le coincidenze, il che significa più attesa e

costi più alti, che nel complesso rendono le alternative ferroviarie meno opzionabili. Una soluzione potrebbe essere il *ticketing* integrato per tutti i tipi di trasporto, assicurando che le connessioni siano automaticamente prenotate di nuovo, sia per terra che per cielo (come avviene attualmente per i voli).

Questa idea sta già decollando. Alcune compagnie aeree, tra cui AirFrance , offrono ai passeggeri biglietti aerei e ferroviari combinati. Lufthansa sta lavorando con Deutsche Bahn per sostituire i voli con treni per i collegamenti nazionali. Renfe, il fornitore ferroviario nazionale in Spagna, sta anche lavorando a un servizio integrato che potrebbe includere brevi segmenti aerei accanto a viaggi in treno più lunghi. Nel Regno Unito, Gatwick Connects – lanciato all'aeroporto di Londra Gatwick nel 2015 – ha semplificato i collegamenti tra le compagnie aeree a basso costo, riprenotando automaticamente i passeggeri se necessario. Un concetto simile potrebbe essere utilizzato con i collegamenti di terra con l'aeroporto.

Se l'obiettivo è eliminare del tutto i voli a corto raggio, avere semplicemente una stazione ferroviaria vicino all'aeroporto non è sufficiente. È tempo di reimmaginare gli aeroporti come hub completamente connessi che colleghino perfettamente i viaggi via terra con quelli aerei, fornendo biglietti integrati, collegamenti fluidi (ma più lunghi) a terra e un sistema di trasporto aereo-terra coordinato.

Ricerca di Enrica Papa e Luis Delgado pubblicata su The Conversation