

## Airbus A-380: querosè net!



**Ramon  
Tremosa**

**E**ntre les eleccions nord-americanes, les batusses bisbes-ZP i les oscil·lacions de la borsa ha passat quasi desapercebuda una notícia d'un impacte econòmic potencial molt gran: l'empresa Airbus ha aconseguit que el seu avió més gran, l'A-380, voli amb un querosè parcial-

ment net. I és que ja fa temps que, des de Tolosa estant, el fabricant europeu experimenta un programa de recerca en carburants alternatius al querosè, derivat del petroli que avui es fa servir per a impulsar els reactors.

A hores d'ara Airbus ha trobat una fórmula menys agressiva per a l'atmosfera, en forma d'un carburant sintètic que ja ha funcionat amb èxit en l'avió més gran mai construït per l'home. Segons que informava *El Economista* la setmana passada, participen també en aquest programa la petrolera Shell, el fabricant de motors Rolls Royce i l'aerolínia Qatar Airways, que aviat farà els primers vols comercials amb querosè barrejat amb un combustible sintètic obtingut del gas. Aquest experiment pot obrir la porta a fer servir la biomassa com a combustible en pocs anys. Aquests biocombustibles no farien la competència a la producció d'aliments i permetrien una gran reducció de les emissions de diòxid de carboni a l'atmosfera, que causa l'efecte hivernacle i que contribueix a accentuar els cicles climàtics del planeta.

Si aquesta millora tecnològica s'acaba difonent i comercialitzant els anys vinents farà costat als vaixells eòlics, que segurament veurem circular per les nostres mars potser abans i tot del 2020: vaixells de fins a 15.000 tones amb una gran hèlix al darrere, que a alta mar girarà quan bufi el vent, acumularà energia i farà possible la navegació en aigües encalmades, fent del transport marítim un transport encara més barat i totalment net. I també l'avió sostenible farà costat als camions silenciosos i no contaminants, que circularan de nits per les nostres autopistes amb pilot automàtic i que portaran dos contenidors: els transportistes també inverteixen grans quantitats de diners per aconseguir nous models de motors de camió menys contaminants, perquè els avantatges del camió enfront del tren (més rapidesa i flexibilitat i servei porta a porta) seran imbatibles els anys vinents. I és que la globalització serà sostenible o no serà.

Catalunya i el País Valencià tenen a començament del segle XXI, en tant que territoris logístics emergents pel que fa al comerç marítim intercontinental, la possibilitat de desplegar un desenvolupament logístic de primer ordre en el nou context global sense haver de pagar els grans tributs ambientals que alguns altres territoris europeus, avui més madurs en el sector com ara Flandes, van pagar –i encara avui paguen– des dels anys 60 del segle passat.

*Economista (Universitat de Barcelona)*  
[www.ramontremosa.cat](http://www.ramontremosa.cat)