

مستقبل الطيران

رؤى وأفكار

أدت جائحة «كوفيد 19» إلى تراجع بنسبة الثلثين في أعداد المسافرين سنة 2020، مقارنة مع أرقام العام السابق. بيد أن شركات الطيران والمطارات تعوّل على عودة الحركة بوتيرة شبيهة بتلك المسجلة ما قبل الأزمة الصحية العالمية ليصل عدد المسافرين الجويين في العالم إلى عشرة مليارات في منتصف القرن الحالي، مقابل 4.5 مليار في 2019.

ويتمثل التحدي الذي يواجهه القطاع في تحييد أثره المناخي بحلول سنة 2050، تماشياً مع التعهدات التي قطعها لهذه الغاية، ويعوّل قطاع النقل الجوي على محروقات مستدامة وابتكارات أخرى بينها الطائرات العاملة على الهيدروجين، وتحسين المراقبة الجوية.

غير أن هذا الرهان دونه محاذير وفق البعض. فقد حذرت منظمة «جرينبيس» البيئية بفرعها الفرنسي، من أن «المراهنة بالكامل على خيارات الطيران الصديقة والابتكارات التقنية أمر غير مسؤول»، داعية المسؤولين إلى «الانكباب على «المراقبة اللازمة لحركة الملاحة الجوية».

وقد لقيت هذه الدعوة تأييداً من متخصصين في قطاع الطيران اجتمعوا أخيراً مع ناشطين وفعاليات في منطقة تولوز «الفرنسية، ضمن مجموعة «فلنفكر في قطاع طيران المستقبل

وكتب أعضاء المجموعة في تقرير نُشر في أغسطس 2021: «بما أن قطاع الطيران يجب أن يقلص مستوى انبعاثاته من الكربون بدرجة كبيرة بحلول 2035، ولا توجد أي وسيلة تكنولوجية تتيح التخفيض ضمن النسب المطلوبة، نخلص «إلى أنه من الضروري خفض مستوى الملاحة الجوية العالمية

وفي مطلع مارس/آذار، دعت منظمة «ترانسبورت أند إنفايرونمنت» غير الحكومية أيضاً، إلى الحد من التنقلات، خصوصاً رحلات الأعمال، من خلال زيادة الضرائب على القطاع وإدراج الرحلات الجوية إلى خارج القارة الأوروبية ضمن حصص الانبعاثات الأوروبية

إن هذه الانبعاثات للرحلات الطويلة لا تُدرج في حسابات أي Aero Decarbo ويقول أوليفيه ديل بوكيا، رئيس اتحاد من البلدان. ويكافح الاتحاد المؤلف من مهندسي طيران، من أجل إقامة «ميزانية كربونية» عالمية يتعين على قطاع الطيران العالمي عدم تخطيها، بشكل متناسب مع مساهمته في انبعاثات ثاني أكسيد الكربون التي بلغت 2.56% سنة 2018.

ويوضح أن «درجة الحرارة سنة 2050 لن تعتمد على انبعاثات ذلك العام؛ بل على تلك الصادرة منذ الآن وحتى 2050».

ويلفت بول تشامباريتو، الأستاذ المساعد في الاستراتيجيات والتسويق في كلية التجارة في مدينة مونبيلييه الفرنسية، إلى حصول «تغيير في النظرة إلى الأمور منذ سنتين أو ثلاث سنوات» لدى بعض المهنيين العاملين في القطاع

ويؤكد تشامباريتو أن «السؤال الأكبر المطروح والذي ليس له جواب في فرنسا وأوروبا حتى اللحظة، يتعلق بالموازنة «بين رفاه المستهلكين والإشكاليات البيئية

(دويتشه فيليه)