

Vuelos ecológicos

La carrera por el cielo verde

La UE empuja a aerolíneas y fabricantes aeronáuticos a un futuro con menos emisiones contaminantes. Algunas compañías se conforman por ahora con tímidas campañas de 'marketing ecológico', pero un puñado de concienciados lideran ya la lucha del sector aéreo contra el cambio climático.

Es de tontos creer que podemos seguir dependiendo de los combustibles fósiles”, sentenciaba con una gran sonrisa Richard Branson, presidente del imperio Virgin, el pasado diciembre. Acababa de concluir con éxito el vuelo experimental de un jumbo Boeing 747 con uno de sus motores alimentado con biocombustible. El magnate británico, uno de los promotores del proyecto, llegó a bromear con la prensa bebiendo un poco del biodiésel, una mezcla de aceite de coco y de palma que había propulsado el avión entre Londres y Ámsterdam. “Está asqueroso, pero les sentará bien a los aviones”. Quizá también al planeta.

La iniciativa de Virgin Atlantic, Boeing y General Electric –como la de Airbus, que apenas tres semanas antes hizo volar un superjumbo A380 con un nuevo biocombustible sintético– se enmarca en los intentos denodados de algunos, sólo algunos, por hacer de la aviación comercial un negocio más respetuoso con el medio ambiente. Políticos, constructores aeronáuticos y aerolíneas han abierto su particular carrera para conseguir unos cielos más limpios.

Hay de qué preocuparse

No obstante, ni todos se lo creen ni a todos les suena bien. “Estos vuelos son una farsa. Las últimas investigaciones científicas apuntan a que los biocombustibles no contribuyen a la reducción de las emisiones. Además, su producción a gran escala tiene un impacto preocupante en el propio medio ambiente y en el precio de los alimentos”, denuncia Kenneth Richter, de la organización ecologista Amigos de la Tierra. “Lo

que debemos hacer es frenar la loca expansión de la aviación”.

Los datos de la creciente mala relación del sector con el medio ambiente son alarmantes. Las compañías aéreas son responsables del 3% de las emisiones globales de gases de efecto invernadero, singularmente de dióxido de carbono (CO₂) y de algunos óxidos nitrosos (NOx). El peso de la aviación comercial es, porcentualmente, reducido en relación al conjunto de sectores económicos



La faceta más limpia de Richard Branson

La pionera iniciativa de Virgin Atlantic destaca como intento por hacer de la aviación comercial un negocio más respetuoso con el medio ambiente, pero también como una magnífica campaña de marketing. Sin embargo, no todo se limita a cuidar la imagen de marca. El polifacético Richard Branson –capaz de beber biodiésel para adular a la prensa– ha invertido en los últimos años 300 millones de dólares en el desarrollo de las energías renovables; se ha comprometido a elevar esa cantidad hasta los 3.000 millones en una década; y ha ofrecido 25 millones de dólares a quien desarrolle el sistema más eficaz para la eliminación de CO₂ de la atmósfera.

que emiten gases contaminantes, pero es con diferencia el que crece de manera más acelerada.

Desde 1990, las emisiones contaminantes del sector aéreo se han incrementado en un 87%. Si no se toma ninguna medida de control y mantienen su ritmo de crecimiento, en 2020 se habrán duplicado los niveles actuales. La razón principal es el incremento del 6% anual del número de vuelos. Pero también influye el hecho de que, mientras la industria o el sector energético han hecho los deberes para ajustarse a las restricciones impuestas por el Protocolo de Kyoto, la aviación ha mirado hacia otro lado.

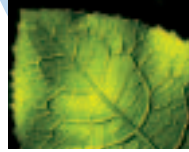
En el caso del sector aéreo español, las cifras también son preocupantes. Según datos del Ministerio de Medio Ambiente, el tráfico aéreo generaba 4,1 millones de toneladas de CO₂ en 1990. En 2005, último año con datos oficiales, eran ya 6,9 millones de toneladas, lo que supone un incremento del 67%. Las previsiones apuntan a que, en caso de no adoptar medida alguna para acotar el rápido crecimiento, se superarán las ocho toneladas de CO₂ en 2011, las nueve en 2013 y las diez en 2016.

Guerra limpia entre fabricantes

Con los modelos de aviones comerciales actuales, el pasajero de un vuelo de ida y vuelta entre Londres y Nueva York genera el mismo nivel de emisiones de efecto invernadero que un ciudadano medio europeo con su calefacción doméstica durante todo un año. Los dos grandes fabricantes aeronáuticos, el europeo Airbus y el estadounidense Boeing, trabajan para corregir esto.

“Si una aeronave es económicamente eficiente, pero no lo es ambientalmente, no se puede vender”, apunta Hill Glover, director de Estrategia Ambiental de Boeing. Lo ideal es que reúna ambas condiciones. Y eso es lo que las aerolíneas exigen a los constructores: con el barril de petróleo coqueteando ya con la cota de los 110 dólares, las compañías aéreas sueñan con aviones con menor

CO₂



consumo de combustible para salvar la rentabilidad de su negocio.

La eficiencia energética de los nuevos modelos pasa, fundamentalmente, por una nueva generación de motores y el empleo de materiales menos pesados para reducir el consumo de combustible. La fibra de carbono, liviana y resistente, toma cada vez más importancia.

Los últimos modelos que han empezado a comercializar Airbus y Boeing llevan

Los nuevos modelos de Airbus y Boeing reducen en más de un 20% el consumo de combustible y la emisión de CO₂

la etiqueta de supereficientes. El A350 lanzado por la firma europea consigue reducir el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ en un 25% en relación con los aviones actualmente en circulación, mientras que el B787 Dreamliner del constructor norteamericano recorta ambos parámetros en un 20%. El 787 empezará sus vuelos comerciales el próximo año, pero al A350 no se le espera hasta 2013.

Asimismo, el mastodóntico A380 –el único nuevo modelo que ya surca los cielos– tiene como gran baza ecológica la sustancial reducción del consumo de las emisiones por pasajero que consigue disparando su capacidad máxima por encima de las 840 plazas.

Con las estadísticas como acicate, la UE –y sólo la UE, la Administración

La meta de Airbus

La iniciativa de Airbus, Shell, Rolls Royce y Qatar Airways aspira a realizar vuelos comerciales con una mezcla de combustible sintético al 50% a partir del año próximo. La meta es usar un componente alternativo al queroseno en un 25% del carburante en 2025.

de EE UU ha renunciado, también en el sector de la aviación, a aplicar políticas de control medioambiental– se puso manos a la obra.

La conciencia europea

Las negociaciones para sacar adelante una directiva que contuviera los excesos contaminantes del sector aéreo se iniciaron en 2001, y su aprobación definitiva no se producirá, previsiblemente, hasta dentro de más de un año.

La nueva directiva que propone la Comisión Europea –y que cuenta con el respaldo aún no definitivo de la Eurocámara y los 27 miembros de la UE– pretende incluir a la aviación civil en el régimen de comercio de derechos de emisión de gases contaminantes que ya rige en otros sectores de actividad. ➤

El precio del crecimiento

Aunque la aviación comercial sólo es responsable del 3% de las emisiones de gases de efecto invernadero, es el sector que crece de forma más acelerada.



➤ Los países comunitarios asignarán de forma gratuita derechos de emisión de gases de efecto invernadero a cada compañía aérea. Pero la aerolínea que se exceda de la cuota asignada tendrá que pagar a precio de oro en el mercado de emisiones —en subasta— nuevos derechos para seguir operando.

Los planes de la UE pasan por que sea 2011 el primer año en que se sometan al nuevo régimen de control de emisiones todas las compañías, comunitarias o no, que tengan como origen o destino de sus vuelos un aeropuerto de la UE.

En principio, cada país distribuirá gratuitamente entre sus aerolíneas el 90% de los derechos de emisión, y sólo un 10% se reservará para subastarse. Según cálculos de la Comisión Europea, esas cuotas que las compañías recibirán sin contraprestación alguna tendrían un valor de mercado de entre 1.340 millones y 4.000 millones de euros.

“Pocas cosas relacionadas con el mercado de emisiones causan tanta sorpresa como el hecho de que algunos sectores puedan lucrarse con su participación”, advierte un informe de la Dirección General de Medio Ambiente de la CE. Varias organizaciones ecologistas ya han reclamado que todos los derechos de emisión que perciban las compañías aéreas sean subastados para evitar que la lucha contra el cambio climático se convierta en un negocio para las empresas privadas.

Las compañías no tendrán que asumir el coste de las cuotas de emisión. Pero sí los soportarán los consumidores. Las estimaciones de la Comisión apuntan a que el precio de los billetes se incrementará entre 2 y 40 euros, en función de la duración del vuelo, si las compañías transfieren al cliente el coste teórico de los derechos de emisión.

La alternativa de las aerolíneas

La pretensión de la UE de incluir a las aerolíneas en el mercado de emisiones es “un gran golpe para la viabilidad y la competitividad del sector aéreo que apenas tendrá un impacto significativo para el medio ambiente”, sostiene Ulrich Schulte-Strathaus, secretario general de la Asociación de Aerolíneas Europeas (AEA).

“Subasta es el eufemismo con el que quiere esconder que se trata de más impuestos. Las compañías y sus clientes llenarán las arcas públicas sin ninguna garantía de que esos fondos adicionales



La era de los biocombustibles

Los expertos calculan que con proyectos de investigación como el liderado por Branson, en un plazo máximo de seis años las aerolíneas podrán utilizar biocombustibles para cubrir parte de sus necesidades de carburante. Aparte de una bienvenida reducción de costes para las compañías esto supondría una reducción de las emisiones contaminantes, no sólo porque su combustión contamina menos sino porque su proceso productivo es mucho menos nocivo para la atmósfera.

se destinen a mejoras medioambientales”, afirma Schulte-Strathaus. El directivo recuerda que las 31 compañías integradas en la AEA ya cuentan con las flotas de aviones más modernas, que han permitido reducir el consumo medio hasta los cuatro litros de queroseno por pasajero y 100 kilómetros.

La apuesta de la asociación aérea europea para moderar el impacto medioambiental de la aviación pasa, por el contrario, por la implantación del Cielo Único Europeo. Según sus cálculos, acabar con la fragmentación del espacio aéreo de la UE permitiría un ahorro anual de unos 3.000 millones de euros y reduciría en 12 millones de toneladas las emisiones de CO₂.

“El Cielo Único debe ser una medida complementaria, pero no sustitutiva del mercado de emisiones”, defiende un experto en aviación comercial de una consultora estratégica. “Vendrá bien que haya 12 millones de toneladas de CO₂ menos en la atmósfera, pero es

La UE incluirá en 2011 a las aerolíneas en el comercio de emisiones de CO₂. Estas rechazan el plan y exigen la implantación del Cielo Único Europeo

Marcas ‘verdes’

Algunas aerolíneas, como la holandesa GreenSeat y la costarricense Nature Air, han optado por dar un giro a su imagen corporativa y de marca en torno a acciones ecológicas.

que la aplicación de la nueva directiva que prepara la Unión Europea permitirá recortar cada año 183 millones de toneladas de dióxido de carbono”, explica.

¿Ecología o marketing?

Mera utopía, pura fantasía... Fueron algunos de los epítetos con los que reaccionaron las organizaciones ecologistas al compromiso de la Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA) de que los aviones emitirán cero gramos de CO₂ en 2050. Nuevas fuentes de energía, nuevos modelos de avión y voluntad política son las claves que ofrece la IATA para su sueño de una aviación no contaminante.

Hasta que esos avances sean realidad, las compañías aéreas ya aplican bienintencionados remiendos para enjugar el impacto medioambiental de sus vuelos. Son legión las aerolíneas (Spanair, Clickair, Air France, KLM, SAS, British Airways, Easyjet o Delta Air Lines...) que ofrecen a sus clientes la posibilidad de calcular las emisiones de su vuelo y abonar un suplemento en el precio de sus billetes (por lo general, de entre 5 y 30 euros) para que sea invertido en proyectos de reforestación de árboles o de energías renovables.

Otras sacan pecho con las bondades medioambientales que permite la modernización de su flota. Iberia presume de haber reducido un 26% su consumo de combustible en sólo seis años gracias a sus nuevos A320. Y Lufthansa lo ha hecho en más de un 30% desde 1991.

Entre todos, el proyecto que más luce es el que lidera Easyjet. La *low cost* británica negocia con Airbus y Boeing el diseño de una nueva generación de aviones sustancialmente más ecológicos que los actuales. Los denominados Easyjet EcoJet emitirán un 50% menos de CO₂ y un 75% menos de NOx que cualquiera de los modelos de última generación operativos. Easyjet pretende que estos aviones destinados a vuelos de corto recorrido que lucirán dos grandes hélices en su parte posterior, estén operativos en 2015.

Al final el marketing no es suficiente. Pero no todo es marketing. Algunas aerolíneas empeñan parte de sus beneficios futuros en invertir en investigación y desarrollo para operar aviones más limpios. E incluso en los casos más extremos, tras los flashes y las cámaras, algunos reyes de la imagen como Richard Branson no son sólo un espejismo. □