

EL SECTOR AÉREO CONFÍA EN CREAR SOLUCIONES SOSTENIBLES PARA VUELOS DE CORTO Y MEDIO RADIO

06/10/2021



Aerolíneas y aeropuertos concluyen que el ferrocarril no puede cubrir las necesidades de conectividad, si bien apuestan por la intermodalidad

[EL MERCANTIL](#)

El transporte aéreo afronta una profunda transformación para reducir sus emisiones e impacto en el cambio climático. Aeropuertos y aerolíneas coinciden, sin embargo, en la posibilidad de encontrar soluciones durante los próximos años que permitan incrementar la sostenibilidad de los aviones. “Vamos a ver novedades tecnológicas asombrosas que demostrarán que este es un sector de futuro”, ha asegurado el presidente de Aena, Maurici Lucena, en la Barcelona New Economy Week (BNEW).

El sector apunta a una intermodalidad frente a la sustitución del avión por el ferrocarril que quieren llevar a cabo algunas administraciones públicas. En algunos países europeos, como Francia, Alemania o Austria ya se ha incentivado el uso del ferrocarril por delante del avión con impuestos o tasas a aquellas distancias que se puedan sustituir fácilmente en tren (generalmente, trayectos menores a tres horas). Ante estas medidas, más de corto plazo, desde Airports Council Internacional Europe (ACI Europe) sostienen que “nada sustituye la conectividad por aire”. Por ejemplo, según explica el director general de ACI Europe, Olivier Jankovec, “si duplicáramos la red de alta velocidad en tren de todo el continente tan solo satisfaría el 0,5% de la demanda de conectividad y de movilidad en todo el continente”. Por tanto, se trata de una “responsabilidad compartida” que se debe enfocar a la descarbonización y a colaborar con el ferrocarril: “El enemigo no es la aviación, es el carbono, y podemos confiar en llegar a la solución que necesitamos”.

“Las aerolíneas pertenecen a uno de los sectores de más difícil descarbonización, sobre todo a corto plazo, por eso la hoja de ruta que tenemos es de aquí a 2050”, ha recordado el presidente de la Asociación de las Líneas Aéreas (ALA), Javier Gándara. Apuesta por una alternativa factible de cara a la década de 2030 para los vuelos de hasta mil kilómetros en etapas típicas de un avión medio. “Suprimir los vuelos cortos no suele funcionar: en España, las cinco rutas que tienen una alternativa de alta velocidad de menos de tres horas apenas son el 0,9% de la aviación comercial en España, por lo que no resolvería mucho”, ha manifestado Gándara.

ALTERNATIVAS ENERGÉTICAS EN MARCHA

Desde ALA apuntan a que, si bien el hidrógeno y la electricidad tardarán más, con poca probabilidad de que se usen de aquí a cinco o diez años, hay algunas tecnologías de propulsión más inminentes. Se trata, sobre todo, de los denominados combustibles alternativos de aviación (SAF por sus siglas en inglés), que pueden reducir hasta el 80% las emisiones y, sobre todo, se pueden mezclar hasta el 50% en los motores convencionales.

“Hay problemas de oferta y de precios, pues la producción de SAF a nivel mundial antes de la pandemia era apenas del 0,1% del consumo de queroseno, con un precio tres o cuatro veces mayor que el del queroseno”, ha afirmado Javier Gándara. Por ello, apunta la necesidad de aportar seguridad jurídica a los fabricantes de estos combustibles para mejorar estas cifras y apoyar a los aeropuertos para que puedan jugar un papel muy importante en el transporte de este producto. Los actores de la aviación explican que habrá que reconfigurar los recintos aeroportuarios para que acojan este tipo de energía con grandes inversiones, así como de apoyo gubernamental y europeo con el objetivo de desarrollar soluciones sostenibles: “Ahora mismo no hay una solución fácil y llegar a ella cuesta dinero”, ha confirmado Olivier Jankovec (ACI Europe).

RECUPERACIÓN DE LOS TRÁFICOS DE FORMA PROGRESIVA

En cuanto a la recuperación de los tráficos, los participantes en el sesión aérea del BNEW han corroborado la vuelta “progresiva y desigual” a los niveles anteriores a la pandemia. Los vuelos de corta y media distancia de pasajeros son en los que las aerolíneas depositan su confianza. La recuperación de conexiones aéreas para pasajeros tendrá también un gran impacto en la carga, puesto que la mayor parte de mercancías en avión viajan en aeronaves de pasaje (‘belly cargo’). En cuanto a los aeropuertos secundarios o especializados, estos tendrán que esperar más para recuperar los números que se daban a principios de 2019. Este nivel de recuperación es, en general y por ahora, insuficiente, aunque los expertos vaticinan mejores cifras de cara a 2023 e incluso 2024. “Los aeropuertos tienen una deuda masiva de más del 200% y deben asumir este aumento del tráfico con operaciones que deben pagar con ingresos que no llegan”, ha lamentado el presidente de la asociación europea de aeropuertos (ACI Europe).

AMPLIACIÓN DE EL PRAT Y FALTA DE CAPACIDAD AEROPORTUARIA

Los actores participantes en este encuentro del BNEW también se han pronunciado sobre la fallida ampliación del Aeropuerto de Barcelona-El Prat. El presidente de Aena, Maurici Lucena, lo ha definido como “un proyecto muy bueno para Barcelona y para Catalunya, que atraería muchas inversiones y crearía puestos de trabajo” y en el que gestor aeroportuario “seguirá insistiendo”. Aeropuertos y aerolíneas también recuerdan la falta de capacidad que muchos aeropuertos ya sufrían antes de la pandemia, incluido el de El Prat. “En el año 2019, ya estaba saturado y hay que poder volver al tráfico de antes de la pandemia”, ha señalado el presidente de ALA, Javier Gándara. Desde ACI recuerdan que otros países están implicados en el proceso de ampliación de sus

aeropuertos, como Inglaterra o Suiza.