

# La aviación comercial asume el reto de reducir drásticamente la emisión de CO<sub>2</sub>

La IATA busca aviones más ligeros, nuevos combustibles y rutas más cortas

LARA OTERO, Madrid  
Se acabaron las excusas. Los grandes de la aviación comercial global quieren dejar atrás la indiferencia de hace unos años hacia las advertencias de los científicos sobre el calentamiento del planeta. Tam-

co vale ya aducir que las vacas contaminan más. La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) asumió el pasado lunes en su asamblea anual en Vancouver (Canadá) el objetivo de lograr que los aviones emitan cero gramos de dióxido

de carbono (CO<sub>2</sub>) a la atmósfera en 2050. Un reto que muchos de los directivos de la industria ven improbable pero que marca el camino en la búsqueda de nuevos combustibles, rutas más cortas y aviones verdes.

"Avisé en 1999 y sólo recibí un tímido aplauso. Ya hemos perdido la batalla". Así de contundente y pesimista se expresó el martes pasado en la cumbre de Vancouver Leo van Wijk, vicepresidente de Air France-KLM, el mayor grupo de transporte aéreo europeo. Pero la posibilidad de reducir a cero las emisiones de dióxido de carbono no es una utopía, según el consejero delegado de IATA, Giovanni Bisignani, que sacó a colación a los pioneros de la aviación a principios del siglo XX: "En sólo 50 años pasamos del sueño de los hermanos Wright a la era de los jets".

Antes del cambio de actitud de las aerolíneas, la IATA se limitaba a tratar de convencer a los ciudadanos de que la aviación tenía más ventajas económicas y sociales que problemas medioambientales. La IATA enarbolaba (y aún lo hace) los datos de 1999 de Naciones Unidas sobre cambio climático: la aviación representaba en 1992 el 2% del dióxido de carbono producido por los humanos o el 13% del emitido por los medios de transporte, cuando aporta el 8% del producto interior bruto mundial.

Aún así, la aviación constituye una de las industrias que más rápido están incrementando sus emisiones. La ONU calcula que las 140 millones de toneladas enviadas a la atmósfera cada año por los aviones en 1992 se multiplicarán incluso por 10 en 2050.

Otro de los argumentos recurrentes de las aerolíneas (la IATA reúne a unas 250, que representan el 90% del tráfico inter-

**La IATA asegura que los nuevos aviones gastan ya "menos que un coche pequeño"**

nacional) es que han mejorado un 5% la eficiencia del queroseno —combustible que no paga impuestos— en los últimos dos años, cuando los precios de los carburantes se han disparado.

Bisignani adora la palabra "visión", que utiliza de forma recurrente para lanzar objetivos ambiciosos, como ser la primera industria "sin papeles", un objetivo que se prevé alcanzar al 100% a través de los billetes electrónicos en mayo de 2008.

Pero esta vez la visión de Bisignani es considerada poco realista por los ejecutivos del sector y descalificada como "pura fantasía" por Greenpeace. Idris Jala, primer ejecutivo de Malaysia Airlines, se expresó ante otros directivos de la industria con total franqueza. "Tecnológicamente, siendo realistas, no creo que podamos conseguir cero emisiones", dijo.

Greenpeace considera la idea

## Hacia la aviación 'verde' en 2050

Objetivos de la IATA

### Comercio de emisiones.

La Organización Internacional de Transporte Aéreo analizará en septiembre qué esquema propondrá para la industria mundial. La Comisión Europea ha propuesto que la aviación entre en el comercio de emisiones de CO<sub>2</sub>.

### Aviones más ligeros y eficientes.

La construcción de los aparatos con nuevos materiales menos pesados y motores con mayor rendimiento y mínimo consumo ahorrarán un 50% de combustible.

### Nuevos combustibles.

La IATA pretende que el 10% del combustible de aviación sea de origen vegetal dentro de 10 años.

### Contaminación cero.

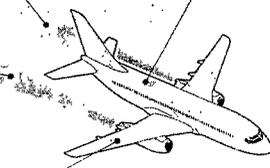
Se plantea que en 2050 la aviación sea una industria que no contamine absolutamente nada.

### Tráfico aéreo.

Nuevas rutas que acorten el tiempo de vuelo y ahorren combustible.

### Aeropuertos.

La mejor gestión de los aeropuertos para acortar los tiempos de rodaje hasta las pistas.



Fuente: IATA.

EL PAÍS

## Críticos con lo verde

Entre los críticos con la mediática idea del avión verde se encontraba en el encuentro de Vancouver uno de los vicepresidentes de Boeing, Mike Cave. Considera inalcanzable el objetivo de emisiones cero, pero sugiere que la aviación sí podría llegar a ser "una industria neutral desde el punto de vista de las emisiones". Es decir, que consiga compensar el dióxido de carbono que emiten con medidas como la plantación de árboles.

Algunas aerolíneas, como la estadounidense Delta, ofrecen desde hace meses la posibilidad de pagar un cargo extra (unos ocho euros en un vuelo internacional) para plantar árboles. Air Canadá se sumó hace unos días, con una oferta que propone pagar el equivalente a unos 27 euros en un vuelo transatlántico con el mismo objetivo. En Europa, la escandinava SAS ofrece desde marzo pagar unos cinco euros por un vuelo intraeuropeo para compensar las 0,3 toneladas de dióxido de carbono que genera cada pasajero.

En una línea similar, pero tremendamente criticada por la mayoría de las compañías, que consideran que sólo tiene afán recaudatorio, el Reino Unido ha duplicado el impuesto a los pasajeros, hasta los 14,7 euros. La conocida como

tasa Brown ha irritado tremendamente al siempre excesivo Michael O'Leary, primer ejecutivo de Ryanair. La aerolínea de bajo coste irlandesa no pertenece a la IATA pero es ya la que más pasajeros internacionales traslada en términos absolutos (40 millones). Dicha tasa "penaliza el turismo, es regresiva e injusta", espetó recientemente O'Leary, quien tacha de "histeria" la creciente preocupación por la aportación del sector de la aviación al calentamiento global.

También Giovanni Bisignani, consejero delegado de la IATA, trata de dinamitar la política de aumentar los impuestos a las aerolíneas. "Demasiado a menudo los políticos piensan verde y ven dinero. Cualquier progreso hacia la entrada de la aviación en el comercio de emisiones debe estar ligado a conseguir que el cielo único europeo sea una realidad", dice.

A Greenpeace, que apoya las medidas fiscales que gravan las actividades contaminantes, tampoco le convence la idea de la compensación de las emisiones con otras medidas de ahorro. Para reducir las emisiones contaminantes sólo vale, a juicio de la organización ecologista, "cortarlas ya, cuándo y dónde se produzcan".

de una aviación sin emisiones de efecto invernadero "tan ridícula como la de la máquina de movimiento perpetuo". Una "pura fantasía". El uso de biocombustibles "podría causar más problemas de los que resolvería", explicó Paul Morozzo, portavoz de la organización ecologista, "por la deforestación de los bosques tropicales, y el aumento de los precios de los alimentos por la presión sobre los terrenos".

Entre las piezas que la IATA propone ir colocando para lograr una industria no contaminante figuran la investigación de nuevas fuentes de energía para los aviones (ya existe un aparato que funciona con energía solar); aviones menos pesados y motores más eficientes. Los nuevos Airbus 380 y Boeing 787 logran gastar sólo tres litros de combustible por cada 100 pasajeros y kilómetros. "Menos que un coche pequeño", dice la IATA.

Pero sobre todo colocan la mayor parte de las decisiones relevantes en el tejado de los políticos. Por ejemplo, Bisignani reclamó el jueves en una carta a la primera ministra alemana, Angela Merkel, resultados concretos de la reunión del G-8 —que agrupa a los ocho países más ricos del mundo—, de la que era anfitrión ese día, en relación al medio ambiente. En particular, reclamaba que el cielo único europeo se convierta en una realidad en el plazo de cinco años (llevan 15 de negociaciones) para lograr ahorrar 12 toneladas de dióxido de carbono al año con una mejor gestión del tráfico aéreo, el 12%

**La Comisión Europea defiende la entrada de la aviación en el mercado de emisiones**

de lo que emiten los aviones en Europa cada año.

Además, la IATA ha puesto sobre el tapete la posibilidad de trazar nuevas rutas aprovechando corrientes de aire dominantes. Así, las aerolíneas ahorrarían tiempo, diner y combustible. Pero estas novedades necesitan la aprobación de las autoridades aeronáuticas de los países.

Sobre la entrada de la aviación en el comercio de emisiones, una propuesta de la Comisión Europea que el viernes pasado respaldaron los 27 ministros de Transportes de la Unión. La IATA prefiere que haya un enfoque global y, sobre todo, que sea voluntario. La Organización de Naciones Unidas para la Aviación Civil (OACI) analizará el asunto en su asamblea de septiembre, con vistas a "contribuir a las discusiones después de Kyoto", señaló hace tres semanas su secretario general, Taieb Cherif.

**La producción de biocombustibles amenaza con subidas de precios de los cereales**

V. M., Madrid

El incremento en la producción de biocombustibles amenaza al sector ganadero. La utilización de materias primas para producir combustibles verdes está provocando el encarecimiento de los cereales, y como consecuencia también de la carne de pollo, vacuno y porcino. El sector ganadero ha alertado ya a la Administración sobre el comportamiento alcista de las materias primas para la alimentación animal y los efectos que ello pudiera tener sobre la evolución de la cabaña. La organización agraria UPA ha reclamado al Ministerio de Agricultura la convocatoria de una mesa para analizar la situación del mercado.

Los precios medios de los cereales esta campaña han pasado de una media de 0,12 euros para la cebada y 0,13 euros para trigos y maíz a 0,16 y 0,18 euros, respectivamente. Se trata de los precios máximos de los últimos 15 años. Ello se ha traducido en un fuerte incremento de los costes de producción, sin que haya sido posible repercutir ese incremento en los precios de venta.

Según los datos manejados por UPA, en la actualidad, producir un kilo de porcino cuesta 0,13 euros más que hace un año. El coste de un litro de leche se ha incrementado en dos céntimos de euro. Para los ganaderos de vacuno integrados en Asoprovac, la subida de los precios de las materias primas derivada del incremento de biocarburantes se ha traducido en un fuerte incremento de los costes.

### Difícil bajada

De cara a la próxima campaña se esperan buenas cosechas y fuertes incrementos en la producción de trigo, cebada y maíz en todo el mundo. Pero el fuerte tirón de los biocarburantes dificulta una baja de precios y, por tanto, perjudica a actividades como la ganadería.

Desde las organizaciones de ganaderos de porcino y vacuno, Anprogaper y Asoprovac, se reclama a la Administración un mayor impulso para el desarrollo de producciones de proteínas distintas a la soja. El sector también acusa de la subida de los cereales a la especulación en los mercados financieros. Desde ambas organizaciones se alerta a la Administración española y a Bruselas sobre el riesgo que implica el aumento de los costes de producción en las cabañas ganaderas. En su opinión, ello supondría aumentar el precio de la alimentación, así como el cierre de explotaciones ganaderas y el abandono de actividades en el campo.

Los fabricantes de piensos, cuya demanda se ha reducido esta campaña más de 5%, coinciden con las posiciones de las organizaciones agrarias y de las sectoriales ganaderas. En su opinión, los actuales niveles de precios de las materias primas cuestionan la viabilidad económica de las producciones ganaderas en el marco de la UE. Para los fabricantes, la disponibilidad de una oferta alimentaria y de calidad debería ser un objetivo prioritario, algo que se está poniendo en peligro en la situación actual con el destino de una parte de los cereales para la obtención de biocarburantes.