

POR QUÉ LOS AVIONES DEJARÁN DE VOLAR EN ZIGZAG: ASÍ SERÁN MÁS 'VERDES', RÁPIDOS Y BARATOS

03/12/2019



El sector de la aviación, con Iberia como impulsora, quiere que se implemente el Cielo Único Europeo antes de seguir explorando una "tasa verde" al vuelo.

[El Español](#)

Los científicos y la ONU no pueden ser más claros: los países deben ser más ambiciosos en sus planes de reducciones de emisiones de gases de efecto invernadero para frenar el calentamiento del planeta. En este contexto, la Unión Europea se ha marcado el objetivo de ser un territorio neutro de emisiones en 2050, una meta que afecta de lleno a la aviación, ya que se trata de un sector que no deja de crecer y que emite hasta 20 veces más dióxido de carbono por kilómetro y pasajero que el tren.

Para hacer frente a la contaminación de los vuelos comerciales, Holanda lidera una campaña para introducir un impuesto ambiental sobre los billetes de avión, para gravar la contaminación y desincentivar este medio de transporte. Una iniciativa a la que se suman Francia o Bélgica, que presionan para que sea el camino que sigan el resto de países. Mientras, desde el sector aéreo rechazan esta medida y apuntan que tendría un efecto muy negativo que mermaría la actividad de la aviación, que la encarecería y le haría perder atractivo.

Antes de seguir explorando una futura "tasa verde" a los vuelos, la aviación apuesta por implementar el Cielo Único Europeo, una iniciativa que se comenzó a trabajar hace 15 años y que cuenta con el visto bueno comunitario. El objetivo que persigue es una gestión integrada del tráfico aéreo que conllevaría desplazamientos más baratos, eficientes y sostenibles, ya que ahorraría millones de emisiones de toneladas de CO2. La clave: apostar por rutas aéreas más directas que las actuales.

Actualmente cada país marca el camino que los aviones tienen que seguir después de cruzar su frontera. Así, las rutas que siguen las aeronaves, en lugar de ser líneas rectas entre dos puntos, sufren desvíos que suman kilómetros innecesarios a los viajes. Según la Asociación de Compañías Españolas de Transporte Aéreo (Aceta) -de la que forma parte la mayor aerolínea española, Iberia-, con la implementación del Cielo Único Europeo los trayectos serían más cortos y eficientes. El cambio eliminarían al año más de ocho millones de toneladas de emisiones de dióxido de carbono.

Vuelos más cortos y eficientes

"La noción de que la gestión del tráfico aéreo se cierra en las fronteras es una noción del pasado", declaró la presidenta del Órgano de Evaluación del Rendimiento del Cielo Único Europeo, Regula Dettling-Ott, en una conferencia de alto nivel sobre la materia celebrada el pasado septiembre en Bruselas. En el sector hay consenso de que esa estandarización e integración del espacio aéreo en la Unión Europea (UE) y en los países vecinos, cada vez más factible gracias al desarrollo tecnológico, acarrearía numerosas ventajas.

Sin embargo, pese a los aparentes beneficios medioambientales que aportaría el Cielo Único Europeo, todavía existe un desafío capital para que despegue esta iniciativa alumbrada en 1999, y es de naturaleza política. Según la presidenta de la comisión de Transporte del Parlamento Europeo, Karim Delli, el problema radica en que los Estados miembros de la UE son reacios a ceder competencias porque lo consideran una pérdida de soberanía.

Menos demoras

Esto no significa que en estas dos décadas no haya habido avances. Por ejemplo, a través de la normativa aprobada en 2004 que fija objetivos en términos de seguridad y eficiencia, o mediante el creciente papel de Eurocontrol en la gestión aérea. Pero no los suficientes, según los representantes de un sector cada vez más congestionado, que registró un aumento de vuelos del 6,1 % en 2018 en la UE y que espera que el tráfico aéreo global doble su volumen para 2037 para alcanzar los 8.200 millones de pasajeros.

Iberia, desde su posición, apremia para que se lleve a cabo. Las aerolíneas aseguran que una de las grandes ventajas del Espacio Único Europeo sería reducir en un 10 % el impacto medioambiental de la aviación, que el Ejecutivo comunitario sitúa en un 3 % del total de los gases de efecto invernadero generados en la UE. Además, una gestión compartida del tráfico aéreo permitiría ahorrar unos 5.000 millones de euros al año, según cifras de la Comisión Europea (CE), lo que abarataría los desplazamientos si las aerolíneas lo repercutieran en los billetes.

Mejoraría, además, la seguridad y la eficiencia de los vuelos, de forma que se aminorarían las demoras, especialmente habituales en períodos de alta actividad como el verano y una de las grandes preocupaciones de la industria, que en 2018 vio cómo cada despegue se retrasó de media 1,73 minutos, lejos del objetivo de 0,5 minutos por vuelo. "Las piezas están, ahora tenemos que ponerlas juntas en el mismo marco regulatorio", declaró Sylvianne Lust la directora general de la plataforma que aboga por liberalizar el sector de la aviación comercial AIRE.