

# Airbus quiere reducir un 50% el CO<sub>2</sub> de sus aviones hasta 2050

**DESCARBONIZACIÓN/** El gigante europeo se enfrenta al reto de revolucionar la aviación para aproximarla lo máximo posible a la sostenibilidad ambiental. Lo hace entre crecientes presiones regulatorias y sociales.

Íñaki de las Heras. Madrid

El gigante europeo Airbus tiene por delante un reto titánico: reducir un 50% antes de 2050 las emisiones de sus aviones de 2005. Para ello debe recurrir a nuevas tecnologías como el hidrógeno o la hibridación con motores eléctricos, impulsar la máxima eficiencia en sus operaciones y lograr que los carburantes sean lo más sostenibles posible. La tarea no es fácil y llega entre enormes presiones regulatorias y sociales.

Antes del estallido de la pandemia, una palabra sueca, *flygskam*, irrumpió con fuerza para denunciar las altas emisiones de los aviones. La “vergüenza a volar” se añadía a la creciente presión regulatoria sobre la aviación. La Comisión Europea ya tiene en el punto de mira a la industria aeronáutica y, en los próximos años, podría incluir a las aerolíneas entre los operadores obligados a comprar derechos de emisión de CO<sub>2</sub> en los mercados europeos.

Con la pandemia, la aviación sufrió un duro golpe, pero los objetivos ambientales no han desaparecido. Airbus sabe que está obligada a liderar el cambio en Europa y ya se ha puesto manos a la obra mediante el despliegue de una estrategia en la que no deja alfombra por levantar. La tecnología, la eficiencia, la digitalización y hasta la cultura de la empresa se ponen al servicio de la lucha contra el cambio climático.

## Camino por recorrer

Desde 1950, Airbus ha logrado reducir en un 80% las emisiones de sus aviones. En realidad, ha sido el trabajo más fácil, logrado con la optimización de la aerodinámica de los aviones, el uso de materiales avanzados en los motores y la renovación de los propulsores, cada vez más eficientes. El 20% restante será una labor mucho más compleja. De todo el camino por recorrer, Airbus calcula que el 42% corresponde a nuevos motores y tecnologías como el hidrógeno o la hibridación, el 50% a carburantes más sostenibles y el 8% a la mejora en la gestión del tráfico aéreo.

“Al pedirnos más a nosotros mismos en investigación, cadena de suministro, pro-



Uno de los prototipos de avión ZeroE de Airbus.

## HACIA EL AVIÓN DEL FUTURO

**42%** del esfuerzo

Del esfuerzo por reducir emisiones, el 42% corresponderá a nuevos aviones. Airbus considera el hidrógeno como el “paradigma más probable”, sin descartar los motores híbridos con un componente eléctrico.

**3** prototipos

Airbus tiene tres conceptos de avión del futuro: un turbofán movido con hidrógeno líquido, uno de turbohélice propulsado de forma parecida y uno mixto en el que las alas van junto al cuerpo de la nave.

**2035** sin queroseno

Airbus quiere lanzar en 2035 su primer avión de cero emisiones, en el que no se utilice el queroseno. Ya tiene nombre para el futuro aparato, que se llamará ZeroE y tendrá uso comercial.

**2.000** millones

El grupo invierte cerca de 2.000 millones de euros al año en mejorar la eficiencia de sus aviones. En este reto y en el de los aviones del futuro cuenta con socios estratégicos como Siemens o Rolls-Royce.

ducción y operaciones, podemos pedirle menos al planeta”, asegura el consejero delegado de la compañía, Guillaume Faury, en la presentación de la estrategia del grupo.

Las cifras dan cuenta de la importancia económica de la aviación y de su capacidad para contribuir a rebajar las emisiones. La previsión es que en veinte años el mercado global de la aeronáutica alcance un valor de 4,6 billones de dólares. Antes del Covid, empleaba a 65,5 millones de personas en todo el mundo, representaba un 3,6% del PIB del planeta y transportaba al año cer-

**El gigante europeo ha reducido un 80% las emisiones desde 1950, pero queda la parte más difícil**

**“Nos pedimos más a nosotros mismos para pedirle menos al planeta”, dice su consejero delegado**

ca de 4.000 millones de personas, más de la mitad de la población mundial. Para Airbus, la aviación es uno de los principales motores de la globalización.

Las aspiraciones de Airbus también incluyen alcanzar la neutralidad de carbono lo antes posible, lo que pasa por la compra de derechos de emisiones que permitan compensar el CO<sub>2</sub> de los aviones. En realidad, la empresa no emite demasiado en sus procesos productivos y en la relación con sus proveedores, pero sí lo hacen sus productos. Los aviones son, a lo largo de su vi-

da, artefactos contaminantes y su CO<sub>2</sub> no solo se imputa a las aerolíneas, sino también al fabricante.

Airbus ha hecho esfuerzos en este aspecto, no solo para batir a Boeing en la carrera ambiental y vender así más aviones, sino también para calcular con precisión cuánto emiten sus aparatos. Hace poco, se convirtió en el primer fabricante mundial en informar de manera pormenorizada de cuánto emiten sus aviones. La cifra, de 63 gramos por pasajero y kilómetro, es inferior a la de un coche convencional, con la salvedad de que es en momentos puntuales como el despegue cuando se concentra la mayor contaminación.

## Avión del futuro

El principal reto de la estrategia de Airbus es definir el modelo de avión sostenible del futuro. Las baterías de ion litio son muy pesadas, lo que ha llevado al grupo a apostar por prototipos de hidrógeno y por motores que hibridan queroseno con menos emisiones con dispositivos eléctricos. No hay nada del todo definido, pero Airbus da por hecho que el hidrógeno estará muy presente en la ecuación.

**Opinión / Hans-Werner Sinn** El unilateralismo verde de Europa / Página 25

## Repsol produce biocombustible de aviación con residuos

Repsol ha producido en su complejo industrial de Petronor, en Bilbao, el primer lote de *biojet* en España obtenido a partir de residuos, un combustible sostenible para la aviación. Supone 5.300 toneladas de combustible respetuoso cuyo uso hará que se evite la emisión a la atmósfera de 300 toneladas de CO<sub>2</sub>, el equivalente a 40 vuelos Madrid-Bilbao.

## Factorenergía se alía con Horizontia Energía en renovables

Ambas empresas desarrollarán conjuntamente proyectos de generación eléctrica de fuentes renovables, Concretamente de energía solar fotovoltaica. Participarán al 50% en las sociedades de cada proyecto de generación.



## Así encarece la factura del aire acondicionado el cambio climático

El cambio climático cuesta a los españoles 2.000 millones de euros al año, según un estudio de Raisin. En España, el verano se está alargando unos nueve días cada diez años. Eso significa que la época estival actual se extiende durante 35 días más que hace 40 años. Con el precio medio del kWh (0,1638 euros/hora) y el consumo medio de aire acondicionado de hogar español gasta, de media, unos 2,60 euros al día. Esas cinco semanas adicionales de consumo eléctrico aumentan la factura en 91,7 euros tan sólo en climatización, 2.000 millones en el conjunto de los hogares.