

UN DIFÍCIL RELANZAMIENTO DEL TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS EN EUROPA



En el sector del transporte aéreo, las compañías de bajo coste eficientes como Ryanair y Wizz Air se preparan para una competencia cada vez más intensa en los cielos europeos. Ambas aerolíneas han encargado cientos de aviones adicionales para los próximos años, que además llenarán a precios de supercompetitivos de 5 euros por boleto si no hay demanda.

El director general de Wizz, József Váradi, tiene la vista puesta en las rutas de larga distancia, donde los aviones más pequeños, como el Airbus A321XLR, con un tiempo de vuelo de hasta once horas, podrán realizar muchas más rutas que antes en los próximos años. Esto también hará posible los vuelos al extranjero desde aeropuertos más pequeños y podría ofrecer una seria competencia para las compañías como Lufthansa, British Airways y Air France.

Están en el proceso de recuperarse del golpe del Corona y aumentando la capacidad de vuelo del 60% actual al 80% de media de los niveles anteriores a la crisis. Una de las compañías más activas en Europa durante la crisis ha sido la ambiciosa Turkish Airlines, que ha ampliado su oferta a través del nuevo hub cerca de Estambul. En un principio, la apertura de EE.UU. a los ciudadanos de la UE fue útil para todos, mientras que, por otro lado, nadie sabe cuándo se reabrirán los destinos importantes de Asia.

La asociación de aerolíneas IATA está expresando cada vez más sus dudas sobre la eficacia de las restricciones a los viajes, las cuales no han logrado evitar nuevas oleadas de infecciones en los últimos meses, pero que han causado un daño importante y duradero al sector del transporte aéreo de pasajeros. "El riesgo no proviene de los viajes aéreos, el riesgo está en la comunidad", dijo el presidente de la IATA, Willie Walsh.

Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero

Para los viajeros y los operadores turísticos, el megaproblema del cambio climático es infinitamente más complejo. Los vuelos, los cruceros y los viajes en coche contribuyen al aumento de las emisiones nocivas.

Entre otras cosas, la asociación propone: dotar a todos los viajes de una huella de CO2 trazable para que los veraneantes sepan antes de reservar qué huella ecológica causará su viaje. Se debe asesorar a los clientes sobre cómo minimizar la emisión de gases de efecto invernadero y qué opciones de compensación existen.

Sin embargo, Antje Monshausen, de Tourism Watch en Bread for the World, cree que los operadores turísticos tienen un deber sobre todo a la hora de diseñar sus ofertas. "Indicar la huella de CO2 de un viaje es lo apropiado, pero lo importante es reducir significativamente las emisiones nocivas". Para conseguirlo, los touroperadores tendrían que ofrecer también otros productos en la ruta de media distancia en Europa, por ejemplo, aumentar los viajes en tren.

Combustible para aviones ecológico

El sector del transporte aéreo de pasajeros se encuentra en un dilema por la falta de alternativas tecnológicas a los gigantescos motores que pueden levantar en el aire pesos de despegue de hasta 350 toneladas, como es el caso del nuevo Boeing 777X. Mientras que Airbus ha anunciado un avión de corta distancia con pila de combustible para 2035, Boeing confía únicamente en los motores de combustión interna y en el combustible de aviación de producción sostenible (SAF).

Las grandes compañías aéreas de todo el mundo ya están luchando por conseguir los pequeños volúmenes de producción porque cada vez más clientes (de negocios) exigen vuelos neutros desde el punto de vista climático. Lufthansa, por ejemplo, se ha asegurado un SAF de 250 millones de euros durante tres años, pero esto sólo es suficiente para unos 100 vuelos transatlánticos. Esto equivale al rendimiento del Grupo en estas rutas en un solo día.

En la actualidad, el Combustible de Aviación Sostenible (SAF por sus siglas en inglés) se produce principalmente a partir de biomasa, como verduras y aceites de cocina no utilizados. Estos biocombustibles pretenden reducir considerablemente las emisiones de CO₂, pero actualmente son considerablemente más caros que el queroseno normal.

Los esfuerzos de Monshausen con los nuevos aviones de menor consumo y el SAF no son suficientes. "Nos damos cuenta al mismo tiempo de que todo el ahorro se lo come el crecimiento del tráfico aéreo. Necesitamos soluciones tecnológicas y, al mismo tiempo, una reducción de los vuelos". Además del CO₂, la formación de nubes por los vuelos también juega un papel importante, dijo, porque reduce la radiación de calor de la tierra.

Date: 2021-12-20

Article link:

<https://www.tourism-review.es/transporte-aereo-de-pasajeros-el-dilema-del-combustible-de-aviacion-ecologico-news12332>