

## ■ XIII Premios El Vigía

» TRIBUNA

# La aviación del futuro calienta motores

**Manuel López Colmenarejo**  
Presidente  
de Aceta



■ Me pide *El Vigía* que escriba sobre el futuro de la aviación en el horizonte 2030, que trate de "predecir" como será el sector dentro de 20 años, una tarea nada fácil teniendo en cuenta los efectos aún inciertos de la prolongada crisis global y su especial incidencia en Europa y en España. Antes de hablar del futuro, me parece oportuno echar un vistazo a las dos últimas décadas: globalización, liberalización y sus consecuencias, low cost, internet y nuevas tecnologías, nuevos perfiles de viajeros, alta velocidad, seguridad, congestión, sostenibilidad... Un tiempo de cambios, crecimiento, crisis y acontecimientos imprevistos.

Si hace 20 años volar era un lujo, hoy es algo habitual en la vida de muchas familias. Millones de personas en todo el mundo utilizan cada día el avión para sus desplazamientos de trabajo o de ocio. En 2010 las aerolíneas transportaron 2.400 millones

**La aviación ha hecho importantes avances en medio ambiente, dedica el 15% de sus ingresos a la investigación**

de pasajeros en el mundo, el sector generó ese mismo año 32 millones de puestos de trabajo (directos, indirectos, inducidos y catalíticos) y el 7,5% del Producto Interior Bruto (PIB).

La liberalización del transporte aéreo se produjo en Europa con diez años de retraso respecto a Estados Unidos. La desregulación trajo consigo más compañías, más rutas, más competencia, tarifas más baratas y un proceso de consolidación entre aerolíneas. La irrupción de las low cost es también consecuencia directa de la desregulación. Internet intensificó los efectos de la liberalización, revolucionó los sistemas de distribución, y modificó los hábitos

y exigencias de los viajeros. La alta velocidad amplió su competencia al avión, en paralelo a la concatenación de circunstancias no gestionables por las compañías aéreas, que alteraban la habitual comodidad del viajero (medidas de seguridad tras el 11-S, congestión de tráfico, cenizas volcánicas, etc).

El mundo ha cambiado notablemente en estos últimos años, la aviación comercial también. La última década no ha sido fácil. El elevado precio del combustible obligó a disminuir costes operativos, renovar flotas y reorganizar rutas para ser más eficientes y productivos. Las compañías que supieron hacer a tiempo sus deberes están mejor preparadas para aguantar los efectos de la crisis. Rentabilidad y sostenibilidad son los grandes retos.

Según las estimaciones de la industria, Europa debe prepararse para asumir unos 25 millones de vuelos en el horizonte 2050, frente a los 9,4 millones actuales, lo que exige sistemas más eficientes para satisfacer la demanda y soluciones tecnológicas para afrontar problemas medioambientales, de seguridad, gestión de tráfico; y aeropuertos con infraestructuras adecuadas para hacer frente al volumen de pasajeros y aptas para la intermodalidad.

El Cielo Único Europeo es la pieza ineludible para el desarrollo de ese gran mercado potencial. Su objetivo es la reorganización del espacio aéreo de manera eficiente, segura e integrada. La implementación de este proyecto, prevista para 2020, permitirá reducir progresivamente el consumo de combustible (5 millones de Tn/año), de emisiones de CO<sub>2</sub> (16 millones de Tn/año) y costes (3.300 millones Tn/año); aumentará la capacidad del espacio aéreo, disminuyendo los tiempos de vuelo; y optimizará la seguridad de los aeropuertos.

El Cielo Único europeo atraviesa momentos difíciles. Los planes presentados por los proveedores de navegación aérea, incluida Aena, no alcanzan los objetivos fijados por la Comisión Europea. Las compañías no podemos permitirnos retrasos en su ejecución, ello socavaría el futuro de la industria europea, amenazada



ya por los elevados costes de la inclusión de la aviación en el programa de comercio de emisiones (ETS), en un entorno cada vez más competitivo.

La aviación ha hecho importantes avances en materia de medio ambiente. La industria dedica el 15% de sus ingresos a la investigación, lo que se traduce en aviones más seguros, silenciosos, limpios y eficientes. Los aviones de última generación (A380 y B787) consumen menos de tres litros de carburante/100 pasajero kilómetro, un nivel de consumo claramente inferior al de cualquier automóvil compacto de hoy en día. Los aviones de las flotas actuales son 20 decibelios más silenciosos que los

de hace cuatro décadas. La industria se ha fijado el objetivo de crecimiento cero de CO<sub>2</sub> en 2020, y de reducción del 50% de las emisiones totales del sector en 2050, respecto a 2005.

La entrada en vigor, el próximo 1 de enero, del Régimen Comunitario de Comercio Emisiones supondrá un coste para todos los operadores de 17.000 millones de euros entre 2012 y 2020. Esta medida, que plantea una distorsión del marco de competencia, ha encontrado una fuerte resistencia por los operadores de terceros países y de sus respectivos Gobiernos, que amenazan con medidas de represalias hacia las compañías comunitarias. La industria considera que el cambio

climático es un problema global que precisa de soluciones globales, y basa su estrategia en inversiones en nuevas tecnologías, incluyendo bio-combustibles; operaciones de vuelo e infraestructuras más eficientes; y en medidas económicas de mercado, entre las cuales se encuentra el comercio de emisiones.

La seguridad (*security*) del futuro hará de los controles en los aeropuertos un trámite más rápido, seguro y menos invasivo para el pasajero. Los llamados puestos de seguridad del futuro funcionarán en menos de cinco años. Se trata de tres

**El Cielo Único Europeo tiene dificultades. Los planes de los gestores de navegación aérea no alcanzan los objetivos de la UE**

tipos de arcos detectores por los que discurrirán los pasajeros, cribados en función del conocimiento (pasajeros frecuentes) y un control biométrico, del riesgo estimado y selecciones aleatorias. Las colas y los cacheos tienen los días contados.

La aviación del futuro en Europa está más próxima de lo que imaginamos, recientemente hemos podido ver un prototipo de avión Airbus con techo panorámico y una nueva aeronave supersónica. Europa necesita mantener su liderazgo actual de un 40% del mercado mundial, el sector generó en 2009 alrededor de 220.000 millones de euros y casi cinco millones de empleos (directos e indirectos). En un horizonte de poco más de 30 años los viajes dentro de Europa no superarán las 4 horas, con un índice de puntualidad de  $\pm$  un minuto. Para todo ello hace falta un entorno de colaboración en investigación e innovación, y financiación a escala europea y nacional. Es preciso incrementar la competitividad de las compañías europeas, lo que exige una mejor definición de las reglas del mercado interior y avanzar en la eliminación de restricciones en el mercado exterior (cielos abiertos). El transporte aéreo es vital para empresas y ciudadanos. ■



**NAVES LOGÍSTICAS EN ALQUILER**  
Máxima flexibilidad, con servicios y oficinas integrados



\*Naves modulares de 2.000 m<sup>2</sup>  
\*Naves Base en mano a partir de 8.000 m<sup>2</sup>

ZAL • Port de Barcelona • T. +34 935 525 828 • info@zal.es • www.zal.es