

Directo Vea la rueda de prensa posterior al Consejo de Ministros

Carte aéreo y c

17 conceptos del siglo XXI para el *modelo*



la movilidad a todos los niveles provocada

La reducción en el tráfico aéreo durante el año 2020 ha llevado a la mayoría de las aerolíneas a incurrir en importantes pérdidas, sobre todo a las compañías de bajo coste que operaban con márgenes más estrechos:

EasyJet han anunciado fuertes pérdidas e importantes recortes de personal. Considerando que la movilidad y el tráfico aéreo no se recuperarán durante buena parte del 2021, no hace falta demasiada imaginación para prever una importante crisis en la industria y, previsiblemente, el cierre de un buen número de compañías.

El transporte aéreo, por otro lado, es motor de otra industria fundamental para muchos países, entre otros para el nuestro: **el turismo**. Esa es la razón por la que, históricamente, la industria ha recibido beneficios de muchos

generaría unos ingresos de 9,500 millones de euros en la Unión Europea, y un impuesto del 15% en todos los vuelos originados en Europa daría lugar a ingresos de unos 15,000 millones de euros.

Mantener el combustible aéreo libre de impuestos equivale a una subvención que ha llevado a la industria a multiplicar su actividad muy por encima de lo que sería razonable. No hay más que ver un mapa en tiempo real del tráfico aéreo para entender que en la actualidad, sin ninguna duda, **la humanidad vuela muy por encima de sus posibilidades... y de las del planeta.**

Aplicar al combustible aéreo sus correspondientes impuestos provocaría un inmediato incentivo para mejorar la eficiencia energética de las operaciones

incluso para planificar su descarbonización mediante la transición a la aviación eléctrica. En países nórdicos como Noruega, de hecho, se plantean que los aviones eléctricos comiencen a llevar pasajeros en el año 2025, y **la electrificación total de todos los vuelos domésticos en el año 2040 mediante aviones más pequeños en los que muy probablemente se optaría por células de hidrógeno en lugar de por baterías, que aún**

decepciona aeroportos con elevada actividad en un radio de 350 kilómetros. La alternativa al transporte aéreo son carreteras complicadas y a menudo difícilmente practicables: por carretera, recorrer unos 700 kilómetros puede significar más de diez horas de viaje. Nadie pretende que, en condiciones semejantes, se vuela menos... pero sí que se pueda reducir la huella de carbono de esos vuelos.

“

Volar está muy bien, es muy seguro, muy rápido y muy conveniente... pero es necesario un cambio de modelo enfocado a la sostenibilidad.

”

Ante la tentación de muchos gobiernos de salvar las aerolíneas mediante dinero público, está la lógica de obligar a esas industrias a que se descarbonicen: a todos nos gusta que los billetes de avión hayan bajado enormemente su precio con respecto al que tenía hace algunas décadas y que ahora cualquiera pueda plantearse viajar en avión, pero eso es así hasta que

aviones surcando constantemente los cielos. Volar está muy bien, es muy seguro, muy rápido y muy conveniente... pero es necesario un cambio de modelo enfocado a la sostenibilidad.

modelo europeo en el que predominan los vuelos relativamente cortos: aviones más pequeños, movidos mediante electricidad limpia. Pero para que ese tipo de ideas avancen y se desarrollen, es fundamental crear las condiciones adecuadas para ello, y una industria en la que contaminar era gratis porque no se pagaban impuestos por el combustible ni se obligaba las aerolíneas a compensar sus emisiones no contribuía precisamente a ello.

Una pandemia es una oportunidad muy buena para poner las cosas en contexto, y el contexto actual está completamente influenciado por la siguiente crisis que se nos viene encima: **la emergencia climática**. El transporte aéreo necesita imperiosamente ser obligado a cambiar su modelo de actividad, a poner en orden sus costes y, sobre todo, a responsabilizarse de sus emisiones. ¿Puede sobrevivir la industria a esos cambios? Sin duda lo hará. Pero necesitará un importante cambio de modelo.



 COMEN

A dark, rectangular image showing a faint, blurry scene, possibly a landscape or a city at night, framed by a thin white border.



100

Journal of Oral Rehabilitation 2013; 40: 103–110