



## **Carlos Bertomeu: “Somos una pequeña parte del problema de la descarbonización, pero seremos una gran parte de la solución”**

**Air Nostrum acoge el ‘Foro sobre aviación regional sostenible’ junto con la European Regions Airline Association (ERA)**

**La industria al completo se está descarbonizando con el objetivo de alcanzar la neutralidad en emisiones de carbono en 2050**

VALENCIA, 27 DE ABRIL DE 2022

Air Nostrum ha organizado hoy el ‘Foro sobre aviación regional sostenible’ junto con la European Regions Airline Association (ERA). Hasta Valencia ha venido una docena de expertos nacionales y europeos para tratar el tema de la descarbonización de la aviación regional y de las soluciones que plantea el sector (instituciones, aerolíneas e industria) para ser agentes activos en el cuidado del planeta.

Durante la apertura de la jornada, Carlos Bertomeu, presidente de Air Nostrum, ha asegurado que la aviación “es una pequeña parte el problema” de la descarbonización, pero es percibida por la sociedad “como una gran parte” del mismo. Por ello, ha instado a todos los actores del sector a ser “gran parte de la solución”. “El esfuerzo relativo que se nos exige como sector no es proporcional a la parte que nos corresponde del problema, pero ya que está vamos a hacer que eso nos convierta en una gran parte de la solución”, ha reiterado.

Además, ha subrayado que España se juega mucho más que cualquier otro país europeo en aviación porque es una potencial mundial en turismo y más del 80% de los visitantes llegan en avión al ser un país “esquinado” geográficamente. En su opinión, propuestas como la que el Gobierno llegó a poner encima de la mesa como la prohibición de los vuelos nacionales inferiores a 500 kilómetros no reportaría beneficios adicionales en reducción de emisiones netas de carbono. “No hace falta que lo prohíban porque el efecto de la reducción de las emisiones de la alta velocidad ha ejercido en la ruta Madrid-Valencia ya ha tenido lugar desde la entrada en servicio del AVE”, ha citado como ejemplo.

“El tren ya ha hecho el efecto de descarbonización, por lo que prohibir las rutas de menos de 500 kilómetros sería muy perjudicial para España”, ha insistido el presidente de Air Nostrum, quien ha explicado que suprimir esas rutas perjudicaría al *hub* de Barajas y a las aerolíneas que cubren esas rutas y dejaría

la puerta abierta a la entrada de competidores europeos que podrían ocupar ese espacio con conexiones desde esas ciudades hacia otros *hub* en Europa.

Además, Bertomeu ha pronosticado que cuando de verdad haya tecnologías rupturistas, la transformación “comenzará por los aviones pequeños y ese papel lo debe ejercer la aviación regional”. Por ese motivo, ha rechazado la prohibición de vuelos cortos que se plantean algunos gobiernos sea una alternativa viable y efectiva para reducir las emisiones de CO2.

Montserrat Barriga, directora general de la ERA (European Regions Airline Association), ha pronunciado la conferencia inaugural sobre transición ecológica de la aviación regional. En su opinión, el cambio modal en rutas aéreas menores a 500 kilómetros, que representan el 34% de todas las rutas intraeuropeas, ha de estudiarse “caso por caso” y hay que tener en cuenta otros impactos además de las emisiones de CO2.

Según ha explicado, el ahorro máximo en emisiones de CO2 del cambio modal de este tipo de rutas oscila entre el 3 y el 5%, pero se dejaría fuera a cerca de un 50% de pasajeros. Además, ha recordado que toda la industria al completo se está descarbonizando con el objetivo de alcanzar la neutralidad en emisiones de carbono en 2050 y contar con el primer avión híbrido eléctrico en 2030. “Si estrangulamos la aviación, lo vamos a tener mucho más difícil”, ha considerado la directora general de la ERA.

El primero de los tres paneles de la jornada, moderado por la directora de Sostenibilidad de Iberia, Teresa Parejo, ha analizado los desarrollos regulatorios para apoyar la transición verde de la aviación. Los panelistas han coincidido en la necesidad de priorizar el uso de combustibles sostenibles (SAF) por ser la medida más eficiente y rápida de conseguir los objetivos de descarbonización marcados por la Comisión Europea por encima de otras medidas como la fiscalidad a los combustibles altos en emisiones.

En ese sentido, Javier Gándara, presidente, Asociación de Líneas Aéreas (ALA), ha considerado que, de entre las medidas de las propuestas por la Comisión Europea, el uso del SAF es la que va realmente en el camino de la descarbonización. Sin embargo, su precio todavía es entre tres y seis veces el del keroseno.

Por su parte, Flor Díaz, jefa de la Unidad de Política de Aviación, Comisión Europea, ha explicado que el de la sustitución de los combustibles actuales por alternativas sostenibles es el debate político más avanzado en Bruselas, lo que demuestra el “compromiso” de la Comisión por esa sustitución.

Además, Díaz ha destacado que la producción de SAF es una “oportunidad industrial” para los estados miembro de la UE porque todavía es necesario desarrollar el mercado de producción de combustible sostenible a precios competitivos. Para ello, ha opinado que aumentar la inversión y promover la unión de la industria eliminando barreras a la competencia “van a ser más efectivas a la larga” que medidas como la reducción de la fiscalidad a los productores de combustibles que se están impulsando en EE.UU.

Isabel Maestre, directora de la Agencia Española de Seguridad Aérea (Aesa), ha asegurado que la Aesa “apuesta claramente por los SAF por ser la medida más segura, fácil y rápida de conseguir la descarbonización”.

“Para que la aviación siga creciendo ha de ser sostenible”, ha subrayado Maestre, quien considera que España es un “referente” en SAF y está presente en todos los grupos de trabajo con Europa. Además, “En España necesitamos mucho SAF y las grandes refinerías españolas ya están convirtiéndose en biorefinerías. La guerra de Ucrania ha puesto de manifiesto la importancia del autoabastecimiento”, ha concluido la responsable de la Aesa.

El subdirector de Transporte Aéreo de la Dirección General de Aviación Civil, David Benito, también ha señalado que el SAF “tiene un potencial enorme y prácticamente no hay que cambiar la tecnología”. Al respecto, ha explicado que desde su dirección general están “intentando convencer” al resto de ministerios de que esa es “la mejor alternativa” para la descarbonización y ha abogado por invertir en avanzar hacia la descarbonización del sector aéreo porque “no se puede estrangular a un motor económico como el turismo”.

Durante el segundo panel, sobre iniciativas concretas de descarbonización en el sector aéreo y moderado por María Jose Sanz, directora de Calidad y Medio Ambiente de Air Nostrum, se han expuesto las medidas de eficiencia tanto en la operativa en vuelo como en el uso del espacio aéreo. Al respecto, José Antonio Aznar, jefe de División de Calidad y Medio Ambiente de Enaire, ha expuesto que mejorar la eficiencia en vuelo es la manera más directa de reducir las emisiones. Para ello, pueden reducirse las distancias (eficiencia horizontal) y optimizar el consumo en los ascensos y descensos (eficiencia vertical). Según Eurocontrol, el 97% de la red de rutas española ya es “muy eficiente”, pero el plan de negocio de Enaire hasta 2025 prevé lograr un ahorro adicional de 185.000 toneladas en emisiones de CO2 mejorando la eficiencia de las rutas. Respecto a la eficiencia vertical, que permite volar en régimen óptimo de consumo, ha destacado que en España ya se les facilita el descenso continuo al 35% de los vuelos frente al 22% de media en grandes aeropuertos de Europa. Los beneficios de esta medida son de consumo, pero también de ruido sobre las poblaciones.

Óscar Sanguino, piloto y presidente del Sepla, ha subrayado que la aviación es “necesaria e hipereficiente”. “Hay que ser realistas; nos creemos la sostenibilidad medioambiental, pero tiene que ir acompañada de la sostenibilidad económica y social”, ha reivindicado Sanguino, quien ha considerado que sería “ingenio” pensar que el sector de la aviación no es parte de la solución.

Sobre las iniciativas para avanzar en descarbonización, Rafael Schwartzman, vicepresidente regional para Europa de la IATA, ha considerado que Europa tiene una oportunidad “histórica” porque ha decidido liderar este camino y ello conlleva una responsabilidad mucho mayor, la de mantener la competitividad. Sin embargo, esa oportunidad va requerir de un “apoyo extraordinario” porque las líneas aéreas no tienen la capacidad de hacerlo solas, ya que tras la pandemia han asumido 220.000 millones de dólares de deuda que no existían.

Juan José Montero, director del área de transporte de la Florence School of Regulation, ha abogado por avanzar hacia el reequilibrio modal en el transporte frente a alternativas como la prohibición de algunos medios de transporte que en el pasado ya se han demostrado ineficaces. “Nada de prohibiciones ni sustituciones automáticas”, ha opinado. Para Montero, la aviación ya está contribuyendo a la descarbonización incrementando su eficiencia, pero quien más tiene que contribuir es la carretera al ser el que más emite “con mucha diferencia”. “En la migración de las mercancías de la carretera al ferrocarril es donde hay un gran margen de ahorro de emisiones. Y también en el transporte metropolitano de coche”, ha incidido.

En el tercero de los paneles, sobre nuevas tecnologías para reducir la huella de carbono, se ha analizado el papel de los fabricantes de aeronaves y de motores en esa transición ecológica, así como el de los proveedores de combustible. Miguel Ángel Falcón, vicepresidente de Air Nostrum y encargado de moderar esta mesa, ha considerado que la aviación se enfrenta a un salto “cuántico” en su historia porque la necesidad de adaptarse a la nueva normativa obliga a las compañías a “reconsiderarlo todo”.

Sobre el SAF como alternativa al keroseno, Javier Criado, responsable de Desarrollo de Negocio de Cepsa Energías Limpias, ha destacado que el SAF se ha impuesto porque al ser un análogo químico del keroseno no requiere inversiones adicionales en motorización. Además, ahorra en torno al 80% de las emisiones y utiliza el mismo sistema de distribución.

“Las plantas de SAF no son baratas e implican reconvertir las refinerías. Las petroleras tienen que tener certeza regulatoria de que el producto va a ser aceptado por la industria. Actualmente el precio está disparado porque prácticamente hay un oligopolio con solo dos productores en Europa”, ha explicado el representante de Cepsa, que tiene una alianza estratégica con Air Nostrum para ser su proveedor de SAF.

Por su parte, Silvia Lazcano, directora de Desarrollo de Tecnologías de Airbus España, ha señalado que su compañía prevé tener implantando el SAF en todos sus aviones en 2030. En relación a las iniciativas ya implantadas, ha destacado que su modelo 320 Neo ya ha ahorrado desde su lanzamiento 10 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>. Aún así ha destacado que aún hay margen para introducir más modelos eficientes porque solamente el 13% de los aviones en vuelo lo son. Con todo, Lazcano cree que conseguir el objetivo de emisiones netas cero en 2050 no será posible sin alternativas rupturistas como el hidrógeno, lo que requiere grandes inversiones. que no deberían estar solo vinculadas al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, sino formar parte del presupuesto anual.

Respecto al papel de la aviación regional en la transición hacia la descarbonización, Marta Sabin, directora de estrategia de mercado de ATR, el avión regional predominante en Europa, ha explicado que un avión turbohélice emite 72 gramos de CO<sub>2</sub> por asiento/kilómetro que bajar a solo 8 gramos de combustible por asiento/kilómetro si se usara el 100% de SAF como combustible. Ahora bien, para ello, este ha de estar disponible “en suficiente cantidad y a un

precio rentable". ATR se ha marcado el objetivo de tener en 2025 la certificación para operar con el 100% de SAF en los dos motores, lo que le permitirá jugar un papel "importante y creciente" en la descarbonización del sector.

Luis Enrique de la Iglesia, responsable de Certificación de Dante Aeronautical, ha opinado que la transformación tecnológica que implica la descarbonización debe comenzar por las 'startup' porque las grandes compañías no tienen interés en los cambios, sino en defender su espacio. "Hay mucho interés por parte de empresas grandes en comprar la tecnología que desarrollan empresas pequeñas una vez se pueden implementar", ha incidido.

### **Compañía líder**

Con 74.779 vuelos y más de 4.724.500 de pasajeros anuales, Air Nostrum es la compañía líder de la aviación regional en España y una de las mayores aerolíneas europeas de su clase. Opera para el Grupo Iberia bajo la marca Iberia Regional Air Nostrum, factura por encima de los 501 millones de euros y cuenta con más de 1.400 empleados.